

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0056/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	26.01.2021
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/500
<b>Theaterplatz i. R. Innenstadtkonzept 2022; hier: Zukünftige Verkehrsführung, Verfahrensstand und nächste Schritte</b>			
<b>Ziele:</b>		Klimarelevanz positiv	
<b>Beratungsfolge:</b>			
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
18.02.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	
03.03.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	
04.03.2021	Planungsausschuss	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung auf Basis der vorgelegten Unterlagen,

- die Beschränkung für den MIV-Durchgangsverkehr von den Knotenpunkten Kapuzinergraben/Franzstraße bis Theaterstraße/Borngasse als Vorgabe für den Planungswettbewerb und für die dauerhafte Umsetzung vorzusehen;
- die weitere Vorgehensweise im Hinblick auf die Entscheidung über die beiden Planungsoptionen für die zukünftige Verkehrsführung des ÖPNV im Bereich des Theaterplatzes abzustimmen und mögliche Auswirkungen auf den Ablauf des Verfahrens weiter zu prüfen;
- Zielsetzungen für die Themen ÖPNV, Ruhender Verkehr, Liefern und Laden, Radverkehr, Fußverkehr, Barrierefreiheit und Zukunftsfähige Mobilität in die Aufgabenstellung zu integrieren und zu konkretisieren;
- alternative Standorte für den Taxistand und die zukünftige Reisebushaltestelle vorzuschlagen und mit den Beteiligten abzustimmen;
- den Teilnahmewettbewerb für das Planungsverfahren zu beginnen sowie die digitale Bürgerbeteiligung vorzubereiten.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	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>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	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>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## 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:

keine      positiv      negativ      nicht eindeutig

	X		
--	---	--	--

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

gering    mittel    groß    nicht ermittelbar

			X
--	--	--	---

Zur Relevanz der Maßnahme für die  
Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine    positiv    negativ    nicht eindeutig

	X		
--	---	--	--

### Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

### **Anlass und politische Beratungen**

Im Rahmen der Vorlage „Reallabor und nächste Schritte“ wurde am 2. Dezember 2020 in der Bezirksvertretung Mitte sowie am 10. Dezember 2020 im Planungsausschuss über die Auswertung des Reallabors Theaterplatz, den Verkehrsversuch im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) 2020 sowie über den weiteren Planungsprozess der Umgestaltung berichtet.

Die Bezirksvertretung Mitte nahm den Bericht zur Kenntnis und der Planungsausschuss beauftragte die Verwaltung einstimmig damit, die Auslobung des Verfahrens vorzubereiten sowie das Vergabeverfahren für das Projektsteuerungsbüro zu beginnen. Nachfolgend wurde im Mobilitätsausschuss am 21. Januar 2021 über die o. g. Themen berichtet sowie im Vorfeld der Sitzung ein Austausch von Seiten der Verwaltung zu Verkehrsthemen mit den Fraktionen angeboten.

Diese Vorlage dient dazu, wesentliche Planungsoptionen im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsführung im Planungsraum „Theaterplatz mit Kapuzinergraben und Theaterstraße bis Borngasse“ aufzuzeigen und relevante Zielsetzungen für den Planungswettbewerb zu benennen und gegebenenfalls zu beschließen. Weitere Themenbereiche – vor allem der Stadtgestaltung – werden in einer gesonderten Vorlage gemeinsam mit der zusammenfassenden Projektinformation behandelt und den politischen Gremien im April 2021 zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Für das Wettbewerbsverfahren sind klar formulierte inhaltliche Leitplanken von Vorteil. Möglichst viele Fragestellungen, die sich die Planerteams im Entwurfsprozess stellen könnten, sollten bereits vorab geklärt und Bestandteil der „Projektinformation“ sein. Diese Vorlage dient also der Eingrenzung der vielfältigen Optionen, um die weiteren Rahmenbedingungen festlegen zu können – es handelt sich noch nicht um eine Schlussberatung der Aufgabenstellung.

Vor dem Hintergrund der inzwischen neu gewonnenen Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2020 werden die Vor- und Nachteile verschiedener Varianten der Verkehrsführung nachfolgend dargestellt und bewertet. Es wird auch auf die Sitzung des Planungsausschusses vom 10. Oktober 2019 Bezug genommen, in der die Verwaltung beauftragt wurde, die Planung der dauerhaften baulichen Umsetzung fortzusetzen und dabei möglichst alle Verkehre stadteinwärts links am Theater vorbei zu führen, um die Aufenthaltsqualität auf dem Theaterplatz zu erhöhen.

Als vorbereitende Untersuchung für die anstehenden Entscheidungen wurde eine vergleichende Lärmuntersuchung auf Grundlage der Verkehrsdaten vor bzw. während der EMW 2020 erstellt, um die Auswirkungen der Verkehrsführung auf die Aufenthaltsqualität bewerten zu können.

Abschließend wird über den Stand des Verfahrens und die nächsten Schritte informiert.

### **Zielsetzungen im Hinblick auf die Mobilität**

Im Rahmen seiner Umgestaltung soll der Theaterplatz als zukunftsfähiger, nutzerorientierter öffentlicher Raum mit hoher Aufenthalts- und Stadtbildqualität entwickelt werden.

Die derzeitige Aufteilung seiner Flächen mit der dominierenden Wirkung des motorisierten Verkehrs und den dadurch voneinander separierten Aufenthaltsbereichen wird dieser Zielsetzung nicht gerecht.

Darüber hinaus werden u. a. durch den motorisierten Individualverkehr erhebliche Lärm- und Schadstoffemissionen verursacht.

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsfunktionen und des historischen sowie städtebaulichen Kontexts gilt es daher, den zukünftigen Stadtraum neu zu ordnen und die Aufenthaltsqualität durch eine weitgehende Reduzierung des nicht notwendigen Durchgangsverkehrs zu verbessern.

Während der Europäischen Mobilitätswoche 2019 wurde die einseitige Sperrung der nördlichen Umfahrt des Theaterplatzes für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) erprobt und aufgrund der positiven Erfahrungen im Anschluss dauerhaft umgesetzt.

Die im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2020 erfolgte Beschränkung der Zufahrten für den MIV-Durchgangsverkehr von den Knotenpunkten Kapuzinergraben/Franzstraße bis Theaterstraße/Borngasse führte zu einer zusätzlichen Entlastung und ermöglichte die Ausweitung von Aufenthaltsflächen auch im Bereich der südlichen Theaterplatzumfahrt. In dieser Woche standen am Theaterplatz nur zwei Fahrspuren zur Verfügung - eine auf der Nordseite für den Verkehr (Busse und zugelassene Anlieger- und Lieferverkehre) in Richtung Kapuzinergraben und eine auf der Südseite für den Verkehr (Busse und zugelassene Anlieger- und Lieferverkehre) in Richtung Theaterstraße.

Diese Erfahrungen mit einer veränderten Verkehrsführung und die durch umfangreiche Auswertung sowie im Beteiligungsprozess gewonnenen Erkenntnisse sollen als Orientierung für die zukünftige Verkehrsführung dienen (*vgl. auch Vorlage PLA 10.12.2020 - <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=22425>*).

Darüber hinaus gilt es, die Zielsetzungen der Verkehrsentwicklungsplanungen „Mobilitätsstrategie 2030“, „Vision Mobilität 2050“ sowie das Konzept der Premiumfußwege im Hinblick auf eine zukunftsfähige Mobilität zu berücksichtigen.

## **Lärmuntersuchung**

Um die Auswirkungen einer veränderten Verkehrsführung auf die Aufenthaltsqualität zu untersuchen, wurde durch den Fachbereich Umwelt mithilfe einer computerbasierten Modellierung eine vergleichende Lärmuntersuchung für den Planungsraum durchgeführt.

Grundlage der Umgebungslärmkartierung waren die an den Knotenpunkten Alexianergraben/Franzstraße und Theaterstraße/Borngasse vor und während der EMW 2020 erhobenen Verkehrsbewegungen. Die Verkehrsführung vor der EMW 2020 entspricht der aktuellen Situation mit einer beidseitig des Theaters verlaufenden Verkehrsführung des ÖPNV sowie einer Bündelung des MIV auf der südlichen Seite.

Im Rahmen der Untersuchung wurden die in der Vorlage „Reallabor und nächste Schritte“ bereits vorgestellten Verkehrsdaten und Aufteilungen in Fahrzeugarten berücksichtigt.

Erhoben wurden die Daten für die Situationen mit MIV-Durchgangsverkehr (10.9.2020 / Lden) und ohne MIV-Durchgangsverkehr (21.9.2020 / Lden). Darüber hinaus wurde eine entsprechende Differenzbetrachtung erstellt (*siehe Anlage 1*).

Insgesamt wurden für die Situation ohne MIV-Durchgangsverkehr Lärmabsenkungen von bis zu -9 dB erreicht.

Besonders hoch war die Lärmabsenkung mit 7 bis 9 dB in den Räumen seitlich des Theaters sowie im Bereich Theaterstraße bis Borngasse, wo mit zum Teil 70 dB bis über 80 dB (vor der EMW und aktuell) sehr hohe Lärmpegel vorliegen. Auf dem Theatervorplatz wurde eine Lärmreduzierung von bis zu 5 dB erreicht, was hier zu Werten von 60 bis 70 dB führte (ggü. 70 bis 75 dB mit MIV).

Zur Information: zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken sollten laut Umweltbundesamt und WHO

Zielwerte von 65 dB(A) tags für städtische Aufenthaltsbereiche nicht überschritten werden (Minimalziel). (Quelle: Umweltbundesamt; <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm#belastigung-durch-verkehrslarm>; abgerufen am 27.01.2021).

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass eine weitgehende Reduzierung des MIV Durchgangsverkehrs zu einer erheblichen Reduzierung der heute vorliegenden, sehr hohen Lärmpegel führt, was wiederum eine Voraussetzung dafür ist, auf dem Theaterplatz eine angemessene Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

Ergänzend dazu wird erwähnt, dass die Borngasse nicht Teil der Untersuchung war, dort jedoch aufgrund der höheren Frequentierung dieser Ausweichroute auch etwas höhere Lärmpegel zu erwarten sind.

### **Zukünftige Verkehrsführung des MIV**

Die Aufenthaltsqualität des zukünftigen Theaterplatzes und seines direkten Umfelds soll durch eine weitgehende Reduzierung des nicht notwendigen MIV-Durchgangsverkehrs verbessert werden. Aus diesem Grund wird die während der Europäischen Mobilitätswoche 2020 erprobte Beschränkung für den MIV-Durchgangsverkehr ab den Knotenpunkten Alexianergraben/Franzstraße sowie ab der Theaterstraße/Borngasse für die dauerhafte Umsetzung vorgeschlagen (vgl. auch Vorlage MoA 21.01.2021; <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp>).

Der Planungsraum um den Theaterplatz (einschließlich Kapuzinergraben/Hartmannstraße und Theaterstraße bis Borngasse) soll weiterhin für den notwendigen Liefer- und Ladeverkehr, zufahrtberechtigte Anwohner\*innen, die Nutzer\*innen von Behindertenstellplätzen, den ÖPNV sowie für Taxis zugänglich bleiben.

Die zukünftige Erschließung der Elisabethstraße wäre über die Kleinmarschierstraße möglich; dazu müsste die Fahrrichtung der Einbahnstraße gedreht werden. Ggf. könnte die Elisabethstraße durch Einrichtung von Ausweichstellen auch im Beidrichtungsverkehr befahren, wenn eine Einrichtung der Hartmannstraße als Fußgängerzone vorgesehen würde. Dazu gilt es diese Fragestellungen in ein schlüssiges Gesamtkonzept für diesen Bereich zu integrieren das u.a. den Umgang mit den derzeit vorhandenen Parkplätzen klärt, die Erreichbarkeit des Hotels „Motel One“ gewährleistet sowie die Ausweisung von Liefer- und Ladezonen und Behindertenparkplätzen vorsieht.

Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs soll die Gestaltung der Knotenpunkte Alexianergraben/Franzstraße und Theaterstraße/Borngasse überprüft und gegebenenfalls im Rahmen der weiteren Umsetzung angepasst sowie die LSA-Steuerung optimiert werden. Darüber hinaus ist die Anpassung der Radverkehrsführung im Kapuzinergraben und der Theaterstraße zwischen Borngasse und Theaterplatz notwendig.

Die durch die veränderte Verkehrsführung ermöglichte zukünftige Neuaufteilung des Straßenraums soll im Rahmen des Planungswettbewerbs entwickelt werden.

Perspektivisch wird im erweiterten Verkehrsraum um den Knotenpunkt Alexianergraben/Franzstraße eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch die zukünftige Ertüchtigung des Grabenrings als Radverteilerling erwartet.

Die Anfahrbarkeit der zahlreichen Parkhäuser im Umfeld des Theaterplatzes bleibt weiterhin vollumfänglich gewährleistet.

Gleichwohl wird sich der nun nicht mehr am Theaterplatz zugelassene MIV-Durchgangsverkehr auf umliegende Straßen verteilen. Bei einer dauerhaften Lösung ist davon auszugehen, dass sich Teile

dieses Verkehrs bereits frühzeitig andere Wege suchen und das Gebiet weiträumiger umfahren werden. Dennoch wird in den unmittelbar verbindenden Straßen, wie der Franzstraße und der Borngasse, mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen sein, welches aus verkehrlicher Sicht zu bewältigen ist.

Die Ausgestaltung der neuen Zufahrtssituationen an der Theaterstraße und am Kapuzinergraben muss die neue Verkehrsregelung so verdeutlichen, dass sie zu einer hohen Akzeptanz der Nutzer\*innen führt. Dazu ist unterstützend auch eine Überwachung der Durchfahrtsverbote denkbar.

### **Zukünftige Verkehrsführung des ÖPNV**

Der ÖPNV soll auch weiterhin die Theaterstraße, den Kapuzinergraben und den Theaterplatz befahren.

Für die zukünftige Verkehrsführung des ÖPNV auf dem Theaterplatz gibt es derzeit zwei Planungsoptionen:

- Variante A sieht eine beidseitig des Theaters verlaufende Verkehrsführung für den ÖPNV vor.
- Variante B sieht eine Bündelung der Fahrspuren für den ÖPNV auf der südlichen Theaterseite vor.

Bei der Entscheidung über die zukünftige Verkehrsführung des ÖPNV sind folgende Vor- und Nachteile der beiden Varianten zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen:

- Variante A erzeugt insgesamt weniger Verkehrsfläche, da eine Bündelung verschiedener Verkehrsarten (ÖPNV, Liefer- und Ladeverkehr, Radverkehr) auf jeweils einer Fahrspur möglich wäre.
- Variante B ermöglicht eine weitergehende Beruhigung der Aufenthaltsflächen im Bereich der nördlichen Umfahrt, da dort keine Busse mehr fahren würden. Allerdings müssten auch bei dieser Variante auf der Nordseite weiterhin Liefern und Laden, Anliegerverkehre und auch Radverkehr erlaubt sein, weil eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Südseite – aufgrund der deutlich längeren Fahrdauer (Umweg und Lichtsignalanlage) – nicht angenommen werden würde.
- Die Bündelung der beiden ÖPNV-Spuren in Variante B würde im Bereich der südlichen Umfahrt eine Verkehrsfläche von mindestens 6,50 bis 7,00 m Breite erfordern. Im Kreuzungsbereich Theaterplatz/Kapuzinergraben wären entsprechend große Radien vorzusehen, was zu deutlich größerem Platzbedarf als in Variante A führen und ggf. die Platzgestaltung beeinträchtigen würde.
- Die Bündelung der beiden ÖPNV-Spuren in Variante B erschwert die Querung für Fußgänger\*innen insbesondere im Kreuzungsbereich Theaterplatz/Kapuzinergraben, wo auch der Premiumfußweg 4 (Richtung Burtscheid) verläuft. Die stadtgestalterisch gewünschte Verbindung mit dem Theatervorplatz wäre deutlich schwerer herzustellen und ohne Lichtsignalanlage (LSA) nicht möglich.
- Die weiterhin notwendigen Wendefahrten der ASEAG sind nur bei Variante A möglich. Ohne die Wendemöglichkeit um das Theater ergeben sich deutlich längere Wendefahrten bis etwa zur Normaluhr, die zu hohen jährlichen Mehrkosten führen.
- Mögliche Störungen der Aufenthaltsbereiche auf der nördlichen Seite durch vorbeifahrende Busse könnten durch eine konsequente Einhaltung des Tempolimits sowie den perspektivisch vollumfänglichen Einsatz von Elektrobussen reduziert werden. Die Erfahrungen während der

EMW 2019 (vgl. Vorlage PLA 10.10.2021

<https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=95394>) sowie mit der aktuellen Situation sind als positiv zu bezeichnen. Die Querung der Fußgänger über den nördlichen Theaterplatz ist ohne Lichtsignalanlage problemlos möglich und ermöglicht dadurch eine einfachere Verbindung für Fußgänger in Richtung Elisenbrunnen, die durch einen Umbau des Platzes noch weiter unterstützt werden könnte.

Im Rahmen der Umgestaltung soll die Lage der Bushaltestellen im Planungsraum überprüft bzw. neu bestimmt werden, mit dem Ziel den Planungsraum bestmöglich zu bedienen sowie eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität im gesamten Planungsbereich sowie im Bereich der Haltestellen zu gewährleisten.

Mögliche Auswirkungen der Entscheidung bzgl. der Varianten A und B sowie die Verortung der Bushaltestellen müssen mit der ASEAG auch im Hinblick auf die langfristige Entwicklung des ÖPNV-Liniennetzes abgestimmt werden.

Die Fachverwaltung sieht aufgrund der o. g. Punkte funktionale und gestalterische Vorteile für die in Variante A beschriebene beidseitige Verkehrsführung des ÖPNV.

Ggf. ist es verfahrenstechnisch auch zu vertreten, zwei Varianten als Option für die Teilnehmer vorzugeben. Im

Rahmen der Entwürfe müssten die Büros sich dann für die aus ihrer Sicht bessere Variante entscheiden und diese durchplanen. Am Ende würde dann durch die Bewertung des Preisgerichts eine Entscheidung herbeigeführt.

Grundsätzlich ermöglicht eine klare Vorgabe hinsichtlich der Führung des ÖPNV im Planungswettbewerb eine bessere Vergleichbarkeit der Wettbewerbsergebnisse.

Aufgrund der derzeit noch offenen Fragen und um die politische Meinungsbildung zu berücksichtigen, schlägt die Verwaltung vor, die weitere Vorgehensweise im Hinblick auf die Entscheidung über die beiden ÖPNV-Planungsoptionen mit dem Projektsteuerungsbüro, der ASEAG, Politik und Verwaltung weiter abzustimmen und mögliche Auswirkungen auf den Ablauf des Verfahrens zu prüfen.

Darüber hinaus soll der Umgang mit den ÖPNV-Planungsoptionen im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Verfahren erläutert werden.

### **Ruhender Verkehr/ Liefern und Laden**

Unabhängig von der gewählten Verkehrsführung des ÖPNV sollen weiterhin alle Gebäude mit den unterschiedlichen Nutzungen erreichbar bleiben. Insbesondere für die gewerblichen Nutzungen müssen daher ausreichend Liefer- und Lademöglichkeiten eingeplant werden. Dazu sollte auch die Möglichkeit gehören, mobilitätseingeschränkte Besucher\*innen der zahlreichen Arztpraxen am Theaterplatz nah an ihr Ziel zu bringen.

Die Anfahrbarkheit von privaten Stellplätzen, z.B. im Bereich des Kapuzinerkarrees, bleibt erhalten. Behindertenparkplätze sollen im Planungsgebiet in ausreichender – nach Möglichkeit erhöhter Anzahl gegenüber dem heutigen Bestand – eingeplant und so verteilt werden, das eine gute Abdeckung des Planungsraums gewährleistet ist.

### **Taxis, Reisebusse**

Im Bestand gibt es in der südlichen Umfahrt des Theaters einen Taxistand und eine

Reisebushaltestelle.

Um genügend Platz zur Aufwertung des südlichen Theaterplatzes zu erhalten ist eine dauerhafte Verlagerung von Taxistand und Reisebushaltestelle erforderlich.

Diese Verlagerung wurde im Rahmen der EMW 2020 erprobt. Der Taxistand wurde am Fahrbahnrand des Kapuzinergrabens in Fahrtrichtung Franzstraße etwa im Bereich der Hausnummer 24 untergebracht. Als Anfahrmöglichkeit für Reisebusse wurde – wenn auch wegen der Coronapandemie vermutlich kaum genutzt – die Karmeliterstraße (vor dem WDR) vorgesehen.

Im Rahmen der Planung soll ein zukünftiger Standort für die Taxistände in unmittelbarer Umgebung des Theaters eingeplant und in das gestalterische Konzept integriert werden. Mögliche Optionen sollen vor Beginn des Planungswettbewerbs mit den Taxiverbänden abgestimmt und in die Projektinformation aufgenommen werden. Für die Reisebushaltestelle muss ein dauerhafter Standort außerhalb des Planungsraums, u. a. in Abstimmung mit dem aachen tourist service, gefunden werden.

### **Radverkehr**

Die Theaterstraße und der Theaterplatz verbinden den Alleenring auf direktem Wege mit dem Grabenring. Es ist vorgesehen, den Grabenring zukünftig als Verteilerring für den Radverkehr zu ertüchtigen. Daher ist diese Radverkehrsverbindung von Bedeutung, wengleich es auch die parallel laufende Verbindung der RVR 1 (Richtung Eilendorf) über die Wirichsbongardstraße gibt. In der weiteren Planung ist daher die Verbindung über den Theaterplatz ebenso für den Radverkehr mit einzuplanen, wie entlang des Kapuzinergrabens.

Im Planungsraum müssen ausreichend viele Fahrradabstellanlagen eingeplant werden. Dabei sind die Bedarfe des Theaters ebenso zu berücksichtigen wie die der anliegenden Nutzungen.

Eine konkrete Vorgabe bzgl. der Anzahl der geforderten Stellplätze wird im Rahmen der Projektinformation erfolgen. Die Stadtraumverträglichkeit von Anzahl und Aufstellorten ist im Rahmen des jeweiligen Wettbewerbsbeitrags zu prüfen bzw. nachzuweisen.

Eine stadtgestalterisch verträgliche Integration von abschließbaren Abstellmöglichkeiten in den Planungsraum, die auch höherwertige E-bikes sicher aufnehmen können (z.B. in Form von kleineren Fahrradparkhäusern), soll im Rahmen der Aufgabenstellung geprüft werden.

### **Fußverkehr**

Gemäß der Zielsetzungen der „Strategie für Fußgänger“ (2015) aus dem Verkehrskonzept „Mobilitätsstrategie 2030“ sollen die Fußwege im Planungsraum attraktiv, gefahrlos nutzbar, barrierefrei, begrünt und für Fußgänger jeden Alters entwickelt werden.

Da die Fußwege im Bestand oftmals zu schmal sind und den o. g. Anforderungen nicht gerecht werden, müssen sie bei der Neuaufteilung des Straßenraums in besonderem Maß berücksichtigt werden.

Die Theaterstraße soll unter Berücksichtigung der historischen Vorprägungen als Boulevard zum Flanieren mit entsprechend breiten Fußwegen umgestaltet werden.

Eine besondere Bedeutung kommt der Gestaltung übergeordneter Wegeverbindungen zu, die wichtige öffentliche Räume miteinander verbinden. Der Premiumfußweg 4 führt vom Bahnhof kommend, über das Kapuziner Karree in Richtung Innenstadt und soll den Vorgaben aus dem Konzept der Premiumfußwege entsprechend attraktiv gestaltet werden.

Im Bereich des Theaterplatzes soll im Rahmen der Aufgabenstellung geprüft werden, ob Querungen verbessert werden können.

### **Barrierefreiheit**

Der Theaterplatz soll als inklusiver, barrierefreier Stadtraum für alle Nutzergruppen entwickelt werden. Unterschiedliche Nutzeranforderungen sollen hinsichtlich möglicher Einschränkungen motorischer, sensorischer oder kognitiver Art entsprechend berücksichtigt werden.

Zur Abstimmung der Zielsetzungen und Vorgaben zur Barrierefreiheit im Rahmen der Umgestaltung hat bislang eine Begehung des Platzes im Sommer 2020 sowie ein Abstimmungstermin Anfang des Jahres 2021 mit Verantwortlichen der Kommission für barrierefreies Bauen stattgefunden. Die Abstimmung soll im weiteren Planungsprozess fortgeführt werden.

Die konkreten Vorgaben im Hinblick auf die Barrierefreiheit der zukünftigen Planung werden in der Aufgabenstellung zum Planungswettbewerb benannt.

### **Zukunftsfähige Mobilität**

Für das zukünftige Mobilitätsverhalten der Aachenerinnen und Aachener sowie der Besucher der Stadt wird ein Netz von Sharingangeboten eine zunehmende Rolle spielen. An Mobilstationen, die sich vornehmlich im Umfeld von Bushaltstellen befinden werden, sind in unterschiedlichem Maß Leihfahrräder und –pedelecs, Lastenbikes, e-scooter und ggfs auch car-sharing Angebote zu finden. Bei der Gestaltung des Planungsraums sind hierfür geeignete Standorte zu finden. Wegen seiner innerstädtisch zentralen Lage ist der Planungsraum hierfür besonders geeignet.

Gleichzeitig muss die Integration solcher Angebote stadtgestalterisch verträglich (d.h. hinsichtlich der Dimensionierung und Anordnung auf den Ort abgestimmt) erfolgen.

### **Verfahrensstand und nächste Schritte**

Die in der Vorlage „Reallabor und nächste Schritte“ skizzierte und vom Planungsausschuss einstimmig beschlossene Vorgehensweise bzgl. der Durchführung des Planungsprozesses für die Umgestaltung des Theaterplatzes wird beibehalten und nachfolgend konkretisiert.

#### Verfahrensbetreuung

In der Zwischenzeit wurde das Vergabeverfahren für die Verfahrensbetreuung durchgeführt. Nach Anfrage bei verschiedenen Planungsbüros und Auswertung der eingegangenen Angebote wurde eine Vergabeentscheidung getroffen. Die Vergabeentscheidung wird den Fraktionen nach erfolgter Prüfung des Rechnungsprüfungsamtes zur Information vorgelegt. Es wird davon ausgegangen, dass der Planungsprozess ab Februar durch ein erfahrenes Projektsteuerungsbüro unterstützt werden kann.

#### Teilnahmewettbewerb

Zur Zeit finden intensive Abstimmungen zur Vorbereitung des Teilnahmewettbewerbs statt. Im Februar wird ein sogenanntes Exposé zum Verfahren erstellt, das neben einer kurzen Beschreibung des Vorhabens und der von der Stadt Aachen und der Regionetz zu vergebenden Leistungen die Vorgaben und Bewertungskriterien für die Bewerberauswahl enthält. Parallel dazu wird ein Vertragsentwurf erstellt, der das konkrete Leistungsbild sowie die Bedingungen der Leistungserbringung umfasst.

Die Bekanntmachung des Verfahrens ist für Anfang März über die elektronische Plattform der

Vergabestelle vorgesehen. Nach einer Frist von 30 Kalendertagen ist mit dem Eingang der Bewerbungen bis Ende März zu rechnen. Die Prüfung der Bewerbungen und die Bewerberauswahl werden Anfang bis Mitte April vorgenommen.

#### Digitale Bürgerbeteiligung

Vor Beginn des Planungswettbewerbs ist die Durchführung einer umfassenden Bürgerbeteiligung geplant, die aufgrund der derzeitigen Umstände im Rahmen der Corona-Beschränkungen als Online-Beteiligung umgesetzt werden muss. Die Bürger\*innen sollen im Rahmen dieser Veranstaltung über die Ergebnisse des „Reallabor Theaterplatz“ und den Ablauf des Planungswettbewerbs informiert und zu wesentlichen Inhalten der Projektinformation Stellung nehmen können. Die Veranstaltung ist für Anfang März vorgesehen und wird im Februar in Zusammenarbeit mit dem Projektsteuerungsbüro vorbereitet.

#### Planungswettbewerb

Die Durchführung des Planungswettbewerbs ist ab Mai vorgesehen. Nach dem Auftaktkolloquium haben die Bietergemeinschaften aus Freiraumplanern, Verkehrsplanern und Ingenieuren ca. acht Wochen Zeit, um Entwürfe für den Planungsraum zu erstellen. Anschließend werden die Arbeiten durch das Projektsteuerungsbüro in Abstimmung mit dem Projektteam der Stadtverwaltung auf Ihre Kohärenz mit der Aufgabenstellung vorgeprüft. Die Sitzung des Preisgerichts ist für Ende Juli vorgesehen.

#### Vertragsverhandlungen

Die Preisträger des Planungswettbewerbs werden nach der Entscheidung des Preisgerichts zur Abgabe entsprechender Angebote aufgefordert und zu Vertragsverhandlungen eingeladen. Die durch das Preisgericht bewertete gestalterische Qualität des Entwurfs wird bei der Entscheidung über die Vergabe, neben anderen zu berücksichtigenden Kriterien, einen hohen Stellenwert einnehmen. Ein Abschluss des Vertrags ist voraussichtlich im September 2021 zu erwarten.

#### Weitere politische Beratung

Die Inhalte der Aufgabenstellung werden zur Zeit erarbeitet, mit vielen Planungsbeteiligten abgestimmt und in der sogenannten Projektinformation zum Verfahren zusammengefasst. Nach geplanter Erarbeitung und Abstimmung bis Mitte März soll das Dokument den politischen Gremien im April zur Beratung bzw. zum Beschluss vorgelegt werden.

Nachfolgende Beratungsfolge ist auf Grund der engen zeitlichen Vorgaben vorgesehen:

- 14.04.2021 – BV Mitte (Zustimmung)
- 15.04.2021 – PLA (Beschluss / vorbehaltlich der Zustimmung durch den MoA)
- 22.04.2021 – MoA (Zustimmung)

Die Komplexität der Planungsaufgabe und der hohe Umfang der erforderlichen Abstimmungen mit vielfältigen Planungsbeteiligten erfordern eine stetige Konkretisierung der vorgesehenen Zeit- und Projektplanung.

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

- 1) Lärmuntersuchung / Karten
- 2) Verkehrsführung MIV / Varianten der ÖPNV-Verkehrsführung