

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0649/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 20.03.2023
		Verfasser/in: Dez III FB 61/300
<b>Kleinköln-, Minoriten- und Martinstraße- Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr (Planungs- und Ausführungsbeschluss)</b>		
<b>Ziele:</b>	Klimarelevanz positiv	
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
19.04.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Entscheidung
20.04.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Radverkehrs-Freigabe der Einbahnstraße Martinstraße. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Radverkehrs-Freigabe der Einbahnstraßen Kleinkölnstraße und Minoritenstraße gemäß den Anlagen 1 und 2 zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Radverkehrs-Freigabe der Einbahnstraßen Kleinkölnstraße und Minoritenstraße gemäß den Anlagen 1 und 2.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	2.184.600,32	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	2.184.600,32	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	511.360,11**	511.360,11	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	841.883,47***	841.883,47	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	1.353.243,58	1.353.243,58	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

\*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 1.384.600,32 €

\*\*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 120.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 391.360,11 €

\*\*\*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 591.883,47 €

**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 checked="" 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 type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die geplante Einbahnstraßen-Freigabe verdichtet das Radverkehrsnetz in der Innenstadt und fördert damit den Radverkehr. Im Zuge der Markierung des Straßenraums wird CO<sub>2</sub> emittiert. Langfristig ist jedoch mit einem positiven Effekt auf den Klimaschutz zu rechnen.

Im Zuge der Maßnahme ist die Pflanzung von zwei Bäumen sowie die Entsiegelung von etwa 16 m<sup>2</sup> Fläche geplant, was sich positiv auf die Klimafolgenanpassung auswirkt.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Die Regionetz führt 2023 in der Minoritenstraße und nach derzeitigem Stand 2024 / 2025 in der Martinstraße Leitungsarbeiten durch, bei denen die Fahrbahn aufgebrochen wird. Im Anschluss an diese Maßnahmen könnte bei der Wiederherstellung der Fahrbahnmarkierungen ein neues Angebot für den Radverkehr geschaffen werden. Die Öffnung der Einbahnstraßen stellt ein weiteres Element einer umweltfreundlichen Verkehrserschließung des Innenstadtbereichs dar.

### **2. Verkehrliche Rahmenbedingungen**

#### Aufbau der Straßenräume

Der Straßenraum in der Kleinkölnstraße ist niveaugleich ausgebaut. Dem Prinzip der „weichen Separation“ folgend ist die Fahrgasse in einem anderen Material ausgeführt als die Flächen des Fußverkehrs. Die Fahrgasse ist 3,50 m breit. Die Minoriten- und Martinstraße sind nach dem Trennprinzip ausgebaut – die Gehwege sind durch einen Bordstein von der Fahrbahn und den Parkbuchten getrennt. Die Fahrbahn in der Minoritenstraße ist etwa 7,50 m breit, wobei auf der Südseite am Fahrbahnrand geparkt wird. Die Martinstraße ist im hier betrachteten Abschnitt (Seilgraben – Sandkaulbach) etwa 6 Meter breit. Zwischen Fahrbahn und Gehweg befinden sich auf beiden Seiten baulich angelegte Parkbuchten.

#### Motorisierter Individualverkehr (fließend)

Die Kleinköln- und die Minoritenstraße sind Erschließungsstraßen innerhalb des Grabenrings. Sie sind als Einbahnstraßen ausgewiesen, deren Fahrtrichtung vom Büchel zum Grabenring verläuft. In der Minoritenstraße befindet sich die Ausfahrt des Parkhauses Großkölnstraße des Betreibers Contipark. Der Verkehrsstärke in der Minoritenstraße beträgt ca. 2.900 Fahrzeuge pro Tag (Zählung September 2020). Im Zulauf auf den Seilgraben gibt es einen Links- und einen Rechtsabbiegestreifen. Rechnerisch wird diese Unterteilung nicht (mehr) benötigt.

Die Martinstraße ist ebenfalls eine Einbahnstraße, die auf den Grabenring zuführt. Von ihr fahren täglich etwa 1.800 Fahrzeuge auf den Seilgraben ein. Wie auch in der Minoritenstraße gibt es zwei getrennte Aufstellstreifen, die durch einen Mischfahrstreifen ersetzt werden könnten.

#### Motorisierter Individualverkehr (ruhend)

Kleinköln- und Minoritenstraße liegen in der Parkzone „G+L“. In der Minoritenstraße wird auf der Ostseite zwischen den Hausnummern 2 und 8 am Fahrbahnrand geparkt. Nördlich von Hausnummer 8 ist das Parken untersagt, da hier der Aufstellstreifen für rechtsabbiegende Fahrzeuge auf den Seilgraben beginnt.

Die Martinstraße befindet sich in Parkzone „B“. Zwischen Seilgraben und Sandkaulbach befinden sich auf West- und Ostseite kurze Parkbuchten mit jeweils zwei bzw. drei Parkständen.

## ÖPNV

Auf dem Seilgraben verkehren mehrere ASEAG-Linien. Diese werden vom Planungsvorschlag allerdings nicht berührt.

## Radverkehr

Wie oben beschrieben handelt es sich bei der Kleinkölnstraße, der Minoritenstraße und der Martinstraße um Einbahnstraßen. Diese sind im Bestand nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben, da die Führung aus den signalisierten Knoten heraus bisher nicht geregelt ist. Damit kann bisher auch keine Radverkehrsführung vom Grabenring zum Markt angeboten werden, welche allerdings – auch im Kontext der möglichst von Radverkehr freizuhaltenden Fußgängerzone – sinnvoll wäre.

Die Martinstraße ist zwar zwischen Sandkaulbach und Rochusstraße für den Radverkehr gegenläufig befahrbar, es fehlt allerdings die Verbindung vom Grabenring kommend.

### **3. Beschreibung der geplanten Maßnahmen**

Der beigefügte Lageplan (siehe Anlage 2) verdeutlicht die geplante Straßenraumaufteilung. Er stellt jedoch noch keinen anordnungsfähigen Plan dar. Dieser muss im Rahmen der Ausführungsplanung noch ausgearbeitet werden. Hierbei können sich noch leichte Änderungen in der Planung ergeben.

#### **Kleinkölnstraße**

Die Kleinkölnstraße wird für den Radverkehr freigegeben (siehe Anlage 1), indem die Beschilderung um die entsprechenden Zusatzzeichen ergänzt wird. Zusammen mit der Freigabe der Minoritenstraße (siehe unten) entsteht eine verbesserte Radverkehrsverbindung zum Markt und zum Büchel.

#### **Minoritenstraße**

Die Minoritenstraße wird ebenfalls für den Radverkehr freigegeben. Um die Aufmerksamkeit der aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeuge für den von links kommenden Radverkehr zu erhöhen, wird ein rot eingefärbter Schutzstreifen gegenläufig zur Einbahnstraßenrichtung angelegt. In Gegenrichtung wird im Knotenzulauf ein Schutzstreifen angelegt, der in Kombination mit einem aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) das Vorbeifahren an wartenden Kfz ermöglicht. Diese Radverkehrsanlagen werden ebenfalls rot eingefärbt.

Für die Anlage der Radverkehrsanlagen müssen die zwei separaten Aufstellstreifen zu einem Mischfahrstreifen zusammengelegt werden. Wie oben beschrieben ist damit weiterhin ein adäquater Verkehrsablauf gewährleistet. Durch den Entfall des rechten Fahrstreifens kann das Fahrbahnrandparken um circa drei Parkmöglichkeiten erweitert werden. Fahrradbügel kommen in der Minoritenstraße nicht in Betracht, da dort Aufstellflächen für die Karnevalszüge in Richtung Markt benötigt werden.

#### **Martinstraße (zwischen Seilgraben und Sandkaulbach)**

Die Martinstraße wird spiegelbildlich zur Minoritenstraße mit einem gegenläufigen Schutzstreifen,

einem Schutzstreifen zum Vorbeifahren und einem ARAS versehen. Die Radverkehrsanlagen werden rot eingefärbt. Da von der Parkbucht auf der Ostseite ungünstige Sichtbeziehungen (insbesondere beim Ein- und Ausparken) zum einfahrenden Radverkehr bestünden, wird diese aufgehoben. Vorbehaltlich der Verträglichkeit mit vorhandenen Leitungen um Untergrund sollen hier zwei neue Baumfelder angelegt werden. Zudem sind zwei Lastenrad- und drei konventionelle Fahrradbügel vorgesehen. Die Rechts-vor-links-Regelung am Knoten Martinstraße / Sandkaulbach wird durch VZ 342 („Haifischzähne“) hervorgehoben.

### **Seilgraben**

Die Markierung auf dem Seilgraben wird nur geringfügig angepasst, da dieser Straßenraum im Zuge der Umsetzung des Konzepts „Radverteilerling“ noch einmal von Grund auf betrachtet wird. Deswegen wird hier auch auf eine Roteinfärbung verzichtet.

Die Radfahrstreifen auf dem Seilgraben werden im Knotenzulauf um Geradeaus-Rechts-Pfeile ergänzt, um dem Radverkehr zu signalisieren, dass er für das Linksabbiegen die Radverkehrsanlage verlassen muss. In Knotenmitte erhält der Radverkehr Wartelinien zur besseren Orientierung und zur Verdeutlichung der neuen Abbiegemöglichkeit. Westlich vom Knoten wird in Fahrtrichtung Ponttor die Radverkehrsanlage für ein kurzes Stück fortgeführt, bevor der Haltestellenbereich beginnt.

### **Neue Baumstandorte**

Es ist vorgesehen, im Planungsgebiet an mehreren Stellen neue Baumstandorte anzulegen. Hierfür kommen in Betracht

- die Dreiecksfläche zwischen Kleinkölnstraße und Großkölnstraße,
- die westliche Nebenanlage der Minoritenstraße und
- die Martinstraße in ihrer vollen Länge.

Ein entsprechendes Pflanzkonzept befindet sich derzeit in Ausarbeitung durch den Fachbereich Klima und Umwelt. Die Verträglichkeit mit der in dieser Vorlage behandelten Planung wurde bereits geprüft. Lediglich in der Martinstraße (zwischen Seilgraben und Sandkaulbach) ergeben sich Berührungspunkte. Aus diesem Grund sind die dort vorgesehenen zwei neuen Baumstandorte auch bereits in den Lageplan eingetragen. Zum Pflanzkonzept wird eine separate Vorlage in die politische Beratung eingebracht.

## **4. Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die in Anlage 2 dargestellten Markierungsarbeiten (inkl. Einfärbung) und die Fahrradbügel werden mit 57.000 € kalkuliert. Es stehen ausreichende Mittel im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 - Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm) bereit.

Die Kosten für die neuen Baumstandorte können noch nicht beziffert werden, da hierfür noch weitere Planungsschritte erforderlich sind. Für die Baumpflanzungen in der Martinstraße ist damit ein separater Ausführungsbeschluss erforderlich.

## **5. Weiteres Vorgehen**

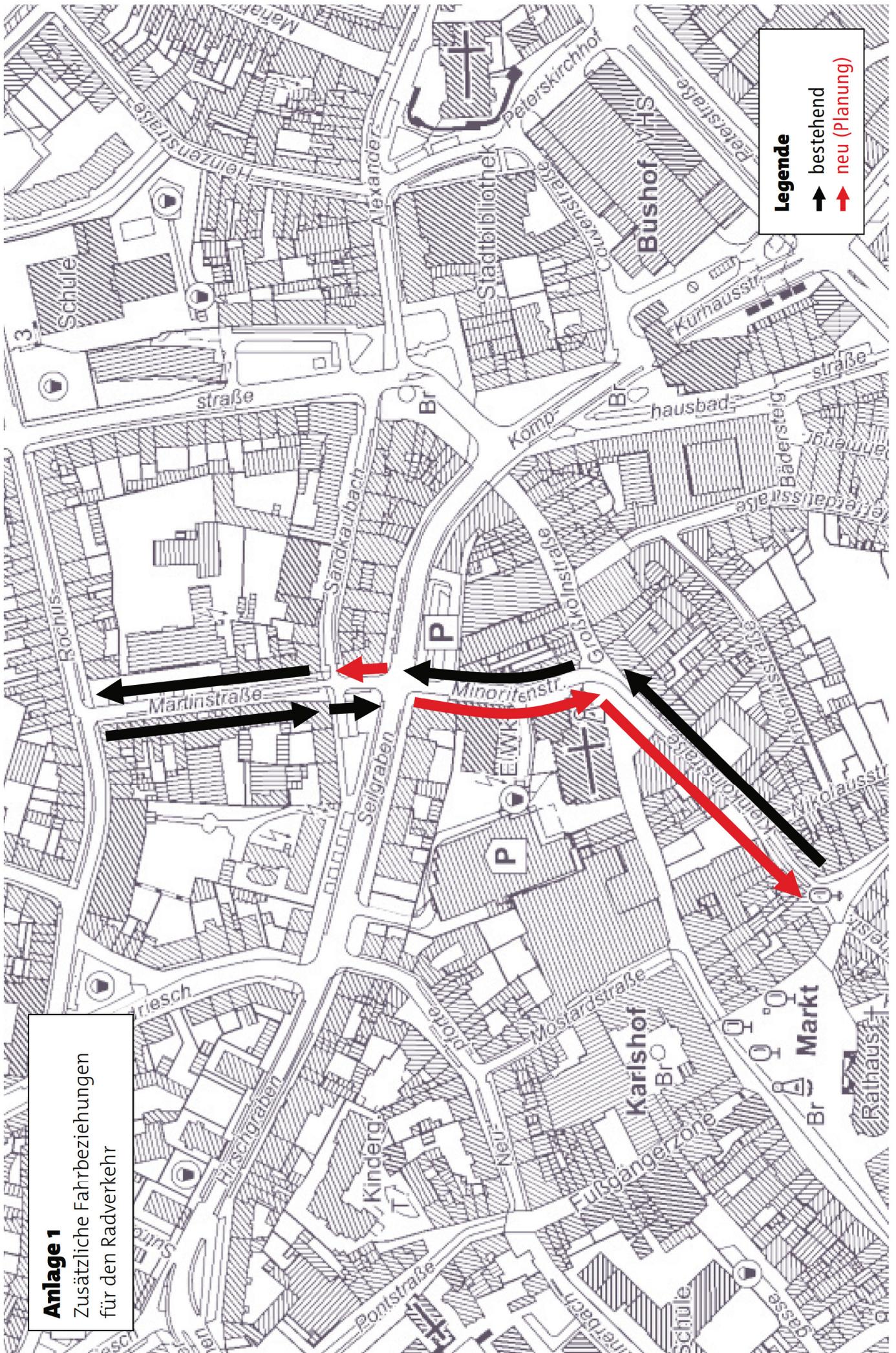
Nach der Fassung von Planungs- und Ausführungsbeschluss wird ein Beschilderungs- und Markierungsplan erstellt, der nach Abschluss der Regionetz-Arbeiten umgesetzt wird. Je nach zeitlichem Abstand zwischen den Regionetz-Maßnahmen in Minoritenstraße (2023) und Martinstraße (2024 – 2025) wird eine stufenweise Umsetzung verfolgt. Dann könnte zunächst die Minoritenstraße neu markiert und für den Radverkehr freigegeben werden, bevor die Martinstraße in einem zweiten Schritt folgt.

Unabhängig von der hier dargestellten Einzelmaßnahme wird im Kontext des Büchel-Projekts an einer neuen Gesamterschließung des Innenstadtquartiers „Büchel“ gearbeitet, das die hier vorgestellte Wegebeziehung beachten wird.

### **Anlage/n:**

Anlage 1 – Zusätzliche Fahrbeziehungen für den Radverkehr

Anlage 2 – Lageplan



**Legende**

- ↔ bestehend
- ↔ neu (Planung)

**Anlage 1**  
 Zusätzliche Fahrbeziehungen  
 für den Radverkehr

