

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 62/0028/WP18
Federführende Dienststelle: FB 62 - Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 30 - Fachbereich Recht und Versicherung FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Datum: 15.12.2023 Verfasser/in: Dez. III-FB62/220
Teileinziehung einer Teilfläche des Templergrabens als Verkehrsfläche		
Ziele: positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.01.2024	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
25.01.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zu Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss in Umsetzung des Beschlusses vom 31.08.2023 (Vorlage FB 61/0683/WP18) für die als Anlage dargestellte Teilfläche des Templergrabens zur dauerhaften Umsetzung der im Rahmen des Verkehrsversuchs Templergraben erprobten Netzunterbrechung für den MIV am Templergraben nach § 7 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) - Teileinziehung - den Gemeingebrauch auf einen Fußgänger- und Radverkehr, auf Elektrokleinstfahrzeuge sowie dem ÖPNV zu beschränken.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt in Umsetzung des Beschlusses vom 31.08.2023 (Vorlage FB 61/0683/WP18) für die als Anlage dargestellte Teilfläche des Templergrabens zur dauerhaften Umsetzung der im Rahmen des Verkehrsversuchs Templergraben erprobten Netzunterbrechungen für den MIV am Templergraben nach § 7 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) - Teileinziehung - den Gemeingebrauch auf einen Fußgänger- und Radverkehr, auf Elektrokleinstfahrzeuge sowie dem ÖPNV zu beschränken.

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	<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 CO₂-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 CO₂-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 Maßnahme betrifft die Verstetigung einer bereits heute (temporär) eingerichteten veränderten Verkehrsführung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Trotz der (teilweise) nunmehr verlängerten Wegestrecken für den MIV im innerstädtischen Quell- und Zielverkehr, hat die durchgeführte Testphase die angenommenen Potentiale im Hinblick auf eine grundsätzliche Verkehrsberuhigung der Innenstadt und die Qualitätsverbesserung für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV bestätigt. Als Pull- und Push-Faktor für eine angestrebte veränderten Verkehrsmittelwahl wird daher mittelfristig ein positiver Effekt auf den Klimaschutz erwartet.

Erläuterungen:

In den letzten Jahren wurde mehrfach über das Reallabor auf dem Templergraben im Bereich des RWTH-Hauptgebäudes beraten. Hierzu wird auf die folgenden Vorlagen verwiesen:

- im Jahr 2019: Umsetzung eines Rad-Vorrang-Netzes für die Stadt Aachen (vgl. Vorlage FB 61/1263/WP17)
- im Jahr 2020: Bürgerantrag zur Unterbindung der Schleichverkehre auf dem Templergraben im Bereich des Hauptgebäudes der RWTH Aachen (vgl. Vorlage FB 61/1502/WP17)
- im Jahr 2021: Konzept zur Errichtung eines Reallabors (vgl. Vorlage FB 61/0118/WP18)
- im Jahr 2021: Zwischenbericht (vgl. Vorlage FB 61/0215/WP18)
- im Jahr 2022: Verkehrskonzepte „Baustelle Brücke Turmstraße“ und Darstellung der Verkehrsströme bei gleichzeitiger Vollsperrung der Straßen Jakobstraße, Turmstraße und Templergraben (vgl. Vorlage FB 61/0351/WP18)
- im Jahr 2022: Beratung im Bürgerforum (vgl. Vorlage FB 61/0386/WP18)
- im Jahr 2023: Abschlussbericht Reallabor Templergraben (vgl. Vorlage FB 61/0683/WP18)

Als Ergebnis der Beratung der Vorlage „Abschlussbericht zum Reallabor Templergraben“ wurde die dauerhafte Einrichtung der im Rahmen des Reallabors erprobten Netzunterbrechung für den MIV am Templergraben und Annuntiatenbach beschlossen. Die Verwaltung wurde beauftragt, eine entsprechende Umgestaltung der Zufahrtbereiche des Templergrabens zu entwickeln.

Aktuell dauern die Arbeiten zum Ersatzneubau der Brücke Turmstraße unter Vollsperrung für alle Verkehrsarten an. Wie bereits in der Vorlage FB 61/0351/WP18 dargestellt, würde eine Öffnung des Templergrabens während der Baumaßnahme Brücke Turmstraße nach modellhaften Betrachtungen des Gutachters zu KFZ-Belastungen von bis zu 20.000 Fahrzeugen pro Tag auf dem Templergraben führen. Dies würde zur einer im Vergleich zur Situation vor Einrichtung des Reallabors und der Zeit vor der Corona-Pandemie verdreifachten Belastung durch Kraftfahrzeuge führen. Einen derartigen Verkehr kann der Templergraben nicht aufnehmen. Ähnliches gilt für die Netzunterbrechung am Annuntiatenbach. Auch hier verbietet sich eine Öffnung während der Vollsperrung der Turmstraße schon aufgrund der zu erwartenden Mehrbelastung durch Kraftfahrzeuge. Während der bestehenden Vollsperrung der Turmstraße liegen damit die Voraussetzungen für eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung nach § 45 Abs. 1 StVO unzweifelhaft vor.

Nach sorgfältiger straßen- und straßenverkehrsrechtlicher Prüfung der Umsetzbarkeit des Beschlusses zu den Netzunterbrechungen für den MIV am Templergraben und Annuntiatenbach vom 31.08.2023 (Vorlage FB 61/0683/WP18) ist die Verwaltung zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umsetzung für den Bereich Templergraben durch eine straßenrechtliche Teileinziehung erfolgen soll, während die Umsetzung im Bereich Annuntiatenbach über eine Verkehrsanordnung nach § 45 StVO erfolgen wird. Da im Hinblick auf die Netzunterbrechung Annuntiatenbach keine nachträgliche Beschränkung der Straße auf bestimmte Nutzungsarten vorliegt, ist hier eine Teileinziehung nach § 7 StrWG NRW nicht erforderlich.

Es liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohles zur Teileinziehung für den Bereich des Templergrabens vor. Hierzu zählen die Realisierung des politisch beauftragten Rad-Vorrang-Routen

Konzeptes für eine sichere Führung des Radverkehrs, städtebaulichen Ziele zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Erhöhung der Sicherheit im erweiterten Stadtzentrum. Die Gründe für die Netzunterbrechung sind im Abschlusskonzept des Reallabors dargestellt und die Teileinziehung folgt diesen Gründen.

Ungeachtet der andauernden Baumaßnahme Brücke Turmstraße beabsichtigt die Verwaltung, im Hinblick auf die die Netzunterbrechungen für den MIV am Templergraben und am Annuntiatenbach straßenverkehrsbehördliche Anordnungen nach § 45 Abs. 1b Nr. 5 2. Alt. StVO zu erlassen. § 45 Abs. 1b Nr. 5 2. Alt. StVO erlaubt Verkehrsanordnungen, die zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, insbesondere zur Umsetzung eines tragfähigen städtebaulichen Verkehrskonzeptes ergehen (vgl. hierzu VG Aachen, Urteil vom 23.05.2023, Az. 10 K 1742/21). Das hierzu erforderliche städtebauliche Verkehrskonzept zu den Radvorrangrouten, das unter anderem einen Ausbau des Grabenrings als Verteiler sowie eine Netzunterbrechung beinhaltet, liegt vor. Die diesbezüglich erforderliche planerische Abwägung ist bereits erfolgt. Insbesondere stellt sich der Beschluss des MoA vom 31.08.2023 als verkehrsplanerische Grundsatzentscheidung dar, die auch den städtebaulichen Zielen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Templergraben und als Beitrag zum kommunalen Klimaschutz dient.

Ergänzend weist die Verwaltung darauf hin, dass sich der hier vorliegende Sachverhalt grundlegend anders darstellt, als diejenigen, die den Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Berlin (VG Berlin, Beschluss vom 24.10.2022, Az. 11 L 398/22), des Verwaltungsgerichts Köln (VG Köln, Beschluss vom 02.08.2023, Az. 18 L 823/23) oder des Verwaltungsgerichtshofes Kassel (VG Kassel, Beschluss vom 29.08.2023, Az. 2 B 987/23) zugrunde lagen.

So lagen in dem vom VG Berlin beurteilten Sachverhalt kein städtebauliches Verkehrskonzept und auch keine Gefahrenlage vor, die zu einer straßenrechtlichen Anordnung berechtigt hätten.

Die Entscheidung des VG Köln, die eine im Rahmen eines Verkehrsversuchs erfolgte Anordnung einer Fußgängerzone zum Gegenstand hatte, ist insoweit nicht vergleichbar, da die Anordnung einer Fußgängerzone ergänzenden Anforderungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO unterliegt.

In dem Sachverhalt, der der Entscheidung des VGH Kassen zum Gießener Verkehrsversuch zu Grunde liegt, ist hingegen ein städtebauliches Verkehrskonzept nicht Grundlage der rechtlichen Betrachtung gewesen.

Die Maßnahme im Bereich des Templergrabens wurde mit dem einzigen Anlieger der betroffenen Teilfläche - der RWTH Aachen – abgestimmt, um auch im Rahmen des Straßenanliegergebrauches eine hohe Akzeptanz zu erzielen.

Anlage/n:

1 Übersichtsplan

1 Lageplan