

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0118/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 23.04.2021
		Verfasser/in: Dez. III / Fb 61/300
Durchführung eines Reallabors zur Unterbindung des Kfz-Schleichverkehrs auf dem Templergraben im Bereich des RWTH-Hauptgebäudes		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
20.05.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung damit zu beauftragen, das Reallabor zur Unterbindung des Kfz-Schleichverkehrs auf dem Templergraben im Bereich des RWTH-Hauptgebäudes entsprechend des vorgestellten Konzepts durchzuführen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung damit, das Reallabor zur Unterbindung des Kfz-Schleichverkehrs auf dem Templergraben im Bereich des RWTH-Hauptgebäudes entsprechend des vorgestellten Konzepts durchzuführen.

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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

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	<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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)

	nicht
x	nicht bekannt

Die Durchführung des Reallabors soll dazu dienen, Erkenntnisse über die Auswirkungen einer MIV-Netzdurchtrennung am Templergraben zu gewinnen und darauf aufbauend die Bedeutung einer potentiellen dauerhaften Maßnahme für den Klimaschutz zu beurteilen.

Erläuterungen:

Anlass

Der Mobilitätsausschuss hat am 12.09.2019 die Umsetzung eines Rad-Vorrang-Netzes für die Stadt Aachen beschlossen. Entsprechend des Netzkonzeptes soll der Grabenring die als Radialen geplanten hochqualitativen Radverkehrsverbindungen (Rad-Vorrang-Routen) zwischen der Innenstadt und den äußeren Stadtteilen Aachens als zentraler „Radverteillerring“ verknüpfen. Dabei soll die entsprechende Umgestaltung des Grabenrings integriert betrachtet und die gesamtheitliche Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf dem Grabenring angestrebt werden. Eine Voruntersuchung zu den Umgestaltungsmöglichkeiten wurde im April 2021 in die politische Beratung eingebracht. Bestandteile der Voruntersuchungen sind u.a. Möglichkeiten zur Reduktion des Kfz-Verkehrs sowie die Schaffung von Gestaltungsspielräumen, wodurch neben der Radverkehrsqualität auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität am Grabenring deutlich verbessert werden soll. Eine zentrale Rolle in den konzeptionellen Überlegungen nimmt diesbezüglich eine Unterbindung des Kfz-Verkehrs am Templergraben ein.

Am 01.06.2020 haben Uni.urban.mobil, VCD Aachen-Düren und ADFC Aachen einen Bürgerantrag zur Unterbindung der Schleichverkehre auf dem Templergraben im Bereich des Hauptgebäudes der Hochschule eingebracht. Der Antrag umfasst eine Netzdurchtrennung für den motorisierten Individualverkehr zwischen Schinkelstraße und Wüllnerstraße. Außerdem sollen wirksame Maßnahmen gegen eventuelle Ausweichverkehre auf dem Annuntiatenbach und auf der Jakobstraße ergriffen werden. Die Maßnahmen sollen kurzfristig, gegebenenfalls durch vorläufige Maßnahmen hergestellt werden. Im Rahmen der politischen Beratungen des Antrags hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung am 30.09.2020 mit der Durchführung im Sinne des Antrages beauftragt.

Konzept

Dem Grabenring kommt als zentralem Straßenraum in der Innenstadt Aachens große Bedeutung hinsichtlich der Erreichung übergeordneter konzeptioneller städtischer Entwicklungsziele zu. Innerstädtische Ziele (insbesondere auch Parkhäuser) sollen weiterhin – auch mit dem Pkw – über den Grabenring erreicht werden können, die Transitverkehre mit dem Kfz ohne Quelle oder Ziel am oder innerhalb des Grabenrings sollen reduziert und unterbunden werden. Vielmehr soll der Verkehr auf dem Grabenring umwelt- und sozialverträglich geprägt sein. Hierfür sollen Mobilitätsangebote des Umweltverbundes ausgebaut bzw. geschaffen und vor allem der ÖPNV, Fuß- und Radverkehr gestärkt werden. Ein Durchfahrtsverbot für den motorisierten Individualverkehr (MIV) am Templergraben zwischen Schinkelstraße und Wüllnerstraße unterstützt die genannten Ziele.

Zur Erprobung einer MIV-Netzdurchtrennung am Templergraben sieht die Verwaltung die Durchführung eines Reallabors vor. Hierdurch soll einerseits untersucht werden, ob die Ziele hinsichtlich der Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für den Rad- und Fußverkehr sowie der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Zentralcampus und die damit verbundene beabsichtigte Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs erreicht werden können. Zum anderen soll analysiert werden, in welchen Bereichen und mit welcher Stärke sich der MIV auf umliegende Straßen verlagert. Darüber hinaus sollen Erkenntnisse über den ÖPNV-Fluss im Bereich der MIV-Sperrung und auf den ggfs. von MIV-Verlagerungseffekten betroffenen Straßen gewonnen werden.

Die Durchführung des Reallabors ist über einen Zeitraum von ca. vier Monaten voraussichtlich von Mitte Juni 2021 bis Oktober 2021 vorgesehen. Durch den beabsichtigten langen Erprobungszeitraum sollen die Ergebnisse des Reallabors möglichst aussagekräftig (insbesondere in Bezug auf die unvorhersehbare Pandemie-Entwicklung) erhoben werden. Außerdem können unterschiedliche Nutzungskonzepte erprobt werden.

Parallel zur geplanten MIV-Sperrung am Templergraben ist eine Regionetz-Maßnahme in der Jakobstraße vorgesehen, wodurch die Straße im Bereich zwischen Karlsgraben und Klappergasse voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2021 von einer Vollsperrung betroffen sein wird. Diese Maßnahme soll in die Erprobung des Reallabors integriert werden, kann hiermit doch die ebenfalls im Bürgerantrag aufgeführte und beschlossene Unterbindung von Ausweichverkehren (die durch die Sperrung der Templerstraße zu erwarten sind) abgebildet werden (s. **Anlage 1**)
Die ebenfalls im großräumigen Einflussbereich anstehenden Sanierungsarbeiten an der Brücke Turmstraße beginnen ab November 2021 und fallen zeitlich nicht in den vorgesehenen Durchführungszeitraum des Reallabors.

Das geplante Reallabor zur Unterbindung des Kfz-Schleichverkehrs auf dem Templergraben im Bereich des RWTH-Hauptgebäudes umfasst drei Bausteine:

- Baustein 1 „Verkehrsführung“: Notwendige verkehrliche Anpassungen zur Umsetzung der Sperrung(en) sowie Umleitungen bzw. Beeinflussungsmaßnahmen zur alternativen Führung des MIV (Anpassung Signalisierung, Beschilderung etc.).
- Baustein 2 „Evaluation“: Erhebung von Vorher- und Nachher-Daten zur Bewertung der Auswirkungen der Maßnahmen des Reallabors (Verkehrszählungen und -beobachtungen, Fahrtzeitmessungen, Befragungen etc.).
- Baustein 3 „Begleitende Kommunikation“: Öffentlichkeitswirksame Bespielung des Reallabors durch verschiedene (temporäre) Aktionen unterschiedlicher Akteure und Miteinbeziehung in unabhängig geplante Veranstaltungen (z.B. Europäische Mobilitätswoche).

Weiteres Vorgehen

Über den aktuellen Sachstand der einzelnen Bausteine wird die Verwaltung in der politischen Beratung mündlich berichten.

Mit Beschlussfassung wird die Verwaltung das Reallabor zur Unterbindung des Kfz-Schleichverkehrs auf dem Templergraben im Bereich des RWTH-Hauptgebäudes auf Grundlage des dargestellten Konzeptes vorbereitet und mit der Durchführung voraussichtlich im Juni 2021 starten. Angestrebt ist eine Eröffnung, die zeitgleich mit den Nachhaltigkeitstagen der RWTH stattfinden soll. Damit kann nach außen – und insbesondere in Richtung der Zielgruppe der Studierenden und RWTH – ein klares Commitment zu den angestrebten Klimaschutzziele der Stadt plakativ dargestellt werden.

Anlage/n:

Anlage 1: MIV-Fahrbeziehungen bei Sperrung Templergraben und zusätzlich Jakobstraße