

Vorlage	
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur	Vorlage-Nr.: FB 61/0245/WP18 Status: öffentlich AZ.: Datum: 10.09.2021 Verfasser*in: Dez. III / FB 61/310
Beteiligte Dienststellen:	
Betreff: Einrichtung einer baulich geschützten Radverkehrsanlage im Abschnitt nördliche Heinrichsallee (ab Maxstraße) / Monheimsallee – Planungs- und Ausführungsbeschluss	
Beratungsfolge:	TOP:
Datum	Gremium Kompetenz
27.10.2021	Bezirksvertretung Mitte Empfehlung
11.11.2021	Mobilitätsausschuss Beschluss

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die markierungs- und bautechnische Änderung der nördlichen Seite der Heinrichs-/Monheimsallee im Abschnitt Maxstraße bis Bastei auf Grundlage der beigefügten Planung weiter zu verfolgen und den Planungs- und Ausführungsbeschluss zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die markierungs- und bautechnische Änderung der nördlichen Seite der Heinrichs-/Monheimsallee im Abschnitt Maxstraße bis Bastei auf Grundlage der beigefügten Planung weiter zu verfolgen und fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss.

In Vertretung

FB 20	FB 60/10	FB 61/000	E 18 GB 3	E 18 GB 4	FB 61/700	FB 61/500	FB 61/400	FB 61/300	ASEAG
									z.K.

(Frauke Burgdorff)

Stadtbaurätin

Finanzielle Auswirkungen

JA	NEIN
X	

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0		
Auszahlungen	1.519.693,66*	1.519.693,66	2.400.000	2.400.000		
Ergebnis	1.519.693,66	1.519.693,66	2.400.000	2.400.000		
+ Verbesserung/ - Verschlechterung	0		0			

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 741.016,03 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 21.322,37 €

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Ertrag	0	0	0	0		
Personal-/ Sachaufwand	407.245,83**	407.245,83	560.000	560.000		
Abschreibungen	476.809,33***	476.809,33	750.000	750.000		
Ergebnis	884.055,16	884.055,16	1.310.000	1.310.000		
+ Verbesserung/ - Verschlechterung	0		0			

**Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 320.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 102.245,83 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 15.000 €

***Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 248.131,70 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 21.322,37 €

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/ die Klimafolgenanpassung

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz			
Die Maßnahme hat folgende Relevanz:			
keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
	x		
Der Effekt auf die CO ₂ -Emissionen ist:			
gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
x			

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung			
Die Maßnahme hat folgende Relevanz:			
keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
x			

Größenordnung der Effekte		
Die CO ₂ -Einsparung durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):		
gering	x	Unter 80 t / Jahr (0,1 % des jährlichen Einsparziels)
mittel		80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1 % bis 1% des jährlichen Einsparziels)
groß		Mehr als 770 t / Jahr (über 1 % des jährlichen Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

	vollständig
	überwiegend (50% - 99%)
	teilweise (1% - 49%)
x	nicht
	nicht bekannt

Durch die Maßnahme wird die Verkehrssicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden (besonders der Rad Fahrenden) erhöht. Dies wird zusammen mit der Attraktivität der Radverkehrsführung den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad fördern und sich positiv auf das Klima auswirken. Die Arbeiten zum Aufbringen der Markierung und zur Installation der baulichen Trennelemente werden kurzzeitig geringe zusätzliche CO₂-Emissionen erzeugen.

Beide Effekte sind mit Blick auf das gesamtstädtische Einsparziel in ihrer Größenordnung zu vernachlässigen und werden daher nicht quantifiziert.

Hintergrund

Der Rat der Stadt Aachen hat am 06.11.2019 für die Zulässigkeit der Ziele des Radentscheid Aachen gestimmt und die Verwaltung mit der Umsetzung der Ziele beauftragt. Ziel 3 des Radentscheids lautet „Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.“

Die Verwaltung steht in der Verpflichtung, diese Maßgaben umzusetzen. Die Erfahrung zeigt, dass diese Maßgabe nicht zu erfüllen ist, wenn sie ausschließlich initiiert durch und im Schulterschluss mit straßenbaulichen Maßnahmen der Versorgungsunternehmen erfolgt. Es ist vielmehr erforderlich, das Straßennetz proaktiv im Sinne der Radverkehrsförderung zu gestalten.

Auf dem Abschnitt der nördlichen Heinrichsallee (ab Maxstraße) bis Monheimsallee (Bastei) besteht die Chance, einen vergleichsweise langen Abschnitt des Aachener Straßennetzes im Sinne des Radentscheid umzugestalten und den Radverkehr dort objektiv und subjektiv sicher zu führen. Dies kann hier unter weitestgehender Berücksichtigung der Belange des fließenden und des ruhenden motorisierten Verkehrs erfolgen.

Bestand

Auf der nördlichen Seite der Heinrichs-/Monheimsallee wird aktuell im Abschnitt

nördliche Heinrichsallee ab Maxstraße bis Knoten Jülicher Straße

- der motorisierte Individual-/öffentliche Verkehr dreistreifig geradeaus geführt; im Zulauf des Knotens Jülicher Straße über einen Streifen linksabbiegend und einen Streifen frei rechtsabbiegend,
- der Radverkehr nicht durch eine Radverkehrsanlage gesichert,
- der Fußverkehr in Mischung mit ruhendem Kfz-/Lieferverkehr auf Gehwegen (ca. 3,60 m-3,80 m) im Seitenraum geführt.

nördliche Monheimsallee ab Jülicher Straße bis Bastei

- der motorisierte Individual-/öffentliche Verkehr über einen überbreiten Fahrstreifen und einen Fahrstreifen geradeaus geführt; im Zulauf des Knotens Bastei über einen kombinierten Fahrstreifen links/geradeaus, einen Fahrstreifen geradeaus und einen Fahrstreifen rechtsabbiegend.
- der Radverkehr über einen Radfahrstreifen von 1,40 m Breite geführt. Die RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) 06 und die ERA (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) definieren für Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,60 m zzgl. 0,25 m Markierung,
- der Fußverkehr bis zur Zufahrt Eurogress im Seitenraum auf Gehwegen (ca. 3,00 m-3,30 m) und im weiteren Verlauf auf Gehwegen (ca. 2,50 m) mit Straßenbegleitgrün (ca. 1,50 m) geführt.

Planung

Die vorliegende Planung sieht auf einer Länge von insgesamt 800 m vor, den Radverkehr in Teilen gemäß o.g. Ziel 3 des Radentscheid baulich getrennt vom Kfz-Verkehr und auf einer Radverkehrsanlage von 1,50 m-2,30 m Breite zu führen.

Fußverkehr

Durch Installation der flexiblen Pfosten zur baulichen Trennung des Rad- und motorisierten Verkehrs wird die Situation des Fußverkehrs im Bereich der Knappschaft bzw. Zufahrt Parkhaus Eurogress komfortabler. Die dort aktuell zur Unterbindung des Bordsteinparkens installierten Pfosten können entfallen. Die auf der Fahrbahn neu geplanten flexiblen Pfosten werden auch die Anfahrbarkeit des Bordsteins unterbinden. Der durch die Deinstallation der vorhandenen Pfosten auf Gehwegniveau zurück gewonnene Platz kommt dem Fußverkehr zu Gute.

Radverkehr

Dem Anspruch der objektiven UND subjektiven Sicherheit Radfahrender Rechnung tragend wird der Radverkehr im Rahmen der Maßnahme baulich vom motorisierten Verkehr getrennt. Dies erfolgt weitestgehend entsprechend Ziel 3 des Radentscheid mit Breitenmaßen von 2,30 m.

Um im Zulauf des Knotens Bastei die bisherige Leistungsfähigkeit des Knotens für den motorisierten Verkehr zu erhalten, muss ca. 100 m vor dem Knoten ein separater Rechtsabbiegestreifen mit 3,25 m Breite beginnen. In Kombination mit einem überbreiten Geradeaus- bzw. kombinierten Geradeaus-/Linksabbiegestreifen des motorisierten Verkehrs ist ab dieser Stelle dann keine radentscheidkonforme Radverkehrsanlage von 2,30 m Breite mehr möglich. Der Radverkehr wird daher auf einer baulich getrennten Radverkehrsanlage mit 1,50 m Breite geführt.

Linksabbiegender Radverkehr wird aus der Heinrichsallee Richtung Peterstraße im Knoten Hansemannplatz indirekt geführt. Er erhält eine Aufstellfläche kurz vor der Monheimsallee und überquert den Knoten lichtsignalgeregelt zeitgleich gemeinsam mit dem Fußverkehr. Er wird auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem aus Richtung Jülicher Straße stadteinwärtig fahrenden Verkehr geführt.

Linksabbiegender Radverkehr wird auf der Monheimsallee Richtung Mariahilfstraße im Knoten der Zufahrt Eurogress-Parkhaus indirekt geführt. Er erhält eine Aufstellfläche im Knoten der Parkhauszufahrt und überquert den Knoten lichtsignalgeregelt zeitgleich gemeinsam mit dem Fußverkehr. Er wird gemeinsam mit dem aus Richtung Parkhaus über die Monheimsallee fahrenden Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Öffentlicher Verkehr

Die Haltestelle Eurogress wird in Kürze überplant. Es ist beabsichtigt, die Haltestelle entsprechend des laufenden Programms barrierefrei um zu bauen. Dies umfasst neben einer verbesserten Anfahrbarkeit auch eine Korrektur der Lage der Haltestelle, so dass die existenten Baumfelder, die Beleuchtung und die wegweisende Beschilderung nicht mehr mit den Belangen der ein- und aussteigenden Fahrgäste kollidieren.

Der Einplanungsantrag dazu wurde vor Kurzem bewilligt. Nach Erstellung der Ausführungsplanung, muss ein Baubeschluss gefasst und die Finanzierungsantrag gestellt werden.

Beide Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt. Sie werden aber als jeweils eigenständige Maßnahmen geplant, finanziert und ausgeführt.

Motorisierter Verkehr

Der motorisierte Verkehr soll zukünftig auf zwei Fahrstreifen von je 3,25 m Breite geführt werden. Die Umwandlung des aktuell überbreiten Fahrstreifens in einen Fahrstreifen von 3,25 m Breite wird hierbei als verkehrsverträglich eingeschätzt.

Im Zulauf des Knotens Bastei wird zur Erhaltung der bisherigen Leistungsfähigkeit des Knotens ca. 100 m vor dem Knoten ein separater Rechtsabbiegestreifen von 3,25 m eingerichtet. Dies hat zur Konsequenz, dass hier keine radentscheidkonforme Radverkehrsanlage von 2,30 m Breite angeboten wird.

Art der baulichen Trennung

Die bauliche Trennung soll als Pilotprojekt für Aachen mittels flexibler Pfosten erfolgen. Sie tragen - ergänzend zur objektiven Sicherheit - aufgrund ihrer physischen Trennwirkung dem Anspruch des subjektiven Sicherheitsempfindens Radfahrender Rechnung.

Flexible Pfosten werden auch in anderen Kommunen in verschiedenen Ausführungen zur baulichen Trennung der Verkehrsarten eingesetzt. Die Verwaltung hat sich im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Planung intensiv mit verschiedenen Kommunen hierzu ausgetauscht.

Flexible Pfosten zur baulichen Trennung zeichnen sich v.a. dadurch aus, dass sie

- hinsichtlich Regenwasserabfluss keine lineare Barriere darstellen und so auch Laub und Straßenverunreinigungen auf natürliche Weise in die Abläufe der Kanalisation eingespült werden können,
- aufgrund ihrer Höhe von 0,80 m auch optisch eine gute Barrierewirkung zur Trennung des motorisierten und des Radverkehrs haben. Aufgrund des geplanten linearen Abstandes von 2,50 m erlauben sie kein Parken/Halten auf der Radverkehrsanlage,

- ein Halten/Parken auf dem angrenzenden Gehweg ebenfalls unterbinden,
- aufgrund ihrer Knickfunktion flexibel auf Anfahren reagieren und so zwar eine trennende aber keine beschädigende Wirkung zeigen,
- im Fall von Defekten aufgrund der Verschraubung in der Fahrbahnoberfläche mit geringem Aufwand ausgetauscht werden können und
- sich in der vorgeschlagenen anthrazitfarbenen Ausführung auch stadtgestalterisch gut integrieren lassen und aufgrund ihrer reflektierenden Bänderolen im oberen und der Glasperlen im Sockelbereich auch bei Dunkelheit gut erkennbar sind.

Der Abstand zwischen den flexiblen Pfosten ist aktuell mit 2,50 m angenommen (Zum Vergleich: Die Pfosten des Modalfilters Rochusstraße/Monheimsallee stehen im Abstand von 1,80 m zueinander).

Im Bereich der Heinrichsallee ist die Radverkehrsanlage zum Schutz der Entsorgenden des Stadtbetrieb und der Radfahrenden beidseitig mit flexiblen Pfosten ausgestattet, so dass gefährdendes Vorbeifahren an bzw. Überfahren der Radverkehrsanlage durch Kfz unterbunden wird.

Die Pfosten behindern in der geplanten Ausführung den Betrieb von E 18/320 (Abfallwirtschaft und Stadtreinigung - Entsorgungssysteme) nicht.

Die Radverkehrsanlage soll auf ihrer gesamten Länge gemäß dem Ziel 3 des Radentscheid flächig rot eingefärbt werden.

Abstimmungen

Da die Planung aufgrund der Verkehrsfunktion des Alleerings für den motorisierten Verkehr, der zentralen Lage und der angrenzenden Nutzungen vielfältige Belange berührt, wurden im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Planung bereits verwaltungsintern zahlreiche Abstimmungsgespräche geführt. Die hierbei formulierten Anregungen wurden geprüft, ggf. berücksichtigt oder in Rücksprache und im finalen Konsens mit den Vertretungen der Belange entkräftet.

Im Einzelnen wurden Gespräche geführt mit

- Feuerwehr,
- Aachener Stadtbetrieb, Abfallwirtschaft und Stadtreinigung - Entsorgungssysteme,
- ASEAG,
- Direktion Verkehr der Polizei.

Die Schleppkurven zur An- und Abfahrt der Zufahrten und die Ausführung der Bushaltestelle Eurogress (ASEAG) wurden abgestimmt, geprüft und berücksichtigt.

Die den Ausschüssen bereits vorgelegte Planung zur Bastei ist in dem vorliegenden Plan nicht dargestellt, schließt aber an.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Maßnahme werden auf ca. 476.000 € (brutto) geschätzt. Die Mittel stehen unter PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/ 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm) zur Verfügung.

Fazit und Empfehlung

Es wird empfohlen, die hiermit vorgelegte Planung zur Einrichtung einer baulich geschützten Radverkehrsanlage im Abschnitt nördliche Heinrichsallee (ab Maxstraße) / Monheimsallee weiter zu verfolgen und den Planungs- und Ausführungsbeschluss zu fassen.

Anlage

- Anlage 1 - Lageplan für PBL Planung L1
- Anlage 2 - Lageplan für PBL Planung L2
- Anlage 3 - Produktinfo_FLEX-Poller_City