

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1078/WP15 Status: öffentlich AZ: Datum: 26.03.2009 Verfasser:									
Maßnahmenplan Radverkehr Radverkehrsanlagen am Grabenring										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Datum</th> <th style="width: 15%;">Gremium</th> <th style="width: 70%;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22.04.2009</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>23.04.2009</td> <td>VA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	22.04.2009	B 0	Anhörung/Empfehlung	23.04.2009	VA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
22.04.2009	B 0	Anhörung/Empfehlung								
23.04.2009	VA	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, den Baubeschluss für die Radverkehrsanlagen am Grabenring gemäß den Plänen 2009 / 03 – 03 L1 (Templergraben – Karlsgraben), 2009 / 03 – 03 L2 (Löhergraben – Alexianergraben) und 2009 / 03 – 03 L3 (Kurhausstraße) zu fassen und die Verwaltung zu beauftragen, den Förderantrag nach dem Entflechtungsgesetz einzureichen.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er fasst den Baubeschluss für die Radverkehrsanlagen am Grabenring gemäß den Plänen 2009 / 03 – 03 L1 (Templergraben – Karlsgraben), 2009 / 03 – 03 L2 (Löhergraben – Alexianergraben) und 2009 / 03 – 03 L3 (Kurhausstraße). Die Verwaltung wird den Förderantrag nach dem Entflechtungsgesetz einreichen.

Finanzielle Auswirkungen

Es werden Kosten in Höhe von ca. 210.000 € anfallen. Im Haushaltsplanentwurf 2009 sind Mittel in Höhe von 295.000 Euro beim Auftragskonto X 12010013 7852 346 – Radverkehrsanlagen 2009 eingeplant. Einnahmen werden aus Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz erwartet.

Finanzielle Auswirkungen:

Maßnahmenplan Radverkehr –
Radverkehrsanlagen am Grabenring
X 120 100 13 - 7852346

Maßnahme:

Investitionskosten

- | | | |
|--|---------|--------------|
| | _____ | € |
| a. Im Haushalt? | ja/nein | 210.000,00 € |
| b. Maßnahme über 150 T€: Liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor? | ja/nein | |
| c. Wenn bei <u>a.</u> nein: Deckung? | | |
| Maßnahme: | _____ | _____ € |
| | _____ | |
| Zuschüsse (voraussichtlich 70% nach | | |
| d. Entflechtungsgesetz | | 147.000,00 € |

Folgekosten

Aufwand

- | | | |
|--------------------------------------|---------|---------|
| Personalkosten | | _____ € |
| Sachkosten | | _____ € |
| Abschreibung | | _____ € |
| a. Im Haushalt? | ja/nein | _____ € |
| b. Wenn bei <u>a.</u> nein: Deckung? | | |
| Maßnahme: | _____ | _____ € |
| | _____ | |
| c. Zuschüsse | | _____ € |

Konsumtiv

- | | | |
|--------------------------------------|---------|---------|
| a. Im Haushalt? | ja/nein | _____ € |
| b. Konsolidierung? | ja/nein | _____ € |
| c. Personalkosten | | _____ € |
| d. Sachkosten | | _____ € |
| e. Wenn bei <u>a.</u> nein: Deckung? | | |
| Maßnahme | _____ | _____ € |
| | _____ | |
| f. Dauer | _____ | Jahre |
| g. Zuschüsse | | _____ € |

Von hier können keine weiteren Angaben gemacht werden.

Erläuterungen:

Anlass

Zu den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Aachen gehört die besondere Förderung des Radverkehrs. Seit 1989 wurden in Aachen zahlreiche Maßnahmen ergriffen, die dazu führten, dass die Stadt Aachen im März 1995 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Kreise in NRW wurde.

Der Ausbau des Radwegenetzes sowie der Fahrradinfrastruktur ist wichtiger Bestandteil der Aachener Verkehrsplanung. Eine Vielzahl von Radverkehrsanlagen konnte im Hauptverkehrsstraßennetz mit finanzieller Hilfe des Landes NRW geschaffen werden. Insgesamt umfasst das Radverkehrsnetz mittlerweile rd. 290 km an Radwegen, Radfahrstreifen und freigegebenen Wegen. Im Jahr 2005 wurde auf einstimmigen Beschluss des Verkehrsausschusses der Stadt Aachen eine Arbeitsgruppe Radverkehr aus Mitarbeitern der Fachverwaltung, Vertretern aller politischen Parteien, der Polizei Aachen, des kommunalen Verkehrsunternehmens (ASEAG), des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), des VCD (Verkehrsclub Deutschland) sowie des Kreises Aachen einberufen, die über aktuelle Probleme des Radverkehrs in der Stadt Aachen berät und Lösungen diskutiert. Ziel der Arbeitsgruppe Radverkehr war u.a. die Aktualisierung des Maßnahmenplans Radverkehr aus dem Jahr 2002 mit einem überarbeiteten Prioritätenkatalog. Am 23.06.2005 hat der Verkehrsausschuss beschlossen, den in früheren Jahren erarbeiteten „Maßnahmenplan Radverkehr“ zu aktualisieren und fortzuführen. Die „Arbeitsgruppe Radverkehr“ hat 2007 einen neuen Vorschlag mit den Prioritätsstufen 1,2 und 3 erarbeitet, den der Verkehrsausschuss am 20.09.2007 einstimmig beschlossen hat. Da wegen des Umfangs selbst der Maßnahmenkatalog mit Priorität 1 nicht sofort umsetzbar ist, wurden folgende Schwerpunkte zur Anlage von Radverkehrsanlagen im Aachener Hauptverkehrsstraßennetz vorgeschlagen. Hierzu zählen:

- a) Netzlückenschluss Innenstadt am Grabenring,
- b) Netzlückenschluss Innenstadt Alleenring,
- b) Verbesserungen in Aachen-Ost und
- b) Einzelmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

a) Grabenring

Der erste Schwerpunkt umfasst diejenigen Teilstücke des zentralen inneren Grabenringes, die heute weder mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen noch mit anderer radverkehrlicher Infrastruktur ausgestattet sind. Er grenzt unmittelbar an die historische Altstadt; hier liegen viele Einrichtungen des öffentlichen Lebens (RWTH Aachen, Theater Aachen, Stadtbibliothek, Schulen, Krankenhaus etc.). Große Bedeutung kommt der Anbindung der universitären Einrichtungen zu. Wesentlich ist auch, dass mit der Ausstattung des Grabenringes das gesamte innere Stadtzentrum dann über eine lückenlose Radverkehrsinfrastruktur verfügt (Innerhalb des Grabenringes kann der Radverkehr in Tempo 30-Zonen oder teilweise für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen fahren.). Durch den Lückenschluss des bestehenden Netzes ist hier direkt ein großer Verlagerungseffekt auf das Fahrrad zu erzielen.

b) Alleenring

Der Alleenring ist der innerstädtische Verteiler für den Kfz-Verkehr. In den Jahren 1994-98 wurden in verschiedensten Abschnitten (in der Regel) Radfahrstreifen geschaffen. Auch hier liegen immer noch wesentliche Lücken vor, die einem höheren Radverkehrsanteil im Wege stehen. Durch die hohe MIV-Belastung wird eine Fahrradnutzung hier häufig behindert. Problematisch zeigt sich dies insbesondere in der Anbindung des Hauptbahnhofes. Auf dem zuführenden Alleenring sind hier keine Radverkehrsanlagen zu finden. Damit unterbleibt eine Förderung der sinnvollen Verkehrsmittelkombination Bahn/Rad. Im nordwestlichen Bereich ist mit ergänzenden Radverkehrsanlagen auch eine bessere Erschließung der universitären Einrichtungen zu erzielen.

c) Aachen-Ost

Der Stadtteil ist seit längerem in der polizeilichen Unfallstatistik auffällig. Dies betrifft die Unfallzahlen insgesamt aber auch die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen darin. In den vergangenen Jahren wurden gemeinsam durch Polizei und Stadtverwaltung verschiedenste Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Für den Radverkehr wurden bereits mit der Umgestaltung der zentralen Achse Hüttenstraße und der angrenzenden Barbarastraße erste positive Ansätze geleistet. Mit den weiteren Maßnahmen sollen sich diese Ansätze auch auf die Hauptverkehrsstraßen an den Rändern des Viertels ausdehnen.

d) Einzelmaßnahmen

Im Paket der Einzelmaßnahmen sind schließlich Maßnahmen zusammengefasst, die durch einen Abbau bestehender Lücken an wesentlichen Radialen in und aus dem Stadtzentrum die radverkehrliche Anbindung bestimmter Stadtteile verbessern sollen.

Luftreinhalteplan und Radverkehr

Mit der Einführung der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität und deren Überführung in nationales Recht ist die Stadt Aachen gehalten, einen Luftreinhalteplan zu erstellen. Durch die Stadtverwaltung wurde eine Arbeitsgruppe „Luftreinhalteplanung Aachen“ mit einer Vielzahl von beteiligten Institutionen, Verbänden und Fachdienststellen gegründet, in der u.a. Maßnahmen besprochen und ein gesamtstädtisches Konzept diskutiert und erarbeitet wurde. Die von anderen Städten favorisierte Umweltzone wird aus Sicht der Verwaltung nur bei Versagen anderer Instrumente und damit als letztes Mittel erwogen. Die Stadt Aachen setzt dabei auf ein breites Maßnahmenspektrum aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, um die Luftqualität an den Belastungsschwerpunkten in Aachen signifikant zu verbessern und damit die von der EU geforderten Grenzwerte einzuhalten:

- Förderung des Umweltbundes (Mobilitätsberatung)
- Verkehrsplanung (Radverkehr, ÖPNV, Optimierung des Güterverkehrs)
- Fahrzeugtechnik
- Kraftstoffe
- Energie und Stadtklima.

Der Ausbau des Radwegenetzes durch Umsetzung des Maßnahmenplans Radverkehr ist als Maßnahme 19 ein wesentlicher Baustein des Luftreinhalteplanes Aachen 2008. Wesentlich ist allerdings auch die zügige Umsetzung der dargestellten Maßnahmen. Die Bedeutung dieses Maßnahmenpaketes liegt also in der Verknüpfung der Themen Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit und Modal-Split-Veränderung.

Die Verwaltung wurde am 20.09.2007 mit der Erarbeitung eines Förderantrages und mit der Einplanung entsprechender Haushaltsmittel zur Umsetzung der Maßnahmen beauftragt. Es wurden Maßnahmen an insgesamt 28 Hauptverkehrsstraßen aufgenommen, die eine hohe Bedeutung im Aachener Radverkehrsnetz haben, einen großen Verlagerungseffekt bewirken und positive Auswirkungen auf Straßen mit kritische Luftschadstoffbelastungen (z.B. die Wilhelmstraße) haben können.

Im Rahmen der Einplanungsgespräche bei der Bezirksregierung Köln (August 2008) wurden der Stadt Aachen Mittel für Umsetzung für die Jahre 2009, 2010 und 2011 in Aussicht gestellt. Es wird mit einer Förderung von 70% gerechnet. Vorbehaltlich der Bewilligung durch die Bezirksregierung Köln könnte ab Sommer 2009 mit der Realisierung der ersten Maßnahmen entlang des Grabenringes begonnen werden.

Sachstand

Planung „Radverkehrsanlagen Grabenring“

Die Stadt Aachen hat Ende 2008 einen Planungsauftrag „Radverkehrsanlagen entlang des Aachener Grabenringes und Alleeninges“ an das Aachener Ingenieurbüro SVK Kaulen vergeben, das in einem ersten Arbeitsschritt die Planung für den Grabenring erarbeitet hat. Es handelt sich um insgesamt 5 Straßen mit 7 Teilabschnitten.

Planungsgrundlagen

Um den Radfahrern im kompletten Grabenring mehr Sicherheit zu gewähren und Konflikte zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr - insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahrten - zu vermeiden, wendet das Planungsbüro Kaulen in den Bereichen Templergraben, Karlsgraben, Löhergraben, Alexianergraben und der Kurhausstraße kontinuierlich Markierungslösungen an. Diese sind kostengünstig und zudem kurzfristig umsetzbar.

- Die Markierungen werden als Schutzstreifen (vom Kfz-Verkehr überfahrbarer, mindestens 1,25 m breiter Streifen) angebracht und - bei entsprechender Fahrbahnbreite - durch zusätzliche Sicherheitsstreifen, welche dem Fahrradfahrer einen sicheren Abstand zum ruhenden Verkehr bieten soll, ergänzt. Hierfür ist eine Fahrbahnmindestbreite von 7,00 m erforderlich. Eine weitere Variante ist das Anbringen von Radfahrstreifen. Diese erfordern allerdings eine Mindestfahrbahnbreite von 9,50 m. Dies ist aus Platzgründen nur im Bereich Kurhausstraße möglich.
- An den Knotenpunkten, die mit Lichtsignalanlagen gesteuert werden, sollen vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrer (für direktes Linksabbiegen) vorgesehen werden. Auf der

Hauptachse der Knoten wird das indirekte Linksabbiegen (mit zusätzlichen Aufstellbereichen) ermöglicht. (Hier fahren zunächst die Radfahrer rechts neben dem geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr über die Kreuzung, warten im Aufstellbereich und überqueren anschließend die Straße, aus der sie nach links abbiegen wollen, parallel mit den Fußgängern).

- Eine Roteinfärbung des Schutzstreifens („Weiche“) soll vor Knoten beim Spurwechsel die Aufmerksamkeit zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr erhöhen.

Die Planungsgrundlagen basieren auf folgenden Regelwerken:

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinie für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR 05)
- Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 95 und deren aktuelle Fortschreibung)
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa)

Planungskonzept

Aufbauend auf diesen Planungsprinzipien sowie den städtischen Angaben zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurden Lagepläne im Maßstab 1:500 erarbeitet (siehe Anlagen).

Abschnitt Templergraben (Schinkelstraße – Königstraße)

Beidseitig - neben den 2,10 m und 2,25 m breiten Parkständen – sollen Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden. Hier ist optional die zusätzliche Anordnung von Tempo 30 für den Kfz-Verkehr möglich.

Abschnitt Karlsgraben (Königstraße – Lochnerstraße)

Auch in diesem Abschnitt sollen Schutzstreifen markiert werden. Allerdings sind hier die Fahrbahnbreiten (6,95 m) und die Breite der Längsparkstände (1,80 m) so gering, dass eine Markierung von Schutzstreifen im Bestand nicht empfohlen wird, da es sich um eine Kombination von Mindestmaßen handeln würde. Hier ist der Umbau der heute einseitig bestehenden Schrägparkstände in Längsparkplätze sinnvoll, um die beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer umsetzen zu können.

Abschnitt Karlsgraben (Lochnerstraße – Jakobstraße)

Im weiteren Verlauf des Karlsgrabens sind neben den Schutzstreifen auch Sicherheitsstreifen zu den Parkständen markierbar, da hier der Straßenraum breit genug ist. Da die Stadt Aachen den Umbau der schadhafte Bushaltestelle „Karlsgraben“ Richtung Locherstraße vorsieht, wird auf dieser Seite der Seitenraum angepasst (Gehweg, Parkstände). Hierdurch können zusätzliche Längsparkstände geschaffen werden. Hier wird die Fahrbahn an der Bushaltestelle „Karlsgraben“ inklusive der Bushaltestelle) 5,25 m breit sein, damit die Kraftfahrzeuge am haltenden Bus vorbei fahren können, ohne dass sich der Verkehr in den Knoten zurück staut. Von den drei Fahrstreifen in Richtung Löhergraben kann auf die Linksabbiegespur Richtung Jakobstraße/Markt aufgrund der geringen Frequenz verzichtet werden.

Abschnitt Löhergraben (Jakobstraße - Annastraße)

Da auch auf dem Löhergraben die Fahrbahnbreite ausreichend breit ist, können zusätzlich zu den beidseitigen Schutzstreifen auch Sicherheitsstreifen von 0,50 m vorgesehen werden. Im Knoten Löhergraben/Annastraße/Alexianergraben werden die heutigen Fahrspurbreiten (inclusive der überfahrbaren Schutzstreifen) beibehalten.

Abschnitt Alexianergraben (Annastraße – Franzstraße)

Der Fahrbahnquerschnitt beträgt heute ca. 7,70 m, so dass neben den Schutzstreifen ein Sicherheitsstreifen von ca. 0,35 m möglich ist, der die Radfahrer z.B. vor öffnenden Türen des ruhenden Verkehrs schützen kann. Im Knoten Alexianergraben/Kapuzinergraben bleibt die Anzahl der Kfz-Spuren erhalten. Es ist geplant, den Schutzstreifen Richtung Kapuzinergraben zwischen der Kfz-Rechtsabbiegespur und der Geradeausspur des Kfz-Verkehrs zu führen. Aus der Franzstraße kommend werden im Knoten ein gemeinsamer Schutzstreifen für geradeaus- und links abbiegende Radfahrer sowie ein separater Schutzstreifen für die rechts abbiegenden Radfahrer vorgesehen.

Abschnitt Kurhausstraße (Peterstraße – Couvenstraße)

Im Abschnitt Kurhausstraße von Peterstraße bis Couvenstraße existiert heute schon ein Radfahrstreifen. Dieses Element kann aufgrund der Fahrbahnbreite auch in Richtung Blondelstraße angelegt werden. Der geradeaus- und rechts abbiegende Verkehr kann auf einer Spur geführt werden. Durch Zusammenlegen dieser Spuren ist es möglich, einen zusätzlichen Schutzstreifen für links abbiegende Radfahrer neben der Kfz-Spur vorzusehen, der mit insgesamt 4,00 m breiter als heute ist und welcher den Konflikt des links abbiegenden ÖPNV und der links abbiegenden Radfahrer in die Peterstraße vermindert.

Am 04.03.2009 wurden in der Arbeitsgruppe Radverkehr erstmals die Pläne vorgestellt und intensiv diskutiert. Grundsätzlich wurden von allen Anwesenden die vorgestellten Lösungen positiv bewertet. Die dort eingebrachten Anregungen - insbesondere zu den Knotenpunkten - wurden von der Verwaltung und den verkehrsrelevanten Dienststellen eingehend geprüft und konnten weitestgehend in die nun vorliegende Planung eingearbeitet werden.

Kosten

Es werden Kosten in Höhe von ca. 210.000 € anfallen, die sich auf die einzelnen Abschnitte wie folgt aufteilen:

1. Abschnitt Templergraben und Karlsgraben (incl. Umbau Abschnitt Königstraße bis Johanniterstraße ca. 60.000 € und Umbau Abschnitt Johanniterstraße bis Jakobstraße ca. 40.000€)	= 160.000€
2. Abschnitt Löhergraben (Jakobstraße - Annastraße)	= 13.000€
3. Abschnitt Alexianergraben (Annastraße – Franzstraße)	= 26.000€
4. Abschnitt Kurhausstraße (Peterstraße – Couvenstraße)	= 11.000€
Gesamtsumme	= 210.000€

Im Haushaltsplanentwurf 2009 sind Mittel in Höhe von 295.000 Euro beim Auftragskonto X 12010013 7852 346 – Radverkehrsanlagen 2009 eingeplant. Einnahmen werden aus Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz erwartet.

Aufgrund der Ring-Radial-Struktur der Stadt befindet sich ein Großteil der Aachener Einwohner in einem Radius von 3,5 km um den Stadtkern und damit in einer Entfernung in der die Fahrradnutzung bekanntermaßen konkurrenzfähig hinsichtlich der Zeitinanspruchnahme zu allen anderen Verkehrsmitteln ist. Hier besteht angesichts steigender Benzinpreise auch ein ökonomischer Anreiz zum Umstieg bei den täglichen Pendelfahrten zu Berufs-, Ausbildungs- oder Einkaufszwecken, ja selbst zur Teilnahme an kulturellen oder sonstigen Abendveranstaltungen. Voraussetzung ist allerdings das Vorhandensein eines sicheren Radverkehrsnetzes, bzw. einer durchgängig verkehrssicheren Verbindung. Dies soll mit diesem Ansatz systematisch und in ausreichendem Umfang geschaffen werden.

Anlage/n:

- Anlage 1 – Planung Templergraben - Karlsgraben
- Anlage 2 – Planung Löhergraben - Alexianergraben
- Anlage 3 – Planung Kurhausstraße