

Vorlage		
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement E 18 - Aachener Stadtbetrieb		Vorlage-Nr: FB 61/0802/WP18 Status: öffentlich Datum: 16.11.2023 Verfasser/in: Dez. III FB 61/500
Theaterplatz i.R. Innenstadtconcept 2022; hier: Sachstandsbericht zur Planung des Kapuzinergrabens		
Ziele: Klimarelevanz nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.12.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
07.12.2023	Planungsausschuss	Anhörung/Empfehlung
14.12.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte / der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen die Verwaltung mit der weiteren Prüfung von Variante 3 zu beauftragen und eine Vorlage zur Entscheidung über die zukünftige Straßenraumaufteilung im Kapuzinergraben vorzubereiten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen mit der weiteren Prüfung von Variante 3 und damit, eine Vorlage zur Entscheidung über die zukünftige Straßenraumaufteilung im Kapuzinergraben vorzubereiten.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input 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

Begründung

Eine zukünftig veränderte Verkehrsführung für den durchfahrenden Autoverkehr, die perspektivische Berücksichtigung der Regio-Tram sowie Verbesserungen der Radverkehrsführung am Grabenring und Kapuzinergraben werden zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils und zu einer Reduzierung der Kfz-Nutzung führen. Damit wird der Umweltverbund gestärkt und infolge dessen CO₂ in derzeit nicht bezifferbarer Höhe eingespart werden.

Die Bedeutung für den Klimaschutz kann aktuell jedoch nicht genau ermittelt werden kann.

Erläuterungen:

Siehe Anlage.

Anlage/n:

1. Erläuterungen
2. Bauabschnitte
3. Lagepläne Varianten 1-4
4. Tabellarische Übersicht der Varianten

Erläuterungen

1. Anlass und politische Beratungen

Die Umgestaltung des Theaterplatzes mit dem Kapuzinergraben und der Theaterstraße bis zur Borngasse bietet eine hervorragende Chance, Antworten auf die aktuellen Herausforderungen zu finden, denen sich die Innenstadt stellen muss: attraktive und lebendige öffentliche Räume entwickeln, die Folgen des Klimawandels bewältigen, die Kultur als Motor der Innenstadtentwicklung stärken, Raum für den Zusammenhalt der Gesellschaft anbieten. Als zentrale Maßnahme für die Innenstadtmobilität leistet die Umgestaltung einen aktiven Beitrag zur Gestaltung der Verkehrswende, etwa mit der Unterbindung des KFZ-Durchgangsverkehrs, mit dem fahrradfreundlichen Umbau des Grabenrings zum Radverteillerring innerhalb des Radvorrangnetzes oder mit der Stärkung des Fußverkehrs. Darüber hinaus kann Vorsorge für eine zukünftige Regio-Tram betrieben werden.

Mit der Durchführung des Planungswettbewerbs und der Entscheidung des Preisgerichts am 28.10.2021 für den Entwurf der Landschaftsarchitekten von club L94 wurden die Voraussetzungen geschaffen, den Planungsraum als lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität im Herzen der Innenstadt zu entwickeln.

Der Planungs- und Beteiligungsprozess zur Umgestaltung des Theaterplatzes mit dem Kapuzinergraben und der Theaterstraße bis zur Borngasse wurde in den letzten Jahren durch zahlreiche politische Beschlüsse der zuständigen Gremien (Planungsausschuss, Mobilitätsausschuss, Bezirksvertretung Aachen-Mitte, Betriebsausschuss Kultur und Theater) intensiv vorbereitet, begleitet und unterstützt.

Im Rahmen der Vorlage - FB 61/0748/WP18 „Theaterplatz i.R. Innenstadtkonzept 2022; hier: Grundsatzbeschluss Förderantrag und Leitplanken für die weitere Vorgehensweise“ (<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27471>) wurden zuletzt im September 2023 u. a. wesentliche Richtungsentscheidungen für den Entwurf der ersten beiden Bauabschnitte „Theaterstraße bis Borngasse“ und „Theaterplatz“ beraten mit dem Ziel, den Planungsbeschluss für diese beiden Bauabschnitte im 4. Quartal 2023 einzuholen.

In den politischen Beratungen der BV Mitte am 06.09.23 zur o.g. Vorlage wurde deutlich, dass eine zeitgleiche Erläuterung des Planungsstandes für den dritten Bauabschnitt „Kapuzinergraben“, der nachgelagert realisiert werden soll, in diesem Zusammenhang gewünscht wird.

Mit dieser Vorlage kommt die Verwaltung diesem Wunsch nach und stellt vier mögliche Varianten einer zukünftigen Straßenraumaufteilung des Kapuzinergrabens vor, um aktuelle planerische Überlegungen zu erläutern sowie den Gesamtzusammenhang der Planung darzustellen.

2. Aufgabe und Zielsetzung

Der Kapuzinergraben schlägt als Teil des Grabenrings einen Bogen vom Knotenpunkt Alexianergraben / Franzstraße, am Theaterplatz vorbei, hin zum Kreuzungsbereich des Friedrich-Wilhelm-Platzes mit der Wirichsbongardstraße.

Als öffentlicher Straßenraum erfüllt er nicht nur verkehrliche Funktionen sondern verbindet auch die

stadtbildprägenden Räume am Theaterplatz mit dem Bereich um den Eisenbrunnen und ist für wichtige Nutzungen, wie das Kapuziner Karree im Gebäude des ehemaligen Alten Posthofs oder das die neu geschaffenen Hotel-, Gastronomie-, Wohn- und Büronutzungen im unmittelbaren Umfeld eine elegante Adresse.

In diesem Teil des Planungsraums kommen vielfältige Planungsbelange zusammen: die Einbindung der Regio-Tram sowie der Fahrtrassen und der Haltestelle „Alter Posthof“ für den ÖPNV, Flächen für das Liefern & Laden und die Außengastronomie, ein Taxi-Standort, eine sichere und leistungsfähige Radverkehrsführung, attraktive Fußwege, die Entwicklung eines zusammenhängenden Baumbildes und eine mögliche Integration des Paubachs.

Gleichzeitig sind die vorhandenen Flächen insbesondere im nördlichen Teil des Planungsraums, wo sich der Straßenquerschnitt verengt, begrenzt. Aus diesem Grund können nicht alle o.g.

Planungsbelange vollumfänglich berücksichtigt werden und es müssen Schwerpunktsetzungen erfolgen bzw. Kompromisse geschlossen werden.

Zielsetzung der nachfolgend vorgestellten Variantenuntersuchung ist daher, sich grundsätzlich unterscheidende Straßenraumteilungen zu untersuchen und gegenüberzustellen, um nach erfolgter Beratung in den politischen Gremien im nächsten Planungsschritt einen Querschnitt zu finden, der möglichst viele der genannten Planungsanforderungen und Qualitäten erfüllt.

3. Rahmenbedingungen



Bestandsfotos Kapuzinergraben | © Stadt Aachen

ÖPNV / Regio-Tram

Die Machbarkeit einer Regio-Tram zwischen der Stadt Aachen und der Kommune Baesweiler wurde im Rahmen einer zweistufigen Machbarkeitsstudie im Jahr 2023 grundsätzlich bestätigt. Sollte sich die spätere Realisierung im weiteren Verfahren bestätigen, so ist eine Trassenführung innerhalb der Stadt Aachen vom Bushof kommend durch den Kapuzinergraben in Richtung Hauptbahnhof zu erwarten. Im Kapuzinergraben wird daher eine 7,00 m breite Trasse für den ÖPNV-Busverkehr und die Regio-Tram eingeplant, die eine spätere Einpassung einer schienengeführten Tram und die funktionierende Anbindung der Straßenbahn an die angrenzenden Räume ermöglicht. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde eine planerische Integration der Regio-Tram im Hinblick auf die Haltestellenpositionierung und den Trassierungsverlauf der Gleisanlage berücksichtigt. Darüberhinausgehende technische Fragestellungen, etwa ob der Betrieb einer Regio-Tram im Bereich der Innenstadt mit oder ohne Oberleitungen und die notwendigen Masten erfolgen kann, sind im weiteren Planungsprozess zu klären.

Im Falle eines Betriebs mit Oberleitungen kann es im nördlichen Kapuzinergraben zu Konflikten mit Bestandsbäumen kommen. Hier wird noch im Detail geprüft, ob die notwendigen Lichtraumprofile und Sicherheitsabstände eingehalten werden können.

Radverkehr

Der Kapuzinergraben soll als Teil des Grabenrings, der im beschlossenen Radvorrangroutennetz die Aufgabe des innerstädtischen Radverteils rings übernehmen soll, entsprechend sicher und leistungsfähig entwickelt werden. Aus diesem Grund werden für die Weiterentwicklung des Kapuzinergrabens ausschließlich Querschnitte mit separaten Radverkehrsführungen untersucht.

Fußverkehr

Die Fußwege im Kapuzinergraben sollen gemäß der „Strategie für Fußgänger“ (2015) aus dem Verkehrskonzept „Mobilitätsstrategie 2030“ attraktiv, barrierefrei, begrünt und für Fußgänger*innen jeden Alters entwickelt werden. Ihre Mindestbreite in den Nebenanlagen beträgt 2,50 m. Aufgrund der hohen Frequenz an Fußgänger*innen in diesem innenstadtnahen Bereich sind jedoch breitere Fußverkehrsanlagen grundsätzlich erforderlich. Dies gilt insbesondere wegen des zum Teil erforderlichen Sicherheitsabstands zwischen Fuß- und Radweg (30 cm) sowie den Abständen die wegen möglicher Sondernutzungen bzw. Verweilflächen von Kunden (je 1,0 m) zu berücksichtigen sind und zu geringen Restwegbreiten führen können.

Eine besondere Bedeutung haben übergeordnete Wegeverbindungen, die wichtige öffentliche Räume miteinander verbinden, wie etwa der vom Hauptbahnhof kommende, über das Kapuziner Karree in Richtung Innenstadt führende Premiumweg 4.

Lieferrn und Laden

Auf beiden Seiten des Kapuzinergrabens besteht ein erhöhter Bedarf an Liefer- und Lademöglichkeiten für die ansässigen und zukünftigen Gewerbetreibenden, der im Rahmen der Straßenraumaufteilung berücksichtigt werden muss. Entsprechende Flächen sind an geeigneter Stelle in die Nebenanlagen zu integrieren.

Baumstandorte

In der Innenstadt Aachens besteht ein erheblicher Mangel an Grünflächen und Vegetationsstrukturen. Daher sind Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen von großer Bedeutung. Baumstandorte spielen dabei aufgrund ihrer positiven Eigenschaften für die Klimafolgenanpassung, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Aufwertung des Stadtbildes eine besondere Rolle.

Aktuell gibt es im Kapuzinergraben 23 Bestandsbäume der Arten Winterlinde, Baumhasel und Ginkgo, die im Rahmen einer Baumuntersuchung als größtenteils vital und erhaltenswert eingestuft wurden. Gleichzeitig sind gute Standortbedingungen der Bäume mit Blick auf den zur Verfügung stehenden Wurzelraum nur eingeschränkt gegeben. Im Rahmen der Umgestaltung sollen möglichst viele Bestandsbäume erhalten werden. Zur Verbesserung der Grünvernetzung und -versorgung sind auch Baumneupflanzungen geplant.

Die Bestandsbäume im Kapuzinergraben sind in das Alleenkataster des Landesamts für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) eingetragen. Das bedeutet, dass sie nach § 41 des Landesnaturschutzgesetzes geschützt sind, unabhängig von der Baumschutzsatzung.

Offenlegung des Paubachs

Bereits in der Auslobung zum Planungswettbewerb im Jahr 2021 wurde eine Anhebung des Paubachs im Planungsraum in Betracht gezogen, um das Konzept „Aachener Bäche sichtbar machen“ umzusetzen. Das Planungsteam integrierte daraufhin einen Bachlauf in das ausgewählte Gestaltungskonzept, allerdings auf der östlichen Seite des Kapuzinergrabens mit Heranführung des Gewässers über die Franzstraße. In den aktuellen Querschnittsvarianten wurde die Platzierung des Gerinnes intensiv geprüft und überarbeitet. Vor dem Hintergrund des Beschlusses des Planungsausschusses vom 08.12.2022 zur weiteren Führung des Paubachgerinnes ab Klappergasse / Rennbahn über Fischmarkt / Schmiedstraße und Kleinmarschierstraße hin zum Kapuzinergraben, wurden verschiedene Möglichkeiten am Kapuzinergraben untersucht, das Paubachwasser dort adäquat zu integrieren. Nicht in allen Varianten gelingt dies. Auch die gewonnene stadträumliche Qualität ist nicht uneingeschränkt überzeugend.

Es schließen sich daher grundlegende Fragestellungen hinsichtlich der Gerinneführung an, die aufbauend auf der Querschnittsbetrachtung am Kapuzinergraben diskutiert werden sollen. (s.a. unter Punkt 6 „nächste Schritte“)

Leitungsinfrastruktur

Vor der Realisierung der Oberflächen sind umfangreiche Arbeiten an der Leitungsinfrastruktur durch die Regionetz GmbH notwendig. Die Planung der Leitungsbaumaßnahmen kann erfolgen, wenn ein abgestimmter Entwurf für die Straßenraumgestaltung vorliegt.

4. Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Untersuchung wurden vier sich grundsätzlich unterscheidende Straßenraumaufteilungen exemplarisch geprüft. Gleichzeitig sind weitere Varianten sowie eine Kombination von Teilaspekten aus unterschiedlichen Varianten im weiteren Planungsprozess denkbar. Da es im Kapuzinergraben verschiedene Straßenraumabschnitte mit unterschiedlichen

Planungsvoraussetzungen gibt, wurden alle vier untersuchten Entwicklungs-Varianten in der Lageplanaufsicht abgebildet. Auf diese Weise kann der Gesamtzusammenhang besser vermittelt und die grundsätzliche Machbarkeit eines Querschnitts für den heterogenen Planungsraum besser eingeschätzt werden. Die Entwicklungs-Varianten sind als Vorabzug im Rahmen der Vorentwurfsplanung zu verstehen und enthalten daher noch nicht alle Details eines Lageplans mit Vorplanungscharakter. Dies gilt insbesondere auch für den Übergangsbereich am Knoten Alexianergraben / Franzstraße.

Alle Varianten

Allen Varianten gemeinsam ist die mittig angeordnete, 7,00 m breite Trasse für den ÖPNV-Busverkehr und die Regio-Tram sowie die Anordnung der Haltestelle „Alter Posthof“ nahe des Kreuzungsbereichs Alexianergraben / Franzstraße, wo der Straßenraum am breitesten ist.

Gleich bei allen Varianten ist ebenfalls eine separate Radverkehrsführung, die (je nach Variante in unterschiedlicher Breite und mit / ohne Sicherheitstrennstreifen) zu beiden Seiten der ÖPNV-Trasse angeordnet wird.

Die Bestandsbäume auf der westlichen Seite des Kapuzinergrabens und auf der östlichen Seite im südlichen Teil des Kapuzinergrabens werden in den untersuchten Varianten zu wesentlichen Teilen erhalten. Ein Bestandsbaum sowie ein nachgepflanzter Jungbaum auf der mittig angeordneten Verkehrsinsel im Übergang zum Alexianergraben müssen dagegen aufgrund der Trasse für die Regio-Tram entfallen. Auf Höhe der Gebäude 22-28 ist der zukünftige Taxi-Standort mit mind. 4 Halteplätzen eingeplant. In den Nebenanlagen wechseln sich Flächen für die Außengastronomie und Flächen für das Liefern & Laden ab.

Variante 1

In Variante 1 wird zu beiden Seiten der 7,00 m breiten Trasse für den ÖPNV und die Regio-Tram eine jeweils 2,00 m breite Radverkehrsanlage mit begleitendem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m Breite angeordnet. Daher ist das Überholen von Radfahrenden durch Busse oder die Regio-Tram unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,50 m möglich.

Auf der westlichen Seite wird im Übergang von den Nebenanlagen zur Fahrbahn eine ca. 60 cm breite Rinne für den offengelegten Paubach als zusätzliches stadtgestalterisches Element integriert.

Der in dieser Variante hohe Platzbedarf für die Radverkehrsanlagen und die Bachrinne führt jedoch zu Platzmangel in anderen Bereichen. So müssen die Bestandsbäume im Bereich des nord-östlichen Kapuzinergrabens auf Höhe der Gebäude 1-11 entfallen. Aufgrund der zu geringen Abstände zu den Gebäuden ist hier auch keine Neupflanzung möglich, wodurch der Allee-Charakter in diesem Bereich nicht aufrechterhalten werden kann. Ebenso wenig können auf dieser Straßenseite notwendige Flächen für das Liefern & Laden integriert werden.

Während bei dieser Variante die Fußwege im nördlichen Bereich mit 3,00 m und mehr großzügig bemessen sind, gibt es im südlichen Kapuzinergraben vereinzelt schmalere Stellen, etwa im Bereich der ÖPNV-Haltestelle auf der östlichen Seite oder vor den Gebäuden 34-38 auf der westlichen Seite, die zum Teil nur das Mindestmaß von 2,50 m erreichen und keine Sondernutzungen vor Gebäuden zulassen. Dort ist auch kein Platz für eine Stärkung der Grünvernetzung durch Baumneupflanzungen.

Aufgrund der zahlreichen dringend erforderlichen Flächen für das Liefern & Laden und die Taxi-Halteplätze müssen bis zu 50% des in dieser Variante integrierten Bachlaufs überdeckt oder unterirdisch ausgeführt werden und der Bach ist an diesen Stellen nicht unmittelbar erlebbar. Darüber hinaus sind mögliche Risiken für die parallel verlaufende Radverkehrsführung zu berücksichtigen.

Variante 2

In Variante 2 wird der Querschnitt für den Erhalt der vier Bestandsbäume im nord-östlichen Kapuzinergraben gegenüber Variante 1 erheblich angepasst. Dies bedeutet eine deutliche Reduzierung der Flächen für den Radverkehr: im nördlichen Kapuzinergraben sind jetzt nur noch 1,60 m Breite ohne Sicherheitstrennstreifen zur ÖPNV-Trasse umsetzbar. Daher ist das Überholen von Radfahrenden durch Busse oder die Regio-Tram bei Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,50 m in diesem Bereich nicht mehr möglich. Im südlichen Kapuzinergraben dagegen ist eine Verbreiterung auf 1,85 m mit 0,3 m Sicherheitstrennstreifen umsetzbar und das Überholen von Radfahrenden durch Busse oder die Regio-Tram unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,50 m möglich. Der ungleiche Aufbau des Straßenquerschnitts führt zu einer sichtbaren Spurverrückung im Bereich des Theaterplatzes, die funktional und gestalterisch von Nachteil ist.

Da die Kronen der Bestandsbäume im nördlichen Kapuzinergraben vergleichsweise weit in den Straßenraum reichen, muss noch im Detail geprüft werden, ob die notwendigen Lichtraumprofile und Sicherheitsabstände mit Blick auf die Anforderungen der Regio-Tram eingehalten werden können.

In den Nebenanlagen entsteht ausreichend Platz für die Integration von Flächen für das Liefern und Laden und die Außengastronomie. Die Entwicklung von attraktiven Fußwegen mit Breiten von mehr als 2,50 m ist durchgängig möglich und auch eine Stärkung der Grünvernetzung durch Baumneupflanzungen vor den Gebäuden 34-38 ist hier gegeben.

Eine Integration des Paubachs ist in dieser Variante aufgrund des fehlenden Platzes im nördlichen Teil des Kapuzinergrabens allerdings nicht realisierbar.

Variante 3

In Variante 3 begleiten jeweils 1,85 m breite Radwege mit einem je 0,3 m breiten Sicherheitstrennstreifen die mittig gelegene ÖPNV-/Regio-Tram-Trasse und ermöglichen über den gesamten Kapuzinergraben eine einheitliche, separate Radverkehrsführung. Das Überholen von Radfahrenden durch Busse oder die Regio-Tram ist unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,50 m möglich. Der Platz im nördlichen Kapuzinergraben reicht zwar nicht aus, um die Bestandsbäume vor den Gebäuden 1-11 zu erhalten, dafür sind vier Baumneupflanzungen an vergleichbarer Stelle möglich. Auf diese Weise lässt sich auch der mögliche Konflikt zwischen den östlichen Bestandsbäumen und der Oberleitung für die Regio-Tram ausschließen. Zusammen mit den Baumneupflanzungen vor den Gebäuden Kapuzinergraben 13 und 34-42 ergibt sich eine insgesamt gute Grünvernetzung ohne wesentliche Lücken. Zwischen den Bäumen können notwendige Funktionen, wie das Liefern & Laden sowie Flächen für die Außengastronomie gut untergebracht werden.

Die Entwicklung von attraktiven baumbestandenen Fußwegen mit Breiten von mehr als 2,50 m in den

Nebenanlagen ist durchgängig gegeben, wenngleich der Platz nicht überall ausreicht, um Sondernutzungen vor den Gebäuden zu ermöglichen. Insgesamt entsteht in dieser Variante ein ausgewogenes Straßenbild, was die Linienführung, die Baumstellungen sowie die Breiten der Rad- und Fußwege betrifft. Eine Integration des Paubachs ist in dieser Variante aufgrund des fehlenden Platzes allerdings nicht realisierbar.

Variante 4

In Variante 4 wurde eine Konstellation untersucht, die sowohl den Paubach als auch Baumneupflanzungen auf der östlichen Seite des nördlichen Kapuzinergrabens im Straßenraum vorsieht, um ein möglichst hohes Maß an Aufenthaltsqualität zu erreichen.

Aufgrund des Platzmangels ist der Erhalt der Bestandsbäume vor den Gebäuden 1-11 im nördlichen Teil des Kapuzinergrabens ebenso wenig möglich, wie eine Sondernutzung vor den Gebäuden und auch der je 0,30 m breite Sicherheitstrennstreifen zu den Radwegen muss hier entfallen. Daher ist das Überholen von Radfahrenden durch Busse oder die Regio-Tram bei Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,50 m in diesem Bereich nicht mehr möglich. Im Bereich des Theaterplatzes können die beiden Sicherheitstrennstreifen dann wieder integriert werden, was zu einem leicht ungeraden Straßenverlauf führt.

Die Variante entspricht im südlichen Bereich des Kapuzinergrabens in wesentlichen Belangen der Variante 3; allerdings können aufgrund der Platzbedarfe durch den Paubach vor den Häusern Nr. 34-38 keine neuen Bäume gepflanzt werden, was mit Blick auf die Grünvernetzung nachteilig ist.

Wie in Variante 1 müssen aufgrund der zahlreichen Flächen für das Liefern & Laden und die Taxi-Halteplätze bis zu 50% des Bachlaufs überdeckt oder unterirdisch ausgeführt werden, was die Erlebbarkeit des Gewässers deutlich einschränkt und die Befahrbarkeit der genannten Flächen erschwert. Darüber hinaus sind mögliche Risiken für die parallel verlaufende Radverkehrsführung auf der westlichen Seite des Kapuzinergrabens zu berücksichtigen.

Prüfung Variante Radentscheid

Im Rahmen der Untersuchung wurde auch eine Variante mit einer durchgehenden Radverkehrsanlage von 2,30 m Breite zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens von je 0,50 m Breite überschlägig geprüft, die den im Radentscheid benannten Anforderungen entspricht.

Da die Verkehrsbelastung im Rahmen der Umgestaltung durch den Wegfall des durchfahrenden Autoverkehrs deutlich verringert wird und die o.g. Ausgestaltung zu Engstellen im Bereich der Fußwege von weniger als 2,50 m führt sowie keine ausreichende Grünvernetzung ermöglichen würde, wurde sie nicht weiter ausgearbeitet.

Empfehlung der Verwaltung

Derzeit erscheint die Variante 3 die tragfähigste Lösung anzubieten. Sie berücksichtigt zahlreiche Ziele - hier insbesondere sicherere und klare Verkehrsführung, Ermöglichung bequem breiter Fußwege, durchgängige Grünvernetzung und Liefern & Laden können gut gestaltet werden. Die Verwaltung empfiehlt diese in die detaillierte Entwicklung zu bringen.

5. Kosten & Finanzierung

Eine detaillierte Kostenermittlung ist im nächsten Planungsschritt möglich, wenn eine der Varianten für die weitere Planung ausgewählt und konkretisiert wird.

In diesem Jahr wurde ein verändertes Förderverfahren der Städtebauförderung in NRW durch die zuständigen Bundes- und Landesministerien sowie die Bezirksregierung vorbereitet. Um Ausgabenreste zukünftig zu reduzieren und Förderprojekte schneller umsetzen zu können, werden die Voraussetzungen für die Einreichung von Fördermaßnahmen ab dem Jahr 2024 grundlegend geändert. Daher konnten auf Grundlage der aktuellen Förderbedingungen im Jahr 2023 letztmalig Maßnahmen aus dem Innenstadtkonzept 2022 eingereicht werden.

Da die Planungen für den dritten Bauabschnitt (Kapuzinergraben) mehr Zeit benötigen, wird eine Förderung der Umsetzung dieses Bauabschnitts über die Städtebauförderung nicht mehr erfolgen können. Aufgrund der vielfältigen verkehrlichen Belange ist eine Förderung über den kommunalen Straßenbau wahrscheinlich. Darüber hinaus gibt es einen etablierten Förderzugang für den Ausbau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen und im Fall der Realisierung einer Regio-Tram werden entsprechende Förderprogramme für den Bau der Tramtrasse zur Verfügung stehen.

Für die Planungen der 1. Planungsstufe (bis HOAI - LPH 3) stehen aktuell im Haushalt unter dem PSP-Element 5-120102-000-00900-300-1 "Theaterpl/Kapuzinergr/Theater-Born (ISK)" ausreichende Mittel auf Grundlage des bestehenden Planungsvertrags zur Verfügung.

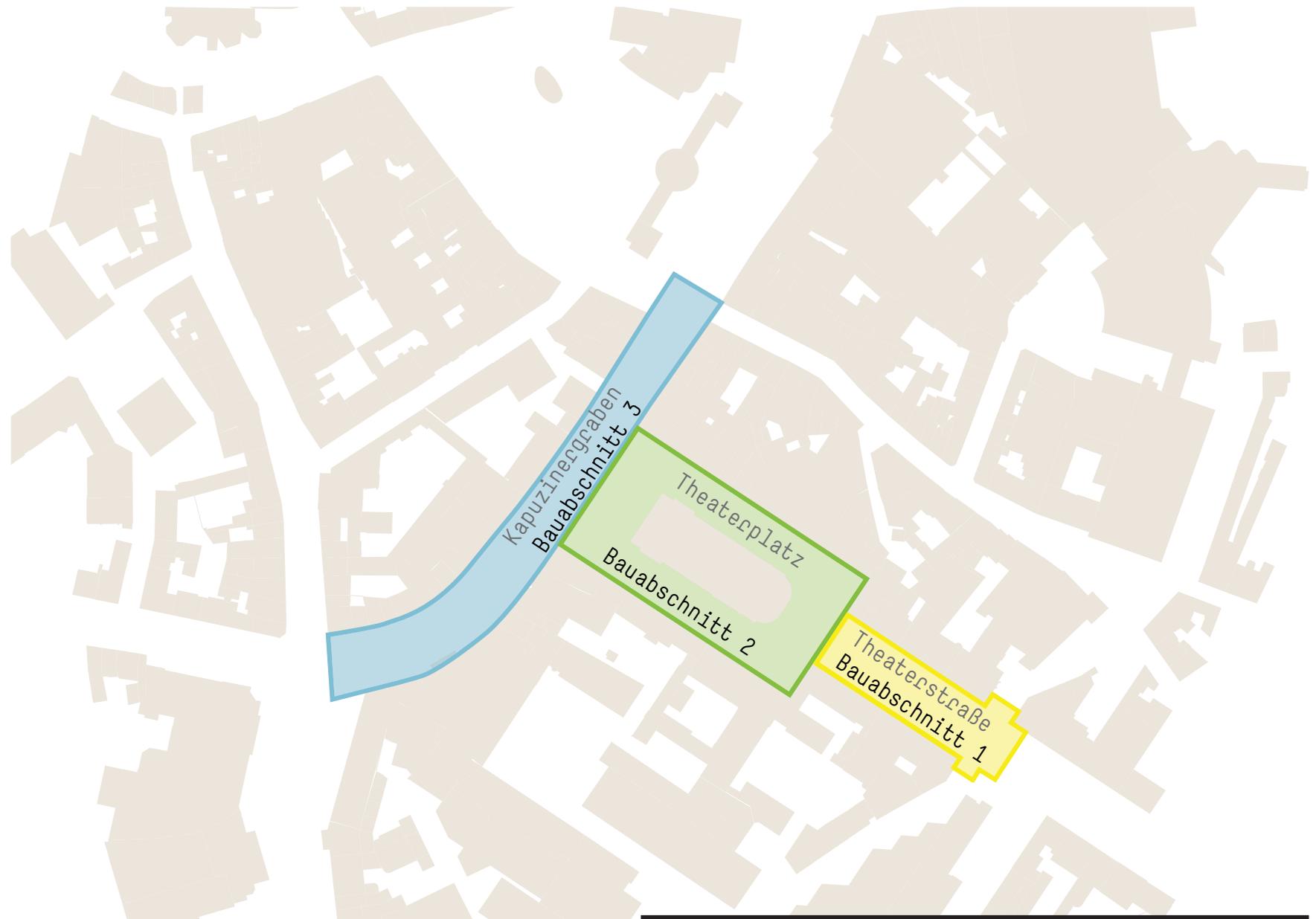
Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung wurden weitere Mittel für die Jahre 2024 ff. angemeldet, um den Planungsprozess fortsetzen zu können.

6. Nächste Schritte

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse am Kapuzinergraben hinsichtlich der Realisierbarkeit des Paubachgerinnes unterzieht die Verwaltung die Gesamtbetrachtung der Gerinneführung von Fischmarkt bis Grabenring (im Anschluss an Klappergasse / Rennbahn) einer erneuten Prüfung bzw. Abwägung. Zuletzt wurden die denkbaren Varianten in der Sitzung des Planungsausschusses am 08.12.2022 vorgestellt und die Verwaltung mit der weiteren Planung über die Kleinmarschierstraße beauftragt (siehe Vorlage FB 61/0515/WP18; <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=25876#allrisBV>).

Die Verwaltung plant im 1. Quartal 2024 eine Vorlage zur Gerinneführung von Fischmarkt bis Grabenring einzubringen, die den neuen Rahmenbedingungen Rechnung trägt.

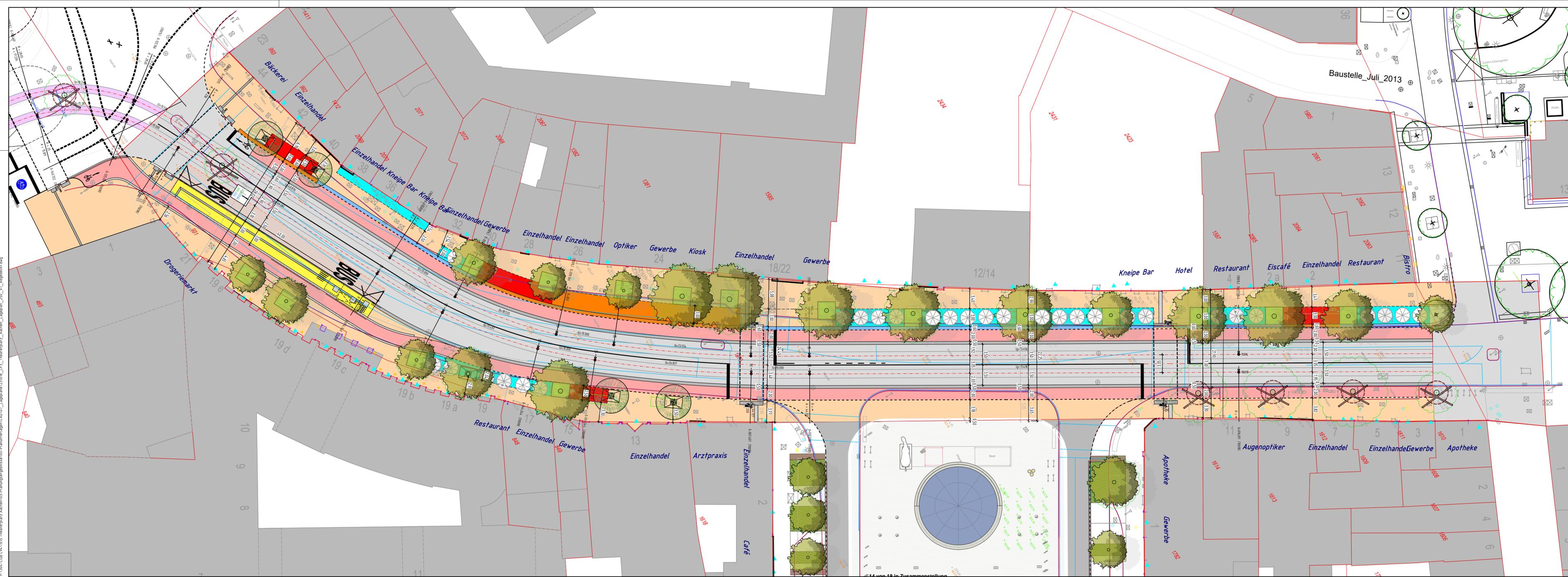
Anschließend wird die Verwaltung vrs. im 1. Halbjahr 2024 eine Vorlage zur Entscheidung über die zukünftige Straßenraumaufteilung im Kapuzinergraben vorbereiten.



Umgestaltung Theaterplatz Aachen

Bauabschnitte

P:\304-City\194\1915-Theaterplatz Aachen\03-Planungsarbeiten\02-Planunterlagen\CAD\07_Lageplan_L1_P3_Theaterplatz_Aachen_Lageplan_L1_P3_V1_Abgedeckt.dwg



- Legende der Nutzungsarten:
- Fahrbahn (Trasse ÖPNV / Regio-Tram)
 - Schutzstreifen
 - Radverkehr
 - Außengastronomie
 - Taxi-Aufstellfläche
 - Liefern & Laden
 - Gehweg
 - Grünfläche
 - Wartefläche Bushaltestelle
 - Taktile Elemente
 - Paubach offen
 - Paubach abgedeckt
 - Baum Planung
 - Baum Bestand
 - Baum Fällung

Variante 1



VORABZUG: 19.10.2023

Fachbereich Stadtentwicklung - Planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

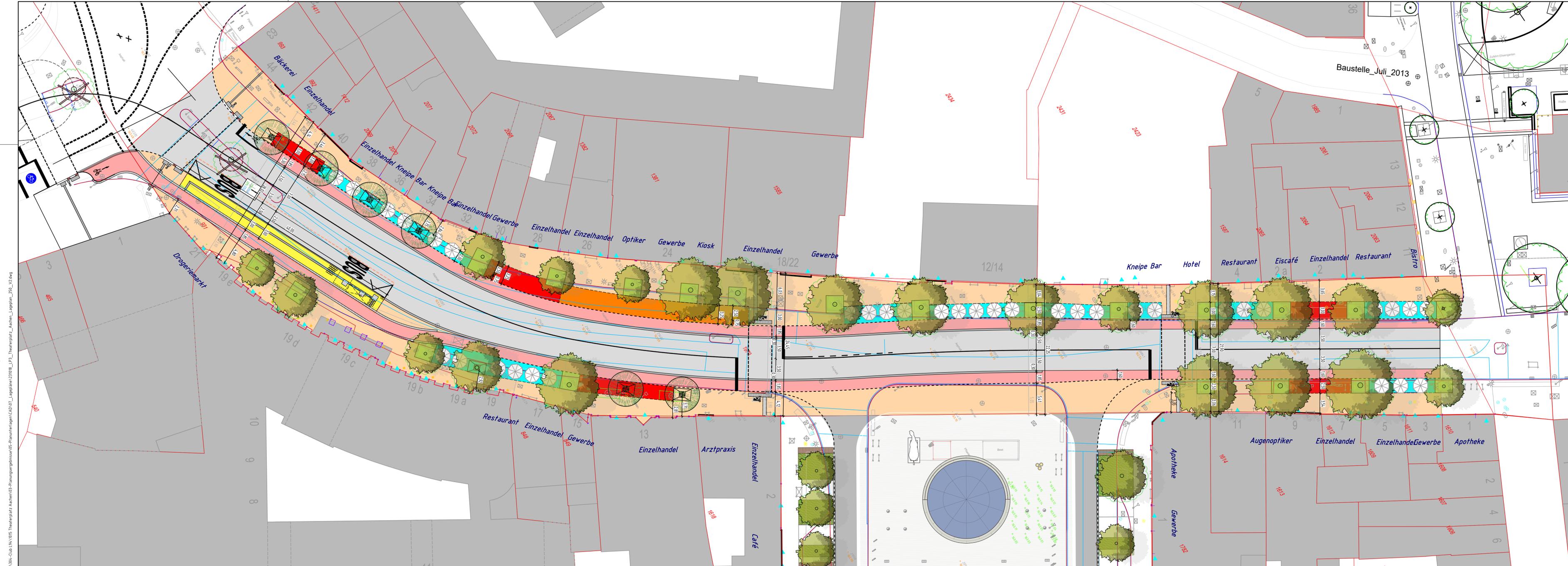
Umgestaltung Theaterplatz Aachen
"Bühne des städtischen Zusammenlebens"

Knotenpunkt Theaterstraße - 1. BA Theaterstraße

Plan Nr.: 202X_XXX_L1	Bearb.: MJE	Zeichn.: TGE	M. = 1:250 2,5m	Dezernat Planung, Bau und Mobilität Fachbereich 61 Frauke Burdorf Stadtbaurätin
Nr.:	Datum:	Planänderung:	Zeichn.:	Isabel Strehle Abteilung 61/700
--	--	--	--	Dr. Silke Roder XX. Monat 20XX

In der Bezirksvertretung Aachen beraten und beschlossen am:

Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:



- Legende der Nutzungsarten:
- Fahrbahn (Trasse ÖPNV / Regio-Tram)
 - Schutzstreifen
 - Radverkehr
 - Außengastronomie
 - Taxi-Aufstellfläche
 - Liefern & Laden
 - Gehweg
 - Grünfläche
 - Wartefläche Bushaltestelle
 - Taktile Elemente
 - Paubach offen
 - Paubach abgedeckt
 - Baum Planung
 - Baum Bestand
 - Baum Fällung

Variante 2



VORABZUG: 19.10.2023

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

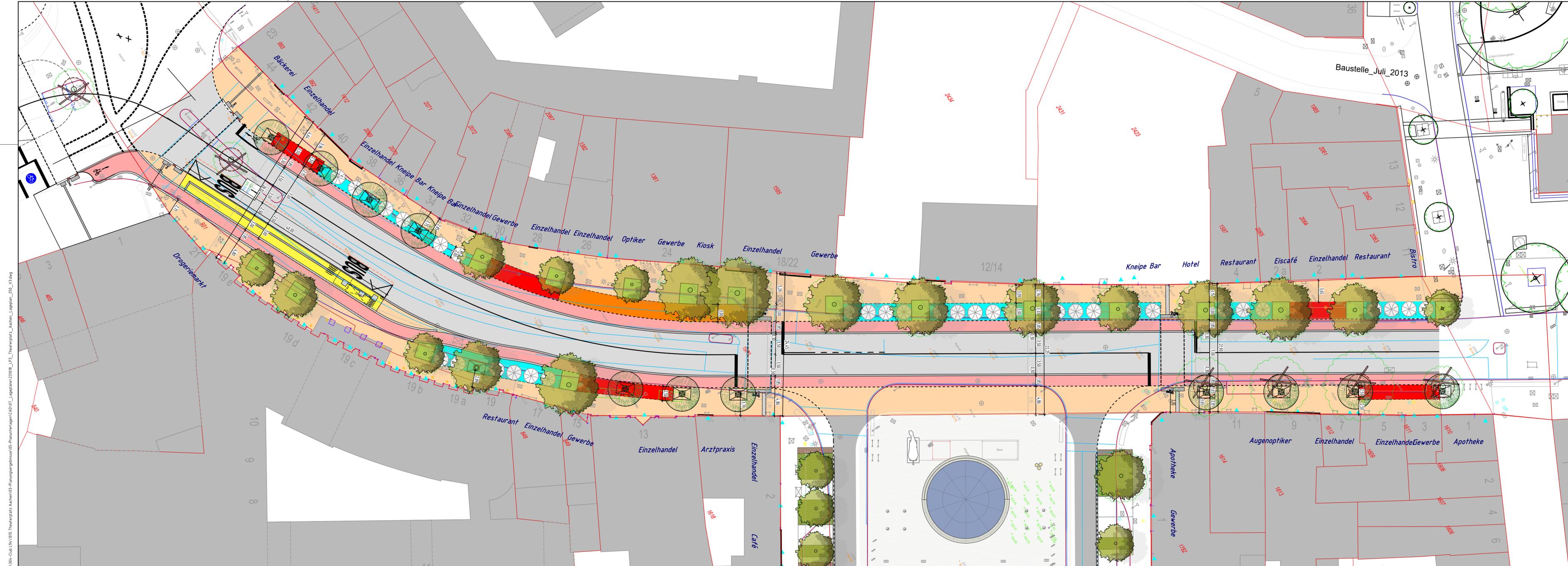
Umgestaltung Theaterplatz Aachen
"Bühne des städtischen Zusammenlebens"

Knotenpunkt Theaterstraße - 1. BA Theaterstraße

Plan Nr.: 202X_XXX_L1	Bearb.: MJE	Zeichn.: TGE	M. = 1:250 2,5 m	Frauke Burdorf Stadtbaurätin Fachbereich 61
Nr.:	Datum:	Planänderung:	Zeichn.:	Isabel Strehle Abteilung 61/700
In der Bezirksvertretung Aachen beraten und beschlossen am:			Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:	

ETRS 89

P:\304-City\194\1915-Theaterplatz Aachen\03-Planungsarbeiten\02-Planunterlagen\CAD\07_Lagepläne\2310ig_LP3_Theaterplatz_Aachen_Lageplan_250_V2.dwg



- Legende der Nutzungsarten:
- Fahrbahn (Trasse ÖPNV / Regio-Tram)
 - Schutzstreifen
 - Radverkehr
 - Außengastronomie
 - Taxi-Aufstellfläche
 - Liefern & Laden
 - Gehweg
 - Grünfläche
 - Wartefläche Bushaltestelle
 - Taktile Elemente
 - Paubach offen
 - Paubach abgedeckt
 - Baum Planung
 - Baum Bestand
 - Baum Fällung

Variante 3



VORABZUG: 19.10.2023

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Dezernat Planung, Bau und Mobilität

Umgestaltung Theaterplatz Aachen
"Bühne des städtischen Zusammenlebens"

Knotenpunkt Theaterstraße - 1. BA Theaterstraße

Plan Nr.: 202X_XXX_L1	Bearb.: MJE	Zeichn.: TGE	M.: 1:250
			2,5 m
Nr.:	Datum:	Planänderung:	Zeichn.:
-	-	-	-
-	-	-	-

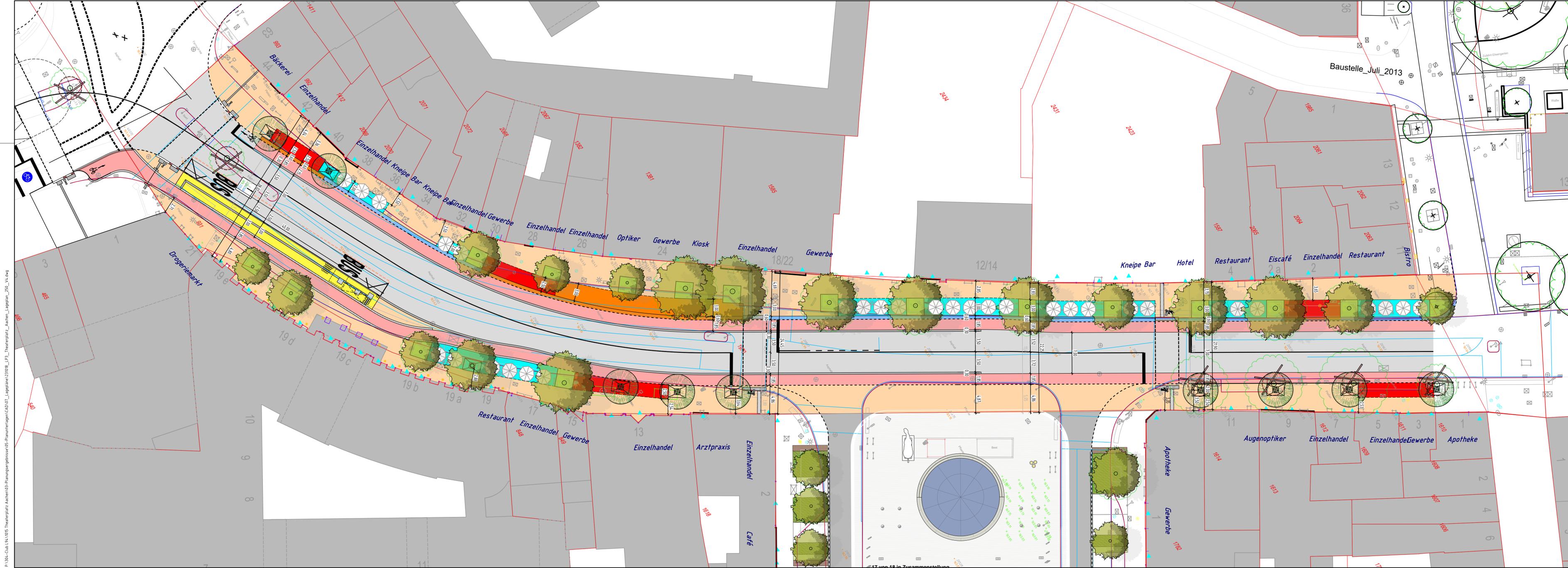
Frauke Burdorf
Stadtbaurätin
Fachbereich 61

Isabel Strehle
Abteilung 61/700

Dr. Silke Röder
XX. Monat 20XX

In der Bezirksvertretung Aachen beraten und beschlossen am:	Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:
---	--

P:\304-City\14_1815-Theaterplatz Aachen\03-Planungsarbeiten\02-Planunterlagen\CAD\07_Lagepläne\231010g_LP3_Theaterplatz_Aachen_Lageplan_V3.dwg



Legende der Nutzungsarten:

- Fahrbahn (Trasse ÖPNV / Regio-Tram)
- Schutzstreifen
- Radverkehr
- Außengastronomie
- Taxi-Aufstellfläche
- Liefern & Laden
- Gehweg
- Grünfläche
- Wartefläche Bushaltestelle
- Taktile Elemente
- Paubach offen
- Paubach abgedeckt
- Baum Planung
- Baum Bestand
- Baum Fällung

Variante 4



VORABZUG: 19.10.2023

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Umgestaltung Theaterplatz Aachen
"Bühne des städtischen Zusammenlebens"

Knotenpunkt Theaterstraße - 1. BA Theaterstraße

Plan Nr.: 202X_XXX_L1		Bearb.: MJE	Zeichn.: TGE	M. = 1:250 2,5 m	Dezernat Planung, Bau und Mobilität Frauke Burdorf Stadtbaureferentin Fachbereich 61
Nr.	Datum	Planänderung	Zeichn.		Isabel Strehle Abteilung 61/700
					Dr. Silke Roder XX. Monat 20XX

In der Bezirksvertretung Aachen beraten und beschlossen am: _____

Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am: _____

Umgestaltung Kapuzinergraben - Übersicht Straßenraumaufteilung

09.11.2023

Variante	1	2	3	4
Gestaltungskriterien				
ÖPNV-/Regio-Tram-Trasse	7,00 m Breite / gerader Verlauf	7,00 m Breite / stark ungerader Verlauf	7,00 m Breite / gerader Verlauf	7,00 m Breite / leicht ungerader Verlauf
ÖPNV-Haltestelle	integriert im Bereich des Knotenpunkts mit der Franzstraße	integriert im Bereich des Knotenpunkts mit der Franzstraße	integriert im Bereich des Knotenpunkts mit der Franzstraße	integriert im Bereich des Knotenpunkts mit der Franzstraße
Radverkehr	separat, je 2,00 m Breite	separat; je 1,60 m im nördlichen Kapuzinergraben / je 1,85 m im südlichen Kapuzinergraben	separat, je 1,85 m Breite	separat, je 1,85 m Breite
Radverkehr - Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Verkehr	je 0,50 m Breite	kein Sicherheitstrennstreifen im nördlichen Kapuzinergraben / 0,30 m im südlichen Kapuzinergraben	je 0,30 m Breite	kein Sicherheitstrennstreifen im nördlichen Kapuzinergraben / 0,30 m im südlichen Kapuzinergraben
Fußverkehr	Vor den Gebäuden Nr. 21 und 34-38 z. Teil nur Erfüllung der Mindestbreite v. ca. 2,50 m; keine Sondernutzung möglich	insgesamt ausgewogen	Vor den Gebäuden Nr. 1-11 z. Teil nur Erfüllung der Mindestbreite v. ca. 2,50 m; keine Sondernutzung möglich	Vor den Gebäuden Nr. 1-11 und 34-38 nur Erfüllung der Mindestbreite v. ca. 2,50 m; keine Sondernutzung möglich
Anzahl Baumerhalt (Ausgangsbasis 23 Bestandsbäume)	17	21	17	17
Anzahl Baumneupflanzungen	4	6	11	9
Grünvernetzung	unvollständig; fehlende Bäume vor den Gebäuden Nr. 1-11 und 34-38	weitgehend vollständig	weitgehend vollständig	unvollständig; fehlende Bäume vor den Gebäuden Nr. 34-38
Außengastronomie	vor Gebäuden 34-38 nur eingeschränkt möglich	gut integrierbar	gut integrierbar	vor Gebäuden 32-34 nur eingeschränkt möglich
Liefern & Laden	vor Gebäuden 1-11 nicht möglich	gut integrierbar	weitgehend integrierbar; Einschränkungen vor den Gebäuden 7-11	weitgehend integrierbar; Einschränkungen vor den Gebäuden 7-11
Bachoffenlegung	0,60 m Breite; westliche Seite; ca. 50% überdeckt wegen Befahrbarkeit	nein	nein	0,60 m Breite; westliche Seite; ca. 50% überdeckt wegen Befahrbarkeit