

<b>Vorlage</b> Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1297/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 15.10.2019 Verfasser: Dez. III / FB61/300									
<b>Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf          hier: Umgestaltung der Bismarckstraße</b>										
<b>Beratungsfolge:</b> <table border="1" data-bbox="180 667 1382 752"> <thead> <tr> <th data-bbox="180 667 376 698">Datum</th> <th data-bbox="384 667 954 698">Gremium</th> <th data-bbox="962 667 1382 698">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="180 703 376 734">30.10.2019</td> <td data-bbox="384 703 954 734">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="962 703 1382 734">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="180 739 376 770">31.10.2019</td> <td data-bbox="384 739 954 770">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 739 1382 770">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	30.10.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	31.10.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
30.10.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung								
31.10.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung								

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung damit zu beauftragen die Umgestaltung der Bismarckstraße im Abschnitt Schloßstraße bis Drimbornstraße als Fahrradstraße zu planen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Umgestaltung der Bismarckstraße im Abschnitt Schloßstraße bis Drimbornstraße als Fahrradstraßen zu planen.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## Erläuterungen:

### Anlass

Von 2019 bis Mitte 2021 wird die Regionetz Tiefbauarbeiten in der Bismarckstraße vornehmen. Im Zuge der Wiederherstellung soll die Bismarckstraße im Abschnitt zwischen Drimbornstraße und Schlossstraße als Teil der in Planung bzw. Umsetzung befindlichen Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf entsprechend der funktionalen Belange dieser übergeordneten Netzkonzepte umgestaltet werden.

### Heutige Situation

Die Bismarckstraße stellt als zentrale Verbindungsstrecke innerhalb des Frankener Viertels bereits heute eine stark genutzte Verkehrsachse dar. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr nimmt diese Straße als Hauptein- bzw. -ausfallroute zwischen der Aachener Innenstadt bzw. dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Rothe Erde / Vennbahn eine übergeordnete Netzfunktion ein. Für den Kfz-Verkehr dient die Bismarckstraße vor allem der Erschließungsfunktion des Frankener Viertels. Die Verbindungsfunktion zwischen dem Bahnhof Rothe Erde und der Innenstadt erfolgt für den Kfz-Verkehr im Gegensatz zum nichtmotorisierten Individualverkehr nicht über die Bismarckstraße, sondern über die parallel verlaufende RIN-klassifizierte Kfz-Hauptverkehrsstraße (HS IV) Oppenhoffallee. Aufgrund des geringen Umwegfaktors im Vergleich zur Oppenhoffallee wird die Bismarckstraße jedoch auch vielfach als Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr genutzt.

In einer Verkehrszählung am 30.06.2016 wurden in der Vormittagsspitzenstunde (7:30 - 8:30 Uhr) 418 Kfz (210 Kfz stadteinwärts / 208 Kfz stadtauswärts) und 161 Radfahrende auf der Bismarckstraße an der Einmündung Drimbornstraße erfasst. Am Nachmittag (16:00 Uhr – 17:00 Uhr) lag der Spitzenwert bei 520 Kfz/h (210 Kfz/h stadteinwärts / 310 Kfz stadtauswärts) und 131 Radfahrende. Über den Gesamttag (7- 19 Uhr) betrug der Radverkehrsanteil am Fahrverkehr auf der Fahrbahn 20%.

Die Bismarckstraße ist zwischen der Drimbornstraße und Warmweiherstraße Bestandteil einer Tempo-30-Zone. An den Einmündungen Viktoriaallee, Triebelsstraße / Neumarkt, Haßlerstraße / Goffartstraße und Schlossstraße / Rehmannstraße gilt dementsprechend die Rechts-Vor-Links-Regelung. Der dreiarmlige Knoten Drimbornstraße am Ende der Tempo-30-Zone ist lichtsignalisiert. Zur Sicherung von Fußgängerquerungen befindet sich am Neumarkt eine Bedarfs-Lichtsignalanlage und am Eingang des Frankener Parks (Ecke Schlossstraße) ein Fußgängerüberweg. Die Bismarckstraße ist in ihrer gesamten Länge des hier betrachteten Bereichs von ca. 550 m im Trennprinzip ausgebaut (s. **Anlage 2**). Das Straßenbegleitgrün setzt sich aus Baumreihen in Höhe des Frankener Parks und des Neumarktes auf der südlichen Straßenseite zusammen. Die nutzbare Fahrbahn weist eine Breite von 6,00 m auf und wird durch markierte Parkplätze beidseitig begrenzt. Auf der südlichen Seite stehen in aufgeschulterter Ordnung 66 Parkplätze zur Verfügung. Gegenüberliegend sind 125 Parkmöglichkeiten in Schrägaufstellung markiert. Diese der Bewohnerparkzone „V“ zugehörigen 191 Parkplätze der Bismarckstraße weisen insgesamt einen hohen Auslastungsgrad auf. In den Abend- und Nachtstunden sind diese Parkplätze vollausgelastet. Abzüglich des von parkenden Pkws genutzten Raums der Nebenanlage, verbleiben für den Fußverkehr beidseitig nutzbare Gehwegbreiten von circa 2,65 – 2,75 m. Insbesondere auf der

nördlichen Seite ist die nutzbare Gehwegbreite durch außergastronomische Nutzung eingeschränkt (s. Anlage 2). Im Bereich des Frankenberger Parks reduziert sich die nutzbare Breite der Gehweges neben den aufgeschultert parkenden Fahrzeugen auf circa 0,85 m. Die zu Fuß gehenden werden in diesem Abschnitt parallel am Rand der Parkanlage geführt.

Der Radverkehr wird im gesamten hier betrachteten Tempo-30-Zonen-Bereichs der Bismarckstraße gemeinsam mit dem Kfz auf der Fahrbahn geführt.

Eine Anpassung des Straßenraums ist unter Berücksichtigung der besonderen Belange der hier zukünftig verlaufenden Rad-Vorrang-Route erforderlich.

### **Planung**

Die Umgestaltung der Bismarckstraße als Rad-Vorrang-Route soll die Zügigkeit, den Komfort sowie die objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende erhöhen. Um diese Ziele zu erreichen, ist in Tempo-30-Zonen eine Priorisierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn erforderlich. Entlang der Rad-Vorrang-Route wurden daher bereits die angrenzenden Straßen (Schlossstraße / Lothringerstraße und Beverstraße) als Fahrradstraßen beschlossen. Die Bismarckstraße soll als Lückenschluss der „Fahrradstraßenkette“ zur konsistenten Fortführung der Führungsform als Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr-Freigabe) ausgewiesen und gestaltet werden.

Die Umsetzung soll im Anschluss an Kanal- und Leitungsarbeiten der Regionetz durch die Stadt Aachen erfolgen. Diese sind bis Mitte 2021 vorgesehen. Die Kanalsanierungsarbeiten erfolgen in Teilbereichen in offener bzw. unterirdischer Bauweise. Die geplanten Trassen für Wasser und Fernwärme befinden sich überwiegend im Bereich der Fahrbahn. Die Nebenanlagen sind von der Baumaßnahme der Regionetz nur punktuell betroffen.

### **Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung**

Da es sich bei der Bismarckstraße um eine stark frequentierte Hauptachse für den Radverkehr handelt, soll die Planung der Fahrradstraße mit „Optimalmaßen“ entsprechend des Gestaltungsstandards in Aachen erfolgen (s. **Anlage 3**). Für die Querschnittaufteilung kommen dementsprechend drei Varianten in Betracht, die sich in der Anordnung und Anzahl der nördlichen Parkplätze sowie dem Umfang des baulichen Eingriffes unterscheiden (s. **Anlage 4**):

#### Variante 1 – Markierungen im Bestand

Die bereits heute nutzbare Fahrbahnbreite von 6,00 m eignet sich „optimal“ für die Umsetzung einer Fahrradstraße entsprechend der Gestaltungsstandards in Aachen: Mit einer Fahrgassenbreite von 4,50 m und jeweils 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen kann die Fahrradstraße in der Bismarckstraße bei Beibehaltung der bestehenden Straßenraumaufteilung umgesetzt werden.

#### Variante 2 – Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände mit Umbau der nördlichen Nebenanlage

Durch die Notwendigkeit des rückwärtigen Ausparkens bei schräg geordneten Parkständen sind Konflikte zwischen Radfahrenden und ausparkenden Kfz möglich. Die ERA 2010 definiert deshalb die Einhaltung eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m (bereits in Variante 1 berücksichtigt). Zur weiteren Reduzierung des Gefahrenpotentials sieht Variante 2 vor, die Schrägparkstände in

Längsparkstände umzuwandeln. Dadurch entfallen 46 Parkplätze. Bei Beibehaltung der „optimalen“ Fahrbahnbreite einer Fahrradstraße, ist durch die gewonnene Fläche die Aufhebung der aufgeschulterten Parkordnung auf südlicher Seite (ohne Umbau) möglich, sodass sich die nutzbare Gehwegbreite auf circa 3,40 m erhöht. Die nördliche Nebenanlage kann auf circa 5,10 m verbreitert werden und für stadtgestalterische Elemente (Begrünung, Möblierung, etc.) sowie für die Ausweitung der Außengastronomie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Straße genutzt werden. Für die Umsetzung der Variante 2 ist ein umfangreicher Umbau der nördlichen Nebenanlage erforderlich.

### Variante 3 - Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände ohne Umbau der nördlichen Nebenanlage

Auch die Variante 3 sieht vor, die nördlich angelegten Schrägparkstände in Längsparkstände umzuwandeln (-46 Parkplätze). Bei Beibehaltung der Bordsteinlagen der Nebenanlagen (je ca. 3,40 m Gehweg) verbleibt bei beidseitig 2 m breiten Längsparkstreifen eine Fahrbahnbreite von 7,70 m. In Fahrradstraßen mit derart großen Fahrgassenbreiten werden überhöhte Geschwindigkeiten der Kfz aufgrund vermehrter Überholvorgänge provoziert. Um die Ziele der Priorisierung des Radverkehr sowie des Sicherheitsgewinns auch bei sehr breiten Fahrradstraßen zu vereinbaren, kann ein überfahrbarer gepflasterter Mittelstreifen zu einer optischen Separierung und somit einer Verschmälerung der Fahrgasse führen. In den Niederlanden wird diese Fahrradstraßengestaltung bei großen Fahrgassenbreiten regelmäßig eingesetzt (s. Anlage 4). Auch in dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW wird der Einbau eines gepflasterten Mittelstreifens bei breiten Fahrradstraßen empfohlen. In der Bismarckstraße würden neben den jeweils 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen und einem 0,70 m breiten gepflasterten Mittelstreifen je 2,75 m breite richtungsgetrennte Fahrbereiche entstehen.

Zur Verdeutlichung des Rad-Vorrangs in der geplanten Fahrradstraße ist eine Roteinfärbung der Fahrbahn mittels Oberflächenbeschichtung möglich. In allen Varianten sind darüber hinaus zusätzlich bauliche Eingriffe erforderlich, um die Ziele der Gestaltung einer Fahrradstraße zu erreichen. Dies bezieht sich insbesondere auf die (vorfahrtberechtigte) Knotenpunktgestaltungen, Maßnahmen zur Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und des Kfz-Durchgangsverkehr (s. Kapitel: Möglichkeiten der Kfz-Verkehrsreduktion in der Bismarckstraße). Die Art der Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der Detailplanung.

### **Möglichkeiten der Kfz-Verkehrsreduktion in der Bismarckstraße**

Da die heutige Kfz-Verkehrsmenge (ca. 520 Kfz in der Spitzenstunde) höher ist, als die in den RAS 06 empfohlene Maximal-Kfz-Stärke für die Einrichtung von Fahrradstraßen von 400 Kfz in der Spitzenstunde, bedarf es für eine zielführende Fahrradstraßenlösung zusätzlicher Kfz-reduzierender Maßnahmen. Im Folgenden werden drei Möglichkeiten der Kfz-Reduktion in der Bismarckstraße im Hinblick auf die Wirkung der Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs sowie die Auswirkungen auf den Parksuchverkehr analysiert (s. **Anlage 5**):

### Möglichkeit 1: Sperrung der Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße

Ein Planungsansatz zur Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße besteht darin, das Einfahren von Kfz in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße zu unterbinden. Heute nutzen in der Spitzenstunde ca. 123 Kfz diese Möglichkeit, sodass dies zu einer Reduzierung der stadtauswärts gerichteten Durchgangsverkehre, sowohl in der Schlossstraße als auch in der Bismarckstraße, führen würde. Zusätzlich sieht die Planungsvariante vor, die Bismarckstraße im Bereich des Neumarkts für Kfz zu sperren, um die stadteinwärts gerichteten Schleichverkehr zu unterbinden. Durch diese Netzeinschränkungen würden die Kfz-Durchgangsverkehre größtenteils auf die parallel verlaufende Kfz-Hauptverkehrsstraße Oppenhoffallee verlagert. Schleichverkehre sind dann gegebenenfalls noch über die Warmweiherstraße bzw. die Frankenberger Straße oder Turpinstraße möglich. Diese Wege sind jedoch mit einem höheren Umwegfaktor verbunden. Werden diese Routen vermehrt für den Kfz-Durchgangsverkehr genutzt, sind zusätzliche Netzeinschränkungen in weiteren Stufen potenziell möglich.

Der Erreichbarkeit der Ziele in der Bismarckstraße und Schlossstraße ist durch die beschriebenen Netzeinschränkungen weiterhin möglich und mit nur geringen Umwegen verbunden. Auch der Parksuchverkehr ist durch die weiterhin gegebene Möglichkeit des „Kreiselns“ um die Blockbebauungen kaum eingeschränkt. Lediglich die Rundfahrt aus bzw. in die Haßlerstraße muss durch die Sperrung des Neumarkts über die Frankenberger Straße statt über die Bismarckstraße verlaufen. Da die Haßlerstraße jedoch in beide Richtungen befahrbar ist, können parkplatzsuchende Kfz bei Bedarf wenden.

### Möglichkeit 2: Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße

Auch dieser Planungsansatz sieht vor, das Einfahren von Kfz in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße zu unterbinden, um den stadtauswärts gerichteten Schleichverkehr auf die Oppenhoffallee zu verlagern. In stadteinwärtiger Richtung soll der Kfz-Verkehr durch ein Kfz-Einfahrverbot in den westlichen Arm der Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee auf die Oppenhoffallee geleitet werden und so zu einer Kfz-Reduktion in der Bismarckstraße führen. In stadtauswärtiger Richtung soll der Bereich weiterhin uneingeschränkt befahrbar bleiben, um die gute Erreichbarkeit des an der Ecke Bismarckstraße / Viktoriaallee entstehenden „Viktoria“-Komplexes mit unter anderem Einzelhandel zu gewährleisten. Die Auswirkungen auf potentielle alternative Strecken für den Schleichverkehr sind identisch zu Möglichkeit 1 mit der Ausnahme, dass stadtauswärtig fahrende Kfz den Bereich Neumarkt nicht umfahren müssen, wodurch die Attraktivität der Ausweichstrecke Warmweiherstraße / Bismarckstraße gegebenenfalls steigen könnte. Nachher-Erhebungen müssen zeigen, ob gegebenenfalls weitere Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Schleichverkehrs notwendig sind.

Die Möglichkeit des „Kreiselns“ für parkplatzsuchende Kfz ist durch die Maßnahmen größtenteils weiterhin gegeben. In Vergleich zu Möglichkeit 1 sind neben Kfz in der Haßlerstraße auch Kfz in der Triebelstraße (Einbahnstraße) von längeren Wegen bei Rundfahrten betroffen.

### Möglichkeit 3: Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee (Antrag der Verbände und Initiativen zur Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenger Viertel)

Der Antrag der Verbände und Initiativen beinhaltet in Maßnahme 1 die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Bismarckstraße und Frankenger Straße durch die Wiederherstellung des Grünzuges in der Viktoriaallee (s. **Anlage 6**). Zudem sollen durch gegenläufige Einbahnstraßen (mit Radverkehrsfreigabe) in der Turpinstraße neuer Kfz-Schleichverkehr verhindert werden. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird der komplette Durchgangsverkehr unterbunden und über die Viktoriaallee in die Oppenhoffallee verlagert, mit dem Resultat einer deutlichen Kfz-Reduktion in der Bismarckstraße, der Schlosstraße sowie des südlichen Frankenger Viertels.

Die Erreichbarkeit der Ziele auf der westlichen Seite der Viktoriaallee ist in stadteinwärtiger Richtung lediglich über die Oppenhoffallee möglich. In stadtauswärtiger Richtung sind die Ziele auf der östlichen Seite der Viktoriaallee über das Verbindungsstück Oppenhoffallee - Drimbornstraße der Bismarckstraße sowie über die Umfahrung der Herz-Jesu-Kirche erreichbar.

Das „Kreiseln“ parkplatzsuchender Kfz-Verkehr ist größtenteils weiterhin möglich, aufgrund der Unterbrechung in Höhe der Viktoriaallee jedoch (ohne große Umwege) nur auf die westliche bzw. östliche Seite der Viktoriaallee begrenzt. Rundfahrten aus bzw. in Bereich der Turpinstraße und Viktoriaallee sind mit deutlich größeren Umwegen verbunden (z. B. 1,1 km für die kürzeste Strecke von Turpinstraße 113 bis Turpinstraße 111).

Weitere Maßnahmen des Antrages zur Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenger Viertel beziehen sich auf den Knoten Bismarckstraße / Drimbornstraße. Umsetzungen verkehrlicher oder auch städtebaulicher Umplanungen dieses Bereiches sind nur unter Berücksichtigung der „Viktoria“-Baumaßnahmen möglich. Als wichtiger Knotenpunkt des Rad-Vorrang-Netztes (Abzweig nach Eilendorf und Brand) wird die Verwaltung die Planungen für den Verflechtungsbereich Bismarckstraße / Drimbornstraße / Schenkendorfstraße / Beverstraße in einer separaten Vorlage vorstellen.

#### **Weiteres Vorgehen**

Die Verwaltung schlägt vor, die Bismarckstraße im Bereich Schlosstraße bis Drimbornstraße als Fahrradstraße umzugestalten. Unter Berücksichtigung der aufgezeigten Vor- und Nachteile der Möglichkeiten zur Straßenraumaufteilung und zur Reduktion des Kfz-Verkehrs wird die Verwaltung einen Planungsbeschluss aufbereiten.

#### **Anlage/n:**

- Anlage 1: Übersichtskarte des Verlaufs der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf
- Anlage 2: Lageplan Bestand Bismarckstraße (M 1:500)
- Anlage 3: Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen
- Anlage 4: Querschnitte der Planungsvarianten Bismarckstraße (M: 1:100)
- Anlage 5: Auswirkungen auf die Verkehrslenkung und den Parksuchverkehr der Möglichkeiten zur Kfz-Reduzierung in der Bismarckstraße
- Anlage 6: Antrag der Verbände und Initiativen „Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenger Viertel“