

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0126/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 10.05.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Adalbertsteinweg hier: Rückblick Verkehrsversuch</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
20.05.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
09.06.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

<b>Investive Auswirkungen</b>	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	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## 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:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
	X		

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	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 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:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

In der Vorlage werden die Ergebnisse der Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg erläutert. Im Fazit schlägt die Verwaltung grundlegende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes auf dem Adalbertsteinweg und seinen Einfallstrassen vor. Diese wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus, weil dadurch jährlich Alltagspendler\*innen zum Umstieg bewegt werden können.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Am 18.09.2019 hat der Rat der Stadt Aachen Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, u.a. am Adalbertsteinweg, beschlossen. Dabei sollte am Adalbertsteinweg eine Umwelttrasse stadtauswärts im Zuge der Wiederherstellung nach der Baumaßnahme der Regionetz GmbH eingerichtet werden.

Die neue Flächenaufteilung wurde am 31.10.2019 durch den Mobilitätsausschuss beraten. Die Verwaltung hatte dargestellt, dass für die Umwelttrasse die gesamte Verkehrsfläche überplant werden müsste. Eine richtlinienkonforme Querschnittsaufteilung unter verstärkter Berücksichtigung des Umweltverbundes ist nur möglich, wenn Flächen für den Kfz-Verkehr reduziert werden. Das betrifft im Einzelnen die Flächen für Liefern/Laden sowie Parken und eine Kfz-Spur je Richtung (vgl. Anlage 1). Daraufhin hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Durchführung einer Beobachtungsphase beauftragt, in der die Auswirkungen der Reduktion auf eine Kfz-Spur stadteinwärts zwischen der Stolberger Straße und Ottostraße, bei gleichzeitiger Einrichtung einer temporären Radverkehrsanlage geprüft werden sollte.

### **2. Darstellung des Verkehrsversuchs**

Die Beobachtungsphase wurde für die Dauer von 6 Wochen geplant. Sie war ursprünglich ab April 2020 vorgesehen, musste aufgrund des Lockdowns und der geringen Verkehrsmengen jedoch in den Herbst 2020 verschoben werden.

Die Beobachtungsphase fand in zwei Phasen statt. Zunächst vom 28.09. bis 18.10. im Bereich zwischen Justizzentrum und Rudolfstraße und anschließend vom 19.10. bis etwa 09.11. im Bereich zwischen der Einmündung der Stolberger Straße und der Ottostraße (vgl. Lagepläne in Anlage 2 und 3).

Witterungsbedingt konnte die Einrichtung der ersten Phase erst am 30.09. erfolgen.

In der gesamten Zeit der Beobachtungsphasen wurde die rechte Fahrspur in Fahrtrichtung Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr durch variable Trennelemente gesperrt und für den Radverkehr als Radverkehrsanlage zur Verfügung gestellt. Die vorhandenen Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken wurden freigehalten.

Zur Lenkung des Verkehrs wurde der motorisierte Individualverkehr ab dem Knoten Stolberger Straße auf dem Adalbertsteinweg von zwei auf eine Fahrspur geleitet. Darüber hinaus wurde dem motorisierten Individualverkehr in der 2. Stufe auch ein Fahrsteifen in der Stolberger Straße in Fahrtrichtung Innenstadt entzogen und so eine durchgehende Radverkehrsführung aus der Stolberger Straße und aus Richtung Trierer Straße in die Teststrecke ermöglicht.

Am Ende der Teststrecke (am Knoten Rudolfstraße bzw. Ottostraße) wurde der Radverkehr von der abgetrennten Radspur Markierung in den Mischverkehr entlassen. Gleichzeitig wurde auch eine Alternativstrecke für den Radverkehr über die Maxstraße ausgeschildert. Eine sicherere Führung der Radfahrer\*innen bis zum Kaiserplatz war nicht möglich. Hierzu hätten der gesamte Knoten sowie die Signalisierung angepasst werden müssen. Ohne bauliche Veränderungen bietet der Knoten nicht genügend Platz, um den Radverkehr sicher führen zu können (vgl. Bilder in Anlage 4).

Während der Versuchsphase standen die Liefer- und Ladebereiche auf der stadteinwärtigen Straßenseite nicht zur Verfügung. Es konnten die im Bestand ausgewiesenen Liefer- und Ladezonen in den unmittelbaren Einmündungsbereichen der angrenzenden Nebenstraßen genutzt werden. Zusätzliche Liefer- und Ladebereiche wurden in der Aretzstraße und der Scheibenstraße eingerichtet. Im Vorfeld wurden Informationsschreiben für alle Anwohner\*innen am Adalbertsteinweg verteilt. Außerdem wurden alle Gewerbetreibenden, soweit erreichbar, persönlich vor Ort informiert. Zusätzlich wurde in der Zeitung, im Radio und auf der Homepage der Stadt Aachen informiert.

### **3. Evaluation während der Durchführung**

Um ein möglichst umfassendes Bild der Verkehrssituation zu gewinnen, wurden sowohl die Auswirkungen auf den stadteinwärts fließenden Verkehr auf dem Adalbertsteinweg als auch auf möglichen Ausweichstrecken über die Oppenhoffallee bzw. die Jülicher Straße evaluiert.

#### a) Beschreibung des Erhebungsinstrumentariums

Zur Auswertung der Beobachtungsphase wurden die Verkehrsmengen am Adalbertsteinweg (auf Höhe Haus 57), an der Jülicher Str. (Höhe Haus 27) und in der Oppenhoffallee (Höhe Haus 69) sowohl vor (KW 21.-25.09.) als auch während der beiden Phasen (KW 05.-09.10. und KW 02.-06.11.) video- bzw. radargestützt ermittelt.

Außerdem wurden die Reisezeiten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf verschiedenen Streckenabschnitten mittels GPS-Daten der Firma TomTom ausgewertet:

- Adalbertsteinweg zwischen Eifelstraße und Kaiserplatz
- Stolberger Straße zwischen Sedanstraße und Kaiserplatz
- Oppenhoffallee zwischen Bahnhof Rothe Erde und Normaluhr
- Jülicher Straße zwischen Europaplatz und Hansemannplatz
- Jülicher Straße zwischen Burggrafenstraße und Hansemannplatz

Es wurden pro Streckenabschnitt ca. 2.000 - 4.000 GPS-Tracks im Zeitraum von 7-19 Uhr innerhalb der 5 Tage je Erhebungswoche und damit 150-300 in der jeweiligen Spitzenstunde über 5 Tage erfasst. Ausgewertet wurden Daten im vorherigen Zustand sowie während der beiden Versuchsphasen.

Auf ähnlichen Abschnitten wurden darüber hinaus die Reisezeiten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ermittelt.

- Adalbertsteinweg zwischen Haltestelle Elsassstraße und Haltestelle Kaiserplatz
- Stolberger Straße zwischen Haltestelle Hohenzollernplatz und Haltestelle Kaiserplatz
- Oppenhoffallee zwischen Haltestelle Bf Rothe Erde und Haltestelle Normaluhr
- Jülicher Straße zwischen Haltestelle Talbot und Haltestelle Hansemannplatz

Der Verkehrsversuch wurde in unregelmäßigen Abschnitten durch Fachpersonal beobachtet.

## b) Rückmeldungen der Verkehrsteilnehmer\*Innen

Die Reaktionen der Verkehrsteilnehmer\*Innen zur Beobachtungsphase waren sehr zahlreich und vielfältig. Die Veröffentlichung von 12 Zeitungsartikeln bzw. Leserbriefen ist bekannt; ca. 2.000 Kommentare wurden in den sozialen Medien zu der Maßnahme registriert. Bei der Verwaltung gingen 28 Mails und 2 Stellungnahmen anderer Fachabteilungen ein. Alle schriftlichen Eingaben per Mail oder Fax wurden zeitnah beantwortet. Vor allem in den Medien wurde kontrovers diskutiert. So finden sich Befürworter („Radfahrer\*innen fühlen sich deutlich sicherer“ und „Das Ende von Aachen wie wir es kennen, der Anfang eines neuen Aachens; der Beginn einer wundervollen Zukunft mit deutlich gesteigerter Lebensqualität vor allem für unsere Kinder.“) und Gegner („Die wenigen Radfahrer\*innen sollen Nebenstraßen nutzen“ und „Wir kommen nicht mehr zum Einkaufen nach Aachen, weil die Stadt nicht erreichbar ist“) für die Maßnahme.

Zwar wurde die Maßnahme von vielen Bürger\*innen begrüßt und die Radspur als großer Sicherheitsgewinn für die Radfahrer\*innen gewertet, jedoch gab es große Kritik an der Notwendigkeit einer Radspur am Adalbertsteinweg, da die wenigen Radfahrer\*innen eine eigene Spur nicht rechtfertigen. So solle nicht der Radentscheid als Maßstab herangezogen werden, da Aachen auch in Zukunft für Mitmenschen aus dem Umland erreichbar sein soll. Ggf. könnte der Bereich innerhalb des Grabenrings für den Pkw-Verkehr gesperrt und dieser dann nur durch E-Busse sowie Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen genutzt werden. Außerdem haben Liefer- und Pflegedienste sowie Anwohner\*innen große Probleme mit dem Verlust der Liefer- und Ladeflächen.

Für den Adalbertsteinweg wurde eine faire Verteilung des Verkehrsraumes und der Anschluss an bestehende Radverkehrsanlagen gewünscht. Außerdem soll die Radspur nicht zugeparkt werden können und die Zufahrten müssen nach dem Umbau weiterhin erreichbar sein. Des Weiteren wurde eine Markierung mit Schutzstreifen vorgeschlagen, da diese überfahrbar sind (vgl. die Eingaben der Bürger\*innen in Anlage 5-7).

## c) Eigene Beobachtungen

Durch die Mitarbeiter\*innen der Verwaltung wurden Beobachtungen vor Ort durchgeführt. Beobachtet wurden Rückstausituationen, die sich vor allem in den Spitzenstunden aufgebaut haben. Im Extremfall staute sich der Verkehr ab dem Knoten Adalbertsteinweg/Stolberger Str. teilweise bis zur Elsassstraße zurück, sodass die Busse die Haltestelle Josefikirche verspätet erreichten. Als Nadelöhr wurde die Einfahrt in den Adalbertsteinweg ab der Signalisierung Aretzstraße festgestellt. Sobald dieser Knotenpunkt passiert war, verlief der Verkehr im weiteren Verlauf bis zum Kaiserplatz unproblematisch. Oft wurde der Knotenbereich Adalbertsteinweg/Stolberger Straße derart zugestellt, dass das Linksabbiegen vom Adalbertsteinweg in die Stolberger Str. erschwert wurde bzw. nicht mehr möglich war und Busse nicht in die Busspur Richtung Haltestelle Scheibenstraße fahren konnten. Zudem nutzten Pkws die Busspur, um bis zur Linksabbiegerspur am Knoten Kongressstraße vorfahren zu können.

In der Beobachtungsphase haben sich Probleme für die ordnungsgemäße Durchführung der Ver- und Entsorgung gezeigt. Zunächst war vorgesehen, dass die Müllfahrzeuge in der verbleibenden Pkw-Spur halten und die Leerung der Mülltonnen vornehmen sollen. Durch widerrechtlich über die Busspur überholende KFZ wurden die Kolleg\*innen des Stadtbetriebs gefährdet. Daraufhin wurde die Radspur

derart verändert, dass Sie durch die Fahrzeuge der Müllentsorgung genutzt werden konnte. Dies hatte zur Folge, dass Radfahrer\*innen hinter dem Müllfahrzeug warten mussten.

Durch den Rückstau der wartenden Pkw erhöhten sich die Einsatzzeiten der Feuerwehr. Zum Teil musste ein Weg durch die wartenden Pkw gebahnt oder die Busspur – ggfs. hinter den dort verkehrenden Bussen – genutzt werden. Die Ausweichrouten, z.B. über die Oppenhoffallee waren ebenfalls stark beansprucht und nur schwerlich zu befahren.

Weitere Probleme ergaben sich für die Radfahrer\*innen, da Handwerker Lieferanten etc. die breite Radspur durch die geöffneten Bereiche für die Zufahrten zum Parken nutzen. Auch wird die Kreuzung Kongressstraße aus der Fahrtrichtung Innenstadt kommend für einen U-Turn in Richtung Scheibenstraße genutzt. Die Gefährdung der Radfahrer\*innen zeigte sich hier an den mehrfach verrutschten Trennelementen

#### d) Veränderungen der Verkehrsmengen/Verkehrsverlagerungen

Anhand der durchgeführten Verkehrszählungen lassen sich die Verkehrsmengen sowie die Verkehrsverteilung auf den drei Straßen (Adalbertsteinweg, Jülicher Straße und Oppenhoffallee) ablesen. Die Verkehrsmengen veränderten sich insgesamt zwischen Ende September und November 2020. So wurden bei der Voruntersuchung im September 26.652 Fahrzeuge/Tag, in der 1. Phase im Oktober 28.334 Fahrzeuge/Tag und in der 2. Phase im November 27.036 Fahrzeuge/Tag in Summe in stadteinwärtige Richtung gezählt.

Es zeigte sich eine deutliche Verlagerung des Verkehrs. Während vor der Beobachtungsphase 10.234 Fahrzeuge/Tag auf dem Adalbertsteinweg gezählt wurden, waren es in der 2. Phase nur 7.743. Dagegen stieg die Zahl der Fahrzeuge auf der Jülicher Str. von 8.538 Fahrzeugen/Tag auf 10.032 Fahrzeuge/Tag im November an. Die Verlagerung auf die Oppenhoffallee fiel mit ca. 500 Fahrzeugen zwischen der Voruntersuchung und der 2. Phase vergleichsweise gering aus. Jedoch ist die Oppenhoffallee bekanntlich heute bereits stark belastet.

Die Anzahl der Radfahrer\*innen auf dem Adalbertsteinweg veränderte sich leicht von 453 Radfahrer\*innen bei der Voruntersuchung auf 506 Radfahrer\*innen in der 2. Phase. Die nur geringe Zunahme ist vermutlich dem nasskalten Wetter aber auch der kurzen Projektphase geschuldet (vgl. Ergebnisse der Evaluation Anlage 8).

#### e) Auswirkungen auf den Verkehrsfluss

Die Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg hatte deutliche Auswirkungen auf die Reisezeiten zwischen 7 und 19 Uhr. Durchschnittlich erhöhte sich die Reisezeit je Kfz im Vergleich zur Voruntersuchung auf dem Adalbertsteinweg um 105 Sek. in Stufe 1 und 94 Sek. in Stufe 2. Auf der Stolberger Straße waren es 94 Sek. in Stufe 1 und 118 Sek. in Stufe 2. Auch auf der Jülicher Straße kam es zu einer Erhöhung der Reisezeit von bis zu 60 Sek. im Vergleich zur Voruntersuchung. Da es an den Beobachtungstagen auch Zeiten ohne größere Beeinträchtigungen gab, ist es nicht verwunderlich, dass die die Reisezeitveränderungen besonders deutlich in der Spitzenstunde zwischen 7:30-8:30 Uhr am Adalbertsteinweg und der Stolberger Straße ausfallen. Am Adalbertsteinweg erhöhte sich zwischen Eifelstraße und Kaiserplatz in Stufe 1 und 2 die durchschnittliche Reisezeit um 316 bzw. 299 Sek., also um ca. 5 Minuten. In der Stolberger Straße

erhöhte sich die Reisezeit um ebenfalls 5 min. in Stufe 2. Die Jülicher Straße erreicht eine Erhöhung von 3-4 Minuten, die Oppenhoffallee von 2-3 Minuten. In der Spitzenstunde am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr fällt der Zuwachs der durchschn. Reisezeit nicht so gravierend aus. Hier erhöht sich die Reisezeit um 1,5 min. auf dem Adalbertsteinweg und um ca. 2 min. auf der Stolberger Straße in Stufe 1 und 2 (vgl. Tabellen und Diagramme in Anlage 8).

Für den ÖPNV haben sich über den gesamten Tag insgesamt keine gravierenden Reisezeitveränderungen ergeben. Am Adalbertsteinweg und auf der Stolberger Straße betrug der Zuwachs der durchschnittlichen Reisezeit von 7-19 Uhr in der 1. Stufe ca. 43 Sek. In der Oppenhoffallee benötigten die Busse ca. 1 min. länger. Trotz der größeren Einschränkungen fiel der Reisezeitzuwachs in Phase 2 geringer aus. Dies könnte auf erste Gewöhnungseffekte zurückzuführen sein.

Größere Reisezeitverluste waren im Busverkehr in der Spitzenstunde zwischen 7:30-8:30 Uhr am Adalbertsteinweg mit einer Verlängerung von 2-3,5 Minuten, in der Oppenhoffallee sogar zwischen 3,5 und 6 Minuten zu verzeichnen. Der Zählzeitraum KW 02.-06.11. lag in der erste Woche des Lockdown light. Daher wurden für den ÖPNV zum Vergleich auch die Reisezeiten in der KW 26.10.-30.10. herangezogen. Dabei wurde in der Oppenhoffallee ein Zuwachs von 4 min. in der Morgenspitze und von 5 min. zwischen 16-17 Uhr festgestellt. Am Adalbertsteinweg und in der Stolberger Straße waren es 1,5-3 min. zwischen 7:30-8:30 Uhr (vgl. Tabellen und Diagramme in Anlage 8).

#### Zusammenfassung der Evaluation

Vor allem in den Spitzenstunden wurden ein erhöhter Rückstau und Fahrzeitverluste beim motorisierten Individualverkehr und – infolge der nicht Erreichbarkeit der Busspuren – auch beim ÖPNV festgestellt. Ein Teil des Verkehrs wurde während des Versuchs auf andere Straßen, wie die Jülicher Straße und die Oppenhoffallee verdrängt und hat auch hier in den Spitzenstunden zu zum Teil deutlichen Reisezeitverlängerungen beigetragen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die heutigen Kfz-Verkehrsmengen eine Spurreduktion ohne erhebliche Beeinträchtigungen der Reisezeiten im ÖPNV und MIV nicht zulassen.

#### **4. Rückschlüsse für den weiteren Planungsprozess**

Die im Rahmen der Beobachtungsphase getestete Veränderung mit zukünftig nur einer Fahrspur stadteinwärts führt – ohne umfangreiche Eingriffe in das Gesamtnetz mit einer deutlichen Reduktion der Kfz-Menge in der Spitzenstunde und ohne zusätzliche deutliche Angebotsmaßnahmen für den Umweltverbund – zu weitreichenden Rückstausituationen und Mehrbelastungen am Adalbertsteinweg sowie auf den offensichtlichen Alternativrouten über die Jülicher Straße sowie die Oppenhoffallee.

Damit werden

- kontraproduktive Effekte hinsichtlich des Emissionsschutzes,
- ungewünschte Verkehrszustände auf den Alternativrouten und
- nicht-beabsichtigte negative Auswirkungen für die auf dem Adalbertsteinweg und der Oppenhoffallee verkehrenden Buslinien

induziert.

Aufbauend auf die Beschlussfassungen des Rates der Stadt Aachen vom 18.09.2019 und des Mobilitätsausschusses vom 31.10.2019 sowie unter Würdigung der Ergebnisse der Beobachtungsphase schlägt die Verwaltung nunmehr folgende Vorgehensweise zur Verbesserung der Luftqualität im Adalbertsteinweg vor.

Zur Stärkung des Umweltverbundes sollen in einem ersten Schritt

- a) die Planung für eine Busspur in Mittellage in beide Fahrtrichtungen nebst der dafür notwendigen Haltestellenumbauten auf den Weg gebracht werden.
- b) Verbesserungen für den Fußverkehr durch Verbreiterungen der Nebenanlagen und bessere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.
- c) ein sicherer Wechsel für den Radverkehr in das Nebenstraßennetz (Kongressstraße | Augustastraße und Aretzstraße | Oberstraße → Maxstraße) gewährleistet wird.

Des Weiteren soll ein Fassadenbegrünungsprogramm zur Verbesserung des urbanen Mikroklimas und der gestalterischen Aufwertung des Straßenraums beitragen.

Mit der entsprechend ausgebauten Infrastruktur für den ÖPNV muss eine deutliche Ausweitung eines qualitativ hochwertigen Beförderungsangebotes einhergehen, um die Beförderungspotentiale auf den mittleren und kurzen Pendelstrecken zu heben und für das Erreichen der Innenstadt den Umstieg vom KFZ auf den ÖPNV frühzeitig zu ermöglichen.

Parallel dazu müssen sich die Bedingungen für den KFZ-Verkehr dahingehend ändern, dass – ohne die Zugänglichkeit der Innenstadt zu unterbinden – die Zuführung bereits frühzeitig anders organisiert und weniger attraktiv gestaltet wird, so dass insbesondere die Spitzenbelastungen in den einzelnen Straßenzügen geringer ausfallen.

Nur so lässt sich eine gesamtheitlich weitergehende Umgestaltung mit durchgängigen Radverkehrsanlagen erreichen.

## **5. Fazit der Verwaltung**

Aus Sicht der Verwaltung sollte daher zunächst die Planung einer sicheren Anbindung des Radverkehrs in das Nebenstraßennetz erfolgen. Dies sollte anschließend mit Vorrang umgesetzt werden.

Zur weiteren Verbesserung für den Umweltverbund sollten da wo möglich die Verbreiterung der Nebenanlagen für den Fußverkehr und der Busspur in Mittellage geplant werden.

Begleitend bietet sich zur Aufwertung des Straßenraums in Kooperation mit dem Fachbereich Klima und Umwelt die Implementierung eines Fassadenbegrünungsprogramms an.

Um die notwendigen Voraussetzungen für eine weitergehende Veränderung zu schaffen, wird ebenso vorrangig die Umgestaltung der Breslauer Straße verfolgt. Dies trägt mittelfristig im direkten Zulauf über die Fortführung der Stolberger Straße zu einer Verlagerung der Kfz-Zuflüsse bei.

Darüber hinaus schlägt die Verwaltung ein konzertiertes Mobilitätswende-Umsteigerprogramm für den Planungsraum entlang der Trierer Straße vor. Dazu sollten insbesondere alle Neubau- und Veränderungsvorhaben angesprochen werden, und alle Angebote des Umweltverbundes in einem Direktmarketing offensiv beworben werden. Dazu zählt auch ein forcierter Ausbau von Verknüpfungspunkte Kfz-Bus/Rad entlang der Einfallachse.

**Anlage/n:**

Anlage 1 - Querschnitt aus 2019

Anlage 2 - Lageplan Beobachtungsphase, Stufe 1

Anlage 3 - Lageplan Beobachtungsphase, Stufe 2

Anlage 4 - Fotos

Anlage 5 - Zusammenfassung der Rückmeldungen in den Sozialen Medien

Anlage 6 - Zusammenfassung der schriftlichen und mündlichen Eingaben durch Bürger\*innen

Anlage 7 - Bürger\*inneneingaben per Mail

Anlage 8 - Ergebnisse der Evaluation