

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0599/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 25.01.2023
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Jülicher Straße (hier: Neuer Querschnitt nach Asphaltmaßnahme zwischen Hansemannplatz und Blücherplatz) Hier: Planungs- und Ausführungsbeschluss		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.04.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
20.04.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Markierung der Jülicher Straße im Abschnitt zwischen Blücherplatz und Hansemannplatz gemäß der Pläne 2023/02-01_L1 und 2023/02-01_L2 (Anlage 3 und 4) zu fassen. Darüber hinaus empfiehlt sie den Planungsbeschluss für den Umbau der Haltestelle Hansemannplatz gemäß Anlage 5 zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht zu Kenntnis und fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Markierung der Jülicher Straße im Abschnitt zwischen Blücherplatz und Hansemannplatz gemäß der Pläne 2023/02-01_L1 und 2023/02-01_L2 (Anlage 3 und 4). Außerdem fasst er den Planungsbeschluss für den Umbau der Haltestelle Hansemannplatz gemäß Anlage 5.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

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

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschriebener Ansatz 2024ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	2.184.600,32*	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	2.184.600,32	2.184.600,32	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 2023	fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschriebener Ansatz 2024ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	535.601,56**	535.601,56	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	841.883,47***	841.883,47	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	1.377.485,03	1.377.485,03	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 1.384.600,32 €

**Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 120.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 415.601,56 €

***Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 591.883,47 €

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 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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Die Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus. Durch das Anlegen einer breiteren, regelkonformen Radverkehrsanlage wird die Verkehrssicherheit der Radfahrer*innen erhöht und es werden mehr Verkehrsteilnehmer*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad bewegt werden können. Der Vorschlag der Verwaltung löst geringe zusätzliche CO₂-Emissionen aus, da lediglich Markierungen nach einer Asphaltmaßnahme auf der Fahrbahn vorgenommen werden.

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Fahrbahn und die Busspur der Jülicher Straße müssen im Abschnitt zwischen Blücherplatz und Hansemannplatz erneuert werden, da aufgrund des schlechten Fahrbahnzustands die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist (vgl. Vorlage-Nr. FB 61/0456/WP18).

Die nach der Asphaltmaßnahme anstehende Neumarkierung soll zur Optimierung der Flächenaufteilung genutzt werden. Der Querschnitt wird baulich nicht verändert. Gehwege und Parkplätze bleiben von dieser Maßnahme unberührt. Dieser Zwischenstand wird erzeugt, weil davon auszugehen ist, dass eine grundlegende Neuplanung der Jülicher Straße in diesem Abschnitt im Zuge der Entwicklung der Regiotram notwendig werden wird.

2. Heutige Situation

Die Jülicher Straße ist Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) von Aachen. Im Abschnitt Hansemannplatz bis Blücherplatz weist sie eine Belastung von ca. 25.000 Fahrzeugen pro Tag als Summe beider Richtungen auf. Sie ist im Trennprinzip ausgebaut. Es gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Wie in Vorlage FB 61/0778/WP17 dargestellt, ist die Jülicher Straße eine angebaute Hauptverkehrsstraße (HS III) gemäß RIN 2008. Sie erfüllt neben den wichtigen Funktionen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Radverkehr auch eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Hinsichtlich des ÖPNV stellt die Jülicher Straße eine der starken Achsen in Aachen dar. Das bedeutet, dass der Linienverkehr auf der Achse Jülicher Straße bis Haaren einen der stärksten Pendlerströme der Stadt verzeichnet. 14 Bus-Linien und bis zu 30 Fahrten/pro Stunde und Richtung verkehren auf der Jülicher Straße im CityTakt (alle 7,5 Minuten). Sie befördern dabei im Abschnitt Hansemannplatz bis Blücherplatz ca. 25.000 Pendler*innen im Querschnitt pro Tag (modellhaft ermittelte Anzahl aus 2018). Dementsprechend soll der ÖPNV auf der Achse nach Haaren mittel- bis langfristig gestärkt und weiter bevorrechtigt werden. Mit einer Weiterverfolgung des Regio-Tram-Projektes wird die Bedeutung des ÖPNV auf diesem Abschnitt, der Bestandteil der formulierten Vorzugsachse ist, weiter zunehmen.

Auch für den Radverkehr ist die Jülicher Straße eine wichtige Radhauptverbindung. Dies zeigen u.a. die Kordonerhebungen der FH Aachen, die jährlich den Quell- und Zielverkehr an den Einfallstraßen zur Innenstadt ermitteln. Die höchsten Querschnittsbelastungen im Ein-/Ausfahrbereich zum Alleenring wiesen im Jahr 2022 die Wüllnerstraße (2.519 Zweiräder), die Jülicher Straße (1.958 Zweiräder) und die Lothringerstraße (1.730 Zweiräder) (kumulierte 8h - Belastung) auf. Im aktuellen Entwurf des Radhauptnetzes wird die Jülicher Straße als "duale Radhauptverbindung" ausgewiesen. Diese Kategorie kennzeichnet, dass sie an Hauptverkehrsstraßen mit hoher ÖPNV-Relevanz verlaufen, es für den Radverkehr allerdings auch eine attraktive Alternativführung im Nebenstraßennetz mit gleicher Verbindungsfunktion gibt.

Verkehrserhebung:

Eine Verkehrserhebung am Knoten Jülicher Straße/Ottostraße/Robensstraße im Juli 2018 ergab für den gesamten Zählzeitraum (7:00-19:00 Uhr) eine Belastung von rund 12.800 Kfz und 1.200 Radfahrer*innen in Richtung Hansemannplatz. In der Gegenrichtung wurden 12.300 Kfz und ca. 1.000 Radfahrer*innen gezählt. Der Schwerverkehrs-Anteil lag bei 4,6 %.

Bestandsquerschnitt:

Der Regelquerschnitt der Jülicher Straße misst rund 18 m. Im Bestand stehen dem MIV in beide Richtungen zwei Spuren mit je ca. 2,80 m Breite zur Verfügung. Der ÖPNV nutzt stadteinwärts eine Busspur (Bussonderfahrstreifen). Dem Radverkehr stehen beidseitig Radfahrstreifen mit einer Breite zwischen ca. 1,39-1,50 m zur Verfügung. Diese entsprechen nicht den Regemaßen der Richtlinien. In den letzten Jahren wurden die bis dahin fehlenden Sicherheitstrennstreifen abschnittsweise innerhalb der Parkstreifen markiert und die parkenden Fahrzeuge dazu in den Gehwegbereich platziert.

3. Planung

Bei der vorliegenden Planung werden die Prinzipien der aktuellen Regelwerke beachtet.

Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen über den Komfort zu stellen ist (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 39-43).

Wesentliche Planungsgrundlagen:

Ein Bussonderfahrstreifen bzw. eine Busspur misst in der Regel eine Breite von 3,25-3,50 m nach den Richtlinien für die Anlage Stadtstraßen (RASt 06). Gemäß dieser Richtlinie sind für einspurige Richtungsfahrbahnen des MIV in der Regel 3,25 m anzusetzen. Überbreite Fahrbahnen sind zwischen 5,00 und 5,55 m breit. Die Mindestbreite eines Radfahrstreifens wird in der VwV-StVO mit 1,50 m angegeben. Die RASt schreibt eine nutzbare Breite von 1,60 m vor, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) nennen ein Regemaß von 1,85 m. Bei längs parkenden Fahrzeugen sind Sicherheitstrennstreifen neben Radfahrstreifen mit einer Breite von 0,50-0,75 m zu berücksichtigen (RASt 06).

Ziel:

Angesichts einer mittelfristigen anstehenden gesamthaften Überplanung der Jülicher Straße, die im Zuge der Regio-Tram-Entwicklung notwendig wird, strebt die hier beschriebene Maßnahme eine bestandsorientierte schnelle Verbesserung/Optimierung der Situation für ÖPNV und Radverkehr unter Berücksichtigung der notwendigen Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr an.

Für den MIV werden unter Beibehaltung der Fahrspuranzahl die Mindestbreiten der geltenden Richtlinien angesetzt. Die sich dadurch ergebenden Restflächen werden dem Umweltverbund zugeschlagen. Dabei soll aus Gründen der Verkehrssicherheit nach Möglichkeit beidseitig ein Radfahrstreifen nach Regemaß der ERA mit ca. 1,85 m markiert werden.

Stadteinwärts bleibt wie im Bestand eine mittige Busspur mit 3,25 m Breite. Busspuren weisen im Vergleich zu den „normalen“ Kfz-Spuren einen anderen Schichtaufbau auf, die im Zuge dieser Erhaltungsmaßnahme im Gegensatz zu einem Vollausbau nicht alle erneuert werden (vgl. Vorlage-Nr.

FB 61/0456/WP18). Daher kann die Lage der Busspur kaum verändert werden. Daraus ergeben sich Zwangspunkte, die den Querschnitt beeinflussen.

Stadtauswärts erhält der Bus eine Busspur bis zur signalisierten Fußgänger-Querung an der Ottostraße. Eine Weiterführung einer separaten ÖPNV-Spur soll durch bauliche Maßnahmen im Rahmen der Regio-Tram-Planungen aufgegriffen werden.

In den Lageplänen zur Planung ist die baulich geschützte Radverkehrsanlage auf der nördlichen Monheims- sowie der Heinrichsallee im Abschnitt zwischen Maxstraße und Bastei als Bestand eingetragen. Hierzu wurde im November 2021 der Planungs- und Ausführungsbeschluss gefasst. Die Maßnahme soll in 2023 umgesetzt werden und bis zur Asphaltsanierung an der Jülicher Straße fertiggestellt sein.

Regelquerschnitt Planung:

Im Ergebnis sieht der Regelquerschnitt der Planung stadteinwärts einen 5,25 m überbreiten Fahrstreifen neben einer 3,25 m breiten Busspur stadteinwärts vor. Stadtauswärts werden zwei je 2,75 m breite Fahrspuren für den Kfz-Verkehr angelegt, die auch vom ÖPNV benutzt werden. Zwei MIV-Spuren werden stadtauswärts benötigt, um den Kfz-Verkehr ohne Rückstau durch den betroffenen Abschnitt zu führen. Die Radfahrstreifen messen ca. 1,85 m Breite. Aufgrund des parallel verlaufenden alternativen Routenangebotes über die RVR Haaren kann entlang der Jülicher Straße auf baulich geschützte Radverkehrsanlagen verzichtet werden. Die Radverkehrsanlagen werden in roter Kaltplastik hergestellt.

Wie heute werden Leitschwellen zur mittigen Busspur eingeplant, um ordnungswidrige Wende- und Linksabbiegevorgänge zu verhindern und die gegenläufigen Verkehre voneinander zu trennen. Im Kreuzungsbereich Robensstraße werden Flex-Poller verwendet damit Rettungsfahrzeuge an diesem Knoten bei Bedarf links abbiegen können.

Sowohl im Zulauf auf den Hansemanplatz als auch auf den Blücherplatz wird die Anzahl der Spuren nicht verändert. Die stadteinwärtige Busspur bleibt bestehen.

Die Planung für den Abschnitt zwischen Hansemanplatz und Ottostraße sieht eine Umgestaltung in zwei Phasen vor.

Phase 1:

Zwischen Hansemanplatz und Ottostraße wird eine Busspur stadtauswärts eingeplant, die an der Haltestelle Hansemanplatz (zur Einmündung Ottostraße) in eine Umweltspur (Radfahrstreifen, Bus frei) übergeht. Dies ist möglich, da der Verkehr aus Peterstraße, Monheims- und Heinrichsallee jeweils nur einstreifig auf die Jülicher Straße abbiegt. Die rechte Kfz-Fahrspur zwischen Hansemanplatz und Bushaltestelle „Hansemanplatz“ wird als Busspur zur Verfügung gestellt. Ab der Ottostraße wird der Bus im Regelfall „Pulkführer“ des motorisierten Verkehrs und kann zeitverlustfrei den signalisierten Knoten Blücherplatz erreichen. Dazu wird die Signalisierung an der Ampel Ottostraße angepasst und die Busse werden noch stärker bevorrechtigt.

Verkehrssimulation:

Die vorgestellte Planung kann sowohl die derzeitigen Verkehrsmengen als auch die während der Sperrung der Autobahn A544 prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen.

In einer ersten modelltechnischen Betrachtung wurde festgestellt, dass sich durch die Sperrung der A544 die Verkehre aus/in Richtung Europaplatz deutlich reduzieren, dafür auf der Achse in/aus Richtung Haaren erhöhen. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Jülicher Straße zwischen Hansemannplatz und Blücherplatz während der Baumaßnahme um ca. 2.500 Fahrten/Werktag im Querschnitt entlastet wird.

Polizei, Feuerwehr und auch die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) sind bei den Planungen durch die Verwaltung beteiligt worden. Polizei und ASEAG bewerten die Aneinanderreihung von Mindestmaßen kritisch. Die Feuerwehr betont, dass sie den Kreuzungsbereich Robensstraße aus und in alle Richtungen befahren müssen. Alle Beteiligten stimmen zu, dass der Verkehrsraum langfristig baulich umgestaltet werden muss und eine Busspur auch stadtauswärts sinnvoll ist. Die ASEAG begrüßt die Bevorrechtigung der stadtauswärtsfahrenden Busse mittels Signalisierung.

Phase 2:

Haltestelle Hansemannplatz:

An der Haltestelle Hansemannplatz soll die Situation im Anschluss an die Asphaltmaßnahme zunächst gemäß Anlage 3 hergestellt werden: Die Nebenanlage bleibt ca. 2,80 m breit und der Radverkehr fährt zusammen mit dem ÖPNV auf einem Radfahrstreifen, der für den Busverkehr freigegeben ist.

In einem weiteren Schritt soll die Haltestelle sobald wie möglich gemäß Anlage 5 umgebaut werden, um die Sicherheit des Radverkehrs im Bereich der Haltestelle zu erhöhen. Für den Umbau der Haltestelle ist eine detaillierte Ausführungsplanung notwendig, die im Anschluss an die Beschlussfassung erarbeitet wird. Der Umbau benötigt mehr Zeit und kann daher nicht im Rahmen der Asphaltmaßnahme durchgeführt werden. Geplant ist die Verbreiterung der Nebenanlage auf ca. 6,40 m. Der Radverkehr wird vor der Haltestelle in die Nebenanlage zwischen Wartebereich und Gehweg geführt. Ausgeschildert wird ein getrennter Geh- und Radweg. Es wäre auch denkbar, den Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr hinter der Wartefläche zu führen. In dem Fall würde ein gemeinsamer Geh- und Radweg oder „Gehweg - Rad frei“ ausgeschildert. Des Weiteren sind je nach Variante Fußgängerüberwege über den Radweg vorgesehen. Der Wartebereich wird vom Bereich des fließenden Rad-/Fußverkehrs mittels einer vertikalen Barriere abgetrennt, um die Querungen an den Zugangsbereichen zu konzentrieren und Unfälle zu vermeiden. Ein barrierefreier Ausbau sowie die Errichtung eines Fahrgastunterstands sind ebenfalls geplant (vgl. Vorplanung, Anlage 5). Der Umbau der Haltestelle ist möglich durch die Umnutzung einer Fahrspur. Daher soll der rechtsabbiegende MIV in die Ottostraße gemeinsam mit dem ÖPNV auf einer Spur geführt werden. In der Spitzenstunde biegen 95 Fahrzeuge, 2-3 Fahrzeuge pro Umlauf, (Zählung Juli 2018 16:30-17:30 Uhr) rechts in die Ottostraße ab. Damit der Bus die Haltestelle ohne Zeitverlust anfahren kann und der Geradeausverkehr einstreifig abgewickelt werden kann, muss die Signalisierung entsprechend

verändert werden. Da der Busverkehr mit dieser Planung kein eigenes Freigabefenster am Knoten Ottostraße benötigt, kann die Grünzeit auf 57 Sekunden verlängert werden.

Ggf. wird eine Betonfahrbahn oder eine halbstarre Deckschicht im Bereich der Haltestelle angelegt.

Die ASEAG begrüßt den Umbau, da der Radverkehr baulich getrennt vom ÖPNV in der Nebenanlage fährt. Außerdem kann der Bus in Anschluss an den Fahrgastwechsel auf der gleichen Spur bis zum Blücherplatz fahren ohne sich vorher in den fließenden Verkehr einordnen zu müssen. Konflikte könnten entstehen, wenn Rechtsabbieger regelwidrig den Geradeausfahrstreifen zum Abbiegen nutzen und dabei den Radverkehr gefährden.

Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten über die umzubauende Fläche ermittelt. Die Kosten für den Umbau der Haltestelle werden mit ca. 105.000 € veranschlagt.

Die Einplanung der notwendigen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung.

Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme „Umbau der Haltestelle Hansemannplatz“ mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

4. Kosten & Finanzierung

Für die Erneuerung der Busspur (Vorlage-Nr. FB 61/0456/WP18) stehen Mittel im PSP-Element 5-120102-900-10900-300-1 „Starke Achsen im Busverkehr (IKSK)“ zur Verfügung.

Die restlichen Flächen werden im Rahmen einer Fahrbahnsanierung durch den Aachener Stadtbetrieb hergestellt. Im Rahmen der Wiederherstellung sind auch die Kosten für die Fahrbahnmarkierungen abgedeckt. Die zusätzlichen Kosten für die Roteinfärbung der Radverkehrsanlage mit Kaltplastik wurden auf ca. 65.000 € geschätzt. Die Mittel stehen im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ zur Verfügung.

5. Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Markierung der Jülicher Straße im Abschnitt zwischen Blücherplatz und Hansemannplatz gemäß der Pläne 2023/02-01_L1 und 2023/02-01_L2 (Anlage 3 und 4) zu fassen.

Darüber hinaus empfiehlt sie den Planungsbeschluss für den Umbau der Haltestelle Hansemannplatz gemäß Anlage 5 zu fassen.

Anlage/n:

Anlage 1 - Jülicher Straße, Bestandsplan L1

Anlage 2 - Jülicher Straße, Bestandsplan L2

Anlage 3 - Jülicher Straße, Planung L1

Anlage 4 - Jülicher Straße, Planung L2

Anlage 5 - Jülicher Straße, Planung Haltestelle Hansemanplatz