

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0051/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	18.01.2021
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Rad-Vorrang-Route Eilendorf und Brand; hier: Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße, Planungsbeschluss</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. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf der Grundlage der vorgelegten Planungen den Planungsbeschluss für die Vorzugsvariante der Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst auf der Grundlage der vorgelegten Planungen den Planungsbeschluss für die Vorzugsvariante der Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße.

Er beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung der entsprechenden Ausführungsplanung.

## 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/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

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/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## 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

Die Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße sowie die Reduktion von Kfz-Parkplätzen führen dazu, dass sich mehr Menschen ohne ein Kfz fortbewegen und dadurch zu einer Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.

Verwaltungsseitig wird geschätzt, dass die durch die Maßnahme zum Umstieg animierten Nutzer ab Projektfertigstellung jährlich insgesamt ca. 100 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen können.

Zusätzlich sind neue Baumpflanzungen vorgesehen. Dadurch wird an dieser Stelle ein Beitrag zur Klimafolgenanpassung geleistet, da durch die Pflanzung von Bäumen einer Aufheizung des Bereiches entgegengewirkt wird. Zudem entstehen ortsnah Versickerungsmöglichkeiten.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die Bismarckstraße im Abschnitt zwischen Schloßstraße und Drimbornstraße ist Teil der Rad-Vorrang-Routen Aachen-Eilendorf und Aachen-Brand. Sie soll in diesem Abschnitt ebenso wie in vor- und nachgelagerte Teilstrecken in eine Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) umgewandelt werden. Das hat der Mobilitätsausschuss am 31.10.2019 beschlossen (vgl. Vorlagen-Nr.: FB 61/1297/WP17). Die Verwaltung hat hierfür verschiedene Varianten möglicher Straßenraumaufteilungen und (für eine zielführende Fahrradstraßenumsetzung notwendige) Konzepte zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße erarbeitet und bewertet (vgl. Vorlagen-Nr.: FB 61/1369/WP17). Vom 27.07.2020 bis 17.08.2020 wurde eine digitale Bürgerveranstaltung zu den Umgestaltungsvarianten durchgeführt. Hierbei haben 877 Personen einen Kurzfragebogen ausgefüllt und so ihr Feedback zu den Planungsideen abgegeben. Weitere 30 themenbezogene E-Mails gingen bei der Verwaltung ein. Die Ergebnisse wurden von der Verwaltung aufbereitet und der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss zur Kenntnisnahme vorgelegt (vgl. Vorlagen-Nr.: FB 61/1537/WP17). Auf Grundlage der fachlichen Einschätzung der Verwaltung sowie der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurde eine Vorzugsvariante ausgewählt und eine entsprechende Vorentwurfsplanung ausgearbeitet.

### **Diskutierte Varianten der Straßenraumaufteilung**

Da es sich bei der Bismarckstraße um eine stark frequentierte Hauptachse für den Radverkehr handelt, soll die Planung der Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) mit „Optimalmaßen“ entsprechend der vom Mobilitätsausschuss beschlossenen Gestaltungsstandards in Aachen erfolgen. Für die Querschnittsaufteilung kommen dementsprechend drei Varianten in Betracht, die bereits in den Vorlagen FB 61/1297/WP17 und FB 61/1369/WP17 vorgestellt wurden und im Folgenden sowie in **Anlage 1** zusammengefasst werden.

#### Variante 1 („Markierung im Bestand“)

Die Variante 1 umfasst eine im Bestand - also ohne größere Umbaumaßnahmen - umsetzbare Straßenraumgestaltung. Die Einrichtung der Fahrradstraße könnte durch Beschilderungen und Markierungen mit den Optimalmaßen erfolgen. Die 4,50 m breite Fahrgasse der Fahrradstraße soll dabei flächig rot eingefärbt werden. Große Teile der entlang des Straßenzuges Bismarckstraße vorhandenen 191 Parkplätze könnten erhalten bleiben. Geplante Baumpflanzungen und die Schaffung von Möglichkeiten des Fahrradparkens verringern die Anzahl der Parkplätze leicht. Der Erhalt der auf der nördlichen Seite angelegten Schrägparkstände führt ggf. zu Sicherheitsdefiziten, da es zu Konflikten zwischen rückwärtsausparkenden Kfz und Radfahrenden kommen kann. Ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen soll den Radfahrenden hierfür als zusätzlicher Schutz dienen.

Die Bismarckstraße besitzt in dieser Variante neben der Bedeutung als Radhauptverbindung ein maximales Kfz-Parkangebot in der stark ausgelasteten Bewohnerparkzone V im Frankenberger Viertel. Die Funktion des Aufenthalts konzentriert sich vor allem auf den Frankenberger Park und den Neumarkt.

### Variante 2 („Verbreiterung Nebenanlagen“)

In Variante 2 soll neben der Einrichtung der Fahrradstraße mit den Optimalmaßen und einer flächigen Roteinfärbung auch der nördliche Gehweg verbreitert werden. Hierzu wäre ein Umbau der Nebenanlage notwendig. Der verbreiterte Seitenraum könnte einer Ausweitung der Außengastronomie, einer stadtgestalterischen Aufwertung vor allem in Form von Begrünung und der Schaffung von Fahrradparkmöglichkeiten dienen. Die Kfz-Parkplätze würden beidseitig in Längsparkstände auf Fahrbahnniveau umgewandelt, wodurch sich auch der für Fußgänger\*innen nutzbare Bereich des südlichen Gehweges verbreitern würde. Durch die Neuaufteilung des Straßenraums entfallen circa ein Drittel der heute zur Verfügung stehenden Parkplätze. In dieser Variante gewinnt neben der Schaffung einer komfortablen und sicheren Radhauptverbindung die stadträumliche Neugestaltung mit ausgeprägter Aufenthaltsfunktion an Gewicht.

### Variante 3 („Breite Fahrradstraße“)

Die Variante 3 beinhaltet eine Straßenraumaufteilung mit einer sehr breiten Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild, die durch einen gepflasterten Mittelstreifen zwei getrennte rot eingefärbte Richtungsfahrs Spuren aufweist. Für diese Variante wäre nur ein geringfügiger Umbau der Nebenanlage erforderlich. Durch beidseitig angelegten Längsparkstreifen verbreitert sich die nutzbare Breite der Gehwege leicht. Identisch zu Variante 2 entfallen circa ein Drittel der Parkplätze. Durch die sehr breit angelegte Fahrradstraße steht die Funktion der Radhauptachse im Mittelpunkt dieser Variante. Maßnahmen zur Steigerung der Funktionen Aufenthalt und Fußverkehr sind aufgrund der leicht vergrößerten Gehwegbereiche eingeschränkt möglich.

### **Diskutierte Möglichkeiten zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen**

Verkehrszählungen zeigen, dass insbesondere in der Nachmittagsspitzenstunde sehr viele Kfz die Bismarckstraße nutzen. Mit 520 Kfz pro Stunde (Tag der Zählung: 30.06.2016) überschreitet der Wert die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfohlene Maximalmenge von 400 Kfz/h in Fahrradstraßen. Der Radverkehrsanteil lag am Tag der Zählung bei 20%. Nach Vorgaben der VwV-StVO darf eine Fahrradstraße nur dann eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstellt oder das als bald zu erwarten ist. Für eine zielführende Fahrradstraßenlösung ist daher eine Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße erforderlich. Die Verwaltung hat hierfür drei Konzeptvorschläge erarbeitet, die bereits in den Vorlagen FB 61/1297/WP17 und FB 61/1369/WP17 vorgestellt und analysiert wurden. Zusätzlich wurde seitens der Grünen der Vorschlag formuliert, die während der laufenden Regionetz-Baumaßnahme (Versorgungsleitungen Bauvorhaben Viktoria) im Einmündungsbereich der Schlossstraße vorgenommene Sperrung und Verkehrsführung dauerhaft umzusetzen. Die Analyse dieser Variante wurde in der Vorlage FB 61/1537/WP17 behandelt. Im Folgenden (sowie in **Anlage 2**) werden die betrachteten vier Möglichkeiten zur Reduktion der Kfz-Verkehrsmengen zusammengefasst.

### Möglichkeit 1 (Sperrung am Neumarkt, Einbahnstraße Schlossstraße)

Möglichkeit 1 sieht eine Sperrung am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie ein Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung des Knotens Zollernstraße / Lothringerstraße / Oppenhoffallee vor. Der Kfz-Verkehr wird dadurch aus beiden Richtungen über die Viktoriaallee und Oppenhoffallee gelenkt. Schleichverkehre ohne Quellen und Ziele im Viertel bleiben mit größeren Umwegen weiterhin möglich.

Bei der Verkehrssimulation der Maßnahmen werden mit -25 bis -51% deutlich geringere Kfz-Mengen in der Bismarckstraße berechnet, sodass die Einrichtung einer Fahrradstraße entsprechend der Einsatzgrenzen in den Richtlinien stark unterstützt wird. Die damit einhergehenden Verlagerungseffekte auf andere Straßen betreffen vor allem die Oppenhoffallee, bleiben mit +7% in der Modellberechnung jedoch moderat.

Die Sperrung am Neumarkt sowie das Einfahrverbot in die Schlossstraße führen zu Veränderungen in den kleinräumigen Verkehrsbeziehungen. Die Kfz-Einfahrt in das südliche Frankenberger Viertel kann aus Richtung Westen nicht mehr über die Schlossstraße führen, sondern muss über die Warmweierstraße oder Haßlerstraße erfolgen. Die Sperrung des Neumarkts führt aus beiden Richtungen nur zu geringen Umwegen, da zur südlichen Umfahrung des Neumarkts die parallel verlaufende Frankenberger Straße genutzt werden kann.

### Möglichkeit 2 (Einfahrverbote von der Viktoriaallee und in die Schlossstraße)

Möglichkeit 2 beinhaltet ein Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung sowie, identisch zu Möglichkeit 1, ein Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße. Ähnlich wie bei Möglichkeit 1 wird der Kfz-Verkehr über die Viktoriaallee und Oppenhoffallee gelenkt. Der Schleichverkehr im Viertel bleibt mit größeren Umwegen weiterhin möglich.

Im Vergleich zu Möglichkeit 1 berechnet das Modell bei den Maßnahmen eine mit -4 bis -30% geringere Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße. Die Kfz-Zahlen bleiben für die Einrichtung einer Fahrradstraße weiterhin hoch. Die Verlagerungseffekte auf umliegende Straßen fallen dementsprechend auch geringer aus. In der Simulation steigt die Kfz-Menge in der Oppenhoffallee um 6%.

Auch in dieser betrachteten Möglichkeit führt das Einfahrverbot in die Schlossstraße dazu, dass der Kfz-Verkehr aus westlicher Richtung nur über die Warmweierstraße oder Haßlerstraße die Bismarckstraße erreichen kann. Das Einfahrverbot in die Bismarckstraße in Höhe Viktoriaallee in stadteinwärtiger Richtung führt - anders als in der zuvor betrachteten Möglichkeit - nur aus östlicher Richtung zu geringen Umwegen, um Ziele auf der Bismarckstraße erreichen zu können.

### Möglichkeit 3 (Durchtrennung Höhe Viktoriaallee)

In Möglichkeit 3 wird eine Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee auf der Bismarckstraße und Frankenberger Straße untersucht. Diese Möglichkeit stammt aus einem Antrag von Verbänden und Initiativen mit dem Ziel der Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenberger Viertel. Durch die zusätzlich integrierte Maßnahme der Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen in der Turpinstraße, sind in dieser Möglichkeit keine Schleichverkehre im Viertel möglich.

Durch die Unterbrechung der Verkehrsbeziehung in Höhe der Viktoriaallee reduziert sich der Kfz-Verkehr entsprechend der Modellberechnung mit -25 bis -89 % sehr stark, was die Einrichtung einer Fahrradstraße stark stützt. Die Verlagerungseffekte sind hier sehr bedeutend. Entsprechend steigt die Kfz-Menge in der ÖPNV-Achse Oppenhoffallee in der Simulation auf +14 %.

Die Unterbrechung der Kfz-Verkehrsbeziehungen in Höhe Viktoriaallee führt zu einer Trennung der Straßen Bismarckstraße, Frankenberger Str. und Turpinstraße in West- und Ostbereiche, die mit Kfz nicht mehr durchgängig befahrbar sind. Für die kleinräumigen Ost-West-Kfz-Verkehrsbeziehungen im Viertel werden dadurch im Vergleich zu den bisher betrachteten Möglichkeiten größere Umwege notwendig.

#### Möglichkeit 4 (Sperrung am Frankenberger Park)

Durch eine Sperrung der Bismarckstraße in Höhe des Frankenberger Parks wird die Kfz-Verkehrsbeziehung zwischen der Schlossstraße bzw. der westlichen Bismarckstraße und der östlichen Bismarckstraße unterbrochen. Da diese Verbindung die einzige westliche Zufahrtsmöglichkeit in das südliche Frankenberger Viertel darstellt, wird potentieller Schleichverkehr ohne Quelle und Ziel im Viertel unterbunden.

In der Simulationsberechnung führt eine Kfz-Sperrung am Frankenberger Park zu sehr stark reduzierten Kfz-Verkehrsmengen in der Bismarckstraße (-28% bis -85%). Eine vergleichende Verkehrszählung im Zuge der Baustellensituation mit vergleichbaren Rahmenbedingungen ergab eine Kfz-Verkehrsstärke von 200 Kfz in der Spitzenstunde in der Bismarckstraße (Höhe Haus-Nr. 102). Da die Kfz-Verkehrsverbindungen zwischen der Innenstadt und dem südlichen Frankenberger Viertel in Folge der betrachteten Kfz-Netzdurchtrennung am Frankenberger Park nicht mehr (wie heute zum Teil) über die Schloss- oder Warmweiherstraße erfolgen können, sind die Verlagerungseffekte im Vergleich zu den bisher betrachteten Möglichkeiten am höchsten. Dies bezieht sich insbesondere auf die Oppenhoffallee (+20% im Modell). Eine vergleichende Verkehrszählung zeigt, dass sich die Kfz-Mengen auf der Oppenhoffallee (in stadtauswärtiger Fahrtrichtung) in der Nachmittagsspitzenstunde bei vergleichbaren Rahmenbedingungen sogar um bis zu 38% gegenüber dem Ist-Zustand erhöhen.

#### **Wahl der Vorzugsvariante**

##### **(= Variante 2 der Straßenraumaufteilung und Möglichkeit 1 der Reduzierung des Kfz-Verkehrs)**

Die Planung der Verwaltung sowie der Beschluss des Mobilitätsausschusses, dass die Bismarckstraße in eine Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) umgewandelt werden soll, wird entsprechend den Ergebnissen der Bürgerinformation von Bürgerinnen und Bürgern (vgl. **Anlage 3**) überwiegend unterstützt. Für die Straßenraumgestaltung der zukünftigen Fahrradstraße werden drei Varianten diskutiert, die alle eine sehr komfortable (ausreichend breite, rot eingefärbte) Radinfrastruktur darstellen und den Ansprüchen an eine Radhauptverbindung genügen.

Die V3 „breite Fahrradstraße“ kann überwiegend ohne Umbau der Nebenanlagen erfolgen und erreicht durch die Neuordnung der Schrägparkstände in Längsparkstände ein höheres Sicherheitsniveau für Radfahrende gegenüber V1 „Im Bestand umsetzbar“. Allerdings bietet die V3 „breite Fahrradstraße“ nur eingeschränkte Möglichkeiten für eine Aufwertung des Seitenraums hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Fahrradparken, Begrünung und Außengastronomie. In Kombination

mit den negativen Auswirkungen auf die Kfz-Parkplatzbilanz, wird die V3 „breite Fahrradstraße“ auch von den an der Bürgerinformation teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern am wenigsten bevorzugt. In V2 „Verbreiterung Nebenanlage“ kann durch die Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände, identisch zu V3, ein höheres Sicherheitsniveau für die Radfahrenden erzielt werden. Durch die dadurch mögliche 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. Die Bürgerinformation zeigt, dass dies – trotz der mit dieser Maßnahme verbundenen starken Reduktion der Kfz-Parkplätze – von einem Großteil der Bürgerinnen und Bürger gewünscht wird. Auf Grundlage dessen empfiehlt die Verwaltung entsprechend der Ausführungen in der Vorlage FB 61/1369/WP17 die Umgestaltung der Bismarckstraße in Form von Variante 2 „Verbreiterung der Nebenanlage“.

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3
<i>Kurzbeschreibung der Variante</i>	<i>Bestand</i>	<i>Im Bestand umsetzbar</i>	<i>Verbreiterung Nebenanlage</i>	<i>„breite“ Fahrradstraße</i>
<b>Radverkehr</b>	o	+	++	++
<b>Fußverkehr / Aufenthalt</b>	o	o	++	+
<b>Kfz-Parken</b>	++	+	o	o
<b>Bewertung:</b> (- -) sehr schlecht bis (++) sehr gut; <b>Kosten:</b> (€) gering bis (€€€) hoch				€€

Zur Reduktion des bekannten hohen Parkdrucks in der Bewohnerparkzone V sollen Möglichkeiten zur Schaffung alternativer Parkangebote für die Anwohner der Bewohnerparkzone (insb. Mitbenutzung Tiefgaragen Kronprinzenquartier und Verwaltungsgebäude StädteRegion, Ausweitung Angebot der Parkplätze auf dem ehemaligen Gelände Moltkebahnhof) weiterverfolgt werden.

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 Aachen-Brand und Aachen-Eilendorf bisherige Kfz-Nutzer zum Umstieg auf das Fahrrad bewegen kann. Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs entspricht auch (überwiegend) dem Wunsch der Teilnehmenden der Bürgerinformation. Die Abfrage nach der bevorzugten Möglichkeit der Kfz-Reduktion führte zu einem multioptionalen Ergebnis ohne klar favorisierte Variante.

Um eine effektive Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs zu erreichen, empfiehlt die Verwaltung entsprechend der Ausführungen in der Vorlage FB 61/1369/WP17, 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, wodurch die Einrichtung einer Fahrradstraße stark unterstützt wird. Eine Kfz-Sperrung am Neumarkt könnte zudem städtebaulich zur Stärkung bzw. Ausweitung der Funktion des Neumarktes beitragen.

Die von den Bürgerinnen und Bürgern am häufigsten genannte Möglichkeit 4 der Sperrung der Bismarckstraße in Höhe des Frankenberger Parks sowie eine komplette Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee (Möglichkeit 3) haben eine hohe verkehrsberuhigende Wirkung im südlichen Frankenberger Viertel und führen zu einer Unterbindung des Schleichverkehrs. Eine städtebauliche Stärkung des Frankenberger Parks respektive des Grünzuges Viktoriaallee sind bei dieser Möglichkeit denkbar. Allerdings sind kleinräumige Verkehrsbeziehungen innerhalb des Viertels insbesondere auch für Parkplatzsuchende zum Teil mit sehr großen Umwegen verbunden. Zudem sind durch diese Varianten die im Vergleich höchsten Auswirkungen auf die umliegenden Straßen zu erwarten. Insbesondere betrifft dies die bereits stark belastete Kfz-Hauptverkehrsstraße Oppenhoffallee die, wie Vergleichszählungen und Beobachtungen während der Baustellensituation in der Bismarckstraße zeigten, hochbelastet ist, was auch mit Verlustzeiten für den ÖPNV einhergeht.

	<b>Möglichkeit 1</b>	<b>Möglichkeit 2</b>	<b>Möglichkeit 3</b>	<b>Möglichkeit 4</b>
<b>Kurzbeschreibung der Möglichkeit</b>	<i>Sperrung Neumarkt Einfahrverbot Schlossstraße</i>	<i>Netzeinschränkung Viktoriaallee Einfahrverbot Schlossstraße</i>	<i>Netzunterbrechung Grünzug Viktoriaallee</i>	<i>Sperrung Höhe Frankenberger Park</i>
<b>Zusätzliche städtebauliche Gestaltungsmöglichkeit</b>	Stärkung / Ausweitung Neumarkt	-	Stärkung / Ausweitung Grünzug Viktoriaallee	Stärkung / Ausweitung Frankenberger Park
<b>Schleichverkehre im Viertel</b>	(mit Umwegen) möglich	(mit kurzen Umwegen) möglich	Nicht möglich	Nicht möglich
<b>Kfz-Reduzierung</b>	Hoch	gering	Sehr hoch	Sehr hoch
Grün = positiv / Gelb = eher positiv / Orange = eher negativ / Rot				
<b>Verlagerungseffekte</b>	Mäßig	mäßig	hoch	Sehr hoch
<b>Veränderungen der kleinräumigen Verkehrsbeziehungen</b>	Mäßig	gering	Sehr hoch	hoch

Insgesamt ist anzumerken, dass durch die hohe Bevölkerungsdichte sowie die Vielzahl an Zielen im Viertel viele Verkehrsbewegungen in der Bismarckstraße und den angrenzenden Straßen beginnen bzw. enden. Verkehrsbeobachtungen während der Baumaßnahme der Regionetz (und der damit einhergehenden Netzeinschränkungen für den Kfz-Verkehr) haben gezeigt, dass nichtsdestotrotz hohe Kfz-Verkehrsmengen zeitlich konzentriert in der Morgenspitzenstunde auftreten. Das führt zum Beispiel zu einem stadteinwärtig gerichteten werktäglichen Kfz-Rückstau in der Fahrradstraße Schloßstraße im Zeitraum von 7:30 – 8:30 Uhr.

#### **Planung der Vorzugsvariante (s. Anlage 4)**

Die Planung entsprechend der ausgewählten Variante 2 („Verbreiterung der Nebenanlagen“) sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) entsprechend der Optimalmaße der Standards der Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen vor. Die Fahrgassenbreite beträgt demnach 4,50 m zzgl. jeweils 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen zu den angrenzenden Kfz-Parkständen. Die Fahrgasse der Fahrradstraße soll zur Verdeutlichung des Vorranges des Radverkehrs entsprechend der beschlossenen Ziele des Radentscheides rot eingefärbt werden. Der Verkehr auf der Fahrradstraße soll gegenüber den einmündenden Straßen vorfahrtberechtigt sein. Die Planung sieht vor, die Schrägparkstände auf der nördlichen Seite in Längsparkstände umzuwandeln. Innerhalb dieser Parkreihe sind circa 15 Baumneupflanzungen (auf der besonnten Seite der Bismarckstraße) in einem Abstand von circa 25 m zueinander geplant. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass durch sehr dicht aneinander liegende Leitungstrassen über den gesamten Querschnitt der Bismarckstraße die Möglichkeit von Baumneupflanzungen stark eingeschränkt ist. Die Verwaltung strebt nichtsdestotrotz die Neuanlage von Straßenbegleitgrün an und steht bzgl. der Realisierbarkeit im engen Austausch mit der Regionetz. Die heute aufgeschultert angeordneten Längsparkstände auf der südlichen Seite sollen komplett auf die Fahrbahn verlagert werden, wodurch sich die nutzbare Gehwegbreite auf 3,40 m bis 3,70 m vergrößert. Im Bereich des Frankenberger Parks verbleibt neben den Parkständen ein ca. 1,25 m breiter Gehweg. Die komfortable Hauptfußgängerverbindung verläuft hier direkt parallel entlang des angrenzenden Parks. Durch die Neuordnung der Parkstände verbleiben 125 Kfz-Parkplätze im betrachteten Abschnitt der Bismarckstraße (Bestand: 191, während der Bauphase der Regionetz temporär 138), wobei zwei Bereiche zeitweise als Liefer- und Ladezonen ausgeschildert werden sollen. Die Neuaufteilung des Straßenraums ermöglicht die Verbreiterung der nördlichen Nebenanlage auf über 5,00 m, welche dadurch als hochqualitative Fläche für Fußverkehr und Aufenthalt genutzt werden kann. Die detaillierte Gestaltung der Flächennutzung hinsichtlich der Nutzung für Außengastronomie und stadtgestalterische Elemente soll im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen. Auch eine starke Erhöhung der Fahrradparkangebote (Fahrradbügel, ggfs. Fahrradparkhäuser und Lastenfahrradboxen). Bei einer erforderlichen Überplanung des gesamten Gehwegbereiches im Rahmen der Ausführungsplanung, ist die Neuanlage von taktilen Leitelementen vorgesehen. Zur niveaugleichen Querungsmöglichkeit für Fußgänger sowie zur Verdeutlichung der Vorfahrtberechtigung der Fahrradstraße Bismarckstraße sind Gehwegüberfahrten an den Einmündungen entsprechend den Aachener Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen vorgesehen. Die Kreuzung Viktoriaallee soll ebenfalls entsprechend der Standards gesamtflächig angehoben werden, wobei der der Fahrradstraße folgende Verkehr vorfahrtberechtigt sein soll. Die Erhöhung des Fahrbahnniveaus soll die Aufmerksamkeit bei allen Verkehrsteilnehmern erhöhen und

die Geschwindigkeiten reduzieren. Dies ist insbesondere für den Verkehr auf der Fahrradstraße von Bedeutung, da dieser im Gegensatz zu heute in der Planung kein Rechts-Vor-Links zu beachten hat. Der Ausbau der Rampen ist gemäß der Vorgaben der RASt entsprechend der jeweiligen Bemessungsfahrzeuge vorgesehen.

#### Detailbereich Knoten Schlossstraße / Bismarckstraße / Rehmannstraße

Entsprechend der ausgewählten Möglichkeit 1 zur Reduzierung der Kfz-Mengen in der Bismarckstraße soll das Einfahren von Kfz aus Richtung Zollernstraße in die Fahrradstraße Schlossstraße verkehrsrechtlich unterbunden werden. Durch die ebenfalls geplante stadteinwärts gerichtete Einbahnstraßenregel in der Lothringerstraße entfällt auch der heute aus dieser Richtung einfallende Kfz-Verkehr in die Schlossstraße. Von einem Einfahrverbot aus Richtung Oppenhoffallee wird abgesehen, da diese Fahrbeziehungen nur zu Erschließungszecken genutzt wird und eine Unterbindung zu einem hohen Umwegefaktor für die Zielverkehre in diesem Bereich führen würde. Die Verbindung der Fahrradstraßen Schlossstraße und Bismarckstraße soll unterbrechungsfrei vorfahrtberechtigt ausgebaut werden. Hierzu ist zum einen eine Gehwegvorziehung an der östlichen Ecke Rehmannstraße vorgesehen, wodurch die bisher durchgängig geradlinige Beziehung der westlichen und östlichen Bismarckstraße in Höhe des Knoten verschwenkt wird. Zum anderen soll der Teilknoten außerhalb des Fahrradstraßenverlaufs aufgepflastert werden, um die gefahrenen Geschwindigkeiten zu verlangsamen, die Aufmerksamkeit bei den Verkehrsteilnehmern zu erhöhen und die Querbarkeit für die Fußgänger\*innen zu erleichtern. Der bereits heute bestehende Fußgängerüberweg über den östlichen Arm der Bismarckstraße soll insbesondere zum Zwecke der Schulwegsicherung an gleicher Stelle erhalten bleiben und durch eine Anhebung auf Gehwegniveau hervorgehoben werden.

Als Alternativen für diesen Bereich wurde zwei Gestaltungsalternativen geprüft (s. **Anlage 5**). Ein niveaugleicher Ausbau des gesamten Kreuzungsbereiches (V1) impliziert eine Rechts-Vor-Links-Regelung, wodurch der der Rad-Vorrang-Route folgende (Rad-)Verkehr nicht bevorrechtigt ist. Für die Anlage einer Mittelinsel (V2) konnten nicht alle erforderlichen Schlepplkurrenennachweise von Fahrzeugen anliegender Verkehre gewährleistet werden. Somit wurde die oben beschriebene Gestaltung in der Gesamtbetrachtung gegenüber diesen Varianten vorgezogen und weiterverfolgt.

#### Detailbereich Neumarkt

In der gewählten Möglichkeit 1 zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs soll eine Kfz-Durchfahrtsperre in Höhe des Neumarktes den Kfz-Durchgangsverkehr in der Bismarckstraße unterbinden. Zu diesem Zweck soll für Kfz aus beiden Richtungen am Neumarkt ein Rechtsfahrgebot ausgeschildert werden (in die Straßen Neumarkt bzw. Triebelstraße). Auf Gehwegüberfahrten wird an diesen Einmündungen verzichtet, da die vorgeschriebene Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr auch visuell erkennbar und dadurch eindeutiger werden soll. Die Notwendigkeit der existierenden Anforderungs-Lichtsignalanlage für den Fußverkehr in Höhe des Neumarktes entfällt durch die vorgesehene Unterbindung des Kfz-Verkehrs in diesem Bereich.

Die Planung sieht vor, die Kfz-Netzdurchtrennung baulich auszubilden und durch einen niveaugleichen Ausbau den Platzbereich des Neumarktes auf die nördliche Straßenseite „auszuweiten“. So kann in diesem Bereich ein ca. 7,80 m breiter Aufenthaltsbereich entstehen, der

insbesondere für Außengastronomie genutzt werden kann. Durch klappbare Poller soll die (regelmäßige) Durchfahrt nur noch für den Radverkehr möglich sein. In Höhe des Neumarktes ist vorgesehen, die Roteinfärbung der in diesem Bereich auf 4,50 m verengten Fahrgasse zum Zwecke der Erhöhung der Aufmerksamkeit der Radfahrenden gegenüber dem querenden Fußverkehr zu unterbrechen. Durch eine im Vergleich zum Gehwegbereich unterschiedliche Materialität der Oberfläche soll die Fahrgasse für den Radverkehr weiterhin erkennbar bleiben.

Als Alternativen für diesen Bereich wurde zwei Gestaltungsalternativen geprüft (s. **Anlage 6**). Eine durchgängige Roteinfärbung der Fahrradstraße (V1) führt zu einer funktionalen und optischen Separierung des Platzbereiches des Neumarktes vom nördlichen Seitenraumbereich. Die Überführung der Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (V2) ordnet den Fußverkehr dem Radverkehr, der diesen Bereich nur noch mit Schrittgeschwindigkeit nutzen könnte, über. Somit wurde die oben beschriebene Gestaltung in der Gesamtbetrachtung gegenüber diesen Varianten vorgezogen und weiterverfolgt.

#### Detailbereich Knoten Bismarckstraße / Drimbornstraße / Schenkendorfstraße / Beverstraße

Die geplante Fahrradstraße Bismarckstraße soll mit der bereits umgesetzten Fahrradstraße Beverstraße (RVR Eilendorf) und der beschlossenen Fahrradstraße Drimbornstraße (RVR Brand) unterbrechungsfrei verbunden werden. Im Bereich der Verzweigung der Rad-Vorrang-Routen soll die Fahrradstraße gegenüber der einmündenden Schenkendorfstraße vorfahrtberechtigt sein. Die Einmündung der beiden Fahrradstraßen Beverstraße und Drimbornstraße sind in der Planung gleichberechtigt (Rechts-vor-Links). Auch am dreiarmligen Knoten Bismarckstraße / Drimbornstraße soll die Fahrtbeziehung der Fahrradstraße vorfahrtberechtigt ausgeführt werden. Zu diesem Zweck soll die dort bestehende Lichtsignalanlage zurückgebaut werden.

Die vorfahrtberechtigte Achse soll in der Vorzugsvariante identisch zum Konzept am Knoten Schloßstraße durch eine Gehwegüberfahrt über den östlichen Arm der Bismarckstraße verdeutlicht werden. Außerdem kann so eine Geschwindigkeitsreduzierung und Aufmerksamkeitssteigerung des auf die Fahrradstraße einfahrenden Verkehrs erzielt werden. Darüber hinaus wird durch die Gehwegüberfahrt das Queren der Fußgänger\*innen erleichtert. Auch die heute signalisierten Fußgängerquerungen über den westlichen Arm der Bismarckstraße und der Drimbornstraße soll durch die Neuanlage von Mittelinseln unterstützt werden.

Für diesen Bereich wurde auch eine Gestaltungsalternative geprüft (s. **Anlage 8**): Bei der Anlage einer Mittelinsel (V1) wird die Vorfahrtberechtigung der Fahrradstraße nicht baulich hervorgehoben und muss entsprechend beschildert werden. Somit wurde die oben beschriebene Gestaltung in der Gesamtbetrachtung gegenüber dieser Variante vorgezogen und weiterverfolgt.

#### **Klimarelevanz**

Die Aufwertung der Bismarckstraße trägt zum Klimaschutz bei, indem Menschen sich vermehrt zu Fuß und mit dem Rad bewegen und in ihrer unmittelbaren Nähe Räume mit hoher Aufenthaltsqualität vorfinden können.

## **Finanzierung**

Für die Umgestaltung der Bismarckstraße sind im Haushalt bereits Mittel in Höhe von 200.000 EUR (2021) und 600.000 EUR (2022) beim PSP-Element 5-120102-000-12200-300-1 eingeplant. Eine belastbare Ermittlung der Kosten der Maßnahme kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen. Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten. Gegebenenfalls erfolgt dann die Anpassung der Haushaltsansätze haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung.

## **Weitere Vorgehensweise**

Im Anschluss an die politische Beratung ist die Erarbeitung der entsprechenden Ausführungsplanung vorgesehen, die wiederum zur politischen Beratung vorgelegt wird.

Die seit Ende 2019 laufenden Arbeiten der Regionetz in der Bismarckstraße dauern voraussichtlich bis zum 3. Quartal 2021 an. Der Umbau der Straße ist im Anschluss an die Maßnahme der Regionetz vorgesehen.

## **Anlage/n:**

Anlage 1: Varianten der Straßenraumgestaltung

Anlage 2: Möglichkeiten der Kfz-Reduzierung

Anlage 3: Zusammenfassende Auswertung des Kurzfragebogens der Bürgerinformation

Anlage 4: Lageplan Bismarckstraße (Planung Vorzugsvariante)

Anlage 5: Alternativvarianten für den Detailbereich Knoten Bismarckstraße / Schlossstraße /  
Rehmannstraße

Anlage 6: Alternativvarianten für den Detailbereich Neumarkt

Anlage 7: Alternativvariante für den Detailbereich Knoten