

<b>Vorlage</b>	
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur	<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0762/WP18-1
Beteiligte Dienststelle/n: FB 20 - Fachbereich Finanzsteuerung FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement	Status: öffentlich
	Datum: 05.12.2023
	Verfasser/in: Dez. III FB 61/700
<b>Rad-Vorrang-Route Eilendorf und Brand Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße - Ausführungsbeschluss und überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung, Haushaltsjahr 2023</b>	
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz positiv	
<b>Beratungsfolge:</b>	
<b>Datum</b> 14.12.2023	<b>Gremium</b> Mobilitätsausschuss
	<b>Zuständigkeit</b> Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst auf der Grundlage der vorgelegten Erläuterung den Ausführungsbeschluss für Variante \_\_ im Bereich Neumarkt.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X*	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 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		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 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		Deckung ist gegeben			

\*Mit dem Beschluss des Mobilitätsausschusses zur Vorlage (FB 61/0762/WP18) vom 23.11.2023 wurde bereits die Finanzierung vorbehaltlich der Entscheidung durch den Rat der Stadt Aachen beschlossen.

### 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  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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

Sämtliche Maßnahmen, so auch die Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße, zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus, indem sie zur Reduktion der jährlichen Pkw-Gesamtfahrleistung beitragen. Diese sollen als Treiber der Verkehrswende zu einer nachhaltigen Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen beitragen. Zudem wird durch die Neupflanzung von Bäumen und dem besseren Schutz von Bestandsbäumen die Bindung von CO<sub>2</sub>-Emissionen verbessert. Auf der anderen Seite sind jedoch mit jeglicher Baumaßnahme CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden. Daher ist die Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz nicht eindeutig.

Im Bezug der Klimafolgenanpassung hat die Maßnahme eine positive Relevanz. Es werden durch die neuen Bäume Verschattungsbereiche geschaffen und durch die Baumscheiben bisher versiegelte Flächen entsiegelt.

Die während der Markierungs- und Ausbaurbeiten entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen sind nicht ermittelbar, liegen aber voraussichtlich deutlich unter den erwarteten Einsparungen.

## Erläuterungen:

### 01 Anlass

In der Beratung zur Vorlage Ausführungsbeschluss Bismarckstraße (FB 61/0762/WP18) am 23.11.2023 wurde vom Mobilitätsausschuss folgender Beschluss gefasst:

*„Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst auf der Grundlage der vorgelegten Erläuterung sowie vorbehaltlich der Bereitstellung der überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung durch den Rat den Ausführungsbeschluss für die Neugestaltung der Bismarckstraße. Die Planung wird dabei reduziert um die Bestandteile 2b entsprechend Kapitel 07 dieser Vorlage und **unter Ausschluss des Bereichs Neumarkt, der dem Gremium erneut zur Beratung vorgelegt werden muss.** Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung entsprechend dieses Beschlusses zu konsolidieren und die erforderlichen Investitionsmittel in die Haushaltsplanung 2024 ff. aufzunehmen. Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Rat, für die Maßnahme „Bismarckstraße, Umgestaltung“ eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2023 mit Kassenwirksamkeit in 2024 und 2025 in Höhe von 2.597.000 € bereitzustellen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anmeldung weiterer Bestandteile der Planung zur Förderung zu prüfen.“*

Diese Vorlage dient nun der Entscheidung des vom diesem Ausführungsbeschluss ausgenommenen Bereiches am Neumarkt.

### 02 Erläuterungen

Die Planung der Bismarckstraße sieht generell 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. 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.

Der Bereich am Neumarkt ist aufgrund der vielen kreuzenden Fußgänger\*Innen und der durchführenden Radvorrangroute sowie der gewünschten hohen Aufenthaltsqualität ein gesondert zu betrachtender Abschnitt. Dies ist auch im Planungsbeschluss aus dem Februar 2021 festgehalten worden. In der Ausführungsplanung ist daher die in der Vorlage (FB 61/0762/WP18) dargestellte Planung entstanden, in der der Bereich des Neumarktes eine zum restlichen Straßenzug veränderte rechtliche Stellung (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich), Gestaltung sowie Querschnittsaufteilung aufweist. Diese Planung wird nun im Weiteren als Variante 0 bezeichnet.

Es wurden zusätzlich zur Variante 0 in den letzten Wochen zwei weitere Varianten für den Bereich des Neumarktes erarbeitet. Diese wurden dem Mobilitätsausschuss am 23.11.2023 im Rahmen des Vortrages zum Tagesordnungspunkt Bismarckstraße vorgestellt und werden in dieser Vorlage weitergehend erläutert. In der Varianten 1 wird die Aufteilung der Nebenanlagen (Kugelplatte, mögliche Flächen für Sondernutzung, Gehwege, Überquerungshilfen) sowie der Modalfilter

beibehalten. In der Variante 2 ergibt sich eine neben der Änderung der Fahrbahn auch eine Änderung in der südlichen Nebenanlage.

### Variante 1

Der Abschnitt der Bismarckstraße am Neumarkt wird wie in Variante 0 als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen. Jedoch wird die Fahrgasse verändert gestaltet, um die Flächenzuweisung der Nutzergruppen deutlich zu machen und einen erhöhten Sicherheitsraum zu den Nebenanlagen (Gehwege, mögliche Flächen für Sondernutzung) herzustellen.

Es entsteht eine 4,50 m breite Fahrgasse die:

- 1a) aus einer 3,50 m (4,00 m) breiten Asphaltfahrbahn sowie einem 0,50 m (0,25 m) breitem Betonsteinpflasterstreifen an den Rändern der Fahrgasse besteht. Der Asphalt wird nicht rot beschichtet.
- 1b) aus einer 3,50 m (4,00 m) breiten einfarbigen Pflasterfahrbahn sowie einem 0,50 m (0,25 m) breitem Betonsteinpflasterstreifen an den Rändern der Fahrgasse besteht. Der Belag der Pflasterfahrbahn setzt sich dabei in der Gestaltung vom einfassenden Betonsteinpflasterstreifen ab.

### Variante 2

Der Abschnitt der Bismarckstraße am Neumarkt wird als Fahrradstraße ausgewiesen. Dadurch entsteht eine durchgängige Fahrradstraße auf der gesamten Bismarckstraße. Diese Variante verfolgt vor allem das Ziel einer eindeutigen Vorfahrt für den Radverkehr und weist auch eine klare Flächenzuweisung der Nutzergruppen auf. In dieser Variante ist eine Sondernutzung für Außengastronomie in der südlichen Nebenanlage nicht möglich, da dies gemäß der Sondernutzungssatzung nur in Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen oder verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite erlaubt ist. Ausnahmen sind nur erlaubt, wenn auf dieser Seite eine Ausschankstelle vorhanden ist. Dadurch kann auf dieser Fläche zwischen Fahrbahn und Baumfeldern auf einer Breite von ca. 3,00 m ein Gehweg (inkl. Leitsystem) angelegt werden. Getrennt würde dieser Gehweg von der Fahrbahn durch die Kugelplatte.

Sämtliche nun vorgestellten Varianten werden in der folgenden Matrix mit Hilfe verschiedener Attribute (Kompatibilität mit dem Planungsbeschluss, Komfort, Sicherheit) gegenübergestellt.

	Varianten Attribute	V0	V1a	V1b	V2
		4,50m Fahrgasse, Kugelplatte, Fläche Außengastronomie	3,50 m (4,00 m) Fahrbahn, Sicherheitsraum, Kugelplatte, Fläche Außengastronomie		4,50 m Fahrradstraße, Kugelplatte, Fläche Außengastronomie nur auf der Nordseite
			Fahrbahn Asphalt	Fahrbahn Pflaster	
Vorgaben aus Planungs- beschluss	Verengte Fahrbahn ggü. Fahrradstraße	+	+	+	+
	Aufmerksamkeit der Radfahrenden ggü. querenden Fußgänger*innen	+	+	+	-
	Aufmerksamkeit der querenden Fußgänger*innen gegenüber der Fahrgasse	+	+	-	+
	Sicherheitsraum zu anderen Nutzungsarten	-	+	+	-
	Komfort Radverkehr	-	+	-	+
	Verfügbare Fläche Außengastronomie	+	+	+	-

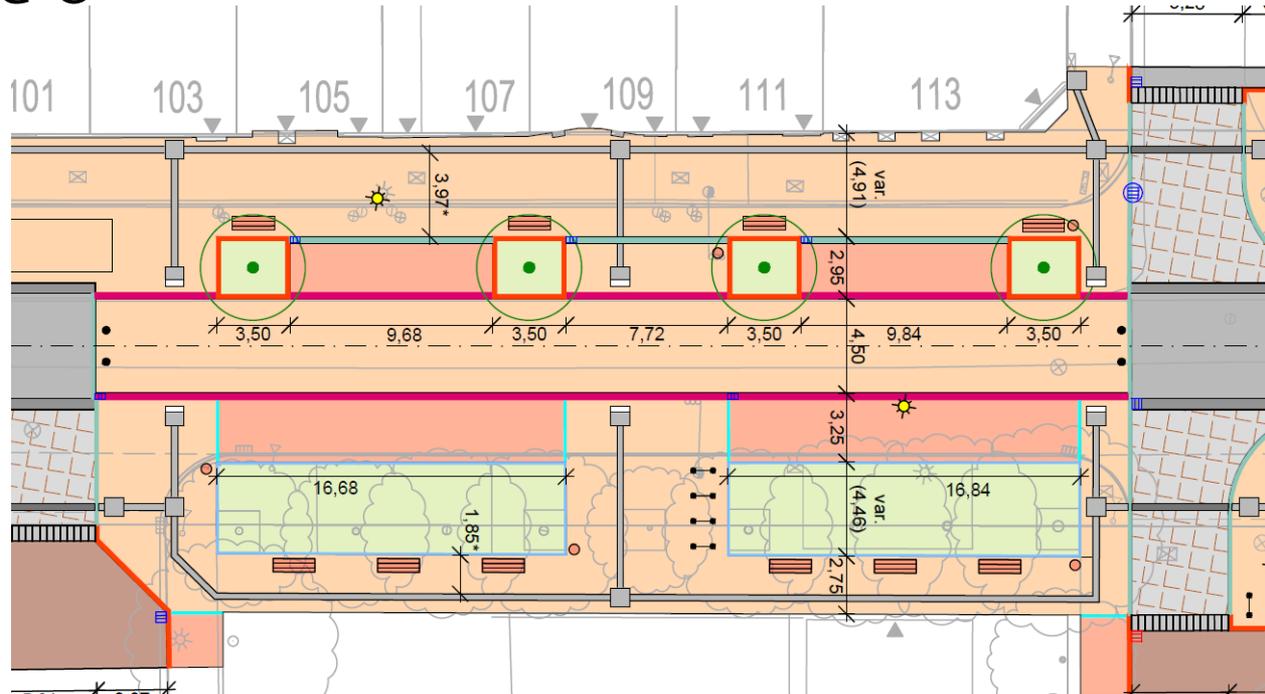
**Anlage/n:**

Anhang 1: Pläne Varianten

# Ausführungsplanung

## Neumarkt Variante o

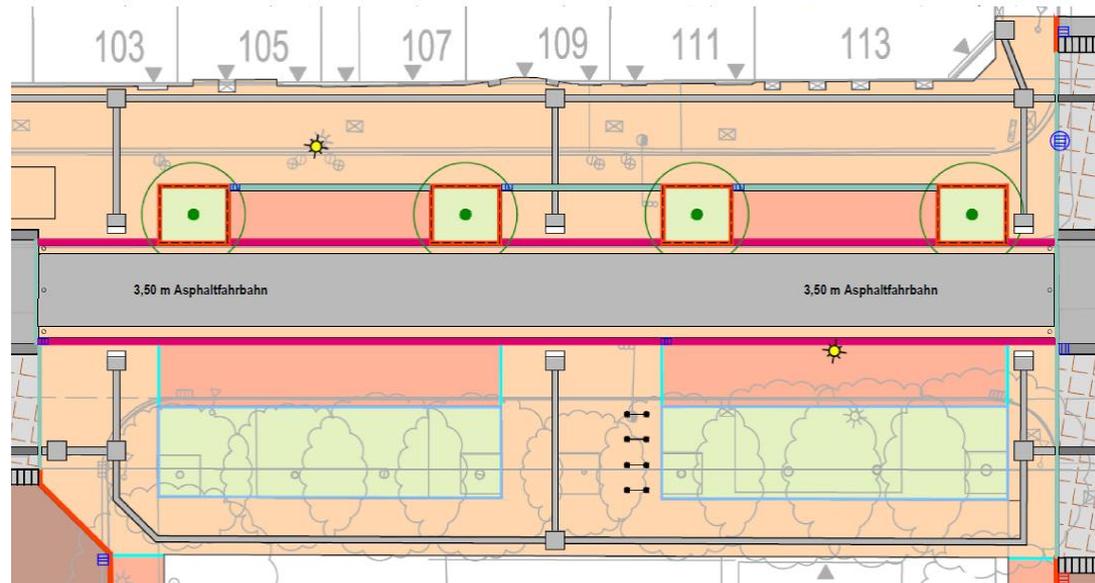
- Hoher Aufenthaltswert/  
Flächen für Außengastronomie
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Niveaugleicher Ausbau
- Neue Baumfelder im Norden und  
Zusammenfassung der Baumfelder im  
Süden
- Bänke unter Vorbehalt
- Fahrbereich aus Pflaster im  
Schachbrettmuster (rot/grau)
- Modalfilter auf beiden Seiten



# Ausführungsplanung

## Neumarkt Variante 1a/b: Sicherheitsraum Außengastro

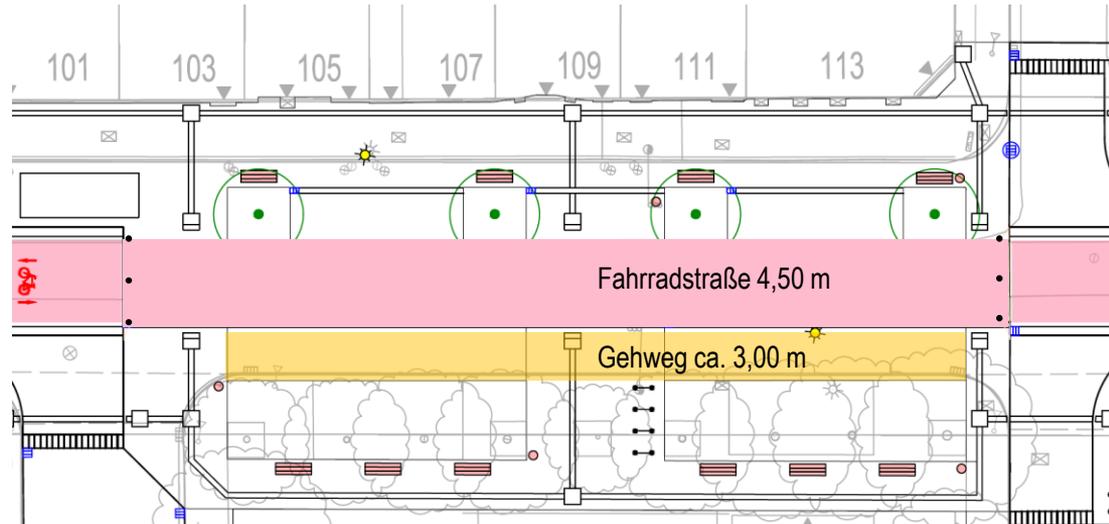
- Ziel: Herstellung des Sicherheitsraums zur möglichen Fläche für Außengastronomie
- Vorgesehene Fahrfläche des Radverkehrs wird von 4,50 m auf 3,50 m (4,00 m) verringert
- Klare Flächenzuweisung der Nutzergruppen mit Ausweichmöglichkeiten
  - 1a) Herstellung der Fahrfläche in Asphalt (keine Roteinfärbung)
  - 1b) Herstellung der Fahrfläche in einheitlichem Pflaster



# Ausführungsplanung

## Neumarkt Variante 2: Durchgehende Fahrradstraße

- Ziel: Eindeutige Vorfahrt für den Radverkehr
- Durchgehende Fahrradstraße auf 4,5 m Breite
- Fortführung der Fahrbahn in Asphalt inkl. Roteinfärbung über den Neumarkt hinweg
- Klare Flächenzuweisung der Nutzergruppen ohne Sicherheitsräume
- Keine Fläche Sondernutzung Außengastronomie in der südlichen Nebenanlage
- Fläche kann als Gehweg (inkl. Leitsystem) von ca. 3,00 m Breite ausgebaut werden
- Modalfilter bleibt erhalten



# Ausführungsplanung

## Neumarkt Gegenüberstellung Varianten

		Varianten	V0	V1a	V1b	V2
		Attribute	4,50m Fahrgasse, Kugelplatte, Fläche Außengastronomie	3,50 m (4,00 m) Fahrbahn, Sicherheitsraum, Kugelplatte, Fläche Außengastronomie	Fahrbahn Asphalt	Fahrbahn Pflaster
Vorgaben aus Planungsbeschluss	Verengte Fahrbahn ggü. Fahrradstraße		+	+	+	+
	Aufmerksamkeit der Radfahrenden ggü. querenden Fußgänger*innen		+	+	+	-
	Aufmerksamkeit der querenden Fußgänger*innen gegenüber der Fahrgasse		+	+	-	+
	Sicherheitsraum zu anderen Nutzungsarten		-	+	+	-
	Komfort Radverkehr		-	+	-	+
	Verfügbare Fläche Außengastronomie		+	+	+	-