

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0646/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 15.03.2023
		Verfasser/in: Dez. III/ FB61/300
<b>Turmstraße (im Abschnitt Roermonder Straße bis Pontwall): Anpassung der Straßenraumaufteilung</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
19.04.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
20.04.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Markierungslösung auf der Turmstraße im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Markierungslösung auf der Turmstraße im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall.

## 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	511.360,11**	511.360,11	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	841.883,47** *	841.883,47	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	1.353.243,58	1.353.243,58	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. 391.360,11 €

\*\*\*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 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

Breite, vom Fuß- und Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen haben ein deutlich höheres Potenzial, Personen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu bewegen und zusätzlich den Fußverkehr zu schützen und zu fördern. Eine Aussage zur CO<sub>2</sub>-Wirkung einzelner Netzabschnitte ist nicht seriös möglich.

## **Erläuterungen:**

Diese Vorlage behandelt die Turmstraße im Abschnitt zwischen der Maastrichter Straße/Junkerstraße und dem Pontwall.

Durch den Abriss und den Neubau der Brücke Turmstraße seit Mai 2022 ist die Turmstraße zwischen der Claßenstraße und der Prof.-Pirlet-Straße nicht nutzbar. Im Schatten der Brückenarbeiten wurden Regionetz-Maßnahmen in der Turmstraße durchgeführt.

Diese Maßnahmen eröffnen die Möglichkeit für eine erste Anpassung der Straßenquerschnitte zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowohl auf der Brücke und in den Anschlussbereichen der Brücke als auch in der Turmstraße im Abschnitt Prof.-Pirlet-Straße bis Maastrichter Straße. Dazu wird in dieser Vorlage eine angepasste Markierung vorgeschlagen. Zu einem späteren Zeitpunkt kann durch bauliche Maßnahmen eine weitere Verbesserung für den Umweltverbund realisiert werden.

Eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen ist die Erreichung der 2020 (vgl. Vorlage FB 36/0424/WP17-1) und 2022 (vgl. Vorlage FB 36/0156/WP18) beschlossenen Klimaziele und damit die Klimaneutralität 2030. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen auch und vor allem im Verkehrs- und Mobilitätsbereich Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden. Um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, bedarf es klimaschonender, sozial verträglicher und ökonomisch tragfähiger Lösungen. Die dafür erforderliche Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird in allen anstehenden Planungen angestrebt.

Die nun beschriebene Planung verfolgt, die oben angeführten Ziele. Dabei gilt es auch die im November 2019 vom Rat der Stadt Aachen angenommenen Ziele des Radentscheids zu beachten und bestmöglich bei der Planung zu berücksichtigen.

### **Bestand** (vgl. Anlage 1 und 2)

Der betrachtete Abschnitt beginnt in Richtung Ponttor mit der Junkerstraße auf Höhe der Einmündung Prof.-Pirlet-Straße. Im weiteren Verlauf wird die Junkerstraße, ab der Brücke Turmstraße, zur Turmstraße. Der betrachtete Abschnitt endet am Knoten Wüllnerstraße/„Kleine“ Turmstraße/Pontwall. In der Gegenrichtung beginnt die Turmstraße ab diesem Knoten und verläuft weiter über die Brücke bis zum Knoten Maastrichter Straße/Junkerstraße/Königstraße.

Die derzeitige Verkehrssituation ist heterogen und zeigt verschiedene Führungsformen für Fuß-, Rad-, und Kfz-Verkehr. Durch die Grünfläche mit dem historischen „Langen Turm“ werden die Richtungen für den Verkehr in diesem Abschnitt räumlich voneinander getrennt.

Die Junker- und Turmstraße haben als Teil des Alleenringes eine wesentliche Verbindungs- und Verteilerfunktion für den Verkehr der äußeren Stadtbezirke zur Aachener Innenstadt. Sie dienen darüber hinaus auch der Erreichbarkeit des innerstädtischen Hochschulcampus im Bereich Melatener Straße, Prof.-Pirlet-Straße, Wüllnerstraße, Templergraben und Claßenstraße. In diesem Bereich sind neben zahlreichen universitären Einrichtungen auch das Parkhaus der RWTH sowie Wohngebäude zu finden.

Die Brücke Turmstraße war als 2-Feld-Brücke mit vier Fahrspuren, einem Radfahrstreifen, einem Gehweg und einem kombinierten Geh- und Radweg ausgestattet und hatte ein Maß von 19,90 m. Die künftige Brücke wird eine Breite von 22,20 m aufweisen. Die Gehwege werden auf den Brückenkappen in Richtung Schanz auf 3,50 m, in Richtung Ponttor von derzeit 2,20 m auf 2,50 m verbreitert. Die Aufteilung der Fahrspuren für MIV und Radverkehr zwischen den Brückenkappen wurde mit der Konstruktion noch nicht abschließend festgelegt. Der Querschnitt der Fahrbahn misst 16,20 m inklusive Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten.

### KFZ-Verkehr

Der betrachtete Abschnitt ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Es handelt sich um die Bundesstraße B1A.

Die Junkerstraße ist in Richtung Ponttor für den Kfz-Verkehr mit einer überbreiten 5,55 m breiten Spur bis zum Knoten Prof-Pirlet-Straße zweispurig befahrbar. In Richtung Brücke wird die Turmstraße mit einer 5,55 m überbreiten Fahrbahn fortgeführt, die ein Nebeneinanderfahren von PKW und LKW ermöglicht. Die inzwischen abgebrochene Brücke verfügte über zwei Spuren mit jeweiligen Breiten von 2,50 m und 2,65 m. Der Kfz-Verkehr überfuhr daher dauerhaft den etwa 1,50 m breiten Schutzstreifen in Richtung Ponttor.

Vor dem Neubau der Brücke schloss eine 5,25 m breite Fahrbahn an. Der 1,30 m breite Schutzstreifen wurde auch hier häufig durch den Kfz-Verkehr genutzt und häufig überfahren. Im Zuge des Neubaus der Brücke wird auch dieser Bereich angepasst. Vor der Einmündung Claßenstraße sind drei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr vorhanden. Der Linksabbieger in die Claßenstraße bemisst dabei 3,05 m. Die beiden Geradeauspuren sind jeweils 3,00 m breit. Eine Zählung vom 22.11.2011 hat ergeben, dass in der Spitzenstunde am Morgen (8 bis 9 Uhr) 272 Kfz in die Claßenstraße sowie 1.121 Kfz in Richtung Pontwall fuhren. (vgl. Anlage 3) Um die Leistungsfähigkeit des Knotens Claßenstraße sowie die der darauffolgenden Knoten aufrecht erhalten zu können, bedarf es daher dreier Fahrspuren. In Richtung Pontwall stehen dem motorisierten Verkehr im Anschluss eine 3,45 m sowie eine 3,40 m breite Spur zur Verfügung. Am Knoten Wüllnerstraße/Pontwall/Turmstraße entstehen drei Spuren für das Aufstellen des Kfz-Verkehrs. Diese bemessen 3,05 m für den Geradeaus- und Rechtsverkehr, 2,75 m für Geradeaus und 2,75 m für den Linksabbieger in die „Kleine“ Turmstraße. Ab dem Pontwall fließt der Verkehr heute auf einer überbreiten 5,85 m breiten Spur.

In Gegenrichtung kommt der Kfz-Verkehr einspurig aus dem Pontwall. In Richtung Brücke stehen dem Kfz-Verkehr zwei Geradeauspuren zur Verfügung (vgl. Anlage 1). Die Rechtsabbiegespur in die Claßenstraße wird auch vom ÖPNV befahren und misst 3,15 m. Nach dem Knoten wird die Zweistreifigkeit auch über die ehemalige Brücke fortgeführt. Dabei verfügen die zwei Spuren über Breiten zwischen 2,80 m bis 3,27 m. Nach der Brücke fließt der Kfz-Verkehr auf einer überbreiten Spur in Richtung Melatener Straße. In Richtung Prof-Pirlet-Straße gibt es eine 2,50 m breite Rechtsabbiegespur. Zwischen Prof.-Pirlet-Straße und Melatener Straße fährt der Kfz-Verkehr zweispurig auf mind. 5,80 m Gesamtbreite der beiden Spuren. Danach entstehen zwischen der Einmündung Melatener Straße und dem Hotel im Zulauf zur Maastrichter Straße drei Spuren. Diese können nicht in Gänze genutzt werden, da der Verkehr in der Kurve zweispurig geführt wird. Danach

verbreitern sich die Spuren sukzessive und eine überbreite 5,90 m breite Spur sowie ein 2,70 m breiter Linksabbieger entstehen am Knoten Turmstraße/Maastrichter Straße.

Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt durchgehend 50 km/h.

Aufgrund der Länge des Abschnitts gibt es verschiedene Verkehrszählungen, insbesondere von den Knotenbereichen, die hier genutzt werden. Vor der Corona-Pandemie und ohne größere Baustellen im näheren Umfeld wurde im September 2016 zwischen 07:30 und 08:30 Uhr am Knoten Turmstraße/Wüllnerstraße/Pontwall eine Verkehrsbelastung von knapp 1.164 Kfz auf der Turmstraße in Richtung Brücke ermittelt. Der gesamte Knoten wies zwischen 07:00 und 18:30 Uhr eine Belastung von rund 22.000 Kfz auf, der Schwerverkehrsanteil lag bei 4,0 %.

An der Einmündung der Prof.-Pirlet-Straße wurde bei einer Zählung am 28.06.2016 ein Schwerverkehrsanteil von 2,0 Prozent festgestellt. Über den gesamten Tag konnten 19.271 Kfz in beiden Richtungen der Turmstraße gezählt werden. Damit wird die Verbindungs- und Verteilerfunktion der genannten Straßen deutlich. Die Straßen, als Teil des Alleenrings verbinden hier die äußeren Stadtbezirke mit der Aachener Innenstadt und stellen frequentierte Kfz-Verbindungen dar.

U.a. aufgrund der Corona-Pandemie hat sich das bei den städtischen Zählungen erfasste Verkehrsaufkommen in Aachen zum Teil deutlich verringert. Dies gilt insbesondere auch für die Junkerstraße/Turmstraße. Verkehrszählungen des Knotens aus Mai und Juni 2016 haben hier eine Verkehrsbelastung von ca. 13.400 PKW zwischen 7 bis 19 Uhr ergeben. Dabei wird deutlich, dass die Turmstraße in Richtung Schanz insbesondere am Abend (17:15 -18:15 Uhr), die Junkerstraße in Richtung Ponttor insbesondere am Vormittag (7:30 – 8:30 Uhr) stärker befahren wird. Eine Vergleichszählung des Knotens Turmstraße/Maastrichter Straße/ Junkerstraße /Königsstraße aus dem Jahr 2021 (und damit vor der Sperrung der Brücke) zeigt diese Entwicklung während der Pandemie. Im Vergleich zum Jahr 2016 hat der Kfz-Verkehr am gesamten Knoten um 11,8 Prozent abgenommen.

In Anlage 3 sind alle Verkehrszählungen (Kfz- und Radverkehr) zusammengefasst.

### ÖPNV

Der betrachtete Abschnitt wird nur im Bereich der Turmstraße zwischen Claßenstraße und Pontwall/Wüllnerstraße vom Linienbusverkehr befahren. In Richtung Maastrichter Straße gibt es keine Haltestellen. Die Turmstraße ist nicht Bestandteil des städtischen Busliniennetzes. Ab dem Knoten Maastrichter Straße/Junkerstraße/Königsstraße wird das Busliniennetz fortgeführt.

Die Claßenstraße ist ein wichtiger Knotenpunkt des städtischen Busnetzes.

Die Haltestellen Audimax (H1 und H2) liegen unmittelbar im Planungsgebiet und werden in einem sehr dichten Takt von ca. 15 Linien, zwischen 7 und 20 Uhr mit 17 Fahrten pro Stunde befahren. In den kommenden Jahren soll der Buslinienverkehr und die damit verbundene Verkehrsleistung auf diesem Abschnitt weiter ausgebaut werden.

### Radverkehr

Der Radverkehr wird derzeit in dem betrachteten Abschnitt auf Schutzstreifen und Radfahrstreifen geführt. Diese sind teilweise nicht richtlinienkonform in ihrer Breite oder besitzen keinen Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen.

Die inzwischen abgebrochene Brücke verfügte über einen 1,50 m breiten Schutzstreifen. Nach der Brücke konnten Radfahrende einem 1,30 m bis 1,70 m breiten Schutzstreifen nutzen, welcher in einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) für den Radverkehr am Knoten Claßenstraße mündet. Hier ist es den Radfahrenden möglich sich vor den zwei Geradeausfahrspuren sowie dem Linksabbieger aufzustellen. Die Fahrtrichtungen sind hier getrennt signalisiert, so dass der Radverkehr sich nur links aufstellen kann, wenn beide Richtungen zum Stillstand kommen. In Fahrtrichtung Ponttor befindet sich weiterhin ein 1,30 m bis 1,55 m breiter Schutzstreifen sowie ein ARAS am Knoten Wüllnerstraße/„Kleine“ Turmstraße/Pontwall.

In Gegenrichtung fahren Radfahrende in Richtung Claßenstraße auf einem etwa 1,60 m breiten Schutzstreifen, der im weiteren Verlauf zu einem etwa 1,30 m breiten, nicht richtlinienkonformen Radfahrstreifen wird. Über die Einmündung Claßenstraße ist heute eine Furt markiert. Daran schließt ein 1,50 m breiter Radfahrstreifen an. Über die ehemalige Brücke wurde ein ebenfalls etwa 1,50 m breiter Schutzstreifen geführt. Nach der Brücke schließt ein etwa 1,50 m breiter Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen in Mittellage an. Dieser wird vom rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr überfahren, damit dieser in die Prof.-Pirlet-Straße einbiegen kann. Zwischen der Prof.-Pirlet-Straße und der Melatener Straße werden die Radfahrenden auf einem 1,00 m breiten nicht richtlinienkonformen Radfahrstreifen geführt. In Richtung Maastrichter Straße ist ein 1,70 m bis 1,80 m breiter Schutzstreifen vorhanden. Der Schutzstreifen ist am Knoten Maastrichter Straße leicht vorgezogen.

Die Knoten Maastrichter Straße/Junkerstraße/ Königstraße und Turmstraße/Wüllnerstraße/Pontwall stellen über die Königstraße und Wüllnerstraße direkte Verbindungen zum geplanten Radverteillerring am Grabenring in die Aachener Innenstadt dar. Aufgrund der vielen universitären Nutzungen, insbesondere im nördlichen Bereich des Abschnitts der Turmstraße, sind diese Querverbindungen für den Radverkehr von großer Bedeutung. So ist die Maastrichter Straße im Radhauptnetz als Hauptverbindung (Kategorie 2) und die Wüllnerstraße als Teil der Rad-Vorrang-Route (Kategorie 1) ausgewiesen. Junkerstraße und Turmstraße sind im Radhauptnetz ebenfalls als Hauptverbindung (Kategorie 2) gekennzeichnet.

Die Turmstraße verfügt an den universitären Einrichtungen und vor dem Hotel im Zulauf zur Maastrichter Straße über ausreichend Fahrradabstellanlagen in Form von beidseitig nutzbaren Anlehnbügel.

Gemessen an den gültigen Richtlinien und Zielen des Radentscheids entspricht keine Radverkehrsanlage in diesem Abschnitt den Anforderungen.

#### Fußverkehr

Für den Fußverkehr gibt es signalisierte Quermöglichkeiten an den angrenzenden Knoten. Beidseits der Fahrbahn stehen unterschiedlich breite Gehwege zur Verfügung.

Die Gehwegbreiten auf der ehemaligen Brücke variierten in Richtung Ponttor zwischen 2,30 m und 3,00 m. Nach der Brücke führt ein etwa 3,40 m breiter Gehweg entlang der Turmstraße. Ab der Einmündung Claßenstraße führt ein ca. 3,10 m breiter Gehweg in Richtung Ponttor. Dieser verschmälert sich vor dem Audimax auf etwa 2,10 m. Die Fußgängerbeziehungen über die

verschiedenen Knoten werden sehr frequentiert genutzt. Über den Gesamttag (7 bis 18:30 Uhr) konnten 6.207 Querungen gezählt werden.

In Richtung Maastrichter Straße befindet sich ein 2,80 m breiter Gehweg entlang der Turmstraße. Durch ein Baumbeet von der Wartefläche für den ÖPNV getrennt, befindet sich ein Gehweg, welcher entlang des RWTH-Gebäudes führt. Dieser ist knapp 4,00 m breit. Nach der Claßenstraße führt etwa 2,60 m breiter Gehweg in Richtung Brücke. Auf der ehemaligen Brücke stand ein Gehweg mit rund 3,0 m zur Verfügung. Vor der Einmündung Prof.-Pirlet-Straße schließt im Bestand ein 1,65 m breiter Gehweg an die Brücke an.

Zwischen Prof.-Pirlet-Straße und Melatener Straße ist der Gehweg durchschnittlich 2,60 m breit. Der Gehweg an der bebauten Seite der Turmstraße ist zwischen 2,43 m und 2,90 m breit. Der Vorplatz vor dem Hotel im Zulauf zur Maastrichter Straße bietet dabei eine Ausnahme. Durch die dort im Gehwegbereich parkenden PKW sind große Teile der Gehwegfläche heute nicht nutzbar. Der Seitenbereich auf der unbebauten, begrünten Seite der Turmstraße beginnt ungefähr auf Höhe der Melatener Straße und endet am Knoten Maastrichter Straße. Dieser variiert stark zwischen 2,70 m bis 4,22 m.

Die Turmstraße ist aufgrund der vielfachen umgebenden universitären Einrichtungen von zahlreichen querenden zu Fuß Gehenden geprägt. Außerdem gibt es stark frequentierte Fußgängerbeziehungen zu den großen Hörsaalzentren C.A.R.L., Audimax und den universitären Einrichtungen und dem Parkhaus in der Prof.-Pirlet-Straße sowie den Einrichtungen in der Wüllnerstraße und am Templergraben. Auch die Grünfläche zwischen der Turmstraße und der Junkerstraße stellt eine frequentierte Fußgängerbeziehung dar.

#### Ruhender Verkehr

Öffentliche Parkplätze gibt es nur im Abschnitt der Turmstraße zwischen der Prof.-Pirlet-Straße und der Maastrichter Straße. In diesem Abschnitte wird teilweise auf beiden Straßenseiten in Längs- und Schrägaufstellung geparkt. Zwischen der Prof.-Pirlet-Straße und der Melatener Straße befinden sich ca. 8 Parkstände in Längsaufstellung. Diese befinden sich im Bestand sehr dicht an den schützenswerten Bestandsbäumen. Ab der Melatener Straße in Richtung Maastrichter Straße befinden sich etwa 16 Parkstände in Längsaufstellung auf der unbebauten Seite. Auf der bebauten Straßenseite stehen 22 Längs- und 8 Schrägparkstände zur Verfügung. Der Gehweg und „Vorplatz“ vor dem Hotel im Zulauf zur Maastrichter Straße wird heute unerlaubt ebenfalls zum Abstellen von PKW genutzt.

Die Parkplätze sind keiner Bewohnerparkzone zugeordnet.

#### **Planung**

Nach der Fertigstellung des Ersatzneubaus der Brücke Turmstraße wird eine optimierte Straßenraumaufteilung für den gesamten Bereich zwischen den Knoten Maastrichter Straße/Junkerstraße/Königstraße und Wüllnerstraße/Pontwall/„Kleine“ Turmstraße angestrebt. Darüber hinaus soll auch die Straße Pontwall nach dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.05.2022 [Vorlagen Nr. FB 61/0390/WP18] in einer zweiten Stufe weiter beplant werden. Auch für die Junkerstraße und Turmstraße ergibt sich daraus ein gestuftes Konzept. Im Anschluss an den Ersatzneubau der Brücke Turmstraße muss die Verkehrsflächenaufteilung auf der Brücke und in

deren Zulauf nun festgelegt werden. Dazu wird mit dieser Vorlage ein **Markierungsvorschlag** für den Bereich Wüllnerstraße bis Maastrichter Straße gemacht, bevor in einer später anschließenden zweiten Stufe eine Planung mit baulichen Anpassungen unter Betrachtung des gesamten Straßenraums erstellt und umgesetzt werden soll.

Um die Aufteilung der Verkehrsfläche mittels Markierungen festzulegen, wurden folgende Vorgaben formuliert:

- Verbesserungen für Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Optimierung der Gehwege zu Gunsten des Fußverkehrs

#### Umgestaltungsvorschlag Richtung Pontwall (vgl. Anlage 4 und 5)

Die Verkehrsarten werden wie im Bestand auf der Junkerstraße in Richtung Ponttor geführt.

Nach der Einmündung in die Prof.-Pirlet-Straße wird der Kfz-Verkehr auf einer 5,55 m überbreiten Spur geführt. Die Radverkehrsanlage verbreitert sich hier auf einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen und im weiteren Verlauf auf eine 2,50 m bis 2,55 m breite geschützte Radverkehrsanlage. Dem Fußverkehr stehen durchgängig 2,50 m zur Verfügung. Nach der Brücke verschmälert sich der Straßenraum. Die Planung zeigt die Beibehaltung der Zweispurigkeit für Kfz-Verkehr bei einer Verschmälerung der Radverkehrsanlagen bis zum Knoten Claßenstraße von 2,55 m auf 1,85 m. Dazu ist teilweise der Ankauf von kleineren Grundstücksflächen notwendig. Die schmalen Anschlussbereiche stellen eine Herausforderung dar, die u.a. für die Herstellung der Treppen von der Brücke in die Geschwister-Scholl-Straße geklärt werden müssen.

Sollte der Ankauf des Grundstücks nicht möglich sein, müsste die Planung, unter Beachtung der vorhandenen Grundstücksgrenzen und dem damit einhergehenden schmaleren Straßenquerschnitt, angepasst werden und es würden Engstellenbereiche für die Fuß- und Radverkehrsanlagen entstehen. Für die Verkehrsführung bedeutet das bei gleichbleibenden Grundstücksgrenzen und ohne eine Verbreiterung, die Beibehaltung der Leistungsfähigkeit unter Aufrechterhaltung der 5,55 m überbreiten Spur. Für den Radverkehr wird die PBL frühzeitiger aufgelöst und die Radverkehrsanlage verschmälert sich auf einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen bis zum Knoten Claßenstraße. (vgl. Anlage 5 – Kasten)

Um die Leistungsfähigkeit am Knoten Claßenstraße für den motorisierten Verkehr zu sichern, bleibt eine 5,55 m überbreite Spur erhalten. Neben der Zweispurigkeit für den Geradeausverkehr entsteht am Knoten ein Linksabbieger in die Claßenstraße mit 2,80 m Breite. Die Radverkehrsanlage wird, wie in der Zielvariante dargestellt, sukzessive bis zum Knoten Claßenstraße auf 1,85 m verschmälert und mit einem Breitstrich markiert. Der aufgeweitete Aufstellstreifen für den Radverkehr (ARAS) entfällt aufgrund der getrennten Signalisierung des linksabbiegenden Verkehrs. Für den linksabbiegenden Radverkehr wird ein indirekter Linksabbieger mit eigenem Signal ergänzt.

Ab dem Knoten Claßenstraße kann eine PBL mit 2,80 m Breite hergestellt werden. Der ÖPNV fließt ab der Claßenstraße ebenfalls auf der Turmstraße und wird hier in der Planung berücksichtigt. Für den motorisierten Verkehr werden zwei vollwertige Spuren mit 3,00 m und 3,25 m bis zum Knoten Wüllnerstraße zur Verfügung gestellt. Durch die Spureinziehung des ehemaligen Linksabbiegers in die „Kleine“ Turmstraße ist dies nun möglich. Der ARAS am Knoten bleibt erhalten und wird ebenfalls rot

eingefärbt. Über den Knoten Wüllnerstraße / Pontwall werden überfahrbare Radfahrstreifen und ein indirekter Linksabbieger für den Radverkehr in die „kleine“ Turmstraße rot eingefärbt bzw. ergänzt.

#### Umgestaltungsvorschlag Richtung Maastrichter Straße (vgl. Anlage 4 und 5)

In Gegenrichtung fließt der Kfz-Verkehr einspurig aus dem Pontwall geradeaus auf die Turmstraße. Diese Einspurigkeit wird über den Knoten erhalten, bevor die Geradeausspur dann in Richtung Claßenstraße 5,55 m breit wird. Der Radverkehr fließt in Mittellage zwischen Rechtsabbieger und Geradeausspur auf einem 2,30 m breiten Radfahrstreifen. Dieser ist zu Beginn für den ÖPNV und die rechtsabbiegenden Kraftfahrzeuge überfahrbar. Am Knoten Claßenstraße wird der Radfahrstreifen auf etwa 2,20 m verschmälert. Über den Knoten Claßenstraße wird ein 2,0 m breiter überfahrbarer Radfahrstreifen markiert und rot eingefärbt. Anschließend steht dem Radverkehr ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen in Richtung Brücke zur Verfügung. Dieser weitet sich sukzessive auf 2,05 m auf und noch vor der Brücke wird der Radverkehr auf einer 2,55 m breiten geschützten Radverkehrsanlage („protected bike lane“ PBL) geführt. Der Kfz-Verkehr wird konstant auf 5,55 m geführt. Dazu ist teilweise der Ankauf von kleineren Grundstücksflächen notwendig. Die schmalen Anschlussbereiche stellen eine Herausforderung dar, die u.a. für die Herstellung der Treppen von der Brücke in die Geschwister-Scholl-Straße geklärt werden müssen.

Sollte der Ankauf des Grundstücks nicht möglich sein, müsste die Planung, unter Beachtung der vorhandenen Grundstücksgrenzen und dem damit einhergehenden schmaleren Straßenquerschnitt, angepasst werden und es würden Engstellenbereiche für die Fuß- und Radverkehrsanlagen entstehen. Für die Verkehrsführung bedeutet das bei gleichbleibenden Grundstücksgrenzen und ohne eine Verbreiterung, die Beibehaltung der Leistungsfähigkeit unter Aufrechterhaltung der 5,55 m überbreiten Spur. Für den Radverkehr wird die PBL frühzeitig aufgelöst und die Radverkehrsanlage verschmälert sich auf einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen bis zum Knoten Claßenstraße. (vgl. Anlage 5 – Kasten)

Auf der Brücke wird der Radverkehr auf einer 2,55 m breiten PBL geführt. Vor der Einmündung Prof.-Pirlet-Straße wird die PBL aufgelöst und ein Radfahrstreifen in Mittellage entsteht. Der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr darf den Radfahrstreifen überfahren, um auf einer 2,94 m breiten Spur in die Prof.-Pirlet-Straße abzubiegen. Dem Geradeausverkehr steht zunächst weiterhin eine mind. 5,55 m überbreite Spur zur Verfügung. Nach der Einmündung wird der Kfz-Verkehr weiterhin auf einer ca. 5,10 m überbreiten Spur geführt. Der Radverkehr erhält einen richtlinienkonformen 1,85 m breiten Radfahrstreifen, welcher rot eingefärbt wird. Die acht Parkstände auf der linken Fahrbahnseite bleiben erhalten. An der Einmündung Melatener Straße verbreitert sich der Radfahrstreifen auf 2,50 m. Die Fahrbahn verbreitert sich und zwei vollwertige Spuren stehen dem Kfz-Verkehr zur Verfügung. Auf der linken Fahrbahnseite in der Mittelinsel bleiben alle 16 Parkplätze erhalten. Nach der Einmündung bleibt die Zweispurigkeit für den Kfz-Verkehr bis zum Knoten Turmstraße / Maastrichter Straße erhalten und variiert in ihrer Breite. Der Radverkehr wird auf einem überfahrbaren Radfahrstreifen geführt, der durchschnittlich 2,80 m breit ist. Ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen, die erhalten bleiben, wird zum Schutz der Radfahrenden ergänzt. Vor dem Hotel im Zulauf zur Maastrichter Straße werden 10 Schrägparkplätze zu 5 Längsparkern umgenutzt. Die zwei vollwertigen Spuren für den Kfz-Verkehr bleiben erhalten und der Radfahrstreifen verschmälert sich in diesem Bereich auf ca. 2,0 m Breite. Ab Hausnummer 180 wird der Radfahrstreifen wieder auf 2,80 m Breite verbreitert. Unmittelbar vor dem Knoten Maastrichter Straße, ca. auf Höhe der

Hausnummer 186 wird die Radverkehrsanlage in der Nebenanlage fortgeführt. Dafür entfallen 8 Parkplätze. Radfahrende können den bisherigen Parkstreifen nutzen und sind durch einen Rundbord von der Fahrbahn getrennt. Der Gehweg bleibt erhalten. Der Kfz-Verkehr kann sich somit dreispurig am Knoten aufstellen. Die Fahrrichtungen bleiben, wie im Bestand, erhalten.

Im Rahmen der Ausführungsplanung können sich noch Änderungen in der Darstellung und den Plänen ergeben.

#### Zusammenhang „Kleine“ Turmstraße

Der Verkehrsversuch in der „Kleinen“ Turmstraße wurde am 20.04.2023 beschlossen und soll noch in 2023 umgesetzt werden. Darauf aufbauend wurde die Planung für den Gesamtbereich Turmstraße im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall erstellt. Die Markierung sieht im Abschnitt Claßenstraße bis Pontwall vor, den Linksabbieger in die „Kleine“ Turmstraße entfallen zu lassen und den gewonnenen Raum, für den Radverkehr und den ÖPNV zu nutzen.

Mit der Veränderung der Markierung und der Wegnahme des Linksabbiegers schlägt die Verwaltung vor, den Verkehrsversuch bzw. die Verkehrsführung weiter auszuprobieren bzw. zu verstetigen. Der Verkehrsversuch wird weiterhin evaluiert und die Daten werden ausgewertet.

#### **Kosten und Finanzierung**

Die Kosten der Neumarkierung im beschriebenen Abschnitt ergeben sich aus den Kosten für die Markierung, die Beschilderung und das Wegnehmen/ Abfräsen vorhandener Markierung. Derzeit beläuft sich die Schätzung der Kosten inkl. Roteinfärbung auf etwa 330.000 €.

Die Mittel für die Roteinfärbung in Höhe von ca. 140.000 € brutto stehen bei PSP-Element 4-120102-994-1 „nachträgliche Roteinfärbung Fahrradstraßen“ zur Verfügung.

Die restlichen 190.000 € brutto stehen bei dem PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 "Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)" zur Verfügung.

Die Umsetzung wird voraussichtlich im zweiten bzw. dritten Quartal 2024 erfolgen.

#### **Fazit und Empfehlung**

Die vorgelegte Planung wurde mit den verkehrslenkenden Fachdienststellen sowie mit ASEAG und Polizei abgestimmt.

Die Verwaltung arbeitet derzeit in verschiedenen Projekten daran, die Radverkehrsführung auf dem nordwestlichen Alleenring zwischen Maastrichter Straße und Bastei sicher und komfortabel entsprechend den Zielen des politisch beschlossenen Radentscheides zu gestalten. Der Umbau der Ludwigsallee (im Abschnitt Bastei bis Lousbergstraße) mit einem Bordsteinradweg konnte in 2022 umgesetzt werden. In der Saarstraße wurde eine provisorische PBL eingerichtet.

In der vorgelegten Planung wird die Neumarkierung nach dem Neubau der Brücke Turmstraße für eine weitere Verbesserung für den nordwestlichen Alleenring im Bereich zwischen Wüllnerstraße und Maastrichter Straße genutzt.

Um die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu fördern und durchgehend sichere und komfortable Radverkehrsanlagen für den nordwestlichen Alleenring anbieten zu können, empfiehlt die Verwaltung einen gemeinsamen Planungs- und Ausführungsbeschluss für die beschriebene Variante zu fassen, die sich in die bisherigen umgebenden Maßnahmen einfügt und diese weiterführt.

**Anlage/n:**

Anlage 1 – Bestand Junkerstraße – Turmstraße

Anlage 2 – Fotos Junkerstraße – Turmstraße

Anlage 3 – Verkehrszählungen Junkerstraße – Turmstraße

Anlage 4 – Planung Junkerstraße – Turmstraße L1

Anlage 5 – Planung Junkerstraße – Turmstraße L2