

Vorlagennummer: FB 68/0212/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 07.05.2025

Roermonder Straße (Ponttor bis Kohlscheider Straße) Neuplanung im Zug des Fernwärmeausbaus - Einholung Planungsauftrag

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

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
11.06.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
26.06.2025	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	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Gesambedarf (alt)	Gesam- 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	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er 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):

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

Mithilfe dieser Maßnahme (Busbeschleunigung, Separierung Radverkehr) soll der Umstieg vom Individuellen Kfz auf den öffentlichen Nahverkehr bzw. das Rad erleichtert werden. Die Grünräume sollen im Sinne der Klimafolgenanpassung im Vergleich zum Bestand stark intensiviert werden (Verschattung, Vernetzung von Grünräumen). Messbar in t CO₂-Einsparung ist diese Planung zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht.

Erläuterungen:

1.

2. Anlass

Der Fernwärmeausbau in Aachen hat derzeit hohe Priorität und bietet die Möglichkeit die Straßenquerschnitte und Verkehrsführungen in den von den zukünftigen Trassen betroffenen Straßenräumen neu zu überdenken. Eine in der Roermonder Straße geplante Trasse bindet die Aachener Innenstadt an das Nahwärmenetz Schloss Rahe an (vgl. Vorlage FB 68/0091/WP18). Die Planung durch die Regionetz erfolgt in Bauabschnitten. Es bietet sich im Sinne einer integralen Planung an, auch den stark erneuerungsbedürftigen Kanal zu sanieren sowie weitere Versorgungsleitungen zu erneuern. Die daraus resultierenden, umfangreichen Tiefbauarbeiten können dazu genutzt werden, die Straßen im Sinne der Mobilitätswende, aber unter Beachtung der Belange aller Verkehrsarten und der sich verändernden Anforderungen an den Straßenraum, neu zu planen.

Die städtische Planung für den Abschnitt Pontdriesch-Ponttor der Fernwärmetrasse Schloss Rahe ist fortgeschritten und die Baumaßnahmen der Regionetz haben begonnen. Die Planung für den nächsten Abschnitt der Fernwärmetrasse, Ponttor – Kohlscheider Straße (s. **Anlage 1 – Übersicht**), ist aktuell priorisiert. Der Baubeginn für diesen Abschnitt ist bei der Regionetz derzeit für 2027 angesetzt, nach Abschluss der Maßnahme Pontdriesch-Ponttor.

3. Bestandssituation und Anforderungen

Auf der Roermonder Straße im Abschnitt Rütcher Straße bis Kohlscheider Straße wird derzeit der gesamte Fahrverkehr (Bus, Motorisierter Individualverkehr (MIV), Fahrrad) im Mischverkehr auf jeweils zwei Fahrstreifen stadtein- und stadtauswärts geführt. Im Abschnitt Ponttor bis Rütcher Straße ist die Fahrbahn verengt, sodass der Verkehr stadteinwärts über eine überbreite Spur in den Aufstellbereich des Knotens eingeleitet wird. Kurz vor dem Knoten Ponttor (stadteinwärts) entwickelt sich ein Bussonderfahrstreifen und ein Schutzstreifen für den Radverkehr.

Die Querschnittsbreite (Haus zu Haus) beträgt auf der Strecke weitgehend 25,30 m. Darin sind vier Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, ein Grünstreifen mit Bäumen in Mittellage, beidseitig baulich angelegte Längsparkstreifen und Gehwege enthalten. (s. **Anlage 2 – Bestandssituation**).

2.1 Bedeutung

Bedeutung und straßenräumliche Wahrnehmung

Die Roermonder Straße ist, von Norden kommend, das Einfalltor in die Stadt. Auf Höhe der Kohlscheider Straße beginnt das Stadtgebiet mit anliegenden Funktionen verschiedener Art. Der Verkehr auf der Roermonder Straße besteht aus Durchfahrts-, aber auch aus Quell- und

Zielverkehren. Unterschiedliche Gebäudestrukturen mit unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum prägen das Straßenbild. Die derzeitige Straßenraumaufteilung vermittelt kaum den Beginn eines Stadtgebiets mit nicht unerheblichem Wohnanteil, sondern vielmehr den Charakter einer Durchfahrtsstraße.

- Es ist das Ziel, eine Alleenstruktur als unterstützendes Element für die Kennzeichnung eines urbanen Bereichs einzusetzen und diesen als solchen erkennbar zu machen.

Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit

Es gibt derzeit auf der Roermonder Straße keine Aufenthaltsflächen für Anwohner*innen. Vereinzelt Geschäfte wechseln sich mit Wohnen und großformatigeren Funktionen (Bundesagentur für Arbeit, div. Tankstellen usw.) ab.

- Es ist das Ziel, die Erreichbarkeit für die angesteuerten Funktionen sowohl auf der Roermonder Straße, wie auch in anliegenden Straßen zu gewährleisten. Je nach Streckenabschnitt sind die Anforderungen unterschiedlich und müssen entsprechend erhoben werden. Es ist gewünscht, die Roermonder Straße als städtischen Raum aufzuwerten (s. o. unter Grünstruktur) und sie für den Ziel-Fußverkehr sowie Anwohner*innen qualitätsvoller zu gestalten.

2.2 Umwelt und Klimaanpassung

Straßenbegleitgrün und Klimaanpassung

Der zu beplanende Bereich liegt im stadtklimatisch und lufthygienischen Mehrfachbelastungsbereich (teilweise im Schutzbereich Stadtklima gemäß FNP, angrenzend an den Schutzbereich Belüftungsbahn Stadtklima). In diesem Bereich herrscht gemäß des Freiraumkonzeptes "Grüne Krone" ein erhebliches Defizit an öffentlichen oder teilöffentlichen Grünstrukturen. Gemäß des 2019 beschlossenen Konzepts (FB36/0317/WP17) ist die Roermonder Straße eines der Bänder, das als Allee ausgebaut und mit Baumstandorten ergänzt werden soll. Damit die Bäume Raum für ihre Kronenentfaltung haben, ist ein Mindestabstand von 5 m zur Hausfassade notwendig.

Die Roermonder Straße ist ebenfalls im Aachener Klimafolgeanpassungskonzept (2020) als Belastungsschwerpunkt ausgewiesen, für den eine Begrünung und Verschattung (für Hitzevorsorge) des Straßenraums als erforderliche Maßnahme benannt wird. Hierzu leistet eine Entsiegelung durch größere Baumscheiben und Grünstreifen einen Beitrag zur Starkregenvorsorge.

Das Vitalitätsbild der in Mittellage stehenden Bäume entspricht nicht dem gesunder Bäume in gleichem Alter, was durch die vorhandenen, unterirdischen Standortbedingungen zu erklären ist. Im Zuge einer Neuplanung ist es nach Feststellung des Fachbereichs Umwelt gerechtfertigt, die mittige Reihe durch zwei Reihen mit geeigneten neuen Standorten zu ersetzen.

Lärm

Im Rahmen des fortgeschriebenen Lärmaktionsplans (2024) ist für die Roermonder Straße bei einer Neuplanung die Lärmschutzstrategie zu integrieren und durch Verlegung der Emissionsbänder die Lärmbelastung zu senken.

- Es ist demnach das Ziel, die einreihige, mittig liegende Baumachse durch weitgehend durchgängig gesetzte, größer wachsende Bäume an beiden Straßenseiten in Form einer Allee zu ersetzen. Die Durchgängigkeit der Alleenstruktur ist lokalklimatisch relevant. Alle hier vorgestellten Konzepte gehen von Baumpflanzungen in Alleenform aus, die den erforderlichen Abstand von mind. 5 m zur Hauswand aufweisen. Auf diese Weise kann die Anzahl der Bäume von einer einreihigen Bepflanzung in Mittellage zur beidseitigen Alleepflanzung voraussichtlich nahezu verdoppelt werden.

2.3 Verkehr

Kfz-Verkehr

Die Roermonder Straße ist eine Hauptverkehrsstraße nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 06) für den Kfz-Verkehr. Entsprechend der stadtweiten Entwicklung zurückgehender Kfz-Verkehrsmengen u.a. im Zuge der Corona-Pandemie (vgl. Vorlage FB 61/0464/WP18), wäre auch für die Roermonder Straße ein Rückgang der Verkehrsmengen denkbar. Aktuelle Zählungen zeigen ein heterogenes Bild. Bei einer Zählung an der Einmündung Roermonder Straße/ Kühlwetterstraße ging die Verkehrsbelastung auf der Roermonder Straße im Vergleich vom 21.06.2018 zum 19.09.2024 um etwa 30 % zurück. Diese Zählung fand noch während der Bauarbeiten zum Ersatzneubau der Brücke Turmstraße statt. Dagegen ist die Verkehrsbelastung im Querschnitt der Roermonder Straße an den Knoten Ponttor und Rüscher Straße unverändert geblieben. Beide Zählungen fanden nach der Öffnung der Brücke Turmstraße statt.

Die Abwicklung der vorhandenen Kfz-Verkehrsmengen sind auf der Strecke (Geradeausverkehr) grundsätzlich über einen Fahrstreifen pro Richtung möglich. Dies haben Verkehrszählungen und -beobachtungen ergeben.

- Da für den Kfz-Verkehr ein durchgehend vierstreifiger Ausbau nicht benötigt wird, können die dadurch gewonnenen Flächen neu verteilt werden, wobei die Knoten dabei im Detail betrachtet werden müssen.

Busverkehr

Die Roermonder Straße ist eine Hauptachse für den Linienverkehr in Aachen, sowie ein regionaler Hauptkorridor für den ÖPNV (vgl. Beschlüsse der Starken Achsen in NEMORA – Vorlage FB 68/0011/WP18 & FB 68/0189/WP18). Der Busverkehr ist so getaktet, dass zwischen den Haltestellen Ponttor und Berensberger Straße in beide Richtungen alle 7,5 Minuten ein Bus verkehrt („City-Takt“), wobei nicht ausgeschlossen ist, dass diese Taktung zukünftig weiter intensiviert wird.

Im Konzept der Starken Achsen des Netzwerke Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) ist die Roermonder Straße als Hauptkorridor für die ÖPNV-Erschließung Herzogenrath/Heerlen – Aachen qualifiziert. Für eine beabsichtigte deutliche Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modalsplit ist der entsprechend qualifizierte Ausbau der Roermonder Straße wesentlich.

Die Haltestellen für den Busverkehr sind im Bestand als Haltebuchten angelegt. Der Bus fährt auf dem gesamten zu beplanenden Abschnitt bisher im Mischverkehr, mit Ausnahme im Zulauf auf den Knoten Ponttor stadteinwärts. Durch den vierstreifigen Ausbau der Fahrbahn entstehen für den Busverkehr im Regelfall keine Zeitverluste. Allerdings behindern Liefer- und Ladevorgänge auf dem rechten Fahrstreifen, Ein- und Ausparkvorgänge sowie ein gelegentlicher Rückstau der Tankstelle den Busverkehr. Beobachtungen (auch von Fahrstreifensperrungen aufgrund von Baustellen) haben also gezeigt, dass eine Reduzierung auf einen nutzbaren Fahrstreifen (je Richtung) zu erheblichen Verzögerungen für die Busse führt.

- ➔ Es ist im Sinne der Planung, für den Busverkehr einen reibungslosen, nicht an das Kfz-Verkehrsaufkommen gebundenen Verkehrsfluss zu ermöglichen. Dies kann z.B. durch Busspuren, signaltechnische Bevorrechtigung, Fahrbahnrandhaltestellen und Überlagehaltestellen erreicht werden.

Radverkehr

Die Roermonder Straße ist im Radhauptnetz als „duale Ergänzungsrouten“ eingestuft. Parallel zur Roermonder Straße verläuft über die Henricistraße im Nebenstraßennetz eine Radhauptverbindung, für die im Zielnetz eine attraktive Route mit gleicher Verbindungsfunktion vorgesehen ist. Eine Ertüchtigung dieser Achse wird angestrebt. Weiterhin ist mittelfristig der Ausbau des Radschnellweges 4 „Euregio“ zu erwarten, der für den fahrradbezogenen Pendlerverkehr ebenfalls zur Verfügung stehen wird. Aufgrund der Existenz eines (perspektivisch) attraktiven „Routenzwillings“ sollten auf der Roermonder Straße im hier betrachteten Abschnitt vor allem Radfahrende im Quell- und Zielverkehr und geübte Radfahrende an Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt werden. Aufgrund der Erschließungsbedeutung (auch für den Radverkehr) und der hohen Kfz-Verkehrsmenge ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr jedoch nicht zielführend.

- ➔ Es ist nach Möglichkeit eine separierte Führung des Radverkehrs anzustreben.

Fußverkehr

In den Seitenräumen findet derzeit überwiegend Quell- und Zielverkehr statt. Die Gehwege messen im Bestand eine Breite von 2,2 m und entsprechen somit nicht mehr den in den aktuellen Planungsrichtlinien geforderten Mindestmaßen.

- ➔ Eine Verbreiterung der Fußwege ist anzustreben.

Parken, Liefern und Laden

Kfz-Parken findet derzeit beidseitig auf baulich angelegten Längsparkstreifen statt (48 stadtauswärts, 39 stadteinwärts im Abschnitt Rütcher Straße bis Kohlscheider Straße).

Beobachtungen haben gezeigt, dass für Liefer- und Ladevorgänge die jeweils rechte Fahrspur genutzt wird, was zu Behinderungen im Verkehrsfluss führt.

- Eine Reduktion der Parkstände ist notwendig, um den Flächenansprüchen des fließenden Linien-, sonstigen Kfz-, des Radverkehrs und der Baumallee gerecht zu werden. Die Verortung der Parkplätze soll bedarfsgerecht erfolgen, sodass nach Möglichkeit kurze Wege für den Quell- und Zielverkehr entstehen. Das Angebot an Liefer- und Lademöglichkeiten für Privatpersonen und gewerblichen Verkehr ist nach Bedarf und Möglichkeit auszuweiten.

4. Drei Planungsansätze mit unterschiedlichen Schwerpunkten

Es wurden drei Planungsansätze erarbeitet, welche die o.g. Belange in unterschiedlichem Fokus berücksichtigen. Die Anlage beidseitiger Baumreihen stellt hierbei eine gesetzte Rahmenbedingung dar und wurde in allen Konzepten berücksichtigt.

a) Fokus Bus - Separierung des ÖPNV (s. **Anlage 3 – Fokus Bus**)

Kurzbeschreibung:

- Bussonderfahrstreifen in Mittellage, wo möglich
- Ein Fahrstreifen pro Richtung für MIV, an Knotenpunkten nach Bedarf erweitert
- Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen mit minimalen Breiten
- Baumreihen beidseitig bzw. Allee mit ca. 5 m Abstand zu den Hausfassaden, unterbrochen an Knotenpunkten und Haltestellen
- Linksabbiegen stadtauswärts - außer am Knoten Kühlwetterstraße aufgrund der Busverkehrsführung in Mittellage - nicht mehr möglich
- Querung für Fuß- und Radverkehr dadurch ebenfalls eingeschränkt.
- Parken (mit Sicherheitstrennstreifen zum angrenzenden Radweg) nur noch einseitig möglich

Bei dieser Variante wird eine Trennung des Busverkehrs vom MIV angestrebt, um damit eine höchstmögliche Zuverlässigkeit und Beschleunigung für den Busverkehr zu gewährleisten. Für die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sind nur reduzierte Breitenmaße möglich. Durch die Einstreifigkeit und die notwendige Unterbindung von Abbiegebeziehungen kommt es für den MIV zu Einschränkungen.

b) Status Quo optimiert - ÖPNV im Mischverkehr (s. **Anlage 4 – Status Quo optimiert**)

Kurzbeschreibung:

- Bus und MIV werden im Mischverkehr geführt. Bushaldebuchten werden, wo sinnvoll, durch Fahrbahnrandhaltestellen ersetzt und der Busverkehr dadurch beschleunigt.
- Weiterhin zwei Fahrstreifen pro Richtung für den Kfz-Verkehr, Abbiegebeziehungen nicht eingeschränkt.
- Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen mit schmalen Breiten
- Baumreihen beidseitig bzw. Allee mit 5 – 5,7 m Abstand zu den Hausfassaden unterbrochen an den Knotenpunkten
- Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr bleiben erhalten
- Parken (mit Sicherheitstrennstreifen zum angrenzenden Radweg) nur einseitig möglich

Bei dieser Variante bleibt die ursprüngliche Führung für den motorisierten Verkehr erhalten. Der Busverkehr ist auf dem gesamten Streckenverlauf vom Verkehrsfluss des MIV abhängig. Durch die Anlage von Fahrbahnrandhaltestellen kann die An- und Abfahrt gegenüber dem Bestand erleichtert werden. Für die Anlage von den Fuß- und Radverkehr sind nur (leicht) reduzierte Breitenmaße möglich.

c) Umwelt Pro – bedarfsbezogene Bussonderfahrstreifen (s. **Anlage 5 – Umwelt Pro**)

Kurzbeschreibung:

- Bedarfsbezogene abschnittsweise Anlage von Bussonderfahrstreifen in Seitenlage
- Stadteinwärts größtenteils ein Fahrstreifen pro Richtung auf der Strecke für den MIV, an Knotenpunkten nach Bedarf abschnittsweise erweitert
- Baumreihen beidseitig bzw. Allee mit 5-6 m Abstand zu den Hausfassaden, unterbrochen an Knotenpunkten
- Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen nach Möglichkeit mit Regelbreiten, bei erforderlichen zwei Fahrstreifen pro Richtung ggfs. Reduzierung der Breiten erforderlich
- Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr bleiben weitgehend erhalten
- Parken innerhalb von Multifunktionsstreifen in Teilen beidseitig möglich, in Teilen reduziert auf eine Seite (stadtauswärts)

Bei dieser Variante werden Busverkehr und MIV bedarfsorientiert nach Möglichkeit getrennt geführt. Auf der Strecke steht dem Kfz-Verkehr in der Regel nur noch ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung. Je nach Erforderlichkeit kann an Knotenpunkten ein zusätzlicher Fahrstreifen vorgesehen werden. Abschnittsweise kann so die neu gewonnene Fläche zugunsten von Straßengrün, Rad- und Fußverkehr verteilt werden und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums beitragen. In Anlage 3 ist beispielhaft eine Führungsalternative dargestellt, die einen möglichst durchgehenden Bussonderstreifen stadtauswärts vorsieht. Es ist Teil des Planungsansatzes, zu prüfen, ob ein Bussonderstreifen stadteinwärts zu bevorzugen und mit welchen Konsequenzen dies umsetzbar wäre.

5. Empfehlung und weiteres Vorgehen

Die vorgestellten Konzepte a) bis c) stellen Planungsansätze dar, die sich gegenseitig nicht ausschließen und ggf. kombinierbar sind. Der zu planende Abschnitt ist ca. 900 m lang und hat je nach Abschnitt unterschiedliche Anforderungen und Möglichkeiten. Im Rahmen einer Bürger*innenbeteiligung sollen diese Ansätze diskutiert und die Eingaben dazu genutzt werden, die Planung zielgerichtet fortzuführen. Vorbehaltlich der Zustimmung der Politik plant die Verwaltung daher die Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung im Herbst 2025. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Vorlage zur Einholung des Planungsbeschlusses ein.

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1 - Übersicht (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 - Bestandssituation (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 - a) Fokus Bus (öffentlich)
- 4 - Anlage 4 - b) Status Quo optimiert (öffentlich)
- 5 - Anlage 5 - c) Umwelt Pro (öffentlich)