

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0156/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 28.05.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Kommunaler Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1: Umgestaltung der Hohenstaufenallee zwischen Limburger Straße und Eisenbahnunterführung (Planungsbeschluss)		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.06.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
17.06.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Ausführungsplanung gemäß Variante 1 (rote und breite Schutzstreifen) zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Ausführungsplanung gemäß Variante 1 (rote und breite Schutzstreifen).

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-09700-300-1 "Radverkehrsanlagen (KKS)"

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebenener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebenener Ansatz 2022 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	-360.000	-360.000	-402.800	-402.800	0	0
Auszahlungen	766.500*	766.500	553.500	553.500	0	0
Ergebnis	406.500	406.500	150.700	150.700	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-985-8 "Radverkehrsanlagen (KKS)"

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebenener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebenener Ansatz 2022 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	39.000**	39.000	41.000	41.000	0	0
Ergebnis	39.000	39.000	41.000	41.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 400.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 366.500 €

**Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 19.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 20.000 €

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.541.016,03 ***	1.541.016,03	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	1.541.016,03	1.541.016,03	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrie bener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	172.130,25 ****	172.130,25	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	498.131,70 *****	198.131,70	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	670.261,95	670.261,95	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

***Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 741.016,03 €

****Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 120.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 52.130,25 €

*****Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 248.131,70 €

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 checked="" 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%)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Sämtliche Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs im Rahmen von #AachenMooVe!1 wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus, in dem sie zur Reduktion der jährlichen PKW-Gesamtfahrleistung um 1% beitragen (Reduktion der CO₂-Emissionen um ca. 2.500 t CO₂ p.a. ab Projektende). Die in dieser Vorlage dargestellte Maßnahme an der Hohenstaufenallee wird daher

nicht isoliert betrachtet, sondern im Kontext der insgesamt im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Während sich in den Sektoren Energie und Wärme die CO₂-Emissionen zwischen 1990 und 2018 reduziert haben, sind diese im Verkehr im selben Zeitraum um 19% gestiegen. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als Treiber der Verkehrswende sollen zu einer nachhaltigen Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen beitragen. Dabei wird im Projekt #AachenMooVe1! ein Maßnahmen-paket betrachtet, welches auf verschiedene Weise das Fahrradfahren und zu Fuß gehen in Aachen erleichtern soll – über direkte Rad-Vorrang-Routen, über sichere Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, sichere Querungen und regionale Radwegeverbindungen. Gleichzeitig werden im Projekt aber auch Premiumfußwege, die Aufenthaltsqualität an einem Stadtteilplatz sowie Kampagnen zum Fahrradfahren in Aachen gefördert.

Die während der Markierungs- und Ausbauarbeiten entstehenden CO₂-Emissionen sind nicht ermittelbar, liegen aber voraussichtlich deutlich unter den erwarteten Einsparungen.

Die Maßnahme hat bei Umsetzung von Variante 1 keinen nennenswerten Effekt auf die Klimafolgenanpassung, da keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Falls Variante 2 oder Variante 3 gewählt würden, in der 40 bzw. 11 Bäume gefällt werden und am Barbarossaplatz zusätzliche Fläche versiegelt würde, würde sich dies negativ auf die Klimafolgenanpassung auswirken (Erhitzung).

Erläuterungen:

1. Anlass

Das Ziel des Projekts #AachenMooVe! ist die Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Aachen. Das erste Arbeitspaket (#AachenMooVe!1) beinhaltet infrastrukturelle Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, die Anreize für Pkw-Fahrende zum Umstieg auf eine emissionsfreie Fortbewegung schaffen sollen. Ein wichtiger Aspekt ist die Erhöhung der Radverkehrssicherheit im Hauptstraßennetz. Die Hohenstaufenallee ist Bestandteil dieses Netzes und verfügt in weiten Teilen über keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen.

Die bis Ende Juni 2022 verbauten bzw. die davon anrechenbaren Kosten für die Umgestaltung der Hohenstaufenallee werden zu 80% aus Mitteln des Landes NRW und der EU finanziert.

2. Heutige Situation

Lage

Die Hohenstaufenallee ist eine angebaute Hauptverkehrsstraße der Kategorie HS III. Sie bildet die Verlängerung der Mozartstraße und endet im Knoten Lütticher Straße / Amsterdamer Ring. Die Straße ist stadteinwärts betrachtet beinahe durchgängig abschüssig.

Der mit dieser Vorlage betrachtete Bereich beschränkt sich auf den Abschnitt zwischen dem Knoten Limburger Straße und der Eisenbahnunterführung (siehe Anlage 3). Grundsätzlich ist eine Aufwertung der Rad- und Fußverkehrsanlagen auch in dem Bereich zwischen den Knoten Limburger Straße und Lütticher Straße anzustreben. Aus Gründen der planerischen Handhabbarkeit sind jedoch zwei Bauabschnitte gebildet worden, von denen der erste in dieser Vorlage behandelt wird.

Angrenzende Nutzungen

Auf der Hohenstaufenallee gibt es Wohnnutzung in Form von Ein- und Mehrfamilienhäusern. Darüber hinaus sind im östlichen Bereich verschiedene Institute der FH Aachen angesiedelt. Derzeit ist mit dem Mobility-Center ein weiteres FH-Gebäude im Bau. Es gibt außerdem einen Verkehrsübungsplatz der Verkehrswacht Aachen, auf dem sich Schulkinder auf ihre Radfahrprüfung vorbereiten können. Am westlichen Ende des betrachteten Bereichs befindet sich das Couven-Gymnasium mit über 1.000 Schüler*innen. Die Schule besitzt sowohl an der Hohenstaufenallee als auch an der Lütticher Straße Zugänge, wobei der Haupteingang an der Lütticher Straße liegt.

Baumbestand

Die Hohenstaufenallee wird zwischen der Einmündung Goethestraße und dem Barbarossaplatz an beiden Straßenseiten von Bäumen gesäumt (hauptsächlich Mehlbeeren). Zwischen dem Barbarossaplatz und der Limburger Straße setzt sich die Baumreihe lediglich auf der Südseite fort. Aktuell befinden sich im Planungsgebiet 82 Bäume im öffentlichen Straßenraum. Es stehen jedoch derzeit zahlreiche vorhandene Baumbeete leer. Der Fachbereich Klima und Umwelt plant im Rahmen des Förderprojekts „Grüne Lunge“ die Nachpflanzung von circa 20 Bäumen in der Hohenstaufenallee / Barbarossaplatz und die Pflanzung von 6 zusätzlichen Bäumen auf dem Barbarossaplatz.

Im Rahmen einer Ortsbesichtigung stellte der Fachbereich Klima und Umwelt, einen bis auf wenige Bäume vitalen Baumbestand fest. Unter Berücksichtigung des Vitalitätszustandes ist bei den

überwiegenden Bäumen noch von einer hohen Lebenserwartung auszugehen.

Aufgrund der von den Bäumen für die Allgemeinheit ausgehenden Wohlfahrtswirkung sowie aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Stadtklimaschutzes liegt grundsätzlich eine langfristige Erhaltung des Baumbestandes im öffentlichen Interesse. Deshalb wird als neue Alleebaumart in der Hohenstaufenallee der Amberbaum (*Liquidambar styraciflua*) verwendet, der im Vergleich zur Mehlbeere eine deutliche längere Lebenserwartung hat.

Baulicher Zustand

Die Asphaltdecke ist zwischen der Limburger Straße und der Schillerstraße in schlechtem Zustand und muss in allen Umgestaltungsvarianten saniert werden. Im Abschnitt Schillerstraße bis Mariabrunnstraße ist der Zustand des Straßenkörpers noch schlechter, hier ist eine grundhafte Erneuerung notwendig.

Die Parkstreifen auf der südlichen Seite befinden sich überwiegend in schlechtem Zustand. Zudem fehlt an vielen Stellen eine Abgrenzung zu den Bäumen.

MIV (fließend)

Die letzten Verkehrszählungen auf der Hohenstaufenallee fanden im Februar 2016 und im September 2020 an den Knoten Schillerstraße bzw. Klemensstraße statt. Zwischen 7 und 19 Uhr wurden entlang der Hohenstaufenallee ca. 8.500 bzw. 6.600 Kraftfahrzeuge gezählt. Der Schwerverkehrsanteil betrug ca. 2,4 bzw. 2,1 Prozent.

MIV (ruhend)

Im Bereich der Einmündungen Habsburgerallee und Goethestraße sind keine Parkstände vorhanden. Weiter stadtauswärts existieren an der nördlichen Seite Senkrechtparkstände sowie an der südlichen Seite Längsparkstände bis zum Barbarossaplatz. Diese sind durch Baumfelder strukturiert. Im Bereich des Barbarossaplatzes existiert Parkraum in Form von Schrägparkstreifen, Fahrbahnrandparken und aufgeschultertem Parken. Im weiteren Verlauf wird auf der südlichen Straßenseite zwischen den Bäumen auf zum Großteil unbefestigtem Untergrund geparkt. Der Bereich zwischen der Einmündung Schillerstraße und der Eisenbahnunterführung ist Teil der geplanten Bewohnerparkzone „M“. Der Barbarossaplatz liegt in der geplanten Bewohnerparkzone „U“.

ÖPNV

Auf dem betrachteten Abschnitt der Hohenstaufenallee verkehrt die ASEAG-Linie 43. Sie bedient die Haltestelle „Barbarossaplatz“. Die Linie 43 verkehrt im Stundentakt; in der Hauptverkehrszeit wird dieser auf einen Halbstundentakt verdichtet. Am Wochenende findet auf der Hohenstaufenallee kein Linienverkehr statt.

Rad- und Fußverkehr

Stadtauswärts:

Im Bereich der Einmündungen Habsburgerallee und Goethestraße wird der Radverkehr auf einem bis zu 2,40 m breiten Radweg im Seitenraum geführt. Die Fahrbahn darf hier jedoch ebenfalls im Mischverkehr befahren werden. Fußgänger*innen steht in diesem Bereich ein etwa 2,00 m breiter

Gehweg zur Verfügung. Anschließend geht die Radverkehrsführung in einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn über (bis Einmündung Mariabrunnstraße). Der Gehweg ist etwa 2,80 m breit, wobei dieses Maß durch den Schürzenüberhang geparkter Autos nicht voll zur Verfügung steht. Weiter stadtauswärts wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, darf jedoch ab dem Barbarossaplatz den Gehweg mitnutzen (Gehweg, Radverkehr frei). Die Breite beträgt etwa 2,70 - 3,00 m.

Stadteinwärts:

Der Radverkehr wird von der Limburger Straße kommend im Mischverkehr geführt. Im Seitenraum existiert ein nicht benutzungspflichtiger Radweg (Breite 1,20 bis 1,50 m). Die Breite des angrenzenden Bereichs für Fußgänger*innen variiert ebenfalls zwischen 1,20 und 1,50 m. Ab der Einmündung Mariabrunnstraße bis zur Goethestraße ist ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Zudem besteht der nicht benutzungspflichtige Radweg weiterhin. Im Bereich zwischen den Einmündungen Goethestraße und Habsburgerallee dürfen Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch den Radweg benutzen.

Radverkehrsstärken:

Im Februar 2016 wurden entlang der Hohenstaufenallee auf Höhe der Schillerstraße ca. 240 Radfahrende zwischen 7 und 19 Uhr gezählt; im September 2020 waren es auf Höhe der Klemensstraße etwa 390 Radfahrende.

Bewertung:

Die Anlagen des Rad- und Fußverkehrs entsprechen nicht den Anforderungen der Regelwerke. Insbesondere die Kombination aus schmalen Gehweg (1,20 - 1,50 m, Regelbreite 2,50 m) und schmalen Radweg (1,20 m – 1,50 m, Regelbreite 2,00 m) auf der südlichen Straßenseite ist kritisch zu sehen. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund des Straßengefälles und der damit verbundenen Geschwindigkeit des Radverkehrs.

3. Bürger*innendialog

Dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 18.02.2021 folgend wurde im Zeitraum vom 12. März bis zum 9. April 2021 ein Dialog mit den Bürger*innen zur Umgestaltung der Hohenstaufenallee geführt. Die Gesprächsgrundlage hierfür bildeten die Varianten 1 und 2 (ausführliche Beschreibungen der Varianten unter „Planung“). Variante 1 setzt auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn auf rot eingefärbten Schutzstreifen mit 2,00 m Regelbreite. Variante 2 orientiert sich eng an den Gestaltungsvorgaben des Radentscheids: Der Radverkehr wird baulich von Kfz-Verkehr getrennt auf 2,30 m breiten Radverkehrsanlagen geführt. Um diese Anlagen zu können, müssten voraussichtlich 39 Bäume gefällt werden, von denen 19 unter die Baumschutzsatzung fallen.

Die Planunterlagen sowie eine schriftliche Erläuterung waren im Internet zu finden und im Foyer des Verwaltungsgebäudes ausgehängt. Es bestand während des gesamten Beteiligungszeitraums die Möglichkeit, Fragen und Anregungen per Mail und per Post an die Verwaltung zu richten. Am 26.03.2021 fand zudem eine Live-Veranstaltung statt, die über YouTube verfolgt werden konnte. Mit Hilfe der anmeldefreien Plattform Slido konnten Fragen an das Podium gestellt werden. Außerdem hatten die Bürger*innen hierüber die Möglichkeit, an Umfragen teilzunehmen. Die Umfragen blieben im Anschluss noch bis zum 9. April freigeschaltet.

Eine Zusammenfassung der Umfrageergebnisse sowie deren grafische Aufbereitung sind als Anlage 1 angehängt. Die Stellungnahmen zu den Fragen und Anregungen, die an die Verwaltung herangetragen wurden, sind als Anlage 2 zusammengefasst.

Ein zentraler Aspekt, der über alle Beteiligungskanäle in hohem Maße vertreten war, ist die Wertschätzung des vorhandenen Baumbestandes und der Wunsch einer Umgestaltung, die keine Baumfällungen erfordert. In den Umfragen wurde dies von vielen Teilnehmer*innen als größter Vorteil von Variante 1 bewertet. Es gibt jedoch auch Stimmen, die Variante 2 vor allem langfristig als die Bessere ansehen.

Viele ganz konkrete Vorschläge, wie die vorgestellten Varianten 1 und 2 verbessert werden könnten, sind eingegangen: Daraufhin wurde in Variante 1 unter anderem der Übergang vom Seitenraum-Radweg auf den Schutzstreifen sicherer und fahrdynamischer gestaltet. In Variante 2 wurde der Radweg an vielen Stellen geradliniger geführt. Darüber hinaus gab es auch zahlreiche grundsätzliche Anregungen. Sie alle wurden geprüft und aus einer Idee ist eine dritte Variante hervorgegangen. Diese kombiniert die Varianten 1 und 2 und ist unten erläutert.

Während einige Bürger*innen auf der Hohenstaufenallee keinen Handlungsbedarf sehen, nennen viele andere die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf den schmalen Verkehrsanlagen in ihren schriftlichen Eingaben als Problem. Diesem Problem wird in allen drei Varianten Rechnung getragen: In den Varianten 1 und 3 fährt der Radverkehr bergab auf der Fahrbahn, in Variante 2 erhalten Rad- und Fußverkehr jeweils deutlich breitere Verkehrsflächen als im Bestand und es erfolgt zudem eine Trennung durch einen 30 cm breiten Kugelplatten-Streifen.

4. Umgestaltungsvarianten

Variante 1 – Radverkehrsführung auf roten und breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn

Ziel von Variante 1 ist es, durch die Herausnahme des roten Pflasters und dem Aufbringen der breiten und rot eingefärbten Schutzstreifen eine komfortable und sichere Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. In Variante 1 können zum einen die vielen vorhandenen Bäume geschützt werden und zum anderen sind geringere Kosten als bei den Varianten 2 und 3 zu erwarten.

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Beidseitig werden 2,00 m breite Schutzstreifen angelegt (siehe Anlage 4). Zu den vorhanden Parkständen sind Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorgesehen. Durch die Ausführung der Schutzstreifen über Regelmaß und die zusätzliche Roteinfärbung dieser soll die Sicherheit der Radfahrenden erhöht werden. Die Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr variiert zwischen 5,05 m und 5,75 m Breite. Die duale Führung auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg stadteinwärts wird durch die Herausnahme des roten Pflasters und Demarkierungsarbeiten (Radweg und Furten) aufgehoben. Dadurch ergibt sich stadteinwärts ein deutlich verbreiteter Gehweg. Der Gehweg stadtauswärts wird im Vergleich zum Bestand nicht verändert.

Abweichungen von der Führung auf 2,00 m breiten Schutzstreifen ergeben sich lediglich auf den kurzen Teilstücken mit schon bestehenden Radverkehrsanlagen und im Knotenbereich Goethestraße / Habsburgerallee.

In Variante 1 werden die Einmündungen mit Aufpflasterungen versehen, die für verringerte Abbiegegeschwindigkeiten sorgen und dadurch die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöhen. Der Radverkehr befährt in Variante 1 im Längsverkehr die Aufpflasterungen zwar nicht, profitiert aber durch die verringerten Abbiegegeschwindigkeiten der Kfz. Für den Fußverkehr bedeuten die Aufpflasterungen zusätzlich einen Komfortgewinn, da er zum einen Vorrang vor den Fahrzeugen erhält, die aus den Einmündungen kommen in die Hohenstaufenallee einbiegen. Zum anderen erhalten Fußgänger*innen eine optisch und haptisch durchgängige Verkehrsfläche, auf der auch durchgängig taktile Leitelemente verbaut werden können. An der Einmündung Mariabrunnstraße ist keine Aufpflasterung geplant, da die Nebenanlage vor dem BLB-Neubau erst kürzlich wiederhergestellt wurde und auch die künftige Gestaltung der Mariabrunnstraße noch nicht feststeht.

Variante 1 sieht die Herausnahme des roten Pflasters auf den südlichen Nebenanlagen vor. Im Zuge dieses Umbaus wird diese Seite mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Die nördliche Seite weist im Abschnitt Goethestraße – Hausnummer 20 bereits ein taktilen Leitsystem auf. Die Bushaltestelle Barbarossaplatz wird in Variante 1 auf der stadteinwärtigen Seite barrierefrei ausgebaut. Um auch die stadtauswärtige Haltestelle barrierefrei umbauen zu können, könnte auf Basis des Planungsbeschlusses ein Förderantrag gestellt werden. Im Zuge dessen könnte auch das taktile Leitsystem bis zur Haltestelle fortgesetzt werden.

Die im Zuge der Baumaßnahme des BLB angelegten Fußgängerüberwege (FGÜ) entfallen zugunsten eines neuen FGÜ, der die Wegebeziehung Mariabrunnstraße – Fußweg zur Schillerstraße aufnimmt. Dies ist jedoch keine Besonderheit von Variante 1, sondern ist auch in den Varianten 2 und 3 vorgesehen.

Variante 2 – Radverkehrsführung im Seitenraum orientiert am Radentscheid Aachen

Variante 2 orientiert sich eng an den Gestaltungsvorgaben des Radentscheids: Der Radverkehr fährt baulich vom Kfz-Verkehr getrennt auf möglichst 2,30 m breiten Radverkehrsanlagen (vgl. Anlage 5). Es sind umfassende bauliche Änderungen notwendig. Grundsätzlich wird der Radweg im Seitenraum angelegt. Stadtauswärts zwischen dem Ende des Barbarossaplatzes und der Limburger Straße ist die Anlage einer Protected-Bike-Lane vorgesehen. Die Breite beträgt für alle Radwege in der Regel 2,30 m, in Engstellen wird diese jedoch auf bis zu 1,60 m reduziert. Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen und zur Fahrbahn werden in den jeweiligen Regelmaßen angelegt. Die Gehwege werden mit einem Mindestmaß von 2,50 m angelegt. Es ist eine 6,50 m breite Fahrbahn vorgesehen.

Für die Anlage der Radwege im Seitenraum würden zahlreiche Baumfelder beschnitten. Dort sind Baumwurzeln zu erwarten, die durch die notwendige Auskofferung des Untergrunds zerstört würden. Damit müssten voraussichtlich 39 Bäume gefällt werden, von denen 19 unter die Baumschutzsatzung fallen. Zwischen Barbarossaplatz und Goethestraße könnten junge Bäume nachgepflanzt werden; zwischen Hausnummer 45 und Hausnummer 65 wäre der Querschnitt dafür zu schmal (siehe Anlage 5). In diesem Abschnitt würden ebenfalls die Parkstände, die sich heute zwischen den Bäumen befinden, entfallen.

Die Gestaltungsvorgaben des Radentscheids umfassen Aufpflasterungen, auf denen Geh- und

Radweg niveaugleich fortgeführt werden. Die Vorteile der Aufpflasterungen sind unter Variante 1 bereits ausführlich beschrieben worden.

Auch in Variante 2 ist ein Einbau von taktilen Leitelementen da geplant, wo der Gehweg neu angelegt wird. Die Bushaltestelle Barbarossaplatz würde in beiden Fahrtrichtungen barrierefrei ausgebaut.

Wie auch Variante 1 sieht Variante 2 die Anlage eines neuen FGÜs vor dem FH-Neubau vor, für den die beiden bestehenden FGÜs in der Nähe entfallen.

Variante 3 – Kombinationslösung aus den Varianten 1 und 2

Variante 3 resultiert aus dem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern. Dort wurde mehrfach die Idee einer Kombination aus den beiden vorgestellten Varianten angeregt. Stadteinwärts (also bergab) würde der Radverkehr dann auf einem 2,00 m breiten Schutzstreifen geführt. In Gegenrichtung (also bergauf) erhält der Radverkehr einen baulich getrennten Radweg im Seitenraum. Hierzu müssten auf der Nordseite allerdings voraussichtlich zehn Bäume gefällt werden, von denen vier unter die Baumschutzsatzung fallen.

Auch in Variante 3 sind an Einmündungen Aufpflasterungen vorgesehen, die die Abbiegegeschwindigkeit für abbiegende Kfz reduzieren und die Sicherheit und den Komfort des Rad- und Fußverkehrs fördern.

Taktile Leitelemente sind ebenfalls an den Stellen vorgesehen, an denen der Gehweg baulich angepasst wird. Die Bushaltestelle Barbarossaplatz würde in beiden Fahrtrichtungen barrierefrei ausgebaut.

Wie auch den Varianten 1 und 2 sieht Variante 3 die Anlage eines neuen FGÜs vor dem FH-Neubau vor, für den die beiden bestehenden FGÜs in der Nähe entfallen.

5. KAG-Beitragspflichtigkeit

Es folgt eine vorläufige beitragsrechtliche Beurteilung nach §8 KAG. Maßgeblich für eine weitergehende Prüfung sind der Umfang der geplanten Arbeiten wie z.B. die geplanten Flächen bzw. Breiten der Teileinrichtungen und ggf. der Umfang der wegfallenden Parkplätze.

Variante 1

Im Abschnitt von Goethestraße bis Schillerstraße löst die grundhafte Erneuerung (also einschl. Unterbau) der Fahrbahn auf einer Teilstrecke von deutlich mehr als 50 v. H. der Gesamtstrecke eine Beitragspflicht nach §8 KAG aus. Für die Erneuerung der Fahrbahndecke (ohne Unterbau) im Abschnitt von Schillerstraße bis Limburger Straße können keine Beiträge nach §8 erhoben werden.

Die neu anzulegende Radverkehrsanlage bzw. ihre Querungshilfen an Kreuzungen und im Einmündungsbereich werden baulich nicht als eigenständiger Radweg ausgeführt, sondern durch unterbrochene Schmalstriche auf der Fahrbahn markiert. In dieser Variante wird nur in Teilflächen des Gehweges der Oberflächenbelag ausgetauscht bzw. Leitelemente eingebaut.

Sowohl für den Schutzstreifen, als auch den Gehweg können daher keine Beiträge nach §8 KAG

erhoben werden.

Variante 2

Im Abschnitt von Goethestraße bis Schillerstraße löst die grundhafte Erneuerung (einschl. Unterbau) der Fahrbahn auf einer Teilstrecke von deutlich mehr als 50 v. H. der Gesamtstrecke eine Beitragspflicht nach §8 KAG aus. Für die Erneuerung der Fahrbahndecke (ohne Unterbau) im Abschnitt von Schillerstraße bis Limburger Straße können keine Beiträge nach §8 erhoben werden.

Der neu anzulegende Radweg beginnt ca. 30 m (nördliche Seite) bzw. 60 m (südliche Seite) hinter der Einmündung der Goethestraße und endet an der Einmündung Limburger Straße.

Auf der nördlichen Seite wird der Radweg im Bereich der derzeitigen Senkrecht-Parkstände, dem vorhandenen Gehweg, dem Straßenbegleitgrün und der derzeitigen Fahrbahn - dort als Protected Bike Lane - baulich neu angelegt. Für die dort wegfallenden Parkstände werden im fast gleichen Umfang baulich neue Längs- oder Senkrechtparkstände hergestellt. Auf dieser Seite wird im Gehweg der Oberflächenbelag nur ausgetauscht bzw. Leitelemente eingebaut.

Auf der südlichen Seite wird der Radweg baulich zunächst bis in Höhe Hsnr. 49 im Bereich des vorhandenen Radwegs, und weiterführend im Bereich des derzeit vorhandenen Längsparkstreifens - unter Aufgabe von ca. 14 Parkplätzen - angelegt. Bei dem auf gleicher Länge ausgeführten Gehweg ist ein Austausch des Oberflächenbelages mit Einbau von Leitelementen vorgesehen.

Sowohl der auf beiden Seiten baulich angelegte Radweg (mit Unterbau), als auch der auf der nördlichen Seite baulich neu angelegte Parkstreifen stellen jeweils eine Teileinrichtung dar, für die Beiträge nach §8 KAG erhoben werden können.

Der Gehweg auf beiden Seiten stellt keine selbständige Teileinrichtung dar, für die Beiträge nach §8 KAG erhoben werden können.

Im Abschnitt von Eisenbahnbrücke bis Einmündung Habsburgerallee (ca. 30 m), sowie in der Habsburgerallee im Bereich der Tankstelle (ca. 45 m) ist die Verbreiterung des vorhandenen Radwegs durch Verlegung des Gehweges geplant. Beide Teileinrichtungen werden baulich neu angelegt. Die beiden Ausbauabschnitte stellen aber jeweils keine eigenständig abrechenbaren Abschnitte dar, daher können für sie keine Beiträge nach §8 KAG erhoben werden.

Variante 3

Die grundhafte Erneuerung der Fahrbahn im Abschnitt von Mariabrunnstraße bis Schillerstraße löst eine Beitragspflicht nach § 8 KAG aus. Für die Erneuerung der Fahrbahndecke (ohne Unterbau) im Abschnitt von Schillerstraße bis Limburger Straße können keine Beiträge nach § 8 erhoben werden.

Der auf der nördlichen Seite (stadtauswärts) baulich neu angelegte Radweg bis Höhe Hohenstaufenallee Hsnr. 52 stellt eine Teileinrichtung dar, für die Beiträge nach § 8 KAG erhoben werden können. Die Beitragsfähigkeit des baulich neu angelegten Parkstreifens auf der nördlichen Seite kann nur nach einer weitergehenden Prüfung der Sach- und Rechtslage beurteilt werden.

Sowohl für den markierten Radweg (Schutzstreifen) auf der südlichen Seite (stadteinwärts), als auch den Radweg (Schutzstreifen) auf der nördlichen Seite ab Höhe Hohenstaufenallee 52 bis Limburger Straße, können keine Beiträge nach §8 KAG erhoben werden.

Für den Austausch des Oberflächenbelages der Gehwege können keine Beiträge nach §8 KAG erhoben werden.

6. Fachliche Bewertung der Umgestaltungsvarianten

6.1. Baum- und Grünflächenbestand

Bestand	Prognosenullfall	Variante 1	Variante 2	Variante 3
82	108	107	93	103

Wie im Abschnitt „Baumbestand“ bereits beschrieben, gibt es heute im Planungsgebiet 82 Bäume. Der Fachbereich Klima und Umwelt plant – unabhängig von den hier dargestellten Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr – die Nachpflanzung von etwa 20 Bäumen und die Pflanzung von 6 zusätzlichen Bäumen, vorbehaltlich der noch nicht abgeschlossenen Leitungsprüfungen. Im Prognosenullfall wären damit 108 Bäume vorhanden.

In Variante 1 könnte einer der geplanten Bäume nicht gepflanzt werden, da an dieser Stelle die Überleitung des Radweges auf die Fahrbahn vorgesehen ist. Es müssen allerdings voraussichtlich keine Bäume gefällt werden, sodass am Ende 107 Bäume vorhanden wären ($108 - 1 = 107$).

In Variante 2 könnten 4 geplante Baumpflanzungen am Barbarossaplatz nicht durchgeführt werden. Außerdem müssten 40 Bäume gefällt werden, von denen 20 unter die Baumschutzsatzung fallen. Etwa 29 Bäume könnten neu gepflanzt werden, sodass bei Umsetzung von Variante 2 am Ende 93 Bäume vorhanden wären ($108 - 4 - 40 + 29 = 93$).

In Variante 3 könnten (wie schon in Variante 2) 4 geplante Baumpflanzungen am Barbarossaplatz nicht durchgeführt werden. 11 Bäume müssten zudem gefällt werden, von denen 5 unter die Baumschutzsatzung fallen. 10 Bäume könnten neu gepflanzt werden, sodass insgesamt 103 Bäume vorhanden wären ($108 - 4 - 11 + 10 = 103$).

In den Varianten 2 und 3 würde die Grünfläche des Barbarossaplatzes durch die Anlage des neuen Radweges und des Gehweges hinter der Bushaltestelle um etwa 230 m² verkleinert.

Der Fachbereich Klima und Umwelt befürwortet die Variante 1, weil bis auf den o.g. Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn alle vorgesehenen Baumstandorte wiederbepflanzt werden können. Die Varianten 2 und 3 werden abgelehnt aufgrund der nachhaltig negativen Baumbilanz und weil die vorhandene Grünfläche am Barbarossaplatz um etwa 230 m² ohne ortsnahen Ausgleich verkleinert würde.

Gründe: Nach dem Freiraumkonzept liegt das Plangebiet in einem Siedlungsbereich mit Grünunterversorgung. Das Plangebiet liegt auch in der Mehrfachbelastungszone nach Klimafolgenanpassungskonzept von 2015. Hier besteht also der politische Auftrag alle vorhandenen Baumstandorte wiederzubepflanzen und zusätzliche Bäume an neuen Standorten zu schaffen.

Erhöhte Baukosten: Bei Variante 2 müssen 29 Baumersatzstandorte und bei Variante 3 10 Ersatzstandorte geschaffen werden. Im Vergleich zur oben präferierten Nachpflanzung à ca. 2.000 € pro Baum incl. 3-jähriger Gewährleistungspflege kostet die Anlage eines neuen Standortes zusätzlich 8000 €. Bei Variante 2 würden sich die Zusatzkosten auf 232.000 €, bei Variante 3 auf 80.000 € belaufen. Dieser Mehrbetrag wird nicht durch beiden Förderprojekte „#AachenMooVe“ oder „Grüne Lunge“ abgedeckt und müsste vollständig aus dem städtischen Haushalt finanziert werden.

6.2. Parkraum

Bestand	Prognosenullfall	Variante 1	Variante 2	Variante 3
131	150	148	141	136

Heute stehen im Planungsgebiet etwa 131 Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung (bei der Präsentation zum Bürger*innendialog wurde eine niedrigere Zahl genannt, da Teile des Barbarossaplatzes nicht berücksichtigt wurden – für den absoluten Vergleich zwischen den Varianten ist dies jedoch unerheblich). Nach Fertigstellung des BLB-Bauvorhabens und der Zusammenführung der Fußgängerüberwege würde sich das Parkraumangebot auf 150 Parkstände erhöhen (Prognosenullfall). Bei Realisierung von Variante 1 würden zwei Parkstände für die Errichtung einer Aufpflasterung entfallen: 148 Parkstände im öffentlichen Raum. In Variante 2 wären es 141 Parkstände. Diese Verringerung um 9 Parkstände geht im Wesentlichen auf den Platzbedarf einer Aufpflasterung und den Wegfall der Parkmöglichkeit vor den Häusern 45 – 65 zurück. In Variante 3 stehen 136 Parkstände zur Verfügung. Die Verringerung geht auch hier zum einen auf den Platzbedarf für eine Aufpflasterung zurück. Zum anderen müssen im Bereich zwischen Mariabrunnstraße und Goethestraße die Senkrechtparkstände in Längsparkstände umgewandelt werden, um eine ausreichend breite Kernfahrbahn zu gewährleisten.

Durch die geplante Einführung der Parkzonen „M“ und „U“ ist eine Senkung des Parkdrucks für die Anwohner*innen anzunehmen.

6.3. Verkehrssicherheit

Die Verwaltung sieht alle vorgeschlagenen Umgestaltungsvarianten als objektiv sicher an. In Bezug auf die subjektive Sicherheit werden Führungsformen, bei denen der Radverkehr baulich vom Kfz-Verkehr getrennt ist, von vielen Radfahrenden als sicherer bewertet. Variante 1 beinhaltet allerdings Schutzstreifen, deren Gestaltung deutlich über den Regelstandard hinausgeht: Durch die Breite und die rote Einfärbung der Radverkehrsanlage ist von einem wesentlich höheren Sicherheitsgefühl auszugehen, als dies bei „normalen“ oder gar unterdimensionierten Schutzstreifen der Fall ist. Außerdem wurden die Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr mit 0,75 m dimensioniert (Regelmaß: 0,25 m – 0,50 m). Auf diese Weise können Unfälle mit aufschwenkenden Autotüren („Dooring“) zuverlässig verhindert werden.

6.4. Wirtschaftlichkeit und Umsetzung

Es ist vorgesehen, den Planungsbeschluss im Juni zu fassen und im Anschluss mit der Ausführungsplanung zu beginnen. Noch in diesem Jahr soll diese in eine Vorlage zum Ausführungsbeschluss münden. Ausschreibung und Vergabe erfolgen im Anschluss, so dass der Baubeginn im 2. Quartal 2022 geplant ist. Ein früherer Beginn ist aufgrund von vorangehenden Regionetz-Maßnahmen nicht möglich. Da das Projekt #AachenMooVe! zeitlich auf den 30.06.2022 begrenzt ist (Abrechnung bis August 2022), kann bei Umsetzung der Varianten 2 oder 3 nur ein Teil der Maßnahmen innerhalb der Projektlaufzeit umgesetzt bzw. abgerechnet werden, da hier große bauliche Eingriffe notwendig sind.

Die Gesamtkosten für Variante 1 werden insgesamt mit etwa 1,48 Mio. € veranschlagt. Wenn der straffe Zeitplan eingehalten wird, wird derzeit davon ausgegangen, dass die Maßnahme innerhalb des Förderzeitraums größtenteils abgeschlossen werden kann.

Die Gesamtkosten für Variante 2 werden auf etwa 2,6 Mio. € geschätzt.

Für Variante 3 liegt die Schätzung bei etwa 2,0 Mio. €.

Für die Varianten 2 und 3 ist geplant, im Förderzeitraum den Radweg und die Nebenanlagen auf der nördlichen Seite im Bereich zwischen Schillerstraße bis Limburger Straße inklusive der Neugestaltung der Haltestelle durch die neue Radwegführung und die drei Aufpflasterungen zum Schutz des Radverkehrs im Umfeld des Barbarossaplatzes umzusetzen. Die Maßnahme würde dennoch als Ganzes ausgeschrieben werden, so dass die darüber hinausgehenden Maßnahmen sich zeitlich direkt anschließen könnten. Diese müssten dann jedoch voraussichtlich ohne Förderung finanziert werden.

7. Fazit

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung von Variante 1. Ausschlaggebend sind vor allem der Erhalt der Alleebäume sowie die weitgehende Umsetzbarkeit innerhalb des Förderzeitraums. Mit der empfohlenen Umgestaltungsvariante wird die Situation für den Rad- und Fußverkehr im Vergleich zur heutigen Situation stark verbessert. Durch das in der Form bislang noch nicht angewendete Element der 2,00 m breiten und rot eingefärbten Schutzstreifen eine Steigerung des Radverkehrsaufkommens auf der Hohenstaufenallee zu erwarten.

Variante 1 lässt die nördlichen Nebenanlagen weitgehend unverändert. Dadurch wird die Möglichkeit einer baulichen Aufwertung des Barbarossaplatzes offengehalten. Dieser Wunsch wurde ebenfalls im Rahmen des Bürger*innendialogs formuliert, kann aber in die laufende Planung nicht mehr einfließen. Auch eine nachträgliche Realisierung von Variante 3 (ggf. in abgewandelter Form) wäre bei Umsetzung von Variante 1 noch möglich.

8. Finanzierung

Im Haushalt sind Mittel bei PSP-Element 5-120102-900-09700-300-1/4-120102-985-8 "Radverkehrsanlagen (KKS)" eingeplant. Davon sollen Radverkehrsmaßnahmen an der Hohenstaufenallee und der Bastei finanziert werden. Des Weiteren stehen im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 „Sofortmaßnahmen Radverkehr“ Mittel zur Deckung der Radentscheid-bezogenen Mehrkosten zur Verfügung.

Von den berechneten Kosten würden nach den aktuellen Schätzungen anteilig ca. 960.000 EUR aus dem PSP-Element „Radverkehrsanlagen (KKS)“ des Förderprojektes AachenMooVe! finanziert. Die restlichen Kosten, welche im Fall der Variante 1 insgesamt 520.000 EUR (einschl. ca. 200 TEUR für Roteinfärbung) umfassen würden, würden zusätzlich aus dem PSP-Element „Sofortmaßnahmen Radverkehr“ finanziert. Somit stünden nach Deckung der 520.000 EUR (inkl. aller bisher durch andere Vorlagen bzw. Maßnahmen schon gebundenen Mittel) im PSP-Element „Sofortmaßnahmen Radverkehr“ bis einschließlich zum Jahr 2022 noch 860.000 EUR für alle weiteren investiven Radentscheid-bezogenen Mehrkosten bis zum Jahr 2023 zur Verfügung. Die benötigten Mittel werden aus den vorgenannten beiden PSP-Elementen zur besseren Transparenz zu einem neu eingerichteten PSP-Element 5-120102-000-12700-300-1 „Hohenstaufenallee 1. BA (KKS)“ verlagert.

Durch diesen Planungsbeschluss werden zunächst keine weiteren Kosten ausgelöst, da sämtliche Planungsleistungen intern erfolgen. Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

9. Weiteres Vorgehen

Im Anschluss an den Planungsbeschluss wird die Ausführungsplanung erstellt. Der Baubeginn könnte Anfang des zweiten Quartals 2022 erfolgen. Wie oben beschrieben, könnte die Umgestaltung gemäß der Vorzugsvariante innerhalb des Förderzeitraums wahrscheinlich zum Großteil abgeschlossen werden. Die Varianten 2 und 3 sind aufwendiger, sodass mit einer Fertigstellung nicht vor dem ersten Quartal 2023 bzw. dem vierten Quartal 2022 zu rechnen ist.

Anlage/n:

- Anlage 1 – Meinungsbild über die Slido-Umfragen
- Anlage 2 – Stellungnahme zu den Fragen und Anregungen
- Anlage 3 – Bestandsplan
- Anlage 4 – Variante 1
- Anlage 5 – Variante 2
- Anlage 6 – Variante 3