

Vorlagennummer: FB 61/1084/WP18
 Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
 Datum: 22.05.2025

Aachener Bäche sichtbar und erlebbar machen

Hier: Entscheidung zur Führung in der Innenstadt nach eingehender Untersuchung der Varianten Kleinmarschierstraße und Hartmannstraße

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung
Beteiligte Dienststellen: FB 68 - Mobilität und Verkehr
 FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt
Verfasst von: DEZ III, FB 61/500
Ziele: nicht eindeutige Klimarelevanz

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
26.06.2025	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung
01.07.2025	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung
02.07.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
03.07.2025	Planungsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Planungsausschuss die Verwaltung mit der Weiterführung der Planung in der Hartmannstraße zu beauftragen.

Der **Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Planungsausschuss die Verwaltung mit der Weiterführung der Planung in der Hartmannstraße zu beauftragen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Planungsausschuss die Verwaltung mit der Weiterführung der Planung in der Hartmannstraße zu beauftragen.

Der **Planungsausschuss** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung die Planung in der Hartmannstraße weiterzuführen.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
	X		

5-120102-900-10200-300-2 Bäche sichtbar machen (Fortf. Kapuziner)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2025	Fortgeschrieben er Ansatz 2025	Ansatz 2026 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2026 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	300.000	300.000	300.000	300.000	0	0
Ergebnis	300.000	300.000	300.000	300.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2025	Fortgeschrieben er Ansatz 2025	Ansatz 2026 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2026 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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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

Die Maßnahmen werden Neu- und Umbauten umfassen. Teilziel der Planung im Sinne des Leitkonzeptes „Aachener Bäche sichtbar machen“ ist es, mit Sichtbarmachung des Bachwassers in teils offener Führung eine mikroklimatische Verbesserung in der Aachener Innenstadt zu erwirken und die Aufenthaltsqualität zu stärken. Die vorhandenen Bäume und Grünstrukturen werden berücksichtigt und in künftige Planungen miteinbezogen bzw. sollen nach Möglichkeit verbessert bzw. erweitert werden.

Erläuterungen:

Anlass

Voraussichtlich im Jahr 2028 wird das Wasser des Paubachs sichtbar durch die Klappergasse und die Rennbahn zum Fischmarkt geführt werden. Die Umgestaltung dieser Straßenräume samt Nebenanlagen wurde mit dem Planungsbeschluss im Mobilitätsausschuss vom 11. Mai 2023 angestoßen (Vorlage FB 61/0645/WP18) (85% Förderung aus Mitteln des Klima- und Transformationsfond).

Das Bachwasser wird hierbei der Paubach-Druckleitung in der Bendelstraße entnommen, die aktuell auch einige der Aachener Stadtbrunnen versorgt. Das entnommene Bachwasser muss aus wasserrechtlichen Gründen wieder einem natürlichen Gewässer zugeführt werden und soll somit am Kapuzinergraben oder am Friedrich-Wilhelm-Platz wieder in den vorhandenen Paubachkanal eingeleitet werden.

Die Führung des Wassers durch die Innenstadt wurde zuerst am 8. Dezember 2022 im Planungsausschuss beraten (FB 61/0515/WP18). Die Verwaltung wurde beauftragt, im Zusammenhang mit der Planung des Paubachgerinnes in Klappergasse und Rennbahn die weitere Führung über Schmied- und Kleinmarschierstraße bis zum Kapuzinergraben planerisch zu vertiefen. Ein wesentliches Argument für diese Entscheidung war es, die Option für die offene Führung am Kapuzinergraben zu erhalten.

Die planerische Weiterentwicklung der Projekte Theaterplatz und Kapuzinergraben in den folgenden 15 Monaten machte unter anderem deutlich, dass die vielfältigen verkehrlichen Anforderungen an den Kapuzinergraben die zuerst gewünschte Integration eines Wasserlaufs insbesondere mit den erhofften Effekten für Aufenthalts- und Erlebnisqualität nicht ohne weiteres zulassen. Folgerichtig wurde die Verwaltung im Mobilitätsausschuss am 25. Januar 2024 (Vorlage FB 61/0802/WP18) mit der weiteren Prüfung eines Straßenquerschnitts ohne Wasserlauf beauftragt. Auch die Planung des Theaterplatzes sieht - anders als zum damaligen Beschluss zur Gerinneführung über Kleinmarschierstraße und Kapuzinergraben angenommen oder gewünscht - keine Nutzung des Bachwassers als gestalterisches – oder klimareferenziertes Element vor.

Aufgrund der oben genannten Entwicklungen wurde am 20. Juni 2024 im Planungsausschuss beschlossen (Vorlage FB61/0919/WP18) die Führung durch die Schmiedstraße, über den Münsterplatz und weiter durch die Hartmannstraße bis zum Friedrich-Wilhelm-Platz wieder in den Untersuchungen zu berücksichtigen und die Varianten der Führung – Fischmarkt-Schmiedstraße-Kleinmarschierstraße und Fischmarkt-Schmiedstraße-Münsterplatz-Hartmannstraße vergleichend gegenüber zu stellen.

In dieser Vorlage werden die Untersuchungsergebnisse vorgestellt und eine Empfehlung für das weitere Vorgehen ausgesprochen.

Herangehensweise

Die vorliegende, grobe Vorplanung ist als Weiterentwicklung der Vorschläge zur Lage der Rinne aus der Vorlage **FB 61/0515/WP18**, „Bachoffenlegung in der Innenstadt - hier: Variantenentscheidung Gerinneführung Paubach vom Fischmarkt bis Theaterplatz/ Kapuzinergraben“ zu verstehen (Oktober

2022). Die städtebaulichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen sowie deren erwartete bzw. gewünschte Entwicklung in den Teilräumen haben dabei maßgeblichen Einfluss auf die Planung und schließlich auf die Eignung des Raumes für die Integration eines Wasserlaufs und den damit verbundenen gewünschten Effekten auf den Stadtraum.

Zu den Rahmenbedingungen zählen unter anderem:

- Stadtgeschichte
- Verkehrliche Einordnung
- Verkehrsentwicklungskonzepte
- Folgen des Klimawandels
- Sanierungsbedarfe in Verkehrs- und Grünflächen
- Sanierung und Ergänzung von Versorgungsleitungen
- Belange der Bau- und Bodendenkmalpflege
- Belange des Urheberrechts (Gestaltung Elisengarten)
- Vorbeugender Brandschutz
- Stimmen aus Politik und Bürgerschaft

Die einzelnen Themen werden je nach Relevanz für den Betrachtungsraum in der Vorlage beschrieben.

Zu den gewünschten Effekten gehören u.a.

- die Anpassung der Stadträume an die Folgen des Klimawandels
- die Darstellung von Stadtgeschichtlichen Zusammenhängen
- die Erhöhung der Aufenthalts- Spiel- und Erlebnisqualität
- die Schaffung von Synergien verschiedener Belange der Stadtentwicklung bzw. des Straßen- und Leitungsbaus.

Die Räume Fischmarkt und Schmiedstraße sind Bestandteil beider Varianten und werden in der Analyse daher nicht betrachtet. Die Lagepläne in der Anlage zeigen die Varianten im Maßstab 1:250. Die Erreichung der benannten gewünschten Effekte führt direkt zur abschließenden Bewertung der Varianten. Ziel der Neubetrachtung ist es zu einer fundierten Entscheidung für die Führung des Bachwassers durch die Innenstadt zu gelangen.

1.0. Integration eines Wasserlaufs in der Kleinmarschierstraße

1.1. Rahmenbedingungen

Im Folgenden werden die in der Kleinmarschierstraße vorgefundenen Rahmenbedingungen themenbezogen erläutert.

1.1.1. Stadtgeschichte

Die Kleinmarschierstraße ist eine der ältesten Straßen Aachens und liegt im südwestlichen Teil der historischen Altstadt. Ihre Geschichte reicht bis ins Mittelalter zurück, als sie Teil eines dichten

Straßennetzes war, das das wirtschaftliche und soziale Leben Aachens prägte. Der Name der Straße leitet sich vermutlich vom angrenzenden Stadtmarschierort ab, einem Teil der äußeren Stadtbefestigung, das im 13. Jahrhundert errichtet wurde. Die Straße lag im Einflussbereich des ehemaligen Franziskanerklosters, das sich im 13. Jahrhundert unweit der Straße niederließ und das Stadtbild mitprägte.

Im 17. und 18. Jahrhundert entwickelte sich die Kleinmarschierstraße zu einem Wohn- und Handwerksviertel mit enger Bebauung. Besonders in der Zeit des Aachener Woll- und Tuchhandels war die Umgebung ein bedeutender Standort für Färbereien und kleinere Werkstätten. Die enge Straßenführung und die dichte Bebauung spiegelten den Charakter eines handwerklich geprägten Viertels wider.

Im 19. Jahrhundert kam es zu ersten städtebaulichen Umgestaltungen, insbesondere im Zuge der Industrialisierung, die auch in Aachen für eine zunehmende bauliche Verdichtung sorgte. Zahlreiche ältere Gebäude wurden in dieser Zeit durch mehrstöckige Wohnhäuser ersetzt. Im Zweiten Weltkrieg erlitt die Kleinmarschierstraße schwere Zerstörungen, wie weite Teile der Aachener Innenstadt. In der Nachkriegszeit wurde die Straße teils modern, teils historisierend wiederaufgebaut. Die Straße erhielt einen neuen breiteren Querschnitt und wurde neu hergestellt. Heute finden sich dort eine Mischung aus Wohnhäusern, kleinen Geschäften und Dienstleistungsbetrieben. Trotz der Modernisierung bewahrt die Straße durch ihre Lage und bauliche Struktur ein Stück Altstadtatmosphäre. Auch archäologische Funde im Bereich der Kleinmarschierstraße zeugen von ihrer langen Besiedlungsgeschichte.

Die Kleinmarschierstraße gehört heute zum Randbereich der Fußgängerzone und verbindet historische Stadtteile mit modernen Nutzungsformen. Sie bleibt ein anschauliches Beispiel für die städtische Entwicklung Aachens von der mittelalterlichen Stadtmauer bis zur gegenwärtigen Innenstadtstruktur.

Historisch verlief der künstlich angelegte Bach *Pau* (auch *Paubach* genannt) durch die Aachener Innenstadt und diente der Wasserversorgung sowie dem Antrieb von Mühlen. Im Bereich der heutigen Elisabethstraße wurde der Bach aufgeteilt: Ein Teil floss zum Marschiermitteltor, um den Stadtgraben zu füllen, während ein anderer Teil kanalisiert weitergeleitet wurde. Diese Kanäle verliefen teilweise offen, wurden zunehmend jedoch mit Steinplatten abgedeckt. Solche Sandsteinplatten wurden 2005 u.a. bei Grabungsarbeiten in der Rennbahn entdeckt und sind heute sichtbar in die Pflasterung des Bürgersteigs integriert.

1.1.2. Verkehrliche Einordnung

Die Kleinmarschierstraße liegt in einer Tempo 30-Zone (250 m lang, von Kapuzinergraben bis Beginn Schmiedstraße) und wird ausschließlich von Kfz-Quell- und Zielverkehren zu den anliegenden Geschäften und den Parkhäusern befahren (s. Konzept Innenstadtmobilität). Radverkehren ist die Durchfahrt weiter in Richtung Schmiedstraße gewährt. Die Lieferverkehre gelangen über die Kleinmarschierstraße zur Schmiedstraße, zum Fischmarkt und zur Johannes-Paul-II-Straße (Ladezeiten werktags 6-12 und 18:30-21 Uhr). Derzeit wechseln sich Anwohnerparken mit Bäumen in Form von Haltebuchten ab. Im Seitenraum befinden sich 24 öffentliche Parkstände, 2 Behinderten-Stellplätze und 1 Platz für Lieferräder und Laden im eingeschränkten Halteverbot (Höhe Haus-Nr. 17-27). Zurzeit werden drei der 24 Plätze für Außengastronomie genutzt. Ein großer Bereich im

eingeschränkten Halteverbot am Fahrbahnrand (zusätzliche Möglichkeit für Liefern und Laden) mit einer Länge von ca. 40m befindet sich auf der Ostseite zwischen Graben und Elisabethstraße. 34 Stellplätze für Fahrräder sind im Seitenraum und in zur Fahrbahn ebenerdigen Haltebuchten vorhanden. Nahe der Einmündung Prinzenhofstraße befindet sich eine Velocity-Station sowie ein Angebot zum Abstellen von Motorrädern. Der Straßenquerschnitt teilt sich auf in Gehwege mit einer Breite von mindestens 3m, Haltebuchten mit einer Breite von 1.80m und eine Fahrbahn mit einer Breite von 6m (durchgehend mind. 15.60m Gesamtbreite). Die vorhandene Kapazität für den bewegten Verkehr ist ausreichend. In Stoßzeiten kommt es aufgrund des hohen Zu- und Abflusses aus den Parkhäusern bei gleichzeitigem Liefern und Laden am Fahrbahnrand zu kurzen Standzeiten auf der Fahrbahn und vor der Ampel am Grabenring. Die Integration eines linienförmigen Bachlaufes ist vor diesem Hintergrund lediglich im Bereich der Parkstände unter Hinzunahme von Bereichen der Seitenräume, wo diese es erlauben, möglich.

1.1.3. Verkehrsentwicklungskonzepte

Der Premiumfußweg zum Ferberpark ist bisher auf der Ostseite der Straße vorgesehen. Für die Umsetzung des Konzepts muss eine durchgehende Barrierefreiheit hergestellt sowie Grünstrukturen und Sitzgelegenheiten ergänzt werden.

Für den Liefer-/Ladeverkehr u.a. am Fischmarkt ist die Kleinmarschierstraße ein wesentlicher Zubringer. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur, sowie Car- und Bikesharing Stationen im Innenstadtbereich ist angestrebt. Parkangebote für E-Scooter, Fahrräder und Liefern und Laden sollen ebenfalls erweitert werden. Die Behindertenstellplätze sollen mindestens erhalten bleiben. Es ist erkennbar, dass auf den vorhandenen Flächen für ruhenden Verkehr in der Kleinmarschierstraße die oben genannten Nutzungsansprüche, inklusive der Nachfrage zu Anwohner- und Besucherparken, nicht abgebildet werden können. Für Besucherparken stehen jetzt schon die Parkhäuser (Jesuitenstraße, Annastraße, Matthiashofstraße, Blondelstraße, Borngasse, Wirichsbongardstraße, Wespienstraße etc.) zur Verfügung. Die Parksituation für Anwohner*innen ist, wie im gesamten Innenstadtbereich, angespannt.

Die Kleinmarschierstraße hat keine übergeordnete Bedeutung im Radhauptnetz.

1.1.4. Gestaltungskonzepte

Für die Straße kann aufgrund der Lage der gestalterische Duktus des Welterbe-Areals und des Denkmalbereichs der Innenstadt herangezogen werden: Für den Straßenabschnitt der Fußgängerzone zwischen Jesuiten- und Schmiedstraße wird eine Gestaltung in Anlehnung an die Krämer- oder Johannes-Paul-II-Straße im Sinne des „Gestaltungskanons Welterbe“ vorgeschlagen, für den weiteren Verlauf bis zum Graben eine Gestaltung in Anlehnung an die Hartmannstraße (Standard entsprechend des „Gestaltungshandbuchs Innenstadt“).

1.1.5. Folgen des Klimawandels

Die Straße liegt im klimatisch mehrfach belasteten Bereich der Innenstadt (Starkregen, Hitze). Die Umsetzung von baulichen Maßnahmen der Klimaanpassung wie Entsiegelung, Baumpflanzungen, klimawandelangepasste Regenwasserbewirtschaftung (Schwammstadt-Prinzipien) wird empfohlen.

1.1.6. Sanierungsbedarfe in Verkehrs- und Grünflächen

Für die Verkehrsflächen inklusive Gehwege wird in den nächsten 10 Jahren nach heutigen Erkenntnissen keine großflächige Sanierung erforderlich. Die neun vorhandenen Linden mit einem Alter von ca. 20 Jahren und gesundem Wuchs zeigen keine Auffälligkeiten und werden turnusmäßig geprüft. Die Grünflächen unter den Bäumen sind in einem dem Pflegeaufwand entsprechenden Zustand.

1.1.7. Belange der Bau- und Bodendenkmalpflege

Da die Kleinmarschierstraße direkt an ein Bodendenkmal angrenzt, wird für eine Baumaßnahme eine bodendenkmalrechtliche Erlaubnis vom Landschaftsverband Rheinland (LVR) erforderlich. Grundlage für eine Zustimmung ist dabei das Vorliegen eines übergeordneten öffentlichen Interesses. Die Anpassung urbaner Räume an die Folgen des Klimawandels kann grundsätzlich als ein solches eingeschätzt werden. Des Weiteren sind planerische Überlegungen zu treffen, um archäologische Verdachtsflächen zu schonen.

1.1.8. Sanierung und Ergänzung von Ver- und Entsorgungsleitungen

An den Versorgungsleitungen Strom, Gas, Wasser, Kanal und Fernwärme sind zur Zeit keine Sanierungen oder ergänzende Leitungslegungen geplant.

1.1.9. Stimmen aus der Straße

Im Rahmen einer Kooperation mit der RWTH (Aachen ACademie) hat in 2024 eine spielerische städtebauliche Analyse der Innenstadt und unter anderem auch der Kleinmarschierstraße stattgefunden. Die Anwohnenden und Gewerbetreibenden aus der Kleinmarschierstraße äußerten in den durchgeführten Beteiligungsformaten und Aktionen eine Grundzufriedenheit mit der jetzigen Situation in der Straße und der Kommunikation untereinander. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes zum Beispiel durch städtische Projekte wurde positiv aufgenommen.

1.1.10. Zusammenfassung der Rahmenbedingungen

Die Kleinmarschierstraße wird heute als lebendige Geschäftsstraße mit einem vielfältigen Angebot wahrgenommen. Alle Verkehrsformen sind vorhanden und räumlich ausreichend abgebildet. Es fehlen jedoch Angebote für den konsumfreien Aufenthalt und Begrünung. Die Umsetzung der Konzepte Bachoffenlegung und Premiumfußwege sind folglich hinsichtlich der gewünschten Entwicklung der Straße zielführend und bilden Synergien aus. Besonders hervorzuheben ist der Nachweis einer historischen Führung von Bachwasser in der Straße.

1.2. Beschreibung der planerischen Überlegung (siehe Anlage 1a und 1b)

Der Planungsumgriff in der Kleinmarschierstraße erstreckt sich im vorliegenden Vorschlag auf eine Teilfläche der Straße mit einer Größe von mindestens 1800m². Besonderes Augenmerk bei der Fortführung der vorhandenen Planung galt der Entwicklung von Aufenthalts- und Erlebnisqualität sowie Aspekten der Klimaanpassung. Der Bereich zwischen Prinzenhofstraße und Schmiedstraße (Fußgängerzone) wird im Duktus der Gestaltungsstandards rund um Dom und Rathaus barrierefrei umgebaut. (Gleiches Vorgehen wird auch für die Schmiedstraße im Rahmen der Gerinneführung vorgeschlagen.) Im weiteren Verlauf der Straße wird die Rinne wo möglich auf der sonnenreicheren

Ostseite der Straße geführt. Ein räumlicher Konflikt mit der sehr beliebten Außengastronomie auf der Westseite wird vermieden. Anstelle der parkenden Fahrzeuge werden breite, an den Wasserlauf angrenzende Gehwege mit Grünflächen und an ausgewählten Stellen Gelegenheiten zum Aufenthalt angeboten. Es verbleiben lediglich Restflächen für Behinderten-Stellplätze, Liefer-/Laden, das Fahrradverleihsystem und einige Abstellanlage für Fahrräder. Die Planung kann bei diesem Vorgehen weitestgehend im Bereich der heutigen Nebenanlagen ohne einen Eingriff in die Fahrbahn umgesetzt werden. Querungen über den Wasserlauf sind in regelmäßigen Abständen angeordnet und ermöglichen weiterhin unkompliziertes Liefern und Laden.

1.3. Bewertung

Die bereits heute gut funktionierende und belebte Quartiers- und Geschäftsstraße wird zu einer Straße mit außergewöhnlichem Charakter und guter Aufenthalts- und Erlebnisqualität. Die Integration der Rinne bedeutet eine erhebliche Einschränkung der Angebote für ruhende Verkehre aller Verkehrsformen. Eine Erhöhung der Kapazitäten von Park-, Sharing- und Ladeangeboten für die verschiedenen Verkehrsmittel ist bei Integration der Rinne im öffentlichen Raum nicht möglich. Die öffentlichen Parkstände für den Kfz-Verkehr können nicht beibehalten werden. Die Auslastung der in unmittelbarer Nähe sich befindenden Parkhäuser zeigt, dass die wegfallenden Parkstände dort kompensiert werden können. Die Verkehre zum Parkhaus und die Lieferverkehre in die Innenstadt schränken die Entwicklung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität ein. Der Umgang mit dem Baumbestand wird baulich herausfordernd.

2.0. Integration eines Wasserlaufs in der Hartmannstraße

2.1. Rahmenbedingungen

Im Folgenden werden die in der Hartmannstraße vorgefundenen Rahmenbedingungen themenbezogen erläutert.

2.1.1. Stadtgeschichte

Die Hartmannstraße liegt im Zentrum von Aachen und verläuft parallel zur Kleinmarschierstraße in unmittelbarer Nähe zur historischen Innenstadt. Ihren Namen erhielt sie zu Ehren von Hermann Joseph Hartmann, einem bedeutenden Aachener Kommunalpolitiker und Beigeordneten des 19. Jahrhunderts. Die Straße entwickelte sich im Zuge der Stadterweiterung im 19. Jahrhundert, als Aachen durch das Bevölkerungswachstum und die beginnende Industrialisierung neue Wohn- und Geschäftsbereiche erschloss.

Spätestens mit dem Bau der ersten Stadtmauer im 12. Jahrhundert wurde die Hartmannstraße eine Torstraße und damit ein wichtiger Verkehrsweg bis in die Neuzeit.

Ursprünglich war das Gebiet vor allem von kleinteiliger Wohnbebauung und Handwerksbetrieben geprägt. Mit der zunehmenden Bedeutung der Adalbertstraße als Geschäftsmeile wuchs auch die Hartmannstraße zu einem urbanen Nebenzentrum heran. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde sie stärker verkehrlich erschlossen und weiter aufgewertet.

Im Zweiten Weltkrieg erlitt die Hartmannstraße – wie viele Teile Aachens – erhebliche Zerstörungen. In der Nachkriegszeit wurde sie im Stil der 1950er- und 60er-Jahre wiederaufgebaut, was sich bis

heute in der Architektur widerspiegelt. Die östliche Bebauung der Straße wurde nicht wiederaufgebaut und der Elisengarten vergrößert. In den folgenden Jahrzehnten wandelte sich die Hartmannstraße zunehmend zur Geschäfts- und Dienstleistungsstraße.

Heute prägt eine Mischung aus Einzelhandel, Gastronomie, medizinischen Einrichtungen und Wohnhäusern das Straßenbild. Ihre Lage macht sie zu einem wichtigen Verbindungselement zwischen dem ÖPNV-Knoten Eisenbrunnen und der Innenstadt. Trotz ihrer modernen Prägung bleibt sie ein Zeugnis der städtischen Entwicklung Aachens seit der Gründerzeit.

2.1.2. Verkehrliche Einordnung

Die Hartmannstraße (170m) liegt in einer Tempo 20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) und wird ausschließlich von Kfz-Quell- und Zielverkehren zu den in ihr liegenden öffentlichen Parkständen, sowie von Liefer- und Ladeverkehr befahren. Nördlich endet die Straße an der Fußgängerzone der Innenstadt als Sackgasse (Lieferrn und Laden werktags 6-12 und 18:30-21 Uhr. Die Fußverkehrsfrequenz ist sehr hoch, da die Straße unter anderem die fußläufige Verbindung zwischen dem ÖPNV-Knoten Friedrich-Wilhelm-Platz und der Fußgängerzone rund um Dom und Rathaus bildet. Die Anlieferung des Münsterplatzes und des Katschhofes im Rahmen von Großveranstaltungen erfolgt ebenfalls über die Hartmannstraße.

Auf der Westseite befinden sich abwechselnd Bäume, Parkstände (Anwohner G/L) in Senkrechtaufstellung (4,8m Länge) sowie eine eingeschränkte Halteverbotszone in Längsrichtung: 19 öffentliche Stellplätze, sechs Behinderten-Stellplätze (8-20 Uhr), zwei Parkplätze in eingeschränktem Halteverbot (8-20 Uhr). Die Gehwege in den Seitenräumen sind mind. 4m bis über 6m breit und mit 23 Bügeln bzw. 46 Fahrrad-Stellplätzen versehen. Auf der Ostseite teilt eine Hecke den 4,80m breiten Gehweg, sodass die straßenseitige Fußwegbreite noch 1,5m misst. Die Fahrbahn ist 6m breit. Die vorhandenen Gehwegbreiten können die Anforderungen aus dem Fußverkehr zeitweise nur noch bedingt erfüllen.

2.1.3. Verkehrsentwicklungskonzepte

Die Hartmannstraße ist im Radhauptnetz in der Kategorie „Verbindung“ aufgeführt. Der Radverkehr ist stark frequentiert. Der Durchgangs-Radverkehr soll zukünftig verstärkt über den Radverteillerring auf den Kapuzinergraben umgeleitet werden, sodass sich der Radverkehr in der Hartmannstraße voraussichtlich mittelfristig reduziert. Die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten sind stark frequentiert, was auf eine hohe Nachfrage an Abstellmöglichkeiten in der Nähe der Fußgängerzone schließen lässt. Es herrschen hohe Anforderungen aus dem Fußverkehr (neben dem unter Punkt 2.1.2 genannten Verbindungen herrscht auf der Hartmannstraße querender Verkehr zwischen den anliegenden Funktionen im Ensemble Hartmannstraße / Elisengarten / Ursulinerstraße).

Der Premiumfußweg zum Frankenberger Park führt über die Hartmannstraße. Alle Erfordernisse aus dem Konzept Premiumfußwege sind in der Straße weitestgehend vorhanden.

Die Hartmannstraße dient, wie bereits beschrieben, der Zufahrt für Belieferungen am Münsterplatz. Auch für behinderte bzw. geheingeschränkte Personen sind entsprechende Anlagen für den ruhenden Verkehr für eine kurze Zuwegung des Münsterplatzes wichtig.

2.1.4. Gestaltungskonzepte

Die Straße wurde im Zuge des Neubaus des Elisengartens entsprechend des Gestaltungshandbuchs Innenstadt mit hochwertigen Materialien und Ausstattungsobjekten (Oberflächen, Leuchten, Bänke, Abfallbehälter etc.) umgebaut (Baujahr 2010).

2.1.5. Folgen des Klimawandels

Die Straße liegt im klimatisch mehrfach belasteten Bereich der Innenstadt (Starkregen, Hitze). Die Umsetzung von baulichen Maßnahmen der Klimaanpassung wie Entsiegelung, Baumpflanzungen, klimawandelangepasste Regenwasserbewirtschaftung (Schwammstadt-Prinzipien) wird empfohlen. Der Grünfläche sorgt schon heute für eine merkliche Abkühlung an heißen Tagen und wird deshalb im Sommer verstärkt aufgesucht. Der hohe Nutzungsdruck wirkt sich bereits seit einigen Jahren negativ auf den Zustand der Grünflächen und die Vitalität der Bäume aus. Die Funktion des Parks als innerstädtischen Refugium an Hitzetagen wird folglich eingeschränkt und ist gefährdet. Mit zunehmender Trockenheit steht die Versorgung der Vegetation im Elisengarten mit Trinkwasser in Frage (Rationierung von Trinkwasser, Verbot der Bewässerung von Privatgärten mit Trinkwasser). Alternativen stehen zurzeit nicht zur Verfügung.

2.1.6. Sanierungsbedarfe in Verkehrs- und Grünflächen

Die Verkehrsflächen sind intakt und bedürfen keiner grundhaften Sanierung. Die Zierkirschen am westlichen Straßenrand sind vital. Die angrenzenden Grünflächen im Park (Ostseite) werden durch Überlaufen stark verdichtet. Die großen Bäume im Park nehmen so dauerhaft Schaden. Eine Umstrukturierung des flankierenden Gehweges und der Wegebeziehungen in und durch den Park mit einer anschließenden Sanierung der Grünflächen sollten in Erwägung gezogen werden, um den wertvollen alten Baumbestand zu schützen.

2.1.7. Belange des Urheberrechts

Das Urheberrecht an der Gestaltung des Parks am Elisenbrunnen liegt bei den Büro Lützwow⁷ Landschaftsarchitekten, Berlin (Planung und Bau des Parks von 2007 bis 2013) und erstreckt sich räumlich bis an die Fahrbahn der Hartmannstraße. Nach Klärung der Rahmenbedingungen mit dem Rechtsamt wurde der Kontakt zur Geschäftsleitung des Büros hergestellt. Per Video-Konferenz wurden mögliche Szenarien für eine Bachoffenlegung in der Hartmannstraße und auf dem östlichen Gehweg besprochen. Die Belange des Urheberrechts wurden geltend gemacht und dem Vorhaben einer offenen Führung von Bachwasser in Verbindung mit einem Angebot zum Aufenthalt im Bereich des östlichen Gehweges der Hartmannstraße grundsätzlich zugestimmt. Vergaberechtlich ist in der vorliegenden Situation die Beauftragung des Büros in einem Verhandlungsverfahren mit nur einem Teilnehmer möglich. Eine weitere Einbindung des Büros in den Planungsprozess zur Integration der Wasserrinne im Bereich des Gehweges (z.B. Planungsauftrag, Auftrag zur gestalterischen Oberleitung o.ä.) ist nach derzeitiger Rechtsauffassung zwingend erforderlich.

2.1.8. Belange der Bau- und Bodendenkmalpflege

Da die Hartmannstraße direkt an ein Bodendenkmal angrenzt, wird für eine Baumaßnahme eine bodendenkmalrechtliche Erlaubnis vom Landschaftsverband Rheinland (LVR) erforderlich. Grundlage für eine Zustimmung ist dabei das Vorliegen eines übergeordneten öffentlichen Interesses. Die

Anpassung urbaner Räume an die Folgen des Klimawandels kann grundsätzlich als ein solches eingeschätzt werden. Des Weiteren sind planerische Überlegungen zu treffen, um archäologische Verdachtsflächen zu schonen.

2.1.9. Sanierung und Ergänzung von Ver- und Entsorgungsleitungen

Zurzeit sind keine Bedarfe zur Erneuerung von Ver- und Entsorgungsleitungen gemeldet. Die Straße liegt im Fernwärmeausbaubereich. Im Falle von Tiefbaumaßnahmen soll daher die Legung von Fernwärme eingeplant werden.

2.1.10. Anträge aus der Politik

Im Ratsantrag der Fraktion Piraten und UWG (Zeichen: 202001-02, Datum: 23.01.2020) wird die Umnutzung der Flächen für den ruhenden Verkehr zu behindertengerechten Parkplätzen (weitgehend erfolgt), Begrünung, Aufenthalt und Fahrradparken gefordert. Auf den Antrag wird in der Beschreibung der Vorplanung weiter eingegangen.

2.1.11. Zusammenfassung der Rahmenbedingungen

Die Hartmannstraße wird im Kontext des Parks, der Nähe zur Innenstadt und des ÖPNV-Knotens sehr stark von Zufußgehenden genutzt. Der Nutzungsdruck auf den angrenzenden Park und der Wunsch nach Aufenthalt vor Ort sind sehr stark. Zu den Themen „Unterhaltung des Elisengartens“, „Schutz des Baumbestands im Elisengarten“, „Neubewertung der Flächen für den Verkehr (Ratsantrag)“ können Synergien ausgebildet werden. Das Potential in der Straße für die Ergänzung des Aufenthaltsangebot in der Innenstadt ist hoch und strategisch optimal gelegen.

2.2. Beschreibung der planerischen Überlegung

Der breite Gehweg auf der sonnigen östlichen Straßenseite bietet aufgrund der Nähe zum Park und der Lage in einem Bereich mit vergleichsweise geringer Belastung durch den motorisierten Verkehr einen guten Raum für die Integration des Wasserlaufs in verschiedenen Ausbildungen für Spiel, Erlebnis und Aufenthalt. Die Planung des Wasserlaufes kann dabei **unabhängig** von den erforderlichen und gewünschten Anpassungen an den im Norden angrenzenden Grün- und im Süden angrenzenden Verkehrsflächen durchgeführt werden (siehe Anlage 2a und 2b) oder auf die angrenzenden Flächen **erweitert** werden und so erhebliche Synergien zu Gunsten der Qualität der gesamten Straße und erforderlicher Anpassungs- und Sanierungsbedarfe entwickeln.

Die erweiterte Betrachtung bringt dabei viele Vorteile mit sich: Die Neustrukturierung des Gehwegs und der angrenzenden Flächen mit Erweiterung des Grün- und Aufenthaltsangebots kann zu einer Verringerung des Nutzungsdrucks im Park führen, das ungewünschte Überlaufen der Grünflächen reduzieren und so eine adäquate Pflege für ein hochwertiges Erscheinungsbild ermöglichen und zum Schutz des wertvollen Baumbestands beitragen. Der Ausbau des Angebots für Fahrradparken z.B. im Bereich der vorhandenen PKW-Stellplätze kann zur Verringerung der PKW-Parksuchverkehre und so zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen. Die Bereitstellung des Bachwassers für die Bewässerung des Parks als wichtige (und bisher einzige) Grünfläche in der Kernstadt scheint strategisch sinnvoll und ist technisch umsetzbar.

Die schematische Planung im Bereich des Gehweges (siehe Anlage 2a) sieht eine wechselnde Anordnung des Wasserlaufs auf dem Gehweg vor, um verschiedene Situationen um und am Wasser

zu entwickeln. Das gestalterische Element der Hecke kann weiter genutzt werden, um den Raum zu zonieren und Zufußgehende zu lenken. Auf den neuen Bänken sitzend, schweift der Blick über die Wasserrinne und den Park oder ist auf die belebten Geschäftsbereiche der Straße gerichtet. Ein spannender und in der Stadt einmaliger Kontrast.

2.2.1. Rechtliches

Der Bereich des Gehwegs ist aufgrund des Urheberrechtes zwingend vom Büro Lützwow 7, Berlin zu bearbeiten. Die Bereitschaft hierzu ist, wie bereits beschrieben, grundsätzlich vorhanden. Bei den Sanierungsmaßnahmen im Park kann die Stadt, aufgrund der zu erwartenden und bereits eingetretenen Sachschäden als Folge der jetzigen Situation, eigenständig agieren.

2.2.2. Bewertung

Die Potentiale zur Entwicklung eines klimaresilienten Stadtraums mit sehr hoher atmosphärischer Qualität sind groß, die Synergien zu weiteren akuten Aufgaben der Stadtentwicklung in diesem Raum ebenfalls. Der anstehende Planungsprozess ist komplex und ressourcenintensiv.

Um die Bachoffenlegung mit ihrem Potenzial für neue Erlebnis- und Aufenthaltsqualität in der Hartmannstraße umzusetzen, ist eine Verkehrsberuhigung und -entschleunigung sehr von Vorteil. Die Ausweisung einer Fußgängerzone zwischen Elisabeth- und Ursulinerstraße wäre hier also zielführend. Um Parksuchverkehre in dem hochwertigen Stadtraum Hartmannstraße und in der angrenzenden Elisabethstraße zu minimieren, wird in Erwägung gezogen, das Angebot an öffentlichen Parkständen für den MIV (motorisierter Individualverkehr) zu reduzieren.

3.0. Weiteres Vorgehen bei der Führung über die Hartmannstraße

Die Bereiche Fischmarkt, Schmiedstraße und Münsterplatz werden von der Stadt planerisch weiter vertieft. Es zeichnet sich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (Lieferrn und Laden, Fuß- und Radverkehr), der Außengastronomie-Flächen und der gewünschten Fokussierung des öffentlichen Raums auf den Dom eine weitgehend abgedeckte – bzw. verrohrte Führung ab.

Für die Planung des Wasserlaufs im Bereich des Parks (Gehweg) soll das Büro Lützwow 7 aus Berlin in einem Verhandlungsverfahren gewonnen werden. Ein Ingenieurbüro für Wasserbau sowie Verkehrsplanung müssen ggf. ebenfalls beauftragt oder als Subplaner beschäftigt werden. Eine Bürger*innenbeteiligung sowie die Beratung in der Politik wird dabei wie bei solchen Verfahren üblich in die Planung integriert.

Für die Flächen der Parkplätze und der Fahrbahn in der Hartmannstraße wird als erster Schritt vorgeschlagen in Kooperation mit den Anwohner*innen und Geschäftstreibenden Vorschläge für alternative Nutzungen zu erarbeiten, zu planen, zu erproben und auszuwerten. Die Ergebnisse aus diesem intensiven Beteiligungsprozess können nach Abschluss als Grundlage für eine eventuelle bauliche und/oder funktionale Anpassung des Raumes herangezogen werden. Die Entwicklung, Begleitung und Auswertung des Prozesses müssen aufgrund der nicht vorhandenen personellen Kapazitäten bei der Stadtverwaltung extern vergeben werden.

Mit einer Fertigstellung der Maßnahme wird Anfang 2029 gerechnet.

4.0. Bewertung der Vorplanungen

Um eine möglichst objektive und transparente Einschätzung zur übergreifenden Qualität der Varianten zu erhalten, wurden die bereits weiter oben genannten gewünschten Effekte der Planung benannt und mit einem Gewichtungsfaktor (Priorität) hinterlegt:

- Stadtgeschichte darstellen, 10%
- Anpassung an den Klimawandel, 30%
- Aufenthalts-, Spiel- und Erlebnisqualität, 30%
- Synergien, 30%

Wie gut die gewünschten Effekte in der jeweiligen Straße erreicht werden können, wird mit Punkten von 1 (schlecht) bis 5 (sehr gut) bewertet. Die Variante mit der höheren Punktzahl wird favorisiert. In diesem Fall die Hartmannstraße. Die maximale Punktzahl beträgt 5.

		Kleinmarschierstraße		Hartmannstraße	
Gewünschte Effekte	Faktor	Punkte	Ergebnis	Punkte	Ergebnis
Stadtgeschichte darstellen	10%	5	0,5	1	0,1
Anpassung an den Klimawandel	30%	2	0,6	3	0,9
Aufenthalts-, Spiel- und Erlebnisqualität	30%	2	0,6	5	1,5
Synergien	30%	2	0,6	4	1,2
Summe			2,3		3,7

Während die Führung in der Kleinmarschierstraße primär auf die Darstellung stadtgeschichtlicher Zusammenhänge abzielt und die Straße weiterhin viele verkehrlichen Funktionen erbringen muss, kann die Führung in der Hartmannstraße mit den Potentialen im Bereich der Synergien und der Aufenthalts-, Spiel-, und Erlebnisqualität punkten. Die Entwicklung am Lindenplatz, wo die Bachrinne zum Spielplatz erweitert worden ist, zeigt auf welche atmosphärische Qualität das Wasser in verkehrsfreien, oder verkehrsberuhigten Zonen entfalten kann. Das Projekt „Aachener Bäche sichtbar und erlebbar machen“ soll künftig stärker auf diese Ziele ausgerichtet werden. Bei der Bewertung wurde davon ausgegangen, dass die Potentiale hinsichtlich der Synergien und Klimaanpassung wie Verkehrsberuhigung, Teilsanierung des Parks, Weiterentwicklung des Bewässerungskonzeptes, Ausbau des Aufenthaltsangebots, Ergänzen von Grünstrukturen) in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

5.0. Zeitschiene

Das laufende Projekt „Bachwasser sichtbar machen in Klappergasse und Rennbahn“ muss aufgrund des Förderzeitraums bis Ende 2027 baulich fertiggestellt sein. Im Frühling 2028 könnte in diesen

Räumen also nach einer kurzen Unterbrechung von ca. 200 Jahren wieder Bachwasser fließen. Die weitere Führung durch die Innenstadt und entlang der Hartmannstraße kann nach jetzigen Erkenntnissen und vor dem Hintergrund der geschilderten Rahmenbedingungen im Jahr 2029 fertiggestellt werden. (Die Zeitschiene wird mit Fortführung der Planung konkretisiert). In den Jahren 2028 und ggf. teilweise 2029 muss das in der Klappergasse entnommene Bachwasser also vorübergehend am Fischmarkt in den Mischwasserkanal eingeleitet werden. Die hierfür erforderlichen Genehmigungen liegen vor. Das Konzept „Bachwasser sichtbar und erlebbar machen“ kann in der Innenstadt also in den kommenden vier Jahren umgesetzt werden.

6.0. Finanzen

Die Kosten sind abhängig von der gewünschten Größe des Planungsumgriffs, der gewünschten baulichen Maßnahmen im öffentlichen Raum und der gewünschten Anpassungen der Wassertechnik (Nutzung von Bachwasser zur Bewässerung des Parks und des Wasserbeckens, Speicherung von Bachwasser in Zisternen usw.), die zu Beginn der Planung definiert werden. Die Unterstützung der Finanzierung durch Fördermittel wird angestrebt. Die Teilnahme an Förderprogrammen kann ebenfalls Auswirkungen auf den Projektumfang haben. Für die Integration des Wasserlaufs im Bereich des nördlichen Gehweges in der Hartmannstraße werden nach grober Schätzung Planungshonorare von ca. 200.000 € sowie Baukosten von ca. 800.000 € anfallen.

Mittel für die weiteren Planungsschritte stehen im Haushalt zur Verfügung unter PSP-Element 5-120102-900-10200-300-2 Bäche sichtbar machen (Fortf. Kapuziner).

Durch die neue Gestaltung entsteht für den Aachener Stadtbetrieb gegenüber der heutigen Situation ein Mehraufwand für die Pflege und Unterhaltung. Die Finanzierung der Pflege- und Unterhaltungskosten wird in den nächsten Planungsschritten konkretisiert.

Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten. Die Umsetzung der Maßnahmen ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist.

(Die Absätze 1.1.1. und 2.1.1. wurden mit KI erstellt, manuell geprüft und korrigiert)

Anlage/n:

- 1 - Anlage_1a_Kleinmarschier_Lageplan (öffentlich)
- 2 - Anlage_1b_Kleinmarschier_Visualisierung (öffentlich)
- 3 - Anlage_2a_Hartmann_Lageplan (öffentlich)
- 4 - Anlage_2b_Hartmann_Visualisierung (öffentlich)