

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0396/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 20 - Fachbereich Finanzsteuerung		Datum: 11.04.2022
FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Templergraben zwischen Driescher Gässchen und Wüllnerstraße - hier: Neumarkierung nach Asphaltanierung</b>		
<b>Ziele:</b>	Klimarelevanz positiv	
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
07.12.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
12.01.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Neumarkierung des Templergrabens und des Driescher Gässchen im Bereich zwischen Pontdriesch und Wüllnerstraße auf der nord-westlichen Straßenseite als Fahrradstraße zu beschließen und die Verwaltung mit der Umsetzung entsprechend der vorgelegten Planung zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss beschließt die Neumarkierung des Templergrabens und des Driescher Gässchen im Bereich zwischen Pontdriesch und Wüllnerstraße auf der nord-westlichen Straßenseite als Fahrradstraße und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung entsprechend der vorgelegten Planung.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

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

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschriebener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2023 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.811.279,97*	1.811.279,97	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	1.811.279,97	1.811.279,97	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 2022	Fortgeschriebener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2023 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	557.635,54**	557.635,54	460.000	460.000	0	0
Abschreibungen	705.191,29***	705.191,29	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	1.262.826,83	1.262.826,83	1.210.000	1.210.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

\*Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 1.028.388,68 € abzügl. üpl. Verlagerungen für andere Radverkehrsmaßnahmen i.H.v. 17.108,71 €

\*\*Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 220.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 337.635,54 €

\*\*\*Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 473.167,51 €, abzügl. üpl. Deckung für andere Radverkehrsmaßnahmen i.H.v. 17.976,22 €

### 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  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  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  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  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

Die Maßnahme dient der Radverkehrsförderung. Es ist davon auszugehen, dass die Umgestaltung des Driescher Gässchens und des Templergrabens zur Fahrradstraße zu einer zukünftig höheren Radverkehrsnutzung beiträgt. Langfristig ist also mit einem positiven Effekt auf den Klimaschutz zurechnen.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Im Bereich zwischen dem Driescher Gässchen und der Wüllnerstraße wurde im Frühjahr 2022 auf der nord-westlichen Seite des Templergrabens eine Asphaltsanierungsmaßnahme durchgeführt. Im Anschluss fanden in den angrenzenden Abschnitten in Richtung Driescher Gässchen Arbeiten der Regionetz im Zusammenhang mit umfangreichen Leitungsverlegungsmaßnahmen in der Pontstraße statt.

Aufgrund von funktionellen Mängeln in der Straßenraumaufteilung und veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen in Zusammenhang mit dem Reallabor Templergraben soll der Straße in der Wiederherstellung der Markierung eine angepasste Funktion zugewiesen und eine entsprechende Neugestaltung vorgenommen werden. Dieser Abschnitt des Grabenrings soll für die politisch beschlossene Funktion als innerstädtischer Radverteiler hergestellt werden.

### **Bestand**

Der Templergraben ist in diesem Bereich im Trennprinzip ausgebaut und weist auf etwa der Hälfte der Gesamtlänge (ca. 120 m) einen baulichen Grünstreifen in Mittellage auf. Hierdurch entstehen separate Richtungsfahrbahnen, die von der entgegenkommenden Fahrtrichtung baulich getrennt sind. Die Gestaltung mit baulichem Mittelstreifen ist auch im Bereich des Driescher Gässchens fortgeführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Die hier betrachtete nördliche Seite des Templergrabens war vor der Sanierung der Asphaltdecke im Querschnitt mit einem Kfz-Fahrestreifen (~ 3,39 m), einem Radfahrestreifen (~ 1,41 m) und einem Parkstreifen (~ 1,68 m) aufgeteilt. Die Breite des Gehweges variiert zwischen ~ 2,0 m (an einer Engstelle) und ~ 5,0 m. Im Bereich der Hochschulbibliothek der RWTH weitet sich der Gehbereich teilweise noch auf. Sowohl der Radfahrestreifen als auch der Parkstreifen entsprachen in ihren Breiten nicht den aktuellen einschlägigen Richtlinien hinsichtlich der Mindestmaße. Zudem war zwischen der Radverkehrsanlage und dem Parkstreifen kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden.

Die ca. sieben Fahrbahnrandparkplätze auf dieser Straßenseite sind Bestandteil der Bewohnerparkzone P. In Höhe der Zuwegung zur Bibliothek ist der Parkstreifen durch eine Gehwegvorziehung unterbrochen. Hier können Fußgänger\*innen durch Nutzung des Mittelstreifens die Fahrbahn queren.

Am lichtsignalisierten Knoten Wüllnerstraße / Eilfschornsteinstraße weitet sich die Fahrbahn für das Angebot eines Geradeaus- und eines Linksabbiegestreifens für den Kfz-Verkehr auf. Da es sich bei der Wüllnerstraße um eine stadteinwärts gerichtete Einbahnstraße handelt, ist das Rechtsabbiegen für den Kfz-Verkehr hier nicht möglich.

Driescher Gässchen und Templergraben in Richtung Wüllnerstraße werden durch die Linien 4 der ASEAG mit einem werktäglichen Takt von 4 Bussen pro Stunde bedient. Westlich der Pontstraße befindet sich die Bushaltestelle Driescher Gässchen, die als Busbucht einseitig durch parkende Kfz eingefasst ist.

### Bedeutung für den Kfz-Verkehr vor Einrichtung des Reallabors Templergraben

Vor Einrichtung des Reallabors Templergraben wurden das Driescher Gässchen und der Templergraben als Verbindung zwischen dem östlichen und nördlichen Grabenring durch dem Kfz-

Verkehr genutzt. Am Knoten Wüllnerstraße bestand die Möglichkeit sowohl über die Eilfschornsteinstraße und den Annuntiatenbach in Richtung Innenstadt zu fahren, als auch weiter über den Templergraben dem Grabenring in Richtung Westen zu folgen. Auswertungen einer Dauerzählstelle unmittelbar vor Beginn des Reallabors im Sommer 2021 haben für das Driescher Gässchen in Fahrtrichtung Wüllnerstraße eine Kfz-Verkehrsstärke von ca. 2000 Kfz pro Tag gezeigt.

#### Bedeutung für den Kfz-Verkehr nach Einrichtung des Reallabors Templergraben

Mit Beginn des Reallabors Templergraben wurde ab dem 18.06.2021 der Templergraben im Bereich vor dem Super C und Hauptgebäude der RWTH für den Kfz-Verkehr gesperrt. Neben der Schaffung von Aufenthaltsqualität in diesem studentisch geprägten Stadtraum, wurde die Maßnahme im Kontext der Planung und Umsetzung des Grabenrings als Radverteillerring des beschlossenen Rad-Vorrang-Netzes durchgeführt. Die Netzdurchtrennung am Templergraben hat zur Folge, dass bereits ein hoher Anteil an Kfz den Grabenring in Höhe Hirschgraben in Richtung Pontdriesch verlässt oder eine Alternativrouten über den Alleenring wählt. Die Auswertung der Dauerzählstelle zeigt, dass sich die Kfz-Verkehrsstärke auf dem Driescher Gässchen in Richtung Templergraben seit Einrichtung des Reallabors um ca. 40% auf unter 1200 Kfz pro Tag reduziert hat.

Mit Durchführung der zweiten Stufe des Reallabors im Zusammenhang mit der Unterbindung des Ausweichverkehrs durch die Baustelle Brücke Turmstraße wurde ab dem 30.05.2022 die Durchfahrt des Annuntiatenbachs in Höhe der Judengassen für den Kfz-Verkehr unterbunden. Hierdurch ist bereits ab dem Knoten Hirschgraben / Pontdriesch in Richtung Driescher Gässchen eine Sackgassen-Situation für den Kfz-Verkehr entstanden. Da der betrachtete nord-westliche Abschnitt des Driescher Gässchens bzw. Templergrabens nunmehr keine Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr aufweist, hat sich die Kfz-Verkehrsstärke auf unter 500 Kfz pro Tag reduziert.

#### **Planung**

Die Möglichkeit der Neumarkierung nach der Asphaltsanierung soll genutzt werden, um die zuvor vorhandenen funktionellen Mängel insbesondere hinsichtlich der Radverkehrsführung zu beseitigen. Zudem soll der Straße eine aufgrund der beschriebenen veränderten Rahmenbedingungen angepasste Funktion zugeteilt werden.

Aufgrund der sehr hohen Bedeutung für den Radverkehr als Bestandteil des geplanten Radverteillerrings, der geringen Busverkehrsfrequenz und der niedrigen Kfz-Verkehrsstärke in der genannten Fahrtrichtung soll das Driescher Gässchen und der Templergraben im Abschnitt zwischen Pontdriesch und Wüllnerstraße in eine Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) umgestaltet werden. Da dieser Abschnitt in Fahrtrichtung Hirschgraben eine weitaus höhere Busfrequenz und Menge an Kfz aufweist und daher eine unterschiedliche verkehrliche Funktion übernimmt, soll die Einrichtung der Fahrradstraße nur in Richtung Wüllnerstraße erfolgen. Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Köln ist das möglich, wenn eine durchgehende bauliche Trennung zwischen den Fahrtrichtungen erfolgt. Die Planung auf dem Templergraben sieht daher vor, den bestehenden begrünten Mittelstreifen mit baulichen Trennelementen bis zum Knoten Pontstraße zu verlängern. Auf dem Teilstück des Driescher Gässchens sind die Richtungsfahrbahnen bereits durchgehend durch einen Mittelstreifen getrennt.

Die Einrichtung der Fahrradstraße soll entsprechend der beschlossenen Aachener Grundsätze erfolgen. Neben der 3,25 m (bzw. im Bereich des Driescher Gässchens 3,80 m) breiten Einrichtungs-

Fahrgasse ist ein 0,75 m breiter markierter Sicherheitstrennstreifen zu den angrenzenden Kfz-Parkplätzen vorgesehen. Wiederholende Fahrradpiktogramme mit Pfeil in die vorgegebene Fahrtrichtung verdeutlichen die Priorität des Radverkehrs in der Fahrradstraße.

Für Radfahrende, die aus Richtung Hirschgraben kommen, ist an der Lichtsignalanlage am Knoten Pontdriesch ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen vorgesehen, sodass bereits hier die Hintereinander-Sortierung der Mischverkehrsführung in der anschließenden Fahrradstraße erfolgen kann.

Da der Kfz-Verkehr aus Richtung Driescher Gässchen am Knoten Wüllnerstraße seit Beginn des Reallabors nur noch links in die Eilfschornsteinstraße abbiegen darf, sieht die Planung einen entsprechenden Linksabbiegestreifen für Kfz vor. Der vorherige Geradeausfahrstreifen für Kfz wird durch einen breiten Radfahrstreifen ersetzt. Im Bedarfsfall kann dieser für Linienbusse freigegeben werden, die in Geradeausrichtung dem Templergraben folgen (aktuell die Umleitungstrecke der Linie 4).

Die ASEAG stimmt der Planung vorbehaltlich der Sperrungen am Annuntiatenbach und Templergraben zu. Bei Änderung der Rahmenbedingungen müsse aus Sicht der ASEAG die Fahrradstraße entsprechend überplant werden.

### **Weiteres Vorgehen und Finanzierung**

Die veränderten Rahmenbedingungen infolge des Reallabors Templergraben stellen eine Grundvoraussetzung für die geplante Umgestaltung des Straßenraums dar. Die Unterbindung der Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr schafft die notwendige Bedingung für den Einsatz des verkehrsrechtlichen Elementes einer Fahrradstraße entsprechend der Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen.

Um auf veränderte Entwicklungen reagieren zu können, soll die Umsetzung der Maßnahme zunächst niederschwellig erfolgen und bei Bedarf revidierbar sein. Eine flächige Roteinfärbung der Fahrradstraße entsprechend der Zielvorgaben des Radentscheid soll daher zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Die Umsetzung der Einrichtung der Fahrradstraße ist für das Frühjahr 2023 geplant. Für die Markierung, Beschilderung und den Einbau der baulichen Trennelemente entstehen geschätzte Kosten i.H.v. 32.700 €. Entsprechende Mittel stehen im Haushalt 2023 unter dem PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 (Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)) zur Verfügung.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Lageplan Bestand (vor Asphaltanierung)

Anlage 2: Querschnitt Bestand (vor Asphaltanierung) und Planung

Anlage 3: Lageplan Planung