

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1369/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	27.01.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf hier: Umgestaltung der Bismarckstraße als Fahrradstraße			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
05.02.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	
27.02.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung damit zu beauftragen eine Lageplanung für die Variante 2 (Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände mit Umbau der nördlichen Nebenanlage) mit Möglichkeit 1 der Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs (Sperrung der Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlosstraße aus Richtung Zollernstraße) auszuarbeiten und einen Planungsbeschluss hierfür vorzubereiten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, eine Lageplanung für die Variante 2 (Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände mit Umbau der nördlichen Nebenanlage) mit Möglichkeit 1 der Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs (Sperrung der Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlosstraße aus Richtung Zollernstraße) auszuarbeiten und einen Planungsbeschluss hierfür vorzubereiten.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Erläuterungen:

Anlass

Der Mobilitätsausschuss hat am 31.10.2019 beschlossen die Bismarckstraße im Abschnitt Schlossstraße bis Drimbornstraße als Fahrradstraße umzugestalten. Für eine Entscheidungsfindung hinsichtlich der für die Einrichtung einer Fahrradstraße notwendigen Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs, hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Auswirkungen der verschiedenen Varianten zur Kfz-Verkehrsverlagerung sowohl auf die Bismarckstraße als auch auf die umliegenden Straßen qualitativ und quantitativ darzustellen.

Auswirkungen der Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Bismarckstraße auf die umliegenden Straßen

Da die heutige Kfz-Verkehrsmenge (ca. 520 Kfz in der Spitzenstunde) höher ist, als die in den RAS 06 empfohlene Maximal-Kfz-Stärke für die Einrichtung von Fahrradstraßen von 400 Kfz in der Spitzenstunde, bedarf es für eine zielführende Fahrradstraßenlösung zusätzlicher Kfz-reduzierender Maßnahmen. In der Vorlage FB 61/1297/WP17 wurden drei Möglichkeiten für Maßnahmen zur Kfz-Reduktion in der Bismarckstraße im Hinblick auf die Wirkung der Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs sowie die Auswirkungen auf den Parksuchverkehr analysiert.

Im Folgenden werden diese Möglichkeiten hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf die umliegenden Straßen betrachtet. Zur quantitativen Abschätzung der Verlagerungseffekte wurden Verkehrsmodellierungen durchgeführt (s. **Anlage 1**).

Möglichkeit 1: Sperrung der Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße

Durch die kombinierte Maßnahme aus der Sperrung der Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie einem Kfz-Einfahrverbot in die Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße zeigt das Verkehrsmodell eine deutliche Reduzierung der Kfz-Mengen in der Bismarckstraße (-24% bis -51%) und Schlossstraße (-44%). Die in der Bismarckstraße resultierende prognostizierte Kfz-Stärke von 255 - 395 Kfz in der Spitzenstunde entspricht den Empfehlungen der RAS 06 hinsichtlich der Rahmenbedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Die Maßnahme bewirkt zudem Kfz-reduzierende Effekte in der Drimbornstraße, welche als Rad-Vorrang-Route Brand ausgewiesen werden soll.

Das Modell simuliert die Verlagerungseffekte zum einen auf anliegende Nebenstraßen im Frankenberger Viertel (Umfahrung des Neumarktes), wobei die absoluten Kfz-Mengen in diesen Straßen weiterhin gering (Neumarkt, Frankenberger Straße < 3340 Kfz/Werktag) bleiben. Zum anderen wird der Verkehr auf die umliegenden Kfz-Hauptverkehrsstraßen verlagert. So werden leicht höhere Kfz-Mengen für die Oppenhoffallee (stadtauswärts, +7%), den Adalbertsteinweg (+5%), die Kurbrunnenstraße (+2%) berechnet.

Möglichkeit 2: Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße

Ein Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung in Verbindung mit dem Kfz-Einfahrverbot in die Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße bewirkt im Verkehrsmodell gegenüber Möglichkeit 1 eine weitaus geringere Reduzierung der Kfz-Mengen in der Bismarckstraße (-4% bis -30%). Insbesondere für den Abschnitt der Bismarckstraße zwischen Schlossstraße und Neumarkt werden mit 499 Kfz in der Spitzenstunde weiterhin für die Einrichtung einer Fahrradstraße zu hohe Kfz-Mengen berechnet. Der Grund hierfür ist, dass das Modell die stadtauswärtige Fahrtrichtung einiger Kfz weiterhin über die Bismarckstraße (durch Nutzung der Warmweierstraße) simuliert. In stadteinwärtiger Fahrtrichtung werden kurze Umfahrten der Sperrung am Knoten Viktoriaallee über die Frankenberger Straße modelliert, wobei das Kfz ab Neumarkt wieder auf der Bismarckstraße geführt wird.

Die (geringeren) Verlagerungseffekte werden ähnlich wie bei Möglichkeit 1 auf die anliegenden Nebenstraßen und die umliegenden Kfz-Hauptverkehrsstraßen (Oppenhoffallee stadtauswärts +6%; Adalbertsteinweg +2%; Kurbrunnenstraße +2%) berechnet.

Möglichkeit 3: Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee (Antrag der Verbände und Initiativen zur Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenberger Viertel)

Die Unterbrechung der Kfz-Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee bewirkt im Verkehrsmodell eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Bismarckstraße. Auf der westlichen Seite der Viktoriaallee reduziert sich der Verkehr um über 25%. Auf der östlichen Seite der Viktoriaallee berechnet das Modell eine Verminderung um 89%. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass die stadteinwärtige Fahrbeziehung von der Bismarckstraße über die Viktoriaallee in die Oppenhoffallee nicht korrekt simuliert wird. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Unterbrechung der ost-west gerichteten Kfz-Verkehrsbeziehungen in Höhe der Viktoriaallee zu einer deutlichen Reduzierung der Kfz-Mengen in der Bismarckstraße führen, die dann den Zielvorstellungen einer Fahrradstraße entsprechen.

Die Verlagerungseffekte im Nebenstraßennetz des Frankenberger Viertels konzentrieren sich auf die Umfahrt der Herz-Jesu-Kirche. Das Verkehrsmodell simuliert zudem ansteigende Kfz-Mengen auf den Kfz-Hauptverkehrsstraßen. Mit einer Zunahme um bis zu 14% werden die Kfz überwiegend auf die Oppenhoffallee verlagert. Die Zunahme der Verkehrsmengen auf dem Adalbertsteinweg wird mit 4% und auf der Kurbrunnenstraße mit 2% simuliert.

Verkehrsverlagerung durch Baustelle am Knoten Bismarckstraße / Schlossstraße

Aufgrund von Kanalarbeiten der Regionetz war die Bismarckstraße im Januar zwischen der Schlossstraße und der Haßlerstraße für den Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen gesperrt. Somit war der Kfz-Durchgangsverkehr sowohl in stadteinwärtiger als auch in stadtauswärtiger Richtung für Kfz nicht möglich. Zur Quantifizierung der Verlagerungseffekte wurde eine Verkehrszählung am Knoten Oppenhoffallee / Zollernstraße durchgeführt und mit einer Vergleichszählung ohne Einschränkung der Kfz-Fahrbeziehungen verglichen.

Bei uneingeschränkten Fahrbeziehungen führen circa 250 Kfz in der Morgenspitzenstunde von der Bismarckstraße über die Schlossstraße in Richtung Innenstadt. Durch die Baustelle war diese Fahrbeziehung nicht möglich. Die Verlagerung des Kfz-verkehrs erfolgte entsprechend der Zählung

nur zum Teil über die Oppenhoffallee (ca. + 50 Kfz), sodass die Verkehrsbelastung der Oppenhoffallee leicht um circa 7% anstieg. In stadtauswärtiger Fahrtrichtung waren durch die Baustelle die Kfz-Fahrbeziehungen von der Warmweiherstraße / Moltkestraße bzw. der Schlossstraße in die Bismarckstraße nicht möglich. Durch die Verlagerung dieser Verkehre zeigt die Zählung in der Nachmittagsspitzenstunde eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastungen in der Zollernstraße (+ 200 Kfz / 32%) und weiter der Oppenhoffallee (+214 Kfz / 39%) in stadtauswärtiger Fahrtrichtung. Leistungsfähigkeitsberechnungen für den signalisierten Knoten Oppenhoffallee / Zollernstraße / Schlossstraße / Lothringerstraße zeigen, dass die gezählten Fahrzeugmengen grundsätzlich abgewickelt werden können. Beobachtungen zeigen jedoch auch, dass die Zu- und Abläufe des Knotens, insbesondere die Arme Zollernstraße und Oppenhoffallee, durch die Zunahme der Anzahl an Kfz stark belastet sind und zu Zeitverlusten führen. Dies betrifft auch den Busverkehr auf der Achse Oppenhoffallee / Zollernstraße.

Bewertung der Modellierung und Zählung

Die durchgeführten Simulationen zeigen (zum Teil) deutlich abnehmende Kfz-Belastungen auf der Bismarckstraße, sodass die Einrichtung einer Fahrradstraße entsprechend der Empfehlungen der RAS 06 zumindest in Szenario 1 und 3 möglich wird. Im Modell verteilen sich die Verlagerungseffekte überwiegend gleichmäßig moderat auf die umliegenden Straßen, sowohl auf die Nebenstraßen im Frankenberger Viertel als auch auf die Kfz-Hauptverkehrsstraßen. Die Vergleichszählung zeigt eine deutliche Zunahme des stadtauswärtsfließenden Kfz-Verkehrs in der Zollernstraße und der Oppenhoffallee, was über den lichtsignalisierten Knoten aber grundsätzlich abzuwickeln ist, jedoch zu Zeitverlusten für den Kfz- und Busverkehr führt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sowohl dem Modell als auch der Zählung die Rahmenbedingung zu Grunde liegt, dass die absoluten Kfz-Mengen konstant bleiben und diese sich auf andere Straßen verlagern. Es ist jedoch anzunehmen, dass Pull- (Einschränkungen für den Kfz-Verkehr) und Push-Effekte (Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr) der vorgesehenen Maßnahme der Ausweisung der Bismarckstraße als Fahrradstraße perspektivisch zu Verlagerungseffekten in der Verkehrsmittelwahl führen und eine deutliche Steigerung der Kfz-Verkehrsbelastung in den umliegenden Straßen auf Dauer nicht zu erwarten ist.

Flächenaufteilung des Straßenraums

Da es sich bei der Bismarckstraße um eine stark frequentierte Hauptachse für den Radverkehr handelt, soll die Planung der Fahrradstraße mit „Optimalmaßen“ entsprechend des Gestaltungsstandards in Aachen erfolgen. Für die Querschnittaufteilung kommen dementsprechend drei Varianten in Betracht, die bereits in der Vorlage FB 61/1297/WP17 vorgestellt wurden und in **Anlage 2** zusammengefasst werden.

Die Konzepte hinsichtlich der Flächenaufteilung des Straßenraums unterscheiden sich deutlich. So wird in der Variante 1 (Markierung im Bestand) weiterhin ein Großteil der Fläche dem ruhenden Kfz zugeordnet. Die Straße nimmt neben der Funktion der Rad-Hauptverbindung die Funktion des Hauptstandortes von Kfz-Parkmöglichkeiten in der stark ausgelasteten Bewohnerparkzone Z im Frankenberger Viertel ein. Die Funktion des Aufenthalts konzentriert sich vor allem auf den Frankenberger Park und den Neumarkt.

In Variante 2 (Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände mit Umbau der nördlichen Nebenanlage) kann der Straßenraum für eine sichere und optimale Fahrradstraße sowie eine aufwertende Umgestaltung des Seitenraums genutzt werden. Es können Grünstrukturen und Flächen für Außengastronomie geschaffen werden. Der Beitrag zum Klimaschutz steigt. Die Funktion des Aufenthalts wird in dieser Variante in Verbindung mit dem Frankenberger Park und dem Neumarkt durch die neu geschaffenen Flächen auf den gesamten Straßenzug ausgeweitet.

In Variante 3 (Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände ohne Umbau der nördlichen Nebenanlage) wird vor allem die Fläche der Fahrbahn der Fahrradstraße vergrößert. Die Funktion der Rad-Hauptachse steht im Mittelpunkt. Durch die Neuordnung der Parkplätze kann auch die nutzbare Fläche der Nebenanlagen ohne Umbau (leicht) erhöht werden, wodurch Maßnahmen zur Steigerung der Funktionen Aufenthalt und Fußverkehr möglich sind.

Möglichkeiten der Schaffung alternativer Parkplätze für die Bewohner

Bei Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände (Varianten 2 und 3) entfallen ca. 46 Parkplätze. Bereits heute arrangieren sich die Anlieger allerdings auch mit einer deutlich größeren Reduktion bestehender Parkmöglichkeiten aufgrund der aktuellen Baumaßnahmen. Grundsätzlich weisen die der Bewohnerparkzone „V“ zugehörigen 191 Parkplätze der Bismarckstraße insgesamt einen hohen Auslastungsgrad auf. In den Abend- und Nachtstunden sind diese Parkplätze vollausgelastet.

Zur Schaffung alternativer Kfz-Parkmöglichkeiten für die Bewohner der Bewohnerparkzone schlägt die Verwaltung vor, folgende Möglichkeiten weiterzuverfolgen:

Neubauvorhaben Viktoria

Im Zuge des Neubauvorhabens Viktoria werden in Tiefgarage und Innenhof 223 Stellplätze geschaffen. Davon werden 138 Parkplätze den Bewohnern der Wohnanlage zur Verfügung stehen. Die restlichen 98 Stellplätze dienen als Parkmöglichkeiten für Kunden des Einzelhandels, Besucher der Büros und Arztpraxen sowie für die Beschäftigten. Diese Stellplätze in der öffentlich zugänglichen Tiefgarage werden von dem Eigentümer vivawest Wohnen GmbH mit den Gewerbeeinheiten vermietet und somit mietvertraglich zur Nutzung den Gewerberaumvertragspartnern zur Verfügung gestellt. Inwieweit die Parkplätze außerhalb der Geschäftszeiten für Bewohner der Bewohnerparkzone genutzt werden können, ist mit den zukünftigen Mietern der Gewerbeeinheiten abzustimmen. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass ein potentielltes Angebot der temporären Nutzbarkeit der Parkplätze für Bewohner der Bewohnerparkzone Z der Einschränkung unterliegt, dass die täglichen Geschäftszeiten des Einzelhandels von 07.00 - 22.00 Uhr sein werden.

Mitnutzung der Tiefgarage im Kronprinzenquartier

In 2018 hatte die Verwaltung eine negative Stellungnahme des Eigentümers des Kronprinzenquartiers bzgl. der Möglichkeit der Mitbenutzung der Tiefgarage durch Dritte erhalten. Aus Sicherheitsgründen war die Benutzung der Tiefgarage nur den Eigentümern und Mietern der Wohnanlage vorbehalten. Da die Verwaltung und Vermietung der Parkplätze mittlerweile von Bossert Immobilien GmbH übernommen wurde, wird die Verwaltung sich erneut über die Möglichkeit der Mitbenutzung der Tiefgarage informieren. Das Ergebnis wird in der Sitzung mitgeteilt.

Ehemaliges Gelände Moltkebahnhof

Auf dem ehemaligen Gelände des Moltkebahnhofs wurde 2007 in Absprache mit dem Eigentümer und der Städteregion die Möglichkeit geschaffen, einen festen Stellplatz zu mieten. 65 Plätze stehen den Bürgerinnen und Bürgern montags bis donnerstags von 19.00 Uhr bis 6.30 Uhr, an den Wochenenden von freitags 19 Uhr bis montags 6.30 Uhr sowie an Feiertagen ab 19 Uhr des Vorabends bis 6.30 Uhr des Folgetages verfügbar. Der Stellplatz kostet 30 € pro Jahr, wird über die Stadt Aachen vermietet und über einen Informationsflyer und auf der Webseite der Stadt Aachen beworben. Das Angebot wird von den Bewohnern nicht angenommen. Derzeit sind lediglich 6 Parkplätze gleichzeitig durch Interessierte gebucht. Es wird vorgeschlagen, zu prüfen, ob die zur Verfügung gestellten Zeiten ausgeweitet werden können.

Vorschlag der Verwaltung

Die Reduzierung der Kfz-Mengen in der Bismarckstraße ist notwendig, um den Zielvorstellungen der Einrichtung einer Fahrradstraße entsprechen zu können. Nur bei einer deutlichen Minderung der Kfz-Mengen kann eine attraktive Fahrradstraße eingerichtet werden, die als Teil der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf bisherige Kfz-Nutzer zum Umstieg auf das Fahrrad bewegen kann. Um eine effektive Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs zu erreichen, empfiehlt die Verwaltung die Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr zu sperren sowie ein Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße (Möglichkeit 1) einzurichten. Dadurch können im Gegensatz zu einem Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung (Möglichkeit 2) höhere Kfz-verkehrsreduzierende Effekte erzielt werden. Eine komplette Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee (Möglichkeit 3) bewirkt eine hohe verkehrsberuhigende Wirkung im südlichen Frankenberger Viertel. Allerdings sind Wege für parkplatzsuchende Kfz zum Teil mit sehr großen Umwegen verbunden. Zudem sind hierdurch die im Vergleich höchsten Auswirkungen auf die umliegenden Kfz-Hauptverkehrsstraßen (insbesondere Oppenhoffallee) zu erwarten, was auch zu höheren Verlustzeiten für den ÖPNV führen würde.

Des Weiteren empfiehlt die Verwaltung die Umgestaltung der Bismarckstraße entsprechend der Straßenraumgestaltung in Variante 2. Durch die Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände kann ein höheres Sicherheitsniveau für die Radfahrenden erzielt werden. Durch die Verbreiterung der Nebenanlagen wird Raum für Außengastronomie, Stadtmöblierung und Begrünung geschaffen. Neben der Funktion einer Hauptachse für den nichtmotorisierten Individualverkehr, kann sich die Bismarckstraße hierdurch zu einem hochqualitativen Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln. Zur Kompensation des Parkraumverlustes sollen die angegebenen Möglichkeiten zur Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten für die Anwohner der Bewohnerparkzone weiterverfolgt werden. Zur Reduzierung der Anzahl wegfallender Parkplätze, ist zudem auch eine Kombination aus Variante 1 und Variante 2 denkbar. Dann kann die Nebenanlage in ausgewählten Abschnitten verbreitert werden, die für Aufenthalt und Begrünung genutzt werden können.

Anlage/n:

Anlage 1: Verkehrsmodellierung der Möglichkeiten der Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße

Anlage 2: Varianten der Umgestaltung der Bismarckstraße als Fahrradstraße