

Protokollauszug Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vom 02.07.2025

**Zu Ö 9 Sachstandsbericht zur Machbarkeitsstudie „Ertüchtigung des Grabenrings als Radverteilerling“
zur Kenntnis genommen
FB 68/0237/WP18**

Herr Weiser berichtet zum Sachstand der Machbarkeitsstudie. Zielsetzung sei, die Führungsformen für den Radverkehr zu entwickeln unter Betrachtung aller Verkehrsarten sowie unter Berücksichtigung der Grünstrukturen und der Stadtgestaltung. Es seien verschiedene Abschnitte gebildet und hierfür Straßenraumquerschnitte erarbeitet worden. Eine vollständig einheitliche Radverkehrsführung auf dem Grabenring sei nicht möglich, da die Straßenraumbreiten, Verkehrsstärken und Dominanz anderer Verkehrsarten zu unterschiedlich ausgeprägt seien. Dennoch werde innerhalb der Bereiche eine weitgehend einheitliche Führungsform angestrebt. Ende des Jahres werde die Studie abgeschlossen sein und das Ergebnis der Politik vorgestellt.

Die Präsentation zum Thema ist in ALLRIS einsehbar.

Herr Lindemann merkt an, das abschließende Ergebnis der Machbarkeitsstudie liege noch nicht vor, das Zwischenergebnis nehme man zur Kenntnis.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Sachverhalt zur Kenntnis.

Anlage 1 PPP_Mob-Ausschuss_250710-v5

Machbarkeitsstudie für die Umgestaltung des Grabenrings als Radverteilerring in Aachen



Lena Helmes - Peter Gwiasda - Merve Dogar - Linda Hesse
Planungsbüro VIA eG, Köln

2 von 20 in Zusammenstellung

Bearbeitungsteam



Lena Helmes

Projektleitung

Berufserfahrung: 13 Jahre

- Mitautorin der H-RSV
- Machbarkeitsstudien
- Radverkehrskonzepte
- Straßenraumentwurf
- Musterlösungen



Merve Dogar

Hauptbearbeiterin

Berufserfahrung: 5 Jahre

- Machbarkeitsstudien
- Radverkehrskonzepte
- Straßenraumentwurf
- Musterlösungen



Peter Gwiasda

Beratung

Berufserfahrung: 38 Jahre

- Mitautor der ERA 2010
- Leiter des Arbeitskreises zur Fortschreibung der ERA 2023
- Musterlösungen und Standards
- Veranstaltungen zur fachlichen Weiterbildung Radverkehrsplanung



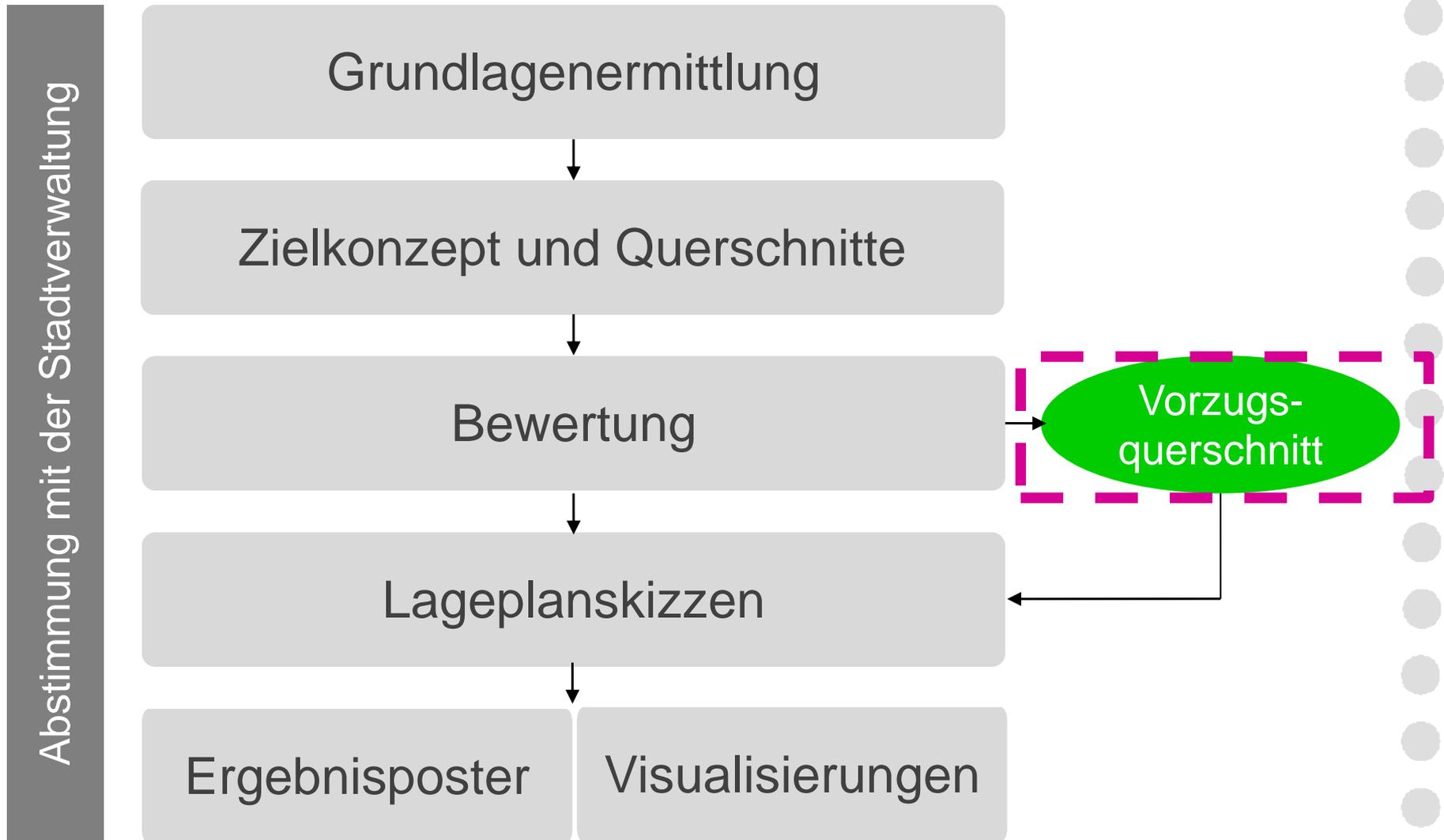
Linda Hesse

Bearbeiterin

Berufserfahrung: 5 Jahre

- Machbarkeitsstudien
- Linienfindungen
- Straßenraumentwurf
- Musterlösungen

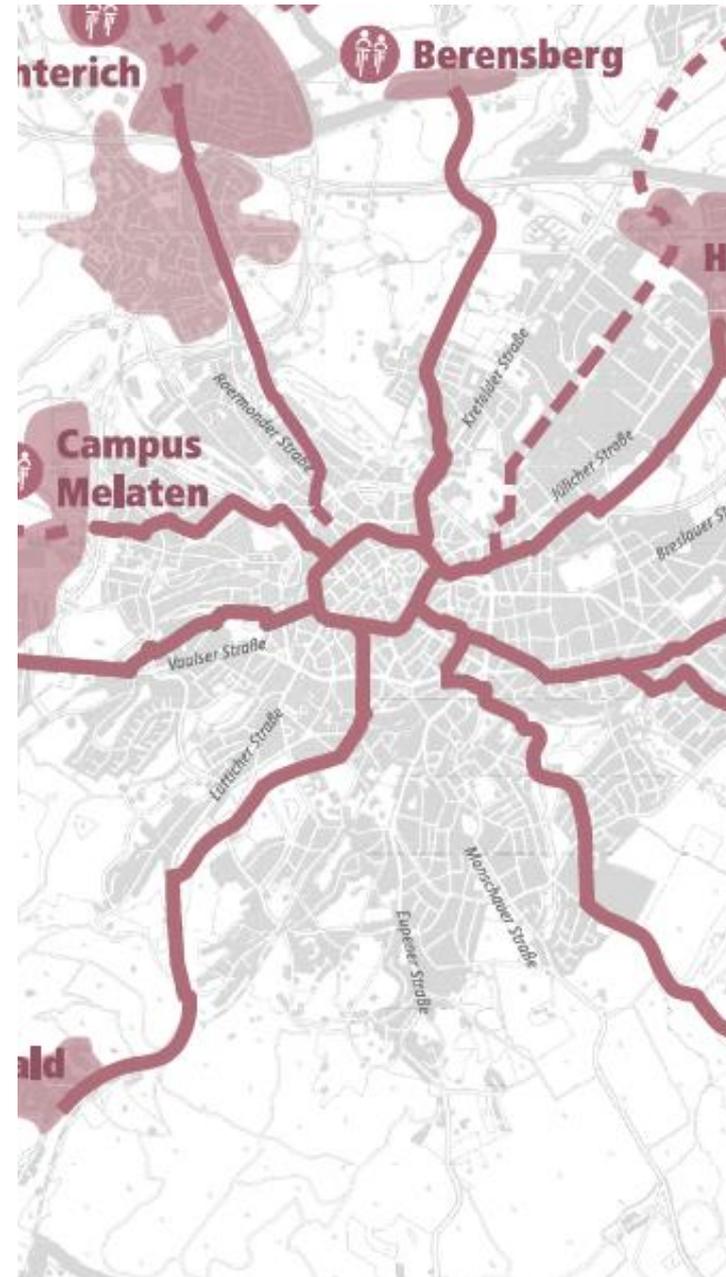
Projekttablauf



Zielsetzung

- Der Grabenring soll zukünftig als „Verteilerring“ fungieren, da die Rad-Vorrang-Routen der Stadt hier ankommen.
- Umgestaltung zur Förderung des Radverkehrs, aber auch des gesamten Umweltverbunds und Stadtgrüns
- Integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten
- Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten zur Umgestaltung des Grabenrings:

Kurzfristig umsetzbare Lösungen	überwiegend Markierung, Beschilderung
Langfristig umsetzbare Lösungen	überwiegend bauliche Maßnahmen



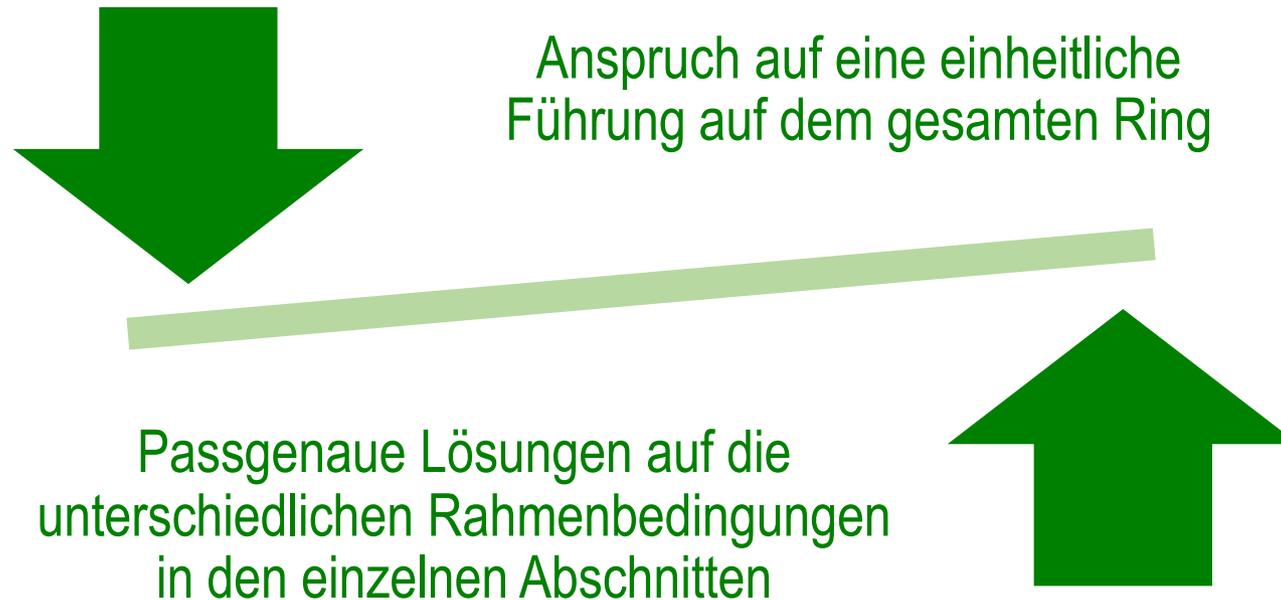
Ausgangslage



Bestmögliche Berücksichtigung aller Belange / Rahmenbedingungen

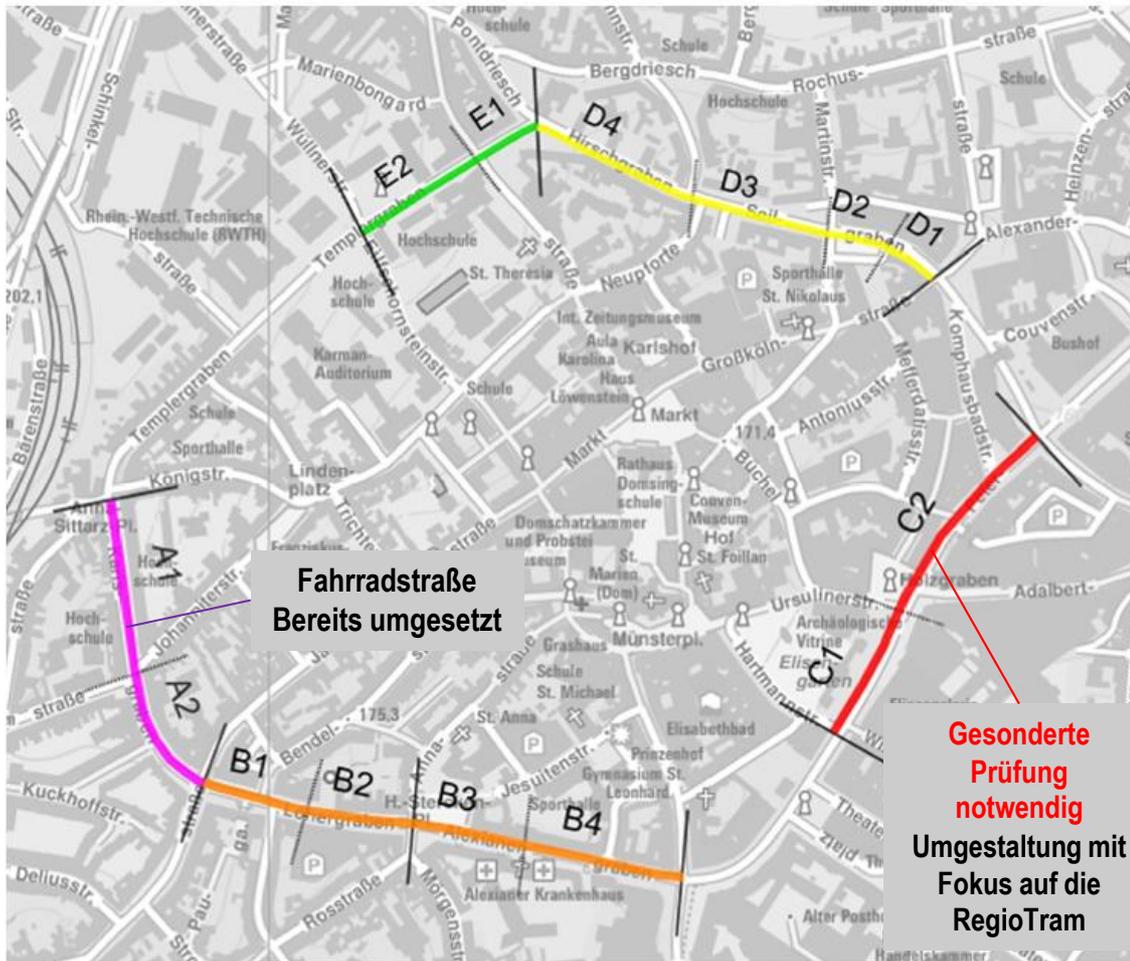
- Erhalt (geschützter) Bäume / Ausbau Grünstrukturen
- Beschlossene neue Lenkung des Autoverkehrs
- Busliniennetz im Status Quo, Abgleich mit Ergebnisse Liniennetzgutachten erforderlich
- Potential für Aufenthalt / Stadtgestaltung

Wahl der Lösungen stellt immer eine Abwägung dar



Eine vollständig einheitliche Radverkehrsführung auf dem Grabenring kann es nicht geben, da die Straßenraumbreiten, Verkehrsstärken und Dominanz anderer Verkehrsarten zu unterschiedlich ausgeprägt sind. Dennoch wird innerhalb der Bereiche eine weitgehend einheitliche Führungsform angestrebt. Verbindende und wiederkehrende Gestaltungselemente bilden die Klammer.

Betrachte Streckenabschnitte (Zielbilder, langfristig)



Templergraben (Reallabor, Fahrradstraße),

Kapuzinergraben (Theaterplatz) und

Kurhausstraße (Lenkung Kfz i.R.d. Neuen Innenstadtmobilität) werden bereits in anderen Projekten betrachtet

Bewertungsraster für die Auswahl eines Vorzugsquerschnittes



Oberziel Strategie 2030	Kategorie	Indikator	Maßgebliche Kriterien	Gewichtung
Verkehrssicherheit	Fußverkehr	Sicherheit und Komfort	Gehwegbreite	1-fach (innerhalb Alleening)
	Radverkehr	Sicherheit und Komfort	Führungsform und Breite	1,5-fach (Hauptverbindung)
Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität	ÖPNV	Vermeidung von Zeitverlusten	Separation vs. Mischführung	Entsprechend Netzfunktion
	Stadtgrün	Grünflächen und Bäume	Flächenbilanz	1-fach (fest)
Qualität + Erreichbarkeit	MIV	Flüssigkeit	Separation vs. Mischführung	Entsprechend Netzfunktion
	Ruhender Verkehr	MIV-Parkangebot	Flächenbilanz	1-fach
		Fahrrad-Parkangebot	Deckung Bedarf	0,5-fach
		Fläche für Liefern und Laden	Flächenpotenzial	1-fach
		Gestaltung	stadträumliche Qualität	Flächenpotenzial

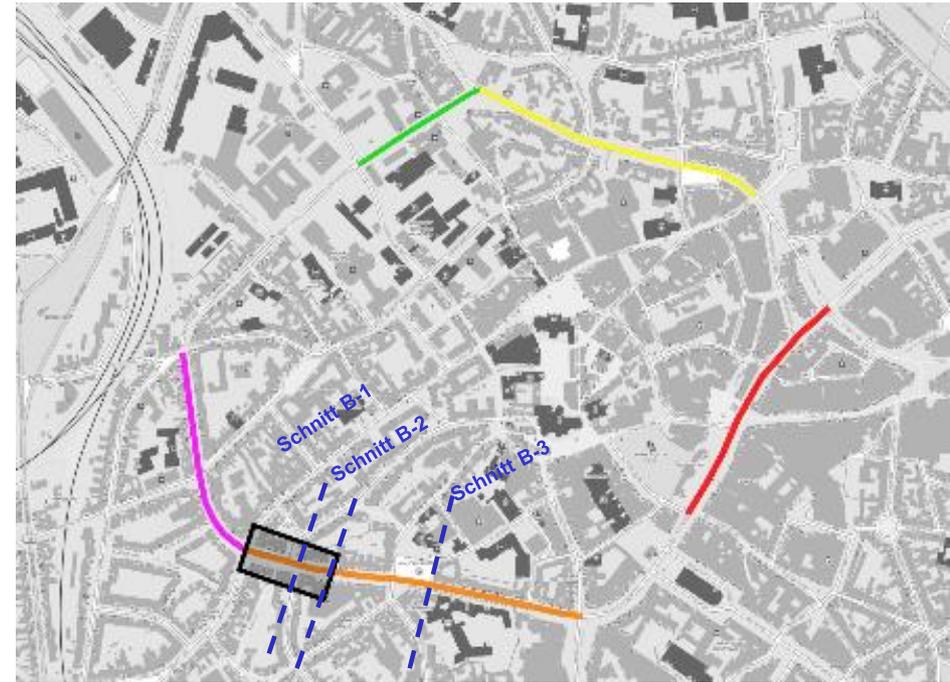
Abschnitt B1 – B4 – Löhergraben/ Alexianergraben

Verkehrsmenge:

Analyse Nullfall 2019: ~ 11.095 DTV

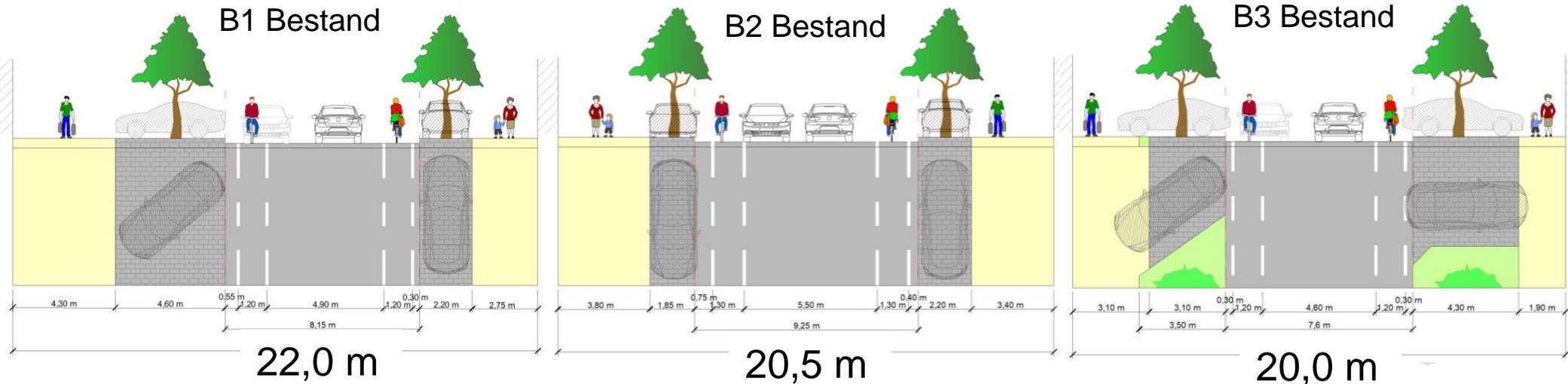
Prognose Planfall 2024: ~ 3.300 – 4.300 DTV

➡ Kfz-Verkehr um 60% reduziert



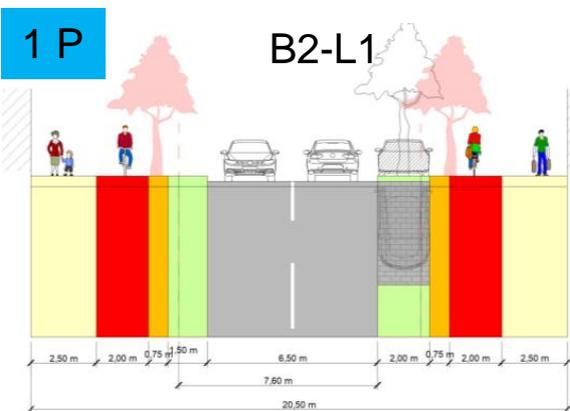
Straßenraumbreite

- variiert im Streckenverlauf
- Prüfung an jeweils ungünstigster Stelle



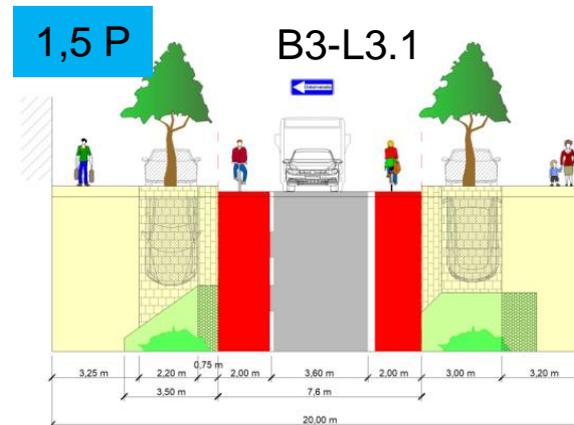
10 von 20 in Zusammenstellung

Abschnitt Löhergraben/ Alexianergraben

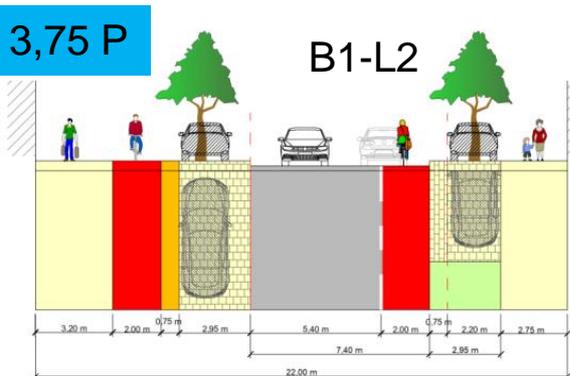


Entfall Stellplätze
mindestens einseitig

Entfall geschützter
Bäume

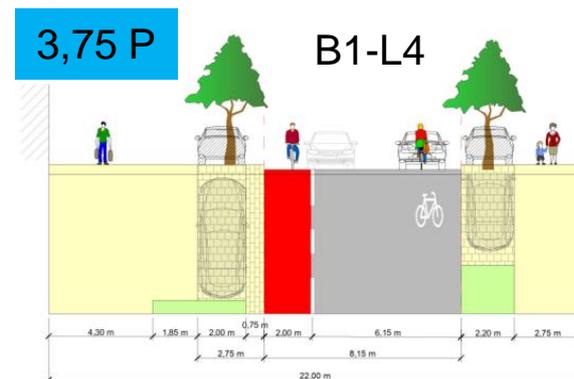


Fortführung auf
Löhergraben nicht
möglich

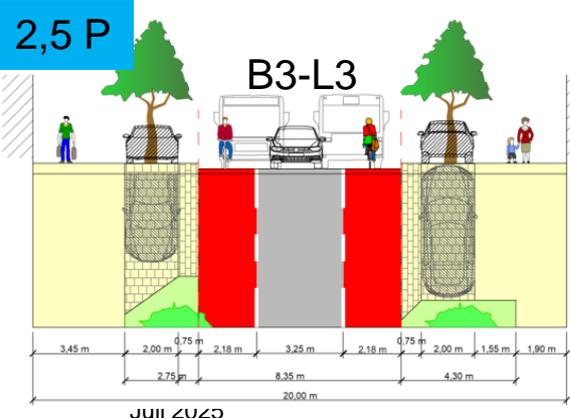


Höchste Punktzahl

Fortführung auf
Alexianergraben nicht
möglich

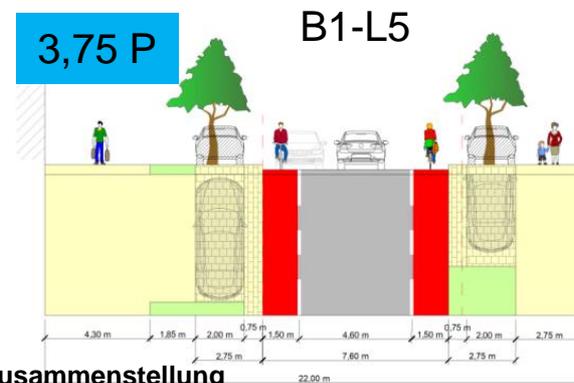


Höchste Punktzahl
Vorzugsvariante,
Bergauf breiter Schutzstr.
bergab angeglichene
Geschwindigkeiten



Modellversuch

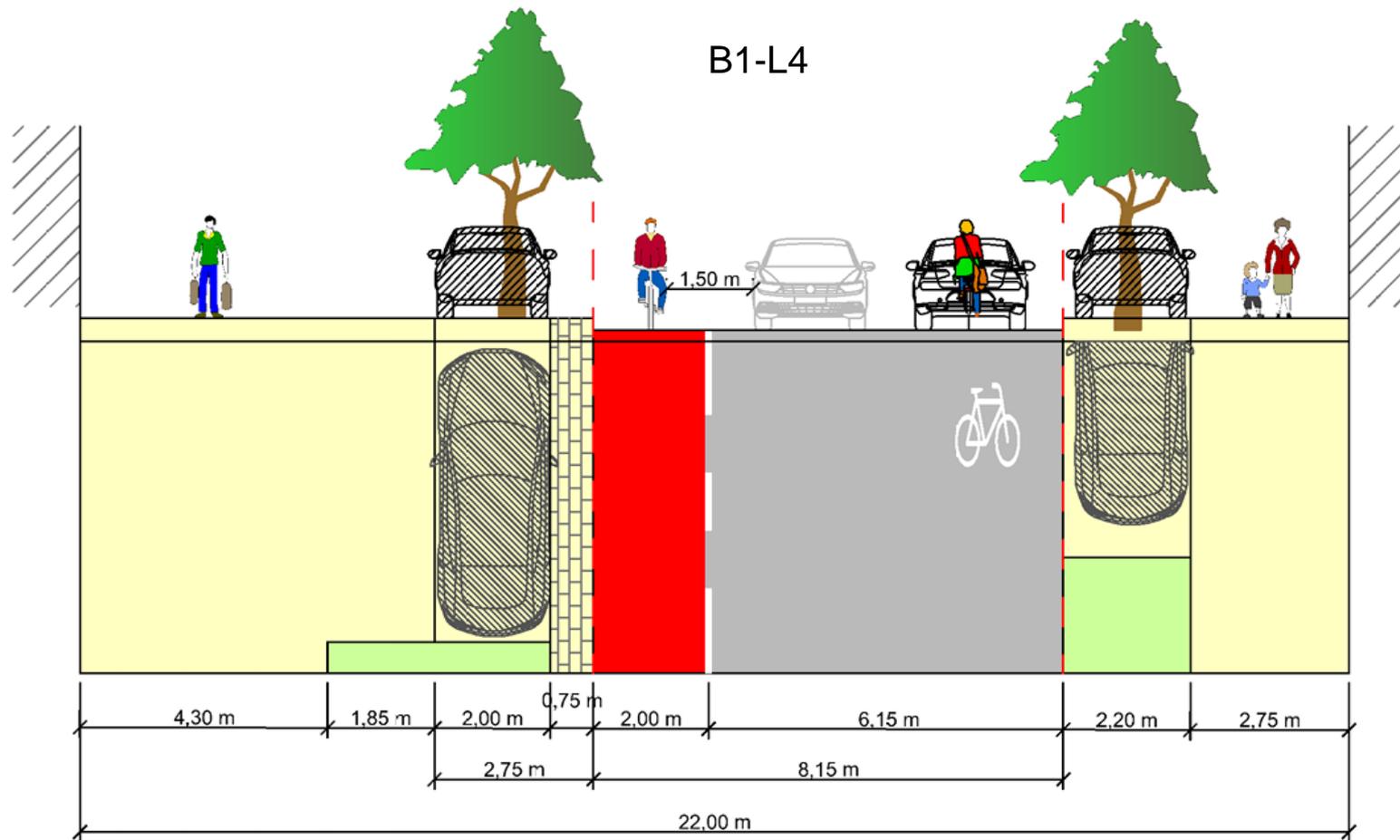
MIV und ÖPNV stärker
eingeschränkt



Höchste Punktzahl

Nicht Berücksichtigung
der unterschiedl.
Geschwindigkeiten

Abschnitt Löhergraben/ Alexianergraben - Vorzugsquerschnitt

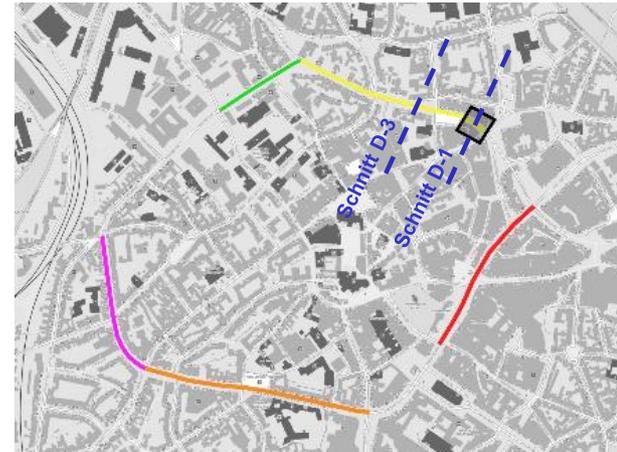


Höchste Punktzahl
Vorzugsvariante,
Bergauf breiter Schutzstr.
bergab angeglichene Geschwindigkeiten

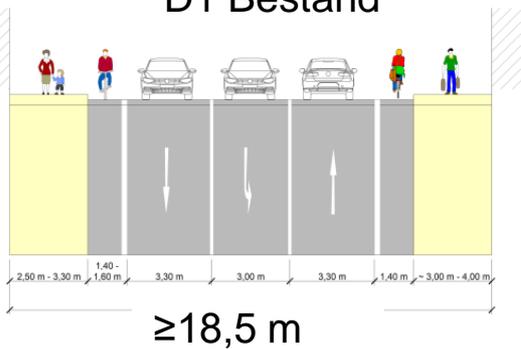
Analyse Nullfall 2019: ~ 9.000 DTV
 Prognose Planfall 2024: ~ 4.500 DTV

Abschnitt D1 – D3 – Seilgraben

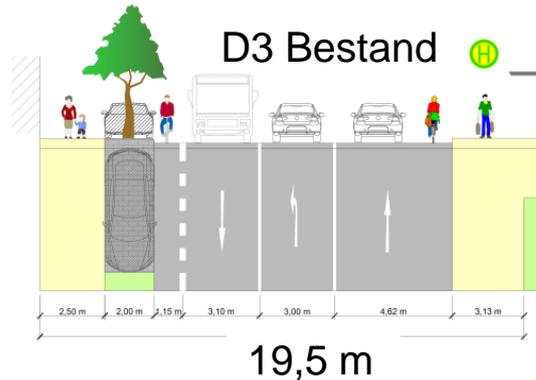
Straßenraumbreite und Aufteilung variiert im Streckenverlauf:



D1 Bestand

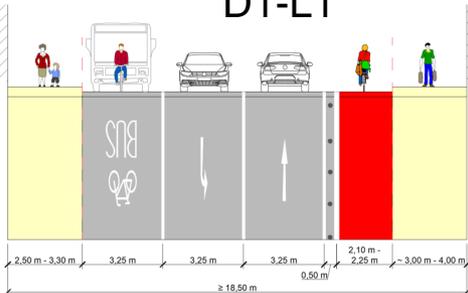


D3 Bestand



4 P

D1-L1



Höchste Punktzahl
 Vorzugsvariante,
 bergauf breiter Radfahrstr.,
 bergab Umweltpur
 >> bestandsnahe Lösung

3,75 P

D3-L1

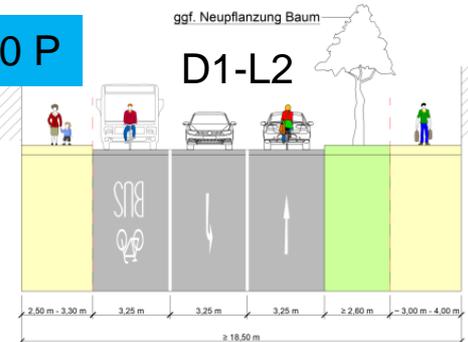


Höchste Punktzahl
 Vorzugsvariante,
 bergab breiter Schutzstr.,
 bergauf Radweg über
 Haltestellenkap & Schutzstr.
 >> Beibehaltung Stellplätze
 und Bäume

0 P

ggf. Neupflanzung Baum

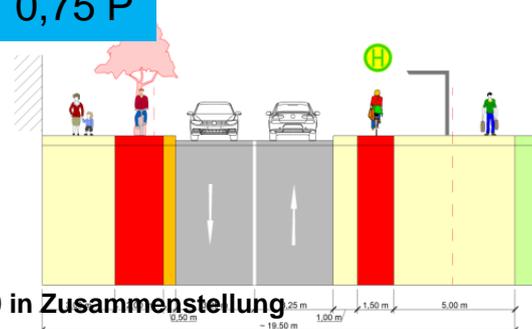
D1-L2



- Radfahrer im
 Mischverkehr
 - Bergauf keine
 Verbesserung für den
 Radverkehr

0,75 P

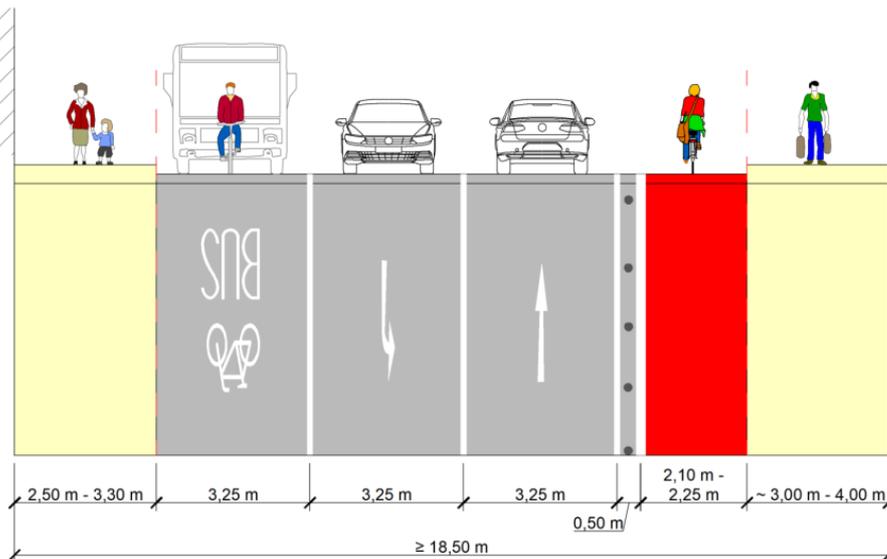
D3-L2



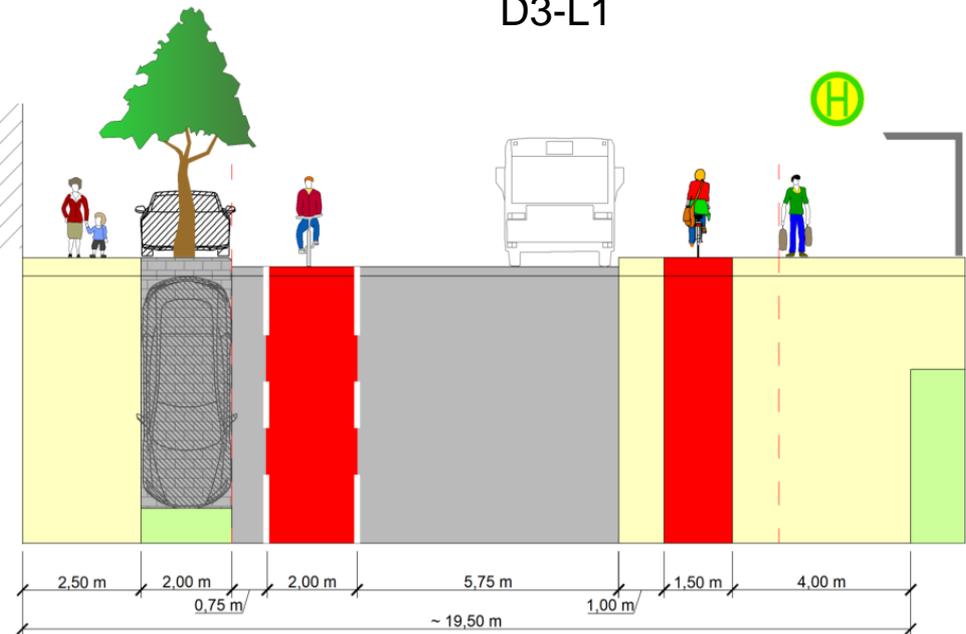
- Ausbau baulicher Radweg
 bergab
 >> Entfall von mehreren
 Stellplätzen und Bäumen

Abschnitt D1 – D3 – Seilgraben – Vorzugsquerschnitt

D1-L1



D3-L1

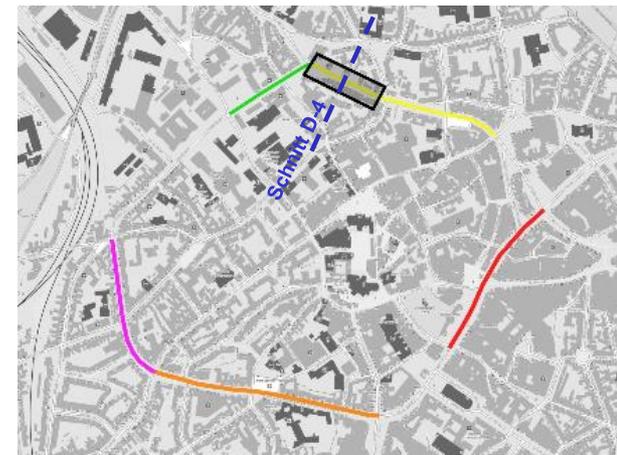


Höchste Punktzahl
 Vorzugsvariante,
 bergauf breiter Radfahrstr., bergab Umweltspur
 >> bestandsnahe Lösung

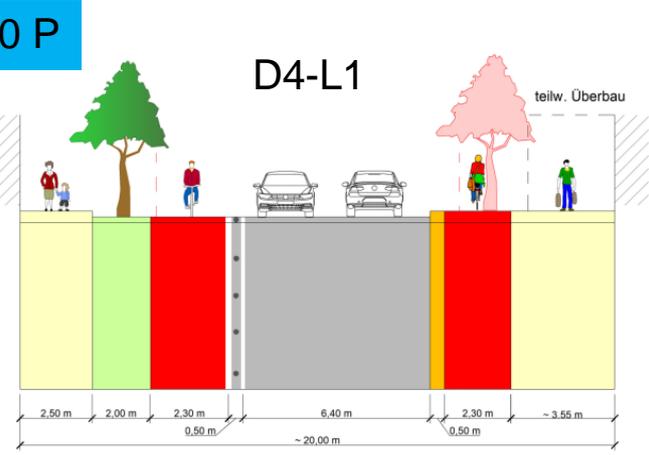
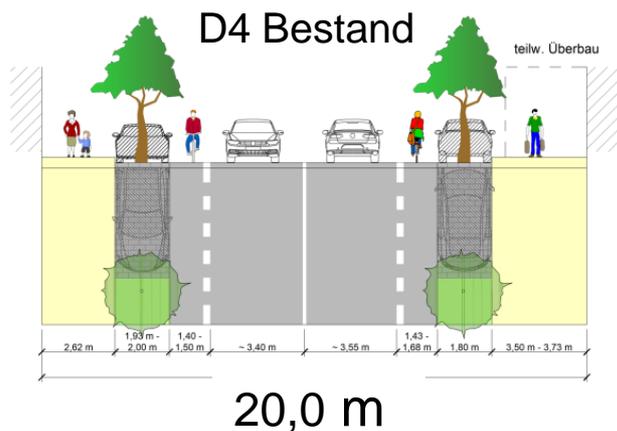
Höchste Punktzahl
 Vorzugsvariante,
 bergab breiter Schutzstr., bergauf Radweg über Haltestellenkap &
 Schutzstr.
 >> Beibehaltung Stellplätze und Bäume

Abschnitt D4 – Hirschgraben

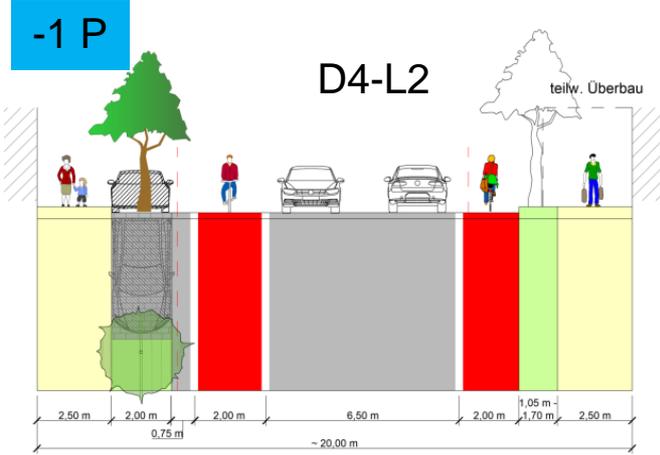
Analyse Nullfall 2019: ~ 9.000 DTV
 Prognose Planfall 2024: ~ 4.500 DTV



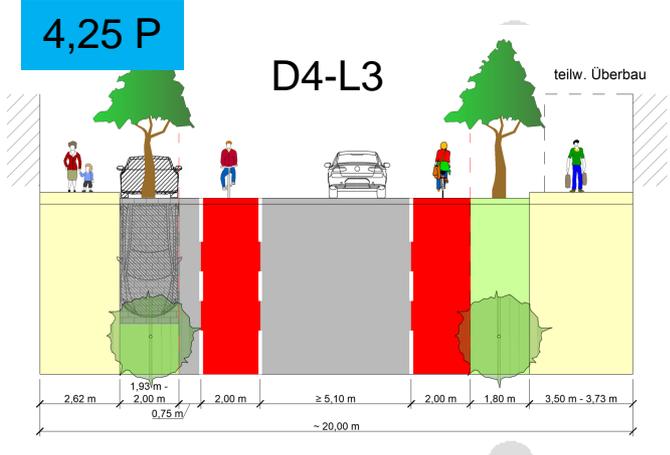
Straßenraumbreite homogen im Streckenverlauf:



- Entfall sämtlicher Stellplätze
- Entfall einseitiger Baumreihe



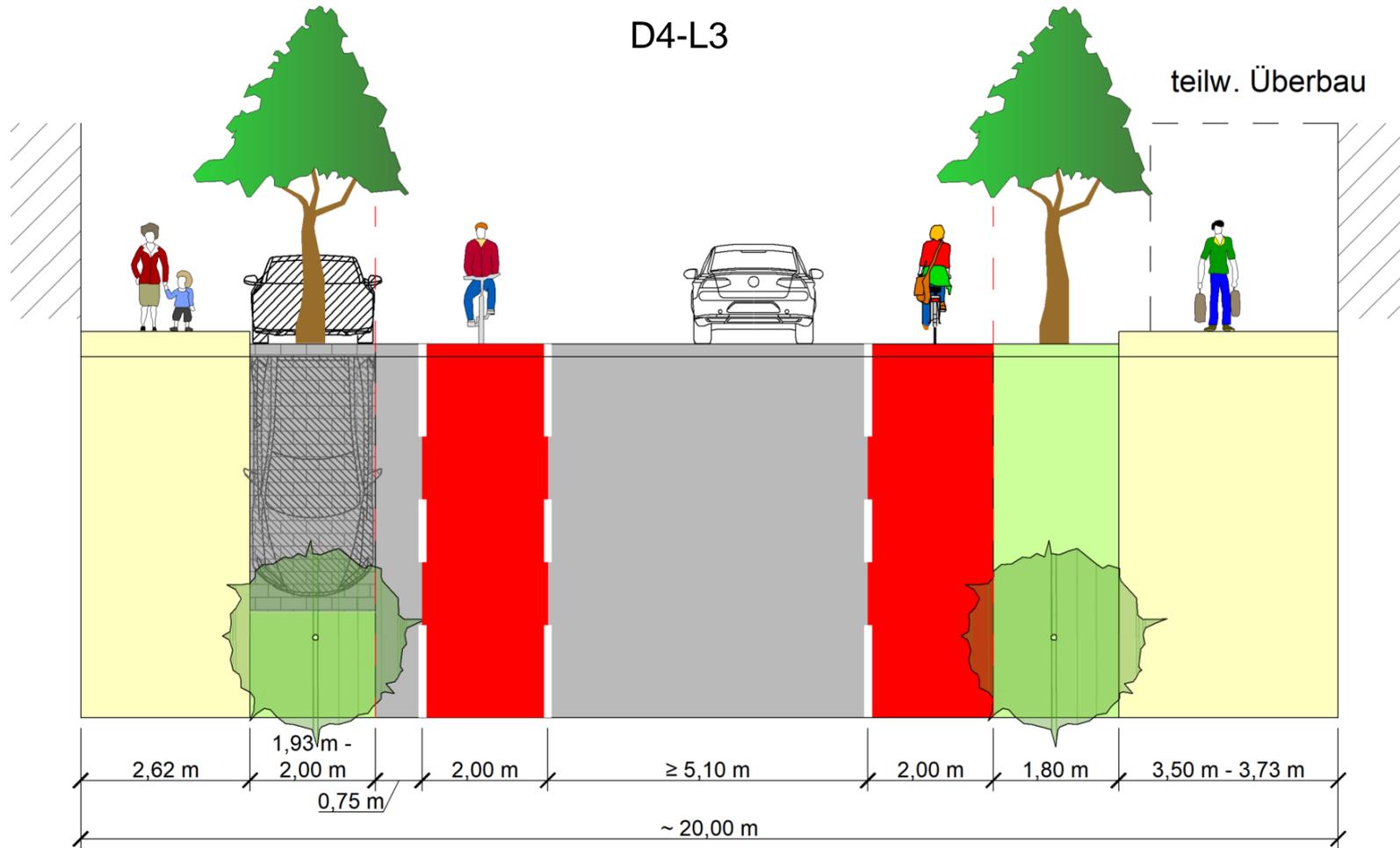
- Einseitiger Stellplatzenfall
- Entfall einer Baumreihe - ggf. Neupflanzung Bäume



Höchste Punktzahl: Vorzugsvariante;
 Breiter Schutzstreifen und beidseitig
 Begrünung möglich.
 >> Bestandsnahe Lösung

Abschnitt D4 – Hirschgraben - Vorzugsquerschnitt

Analyse Nullfall 2019: ~ 9.000 DTV
Prognose Planfall 2024: ~ 4.500 DTV

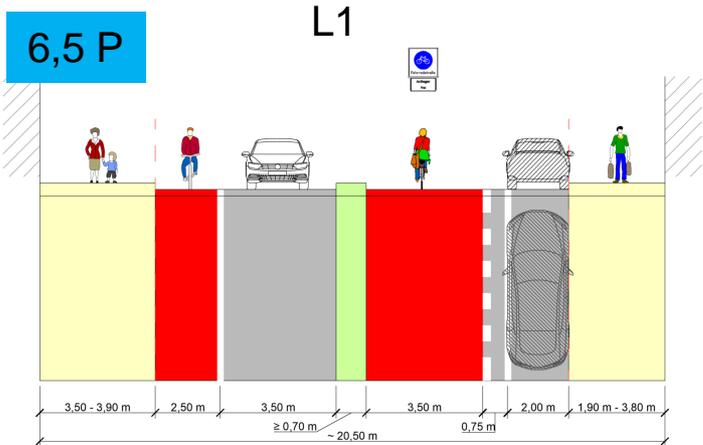
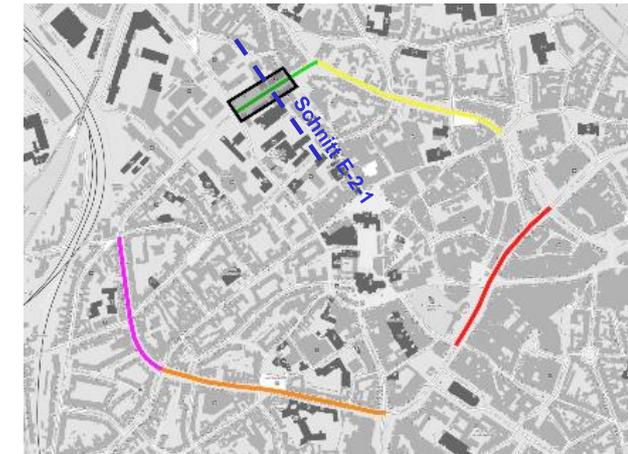
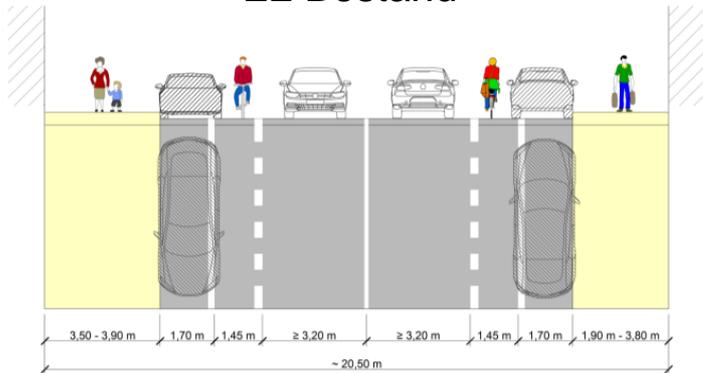


Höchste Punktzahl: Vorzugsvariante;
Breiter Schutzstreifen und beidseitig Begrünung möglich.
>> Bestandsnahe Lösung

Analyse Nullfall 2019: ~ 8.175 DTV
 Prognose Planfall 2024: ~ 3.850 DTV

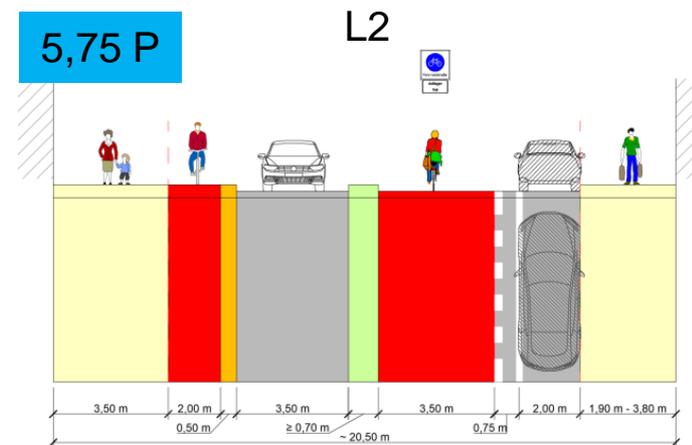
Abschnitt E2 Templergraben

E2 Bestand



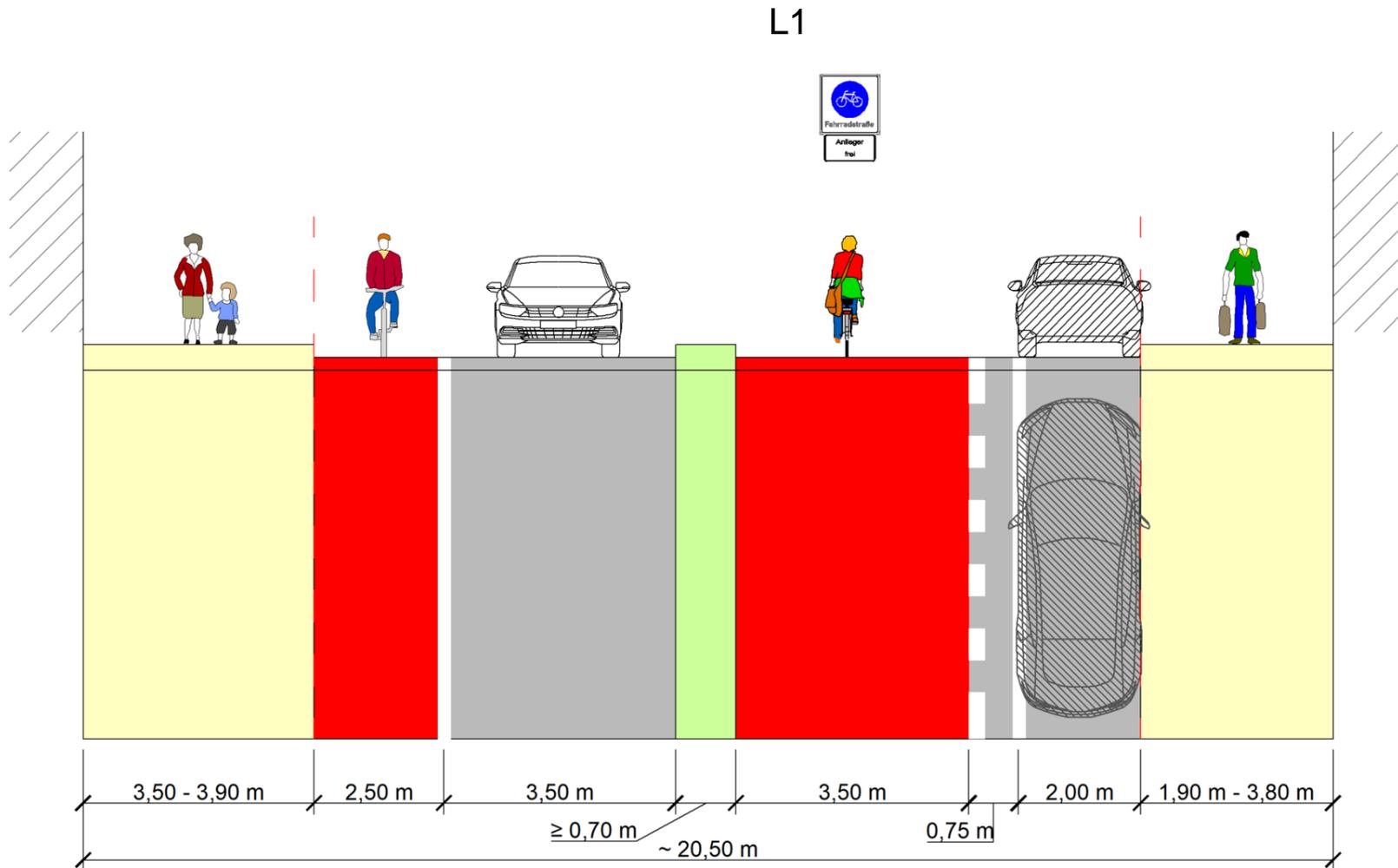
Höchste Punktzahl: Vorzugsvariante

Verbreiterung des Radfahrstreifens zzgl.
 Schaffung neuer Begrünung & Beschilderung
 Fahrradstraße



Ausbau baulicher Radweg zzgl. Schaffung
 neuer Begrünung & Beschilderung
 Fahrradstraße
 >>> Im Vergleich schmalerer Radweg

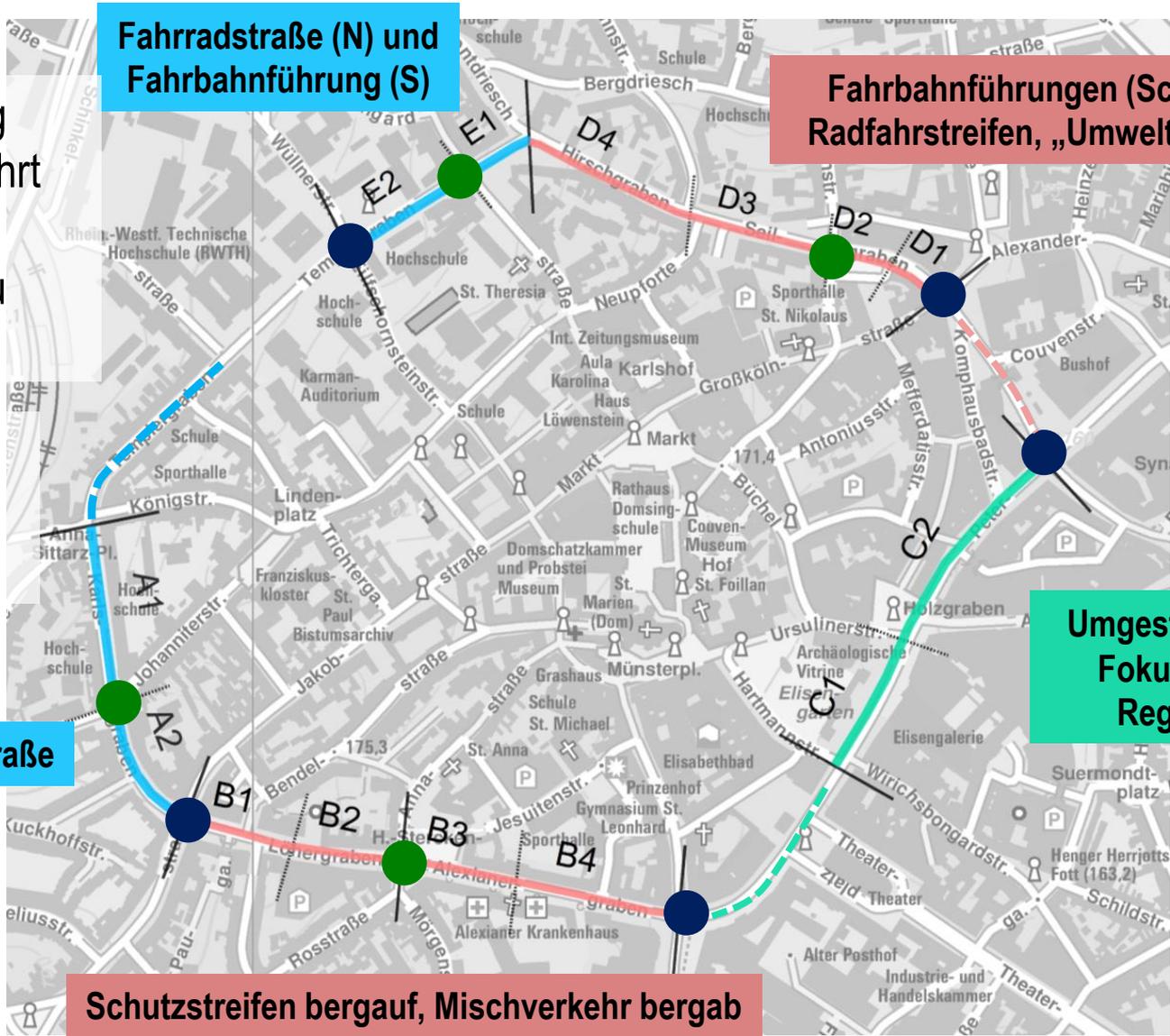
Abschnitt E2 Templergraben - Vorzugsquerschnitt



Höchste Punktzahl: Vorzugsvariante
Verbreiterung des Radfahrstreifens zzgl. Schaffung neuer Begrünung & Beschilderung Fahrradstraße

Langfristig umsetzbare Lösungen

- Unterbrechung Kfz-Ringdurchfahrt
- Prüfung Abbau LSA
- Verkehrsmenge künftig um ca. 50% reduziert



**Fahrradstraße (N) und
Fahrbahnführung (S)**

**Fahrbahnführungen (Schutz-,
Radfahrstreifen, „Umweltspur“)**

Fahrradstraße

**Umgestaltung mit
Fokus auf die
RegioTram**

Schutzstreifen bergauf, Mischverkehr bergab

Vielen Dank!



Lena Helmes - Peter Gwiasda - Merve Dogar - Linda Hesse
Planungsbüro VIA eG, Köln

20 von 20 in Zusammenstellung