

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0155/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 09.08.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Grüner Weg; hier: Anpassung Planungsbeschluss</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz positiv		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
09.06.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
17.06.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Umgestaltung des Grünen Wegs zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den angepassten Planungsbeschluss als Radweg im Seitenraum (Planungsvariante 2) für den Abschnitt zwischen Gut Lehmkülchen und Lukasstraße zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Umgestaltung des Grünen Wegs zur Kenntnis und fasst den angepassten Planungsbeschluss als Radweg im Seitenraum (Planungsvariante 2) für den Abschnitt zwischen Gut Lehmkülchen und Lukasstraße.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120102-000-00300-300-1 "Grüner Weg, Umbau"

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021*	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschr iebener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	-1.774.500	-1.774.500	0	0
Auszahlungen	2.222.167,18	2.222.167,18	2.957.500	2.957.500	0	0
Ergebnis	2.222.167,18	2.222.167,18	1.183.000	1.183.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 4-120102-018-3 "Grüner Weg, Umbau"

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021*	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	-24.000	-24.000	0	0
Personal-/ Sachaufwand	56.000	56.000	40.000	40.000	0	0
Abschreibungen	125.000	125.000	170.000	170.000	0	0
Ergebnis	181.000	181.000	186.000	186.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

\*aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020

**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 CO<sub>2</sub>-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 **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:

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

### Erläuterungen

Der Bahntrassenradweg Aachen-Jülich ist eine attraktive regionale Radverbindung, die viel Aufwertung erfahren hat. Ein besonders hohes Potenzial für einen Umstieg vom Auto auf Rad besteht für Fahrten zwischen Aachen und Würselen. Vielfach handelt es sich auf dieser Radverbindung um autoarme und autofreie Abschnitte, die auch attraktiv sind für Menschen, die sich unsicher im Verkehr fühlen. Unsicherheit beim Radfahren an Hauptverkehrsstraßen auf baulich nicht geschützten Radwegen ist eines der Hauptthemnisse, mehr radzufahren in Aachen.

Die bisher beschlossenen Schutzstreifen auf dem Grünen Weg sind eine objektiv sichere Führungsform. Es ist aber fachlich und aus den Äußerungen vieler Menschen wahrscheinlich anzunehmen, dass die Radverbindung Aachen – Jülich deutlich an Attraktivität gewinnt, wenn auch der Grüne Weg als verkehrsreiche Hauptverkehrsstraße mit Schwerlastverkehr baulich getrennte bzw. „geschützte“ Radverkehrsanlagen erhalten.

Es ist schwer, den Einfluss korrekt zu berechnen; der CO<sub>2</sub>-Effekt soll daher vereinfacht wie folgt dargestellt werden:

Ein Berufspendler, der an 220 Tagen zwischen Würselen und Aachen (rd. 8 km) mit einem konventionell angetriebenen Verbrennungs-Pkw fährt, emittiert dabei rechnerisch rd. 220 g/km. Das sind im Jahr 0,7 t CO<sub>2</sub>. Sollte es durch den geänderten Querschnitt gelingen, 100 Umsteiger mehr zu generieren auf der Relation Würselen - Aachen, so würde dies eine jährliche Einsparung von 77 t CO<sub>2</sub> bedeuten.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Derzeit arbeitet die Regionetz an umfangreichen Erneuerungen der Ver- und Entsorgungsleitungen im Grünen Weg.

Da im Grünen Weg eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes zur Verbesserung der verkehrlichen, baulichen, gestalterischen und sicherheitstechnischen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer\*innen dringend erforderlich ist, hat die Verwaltung die erforderlichen Beschlüsse (Planungsbeschluss am 07.07.2011: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=46073> ; Ausführungsbeschluss am 07.06.2018 vgl. <https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=87528> ) für den Ausbau eingeholt und für die Maßnahme einen Förderantrag gestellt, der bereits bewilligt wurde.

Im November 2019 hat der Rat der Stadt Aachen den Radentscheid angenommen und sich die Ziele des Radentscheids zu eigen gemacht. Die Verwaltung hat geprüft, bei welchen bereits beschlossenen aber noch nicht umgesetzten Planungen sich ein Anpassungsbedarf aufgrund des Radentscheides ergibt (vgl. Vorlage am 18.03.2021: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=22497> ).

Um im Anschluss an die Arbeiten der Regionetz schnellstmöglich die städtischen Planungen ausführen zu können, muss nun – sofern die Ziele des Radentscheids Anwendung finden sollen – ein erneuter und geänderter Planungsbeschluss erfolgen, um die Pläne – da wo es die Platzverhältnisse zulassen – an die Erfordernisse des Radentscheids anpassen zu können.

### **Bestand**

Ausführliche Informationen zum Bestand sind den o.a. Vorlagen zum Planungs- und Ausführungsbeschluss zu entnehmen.

### **Planung (vgl. Anlage 1 – Querschnitte Grüner Weg)**

Der Ausführungsbeschluss vom 07.06.2018 umfasst den Grünen Weg im Bereich von der Lombardenstraße bis zum Abzweig Grüner Weg im Bereich der Gasballons. Der Bereich zwischen dem Abzweig und dem Prager Ring wurde bereits umgebaut.

Im Bereich zwischen Lombardenstraße und Gut Lehmkülchen und im Bereich zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg lässt der zur Verfügung stehende Platz keine Anpassung zu.

Folglich kann nur der Bereich zwischen Gut Lehmkülchen und Lukasstraße angepasst werden. Da hierfür die bereits fertige Ausführungsplanung angepasst werden muss und dadurch erneute Planungskosten entstehen, muss mit dieser Vorlage – falls gewünscht – ein angepasster Planungsbeschluss für diesen Bereich gefasst werden. Die Vorlage stellt die möglichen Planungsvarianten im Querschnitt und die sich daraus ergebenden Konsequenzen vor. In der dann anstehenden Ausführungsplanung werden die Änderungen im Detail geplant. Mit einem jetzigen Beschluss könnte sichergestellt werden, dass die städtischen Arbeiten unmittelbar im Anschluss an die derzeit laufenden Regionetzarbeiten erfolgen könnten.

Im letzten Jahr wurde der Radweg Aachen-Jülich auf dem Aachener Stadtgebiet fertig gestellt. Er verläuft von Würselen kommend über die Friedenstraße und Benno-Levy-Weg bis zum Schwarzen Weg und trifft dort auf den Prager Ring. Vereinfachungen der Querung des Prager Rings für Radfahrende werden derzeit noch zu Ende geplant und sollen dann umgesetzt werden. Der Grüne Weg stellt für Radfahrende vom Prager Ring die direkte Verbindung Richtung Innenstadt dar. Daher sind sichere und qualitätsvolle Radverkehrsanlagen (RVA) besonders sinnvoll, um die Potentiale des

Radwegs Aachen-Jülich nutzen zu können. Die Machbarkeitsstudie zum „Bahntrassenradweg Aachen – Jülich“ sieht mittelfristig eine Führung auf/entlang der bestehenden Bahngleisanlage vom Abzweig Prager Ring bis zum Nordbahnhof an der Jülicher Straße vor. Der Radweg war Bestandteil des sog. „Eisenbahnpark“ zwischen Grüner Weg und Jülicher Straße, dessen Realisierung derzeit nicht aktuell ist. Ein Ankauf der Grundstücke zur Realisierung der Radwegverbindung wird von der Fachverwaltung weiterhin angestrebt. In der Machbarkeitsstudie zur Regiotram wird ein Teil dieses Schienenstrangs ebenfalls für eine mögliche Führung der Regiotram zwischen Nordbahnhof und Krefelder Straße als möglich erachtet.

Wegen dieser offenen planerischen Fragestellungen wäre eine Anpassung der RVA auf dem Grünen Weg, da wo es möglich ist, aus Sicht des Radverkehrs anzustreben.

### **Bisher beschlossene Planung im Bereich Gut Lehmkülchen bis Lukasstraße**

Auf dem Grünen Weg sollen im Abschnitt zwischen Gut Lehmkülchen und Lukasstraße bei einer Restfahrbahnbreite von 4,80 m zwischen den Schutzstreifen beidseitig jeweils 1,50 m breite Schutzstreifen für den Radverkehr sowie ein einseitiger 2,00 m breiter Parkstreifen markiert werden. Der Schutzstreifen kann im Begegnungsfall überfahren werden. Zwischen Schutzstreifen und Parkstreifen wird ein 50 cm breiter Sicherheitsstreifen angelegt. Die Gehwege sind je nach zur Verfügung stehendem Platz beidseitig zwischen mindestens 2,00 m und maximal 2,60 m breit. Bei dieser Planung könnten im Abschnitt zwischen Gut Lehmkülchen und Lukasstraße etwa 67 Parkplätze angeboten werden. Aufgrund der Leitungsbelegung im Untergrund könnten maximal 5 Baumpflanzungen vorgenommen werden, was aufgrund der Lage des Grünen Wegs im Bereich mit stadtklimatischer Mehrfachbelastung und aufgrund der hohen Frequentierung nötig und zielführend wäre.

### **Planungsvarianten im Bereich Gut Lehmkülchen und Lukasstraße**

Auch im Bereich Gut Lehmkülchen bis Lukasstraße steht mit etwa 14,80 bis 15,10 m nicht ausreichend Platz zur Verfügung, um die laut Radentscheid an Hauptverkehrsstraßen vorzusehende Breite von 2,30 m zuzüglich einer baulichen Trennung einzuplanen. Für die Übergangsbereiche zwischen beschlossener und anzupassender Planung sind verschiedene Lösungen möglich. Diese werden im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt und für einen eventuell angepassten Bau-/Ausführungsbeschluss vorgelegt.

Da es sich beim Grünen Weg um eine Straße im Gewerbegebiet und mit Linienverkehr handelt und sich daher häufige Begegnungen von LKW und Bussen ergeben, ist eine nutzbare Fahrbahnbreite von 6,50 m notwendig.

Es ergeben sich zwei mögliche Planungsvarianten, die sich lediglich in der Art der RVA, nicht aber in der Breite der RVA, unterscheiden.

### **Planungsvariante 1 – baulich getrennter Radfahrstreifen (Protected Bike Lane(PBL))**

Zulasten des in der beschlossenen Ausführungsplanung eingeplanten Parkstreifens und der ursprünglich vorgesehenen Baumpflanzungen, wird eine bauliche Trennung zwischen Kfz-Fahrbahn und RVA vorgesehen. Die RVA setzt sich zusammen aus einem 1,50 m breiten rot eingefärbten, nutzbaren Radfahrstreifen und einem 0,50 m breiten Sicherheitsraum inklusive eines baulichen

Trennelements, mit dem die Radfahrenden vom Kfz-Verkehr abgetrennt werden. Im Gegensatz zum Schutzstreifen kann der durch Trennelemente geschützte Radfahrstreifen nicht durch den MIV überfahren werden. Im Bereich der Grundstückszufahrten müssen die Trennelemente unterbrochen werden, während die Roteinfärbung durchgängig aufgetragen wird. Zur Sicherung der Grundstückszufahrten können die baulichen Trennelemente – unter Beachtung der notwendigen Schleppkurven – so nah wie möglich bis an die Grundstückszufahrten gesetzt werden, um das Ein- und Ausfahren möglichst langsam und somit sicher zu gestalten.

Die Kfz-Fahrbahnbreite wird zur Abwicklung des Gewerbeverkehrs mit 6,50 m eingeplant, um den Begegnungsverkehr zwischen Lkw und Lkw außerhalb der Radverkehrsanlage zu ermöglichen (vgl. RAS 06). Die Gehwege werden entsprechend der bisher beschlossenen Planung mit mindestens 2,00 m bzw. 2,30 m eingeplant. Die Schwankungen (etwa 14,80 m bis 15,10 m) in der Straßenraumbreite werden im Gehweg aufgefangen, so dass RVA und Kfz-Fahrbahn durchgängig die gleichen Maße haben, während sich die Maße im Gehweg verändern.

Somit ergibt sich folgende Aufteilung (Blickrichtung stadtauswärts von links nach rechts):

- mindestens 2,00 m Gehweg
- 2,00 m PBL (1,50 m nutzbare Breite und 0,50 m Sicherheitsraum mit baulichen Trennelementen)
- 6,50 m Fahrbahn für Kfz
- 2,00 m PBL (1,50 m nutzbare Breite und 0,50 m Sicherheitsraum mit baulichen Trennelementen)
- mindestens 2,30 m Gehweg

## **Planungsvariante 2 – Radweg im Seitenraum**

Zulasten des in der beschlossenen Ausführungsplanung eingeplanten Parkstreifens und der ursprünglich vorgesehenen Baumpflanzungen, wird ein baulicher Radweg auf Gehwegniveau vorgesehen. Die RVA setzt sich zusammen aus einem 1,50 m breiten roten Radweg und einem 0,50 m breiten Sicherheitsraum zur Fahrbahn auf dem Niveau des Rad- bzw. Gehwegs, mit dem die Radfahrenden vom Kfz-Verkehr abgetrennt werden. Zur Sicherung der Grundstückszufahrten werden diese – unter Beachtung der notwendigen Schleppkurven – so schmal wie möglich und mit Rampensteinen ausgeführt, um das Ein- und Ausfahren möglichst langsam und somit sicher zu gestalten.

Da sich der Radverkehr in der Nebenanlage befindet, wird die Kfz-Fahrbahnbreite zur Abwicklung des Gewerbeverkehrs mit 6,50 m eingeplant, um den Begegnungsverkehr zwischen Lkw und Lkw zu ermöglichen (vgl. RAS 06). Die Gehwege werden entsprechend der bisher beschlossenen Planung mit mindestens 2,00 m bzw. 2,30 m eingeplant. Die Schwankungen (etwa 14,80 m bis 15,10 m) in der Straßenraumbreite werden im Gehweg aufgefangen, so dass RVA und Kfz-Fahrbahn durchgängig die gleichen Maße haben, während sich die Maße im Gehweg verändern.

Somit ergibt sich folgende Aufteilung (Blickrichtung stadtauswärts von links nach rechts):

- mindestens 2,00 m Gehweg
- 2,00 m Radweg auf Gehwegniveau (1,50 m nutzbare Breite und 0,50 m Sicherheitsraum zur Kfz-Fahrbahn)

- 6,50 m Fahrbahn für Kfz
- 2,00 m Radweg auf Gehwegniveau (1,50 m nutzbare Breite und 0,50 m Sicherheitsraum zur Kfz-Fahrbahn)
- mindestens 2,30 m Gehweg

### **Fazit**

Beide Planungsvarianten sind geeignet, um die Planung für den Grünen Weg im Bereich Gut Lehmkülchen bis Lukasstraße für den Radverkehr sicherer und komfortabler zu gestalten. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit wird vor allem durch die Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr erreicht. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse kann in keiner der beiden Varianten die nach Radentscheid gewünschte Breite von 2,30 m befahrbarer Fläche erreicht werden.

Baumpflanzungen sind trotz des starken Defizits an Grünstrukturen nicht möglich.

Da der Grüne Weg ohnehin auf voller Breite einer grundhaften Erneuerung unterzogen wird, empfiehlt die Verwaltung, den baulichen Radweg auf Gehwegniveau. Bei dieser Variante können die Radfahrenden im Bereich der vielen Grundstückszufahrten durch den Einbau der Rampensteine besser vor den ein- und ausfahrenden Kfz geschützt werden.

### **Finanzierung**

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme werden aktuell auf etwa 4,3 Millionen Euro kalkuliert.

Ausreichende Mittel stehen bei PSP-Element 5-120102-000-00300-300-1 / 4-120102-018-3 "Grüner Weg, Umbau" zur Verfügung.

Die Maßnahme wird durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Nach dem Entflechtungsgesetz kann eine Förderung in Höhe von 60 % der zuwendungsfähigen Kosten erwartet werden.

Mit dem Fördergeber wurde geklärt, dass eine Anpassung mit Verbesserung der RVA zulasten des Parkstreifens grundsätzlich möglich ist. Dazu muss nach Vorliegen der Planungsunterlagen ein entsprechender Änderungsantrag gestellt werden.

Die Baumaßnahme löst eine Beitragspflicht nach dem Kommunalabgabengesetz aus, so dass hierfür Beiträge gemäß § 8 KAG NRW zu erheben sind.

### **Ausblick**

Im Falle einer Entscheidung für eine der vorgestellten Varianten muss die Ausführungsplanung für den Bereich Gut Lehmkülchen bis Lukasstraße erneuert/angepasst werden.

Dazu wird eine Beteiligung der Anlieger\*innen und Bürger\*innen erfolgen. Verwertbare Ergebnisse einer Beteiligung werden im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung einfließen.

Beim Fördergeber muss in diesem Fall ein Änderungsantrag gestellt werden.

Sobald die Ausführungsplanung fertig erstellt ist, wird die Verwaltung zügig eine erneute Beschlussvorlage über den Bau-/Ausführungsbeschluss zur Behandlung in die politischen Gremien einbringen, damit die Maßnahme baldmöglichst nach Beendigung der Regionetzarbeiten durchgeführt werden kann.

### **Anlage/n:**

Anlage 1 – Grüner Weg Querschnitte