

Vorlage		
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: FB 20 - Fachbereich Finanzsteuerung FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement		Vorlage-Nr: FB 61/0762/WP18 Status: öffentlich Datum: 13.09.2023 Verfasser/in: Dez.III/FB61/700
Rad-Vorrang-Route Eilendorf und Brand Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße - Ausführungsbeschluss und überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung, Haushaltsjahr 2023		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.11.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
23.11.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
05.12.2023	Finanzausschuss	Anhörung/Empfehlung
13.12.2023	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf der Grundlage der vorgelegten Erläuterungen sowie vorbehaltlich der Bereitstellung der überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung durch den Rat, den Ausführungsbeschluss zu fassen. Die Planung wird dabei

_____ vollumfänglich umgesetzt.

_____ reduziert um die Bestandteile _____ entsprechend Kapitel 07 dieser Vorlage.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen die Planung entsprechend dieses Beschlusses zu konsolidieren und die erforderlichen Investitionsmittel in die Haushaltsplanung 2024 ff. aufzunehmen.

Sie empfiehlt dem Rat, für die Maßnahme „Bismarckstraße, Umgestaltung“ eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2023 mit Kassenwirksamkeit in 2024 und 2025 in Höhe von 2.882.000 € bereitzustellen.

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst auf der Grundlage der vorgelegten Erläuterung sowie vorbehaltlich der Bereitstellung der überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung durch den Rat den Ausführungsbeschluss für die Neugestaltung der Bismarckstraße. Die Planung wird dabei

_____ vollumfänglich umgesetzt.

_____ reduziert um die Bestandteile _____ entsprechend Kapitel 07 dieser Vorlage.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung entsprechend dieses Beschlusses zu konsolidieren und die erforderlichen Investitionsmittel in die Haushaltsplanung 2024 ff. aufzunehmen.

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Rat, für die Maßnahme „Bismarckstraße, Umgestaltung“ eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2023 mit Kassenwirksamkeit in 2024 und 2025 in Höhe von 2.882.000 € bereitzustellen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Rat, für die Maßnahme „Bismarckstraße, Umgestaltung“ eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2023 mit Kassenwirksamkeit in 2024 und 2025 in Höhe von 2.882.000 € bereitzustellen.

Der **Rat** beschließt, für die Maßnahme „Bismarckstraße, Umgestaltung“ eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2023 mit Kassenwirksamkeit in 2024 und 2025 in Höhe von 2.882.000 € bereitzustellen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-000-12200-300-1 Bismarckstraße, Umgestaltung

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023*	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	2.150.752,97	2.150.752,97	850.000	850.000	0	0
Ergebnis	2.150.752,97	2.150.752,97	850.000	850.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-090-5 Bismarckstraße, Umgestaltung

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023**	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	299.883,41	299.833,41	100.000	100.000	0	0
Ergebnis	299.883,41	299.833,41	100.000	100.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 450.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 1.700.752,97 €

**Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 50.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 249.833,41 €

Die Haushaltsplanung 2024 wird dem Beschluss zu dieser Vorlage angepasst und es werden für 2024ff. anstatt des bisherigen Ansatzes für 2024ff. von 850.000 € Mittel in Höhe von mindestens 2.762.500 € (bei maximaler Ausnutzung der möglichen Einsparpotentiale) und maximal 3.732.000 € (bei vollumfänglicher Umsetzung) eingeplant.

Für die in 2023 bereits vorhandenen Mittel muss die Ermächtigungsübertragung in das Jahr 2024 erfolgen.

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

Sämtliche Maßnahmen, so auch die Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße, zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus, indem sie zur Reduktion der jährlichen Pkw-Gesamtfahrleistung beitragen. Diese sollen als Treiber der Verkehrswende zu einer nachhaltigen Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen beitragen. Zudem wird durch die Neupflanzung von Bäumen und dem besseren Schutz von Bestandsbäumen die Bindung von CO₂-Emissionen verbessert. Auf der anderen Seite sind jedoch mit jeglicher Baumaßnahme CO₂-Emissionen verbunden. Daher ist die Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz nicht eindeutig.

Im Bezug der Klimafolgenanpassung hat die Maßnahme eine positive Relevanz. Es werden durch die neuen Bäume Verschattungsbereiche geschaffen und durch die Baumscheiben bisher versiegelte Flächen entsiegelt.

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

Erläuterungen:

01 Anlass

Die Bismarckstraße im Abschnitt zwischen Schlossstraße und Drimbornstraße ist Teil der Radvorrangrouten Aachen-Eilendorf und Aachen-Brand. Sie soll in diesem Abschnitt ebenso wie in vor- und nachgelagerten Teilstrecken in eine Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) umgewandelt werden. Auf der Grundlage des diesbezüglichen Beschlusses vom 31.10.2019 hat die Verwaltung verschiedene Varianten einer möglichen Straßenraumaufteilung und Konzepte zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs erarbeitet. Diese Varianten und die Ergebnisse der im Anschluss durchgeführten digitalen Bürgerbeteiligung vom 27.07.-17.08.2020 wurden der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss zur Kenntnisnahme vorgelegt. Die daraufhin ausgewählte Vorzugsvariante wurde planerisch weiterverfolgt. Der Planungsbeschluss wurde am 18.02.2021 eingeholt. Im April 2022 wurde eine Online-Bürger*Inneninformationsveranstaltung am 05.04.2022 und ein zusätzlicher Planungsspaziergang am 30.04.2022 angeboten. Anregungen hieraus finden sich in der vorliegenden Planung zur Ausführung wieder. Ein erster Schritt des beschlossenen Gesamtkonzeptes wurde im Sommer 2022 mit der Netzdurchtrennung in Höhe Neumarkt bereits umgesetzt.

02 Planung

Die Planung sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) entsprechend der Optimalmaße der Standards der Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen vor. Die Fahrgassenbreite beträgt demnach 4,50 m zzgl. jeweils 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen. Die Fahrgasse der Fahrradstraße soll zur Verdeutlichung des Vorranges des Radverkehrs entsprechend der beschlossenen Ziele des Radentscheides rot eingefärbt werden. Der Verkehr auf der Fahrradstraße soll gegenüber den einmündenden Straßen vorfahrtberechtigt sein.

Den vorhandenen Kreuzungsbereichen kommen in Bezug auf die Bevorrechtigung des Radverkehrs und dem Wunsch nach hoher Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit besondere Bedeutung zu. Entlang der Hausfassaden werden breite Anlagen für zu Fuß Gehende vorgesehen. Der nördliche Bereich lädt mit einer Breite von mind. 4,90 m zum Flanieren ein. Auch die im Durchschnitt 3,50 m breite Anlage (mindestens 3,20 m) auf der südlichen Seite ist für die Verkehrsanlage großzügig dimensioniert. Die verbleibenden 4,0 m im Straßenquerschnitt werden rechts, wie links entlang der Fahrradstraße als Angebot für den ruhenden Kfz Verkehr, für Fahrradabstellanlagen und neue Baumstandorte genutzt.

Genereller Querschnitt

Gestalterisch entspricht der Querschnitt denen zuletzt im Frankenberger Viertel umgebauten Straßen (Schlossstraße, Viktoriaallee). Die 4,50 m breite Fahrradstraße verläuft auf einer 5,0 m breiten Asphaltfahrbahn. Zum Parkstreifen hin wird die Fahrbahn durch eine dreizeilige Rinne aus geschnittenem Natursteinpflaster eingefasst. Die 2,0 m breiten Parkstände werden aus ungeschnittenem Natursteinpflaster hergestellt. Die Parkstände werden in der Regel mit einem Naturbordstein vom Gehweg abgetrennt und durch Baumfelder, Querungsstellen und

Fahrradabstellmöglichkeiten gegliedert. Die breiten Gehwege erhalten Gehwegplatten im Diagonalverband und durchgängige taktile Leitelemente.

Kreuzung Schlossstraße/ Rehmannstraße

Die Fahrradstraße Bismarckstraße wird zukünftig niveaugleich und vorfahrtsberechtigt in die Fahrradstraße Schlossstraße übergehen. Der restliche Kreuzungsbereich zur Bismarckstraße und zur Rehmannstraße wird gestalterisch abgesetzt und da wo es die Entwässerung ermöglicht, über Anrampungen angehoben. So wird die Aufmerksamkeit bei allen Verkehrsteilnehmer*Innen erhöht und die Geschwindigkeit reduziert. Die Führung des Kfz-Verkehrs wird durch einen Basamentsteinläufer verdeutlicht. Der höhengleich gepflasterte Kreuzungsbereich erfordert aufgrund der vorhandenen Belastungen einen Prägeasphalt. Die Pflasteroptik des Prägeasphalts wird zur Verdeutlichung anders gestaltet, als die der Nebenanlagen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bismarckstraße soll auch der Eingangsbereich des Frankenerger Parks angepasst werden. Im Randbereich zur Kreuzung entsteht eine neue Grünfläche, deren Rand mit Natursteinblöcken und Sitzgelegenheiten analog zum bestehenden Park den Raum um den Brunnen aufwertet und die Aufenthaltsqualität unmittelbar am Eingang des Frankenerger Parks erhöht.

Abschnitt Schlossstraße bis Goffartstraße

Der nördliche Gehwegbereich lädt mit ca.: 4,90m Breite zum Flanieren ein. Die Gehweganlage erhält einen längslaufenden taktilen Streifen. Nördlich und südlich der eigentlichen Fahrradstraße werden Parkstände in Naturstein realisiert, welche auf der nördlichen Seite durch insgesamt 5 neue geschaffene Baumstandorte unterbrochen werden sollen. Diese Baumstandorte werden im Wechsel durch Fahrradabstellbügel bzw. Bänke ergänzt. Vier der Parkstände werden für Elektroautos konzipiert, drei weitere für Cambio Fahrzeuge. Zusätzlich wird ein 50cm breiterer Parkstand als Behindertenparkplatz angelegt.

Der südliche Längsparkstreifen wird lediglich mittels eines Schrammbordes zum Frankenerger Park hin abgesetzt, da hier nur das Ein- und Aussteigen, sowie die Standorte der Beleuchtung gewährleistet werden müssen, da Passanten sicher den längslaufenden Weg innerhalb des Parks nutzen werden. Die beiden Eingangsbereiche des Frankenerger Parks werden in die Gestaltung integriert.

Kreuzung Haßlerstraße/Goffartstraße

Die Einmündungen werden entsprechend dem Gehwegniveau angehoben. Dies verstärkt zum einen den Vorrang der Fahrradstraße und zum anderen erhöht sich so der Komfort des längsgeführten Gehwegs, da dieser ohne Querungsstellen und Höhenunterschiede weitergeführt wird. Dem einmündenden Verkehr wird so gleichzeitig eine angepasste Geschwindigkeit und eine erhöhte Aufmerksamkeit abverlangt. Die Pflastergestaltung des Prägeasphalts verstärkt diese gewünschte Gestaltung optisch und ist technisch haltbarer als ein Pflasterbelag. Die bestehenden Bäume in der Haßlerstraße erhalten vergrößerte Baumscheiben, um deren Erhalt längerfristig sicherstellen zu können. Im Bereich der Kreuzung wurde auch ein möglicher Standort für eine abschließbare Fahrradabstellanlage (acht Fahrräder) gefunden.

Haßlerstraße bis Neumarkt

Der nördliche Gehweg wird mit einer Breite von ca.: 4,0m inkl. taktilem Leitelement weitergeführt. Es entstehen vier weitere Baumscheiben, welche im Wechsel durch Bänke bzw. Fahrradbügel ergänzt werden. Beidseitig der Fahrradstraße entstehen Längsparkstände, wobei zugunsten zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten und Taxi-Ständen auf Parkmöglichkeiten verzichtet wird. Private Einfahrten werden in ihrer Pflasteroptik und in der technischen Ausführung anders gestaltet, als der klassische Gehwegbereich. Dies geschieht aus technischem Erfordernis und Erkennbarkeit für Passant*Innen.

Kreuzung Neumarkt

Die Einmündungen der Verkehrsanlagen Triebelstraße und Neumarkt werden analog zur vorherigen Kreuzung hergestellt. Somit wird eine einheitliche Gestaltung der Knotenpunkte im Ausbaubereich erreicht. Der Platz am Neumarkt ist aber aufgrund der vielen kreuzenden Fußgänger*Innen und der durchführenden Radvorrangroute und der gewünschten hohen Aufenthaltsqualität ein gesondert zu betrachtender „Kreuzungsbereich“. Motorisierter Verkehr wird in diesem Bereich nicht mehr zugelassen. Die bereits durchgeführte Sperrung hat gezeigt, dass dies der richtige Weg zur Aufwertung der Fläche ist. Nach Abwägung der bedürfnisorientierten verkehrlichen Belange der verbleibenden Nutzergruppen kann hier allerdings weder den Radfahrenden noch den querenden Fußgänger*Innen ein Vorrecht eingeräumt werden. Hier ist die gewünschte Nutzung nur unter gegenseitiger Rücksichtnahme möglich. Die Nebenanlagen und der 4,50 m breite Fahrbereich für Radfahrende werden höhengleich ausgebaut. Die Gestaltung folgt dem Prinzip einer Zonierung, d.h. bestimmten Nutzungen werden durch gestalterische Elemente vorgegeben bzw. verdeutlicht. Die durchgehende Rotfärbung der RVR wird hier unterbrochen. Der Bereich wird nicht asphaltiert, sondern gepflastert. Dieser Bereich soll durch den Pflasterbelag als Gestaltung der Fußgänger*innenbereiche und eine gewisse Rotfärbung als Gestaltung der Radfahrstraßen sichtbar machen, dass es sich um eine Mischfläche handelt. Geschnittenes Natursteinpflaster ist für Flächen des Aufenthalts und der möglichen Außengastronomie vorgesehen. Die ansonsten verwendete Gestaltung der Nebenanlagen entspricht den übrigen Bereichen. Die bereits vorhandenen südlichen Baumscheiben werden sinnvoll zusammengefasst. Dies erhöht durch Vergrößerung die Standortqualität der Bäume, sowie die optische Trennung der unterschiedlichen Zonen. Nördlich entstehen vier zusätzliche Baumstandorte. Fahrradabstellanlagen sollen ausschließlich außerhalb dieses Bereichs aufgesucht werden. Ein weiterer möglicher Standort für eine Fahrradsammelschließanlage konnte westlich im Randbereich des Neumarkts gefunden werden. Der Entfall von abgestellten Rädern erhöht die Übersichtlichkeit, die verfügbaren Flächen werden größer und der Aufenthaltscharakter ist dadurch sichtbar. Die Fahrradstraße muss westlich und östlich durch Poller begrenzt werden, um ein Durchfahren des motorisierten Verkehrs zu verhindern, aber Fahrten der Feuerwehr, Polizei und RTW, sowie der Müllabfuhr zu ermöglichen.

Triebelstraße bis Viktoriaallee

Der mit rund 4,0 m bemessene nördliche Gehwegbereich wird durch den annähernd 3,50m breiten südlichen Gehweg ergänzt. Die entlang der Fahrradstraße befindlichen Längsparkstände werden durch drei weitere Baumstandorte, einen breiteren Behindertenparkplatz und Fahrradabstellbügel

unterbrochen. Gleichzeitig entsteht dort eine Liefer- und Ladezone. Ansonsten werden die Gestaltungsprinzipien der anderen Bereiche beibehalten.

Kreuzung Viktoriaallee

Auch im gesamten Einmündungsbereich der Viktoriaallee wird das Konzept der Niveaugleichung weiterverfolgt. Der gesamte Knotenpunkt ist höhengleich ausgeführt, die Fahrradstraße aber mit roteingefärbtem Asphalt bevorrechtigt. Die Einmündungen der Viktoriaallee werden wiederum in Prägeasphalt in Gehwegoptik ausgeführt. Da hier Busverkehr stattfindet, macht die gewünschte Pflasteroptik und die höhengleiche Gestaltung hier besonders feste Materialien erforderlich. Die Rampe der Fahrbahnen kann hier auch nicht mittels Rampensteinen erfolgen, sondern muss asphalttechnisch ausgeführt werden. Die Fahrstreifen werden mittels höhengleicheingebautem Basamentstein visualisiert, um ein Befahren der Nebenanlagen zu vermeiden. Die längsverlaufenden taktilen Rippen-Elemente werden aufgrund der besonderen Kreuzungssituation im Fahrbahnbereich als Rillenplatte fortgeführt, damit auch sehingeschränkte Personen in der Höhengleichheit Unterschiede erkennen können. Diese Gestaltung verlangt dem motorisierten Verkehr besondere Aufmerksamkeit ab. Sowohl die Pflasteroptik, als auch die Rotfärbung der Fahrradstraße signalisieren jedoch deutlich die priorisierten Verkehrsteilnehmer*Innen.

Abschnitt Viktoriaallee bis Drimbornstraße

Die fortgeführte Fahrradstraße Bismarckstraße wird analog zu den vorherigen Bereichen mit einem südlich und nördlich flankierenden Längsparkstand aus Naturstein hergestellt. Diese werden durch drei weitere neue Baumstandorte im nördlichen Bereich ergänzt. Südlich werden erneut 4 Standorte für Elektroautos realisiert. Die Geschäftszeile im Erdgeschoss sowie die Kindertagesstätte erfordern in diesem Bereich zusätzliche Fahrradabstellbügel, welche auch in ausreichender Zahl realisiert werden. Der nördliche, sowie der südliche Gehweg sind mit Breiten von 3,40m bis 3,80m ausreichend breit dimensioniert. In diesem neu zu gestaltenden Bereich wird unterirdisch eine Druckrohleitung vorgesehen, welche die Offenlegung des Beverbaches im Bereich der Viktoriaallee langfristig ermöglicht.

Verflechtungsbereich Drimbornstraße/Beverstraße/Schenkendorfstraße

Die Fahrradstraße wird am Knick der Bismarckstraße bevorrechtigt in Richtung Eilendorf (Beverstraße) und in Richtung Brand (Drimbornstraße) weitergeführt. Somit entfällt die bisherige lichttechnische Signalisierung dieser Kreuzung. Der Kreuzungsbereich wird stattdessen aufgeweitet, um zwei Querungshilfen für den Fußgängerverkehr anbieten zu können. Die Querungshilfe in Richtung Drimbornstraße wird als überfahrbare Insel ausgebaut, da sich hier eine mögliche Umleitungsstrecke für die Linienbusse der ASEAG befindet. Die Einmündung der verbleibenden Bismarckstraße Richtung Oppenhoffallee wird analog der anderen Einmündungen als Gehwegüberfahrt ausgebildet und mit Prägeasphalt in Gehwegoptik ausgeführt. Die im weiteren Verlauf einmündende Schenkendorfstraße wird ebenfalls als Gehwegüberfahrt ausgebildet. Dies ermöglicht auch hier eine Niveaueinpassung für die zu Fuß Gehenden und eine erhöhte Aufmerksamkeit der einfahrenden Verkehrsteilnehmer*innen.

An der Einmündung der Beverstraße/ Drimbornstraße teilt sich die Radvorrangroute in die Routen Eilendorf und Brand auf. Die aus der Bismarckstraße kommende Fahrradstraße wird in die jeweils

bestehenden Fahrradstraßen Beverstraße und Drimbornstraße überführt. Als Vorfahrtsregelung gilt an dieser Einmündung rechts vor links, da zwei Fahrradstraßen aufeinandertreffen.

Die Nebenanlagen zwischen den Einmündungen erhalten durch die signifikante Vergrößerung der Baumfelder, eine gestalterische Nutzung von Natursteinpflaster sowie durch neue Bänke eine deutlich erhöhte Aufenthaltsqualität und eine qualitative Aufwertung. Die am Neumarkt verwendeten Materialien der Zonierung werden hier erneut verwendet, um auch optisch die Aufenthaltsqualität zu verdeutlichen. Entsprechend dem bereits vorhandenen Bedarf werden neue Fahrradabstellbügel in ausreichender Anzahl vorgesehen. Alle Querungen und Gehwege werden analog zur Gesamtgestaltung barrierefrei ausgebaut.

03 Materialität

Die Gehwege werden mit einer 30/30er Betonsteinplatte mit Fugenverbundsystem im Diagonalverband hergestellt. Das aktuelle städtische Leitsystem aus taktilen Elementen wird in der für Gehwegüberfahrten erweiterten Form angewendet. Die Parkstände werden mit Natursteinborden eingefasst und mittels Natursteinpflaster befestigt.

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise hergestellt und wird entsprechend den Zielen des Radentscheids auf 4,50 m Breite rot eingefärbt. Die Abgrenzung der Fahrbahn zum Parkstreifen wird mittels einer 50 cm breiten Rinne aus geschnittenem Natursteinpflaster verdeutlicht. Alle gewählten Materialien werden durchgehend im Straßenraum verwendet, um ein harmonisches und einheitliches Straßenbild zu erzeugen. Sie orientieren sich an den bestehenden Standards im Frankenger Viertel. In allen Gehwegüberfahrten wird wegen der Einheitlichkeit und Haltbarkeit Prägeasphalt verwendet, obwohl nicht alle Einmündungen durch Schwerverkehr belastet sind. Dieser Prägeasphalt wird baulich so hergestellt, dass er im Farbton und Muster der Pflasterfläche gleicht und dementsprechend auch wahrgenommen wird. Die Fahrbeziehung der ein- und ausbiegenden Fahrzeuge wird mittels eines Basamentsteinläufers auf jeder Seite der Einmündung verdeutlicht. Bestimmte Bereiche höherer Aufenthaltsqualität werden mit geschnittenem Natursteinpflaster befestigt, um z.B. auch eine Bestuhlung zu ermöglichen bzw. optisch die Aufenthaltsqualität zu betonen.

04 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenanlagen geschieht im generellen über beidseitige Entwässerungsrinnen aus geschnittenen Natursteinen. Abschnittsweise sind in den Nebenanlagen zusätzlich innenliegende Rinnen erforderlich, um eine Anpassung an das bestehende, diffizile Höhenniveau zu erzielen. Dort sind die Rinnen mit Betonsteinpflaster ausgeführt und fügen sich harmonisch in das Gesamtbild des Gehwegs ein.

05 Baum- und Grünbilanz

Entlang der Bismarckstraße werden insgesamt 19 neue Baumstandorte entstehen. Diese neuen Bäume gliedern den nördlichen Parkstreifen und werden auf dem Gehweg an vielen Stellen durch Bänke ergänzt. Die bereits bestehenden Baumstandorte werden erhalten und durch vergrößerte Baumscheiben aufgewertet. Zwischen der Schlosstraße und der Haßlerstraße werden drei Kanalhausanschlussleitungen verlegt. Die Neuanlage der acht Baumstandorte zwischen Haßlerstraße und Triebelstraße erfordert auf einer Länge von ca. 150 m die Umlegung einer Wasser-Hauptleitung sowie einer Niederspannungsleitung auf 75 m Länge. Weitere Baumstandorte bzw. Lageänderungen an den geplanten Baumscheiben müssen aufgrund der Vielzahl der unterirdischen Versorgungseinrichtungen ausgeschlossen werden.

Durch Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitung werden die geplanten 19 neuen Baumstandorte geschaffen. Ohne die Verlegung der Leitungen können lediglich zehn neue Baumstandorte realisiert werden. In der Bilanz werden, bei Umsetzung aller Baumstandorte und der Vergrößerung der bestehenden Baumfelder, durch die Maßnahme ca. 490 m² bisher versiegelte Flächen entsiegelt.

06 Ruhender Verkehr

Elektromobilität

In der Bismarckstraße werden zukünftig im Bereich der Einmündung Schlosstraße und der Einmündung Drimbornstraße jeweils zwei Ladesäulen mit jeweils zwei Ladepunkten installiert. Somit stehen zukünftig acht Ladepunkte zur Verfügung. Die bestehende Ladesäule am Neumarkt mit drei Ladepunkten grenzt direkt an den Ausbaubereich der Bismarckstraße.

Parkraumbilanz (motorisierter Verkehr)

Durch die Neuordnung der Parkstände verbleiben 94 Kfz-Parkplätze (2,0 m Breite Längsparkstände) im betrachteten Abschnitt der Bismarckstraße. Davon werden zwei Sonderparkplätze für Menschen mit Behinderung eingerichtet. Vor dem Haus Bismarckstraße Nummer 129 wird zusätzlich eine ca. 20 m lange Liefer- und Ladezone mit 2,50 m Breite eingerichtet. Im Zuge des Neubaus der Viktoriahöfe wurde darüber hinaus direkt an den Ausbaubereich angrenzend eine neue Liefer- und Ladezone in der Viktoriaallee geschaffen. Die bisherige Ladezone in der Triebelstraße am Neumarkt bleibt bestehen.

Parkraumbilanz (Fahrrad)

Im Zuge der Umgestaltung der Bismarckstraße werden 112 Fahrradbügel installiert. Zusätzlich werden zwei Fahrradabstellanlagen (analog zur Brabantstraße) realisiert. Jede der Anlagen hat eine Kapazität von 8 Fahrrädern. Diese Anlagen sollen vornehmlich den Anwohnenden zur Verfügung stehen. Die Standorte werden an der Goffartstraße und am Neumarkt sein. Somit stehen zukünftig 240 Abstellplätze für Fahrräder zur Verfügung.

Velocity Station

Die im Zusammenhang mit der Regionetz Maßnahme verlegte Station Ecke Schloßstraße beim Ausbau der Bismarckstraße wieder am alten Standort aufgebaut.

Cambio

Die Cambio-Stationen in der Bismarckstraße werden in die neue Planung integriert. Die Station „Frankenburg“ mit vier Fahrzeugen wird auf die andere Straßenseite verlegt, um Platz für die Elektroladeinfrastruktur zu schaffen. Die Station „Bismarck“ mit drei Fahrzeugen wird aus dem Kreuzungsbereich Drimbornstraße / Beverstraße in die Schenkendorfstraße hinein verlegt. Da es zukünftig keine Senkrecht- oder Schrägparkstände im Ausbaubereich gibt, ist in enger Abstimmung mit dem Stationsbetreiber ein Konzept entwickelt worden, bei dem auch Längsparkstände für Sharing-Stationen genutzt werden können. Dieses Konzept soll bei zukünftigen Planungen ebenfalls berücksichtigt werden.

Taxi

Der bisherige Taxistand am Neumarkt mit 2 Stellplätzen wird beibehalten.

07 Kosten und Konsolidierung

Die aktuell vorliegende Kostenberechnung von etwa 5.882.000,- € (Stand Juni 2023) basiert auf der abgeschlossenen Ausführungsplanung und berücksichtigt die zuletzt massiv gestiegenen Bau-, Energie- und Materialkosten mit Blick auf einen Baubeginn im Frühjahr 2024. Die Bauzeit beträgt ca. 18 Monate.

In der Haushaltsplanung sind für das Jahr 2023 Haushaltsmittel in Höhe von etwa 2.150.000,00 € im **PSP-Element 5-120102-000-12200-300-1/ 4-120102-090-5** vorhanden. Weitere 850.000 € waren für das Jahr 2024 eingeplant.

Diesen seinerzeit eingeplanten Kosten liegt kein Vollausbau zugrunde, sondern eine weniger tiefgreifende Umgestaltung des Straßenraums. Die innerhalb des zurückliegenden Planungsprozesses an die Planung gerichteten Anforderungen – resultierend aus den örtlichen Gegebenheiten und baufachlichen Notwendigkeiten des Untergrunds | den beschlossenen Zielen der Stadt Aachen etwa zur grünen Infrastruktur, Klimaresilienz, zur Barrierefreiheit und zur Stadtgestaltung | Anregungen aus dem Bürger*innendialogen waren umfassend. Anforderungen zu Möglichkeiten der Bachoffenlage und einer durchgängigen Realisierung von Baumstandorten, sowie gestalterische Aspekte und weitreichende Maßnahmen zur Aufenthaltsqualität, als auch zur Fahrradinfrastruktur wurden berücksichtigt und lösen aufgrund der notwendigen ingenieurtechnischen Höhenplanung und der unterirdisch befindlichen Einbauten der versorgenden Infrastruktur einen Vollausbau aus. Parallel hierzu ist der Baupreisindex um über 41 Punkte gestiegen. Diese Baupreisindizierung ist auf übergeordnete, mithin globale Rahmenbedingungen (Pandemie und Unterbrechung bzw. Rekonstituierung globaler Lieferketten, Energie- und Baukrise infolge von internationalen kriegerischen Auseinandersetzungen, etc.) zurückzuführen und nicht in Aachen verursacht. Dort ist der größte Teil des Preisanstieges zu verorten.

Aufgrund der großen finanziellen Diskrepanz zu den bisher eingeplanten Mitteln für den Ausbau der Bismarckstraße, hat die Verwaltung in Anbetracht der jetzigen Kostenberechnung Vorschläge zur Konsolidierung der Planung bzw. Einsparung von Kosten erarbeitet. Die im Folgenden beschriebenen Bestandteile sind gegebenenfalls reduzierbare Kostenanteile:

Der gewünschte und geplante Neubau einer rund 13.100 m² großen Fläche (umzubauende Fläche der Bismarckstraße) bedingt in jedem Fall einen Umfang von rund 4,9 Mio. € Baukosten bei Ausführung eines Standards, der die wesentlichen planerischen und funktionalen Aspekte des Planungsbeschlusses umsetzt und den technischen Anforderungen an die Erneuerung dieser Bestandsstraße Rechnung trägt.

Parallel wird geprüft, ob für die Herstellung der Baumgruben und die Baumneupflanzungen (Kosten 285.000) ein Rückgriff auf Mittel aus dem **Bilanzkonto „Erhaltene Anzahlungen“** des Fachbereiches Klima und Umwelt ermöglicht werden kann.

1. Verzicht der Beverbachdruckleitung

Die bauliche Realisierung der Druckrohrleitung im Vorfeld ermöglicht, dass die Bachoffenlegung Viktoriaallee/ Oppenhoffallee mittelfristig realisiert werden kann. Insofern dieser Ausführungszeitraum fraglich ist und spätestens fünf Jahre nach einer Aufbruchsperre auch Versorger die Anlage wieder öffnen werden, ergibt sich hier mindestens ein vorläufiges Einsparpotential von 100.000,- €.

2. Verzicht bzw. teilweiser Verzicht auf Prägeasphalt

Aufgrund der technischen Anforderungen einzelner Kreuzungen und dann auch aufgrund eines einheitlichen Vorgehens wurde an den Kreuzungen Prägeasphalt vorgesehen. Diese besondere Bauweise erfordert für die Einmündungsbereiche Kosten in Höhe von rund 340.000,- €. Die Kreuzungspunkte Goffartstraße, Haßlerstraße und Bismarckstraße erfordern aufgrund ihrer Belastungsklasse keinen Prägeasphalt. Hier könnten die Überfahrten auch in Pflasterbauweise hergestellt werden, um die Bevorrechtigung der zu Fuß gehenden zu visualisieren. Diese Pflasterung wäre dem technisch notwendigen Prägeasphalt an den Kreuzungen Schlosstr und Viktoriaallee zumindest ähnlich. Um in den stark belasteten Kreuzungspunkten auf den Prägeasphalt zu verzichten, kann auch ein Asphaltaufbau Verwendung finden. Dieser entspricht dann allerdings nicht der Optik einer Pflasterung. Der Wunsch nach Einheitlichkeit und einer visualisierten Bevorrechtigung des Gehweges kann dann an den Einmündungen nicht Rechnung getragen werden. Zusätzlich ist im Asphaltbau nicht der gewünschte Wechsel der taktilen Tastbarkeit eines Fahrbahn-überweges herstellbar.

Es bestehen folgende Möglichkeiten zur Kosteneinsparung:

2a Alle Einmündungsbereiche werden in Asphalt hergestellt – Einsparung von 290.000,- €

2b Stark belastete Einmündungen erhalten Prägeasphalt, alle weiteren erhalten Pflaster – Einsparung von 160.000,- €.

3. Verzicht auf Roteinfärbung

Die Fahrradstraße wird entgegen des Aachener Standards für Fahrradstraßen nicht mit Epoxidharz rot gefärbt. Somit werden 265.000,- € eingespart.

4. Frankenberger Park

Die gestalterische Aufwertung der Eingänge zum Frankenberger Park werden nicht umgesetzt. Die finanziellen Einsparungen belaufen sich auf etwa 111.000,- €.

5. geschlossene Fahrradabstellanlagen

Da die geschlossenen Fahrradabstellanlagen sehr kostenintensiv sind, wird auf den Aufbau im Zusammenhang mit dem Straßenausbau verzichtet. Somit können weitere 203.500,- € eingespart werden. Die Testphase der bereits bestehenden geschlossenen Fahrradabstellanlagen wird zunächst analysiert und ausgewertet, bevor weitere Anlagen errichtet werden.

Zusammenfassung der Einsparpotentiale

• Punkt 1	Beverbachdruckleitung	100.000,- €
• Punkt 2a	Einmündungen in Asphalt	290.000,- €
• Punkt 2b	Einmündungen in Prägeasphalt und Pflaster	160.000,- €
• Punkt 3	Roteinfärbung Fahrradstraße	265.000,- €
• Punkt 4	Frankenberger Park	111.000,- €
• Punkt 5	Geschlossene Fahrradabstellanlagen	203.500,- €

Der Vorschlag der Verwaltung beinhaltet die maximale Reduzierung der Planung/ Ausführung, um die fünf beschriebenen Bestandteile. Dies führt zu Einsparungen von max. 969.500,- €. Demnach belaufen sich die Baukosten auf 4.913.469,- €. Die Mehrkosten werden in den Haushalt 2024 eingebracht (s.o).

Sollten auf die unter Punkt 5 genannten geschlossenen Fahrradabstellanlagen nicht verzichtet werden, wird der Ansatz bei PSP-Element 5-120102-90010600-300-1 „Fahrradparkhäuser und Abstellanlagen -J-“ im Haushalt für das Jahr 2024 um den Betrag in Höhe von 203.500,- € reduziert.

Überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung

Damit die Umsetzung der Maßnahme, wie erforderlich, ab dem 2. Quartal 2024 erfolgen kann, muss die Ausschreibung unmittelbar nach Beschlussfassung (ggfls. unter Einarbeitung der beschlossenen Änderungen) auf den Weg gebracht werden und eine Beauftragung muss zum frühestmöglichen Zeitpunkt in 2024 erfolgen. Nur so kann die zeitnahe Leistung des zuständigen Ingenieurbüros, sowie ein den Jahreszeiten entsprechender Baubeginn einer solchen Maßnahme gewährleistet werden. Da hierfür die Rechtskraft des Haushalts 2024 nicht abgewartet werden kann, wird, neben der Ermächtigungsübertragung der aus dem Haushaltsjahr 2023 verfügbaren Haushaltsmittel, eine Verpflichtungsermächtigung (VE) zum Zugriff auf ausreichende Mittel aus dem Haushaltsjahr 2023 mit Kassenwirksamkeit in 2024 und 2025 benötigt. Bei PSP-Element 5-120102-000-12200-300-1 „Bismarckstraße, Umgestaltung“ steht im Haushaltsjahr 2023 eine Verpflichtungsermächtigung i.H.v. insgesamt 850.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2024 zur Verfügung.

Damit die maximal benötigte Verpflichtungsermächtigung von 3.732.000 €, aufgeteilt auf 2.732.000 € in 2024 und 1.000.000 € in 2025, erreicht wird, ist eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung i.H.v. insgesamt 2.882.000 € (3.732.000 € abzügl. vorhandener VE bei PSP-Element 5-120102-000-12200-300-1 i.H.v. 850.000 €) in folgender Aufteilung erforderlich:

1.616.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2024 bei Kostenart 78520000 (2.466.000 € abzügl. vorhandener VE i.H.v. 850.000 €)

1.000.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2025 bei Kostenart 78520000

266.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2024 bei Kostenart 78310000.

Die Deckung dieser überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung kann erfolgen

i.H.v. 1.543.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2024 bei Kostenart 78520000 aus PSP-Element 5-120102-000-01100-300-1 (B264 Lütticher St. Brüsseler Ring_Schanz)

i.H.v. 73.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2024 bei Kostenart 78520000 aus PSP-Element 5-120102-000-10900-300-1 (Goffartstraße, Erneuerung)

i.H.v. 1.000.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2025 bei Kostenart 78520000 aus PSP-Element 5-120102-000-01100-300-1 (B264 Lütticher St. Brüsseler Ring_Schanz)

i.H.v. 117.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2024 bei Kostenart 78310000 aus PSP-Element 5-120102-000-10900-300-1 (Goffartstraße, Erneuerung)

i.H.v. 149.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2024 bei Kostenart 78310000 aus PSP-Element 5-120102-000-12300-300-1 (Pastorplatz)

08 Förderung und Anliegerbeiträge

Für die Fahrbahn der Fahrradstraße (ohne Roteinfärbung) wurde Ende 2022 ein Förderantrag nach der Förderrichtlinie Nahmobilität gestellt. Die Zuwendungsfähigen Kosten belaufen sich auf 500.276 €, die zu 95% gefördert werden. Der Förderbescheid war allerdings zum Zeitpunkt der letzten Abfrage noch nicht eingegangen.

Der Umbau der Bismarckstraße löst eine Beitragspflicht nach §8 KAG aus. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch keine Angabe zur Beitragshöhe gemacht werden, da diese abhängig von den tatsächlichen Kosten ist.

Aktuell hat das Kabinett des Landes NRW einen Beschluss zur Reformierung der KAG-Betragsrechts gefasst. Das entsprechende Änderungsgesetz wird ins Landesparlament eingebracht. Erwartet wird, dass das Beitragserhebungsgebot für Straßenbaumaßnahmen, die ab einem bestimmten Stichtag (voraussichtlich 01.01.2024) beschlossen werden, gestrichen wird. Das Land wird den Kommunen diese entgangenen Beiträge im Wege der Konnexität künftig erstatten. Für die übrigen Maßnahmen vor dem Stichtag gelten die bisherigen Bestimmungen weiter. Das Förderprogramm des Landes zur Entlastung der Beitragspflichtigen bei Straßenausbaubeiträgen wird entsprechend verlängert.

Sobald das Gesetzesvorhaben abgeschlossen ist, wird die Verwaltung über die sich ergebenden Änderungen umfassend informieren.

09 Weiteres Vorgehen und Zeitplan

Entsprechend des Beschlusses werden die Änderungen in die Ausführungsplanung eingearbeitet. Anschließend wird die Baumaßnahme ausgeschrieben. Der Tiefbau wird voraussichtlich etwa 18 Monate andauern und im Q2/2024 starten.

Anlage/n:

Anhang 1: Lagepläne

Anhang 2: Exemplarischer Querschnitt