

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0500/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 08.09.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Umgestaltung der Krakastraße im Rahmen der Konzepte der Premiumfußwege und Rad-Vorrang-Routen		
Ziele: Klimarelevanz nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.09.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
29.09.2022	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	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 CO₂-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 **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Erläuterungen:

Anlass

In der Krakaustraße plant die Regionetz umfangreiche Maßnahmen zur Kanal- und Leitungserneuerung. Die Arbeiten sind für 2024 vorgesehen. Die hierfür erforderlichen Tiefbaumaßnahmen sollen zur Anpassung der Straßenraumgestaltung genutzt werden. Neben der Ergänzung neuer Baumstandorte, soll die Neugestaltung insbesondere die Anforderungen der Nahmobilitätskonzepte für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigen.

Die Krakaustraße bildet einen Abschnitt des Premiumfußweges 6 zwischen dem Pfalzbezirk und dem Naherholungsgebiet Hangeweiher (s. **Anlage 1**). Das Konzept der Premiumfußwege wurde 2015 als Teil des Innenstadtkonzeptes 2022 beschlossen. Ziel des Konzeptes ist die Stärkung des Angebotes für Zu-Fuß-Gehende auf ausgewählten Routen zwischen dem mittelalterlichen, weitgehend „steinernen“ Zentrum der Innenstadt und den umliegenden Parks, Bachtälern und parkähnlichen Landschaftsräumen. Im Zuge der Entwicklung des Wegenetzes sollen die Qualitäten hinsichtlich Sicherheit und Komfort (Barrierefreiheit, Bänke, Grünstrukturen, Orientierung) gestärkt, und identitätsstiftende sowie die Aufenthaltsqualität steigernde Elemente („das gewisse Extra“) ergänzt werden.

Zudem führt die Rad-Vorrang-Route in Richtung Preuswald über die Krakaustraße (s. **Anlage 1**). Am 12.09.2019 hatte der Mobilitätsausschuss die Linienverläufe der Rad-Vorrang-Routen beschlossen. Neben den ganzheitlichen Umsetzungen von Routen, wie bereits beispielsweise auf den Routen Richtung Eilendorf und Brand begonnen, sollen ohnehin anstehende Infrastrukturmaßnahmen dazu genutzt werden, um ggfs. erforderliche Anpassungen auf den geplanten Rad-Vorrang-Route vorzunehmen. Im Rad-Vorrang-Netz soll der Radverkehr nach Möglichkeit bevorrechtigt sowie sicher, komfortabel und zügig geführt werden.

Heutige Situation

Die Krakaustraße verbindet in Fortführung der Mörgensstraße im südlichen innerstädtischen Bereich den Grabenring (Löhergraben / Alexiangergraben) mit dem Alleenring (Boxgraben). Für den Kfz-Verkehr hat die Straße überwiegend eine Erschließungsfunktion. Die parallel verlaufende östliche Karmeliterstraße und westliche Jakobstraße weisen durch ihre direkte Anbindung an die radialen Kfz-Hauptverkehrsstraßen Mozartstraße bzw. Lütticher Straße (HS III nach RIN) weitaus höhere Kfz-Stärken auf. Zudem ist die Einfahrt vom Boxgraben in die Krakaustraße nur aus östlicher Richtung möglich. Da es sich bei der im Süden angrenzenden Südstraße, um eine stadteinwärts gerichtete unechte Einbahnstraße handelt, ist die Fahrt von der Krakaustraße in die Südstraße für Kfz nicht möglich. Für den Fuß- und Radverkehr hingegen ist diese gradlinig verlaufende Nord-Süd-Achse von hoher Bedeutung, wodurch die Krakaustraße bereits heute hohe Fuß- und Radverkehrsmengen aufweist. Über die Krakaustraße verläuft keine Verbindung des Linienbusverkehrs.

Die Krakaustraße hat damit vordergründig eine Netzfunktion für den Rad- und Fußverkehr.

In einer Verkehrszählung am 27.09.2016 wurden in der Vormittagsspitzenstunde (7:45- 8:45 Uhr) 232 Kfz (170 Kfz stadteinwärts / 62 Kfz stadtauswärts) und 107 Radfahrende auf der Krakaustraße an der

Einmündung Boxgraben erfasst. Am Nachmittag (16:30 Uhr – 17:30 Uhr) lag der Spitzenwert bei 240 Kfz/h (101 Kfz/h stadteinwärts / 139 Kfz stadtauswärts) und 95 Radfahrenden. Über den Gesamttag (7- 19 Uhr) betrug der Radverkehrsanteil am Fahrverkehr auf der Fahrbahn 28%.

Die Krakaustraße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone innerhalb des Alleenrings. Die Straße selbst weist keine Einmündungen anderer Straßen oder Wege auf. Im Übergang zur Mörgensstraße münden die Hubertusstraße aus Richtung Westen und die Kasernenstraße aus Richtung Süden versetzt in den Straßenzug. Der Bereich des Versatzes grenzt an einen Platzbereich mit Außergastronomie Nutzung und hebt sich durch die Gestaltung mit Kopfsteinpflaster von den anschließenden Fahrbahnabschnitten ab. Der Übergang in den Boxgraben wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt.

Die Krakaustraße ist in ihrer gesamten Länge von ca. 200 m im Trennprinzip ausgebaut (s. **Anlage 2**). Die nutzbare Fahrbahn weist eine Breite von ca. 5,30 m auf und wird beidseitig durch Fahrbahnrandparkplätze begrenzt. Auf der westlichen Seite stehen ca. 31 Parkplätze für Kfz zur Verfügung. Gegenüberliegend befinden sich ca. 27 Parkmöglichkeiten. Diese der Bewohnerparkzone „F“ zugehörigen 58 Parkplätze der Krakaustraße weisen insgesamt einen hohen Auslastungsgrad auf. In den Abend- und Nachtstunden sind diese Parkplätze regelmäßig vollausgelastet. Für den Radverkehr stehen an den Einmündungsbereichen zum Boxgraben Fahrradbügel mit insgesamt 16 Fahrradparkmöglichkeiten zur Verfügung.

Der Radverkehr wird in der Krakaustraße innerhalb der Tempo-30-Zone gemeinsam mit dem Kfz auf der Fahrbahn geführt. Für den Fußverkehr stehen beidseitig Nebenanlagen mit Breiten von ca. 2,20 - 2,60 m zur Verfügung. Die tatsächlich nutzbare Gehwegbreiten sind durch Einbauten, wie Laternen oder Stromkästen punktuell eingeschränkt. Durch heute vielfach „wild“ abgestellte Fahrräder verringert sich die nutzbare Breite des Gehweges weiter (s. **Anlage 3**).

In Höhe der Einmündung Hubertusstraße befinden sich zwei Bäume, die durch die Gestalt eines „Baumtores“ den Beginn der Krakaustraße kennzeichnen. Neben der außergastronomischen Nutzung im Übergangsbereich zur Mörgensstraße, wird auch die westliche Fläche im Einmündungsbereich zum Boxgraben für Außergastronomie genutzt.

Planung

Die Krakaustraße soll als Bestandteil übergeordneter Mobilitätskonzepte für den Fuß- und Radverkehr insbesondere für den nicht motorisierten Individualverkehr ertüchtigt werden. Als Teil des Premiumfußweges 6 in Richtung Hangeweiher betrifft dies vor allen Dingen die Gestaltung der Gehwege. Im Bestand unterschreiten die Gehwegbreiten die Regemaße der einschlägigen Richtlinien. In der Krakaustraße wird als Premiumfußwegseite die östliche Nebenanlage vorgeschlagen, da die Pflanzung von Bäumen, die ein signifikantes Element der Premiumfußwege darstellen, auf der Westseite aufgrund einer Fernwärmeleitung im Untergrund nur eingeschränkt stattfinden könnte.

Die heutige Führung des Radverkehrs in der Krakaustraße entspricht nicht den Anforderungen der hier geplanten Rad-Vorrang-Route in Richtung Preuswald. Als Kernelement zur Bündelung und Bevorrechtigung des Radverkehrs in Nebenstraßen bietet sich auch in der Krakaustraße die Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) an. Durch die untergeordnete Bedeutung für den

Kfz-Verkehr, die hohe Netzbedeutung für den Radverkehr und der bereits hohen bzw. zu erwartenden höheren Radverkehrsdichte erfüllt die Krakausstraße die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße nach den VwV-StVO 2021. Wie bereits auf weiteren Rad-Vorrang-Routen umgesetzt, ist auch in dem Konzept für die RVR Preuswald eine Folge von Fahrradstraße (Mörgensstraße – Krakaustraße – Südstraße) vorgesehen. Die Überplanung der Fahrbahn der Krakaustraße soll entsprechend der beschlossenen Aachener Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen erfolgen.

Neben dem Ziel der Schaffung einer hochwertigen Mobilitätsinfrastruktur für den nicht motorisierten Individualverkehr, soll die Krakaustraße zukünftig auch Aufenthaltsmöglichkeiten für Anwohner*innen und Besucher*innen anbieten und einen Beitrag zur Klimafolgenanpassung leisten. Hierfür ist die umfangreiche Neuschaffung von Grünstrukturen geplant. Durch die Neuplanung der Kanal- und Leitungslagen durch die Regionetz ist mit Ausnahme des nord-westlichen Bereiches (dort verbleibt eine Fernwärmeleitung) die Neuanlage von Straßenbäumen möglich. Neben der Begrünung sollen auch punktuelle Angebote an Stadtmöblierung (Bänke, Spielpunkte etc.) im Rahmen der Premiumfußwegplanung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität dienen. Ein weiteres Ziel ist die Ausweitung des Angebotes an Fahrradparkplätzen.

Unter Berücksichtigung der genannten Zielstellung der Umgestaltung der Krakaustraße wurden drei Varianten mit unterschiedlichen Planungsschwerpunkten entwickelt (vgl. Querschnitte in **Anlage 4**):

Planungsvariante 1 „bestandsorientiert“ (Anlage 5)

Die Planungsvariante 1 orientiert sich an der Straßenraumaufteilung im Bestand. Der westliche Gehweg und die angrenzenden Längsparkstände für Kfz bleiben erhalten. Ergänzt wird der Seitenraum durch Baumneupflanzungen und Gehwegvorziehungen als Querungshilfe für den Fußverkehr und für die Anlage von Fahrradabstellanlagen. Dem östlichen Seitenraum werden als Premiumfußwegseite verschiedene Funktionen zugeteilt. Neben der Neuanlage von Grünstrukturen, sind Fahrradabstellanlagen, Bänke und Spielpunkte sowie punktuell KFZ-Längsparkstände geplant. Die durchgängig nutzbare Gehwegbreite liegt bei ca. 2,30 m, wobei sich der Gehweg abschnittsweise aufweitet. Die 5,20 m breite Fahrbahn wird entsprechend den Aachener Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen aufgeteilt. Neben einer minimal breiten Fahrgasse von 4,0 m verbleiben beidseitig Sicherheitstrennstreifen von 0,60 m.

Planungsvariante 2 „Breiter Premiumfußweg“ (Anlage 6)

Für eine deutliche Verbreiterung der Nebenanlage auf der Premiumfußwegseite entfallen in der Planungsvariante 2 die Kfz-Längsparkstände auf der Westseite. Lediglich in Richtung Boxgraben ist die Anlage einer Liefer- und Ladezone in Kombination mit der Neupflanzung eines Baumes auf dieser Seite geplant. Ähnlich zu Variante 1 wird der Seitenraum auf der Premiumfußwegseite für verschiedene Funktionen genutzt, wobei neben den Baumneupflanzungen überwiegend Kfz-Parkplätze als Ausgleich für die wegfallenden Parkplätze auf der Westseite vorgesehen sind. Die zum Großteil nutzbare Gehwegbreite des Premiumfußweges beträgt 3,75 m. Durch eine Verbreiterung der Fahrbahn ist die Anlage der Fahrradstraße mit den „Optimalmaßen“ (4,50 Fahrgasse, 0,75 m Sicherheitstrennstreifen) entsprechend der Aachener Gestaltungsstandards möglich.

Planungsvariante 3 „Grüner Premiumfußweg“ (Anlage 7)

In Planungsvariante 3 wird grundsätzlich die bestandsorientierte Straßenraumaufteilung beibehalten, wobei auf der Premiumfußwegseite das Kfz-Parken zugunsten von umfangreichen Grünstrukturen entfällt. Auf der westlichen Seite bleiben die Kfz-Parkstände erhalten, wobei identisch zur Planungsvariante 1 neue Baumstandorte und Gehwegvorziehungen eingeplant werden. Der 4,00 m breite Seitenraum auf der Premiumfußwegseite gliedert sich in einen durchgängig 2,60 m breiten Gehweg und in einen 1,50 m breiten Grünstreifen, der durch Bänke, Spielpunkte und weiterer Elemente unterschiedlicher Funktionsaufwertung wird. Durch ca. 0,5 m der Baumbeete die luftdurchlässig und begehbar sind ist der Gehweg durchgehend auf 2,60 m breit. Durch den Wegfall der Kfz-Parkstände auf der Ostseite und damit auch des Sicherheitstrennstreifens auf dieser Seite, kann die Gestaltung einer Fahrradstraße mit einer 4,25 m breiten Fahrgasse erfolgen.

Zusammenfassende Übersicht der Planungsvarianten

Die folgende Tabelle zeigt eine zusammenfassende Übersicht der Planungsvarianten mit verschiedenen Kennwerten für Fuß- und Radverkehr, Fahrbahn sowie die Baumbilanz und das geplante Parkplatzangebote für Fahrräder und Kfz. Die Werte basieren auf den ersten Entwürfen einer möglichen Gestaltung und dienen daher lediglich als Anhaltspunkte für den Vergleich der Varianten.

	Bestand	Planungsvariante 1	Planungsvariante 2	Planungsvariante 3
Nutzbare Gehwegbreite (Premiumfußweg)	2,30 m	2,30 m (abschnittsw. breiter)	3,75 m	2,60 m
Elemente auf Seite Premiumfußweg	Kfz-Parken	Bäume, Beete, Stadtmobiliar Fahrradparken, Kfz- Parken (punktuell)	Bäume, Kfz-Parken, Stadtmobiliar, Fahrradparken	Bäume, Beete, Stadtmobiliar
Fahrgasse (Fahrradstraße)	-	4,00 m	4,50 m	4,25 m
Sicherheitstrennstreifen (Fahrradstraße)	-	0,60 m	0,75 m	0,75 m
Bäume	2	~ 13	~ 11	~ 14
Fahrradparken	16	~ 40	~ 40	~ 40
Kfz-Parken	58	~ 30 - 45 (abh. von Gestalt. Seitenraum)	~ 19	~ 27

Weiteres Vorgehen

Die Regionetz plant den Beginn der Kanal- und Leitungserneuerungsmaßnahmen in der Krakaustraße Mitte 2024, sodass die Wiederherstellung des Straßenraum für 2025 eingeplant ist. Um Synergieeffekte nutzen zu können, benötigt die Regionetz für die Planung der neuen Leitungstrassen frühzeitig Aussagen zur zukünftigen Straßenraumaufteilung und hier insbesondere der geplanten Baumstandorte.

Vorbehaltlich der Zustimmung der Politik plant die Verwaltung daher die Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung im 4. Quartal 2022. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Vorlage zur Einholung des Planungsbeschlusses ein.

Die Maßnahme „Premiumfußweg Krakaustraße“ ist im Rahmen des Innenstadtkonzepts 2022 förderfähig. Die Verwaltung bereitet daher derzeit einen Förderantrag vor. Die für den Premiumfußweg relevanten Kosten können zu 80 % gefördert werden. Mit einem Bewilligungsbescheid ist Mitte 2023 zu rechnen.

Anlage/n:

Anlage 1 – Übersichtplan Premiumfußweg und Rad-Vorrang-Route

Anlage 2 – Bestandsplan

Anlage 3 – Fotos

Anlage 4 – Querschnitte der Planungsvarianten

Anlagen 5-7 – Lageplanskizze der Varianten 1-3