

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0889/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement		Datum: 12.03.2024 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Grüner Weg, Umgestaltung des Straßenraums und weitere Anpassung des Planungsbeschlusses</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
22.05.2024	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
13.06.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss wie folgt zu fassen:

- In Abschnitt A gemäß Variante 2 unter Wegfall des Baumes
- In Abschnitt B gemäß der gezeigten Planung
- In Abschnitt C gemäß Variante 2 zur Beibehaltung des Beidrichtungsverkehrs
- In Abschnitt D gemäß Variante 3 mit Verbreiterung beider Seitenräume

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungsbeschluss wie folgt:

- In Abschnitt A gemäß Variante 2 unter Wegfall des Baumes
- In Abschnitt B gemäß der gezeigten Planung
- In Abschnitt C gemäß Variante 2 zur Beibehaltung des Beidrichtungsverkehrs
- In Abschnitt D gemäß Variante 3 mit Verbreiterung beider Seitenräume

## 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 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	<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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Durch die Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Grünen Weg - auch im Hinblick auf verbesserte Verkehrssicherheit und höheren Komfort - wird sich die Nutzung durch Radfahrende voraussichtlich erhöhen. Eine Aussage zur CO<sub>2</sub>-Wirkung einzelner Netzabschnitte ist nicht seriös möglich.

Die Maßnahme hat bei Umsetzung der Variante 1 keinen nennenswerten Effekt auf die Klimafolgenanpassung, da keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Bei Umsetzung der Variante 2 wird die Grünfläche inklusive eines Baumes gegenüber der Einmündung Gut Lehmkülchen

zugunsten eines Radweges entfernt und versiegelt. Ausgleichspflanzungen sind geplant. Da hier zunächst der Planungsbeschluss getroffen wird kommt es zu keinen unmittelbaren Auswirkungen.

## **Anlass und Hintergrund**

Die Neuaufteilung des Straßenraumes zur Verbesserung der verkehrlichen, baulichen, gestalterischen und sicherheitstechnischen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer\*innen ist im Grünen Weg dringend erforderlich. Derzeit weist der Grüne Weg funktionale Mängel und alterungsbedingte Schäden in der Fahrbahn, im Parkstreifen, an den Bordsteinen und im Gehweg auf. Dazu kommen die durch die vielfältigen Arbeiten der Regionetz an den Ver- und Entsorgungsleitungen entstandenen Aufbrüche. Ziel ist es, einen qualitätsvollen Straßenraum zu schaffen, der die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets für alle Verkehrsarten sicherstellt. Zur Vervollständigung des Rad-Routen-Netzes sowie zur Schließung der derzeitigen Radwegenetzlücke zwischen Schwarzem Weg und Innenstadt und zur Ermöglichung eines sicheren Zielverkehrs für den Radverkehr.

Durchgängige sichere Radverkehrsanlagen fehlen am Grünen Weg, sodass die regionale Rad-Vorrangroute Aachen-Würselen des Qualitätsradwegs Bahntrassenradweg Aachen-Jülich am Schwarzen Weg endet und die notwendige Verbindung in/aus Richtung Innenstadt fehlt

Bereits im Juni 2018 wurde ein Ausführungsbeschluss mit Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr im Grünen Weg gefasst. Nach der Annahme der Ziele des Radentscheid durch den Rat der Stadt Aachen im November 2019 wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung hinsichtlich der Verkehrsflächenaufteilung zu überprüfen. Daraufhin wurde im September 2021 die Anpassung der Planung mit beidseitigen Radwegen im Seitenraum statt der zuvor vorgesehenen Schutzstreifen zwischen Gut Lehmkülden und der Lukasstraße politisch beschlossen, dessen Folge einerseits der Wegfall der bis heute vorhandenen Parkstände und andererseits die Nichtrealisierung der fünf in 2018 geplanten Baustandorte ist. Des Weiteren wurde ein Prüfauftrag zu einer eventuellen Einbahnstraßenregelung zwischen der Lukasstraße und dem Abzweig Grüner Weg formuliert.

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, die letztlich die Klimaneutralität 2030 verfolgen. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen auch und vor allem im Verkehrs- und Mobilitätsbereich Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden. Dazu sind qualitätsvolle Angebote notwendig, die den Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes fördern. 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.

In diesem Sinne wird auch der Straßenraum im Grünen Weg auf Verbesserungspotentiale im Sinne der Mobilitätswende geprüft und eine Planung vorgelegt, die die oben angeführten Ziele fokussiert.

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

Der Grüne Weg ist zwischen dem Knoten Passstraße/Grüner Weg bis zum Knoten Prager Ring eine teilweise beidseitig angebaute Hauptverkehrsstraße. Straße und Umgebung sind durch gewerbliche

Nutzungen geprägt. Die derzeitige Verkehrssituation ist heterogen und insbesondere durch den Kfz-Verkehr geprägt.

### **Fußverkehr**

Im Grünen Weg sind Gewerbebetriebe und Geschäfte für den täglichen Bedarf vorhanden.

Der Grüne Weg ist nicht Teil des Premiumfußwegenetzes, dem Fußverkehr stehen unterschiedlich breite Gehwege zur Verfügung.

Der Gehweg stadtauswärts zwischen Passstraße und Prager Ring variiert in seinen Breiten zwischen 1,60 m und 5,00 m. In der entgegengesetzten Richtung, stadteinwärts zwischen Prager Ring und Passstraße, variieren die Breiten zwischen 1,40 m und 5,00 m.

### **Radverkehr**

Der Grüne Weg verfügt im Bestand über keine Radverkehrsanlagen. Im August 2023 hat der Mobilitätsausschuss das Aachener Radhauptnetz beschlossen. Die Festlegung dieses übergeordneten stadtweiten Radhauptnetzes stellt die Basis für den zukünftigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen dar. Dabei wurde das Radhauptnetz in drei funktional gliedernde Hierarchiestufen unterteilt. Für die obere Netzkategorie (Stufe I) spielt die regionale Betrachtung eine wichtige Rolle. Die Radverbindung nach Würselen – Alsdorf – Baesweiler, in Aachen auf dem Bahntrassenradweg Aachen – Jülich, wurde der Stufe I „Schnellverbindungen / Vorrangroute – Regionale Verbindungen mit besonders hohem Quell-Ziel-Potential“ zugeordnet. Im selben Zug wird der Ausbau des Grünen Weges als Radroute (Stufe II) benannt und als Bedarf formuliert. Darüber hinaus gibt es auch für Radfahrende diverse Ziele am Grünen Weg.

### Fuß- und Radverkehrsdaten

Bei einer Verkehrszählung am 13.06.2023 auf dem Grünen Weg, auf Höhe der Gut-Dämme-Straße, wurde ein Radverkehrsanteil von 12,6 Prozent gezählt. In der Spitzenstunde, von 16:30 bis 17:30 Uhr entspricht das 127 Radfahrenden. Bei derselben Zählung wurden in der Spitzenstunde (15:15 bis 16:15 Uhr) lediglich 7 zu Fuß Gehende in diesem Bereich gezählt (vgl. Anlage 10).

Mobilitätsdaten der Aachen-Moove App vom 13. und 14.06.2023 (vgl. Anlage 11) zeigen, dass sich zu Fuß Gehende insbesondere im südöstlichen Teil des Grünen Wegs, von der Passstraße kommend, bewegen. Der Fußverkehrsanteil nimmt im Verlauf des Grünen Wegs, in Richtung Prager Ring, ab. Der Radverkehrsanteil hingegen bleibt im Grünen Weg im gesamten Abschnitt (Passstraße bis Prager Ring) gleichmäßig erhalten.

### **ÖPNV**

Der Grüne Weg ist Bestandteil des städtischen Busliniennetzes. Er beinhaltet insgesamt sechs Haltestellen, drei stadteinwärts und drei stadtauswärts.

- Die Haltestellen Lombardenstraße am Knoten Passstraße/Grüner Weg in beiden Fahrtrichtungen mit ca. 90 Ein- und Ausstiegen am Werktag,
- die Haltestellen Am Gut Wolf/Grüner Weg auf Höhe des Knotens Am Gut Wolf in beiden

- Fahrtrichtungen mit ca. 135 Ein- und Ausstiegen am Werktag und die Haltestellen Lukasstraße in der Nähe der Einmündung Liebigstraße in beiden Fahrtrichtungen mit ca. 50 Ein- und Ausstiegen am Werktag.

Alle Haltestellen werden von den Linien 34 und N3 angefahren. Die Linie 34 fährt hierbei im 30-Minuten-Takt. Der Grüne Weg gehört nicht zu den „starken Achsen“ des Aachener Busnetzes. Bekannt ist der Planungsprozeß zur Regio-Tram zwischen Aachen und Baesweiler, deren Realisierbarkeit in einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen wurde. Aktuell wird die Vergabe weiterer Planungsphasen vorbereitet. Die Trassenführung sieht einen Haltepunkt „Grüner Weg“ in unmittelbarer Nähe vor; die Trasse würde bei Realisierung etwa auf Höhe der Anbindung „Großstück“ den Grünen Weg queren.

### **Kfz-Verkehr**

Der Grüne Weg ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) eine angebaute Hauptverkehrsstraße HS III. Er verbindet den Prager Ring und die Passstraße und hat eine Länge von 1.580 m. Den Grünen Weg befahren täglich rund 7.500 Kfz (Anlage 10). Der Schwerverkehrsanteil entspricht ca. drei Prozent des Gesamtverkehrs. Der Kfz-Verkehr wird im Grünen Weg im Zweirichtungsverkehr geführt.

Die Fahrbahnbreite variiert zwischen 6,40 m und maximal 7,00 m.

Die Knotenpunkte Grüner Weg/Passstraße/Lombardenstraße und Grüner Weg/Prager Ring sind über eine Signalanlage gesteuert.

Über den Grünen Weg werden die anliegenden Gewerbebetriebe mit unterschiedlich großen Fahrzeugen angefahren. Dazu gehören auch Lastzüge, die i.d.R. zum Be- und Entladen auf die Gewerbegrundstücke fahren, manchmal aber auch in der Fahrbahn be- und entladen werden. Je nach Breite der Grundstückszufahrten ist zur Anfahrt der Grundstücke auch mehrmaliges Rangieren notwendig.

### **Ruhender Verkehr**

Im Grünen Weg befindet sich ab der Einmündung Gut Lehmkülchen auf der stadtauswärtigen Seite ein 480 m langer einseitiger Parkstreifen, der Platz für etwa 92 Pkw in Längsaufstellung bietet. Dazu kommen rund 10 Parkstände auf der gleichen Seite auf Höhe der Hausnummern 93 und 101. Das Parken kann an dieser Stelle aufgrund einer Aufweitung des Straßenraums angeboten werden. Die Parkstände sind keiner Bewohnerparkzone zugeordnet, sie sind aktuell nicht bewirtschaftet. Zusätzlich befindet sich an der Einmündung Grüner Weg/ Liebigstraße eine Fläche mit etwa 12 Parkständen im Besitz der Stadt Aachen.

### Umweltbelange und Baumbestand

Der „Grüne Weg“ ist im öffentlichen Straßenraum kaum bis gar nicht begrünt und hat somit ein großes Gründefizit. Der nördliche Teil ist auch im 2018 beschlossenen Freiraumkonzept Grüne Krone als zu begrünendes Band (B 16) aufgeführt.

Der Grüne Weg befindet sich vollständig im stadtklimatischen Mehrfachbelastungsbereich und einer Belüftungsbahn (Vgl. Signatur Schutzbereich Stadtklima und Signatur Belüftungsbahn gemäß FNP\*2030). Gemäß der neuen städt. Starkregengefahrenkarte wird der nördliche Bereich des Grünen Wegs bei einem 100-jährigen Regenereignis mit bis zu 1 m überflutet. Somit ist Entsiegelung und Begrünung in der Planung des Straßenraums aus Umweltsicht zu fokussieren.

Im südlichen Bereich des Grünen Wegs befindet sich ein besonders erhaltenswerter großkroniger und vitaler sowBaum (Platane; geschützt gemäß Baumschutzsatzung). Das Baumbet ist nach Nord beengt und bedarf einer Vergrößerung nach Norden, um die langfristige Entwicklung und Erhalt des ortsbildprägenden Baumes zu gewährleisten.

Im nördlichen Bereich befinden sich 4 kleinere Eschen (nicht unter Baumschutz) in der Mittelinsel, die zu erhalten sind.

Des Weiteren befinden sich auf privaten Grund einige, teilweise durch die Baumschutzsatzung geschützte Bäume, die bei der Ausführungsplanung (Kronentraufbereich + 1,5 m) berücksichtigt und erhalten werden müssen.

### **Planung: Abschnittsbildung (vgl. Anlage 2)**

Auf Grundlage der bestehenden Beschlusslage wurde die nachfolgend beschriebene Planung erarbeitet und in die Beteiligung eingebracht:

Der Planungsraum wird in vier Abschnitte untergliedert, die sich im Straßenquerschnitt unterscheiden. Es wurden verschiedene Varianten erarbeitet, die jeweils in den unterschiedlichen Abschnitten miteinander kombinierbar sind. Die Struktur der nachfolgenden Erläuterungen orientiert sich an der folgenden Abschnittseinteilung:

- Abschnitt A: Passstraße bis Gut Lehmkülchen
- Abschnitt B: Gut Lehmkülchen bis Lukasstraße
- Abschnitt C: Lukasstraße bis Abzweig Grüner Weg
- Abschnitt D: Abzweig Grüner Weg bis Prager Ring

Für die Umgestaltung des Grünen Wegs hat die Verwaltung in den Abschnitten A und C zwei, im Abschnitt B eine und im Abschnitt D drei Varianten ausgearbeitet. Die Grundlage hierfür bildet der Beschluss aus dem Jahr 2021.

Aufgrund der Neuversiegelung in Abschnitt A (im Bereich der STAWAG) sowie der Nichtrealisierung der in 2018 beschlossenen fünf neuen Baumstandorte sollen im Rahmen der Ausführungsplanung alle denkbaren Handlungsoptionen für eine zusätzliche generelle Begrünung und Entsiegelung, in Abstimmung mit dem Fachbereich Klima und Umwelt im Bereich des Grünen Weges oder im nahen Umfeld detailliert geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden, hierfür sind auch Begrünungsinitiativen unter Einbindung der privaten Grundstückseigentümer zu berücksichtigen.

### **Abschnitt A: Passstraße bis Gut Lehmkülchen (vgl. Anlage 3)**

Im Bereich zwischen Passstraße und Gut Lehmkülchen wurde die 2018 beschlossene Planung lediglich um Roteinfärbungen ergänzt. Der begrenzte Straßenraum lässt keine Anpassung im Knotenbereich zu.



Die beschlossene Planung für diesen Bereich sieht eine Verbreiterung der Fahrbahnen um ca. 1,35 m in die private Fläche, die heute mit Grünstrukturen und Bäumen bestanden ist, vor und es werden ca. 90 m<sup>2</sup> Fläche neu versiegelt und dem Straßenraum zugeschlagen. Der Eingriff in diesem Bereich wird im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail und in Abstimmung mit dem Fachbereich Klima und Umwelt abgestimmt und nach Möglichkeit wird ein Ausgleich geschaffen.

Es gibt jedoch zwei Varianten in Bezug auf den vorhandenen Baum auf der Ostseite:

#### **Variante 1: Baum und Grünfläche bleiben erhalten**

In Variante 1 bleibt der Bestandsbaum erhalten. Außerdem wird das vorhandene Baumfeld in Richtung Prager Ring vergrößert, um den Erhalt des ortsbildprägenden Baumes zu gewährleisten. Dazu wird die Fahrbahn leicht um das bestehende Baumfeld verschwenkt. Auf der insgesamt 7,90 m breiten Fahrbahn werden zwei jeweils 1,50 m breite Schutzstreifen bei 4,90 m Restfahrbahnbreite markiert. Stadtauswärts wird der Radverkehr um das Baumfeld geführt. Der Schutzstreifen mündet danach in den baulichen Radweg auf Gehwegniveau. Stadteinwärts endet der Radweg im Seitenraum vor der Einmündung Gut Lehmkülchen und die Radfahrenden werden auf einem 1,50 m breiten Schutzstreifen weiter in Richtung Passstraße geführt. Die Schutzstreifen dürfen nur und müssen aufgrund der geringen Restfahrbahnbreite von Kraftfahrzeugen im Bedarfsfall (zum Beispiel im Begegnungsfall mit Lastkraftwagen) befahren werden.

#### **Variante 2: Baum entfällt**

In dieser Variante entfällt der erhaltenswerte und ortsbildprägende Bestandsbaum. In der Ausführungsplanung ist eine Kompensation des Baumes gemäß Baumschutzsatzung in der Straße bzw. im Umfeld einzuplanen. Auf diese Weise kann der stadtauswärtige Radweg früher beginnen und Radfahrende können aus dem Schutzstreifen sicher in den Radweg überführt werden. Stadteinwärts werden Radfahrende erst nach der Einmündung Gut Lehmkülchen aus dem baulichen Radweg im Seitenraum auf den Schutzstreifen auf der Fahrbahn bis zum Knoten Passstraße/Grüner Weg geführt. Dabei ergibt sich eine Fahrbahnbreite für den fließenden Kfz-Verkehr von 6,00 m. Ein Befahren der Schutzstreifen ist auch in dieser Variante nur im Bedarfsfall möglich. Die Verkehrsflächenaufteilung entspricht der Aufteilung im weiteren Verlauf.

#### **Abschnitt B: Gut Lehmkülchen bis Lukasstraße (vgl. Anlage 4)**

Zwischen Gut Lehmkülchen und der Lukasstraße schlägt die Verwaltung überwiegend getrennte Fuß- und Radverkehrsanlagen vor. Der Fußverkehr wird dabei im Seitenraum geführt. Der Radverkehr wird in Teilen auf der Fahrbahn und im Seitenraum, getrennt vom Fußverkehr geführt. Die Bushaltestellen bilden eine Ausnahme, da in diesem Bereich aufgrund der begrenzten Platzkapazitäten mit Warteflächen sowie der Ein- und Ausstiegsbereiche, nur eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich ist.

#### **Fußverkehr**

Der Gehweg in Abschnitt A variiert in seiner Breite zwischen 2,00 m bis 2,50 m stadtauswärts und 2,00 m bis 2,60 m stadteinwärts. Kurz vor der Einmündung Lukasstraße verringert sich die Breite der

Gehwege aufgrund des verringerten Straßenraumquerschnittes. Vor dem Abzweig Lukasstraße entsteht ein gemeinsamer Geh-/Radweg im Seitenraum mit jeweils ca. 3,20 m auf beiden Seiten.

### **Radverkehr**

Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt in beiden Richtungen im Seitenraum auf Gehwegniveau geführt. Radfahrenden steht ein Radweg mit durchschnittlich 1,50 m Breite und einem zusätzlichen 0,50 m breiten Sicherheitsbereich zur Fahrbahn zur Verfügung.

Unterbrochen wird dieser Radweg, auf Höhe der Bushaltestelle Am Gut Wolf. Für den kurzen Bereich der Haltestellen, werden Rad- und Fußverkehr auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg geführt.

### **ÖPNV**

Eine durchgängig 6,50 m breite Fahrbahn stellt die Befahrung durch den ÖPNV auch im Beidrichtungsverkehr und bei Begegnung sicher. Die Haltestellen Lombardenstraße sowie Am Gut Wolf in Abschnitt A bleiben als Fahrbahnrandhaltestellen erhalten und werden barrierefrei ausgebaut.

### **Kfz-Verkehr**

Der Kfz-Verkehr wird auf dem Grünen Weg auf einer 6,50 m breiten Fahrbahn geführt. Mit dieser Breite ist der Begegnungsverkehr auch für den Schwerverkehr möglich. Alle Grundstückszufahrten bleiben weiterhin erreichbar. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die Zufahrtsbereiche im Detail so dimensioniert, dass die gleichen Fahrzeuge die Grundstücke erreichen können wie im Bestand.

Rampensteine ermöglichen das Queren der Fuß- und Radverkehrsanlagen, welche auf Gehwegniveau geführt werden. Dadurch wird eine besondere Aufmerksamkeit gegenüber dem Fuß- und Radverkehr erzeugt. Durch die Anrampung, entsteht beim Abbiegen auf die jeweiligen Grundstücke eine Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr. Durch die besseren Sichtverhältnisse, das reduzierte Tempo und die Anhebung des Fuß- und Radverkehrs erhöht sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

### **Ruhender Verkehr**

Im Zuge der Planung von Abschnitt B entfallen die Parkstände in diesem Bereich.

### **Abschnitt C: Abzweig Lukasstraße bis Abzweig Grüner Weg (vgl. Anlage 5)**

In diesem Abschnitt verringert sich die Straßenraumbreite von rund 15,00 m auf etwa 12,00 m. Aufgrund des geringeren Straßenraumquerschnittes in diesem Bereich ergeben sich zwei unterschiedliche Varianten für die Straßenraumaufteilung.

#### **Variante 1: Einrichtungsverkehr**

Die Variante 1 sieht eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Prager Ring im beschriebenen Abschnitt, von der Lukasstraße bis zum Abzweig Grüner Weg, vor. Die Fahrbahn in Richtung Prager Ring entspricht

einer Breite von 3,75 m. Der fließenden Kfz-Verkehr in Richtung Passstraße wird ab dem Abzweig Grüner Weg, über den Grünen Weg und die Lukasstraße wieder auf den Grünen Weg geleitet.

### **Fußverkehr**

Die Breiten des Gehwegs variieren im Laufe des Abschnittes aufgrund der unterschiedlichen Straßenraumbreiten zwischen rund 2,20 m und 3,50 m auf beiden Seiten.

### **Radverkehr**

Durch den Wegfall eines Fahrstreifens für den MIV (motorisierten Individualverkehr), lässt sich auch in diesem Abschnitt, wie im vorherigen Bereich, ein separater Radweg auf Gehwegniveau in beiden Fahrrichtungen mit einer Breite von 1,50 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitsbereich realisieren. Damit ist eine kontinuierliche Führung für Radfahrende in einem von den zu Fuß Gehenden getrennten Bereich gegeben. Im Bereich der Haltestelle Lukasstraße (stadtauswärts) wird aufgrund der geringen Straßenraumbreite im Haltestellenbereich statt des separaten Radwegs ein gemeinsamer Geh-/Radweg angelegt.

### **ÖPNV**

Die stadtauswärtige Haltestelle Lukasstraße wird im Vergleich zum Bestand deutlich näher an den Abzweig Lukasstraße verlegt, um einen räumlich engen Zusammenhang mit der Haltestelle Lukasstraße in Gegenrichtung herzustellen. Diese wird im Vergleich zur Bestandssituation und aufgrund der Einbahnstraßenführung in die Lukasstraße in Nähe der Einmündung zum Grünen Weg gelegt.

### **Ruhender Verkehr**

Die im Bestand vorhandene Parkbucht mit etwa 10 Parkständen bleibt erhalten.

### **Variante 2: Zweirichtungsverkehr**

In der zweiten Variante, bleibt der im Bestand vorhandene Zweirichtungsverkehr im Bereich zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg erhalten.

Aufgrund der gegenüber dem vorherigen Abschnitt reduzierten Straßenraumbreite von etwa 12,00 m, ist in diesem Abschnitt bei der notwendigen Fahrbahnbreite von 6,50 m keine Separation von Fuß- und Radverkehr mehr möglich. Die Seitenraumbreite für den gemeinsamen Geh-/Radweg liegt bei etwa 2,75 m je Richtung inkl. des Sicherheitsbereichs zur Fahrbahn.

Die Haltestellen Lukasstraße sowie die Parkbucht mit ungefähr 10 Parkständen, bleiben an den gleichen Stellen wie im Bestand erhalten.

## Prüfauftrag Baumbest

Ökologische, klimatische und stadtgestalterische Gründe führen zu der Überlegung ein großes, durchgehendes Baumbest im Grünen Weg, anstelle der Parkbucht, anzulegen. Dieses könnte ca. acht Neupflanzungen enthalten. Aufgrund der Topografie ist eine Retention von Regenwasser (bei Starkregenereignissen) sinnvoll und für einen zukunftsfähigen Straßenraum sinnvoll. Ein großes Baumbest kann zusätzlich eine hydrologische Verbesserung erzielen. Für das Anlegen dieses Baumbestes müssten Tiefbauarbeiten durchgeführt werden. Bei einer ersten Betrachtung während der Vorplanung ist aufgefallen, dass sich Starkstromkabel unter den bestehenden zehn Parkständen befinden, die nicht oder nur sehr aufwendig zu entfernen und zu verlegen sind. Daher wurden die Überlegungen zum Baumbest während der Vorplanung vorerst zurückgestellt. Eine detaillierte und ausführliche Planung und Betrachtung erfolgt während der Ausführungsplanung.

### **Abschnitt D: Varianten Abzweig Grüner Weg bis Kreuzungsbereich Prager Ring (vgl. Anlage 6)**

Im letzten Abschnitt des Grünen Weges entfällt bei beiden Varianten der zweite Rechtsabbieger im Kreuzungsbereich Prager Ring, da eine Rechtsabbiegerspur, aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit, in diesem Bereich ausreicht. Der zweite Rechtsabbieger war früher nur relevant im Zuge von Sonderveranstaltungen in der Umgebung des Grünen Weges. Doch aufgrund der Verringerung des Parkraumes im Grünen Weg ist der Erhalt des zweiten Rechtsabbiegers nicht mehr notwendig. Außerdem bleiben die Grünfläche in Mittelage, sowie die Bushaltestelle in ihrer ungefähren Lage wie im Bestand erhalten. Taktile Elemente zur Querung werden bei der Entwurfs- und Ausführungsplanung berücksichtigt.

Unabhängig von der Variante werden im Rahmen der Ausführungsplanung in den Bereichen, wo es die Gehwegbreiten insbesondere im Bereich der Bushaltestellen zulassen, neue, ggf. teilweise übergehbare, Baumstandorte geprüft.

#### **Variante 1: Seitenraum bestandsorientiert,**

In Variante 1 der Planung verfügt die Fahrbahn neben der Grünfläche auf beiden Seiten über eine Breite von 3,25 m. Im Bereich zwischen Grünfläche und Prager Ring, bleibt der nordwestliche Seitenraum wie im Bestand erhalten. Für den südöstlichen Seitenraum ist aufgrund des Wegfalls der zweiten Rechtsabbiegerspur eine Verbreiterung des Seitenraumes auf etwa 5,00 m im Kreuzungs- und Haltestellenbereich möglich.

In beiden Fahrrichtungen ist ein gemeinsamer Geh-/Radweg geplant.

#### **Variante 2: Verbreiterung Seitenraum beidseitig**

In der Variante 2 wird die Breite der Fahrbahn auf 3,00 m im Bereich der Grünfläche verringert. Außerdem wird die Bushaltestelle stadteinwärts verbreitert. Dadurch entsteht ein gemeinsamer Geh-/Radweg im Seitenraum mit etwa 3,00 m Breite in Richtung Innenstadt und etwa 3,00 m Breite in Richtung Prager Ring. Durch den Entfall des zweiten Rechtsabbiegers am Knoten Prager Ring/Grüner Weg entstehen Flächenpotentiale, die eine Verbreiterung der Seitenräume in beiden Fahrrichtungen

ermöglicht. Dadurch ergeben sich auf beiden Seiten mehr Bewegungsspielräume für wartende Fahrgäste und passierende zu Fuß Gehende wie Radfahrende.

### **Variante 3**

Variante 3 verknüpft die Vorteile der Varianten 1 und 2 zusammen, um größtmöglichen Komfort und größtmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu bieten.

Die 3,25 m breite Fahrbahn für den fließenden Kfz-Verkehr aus Variante 1 sowie die verbreiterte Bushaltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt aus Variante 2 werden in dieser Variante kombiniert. Damit bleibt der Bereich der grünen Mittelinsel wie im Bestand erhalten, während die durch den Wegfall der Fahrspur entstandenen Fläche, wie in Variante 2, auf beide Seitenräume verteilt werden.

### **Beteiligungsprozesse**

Im Folgenden werden die umfangreichen Beteiligungsprozesse und die sich daraus ergebenden Prüfungen, Erkenntnisse und Konsequenzen, zusammenfassend dargestellt.

### **Bürger\*innenbeteiligung**

Im Zeitraum vom 14.08.2023 bis zum 08.09.2023 wurde eine Bürger\*innenbeteiligung mit Auslegung der Planunterlagen und einer Präsenz-Veranstaltung durchgeführt. Die Veranstaltung fand am 04.09.2023 im Das LIEBIG statt und wurde von etwa 35 Teilnehmenden besucht. Insgesamt wurden im Beteiligungszeitraum 99 Anmerkungen, Ideen oder Hinweise zur Planung per Post, per Mail oder während der Veranstaltung eingebracht. Es wurden vor allem die Themen

- Wegfall der Parkstände
- Auswirkung der Planung auf den Gewerbestandort
- Wegfall des zweiten Rechtsabbiegers an der Kreuzung Prager Ring/ Grüner Weg und
- Radverkehrsanlagen

adressiert.

Alle Fragen und Anmerkungen, die während des Beteiligungsprozesses eingebracht wurden, sind in einem Bericht (vgl. Anlage 7) zusammengefasst.

Während und im Nachgang zum Beteiligungszeitraum und zur Veranstaltung, haben sich Gewerbetreibende des Grünen Wegs in unterschiedlichen Zusammensetzungen und Formaten mit ihren Anliegen an Verwaltung und Politik gewandt. Dem wurde verwaltungsseitig durch eine Verlängerung des Beteiligungszeitraums begegnet, sodass die Eingaben und Ergebnisse daraus in der Abwägung berücksichtigt werden konnten.

### **Vor-Ort Austausch mit den Gewerbetreibenden**

Am 19.10.2023 fand ein Treffen von Vertreter\*innen von sieben Gewerbebetrieben, einem Vertreter der IHK, einem Vertreter der HWK und zwei Vertretern der Stadtverwaltung vor Ort am Grünen Weg statt. Die maßgeblichen Themen der Gewerbetreibenden waren dabei:

- Entfall der Parkstände
- mangelhafte Erreichbarkeit des Gewerbegebietes durch die vorliegende Planung
- Liefern und Laden auf schmalere Fahrbahn
- Gefahrenpotential durch viele und schnelle Radfahrende in einem Gewerbegebiet mit ausgeprägtem Schwerverkehr
- Überdimensionierte beidseitige Gehwege bei geringen Fußverkehrsmengen

Insbesondere auf den Aspekt „Schwierigkeiten bei der Erreichbarkeit der Grundstücke durch Anlieferungen wegen schmalere Fahrbahn“ verweisen die Antragsteller\*innen auch in ihrem Antrag an das Bürgerforum (vgl. Anlage 8).

Als Vorschläge formulierten die Gewerbetreibenden die Planung kombinierter Geh-/Radwege in beiden Richtungen sowie die Planung des Radweges vom Nordbahnhof zum Schwarzen Weg als Alternative für die Anbindung des Bahntrassenradweges bei gleichzeitig überwiegendem Erhalt der Parkstände.

### **Bürgerforum**

Am 05.10.2023 wurde von einigen Gewerbetreibenden des Grünen Wegs ein Bürgerantrag gestellt, der am 21.11.23 im Bürgerforum beraten wurde. Die wichtigsten Punkte aus diesem Antrag decken sich mit den Themen, die im Zuge der Bürger\*innenbeteiligung und auch beim Austausch mit den Gewerbetreibenden benannt wurden. Die maßgeblichen Themen Radverkehr und ruhender Verkehr wurden intensiv von den Beteiligten diskutiert. Das Bürgerforum hat die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen und empfohlen, die Inhalte der Debatte in den Planungsprozess mit einzubeziehen und diesen für weitere Beratungen in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss verfügbar zu machen. Der Antrag im Bürgerforum gilt damit als behandelt (vgl. Anlage 8; (<https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=122566>))

### **Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Regionalentwicklung**

Auf Antrag der FDP- Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 25.10.2023 wurde der Grüne Weg ebenfalls im Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Regionalentwicklung (AAWR) am 06.02.2024 behandelt (vgl. Anlage 8). In der Sitzung waren mehrere Vertreter der Gewerbetreibenden, die IHK wie auch die HWK vertreten. Die inhaltliche Diskussion benannte als Kernthemen

- ruhenden Verkehr
- negative Auswirkungen der Einbahnstraße zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg auf die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe
- Radverkehr und
- die Auswirkungen der Planungen auf die Zukunftsfähigkeit der Gewerbebetriebe am Grünen Weg.

**Der Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Regionalentwicklung hat die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen und darum gebeten, zu gegebener Zeit weiter informiert zu werden.**

Ebenfalls auf Antrag der FDP-Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 20.02.2024 wurde der Tagesordnungspunkt *Grüner Weg, hier: Sachstand und weitere Anpassung* im Mobilitätsausschuss am 11.04.2024 beraten und den anwesenden Gewerbetreibenden Gelegenheit zum Vortrag gegeben. (vgl. Anlage 8).

Der Mobilitätsausschuss hat die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

### **Prüfungen aus dem Beteiligungsprozess**

Alle Anmerkungen und Hinweise aus dem Beteiligungsprozess zur Planung des Grünen Weges wurden in die Abwägung mit einbezogen. Alle Eingaben sind im Beteiligungsbericht zusammengefasst. Insbesondere durch die Gewerbetreibenden eingebrachten, Themen werden nachfolgend gesondert ausgeführt:

- a. Wegfall der Parkstände
- b. Auswirkung auf den Gewerbestandort
- c. Wegfall des zweiten Rechtsabbiegers an der Kreuzung Prager Ring/Grüner Weg
- d. Radverkehrsanlagen
- e. parallele Planung zum Radweg zwischen Schwarzem Weg und Nordbahnhof als Fortführung des Qualitätsradwegs Aachen-Jülich Richtung Innenstadt
- f. Schwierigkeiten bei der Erreichbarkeit der Grundstücke durch Anlieferungen wegen schmalerer Fahrbahn
- g. Negative Auswirkungen einer Einbahnstraße zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg auf die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe
- h. Liefern und Laden auf schmalerer Fahrbahn
- i. Gefahrenpotential durch schnelle Radfahrende im Gewerbegebiet mit Schwerverkehr
- j. Überdimensionierte beidseitige Gehwege bei geringen Fußverkehrsmengen

#### **a. Wegfall der Parkstände im öffentlichen Raum**

In allen Beteiligungsprozessen wurde insbesondere durch die Gewerbetreibenden am Grünen Weg der Wegfall der Parkstände thematisiert. Aus diesem Grund hat die Verwaltung am 12. und 14. Dezember 2023 zwischen 6 – 7 Uhr, 12 – 13 Uhr, 15 – 16 Uhr und 19 – 20 Uhr eine Parkraumerhebung durchgeführt, um weitere Erkenntnisse zur Auslastung des Parkraums zu gewinnen.

Die Auswertung zeigt, dass die Auslastung der etwa 110 Parkstände bezogen auf beide Tage bei etwa 85 % gelegen hat. Damit herrscht am Grünen Weg auch verglichen mit anderen Bereichen der Stadt hoher Parkdruck.

Die Erhebung zeigt auch, dass 52 Prozent der Parkmöglichkeiten am 12. Dezember und 51 Prozent am 14. Dezember 2023 durch Dauerparker belegt waren. Als Dauerparker werden die Nutzenden bezeichnet, die an einem Tag zu allen Erhebungszeiten den gleichen Parkstand belegt haben. Daraus

folgt auch, dass weniger als die Hälfte der vorhandenen Parkstände von täglich mindestens einmal wechselnden Pkw (wie z.B. Mitarbeitenden oder Kunden der Gewerbebetriebe) genutzt wurden.

Die Verwaltung hat im Nachgang zur Parkraumerhebung ein Screening der umliegenden Flächen durchgeführt und alternative Parkmöglichkeiten zur Kompensation der wegfallenden Parkstände am Grünen Weg identifiziert. Neben den Flächen in städtischem Besitz wurden dazu auch Flächen in privatem Eigentum vorgeprüft und nach erster planungsrechtlicher Prüfung als realisierbare Alternativflächen dargestellt. Nicht geprüft wurden bisher Fragen zur Finanzierung und zu Betreibermodellen. Klar erscheint aber, dass auf solchen Flächen kein kostenloser Parkraum angeboten werden wird. Die Überlegungen dazu können – eine Zustimmung aus der Beratung vorausgesetzt - weiter intensiviert werden.

Derzeit befindet sich der Bebauungsplan Jülicher Straße / Bahntrasse Nord in der politischen Programmberatung. Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung einer grünen Mobilitätstrasse im Bereich der ehemaligen Bahntrasse zwischen dem Nordbahnhof und dem Grünen Weg. Auch in diesem Prozess sollen das Parken wie auch der Bahntrassenradweg weiter betrachtet werden.

Unabhängig von der Inwertsetzung zusätzlicher Flächen besteht auch die Möglichkeit, dass durch eine bessere Kooperation der anliegenden Gewerbebetriebe und Flächeneigentümer eine bessere und gemeinsame Ausnutzung der bestehenden Stellplätze auf privatem Grund ein zusätzliches Angebot geschaffen werden kann. Aus dem angedeuteten Flächenscreening ist bekannt, dass vor Ort ca. 700 Stellplätze zur Verfügung stehen.

#### b. Auswirkung auf den Gewerbestandort

Die Umgestaltung des Grünen Weges und der damit einhergehende Wegfall der Parkstände hat bei den Beteiligten die Sorge hervorgerufen, dass die Planung negative Auswirkungen auf die Gewerbebetriebe am Grünen Weg haben könnte. Vorhersagen der wirtschaftlichen Folgen des Umbaus für die ansässigen Unternehmen sind durch die Verwaltung jedoch nicht seriös möglich. Durch die Umgestaltung bleiben die Unternehmen für alle Nutzengruppen (z.B. Kunden, Mitarbeitende, Lieferservice etc.) erreichbar. Durch die Umgestaltung verbessert sich das aktuell schlechte Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes. Ebenso erhöht sich nach fachlicher Einschätzung die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch die Verbesserung der Haltestellensituationen, perspektivisch die Anbindung durch die Regio-Tram und den attraktiven Ausbau für den Radverkehr werden entscheidende Rahmenbedingungen für die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund verbessert, ohne die Erreichbarkeit für den MIV, für den keine Fahrtbeziehungen entzogen werden - zu verschlechtern.

Auch wenn die Sorge formuliert wurde, dass durch den Wegfall öffentlicher Parkplätze ein Wegzug von Unternehmen zu erwarten sei, zeigen Beispiele aus dem regionalen Umfeld, dass dies nicht zwingend der Fall ist.

Im Dialog mit den Gewerbetreibenden wurde zudem an die Verwaltung herangetragen, dass im Falle einer Entscheidung für die Variante Einbahnstraße im Abschnitt C, ebenfalls einige Unternehmen einen Umzug im Betracht ziehen würden.



#### c. Wegfall des zweiten Rechtsabbiegers an der Kreuzung Prager Ring/ Grüner Weg

Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltung am 04.09.2023 wurden mehrfach Bedenken bzgl. des Wegfalls der zweiten Rechtsabbiegespur vom Grünen Weg in den Prager Ring geäußert. Die Fahrtbeziehung wurde daraufhin ebenfalls bei Verkehrsbeobachtungen im Oktober 2023 erneut geprüft. Zu den Beobachtungszeiten konnte kein hoher Verkehrsdruck für Rechtsabbiegende aus dem Grünen Weg am Knotenpunkt Prager Ring festgestellt werden. Zur weiteren Überprüfung wurde regelmäßig zu den in der Morgenspitze benannten Zeiten das Mobilitätsdashbord der Stadt Aachen, auf dem der Verkehrslagebericht NRW dargestellt ist, überprüft. Auch hier fanden sich keine Indizien für signifikante Rückstauereignisse in dieser Fahrbeziehung. Diese sind aufgrund der Belastungszahlen ebenfalls nicht zu erwarten.

#### d. Radverkehrsanlagen

Im Rahmen der Beteiligung wurde die Notwendigkeit separater Radverkehrsanlagen im Grünen Weg einerseits in Frage gestellt, andererseits wurde gerade dieses Ziel von verschiedenen Eingebenden besonders genannt.

Die Radverkehrszahlen bestätigen eindeutig die Nutzung des Grünen Wegs als auch die Entwicklung dieser Verkehrsart, die insbesondere auf die Umsetzung des in Richtung Würselen geführten Bahntrassenradwegs zurückzuführen ist. Besonders bemerkenswert ist die Zunahme auf einen Modal-Split Anteil von über 12%, da es sich hier in großen Teilen um regionale Pendelverkehre handelt, die zum einen von der gut ausgebauten Infrastruktur jenseits des Grünen Wegs profitieren und zum anderen die Verlagerungsmöglichkeiten durch die Nutzung elektrisch unterstützter Fahrräder (Pedelecs) eindrucksvoll bestätigen.

Mit dem Ausbau von Radverkehrsanlagen, die den Qualitätsanforderungen des politisch angenommenen Radentscheids entspricht oder nahekommt, wird diese Entwicklung unterstützt. Entsprechend des Ziel 3 sollen die Radwege baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt werden. Mit dem politisch beauftragten Bordsteinradweg wird dieses Ziel geplant, ohne die Breitenvorgaben aufgrund des engen Straßenraumes einhalten zu können.

Wie bereits mehrfach dargestellt schafft die Planung einer Radverkehrsanlage im Grünen Weg einen Lückenschluss zwischen dem Bahntrassenradweg nach Jülich und der Innenstadt. Der Grüne Weg ist zudem Teil des politisch beschlossenen Radhauptnetzes.

#### e. **Parallele Planung zum Radweg zwischen Schwarzem Weg und Nordbahnhof als Fortführung des Qualitätsradwegs Aachen-Jülich Richtung Innenstadt**

In der Verwaltung gibt es bereits seit längerem Überlegungen für die Anlage eines Geh-/Radweg zwischen Nordbahnhof und Grünen Weg/Prager Ring, der parallel zu der dort vorhandenen Bahntrasse verlaufen soll. Bisher konnten diese Planungen aufgrund von fehlendem Grunderwerb nie richtig Fahrt aufnehmen.

Durch die inzwischen laufende Planung der Regiotram von der Innenstadt kommend über den Nordbahnhof zum Grünen Weg und weiter über Großstück Richtung Krefelder Straße ergibt sich nun die Möglichkeit, auch den Geh-Radweg mit dem dafür notwendigen Grunderwerb in dem Teilstück weiter zu planen und auch zu realisieren. Mit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie zur Regiotram

und den gefassten politischen Beschlüssen werden die Planungen mit zusätzlicher Berücksichtigung des Rad-/Gehwegs fortgeführt. Dem dient auch das Bauleitplanverfahren zur Schaffung einer grünen Mobilitätstrasse im Bereich der ehemaligen Bahntrasse zwischen Nordbahnhof und Grünen Weg. Das weitere Teilstück bis zum Prager Ring muss zusätzlich beplant werden. Wegen der dort vorhandenen Bestandsnutzung durch gewerblichen Schienenverkehr ist dieses Planverfahren zusätzlich komplex und zeitaufwändig.

Wie lange das gesamte Planverfahren für den bahnbegleitenden Rad-/Gehweg andauert und ob und wann eine Realisierung möglich ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht formuliert werden. Unabhängig davon dienen die Radverkehrsanlagen im Grünen Weg auch der radverkehrlichen Erschließung des Grünen Wegs sowie der umliegenden Straßen.

f. Schwierigkeiten bei der Erreichbarkeit der Grundstücke durch Anlieferungen wegen schmalerer Fahrbahn

Es besteht die Sorge, dass es für Großfahrzeuge bei der Einfahrt auf anliegende Grundstücke aufgrund der verringerten Fahrbahnbreite zu Schwierigkeiten kommen kann. Die Fahrbahnbreite liegt im Bestand zwischen etwa 6,50 m und 7,00 m und wird daher in Teilbereichen um maximal 0,50 m reduziert. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die Zufahrten sowie die entsprechenden Breiten im Detail geprüft. Dies erfolgt mittels Schleppkurvenprüfungen, die mit entsprechend großen Bemessungsfahrzeugen durchgeführt werden. Als Ergebnis werden die Zufahrtsbreiten und die notwendigen Rampensteine im Detail eingeplant. Außerdem verbessern sich durch den Wegfall der Parkstände die Sichtverhältnisse zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Die Erreichbarkeit der Grundstücke wird sich daher gegenüber dem Bestand nicht substantiell verändern.

**g. Negative Auswirkungen einer Einbahnstraße zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg auf die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe**

Zwischen Oktober 2023 und April 2024 fand im Grünen Weg eine Baumaßnahme der Regionetz statt. Im Zuge dieser wurde teilweise eine Einbahnstraßenregelung auf dem Grünen Weg zwischen dem Abzweig Lukasstraße und dem Prager Ring notwendig, die den stadtauswärtigen Verkehr weiterhin ermöglichte. Der stadteinwärtige Busverkehr wurde über den Prager Ring und Gut-Dämme-Straße und dann durch die Lukasstraße umgeleitet. Dazu wurde das Fahrbahnrandparken in der Lukasstraße aufgehoben. Der MIV wurde über den Prager Ring, die Krefelder Straße sowie Am Gut Wolf umgeleitet. Die Einbahnstraßenregelung durch die Regionetzmaßnahme ähnelt der Variante der Vorplanung mit einer Einbahnstraße im Bereich zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg. Daher wurde eine Verkehrsbeobachtung durchgeführt, um die Auswirkungen auf den Grünen Weg sowie der Lukasstraße zu beobachten. Die Beobachtung fand am 17. Oktober 2023 zwischen 16 und 17 Uhr sowie am 18. Oktober 2023 zwischen 10:30 und 11:30 und 16 und 17 Uhr statt. Die Beobachtungszeiten wurden aus den Spitzenstunden der aktuellen Verkehrszählungen abgeleitet. Insgesamt wurde festgestellt, dass das Verbot des Fahrbahnrandparken überwiegend eingehalten wurde. Es wurden keine Schwierigkeiten im Verkehrsablauf beobachtet und kein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Lukasstraße festgestellt.

Diese Erfahrungen würden einer Einbahnstraßenregelung nicht entgegenstehen.

#### **h. Lieferrn und Laden auf schmaler Fahrbahn**

Im Beteiligungsprozess wurde das Thema Lieferrn und Laden auf der Fahrbahn benannt. Es besteht die Sorge, dass aufgrund der schmaleren Fahrbahn, im Vergleich zum Bestand, Be- und Entladeprozesse von LKW auf der Fahrbahn schwieriger werden und es dadurch zu längeren Rückstaussituationen kommen könnte. Darüber hinaus wurde auch befürchtet, dass die Lieferanten zukünftig aufgeschultert auf dem Radweg und der Fahrbahn halten könnten. Dadurch würden Radfahrende zum Verlassen des Radweges gezwungen und gefährdet. Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr hat nahezu durchgängig eine Breite von 6,50 m. Dadurch hat der Kfz-Verkehr genügend Platz, um bei freier Fahrbahn wie heute an einem auf der Fahrbahn stehenden LKW vorbei zu fahren. Das Be- und Entladen durch LKW auf der Fahrbahn sollte jedoch nur in Ausnahmefällen passieren. Grundsätzlich müssen auf den Grundstücken der jeweiligen Unternehmen Flächen dafür vorgehalten werden. Die Nutzung des öffentlichen Raumes darf nur im Einzelfall stattfinden. Das aufgeschulterte Halten zum Be- und Entladen auf dem geplanten Radweg ist nicht erlaubt und hat aufgrund der unterschiedlichen Höhenniveaus von Fahrbahn und Radweg im Be- und Entladeprozess so viele Nachteile, dass die Verwaltung nicht davon ausgeht, dass dies häufiger praktiziert wird. Dies wäre zudem ordnungsrechtlich zu ahnden.

#### **i. Gefahrenpotential durch schnelle Radfahrende im Gewerbegebiet mit Schwerverkehr**

Weiter wurde angemerkt, dass es aufgrund der Topographie im Grünen Weg zu hohen Geschwindigkeiten stadtauswärts durch den Radverkehr kommen wird. Durch den Radweg auf Gehwegniveau wird der Radverkehr jedoch vom Kfz-Verkehr separiert geführt. Außerdem entstehen durch den Umbau bessere Sichertverhältnisse bei der Zu – und Abfahrt auf / von den Grundstücken durch den Kfz-Verkehr. Aufgrund der wegfallenden Parkstände ist eine ständige Sichtbarkeit zwischen Kfz-Lenkenden und Radfahrenden gegeben.

Die Geschwindigkeit der Radfahrenden bergab wird dann gefährlich, wenn es Ein- und Ausfahrten von Grundstücken gibt. Durch die Führung des Radverkehrs auf Gehwegniveau und die Ein- und Ausfahrten über Schwellensteine, die den Kfz-Verkehr zur nachhaltigen Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten veranlassen, sowie durch den Wegfall der Parkstände ergeben sich bessere Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz- und dem Radverkehr. Dadurch wird die Aufmerksamkeit erhöht und der Kfz-Verkehr kann den Rad- und Fußverkehr früher wahrnehmen.

#### **j. Überdimensionierte beidseitige Gehwege bei geringen Fußverkehrsmengen**

Es wurde formuliert, dass es im Grünen Weg wenig Fußverkehr gibt und somit nicht notwendig ist, den Fuß- und Radverkehr zu trennen sowie dem Fußverkehr den geplanten Platz einzuräumen. Fußwege sind im Grünen Weg zur Erschließung der Grundstücke zwingend erforderlich. Die Richtlinien geben für Fußwege zur Begegnung von sich begegnenden zu Fuß Gehenden 1,80 m zuzüglich Sicherheitsräume als Maß vor (RASt 06, Kapitel 6.1.6). Die Notwendigkeit, dass sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können besteht immer und unabhängig von der Menge der zu Fuß Gehenden.

Darüber hinaus haben die derzeitigen Gehwege keine barrierefreien Elemente, die den Grünen Weg auch für alle zu Fuß Gehenden nutzbar machen. Im März 2009 wurde durch den Mobilitätsausschuss beschlossen, dass bei zukünftigen Baumaßnahmen im Aachener Straßenraum die in der Vorlage „Barrierefreies Bauen, Sachstandsbericht - taktile Leiteinrichtungen“ (Nr. FB 61/0052/WP16) vorgestellten taktilen Einrichtungen soweit möglich zu realisieren sind. Demnach müssen Gehwege eine Mindestbreite von 1,80 m, besser 2,00 m, für den Begegnungsverkehr und einen Leitstreifen (bestehend aus einer 0,30 m breiten Rippenplatte) aufweisen.

Zudem werden aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten des Fuß- und Radverkehrs getrennte Verkehrsanlagen favorisiert. Somit können Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr sowie die Sicherheit für den Radverkehr bei ausreichend breiten Gehwegen und Radverkehrsanlagen am besten sichergestellt werden.

Die Auswertung von Mobilitätsdaten der Aachen-Moove App (vgl. Anlage 11) zeigt für die Abschnitte A und B des Grünen Weges von der Lombardenstraße bis zur Einmündung Am Gut Wolf eine höhere Nutzungsdichte von zu Fuß Gehenden als in den Abschnitten C und D von Am Gut Wolf bis Prager Ring. Die Fahrgastzahlen des ÖPNVs untermauern dies. Mehr Fahrgäste im ÖPNV bedingen im Zu- und Ablauf zur/von der Haltestelle dann auch mehr zu Fuß Gehende für diese Bereiche. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsdichte entlang des Grünen Weges ist es im Bereich A und B so mit notwendig eine getrennte Geh- und Radwege auch mit einer angemessenen Gehwegbreite zu schaffen, um die Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu gewährleisten. In den Abschnitten C und D von Am Gut Wolf bis Prager Ring ist die Nutzungsdichte durch den Fußverkehr deutlich geringer, weshalb es in diesen Bereich vertretbar ist einen, gemeinsamen Geh-/Radweg einzuplanen.

### **Alternative Überlegungen im Querschnitt (vgl. Anlage 9)**

Die Planung des Grünen Wegs sieht den Entfall der Parkstände zugunsten richtlinienkonformer Fuß- und Radverkehrsanlagen vor. Aufgrund der vielfältigen Hinweise aus dem Beteiligungsprozesses wurde im Querschnitt geprüft, ob der Erhalt von Parkständen bei gleichzeitiger Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsanlagen möglich ist.

Aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreite in den Abschnitten A und B zwischen Gut Lehmküchen und Am Gut Wolf von etwa 15,00 m müsste ein angepasster Querschnitt entstehen. Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr müsste dabei weiterhin 6,50 m betragen, um die Liefer- und Ladeverkehre eines Gewerbegebietes sowie den Busverkehr abwickeln zu können. Beim Erhalt der Parkstände mit 2,20 m Breite in stadtauswärtiger Richtung und dem dann notwendigen Sicherheitsbereich von 0,75 m zur Fuß- und Radverkehrsanlage stadtauswärts könnte in Fahrtrichtung Prager Ring, ein kombinierter Geh-/ Radweg mit 2,75 m Breite entstehen. Bergauf, in Fahrtrichtung Passstraße, würde ein 2,50 m breiter gemeinsamer Geh-/Radweg entstehen, der zur Fahrbahn mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen abgetrennt ist.

Diese Maße entsprechenden den gültigen Richtlinien, verbessern die Verkehrsanlagen für Fuß- und Radverkehr jedoch nicht. Laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06, Kap 6.1.6.4) sind kombinierte Geh-/Radwege in Bereichen im Gefällen von mehr als 3 % und im Zuge von Radhauptverbindungen keine geeignete Führungsform. Der Planungsansatz wäre ohnehin nur in

einem kurzen Teilabschnitt umsetzbar, der die dafür notwendige Breite aufweist. Auf diese Weise könnten im Bereich der Hausnummern 32 etwa 6 Parkstände erhalten werden.

## **Abwägung/Fazit**

Nach Abwägung der genannten Belange und unter Berücksichtigung der genannten und vorgegebenen Zielperspektiven empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung von:

- In Abschnitt A gemäß Variante 2 unter Wegfall des Baumes
- In Abschnitt B gemäß der gezeigten Planung
- In Abschnitt C gemäß Variante 2 zur Beibehaltung des Beidrichtungsverkehrs
- In Abschnitt D gemäß Variante 3 mit Verbreiterung beider Seitenräume

Auch nach intensiver Prüfung der vielfältigen Eingaben aus den unterschiedlichen Beteiligungen hat sich die Verwaltung für den Beschlussvorschlag an dem eindeutigen politischen Auftrag zur Planung eines Radwegs im Seitenraum orientiert. Daraus ergibt sich eine Planung, die die Belange des Fuß- und Radverkehrs insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgreift. Die Nutzungsfähigkeit für den fließenden Kfz-Verkehr soll weiterhin gewährleistet werden. Die Variante welche die Einbahnstraße im Abschnitt Lukasstraße bis Abzweig Grüner Weg vorsieht wird daher nicht empfohlen. Die Erreichbarkeit aller Grundstücke bleibt für alle Verkehrsträger und auch für den Lieferverkehr gewährleistet.

Die einzelnen Abwägungen werden nachfolgend dargestellt:

### Entfall des Baumes in Abschnitt A

Die vorliegende Planung soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer im Grünen Weg erhöhen. Bei Entfall des Baumes (Variante 2), kann an dieser Stelle eine durchgehend 6,00-6,50 m breite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr angeboten werden, die genügend Platz bietet, um alle Kfz-Begegnungsverkehre (unter beengten Verhältnissen) ohne Nutzung der Schutzstreifen zu ermöglichen. Gleichzeitig kann in beiden Richtungen die Radverkehrsanlage früherer auf Gehwegniveau beginnen bzw. später enden. Der für Radfahrende in stadtauswärtiger Richtung zu fahrende Versatz wird durch den Wegfall des Baumes von etwa 4,70 m auf etwa 2,90 m reduziert; gleichzeitig bleibt bei der Variante 2 deutlich mehr eigene Kfz-Fahrbahn erhalten als in Variante 1. Dies ist insbesondere auch im Hinblick auf die aufgrund des Gefälles zunehmende Geschwindigkeit des stadtauswärtigen Radverkehrs an dieser Stelle erforderlich.

Beim Erhalt des Baumes (Variante 1) kommt es an dieser Stelle zu einer deutlichen Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts bei nur noch 4,90 m Restfahrbahnbreite zwischen den jeweils 1,50 m breiten Schutzstreifen. Durch die starke Verschwenkung um das Baumfeld werden der Kfz-Verkehr und der Radverkehr in diesem Bereich unweigerlich beim dem Versuch, intuitiv eine möglichst geradlinige Linie zu fahren, zusammengeführt und gefährliche Situationen sind vorprogrammiert. Im Hinblick auf die Bedeutung des Grünen Wegs als Gewerbegebiet sowie als Strecke für den ÖPNV sind auch Begegnungen zweier Großfahrzeuge an dieser Stelle möglich, die zwingend zum ständigen Überfahren der Schutzstreifen führen werden. Darüber hinaus wird es aber wahrscheinlich auch zu häufigen gleichzeitigen Begegnungen von zwei Kfz und einem Radfahrenden in diesem Bereich

kommen, die dann mit unrechtmäßigen Überholungen des Radfahrenden durch Kfz mit zu geringerem Überholabstand und der daraus resultierenden Gefährdung der Radfahren kommen.

Aus diesen Gründen ist die Variante 2 aus mobilitätsfachlicher Sicht eindeutig zu bevorzugen.

Auch wenn der Baum in einem erhaltenswertem Zustand ist, kann die Verwaltung hier aus den angeführten Gründen der Verkehrssicherheit daher nur das Einrichten eines durchgängigen Radweges bereits in Abschnitt A und somit die Variante 2 empfehlen.

#### Parkraumentfall

Der Grüne Weg hat mit etwa 15,00 m im südlichen Bereich keine ausreichende Breite, um gleichzeitig richtlinienkonform separate Radverkehrsanlagen und Parkstände anzubieten. Selbst richtlinienkonforme gemeinsame Geh-/Radweg und Parkstände sind nur in einem kurzen Bereich (Schaffung von etwa 6 Parkständen) möglich, durch die aber im abschüssigen Bereich mit höherer Nutzungsdichte durch zu Fuß Gehende keine sichere Führung für den Fuß- und Radverkehr angeboten werden könnte.

Es besteht jedoch unter Umständen die Möglichkeit alternative Parkraumangebote zu schaffen. Dazu ist allerdings ein politischer Auftrag zur Untersuchung der Machbarkeit solcher alternativer Angebote notwendig.

Daher und in Anbetracht des für die Verwaltung bindenden politischen Beschlusses zur Schaffung sicherer, separater Radverkehrsanlagen werden im Beschlussvorschlag keine Parkstände im Bereich Gut Lehmkülchen bis Lukasstraße angeboten.

#### Einbahnstraße zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg

Durch die Analyse des Fußverkehrs wurde ersichtlich, dass die Anzahl der zu Fuß Gehenden ab der Einmündung Am Gut Wolf in Richtung Norden im Vergleich zu den südlicheren Bereichen deutlich abnimmt.

Daher schlägt die Verwaltung vor, im Bereich zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg, einen gemeinsamen Geh-/Radweg anzulegen, da das Konfliktpotential zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden – auch aufgrund des deutlich verringerten Gefälles gegenüber den südlicheren Teilbereichen und der damit einhergehenden geringeren Fahrgeschwindigkeit der Radfahrenden – so eingeschätzt wird, dass eine gemeinsame Fläche für diesen Bereich möglich ist.

Eine Planung mit einer Einbahnstraße würde Umwege bei der Anfahrt der Grundstücke, Kfz-Mehrbelastungen in der Lukasstraße und zusätzlichen Aufwands durch die Verlegung der Bushaltestellen mit sich bringen.

#### Einmündungsbereich zum Prager Ring

Im Einmündungsbereich Grüner Weg/Prager Ring wird die Variante 3 empfohlen.

Sie enthält im Bereich der grünen Mittelinsel einen gemeinsamen Geh-/Radweg mit etwas größerer Breite als im Bestand und stellt somit eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr dar. Dabei verbleibt eine ausreichende Fahrbahnbreite von durchgehend 3,25 m für den Kfz-Verkehr.

Zwischen der grünen Mittelinsel und dem Prager Ring soll die aufgrund der Reduzierung auf eine Rechtsabbiegespur frei werdende Fläche auf beide Seiten aufgeteilt werden, um den Haltestellen und

den gemeinsamen Geh-/Radwegen jeweils möglichst viel Fläche einzuräumen. Dies stellt eine gerechtere Verteilung dar, als nur den südöstlichen Seitenraum zu verbreitern.

Die Verwaltung empfiehlt, den Planungsbeschluss für den Abschnitt A mit der Variante 2, im Abschnitt B mit der vorgestellten Planung, im Abschnitt C mit der Variante 2 und für den Abschnitt D mit der Variante 3 zu fassen.

### **Kosten und Finanzierung**

Die Kostenschätzung für den Umbau des Grünen Wegs beträgt zum jetzigen Zeitpunkt der Planung etwa 9 Millionen €. Da die Kostenschätzung zum jetzigen Zeitpunkt auf Grundlage der umzubauenden Fläche erfolgt ist, ergeben sich zwischen den Varianten keine nennenswerten Unterschiede, weil sich die zu bauende Fläche nur geringfügig verändert.

Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist.

In 2023 wurde ein Förderantrag für den barrierefreien Ausbau von den Bushaltestellen für alle sechs Haltekanten im Grünen Weg nach § 13 ÖPNVG NRW gestellt. Die Förderquote beträgt 90%. Die Kosten wurden auf ca. 190.000 € geschätzt.

### **Weiteres Vorgehen**

Auf Grundlage des Planungsbeschlusses wird die Entwurfs- und Ausführungsplanung erstellt und im Anschluss der Ausführungsbeschluss gefasst. Mit dem Fördergeber muss auf Grundlage der angepassten Planungen ein Änderungsantrag zur Förderung gestellt werden. Nach der Ausschreibung kann der Bau voraussichtlich nach der Fertigstellung der Haartalbachbrücke frühestens ab dem Jahr 2026 beginnen. Es ist mit einer ungefähren Bauzeit von 2,5 Jahren zu rechnen.

### **Anlage/n:**

- Anlage 1 – Bestand
- Anlage 2 – Verortung der Straßenabschnitte A, B, C und D
- Anlage 3 – Planung Abschnitt A (zwei Varianten)
- Anlage 4 – Planung Abschnitt B (eine Variante)
- Anlage 5 – Planung Abschnitt C (zwei Varianten)
- Anlage 6 – Planung Abschnitt D (drei Varianten)
- Anlage 7 – Grüner Weg Bericht Bürger\*innenbeteiligung
- Anlage 8 – Anträge
- Anlage 9 – Alternativer Querschnitt
- Anlage 10 – Verkehrszählung
- Anlage 11 – Mobilitätsdaten Grüner Weg