

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0029/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	14.01.2021
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Kommunaler Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1: Umgestaltung der Hohenstaufenallee zwischen Limburger Straße und Eisenbahnunterführung</b>			
<b>Ziele:</b>			
<b>Beratungsfolge:</b>			
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
03.02.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	
18.02.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, eine Bürger\*innenbeteiligung durchzuführen, deren Erkenntnisse in die Vorlage zum Planungsbeschluss einfließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, eine Bürger\*innenbeteiligung durchzuführen, deren Erkenntnisse in die Vorlage zum Planungsbeschluss einfließen.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## Klimarelevanz

**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine    positiv    negativ    nicht eindeutig

	x		
--	---	--	--

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-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

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input checked="" type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

Durch die Verbesserung der Radverkehrsanlagen an der Hohenstaufenallee (im gesamten Abschnitt Eisenbahnunterführung bis Lütticher Straße) in Hinblick auf verbesserte Verkehrssicherheit und höheren Komfort wird sich die Nutzung durch Radfahrer deutlich erhöhen. Durch die durch einen Umsteiger vom Kfz auf das Fahrrad im Durchschnitt eingesparten PKW-Kilometer können hierdurch pro Jahr ab Fertigstellung bei 200 Umsteigern über 100 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Die bei der Markierung und Roteinfärbung der Schutzstreifen entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen sind nicht ermittelbar, liegen aber voraussichtlich deutlich unter den erwarteten Einsparungen.

Die Maßnahme hat keinen nennenswerten Effekt auf die Klimafolgenanpassung, da keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Falls eine Variante gewählt würde, in der eine höhere Anzahl Bäume gefällt werden, würde sich diese negative auf die Klimafolgenanpassung auswirken (Erhitzung).

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Das Ziel des Projekts #AachenMooVe! ist die Reduktion der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Aachen. Das erste Arbeitspaket (#AachenMooVe!1) beinhaltet infrastrukturelle Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, die Anreize für Pkw-Fahrende zum Umstieg auf eine emissionsfreie Fortbewegung schaffen sollen. Ein wichtiger Aspekt ist die Erhöhung der Radverkehrssicherheit im Hauptstraßennetz. Die Hohenstaufenallee ist Bestandteil dieses Netzes und verfügt in weiten Teilen über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen.

Die Kosten für die Umgestaltung der Hohenstaufenallee im Rahmen des Projektes Kommunalen Klimaschutz NRW/Aachen MooVe! werden zu 80% aus Mitteln des Landes NRW und der EU finanziert. Die Maßnahme muss dazu bis Ende Juni 2022 vollständig umgesetzt und abgerechnet sein.

Die Verwaltung gibt hier die erarbeiteten Ideen zur Kenntnis. In einer neuen Art des Vorgehens soll zunächst eine Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden, um diese Erkenntnisse bei der Formulierung des Planungsbeschlusses später zu berücksichtigen.

### **2. Heutige Situation**

#### Lage

Die Hohenstaufenallee ist eine angebaute Hauptverkehrsstraße der Kategorie HS III. Sie bildet die Verlängerung der Mozartstraße und endet im Knoten Lütticher Straße / Amsterdamer Ring. Die Straße ist stadteinwärts betrachtet beinahe durchgängig abschüssig.

Der von dieser Vorlage betroffene Bereich beschränkt sich auf den Abschnitt zwischen dem Knoten Limburger Straße und der Eisenbahnunterführung (siehe Anlage 1). Grundsätzlich ist eine Aufwertung der Rad- und Fußverkehrsanlagen auch in dem Bereich zwischen den Knoten Limburger Straße und Lütticher Straße anzustreben, jedoch besteht auf dem ersten Abschnitt aufgrund von Regionetz-Maßnahmen erhöhter Termindruck.

Im Planungsgebiet liegt eine Baustelle des BLB (Neubau des „Kompetenzzentrums Mobilität“ der FH Aachen), in deren Zuge die Fahrbahn und der Seitenraum für den Zeitraum der Baumaßnahme verändert wurden. Die Wiederherstellung dieses Teilstücks inklusive eines neuen Fußgängerüberweges steht in Kürze an und soll so angelegt werden, dass beide Varianten, die im nachfolgenden Text erläutert werden, in diesem Bereich einfach umsetzbar sind.

#### Angrenzende Nutzungen

Auf der Hohenstaufenallee gibt es Wohnnutzung in Form von Ein- und Mehrfamilienhäusern. Darüber hinaus sind im östlichen Bereich verschiedene Institute der FH Aachen angesiedelt. Derzeit ist mit dem Mobility-Center ein weiteres FH-Gebäude im Bau. Es gibt außerdem einen Verkehrsübungsplatz der Verkehrswacht Aachen, auf dem sich Schulkinder auf ihre Radfahrprüfung vorbereiten können. Am westlichen Ende des betrachteten Bereichs befindet sich das Couven-Gymnasium mit ca. 1.000 Schüler\*innen. Die Schule besitzt sowohl an der Hohenstaufenallee als auch an der Lütticher Straße Zugänge, wobei der Haupteingang an der Lütticher Straße liegt.

#### Baumbestand

Die Hohenstaufenallee wird zwischen der Einmündung Goethestraße und dem Barbarossaplatz an beiden Straßenseiten von Bäumen gesäumt. Zwischen dem Barbarossaplatz und der Limburger Straße setzt sich die Baumreihe lediglich auf der Südseite fort.

#### MIV (fließend)

Die letzten Verkehrszählungen auf der Hohenstaufenallee fanden im Februar 2016 und im September 2020 an den Knoten Schillerstraße bzw. Klemensstraße statt. Zwischen 7 und 19 Uhr wurden entlang der Hohenstaufenallee ca. 8.500 bzw. 6.600 Kraftfahrzeuge gezählt. Der Schwerverkehrsanteil betrug ca. 2,4 bzw. 2,1 Prozent.

#### MIV (ruhend)

Im Bereich der Einmündungen Habsburgerallee und Goethestraße sind keine Parkstände vorhanden. Weiter stadtauswärts existieren an der nördlichen Seite Senkrechtparkstände sowie an der südlichen Seite Längsparkstände bis zum Barbarossaplatz. Diese sind durch Baumfelder strukturiert. Im Bereich des Barbarossaplatzes existiert Parkraum in Form von Schrägparkstreifen, Fahrbahnrandparken und aufgeschultertem Parken. Im weiteren Verlauf wird auf der südlichen Straßenseite zwischen den Bäumen auf zum Großteil unbefestigtem Untergrund geparkt. Der Bereich zwischen der Einmündung Schillerstraße und der Eisenbahnunterführung ist Teil der geplanten Bewohnerparkzone „M“. Der Barbarossaplatz liegt in der geplanten Bewohnerparkzone „U“.

#### ÖPNV

Auf dem betrachteten Abschnitt der Hohenstaufenallee verkehrt die ASEAG-Linie 43. Sie bedient die Haltestelle „Barbarossaplatz“. Die Linie 43 verkehrt im Stundentakt; in der Hauptverkehrszeit wird dieser auf einen Halbstundentakt verdichtet. Am Wochenende findet auf der Hohenstaufenallee kein Linienverkehr statt.

#### Rad- und Fußverkehr

##### *Stadtauswärts:*

Im Bereich der Einmündungen Habsburgerallee und Goethestraße wird der Radverkehr auf einem bis zu 2,40 m breiten Radweg im Seitenraum geführt. Die Fahrbahn darf hier jedoch ebenfalls im Mischverkehr befahren werden. Fußgänger\*innen steht in diesem Bereich ein etwa 2,00 m breiter Gehweg zur Verfügung. Anschließend geht die Radverkehrsführung in einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn über (bis Einmündung Mariabrunnstraße). Der Gehweg ist etwa 2,80 m breit, wobei dieses Maß durch den Schürzenüberhang geparkter Autos nicht voll zur Verfügung steht. Weiter stadtauswärts wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, darf jedoch ab dem Barbarossaplatz den Gehweg mitnutzen (Gehweg, Radverkehr frei). Die Breite beträgt etwa 2,70 - 3,00 m.

##### *Stadteinwärts:*

Der Radverkehr wird von der Limburger Straße kommend im Mischverkehr geführt. Im Seitenraum existiert ein nicht benutzungspflichtiger Radweg (Breite 1,20 bis 1,50 m). Die Breite des angrenzenden Bereichs für Fußgänger\*innen variiert ebenfalls zwischen 1,20 und 1,50 m. Ab der Einmündung Mariabrunnstraße bis zur Goethestraße ist ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Zudem besteht der nicht benutzungspflichtige Radweg weiterhin. Im Bereich zwischen den Einmündungen Goethestraße und Habsburgerallee dürfen Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch den Radweg benutzen.

##### *Radverkehrsstärken:*

Im Februar 2016 wurden entlang der Hohenstaufenallee auf Höhe der Schillerstraße ca. 240 Radfahrende zwischen 7 und 19 Uhr gezählt; im September 2020 waren es auf Höhe der Klemensstraße etwa 390 Radfahrende.

##### *Bewertung:*

Die Anlagen des Rad- und Fußverkehrs entsprechen nicht den Anforderungen der Regelwerke. Insbesondere die Kombination aus schmalen Gehweg (1,20 - 1,50 m, Regelbreite 2,50 m) und

schmalem Radweg (1,20 m – 1,50 m, Regelbreite 2,00 m) auf der südlichen Straßenseite ist kritisch zu sehen. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund des Straßengefälles und der damit verbundenen Geschwindigkeit des Radverkehrs.

### **3. Planung**

Im Jahr 2018 wurde eine Planung erstellt, die eine Schutzstreifenmarkierung auf voller Länge der Hohenstaufenallee vorsieht. Vor dem Hintergrund des Radentscheides Aachen werden nun zwei neue Varianten vorgeschlagen, die unter Beteiligung der Bürgerschaft konkretisiert werden sollen.

Variante 1 setzt auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (siehe 3.1.). Diese Variante ist eine Weiterentwicklung der Planung von 2018 mit breiteren und rot eingefärbten Schutzstreifen für den Radverkehr. Variante 2 orientiert sich eng an den Gestaltungsvorgaben des Radentscheides: Der Radverkehr fährt baulich von Kfz-Verkehr getrennt auf 2,30 m breiten Radverkehrsanlagen (siehe 3.2.). An Einmündungen wird das Höhenniveau von Radweg und Gehweg beibehalten; der Kfz-Verkehr überfährt zum Ab- und Einbiegen eine Aufpflasterung.

Im Folgenden werden die Varianten näher erläutert. Dabei ist die Umbaustrecke in vier Abschnitte eingeteilt (siehe auch Anlage 1)

- Abschnitt 1: Eisenbahnunterführung bis Einmündung Goethestraße
- Abschnitt 2: Einmündung Goethestraße bis Hohenstaufenallee Hausnummer 20
- Abschnitt 3: Hausnummer 20 bis Barbarossaplatz
- Abschnitt 4: Barbarossaplatz bis Limburger Straße

#### **3.1. Variante 1 – Radverkehrsführung auf der Fahrbahn**

Ziel von Variante 1 ist es, eine komfortable und sichere Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen, ohne den gesamten Straßenquerschnitt baulich zu verändern. Dadurch können zum einen die vielen vorhandenen Bäume geschützt werden und zum anderen sind deutlich geringere Kosten als bei Variante 2 zu erwarten.

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Beidseitig werden 2,00 m breite Schutzstreifen angelegt (siehe Anlage 2). Zu den vorhandenen Parkständen sind Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorgesehen. Durch die Ausführung der Schutzstreifen über Regellaß und die zusätzliche Roteinfärbung dieser soll die Sicherheit der Radfahrenden erhöht werden. Die Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr variiert zwischen 5,05 m und 5,75 m Breite. Die duale Führung auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg stadteinwärts wird durch die Herausnahme des roten Pflasters und Demarkierungsarbeiten (Radweg und Furten) aufgehoben. Dadurch ergibt sich stadteinwärts ein deutlich verbreiteter Gehweg (überwiegend breiter als 2,90 m), der zudem mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden kann. Der Gehweg stadtauswärts wird im Vergleich zum Bestand nicht verändert. Abweichungen von der Führung auf 2,00 m breiten Schutzstreifen ergeben sich lediglich auf den kurzen Teilstücken mit schon bestehenden Radverkehrsanlagen: Radweg im Seitenraum (Bereich Einmündungen Habsburgerallee/Goethestraße); 1,50 m Schutzstreifen (Goethestraße bis Mariabrunnstraße). An den signalisierten Einmündungen/Kreuzungen sind vorgezogene Warteflächen bzw. aufgeweitete Aufstellbereiche für den Radverkehr geplant (stadtein- und stadtauswärts). Die im Zuge der Baumaßnahme des BLB angelegten Fußgängerüberwege (FGÜ) entfallen zugunsten eines neuen FGÜ, der die Wegebeziehung Mariabrunnstraße – Fußweg zur Schillerstraße aufnimmt. Die Anzahl an Parkständen bleibt ähnlich zum Bestand. Des Weiteren sind kaum Eingriffe in die Vegetation (Baumfällungen, Bodenversiegelung) erforderlich.

### 3.2 Variante 2 – Radverkehrsführung im Seitenraum orientiert am Radentscheid Aachen

Variante 2 orientiert sich eng an den Gestaltungsvorgaben des Radentscheids: Der Radverkehr fährt baulich vom Kfz-Verkehr getrennt auf möglichst 2,30 m breiten Radverkehrsanlagen (vgl. Anlage 3). Es sind umfassende bauliche Änderungen notwendig. Grundsätzlich wird der Radweg im Seitenraum angelegt. Stadtauswärts zwischen dem Ende des Barbarossaplatzes und der Limburger Straße ist die Anlage einer Protected-Bike-Lane denkbar. Die Breite beträgt für alle Radwege in der Regel 2,30 m, in Engstellen wird diese jedoch auf bis zu 1,60 m reduziert. Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen und zur Fahrbahn werden in den jeweiligen Regelmaßen angelegt. Die Gehwege werden mit einem Mindestmaß von 2,50 m angelegt. Es ist eine 6,50 m breite Fahrbahn vorgesehen.

Um die erforderliche Breite des Seitenraums zu schaffen, müssten auf der Südseite des Abschnitts zwischen Barbarossaplatz und Limburger Straße die meisten Parkstände entfallen.

Für die Anlage der Radwege im Seitenraum würden zahlreiche Baumfelder berührt. Dort sind Baumwurzeln zu erwarten, die durch die notwendige Auskoffierung des Untergrunds zerstört würden. Damit müssten zahlreiche – teils unter die Baumschutzsatzung fallende - Bäume gefällt werden. Zwischen Barbarossaplatz und Goethestraße könnten junge Bäume nachgepflanzt werden; zwischen Barbarossaplatz und Limburger Straße wäre der Querschnitt dafür zu schmal (siehe Anlage 3). Um die Sicherheit und den Komfort der Radfahrenden und Fußgänger\*innen zu erhöhen, wird an Einmündungen das Höhenniveau von Radweg und Gehweg beibehalten; der Kfz-Verkehr überfährt zum Ab- und Einbiegen eine Aufpflasterung. Zudem werden die Furten an diesen Einmündungen abgesetzt. Die Radfurten an den signalisierten Einmündungen Goethestraße und Habsburgerallee werden rot eingefärbt. An der Kreuzung Limburger Straße erhält der Radverkehr eine aufgeweitete Aufstellfläche und zusätzlich eine Wartefläche für indirekt Linksabbiegende in die Limburger Straße (Richtung Hangeweier). Auf beiden Gehwegen werden taktile Leitlinien eingebaut. Zudem verbessert sich die Barrierefreiheit der Haltestelle „Barbarossaplatz“ in Fahrtrichtung Innenstadt dank der Nachrüstung der bisher noch fehlenden Leitelemente. Um auch die stadtauswärtige Haltestelle barrierefrei umbauen zu können, sollte auf Basis des Planungsbeschlusses ein Förderantrag gestellt werden.

#### **4. Weiteres Vorgehen**

Vorbehaltlich der Zustimmung der Politik wird im Februar / März eine Bürger\*innenbeteiligung durchgeführt. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Vorlage zur Einholung des Planungsbeschlusses ein.

Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1 – Abschnittsübersicht

Anlage 2 – Variante 1

Anlage 3 – Variante 2