

Vorlagennummer: FB 68/0256/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 11.08.2025

„Fußgängerüberwege auf der Oppenhoffallee einrichten“ der AG Mobilität des Frankenb(u)erger e.V.

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: FB 68/210 // Dez. III

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.09.2025	Bürgerforum	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Das Bürgerforum nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung die Planungen zu vertiefen und diese der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss zur weiteren Beratung vorzulegen

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		X	

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

Der Antrag hat die Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit zu Fuß Gehender zum Ziel. Dadurch wird zu Fuß Gehen in Aachen noch attraktiver. Es ist zu erwarten, dass dadurch der Anteil des Fußverkehrs an der Gesamt-mobilität in Aachen steigen und sich dies positiv auf den Anteil nachhaltiger Mobilität auf die Gesamtmobilität in Aachen auswirken wird.

Der Antrag verfolgt somit eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen: Die Erreichung der 2020 (vgl. Vorlage FB 36/0424/WP17-1) und 2022 (vgl. Vorlage FB 36/0156/WP18) beschlossenen Klimaziele und die Klimaneutralität 2030.

Ein möglicher Effekt kann derzeit jedoch noch nicht genauer quantifiziert werden.

Erläuterungen:

Anlass

Die AG Mobilität des Frankenb(u)erger e.V. befasst sich mit dem Projekt "Transformation eines durch den Verkehr stark geprägten Stadtteils zu einem klimagerechten Viertel mit höherer Lebens- und Wohnqualität". Auf der gemeinsam mit der Stadt Aachen durchgeführten Dialogveranstaltung am 19.06.2023 wurde von den Beteiligten bei der Abfrage am häufigsten das Thema "Verkehr" genannt.

Der Frankenb(u)erger e.V. beantragt daher in seinem Antrag vom 16.09.2024 (siehe **Anlage 1**), wie auch in dem von der Stadt beauftragten "Rahmenplan Frankenberger Viertel" aus dem Jahr 2008 vorgesehen, auf der Oppenhoffallee die Einrichtung zusätzlicher Fußgängerüberwege an den Einmündungen

- 1) Roonstraße,
- 2) Triebelsstraße,
- 3) Kurfürstenstraße,

zu prüfen und einzurichten.

Der Frankenbu(e)rger e.V. hat im Jahr 2024 als Durchschnittswerte am 02.04.2024 (Di) und 08.04.2024 (Mo) im Zeitfenster 7.00-8.00 Uhr und 17.00-18.00 Uhr durch eigene Zählung folgende Mengen an die Oppenhoffallee frei querender zu Fuß Gehenden erfasst:

- Höhe Roonstraße: 114 freie Querungen und
- Höhe Triebelsstraße: 81 freie Querungen.

Untermauert durch diese Zählungen sieht der Verein in der Einrichtung von Fußgängerüberwegen an diesen Stellen einen wichtigen Beitrag, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs auf der Oppenhoffallee deutlich zu verbessern.

1. Sachstand

Die Oppenhoffallee liegt im Süd-Westen der Stadt Aachen. Verkehrsteilnehmende werden aktuell wie folgt geführt:

Fußverkehr

- Zu Fuß Gehende können die begrünte Mittellage auf wassergebundener Oberfläche mit einer Breite von 2,27 m bis 2,89 m nutzen.
- Auf der nördlichen Seite der Allee steht ihnen nördlich fahrbahnbegleitend ein Gehweg mit einer Breite von 1,70 m bis 2,21 m zur Verfügung sowie
- auf der südlichen Seite der Allee ein fahrbahnbegleitender Gehweg mit einer Breite von 1,44 m bis 1,86 m.
- Sie können die Oppenhoffallee auf ihrer Gesamtlänge von ca. 765 m an vier Stellen gesichert mittels (Bedarfs)Lichtsignalanlage (LSA) queren:
 - Einmündung Schlossstraße (südliche Oppenhoffallee) bzw. Brabantstraße (nördliche Oppenhoffallee),
 - in ca. 308 m Entfernung hierzu an der Einmündung Haßlerstraße (südliche Oppenhoffallee) bzw. Charlottenstraße (nördliche Oppenhoffallee),
 - in ca. 175 m Entfernung hierzu an der Kreuzung Viktoriaallee (südliche Oppenhoffallee) bzw. Viktoriastraße (nördliche Oppenhoffallee),
 - in ca. 245 m Entfernung hierzu an der Kreuzung Bismarckstraße (südliche bzw. nördliche Oppenhoffallee).
- Überlaufene Grünbeete auf dem Mittelstreifen belegen (s. Fotoimpressionen **Anlage 2**), dass es über diese vier Stellen hinaus weiteren Querungsbedarf gibt. Hierzu nutzen zu Fuß Gehende auf beiden Seiten der Allee Lücken zwischen dem am Fahrbahnrand ruhenden Kfz-Verkehr. Für Personen, die aufgrund von

Mobilitätseinschränkungen auf Hilfsmittel (Rollator, Rollstuhl) angewiesen sind sowie für Personen mit Kinderwagen sind diese freien Querungen aufgrund der Enge und fehlenden Barrierefreiheit keine Option. Sie müssen aktuell die o.g. Distanzen zwischen den vorhandenen Querungsangeboten zurücklegen, um die andere Straßenseite gesichert zu erreichen.

- Gehwegabsenkungen sowie Leitelemente für Menschen mit Einschränkungen sind nur vereinzelt und somit unvollständig vorhanden.
- Somit ist dem Fußverkehr aktuell an allen Einmündungen das Überqueren einer Fahrbahnseite der Oppenhoffallee möglich, an denen auch auf der jeweils anderen Fahrbahnseite der Allee eine Straße einmündet, d.h. zu Fuß Gehende können die Oppenhoffallee jeweils geradeaus weiter in Nord oder Süd-Richtung gesichert querend verlassen. An Straßen, die nur auf einer Fahrbahnseite in die Oppenhoffallee münden, ist dem Fußverkehr hingegen ein Queren bislang nur ohne Sicherung möglich. Diese Stellen thematisiert der vorliegende Antrag mit dem Ziel, auch hier eine gesicherte Quermöglichkeit einzurichten (s. Übersicht **Anlage 3**).

Fahrbahnverkehr

- Verkehr ist auf der nördlichen und der südlichen Seite der begrünten Mitte jeweils im Einrichtungsverkehr einstreifig auf Fahrbahnbreiten von 2,96 m bis 3,13 m (zzgl. Schutzstreifen) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig. Mehrspurigen Kfz und Krafträdern mit Beiwagen ist das Überholen von einspurigen Fahrzeugen, z.B. Motorrädern und Fahrrädern, per Verkehrszeichen (VZ) 277 StVO verboten.
- Radverkehr wird auf jeder Seite der Allee jeweils auf Schutzstreifen mit einer Breite von 1,30 m bis 1,55 m geführt.

Ruhender Verkehr

- Entlang der nördlichen und der südlichen Führung der Oppenhoffallee ist Kfz das Parken an beiden Seiten des Fahrbahnrandes bzw. teils in baulich gefassten Buchten auf einer Breite von 2,02 m bis 2,20 m gestattet.
- Es existieren vereinzelt Anlehnbügel für ruhenden Radverkehr.
- Dem Fußverkehr werden Sitzmöglichkeiten in Form von Bänken in Mittellage der Allee angeboten.

2. Grundsätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Querungssicherheit

Grundsätzlich ermöglichen folgende verkehrsplanerischen Elemente zu Fuß Gehenden ein gesichertes Queren der Fahrbahn.

Fußverkehr quert straßenverkehrsrechtlich bevorrechtigt

1) mittels Fußgängerüberweges (FGÜ), ("Zebrastreifen")

- Ein FGÜ räumt zu Fuß Querenden Vorrang gegenüber Längsverkehr auf der Fahrbahn ein.
- FGÜ dürfen innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angelegt werden.
- FGÜ müssen gemäß VwV-StVO zu § 26 I. "ausreichend weit voneinander entfernt sein".
- Direkt vor und hinter Fußgängerüberwegen müssen bestimmte Bereiche auf definierter Länge frei von Sichthindernissen (z.B. ruhender Kfz-Verkehr) sein.
- Gemäß VwV-StVO zu § 26 II. Verkehrliche Voraussetzungen sollen FGÜ "i.d.R. nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht."

- FGÜ müssen für alle Verkehrsteilnehmenden jederzeit gut erkennbar sein. Um dies auch bei Dunkelheit zu gewährleisten ist die Einrichtung eines FGÜ zwingend mit der Installation von Zusatzbeleuchtung (u.a. hinterleuchtete VZ) und entsprechenden Tiefbaumaßnahmen verbunden. DIN 67523 definiert das Anforderungsprofil an die Beleuchtung im Bereich von FGÜ.

Fußverkehr quert ohne Bevorrechtigung

2) mittels Lichtsignalanlage (LSA), ("Ampel")

- Mit Hilfe von LSA wird die Fahrt des Längsverkehrs bzw. die Querung der Fahrbahn durch zu Fuß Gehende per Lichtzeichen (rot bzw. grün) geregelt.
- Im Fall von Bedarfs-LSA können querungswillige zu Fuß Gehende den fließenden Verkehr per Anforderungsknopf gezielt und individuell anhalten, um die Fahrbahn zu queren.
- Die Einrichtung einer LSA ist zwingend mit Tiefbaumaßnahmen verbunden. Auch muss die LSA ggf. in ein Lichtsignalprogramm integriert werden, um die mit ihr angestrebte Regelung des Verkehrs auch auf die LSA im Umfeld abzustimmen.

3) mittels Querungsinsel ("Mittelinsel")

- Bauliche Mittelinseln erleichtern zu Fuß Gehenden das Überqueren der Fahrbahn. Beim Queren von zwei Fahrstreifen getrennter Richtung können sie den Längsverkehr - auf der Insel stehend und geschützt durch die Inselköpfe rechts und links der Aufstellfläche - getrennt je Fahrtrichtung beobachten und die Fahrbahn selbstbestimmt entsprechend der Lücken im Verkehrsfluss überqueren.
- Mittelinseln können mit unterschiedlichem baulichem Aufwand realisiert werden.

4) mittels Verbesserung der Sichtverhältnisse und Schaffung eindeutiger Überquerungsstellen

- Durch Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den sich längs und quer bewegendenden Verkehrsteilnehmenden sowie die gezielte und konzentrierte Ausweisung/Markierung optionaler Querungsstellen kann die Querungssicherheit zu Fuß Gehender zielgerichtet mit vergleichsweise geringem Aufwand maßgeblich verbessert werden.
- Grundlage für die Sicherstellung der hierfür erforderlichen sog. "Haltesichtweite" sind die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als allgemein anerkannte Regeln der Technik.

3. Bewertung hinsichtlich der Erforderlichkeit aus verkehrsplanerischer Sicht

Der Wunsch, die Querbarkeit an den drei genannten Stellen über die Oppenhoffallee zu verbessern, ist aus verkehrsplanerischer Sicht nachvollziehbar.

Die oben erläuterten infrastrukturellen Maßnahmen 1-4 zeigen, dass hierzu vielfältige Möglichkeiten bestehen. Diese unterscheiden sich sowohl hinsichtlich ihrer straßenverkehrsrechtlichen Konsequenzen als auch in Art, Umfang und Höhe des finanziellen Aufwandes.

Da die Oppenhoffallee heute schon ausschließlich einstreifig befahren werden kann, bestehen gute Voraussetzungen, um das beantragte Ziel mit vergleichsweise geringem Aufwand zu erreichen.

Die Verwaltung hat im Februar 2025 Zählungen an den drei genannten Stellen durchgeführt.

In der Spitzenstunde überquerten die Oppenhoffallee auf Höhe

- Kurfürstenstraße: 42 Menschen zu Fuß,
- Roonstraße: 55 Menschen zu Fuß,
- Triebelstraße: 36 Menschen zu Fuß.

Diese Querungen erfolgten im Status quo der verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen unter den oben beschriebenen Defiziten, z.B. unzureichender Sichtverhältnisse. Aus Sicht der Verwaltung unterstreichen die Zählungen den Bedarf an einer sicheren Querung der Oppenhoffallee an den genannten Stellen.

4. Bewertung hinsichtlich der möglichen Maßnahmen

Im Folgenden wird eine Ersteinschätzung der oben benannten möglichen Maßnahmen zur Erhöhung der Querungssicherheit bezogen auf den konkreten Bedarf und die Rahmenbedingungen in der Oppenhoffallee vorgenommen:

zu 1)

Die Einrichtung von FGÜs ist auf der Oppenhoffallee unter den in den Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R FGÜ) der FGSV genannten räumlichen Gesichtspunkten grundsätzlich möglich.

Im Rahmen der Abwägung sind allerdings folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Geringe Notwendigkeit (Trennung der Richtungsfahrbahnen ist im Status Quo gegeben, die über die Fahrbahn zurückzulegende Distanz ist vergleichsweise kurz),
- Geringe Akzeptanz des FGÜ durch den Längsverkehr (geringe Distanz zu vorhandenen LSA),
- Vergleichsweise hohe Investitions- und Folgekosten (u.a. für die Elektrifizierung)

zu 2)

Die Einrichtung weiterer LSA (auch mit Anforderungsknopf für den Fußverkehr) ist auf der Oppenhoffallee unter den in den Regelwerken der FGSV genannten räumlichen Gesichtspunkten grundsätzlich möglich.

Im Rahmen der Abwägung sind allerdings folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Geringe Notwendigkeit (Trennung der Richtungsfahrbahnen ist im Status Quo gegeben, die über die Fahrbahn zurückzulegende Distanz ist vergleichsweise kurz),
- Vergleichsweise hohe Investitions- und Folgekosten (v.a. für die Beleuchtung)

zu 3)

Aufgrund der auf der Oppenhoffallee zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten ist eine Mittelinsel nicht realisierbar. Zudem verfügt die Allee bereits in Mittellage über eine breite, begrünte und begehbare Mittelinsel, die die Verkehrsrichtungen trennt.

Daher stellt eine weitere Mittelinsel auf der einstreifigen Oppenhoffallee kein geeignetes Angebot dar.

zu 4)

Die Prüfung der Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmenden gemäß RAST zeigt Potenzial zur Erhöhung der Querungssicherheit zu Fuß über die Oppenhoffallee Querender. Maßnahmen, durch die dies erreicht werden kann sind z.B.

- Freihaltung der Eckausrundungen an Einmündungen von blickbehinderndem ruhendem Kfz-Verkehr. Dies kann kurzfristig erreicht werden durch Markierungen, ergänzt durch Sperrpfosten, sowie bewusst blickdurchlässig platzierte Fahrradanhängerbügel in direkter Nachbarschaft der Überquerungsstelle. Langfristig kann die Markierung auch in Form von Gehwegnasen baulich ausgebildet werden.
- Entfernung von Fahrradanhängerbügeln auf den Gehwegen aus Bereichen, in denen zu Fuß Gehende queren sollen sowie Markierung und somit Kennzeichnung empfohlener Überquerungsstellen.
- Verlegung der Fahrlinie längs Fahrender weiter in die Mitte der Fahrbahn bzw. Verringerung der Fahrbahnbreite, die längs Fahrenden zur Verfügung steht. Die so veränderte Perspektive verbessert die Sichtbeziehung zwischen Längs- und Querverkehr.

5. Fazit und weiteres Vorgehen

Die Erhöhung der Querungssicherheit der Oppenhoffallee an den von Frankenb(u)erger e.V. benannten Stellen in Höhe der Einmündungen Roonstraße, Triebelstraße und Kurfürstenstraße ist grundsätzlich möglich. Es wurde eine Ersteinschätzung zu den möglichen Maßnahmen vorgenommen. Aufbauend darauf sieht die Verwaltung vor, die vertiefende Planung für die einzelnen Stellen durchzuführen und die Ergebnisse in den zuständigen politischen Gremien zu beraten.

Anlage/n:

- 1 - Formular Bürger*innenantrag online vom 16.09.2024 (öffentlich)
- 2 - Fotoimpressionen (öffentlich)
- 3 - Querungsbedarfe an der Oppenhoffallee (öffentlich)