

Vorlagennummer: FB 68/0180/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 20.03.2025

Verkehrsraumgestaltung im Bereich des Altstadtquartiers Büchel

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68/200

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
30.04.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
15.05.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Verkehrserschließung des Altstadtquartier Büchel zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerbeteiligung auf Grundlage des Konzeptes „Fußgängerzone“ zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Verkehrserschließung des Altstadtquartier Büchel zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerbeteiligung auf Grundlage des Konzeptes „Fußgängerzone“.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	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	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

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

Ziel der Vorlage ist die Information der politischen Vertreter*innen über die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung im Bereich des Altstadtquartier Büchel und die daraus resultierenden Schlussfolgerungen zur zukünftigen Verkehrsraumgestaltung zu beschließen.

Es wird also insbesondere kein Beschluss zur Umgestaltung des Straßenraums gefasst, der sich auf den Klimaschutz und die Klimafolgenabpassung auswirken würde.

Erläuterungen:

Hintergrund

Durch den Abriss des Parkhauses Büchel haben sich die verkehrsfunktionalen Bedeutungen der Straßen

- Antoniusstraße
- Buchkremerstraße
- Büchel
- Kleinkölnstraße
- Komphausbadstraße
- Mefferdatisstraße
- Minoritenstraße
- Nikolausstraße
- Ursulinerstraße

im Altstadtquartier Büchel wesentlich verändert. Gleichzeitig entstehen durch das beschlossene städtebauliche Konzept "offene Wiese" mit einer reduzierten Neubebauung und einer qualitativ hochwertigen neuen öffentlichen Freifläche neue Ansprüche an den öffentlichen Raum. Die neue Erschließung soll dazu beitragen, dass einerseits die Bedürfnisse der Bewohnenden und Gewerbetreibenden im Viertel berücksichtigt werden und andererseits die neuen Qualitäten des Stadtraums bestmöglich zur Aufwertung des Viertels wirken können.

Zur Analyse der bestehenden und potentiellen Verkehrsströme wurde eine verkehrliche Untersuchung beauftragt. Die Verkehrsuntersuchung bietet eine belastbare Grundlage für die Neuorganisation der Viertelserschließung. In der Betrachtung spielen die Verkehrsmengen, die durch das gesamte Altstadtquartier ausgelöst werden, eine wesentliche Rolle. Insbesondere die öffentlichen Parkstände und privaten Stellplätze bzw. Garagen bilden hier die Grundlage für den Umfang und Bedarf der verkehrlichen Anbindungen. Weiterhin werden die Mobilitätsbelange, die durch den in Erarbeitung befindlichen Bebauungsplan im Altstadtquartier Büchel ausgelöst werden, berücksichtigt.

Aufgrund der zentralen Altstadtlage, zur Aufwertung des Viertels und um die stadträumlichen Qualitäten bestmöglich zu nutzen, wird eine möglichst geringe MIV-Nutzung innerhalb des Altstadtquartiers Büchel angestrebt. Dabei wird die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohnenden und Gewerbetreibenden/Beherbergungsbetrieb, für den Liefer- und Ladeverkehr wie auch für quartiersbezogene Besuchsverkehre gewährleistet. Ebenso sind die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Die fußläufige Anbindung für Kund*innen, welche mit dem Kfz anreisen, wird insbesondere durch die umliegenden Parkhäuser (Rathaus, Seilgraben, Couvenstraße und Adalbertstraße) gewährleistet. Durch die unmittelbar angrenzende Lage zum Bushof und Elisenbrunnen ist bereits eine ausgezeichnete ÖPNV-Anbindung vorhanden. Für den Radverkehr bestehen wenige Netzlücken, die im zukünftigen Konzept beseitigt werden sollen.

Der betrachtete Raum ist in der Anlage 1 dargestellt, in der neben dem Bereich der Verkehrsuntersuchung auch der Planungsbereich um das neue Entwicklungsprojekt „Haus der Neugier“ wegen der unmittelbaren Nähe dargestellt ist

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Erschließung des Altstadtquartiers Büchel

Das Altstadtquartier Büchel liegt innerhalb des Grabenringes und kann im Bestand vom motorisierten Individualverkehr (MIV) regulär nur über die Ursulinerstraße angefahren und über die Minoritenstraße verlassen werden. Zusätzlich kann der Lieferverkehr zu bestimmten Uhrzeiten über die Ursulinerstraße (aus Richtung Münsterplatz), den Markt, den Bädersteig, die Großkölnstraße (vom Seilgraben) einfahren bzw. Lieferverkehr über die Ursulinerstraße (in Richtung Münsterplatz), den Markt, den Bädersteig, die Großkölnstraße (beide

Richtungen) ausfahren. Das Befahren der Antoniusstraße ist nur für Anliegerverkehr aus Richtung der Nikolausstraße freigegeben.

Die innere Erschließung über die Buchkremerstraße, den Büchel, die Mefferdatisstraße, die Nikolausstraße und die Kleinkölnstraße wird teilweise im Einbahnstraßensystem gewährleistet. Die Straßen sind im Regelfall als 30er Zone beschildert, im Bereich Büchel zwischen Buchkremerstraße und Markt ist die Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h begrenzt.

Der Radverkehr kann die Ursulinerstraße, Nikolausstraße, Kleinkölnstraße und Minoritenstraße ebenfalls nur in der vorgegebenen Einbahnstraßenrichtung befahren.

Straßenraumgestaltung

Die einzelnen Straßenräume sind in unterschiedlicher Weise im Trennprinzip gestaltet. Die Abgrenzungen zwischen Fahrbahn bzw. Fahrgasse und den Seitenräumen sind durch Rinnen oder Borde, teilweise ergänzt um Poller, ausgeführt. Die Fahrbahnen sind aus Asphalt oder Kopfsteinpflaster hergestellt. Dabei sind die Straßenräume zwischen 6,30 m und 15,00 m breit, die vorhandenen Fahrbahnen zwischen 3,50 m und 13,80 m breit.

Ruhender Verkehr

Es existieren 32 bewirtschaftete, öffentliche Parkstände. Die Höchstparkdauer beträgt aktuell eine Stunde, eine Vorlage zur Verlängerung auf maximal 4 Stunden befindet sich zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung in der politischen Beratung.

Weitere 7 Parkstände sind mit einem eingeschränkten Halteverbot gekennzeichnet, 3 weitere Parkstände sind mobilitätseingeschränkten Menschen vorbehalten.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung sind in dem betrachteten Gebiet ca. 240 private Stellplätze in Außenflächen oder Garagen vorhanden.

In der Verkehrsuntersuchung wurde eine Auslastung der vorhandenen Parkstände von 80 bis 100 % festgestellt. Bei Berücksichtigung regelwidrig abgestellter Kfz, ergibt sich eine Auslastung von 90 bis 110%.

Bei den Fahrradabstellplätzen sind unter Berücksichtigung der nicht an Fahrradbügeln abgestellten Fahrräder Auslastungen von bis zu 112 % der vorhandenen Fahrradbügeln festgestellt worden.

Insbesondere durch die falsch bzw. wild abgestellten Kfz und Fahrrädern kommt es zu Behinderungen des Fußverkehrs.

Verkehrsmengen

Unter Einhaltung der Bestimmungen zum Datenschutz wurde am 16.05.2024 von 7:15 Uhr bis 20:00 Uhr mittels einer Kennzeichenerfassung das Verkehrsaufkommen und die Verweildauer im Altstadtquartier durch die Aufstellung von zwei Kameras (eine in der Zufahrt im Bereich der Ursulinerstraße (Standort 1) und eine in der Ausfahrt in der Minoritenstraße vor der Parkhausfahrt (Standort 2)), ermittelt.

Es wurden insgesamt 1309 Fahrzeuge registriert, die an den beiden Standorten wie folgt erfasst wurden:

- 872 Kfz (66,6%) passierten zunächst die Ursulinerstraße und später die Minoritenstraße
- 266 Kfz(20,3%) fuhren nur in der Ursulinerstraße ein
- 141 Kfz (10,8%) fuhren nur über die Minoritenstraße aus dem Quartier
- 30 Kfz (2,3%) verließen das Viertel zunächst über die Minoritenstraße um noch im Erhebungszeitraum wieder einzufahren.

Die maximalen Belastungszahlen wurden in der Ursulinerstraße mit 1.140 Kfz ermittelt. In der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 9 und 10 Uhr fuhren 130 Kfz in das Gebiet ein.

Auf Basis der jeweiligen Verweildauer im Viertel kann eine Einteilung nach Wegezwecken in den fünf folgenden Zeitclustern vorgenommen werden.

1. Auf Basis von mehreren Testfahrten konnte festgestellt werden, dass die Durchfahrt durch das Altstadtquartier ohne Halt nicht länger als zweieinhalb Minuten dauert. Folglich handelt es sich bei diesen Fahrten um „reinen Durchfahrtsverkehr“.
2. Durchfahrten bis zu einer Verweildauer von acht Minuten können z.B. durch Kurzparkvorgänge, hohes Personen- oder Verkehrsaufkommen, Wendemanöver oder kurzes Halten entstehen.
3. Fahrten mit einer Verweildauer die darüber hinaus bis zu einer Stunde andauern, werden dem Parken im öffentlichen Raum bzw. dem Lieferverkehr zugeordnet werden.
4. Die restlichen längeren Verweildauern sind eher den Anliegerverkehren mit Parken auf privaten Stellflächen bzw. Anwohnenden im öffentlichen Straßenraum zuzuordnen.
5. Die Fahrten, die nur am Ein- oder Ausfahrtquerschnitt oder erst am Ausfahrtquerschnitt und dann am Einfahrtquerschnitt erfasst worden sind, können entweder den privaten Stellflächen bzw. Anwohnenden im öffentlichen Straßenraum oder dem Lieferverkehr zugeordnet werden.

Gemäß der Erhebung ergeben sich je Cluster folgende Verkehrsmengen:

- „reiner Durchgangsverkehr“: 217 Kfz
- „verzögerter Durchfahrtsverkehr“: 226 Kfz
- „kurzer Aufenthalt“: 248 Kfz
- „längere Aufenthalt“: 181 Kfz
- „Nur Ein- oder Ausfahrten“: 407 Kfz

Mit der Einteilung in die unterschiedlichen Cluster können die verkehrlichen Auswirkungen möglicher Anpassungen im öffentlichen Straßenraum des Altstadtquartiers Büchel hinsichtlich zu erwartender Verkehrsmengen abgeschätzt werden.

Städtebauliches Konzept Altstadtquartier Büchel

Im Zuge der Planungen im Altstadtquartier Büchel steht neben dem Neubau von Hochbauten eine Freifläche mit hoher Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt der Planung, welche im Gesamtkontext zu berücksichtigen ist. Für die Neubauten werden nach dem vorliegenden Mobilitätskonzept keine neuen großräumigen Stellplätze bzw. Garagen vorgesehen. Angeregt durch umfangreiche Mobilitätsmaßnahmen wird der ohnehin schon hohe Wegenteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) in der zentralen Innenstadt weiter erhöht. Für Kund*Innen stehen ausreichende Parkplätze in den naheliegenden öffentlichen Parkhäusern zur Verfügung. Es ist daher im Wesentlichen nur mit Wirtschaftsverkehr zu rechnen.

Neuordnung der Verkehrsführung im Altstadtquartier

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Randbedingungen werden die folgenden Ziele und Aspekte für das Altstadtquartier Büchel besonders hervorgehoben:

- Verkehrsberuhigung im Altstadtquartier Büchel
- Förderung des Fußverkehrs
- deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Berücksichtigung der parallelen verkehrlichen Planungen im Umfeld
- angemessene Einbindung der Projekte „Haus der Neugier“ und „Wiese“ am Büchel

Dies aufnehmend wurden mit dem vorgenannten Datenmaterial verschiedene Varianten einer zukünftigen Erschließung des Quartiers untersucht:

- Varianten von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen,
- Netzdurchtrennungen für den motorisierten Verkehr an unterschiedlichen Stellen im Bereich Büchel/Nikolausstraße,
- eine geänderte Zu- und Abfahrtsregelung über den Dahmengraben sowie
- die Ausweitung der Fußgängerzonen.

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (vbG) trägt zur Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus bei, kann aber unerwünschte Durchgangsverkehre nicht unterbinden. Darüber hinaus würde der vbG in zwei Varianten eine große Anzahl zusätzlicher Verkehre insbesondere auf der Straße Büchel und für die Querung des Dahmengrabens bzw. Holzgrabens bedeuten.

In einigen Varianten ist mit unerwünschten Verkehrszunahmen im Bereich des unteren Büchels zu rechnen, ebenso wäre in verschiedenen Varianten mit einer dauerhaften Querung von Dahmengraben/Holzgraben zu rechnen.

Da die angestrebten Zielsetzungen in diesen Varianten nur partiell erreicht werden können werden diese nicht favorisiert.

Ausweitung der Fußgängerzonen

Aus Sicht der Verwaltung trägt die Einrichtung einer Fußgängerzonenregelung den Zielsetzungen umfassend Rechnung. In den Bereichen der neu einzurichtenden Fußgängerzonen soll das öffentliche Parken mit Ausnahme von expliziten Parkständen für mobilitätseingeschränkte Menschen entfallen. Liefer- und Ladezonen könnten – sofern nicht durch Ladezeiten für ganze Straßenbereiche geregelt – explizit ausgewiesen werden. Mit entsprechenden Ausnahmeregelungen können die Zufahrten für Hotels, Grundstückszufahrten, Liefer- und Ladeverkehre und Behindertenparkplätze frei gegeben werden.

Bei der Einrichtung einer durchgehenden Fußgängerzone ist zu erwarten, dass sich Durchgangsverkehre und kurze Aufenthalte deutlich, um ca. fünfzig bis sechzig Prozent, reduzieren.

Umgelegt auf die vorliegende Erhebung werden folgende Verkehrsmengen je Zweck-/Zeitcluster abgeschätzt:

- „reiner Durchgangsverkehr“: entfällt
- „Durchfahrtsverkehr mit maximal kurzem Halt“: deutliche Reduzierung
- „kurzer Aufenthalt“: deutliche Reduzierung
- „längere Aufenthalt“: wie vorher ermittelt 181 Kfz
- „Nur Ein- oder Ausfahrten“: wie vorher ermittelt 407 Kfz
- Zuzüglich neuer insbesondere Wirtschaftsverkehre aus den neuen Hochbauprojekten im Bereich Büchel

Auf Basis der vorgenannten Annahmen geht die Verwaltung von ca. 800 Kfz/Tag im Altstadtquartier Büchel aus, deren Fahrten sich auf die einzelnen Straßenzüge in unterschiedlicher Größenordnung verteilen. Die Reduzierung der Fahrten ermöglicht, dass bisherige Einbahnstraßenvorgaben angepasst und zum Teil entfallen können. Denkbar wäre u.a. die Freigabe der Einfahrt in die Minoritenstraße vom Seilgraben kommend, während eine Ausfahrt aus der Ursulinerstraße auf die Peterstraße aus Verkehrssicherheitsaspekten weiterhin nicht ermöglicht werden sollte.

Auf die Neuregelung wäre bereits frühzeitig durch eine entsprechende Beschilderung in der Peterstraße, die entsprechend durch die Reduktion der Durchgangsverkehre entlastet würde, hinzuweisen.

In Anlage 2 sind die vorgeschlagenen neu einzurichtenden Fußgängerzonen mit den angedachten Zu- und Abfahrtregelungen dargestellt.

Ergänzend ist der weitere Überarbeitungsbereich für den öffentlichen Raum um das „Haus der Neugier“ dargestellt.

Entsprechend kann der Radverkehr, wie bereits für die Minoritenstraße und Kleinkölnstraße beschlossen, dort wo möglich, im Beidrichtungsverkehr erlaubt werden.

Zur Einrichtung einer Fußgängerzone wären (in einem ersten Schritt) keine baulichen Maßnahmen notwendig. Sie könnte zunächst mittels Beschilderung eingerichtet werden. Verschiedene Straßenräume wie die Kleinkölnstraße, Ursulinerstraße, Teile der Nikolausstraße oder oberer Büchel sind bereits heute in einem baulichen Zustand, der auch als Fußgängerzone verstanden werden könnte. Für den unteren Büchel erfolgt (und später auch für Teile der Antoniusstraße) im Kontext der städtebaulichen Entwicklung ein entsprechender Ausbau, die Mefferdatisstraße wird schließlich im Zusammenhang mit dem Haus der Neugier umgestaltet. Insbesondere in der Buchkremerstraße wäre eine Umgestaltung in Folgejahren einzuplanen.

Kosten und Finanzierung

Diese Vorlage dient der Grundsatzentscheidung für die zukünftige Erschließung des Altstadtbereiches rund um den Büchel mit folgenden Straßen:

- Antoniusstraße
- Buchkremerstraße
- Büchel
- Kleinkölnstraße
- Komphausbadstraße
- Mefferdatisstraße
- Minoritenstraße
- Nikolausstraße
- Ursulinerstraße

Die Kosten für die Herstellung der möglichen Erschließungsvarianten ergeben sich insbesondere durch notwendige Beschilderungs- und markierungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum. Die genaue Ausgestaltung ist abhängig vom weiteren Planungs- und Entscheidungsprozess. Zum jetzigen Zeitpunkt entstehen keine Kosten.

Weiteres Vorgehen

Mit dieser Vorlage soll die Entscheidungsfindung für die zukünftige Verkehrserschließung des Altstadtquartiers Büchel gestartet werden. Die Verwaltung stellt den Konzeptansatz „Fußgängerzone“ als aus Ihrer Sicht zielführendsten Ansatz zur weiteren Diskussion. Auf Basis der Beschlusslage und den aus der politischen Diskussion resultierenden Anregungen soll als nächster Schritt eine Bürgerbeteiligung stattfinden. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses werden für die Einholung eines Umsetzungsbeschlusses aufbereitet.

Auf dieser Grundlage würde dann ein entsprechendes Teileinziehungsverfahren initiiert, das wiederum die Grundlage für die notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen wäre. Erst danach wäre mit einer Umsetzung der Einrichtung des Fußgängerzonenkonzeptes zu rechnen.

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1 Übersichtskarte (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 Vorzugsvariante (öffentlich)