

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0321/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 12.01.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Salierallee; hier: Bauliche Anpassung nach Regionetz-Maßnahme</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
09.02.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
17.02.2022	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 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 / - Verschlechterung	<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.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (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 / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**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	X	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

Durch die Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Salierallee - auch im Hinblick auf verbesserte Verkehrssicherheit und höheren Komfort - wird sich die Nutzung durch Radfahrende deutlich erhöhen. Durch die durch einen Umsteiger vom Kfz auf das Fahrrad im Durchschnitt eingesparten PKW-Kilometer können so pro Jahr ab Fertigstellung bei 200 Umsteigern über 100 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Die Maßnahme hat keinen nennenswerten Effekt auf die Klimafolgenanpassung, da voraussichtlich keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Falls eine Variante gewählt würde, in der eine höhere Anzahl Bäume gefällt werden würde, würde sich dies negativ auf die Klimafolgenanpassung auswirken (Erhitzung durch weniger Verschattung und reduzierter Kühlung durch Verdunstung).

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Die Arbeiten der RegioNetz GmbH zur Erneuerung von Kanal- und Versorgungsleitungen in der Salierallee werden voraussichtlich im Mai 2022 abgeschlossen sein. Die vom Mobilitätsausschuss am 26.04.2012 beschlossene Vorplanung zur Neuaufteilung des Straßenquerschnitts mit 1,25 m breiten Schutzstreifen neben einer max. 2,75 m breiten Restfahrbahn bei Beibehaltung aller Parkstände (s. Anlage 1, Variante 1), die im Anschluss an die RegioNetz-Maßnahme umgesetzt werden sollte, entspricht hinsichtlich der Radverkehrsanlagen nicht den aktuellen Qualitätsansprüchen des vom Rat der Stadt Aachen beschlossenen Radentscheids. Die Verwaltung hat daraufhin weitere Varianten erarbeitet, die auch der seit April 2020 geltenden Änderung der Straßenverkehrsordnung gerecht werden, infolge derer innerorts ein Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugen eingehalten werden muss (§5 StVO).

### **2. Heutige Situation**

Die Salierallee liegt im südlichen Teil der Stadt Aachen. Sie ist eine innerstädtische angebaute Hauptverkehrsstraße der Kategorie HS III (nach RIN 08) und erstreckt sich von der Kreuzung Eupener Straße / Weißhausstraße bis zur Kreuzung Siegelallee / St Vither Straße. Hier grenzt sie an den städtischen „Außenring“. Die beiden Einmündungsbereiche Eupener Straße / Weißhausstraße und Siegelallee / St. Vither Straße sind signalisiert. In Richtung Burtscheid sowie in Richtung Eupener Straße befinden sich fünf Schulen (davon 4 weiterführende Schulen) und 2 Fachbereiche der FH Aachen.

#### Straßenraumnutzung

Die Breite des öffentlichen Straßenraumes beträgt ca. 30 m. Hiervon entfallen ca. 10 m auf den mittig liegenden, bepflanzten Grünstreifen. Die nördlich und südlich hiervon verlaufenden Fahrbahnen sind jeweils nur im Einrichtungsverkehr befahrbar. Entlang der nördlichen sowie der südlichen Seite gibt es Wohnnutzung in Form von Ein- und Mehrfamilienhäusern. Stadteinwärts ist die Fahrbahn ca. 4,50 m breit zuzüglich zweier ca. 1,80 m breiter, markierter Längsparkstreifen. Stadtauswärts ist die Fahrbahn ca. 4,10 m breit mit einem markierten 2,00 m breiten Längsparkstreifen auf der Häuserseite. Die Seitenräume bestehen aus einem nicht mehr benutzungspflichtigen nur 1,5 m schmalen Radweg und einem ca. 1,4 m schmalen Gehweg. Gehwege, Radwege und Parkstreifen entsprechen in ihren Breiten nicht mehr den Anforderungen der aktuellen Regelwerken (Anlage 1 - Querschnittsvarianten und Anlage 2 - Bestandslageplan).

#### Kfz-Verkehr

Die letzte Verkehrszählung auf der Salierallee fand im November 2015 am Knoten Salierallee/Siegelallee statt. Wegen der Baustellensituation sind keine aktuelleren Zählungen vorhanden. Zwischen 7.00 – 19.00 Uhr wurden in beiden Richtungen insgesamt ca. 9.200 Kraftfahrzeuge gezählt. Der Schwerverkehrsanteil betrug ca. 3,4 Prozent. In der morgendlichen Spitzenstunde von 7.30 – 8.30 Uhr passierten ca. 1.100 Kfz/h die Salierallee, davon ca. 700

stadteinwärts und ca. 400 stadtauswärts. Der Anteil der Radfahrenden war aufgrund der Jahreszeit sehr gering.

### Parken

Derzeit gibt es im öffentlichen Raum für ca. 194 Fahrzeuge Parkmöglichkeiten: Stadtauswärts zwischen Eupener Straße und der Einmündung St. Vither Straße können 63 Kraftfahrzeuge am Fahrbahnrand parken. Stadteinwärts kann am Fahrbahnrand sowohl an der Häuserseite als auch entlang des begrünten Mittelstreifens geparkt werden. Hier ist Platz für ca. 131 Fahrzeuge. Im Norden grenzt die Salierallee an die 2019 eingerichtete Bewohnerparkzone "BU3" (Krukenofen). Die Parkplatzsituation hat sich seitdem in dem angrenzenden Wohngebiet zwischen Rhein-Maas-Straße und Salierallee verändert. Es gibt Verlagerungseffekte aus der Bewohnerparkzone: Studierende der FH Aachen an der Eupener Straße, Lehrende und Schüler\*innen des Rhein-Maas-Gymnasiums, die mit dem Auto fahren, stellen ihr Fahrzeug im nicht bewirtschafteten Bereich ab. Auch Pendelnde, die dort auf das Fahrrad oder den Bus umsteigen, könnten auf der Salierallee parken. Perspektivisch soll auch die Salierallee in das Bewohnerparken integriert werden. Gemäß der zuletzt beschlossenen Prioritätenliste ist davon auszugehen, dass die Vorarbeiten zur Einrichtung einer Zone "BU5", deren Bestandteil die Salierallee sein könnte, im kommenden Jahr aufgenommen werden könnten.

### Radverkehr

In der Salierallee existieren in den Nebenanlagen beidseitig nur ca. 1,5 m schmale Radwege, deren Benutzungspflicht 2011 nach der Novellierung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, VwV-StVO“ aus dem Jahr 2009 aufgehoben wurde. Seitdem dürfen Radfahrende grundsätzlich sowohl die "nicht benutzungspflichtigen" Radwege als auch die Fahrbahn in der Salierallee nutzen.

### Fußverkehr

Auch das Platzangebot für Fußgänger\*innen mit nur 1,40 m Breite entspricht nicht den aktuellen Empfehlungen und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006)“ und „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002)“. Hiernach sollten Gehwege grundsätzlich ein Regellaß von 2,50 Meter Breite (Ausnahmen sind möglich) aufweisen.

### ÖPNV

Im Linienverkehr befahren werktäglich drei Linien die Salierallee. Hierbei handelt es sich um die Linien 34, 54 und 30. Die Linien 34 und 54 verkehren werktags zusammen im 15 Minuten-Takt, die Linie 30 schulverkehrsorientiert je nach Tageszeit alle 30 bis 90 Minuten.

Es befinden sich 5 Haltestellen in der Salierallee: St. Vither Straße (beide Fahrtrichtungen), Giselastraße (beide Fahrtrichtungen) sowie Ronheider Weg (Fahrtrichtung stadtauswärts). Für den barrierefreien Ausbau dieser Haltestellen wurden Förderanträge gestellt und bewilligt.

### Baumbestand

Auf dem begrünten Mittelstreifen befinden sich 135 Bäume, die den Straßenraum und Alleencharakter prägen. Planungsvarianten mit Eingriffen in den vorhandenen Baumbestand sind zu vermeiden.

### 3. Planung

Die Planung sieht die Neuaufteilung der Verkehrsflächen zwischen Siegelallee und Eupener Straße vor. Die im Jahr 2012 erarbeitete Planung, die eine Schutzstreifenmarkierung in der Salierallee vorsah (s. Anlage 1, Variante 1), wird wegen der o.g. Mängel nicht weiterverfolgt.

Es wurden drei unterschiedliche Querschnittsvarianten zur Radverkehrsführung entwickelt und geprüft (s. Anlage 1, Varianten 2,3,4). Allen erarbeiteten Varianten ist gemein, dass die Gehwege maßgeblich verbreitert werden und der mittige Grünstreifen zum Schutz des Baumbestandes nicht reduziert wird. Unterschiedlich sind jeweils die Art der Radverkehrsanlagen, Anzahl und Lage von Parkständen sowie die Führung des Busverkehrs.

Variante 2 setzt auf die Führung des Radverkehrs auf baulich geschützten Radverkehrsanlagen gemäß Ziel 3 des Radentscheids (s. 3.1.). Variante 3 mit den Untervarianten 3a und 3b bündelt die Radverkehre auf einer Fahrradstraße in der südlich gelegenen Fahrbahn (s. 3.2). In der Variante 4 mit den Untervarianten 4a, 4b und 4c wird die Fahrradstraße auf der nördlich gelegenen Fahrbahn geführt (s. 3.3). Die Anlage von separaten Radfahrstreifen (1,85 m breit) oder von Schutzstreifen (1,50 m breit) auf der Fahrbahn wird nicht weiter dargestellt, da unter den o.g. Rahmenbedingungen aufgrund des notwendigen 1,50 m breiten Überholabstandes keine substantiellen Verbesserungen wohl aber substantielle Nachteile für den Radverkehr entstehen.

Die durch zu Fuß Gehende genutzten Nebenanlagen sollen nach den neuesten Empfehlungen zur Barrierefreiheit hergestellt werden und mit taktilen Elementen ausgestattet sein.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird der Bedarf an Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum geprüft und ergänzt. Die Radverkehrsanlagen in der Siegelallee werden im Kreuzungsbereich an die Planung in der Salierallee angepasst.

Im Folgenden werden die Varianten näher erläutert.

#### 3.1. Variante 2 – Radentscheid konforme Radverkehrsführung

Die Gehwege werden auf beiden Seiten auf 2,50 m verbreitert. Die geplanten Radwege können entweder auf Fahrbahnniveau mit baulich abgetrenntem 0,50 – 0,70 m breitem Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr („Protected Bikelane“/PBL) oder auf Gehwegniveau angelegt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 3,50 m. Da die stadteinwärtige Fahrbahn breiter ist als stadtauswärts, kann nur hier ein ca. 2,20 m breiter Längsparkstreifen für ca. 83 Kraftfahrzeuge entlang des begrünten Mittelstreifens angelegt werden. Stadtauswärts entfällt der vorhandene Längsparkstreifen für ca. 63 Fahrzeuge.

#### 3.2. Variante 3 – Fahrradstraße auf südlicher Straßenseite

Die Variante 3a sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der südlichen Straßenseite der Salierallee von Eupener Straße bis zur Kreuzung St. Vither Straße vor. Entlang der Häuserseite wird hier der Gehweg auf 2,0 m verbreitert; daneben befindet sich ein 2,0 m breiter Längsparkstreifen für

ca. 63 Fahrzeuge. Busse und Anlieger fahren wie heute auf der südlichen Straßenseite in Richtung St. Vither Straße.

Gemäß den „Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ der Stadt Aachen, die im Herbst 2018 vom Mobilitätsausschuss beschlossen wurden, beträgt die Fahrgassenbreite einer Straße mit Kfz-Freigabe in einer Richtung 4,0 m zuzüglich eines Sicherheitsraumes mit einer unterbrochenen 0,25 m Breitstrichlinie. Richtungspfeile und das Sinnbild Fahrrad werden mittig auf der Fahrbahn markiert. Die Fahrgasse einer Fahrradstraße soll zur Verdeutlichung des Vorranges des Radverkehrs entsprechend der beschlossenen Ziele des Radentscheidendes vollflächig rot eingefärbt werden. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung StVO darf nur ausnahmsweise anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr (z. B. Anliegerverkehr) durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Eine Fahrradstraße soll der Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs (z.B. hier zu den Schulen) abseits von Kfz-Hauptverkehrsstraßen dienen. An Knotenpunkten sollten Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten, um eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr zu ermöglichen.

In dieser Variante wird der Kfz-Durchgangsverkehr aus Richtung Eupener Straße in Richtung der Kreuzung Siegelallee/St. Vither Straße über die nördliche Fahrbahn geführt, so dass zwischen der Siegelallee und der Eupener Straße der Verkehr in beide Richtungen fließt. Die Buslinien fahren hier - wie heute - nur stadteinwärts. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m. Entlang der Häuserseite wird der Gehweg auf 2,5 m verbreitert; daneben befindet sich ein 2,0 m breiter Längsparkstreifen für ca. 48 Fahrzeuge.

Variante 3b unterscheidet sich in der Führung der Buslinien sowie der Lage der Parkstreifen: Durch die südliche Fahrradstraße führt keine Buslinie. In der nördlichen Fahrbahn fahren die Busse in beiden Richtungen. Für die beiden Haltestellen stadtauswärts (Giselastraße und St. Vither Straße) wird der Wartebereich sowie der Fahrgastunterstand im begrünten Mittelstreifen unterhalb der Bäume und Kronentraufbereiche vorgesehen. Dies könnte sich - auch unter Berücksichtigung einer für die Bäume umsichtigen und schonenden Arbeitsweise - nachteilig auf die Vitalität des betroffenen Baumbestandes auswirken und ist mit dem Fachbereich Klima und Umwelt abzustimmen. Die Haltestellen sind über Fußgängerüberwege erreichbar. Ein Längsparkstreifen entlang der Mittelinsel für ca. 75 Fahrzeuge bleibt erhalten.

### 3.3. Variante 4 (Fahradstraße auf nördlicher Straßenseite)

Die Variante 4a sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der nördlichen Straßenseite der Salierallee von Siegelallee bis zur Kreuzung Eupener Straße vor. Entlang der Häuserseite wird hier der Gehweg auf 2,00 m verbreitert; entlang der Häuserseite befindet sich ein 2,0 m breiter Längsparkstreifen für ca. 48 Fahrzeuge und entlang des begrünten Mittelstreifens ein Längsparkstreifen für ca. 83 Kraftfahrzeuge.

Der Kfz-Verkehr aus Richtung Siegelallee/St. Vither Straße in Richtung Eupener Straße soll über die südliche Fahrbahn gemeinsam mit dem Gegenverkehr geführt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt

6,50 m. Der Gehweg ist 2,50 m breit. Die Anlage eines separaten Parkstreifens ist hier – wie in Variante 2 - nicht möglich. Die Buslinien fahren – wie heute – in Richtung St. Vither Straße auf der südlichen Straßenseite stadtauswärts und in Richtung Eupener Straße auf der nördlichen Straßenseite (in der Fahrradstraße) stadteinwärts.

In der Variante 4b werden die Buslinien stadteinwärts wie stadtauswärts in der südlichen Fahrbahn geführt, so dass es in der Fahrradstraße keinen Busverkehr gibt. Auch in dieser Variante liegen mehrere Bushaltestellen im Mittelstreifen mit möglichen Auswirkungen auf den Baumbestand.

Variante 4c geht auf den Platzbedarf der nah an den Borden des Mittelstreifens in Fahrtrichtung Eupener Straße befindlichen Baumstandorte ein. Zum Schutz der Bäume wird hier der Mittelstreifen verbreitert, ein Längsparkstreifen in der Fahrradstraße entfällt.

### 3.4 Einbindung an den Knotenpunkten

Alle Varianten sind an den signalisierten Knotenpunkten Salierallee/Eupener Straße und St. Vither Straße/Siegelallee/Salierallee signaltechnisch umsetzbar. Gleichwohl ist die Führung in einer Fahrradstraßenvariante aufwändiger und erfordert an den Knotenpunkten größere Anpassungen. Varianten zur detaillierten Radverkehrs-, Kfz- und ÖPNV-Führung im Knotenpunktbereich werden erst im weiteren Planungsverfahren entwickelt und konkretisiert.

### Variantenvergleich

Als Anlage 3 ist ein Vergleich der Varianten beigefügt, der die Auswirkungen der Planungen hinsichtlich der Kriterien Parkraum, Baumbilanz, Fußverkehr, Radverkehr, Bushaltestellen und Kfz-Führung tabellarisch darstellt.

## **4. Kosten**

Eine konkrete Kostenschätzung sowie die mögliche Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) erfolgt erst im Rahmen der Entwurfsplanung. Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

## **5. Weiteres Vorgehen**

Die Verwaltung gibt die erarbeiteten Querschnittsvarianten den politischen Gremien zur Kenntnis. Es wird empfohlen, auf Basis der vorgestellten Varianten eine Beteiligung der Öffentlichkeit in Form eines digitalen Dialogs mit den Bürger\*innen durchzuführen. Die dabei gewonnen Erkenntnisse werden in die Erstellung einer Vorplanung zur Einholung des Planungsbeschlusses einfließen. Anschließend wird die Bezirksvertretung Aachen - Mitte und der Mobilitätsausschuss eine Entscheidung über die Umgestaltung der Salierallee treffen.

### **Anlage/n:**

Anlage 1 – Querschnittsvarianten

Anlage 2 – Bestandslagepläne

Anlage 3 – Variantenvergleich