

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Planungsbeschluss: Verkehrliche und gestalterische Optimierung der Aachener Straße in Braunsfeld****Beschlussorgan**

Verkehrsausschuss

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	23.08.2022
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	29.08.2022
Verkehrsausschuss	27.09.2022

**Beschluss:**

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf der Aachener Straße zwischen Melatengürtel/Stadtwaldgürtel und Eupener Straße Radfahrstreifen zu planen und die Aufenthaltssituation zu verbessern. Hierbei sind die Leistungsfähigkeit des MIV-Grundnetzes für den motorisierten Individualverkehr sowie der Erhalt der bestehenden Bäume sicherzustellen. Die Planung berücksichtigt und korrespondiert mit den Ausbauplanungen der Haltestellen im Rahmen der Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse. Die Umsetzung kann erst nach deren Fertigstellung und Wegfall der heutigen Busspuren erfolgen.

## Haushaltsmäßige Auswirkungen

**Nein**

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

### Begründung:

#### 1. Ausgangssituation

Am 18.12.2018 hat der Rat der Stadt Köln den Beschluss für die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse zwischen Bensberg und Weiden gefasst (Vorlagen-Nr. [AN/1815/2018](#)). Vorrangiges Ziel ist es, mit einer Verlängerung der Stadtbahnhaltestellen Langzüge auf der Stadtbahnlinie 1 einzusetzen, um so die Beförderungskapazität zu erhöhen.

Bei der Überplanung des Westastes zwischen den Haltestellen Weiden West und Universitätsstraße wurde für den zentralen Geschäftsbereich von Braunsfeld Handlungsbedarf im Bereich der Führung für Radfahrende und zu Fuß Gehende festgestellt.

Der etwa 1,3 km lange Abschnitt zwischen Melaten-/Stadtwaldgürtel und Eupener Straße weist im Bestand zu schmale Geh- und Radwege auf. Zusätzlicher Optimierungsbedarf ergibt sich aus der Vielzahl von Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben und den daraus resultierenden verkehrlichen Wechselwirkungen, die im Bestand immer wieder zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, aber auch mit dem ruhenden Kfz-Verkehr führen.

Die Verwaltung hat auf dieser Grundlage ein Szenario zur Neuordnung des Querschnittes entwickelt, das zum Ziel hat, die verkehrliche und gestalterische Situation auf der Aachener Straße in Braunsfeld zu optimieren. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt gleichzeitig mit dem Ausbau der Stadtbahnlinie 1 und der entsprechenden Kapazitätsausweitung für ÖPNV Nutzer\*innen, d. h. nach Wegfall der derzeit bestehenden Busspuren. Dadurch wird der Straßenraum insgesamt entlastet.

#### 2. Ist-Situation und Bestandsanalyse

##### 2.1 Beschreibung der Verkehrsanlagen

Die Aachener Straße ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt und damit Bestandteil des MIV-Grundnetzes für den motorisierten Individualverkehr. Der am stärksten belastete Streckenabschnitt im Bereich zwischen Gürtel und Eupener Straße wird täglich von ca. 16.000 Kfz je Fahrtrichtung genutzt.

Die Aachener Straße besteht in diesem Bereich aus zwei durchgehenden Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, die durch die in Mittellage geführte Stadtbahn baulich voneinander getrennt werden. Zusätzlich dazu ist rechts neben den beiden Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr in weiten Teilen ein weiterer Fahrstreifen angeordnet, welcher stadteinwärts zwischen 7-9 Uhr sowie stadtauswärts zwischen 15-19 Uhr als Busspur genutzt wird. Außerhalb dieser Zeiten kann die Spur abschnittsweise zum Laden und Liefern und/oder zum Parken genutzt werden.

Der Straßenzug wird beidseitig von etwa 150 Bäumen gesäumt. Zwischen den Baumbeeten selbst sind hauptsächlich Parkstände für den ruhenden Kfz-Verkehr angeordnet. Diese werden vereinzelt von Flächen für Außengastronomie, Fahrradabstellanlagen und Flächen zum Laden und Liefern unterbrochen. Daran anschließend verlaufen beidseitig 1,60 m breite Radwege sowie Gehwege mit einer Breite von etwa 3,20 m. Die Gehwegbreite variiert je nach umgebender Nutzung und ist oft nicht in der vorhandenen Breite nutzbar. Privates Mobiliar, wie z. B. Werbeaufsteller, Warenpräsentationen

und Außengastronomie schränken die lichte Breite des Gehweges abschnittsweise auf bis zu 1,20 m ein.

## 2.2 Analyse und Bewertung

Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) setzt eine Regelbreite für Gehwege von 2,50 m und für Radwege von 2,00 m fest. Beide Werte werden im Bestand in weiten Teilen deutlich unterschritten. Der Sicherheitstrennstreifen, der zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und dem fließenden Radverkehr eine wichtige Sicherheitszone markiert, ist in Teilen gar nicht vorhanden oder unterschreitet mit einer Breite von 0,50 m die Regelbreite von 0,75 m deutlich. Dadurch erhöht sich die Gefahr sogenannter „dooring-Unfälle“. Die Richtlinie definiert außerdem für Geschäftsstraßen Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf als Verweilflächen vor Schaufenstern sowie im Bereich von Auslagen und Vitrinen. Diese können aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht angeboten werden. Wild abgestellte Fahrräder sowie vorwiegend privates Mobiliar schränken die nutzbare Gehwegbreite zusätzlich ein und machen eine barrierefreie Nutzung unmöglich. Selbst eine in kurzen Teilbereichen ausreichend vorhandene Breite, reicht nicht aus, die dargestellten Mängel in den Nebenanlagen im Planungsraum vollständig zu beheben.

Durch die von der Fahrbahn abgerückten baulichen Radwege entsteht Konfliktpotential zwischen dem geradeausfahrenden Radverkehr und abbiegenden Kfz. Der Baumbestand und der ruhende Verkehr schränken die Sicht auf den bevorrechtigten Radverkehr zusätzlich ein. Eine Auswertung der Unfalldaten bestätigt dies. An dem Knotenpunkt Aachener Straße/Melatengürtel existiert ein freilaufender Rechtsabbieger. In der Vergangenheit gab es bezogen auf einen 3-Jahreszeitraum (2016-2019) an diesem Knotenpunkt 7 Unfälle mit Radfahrenden beim Ein- und Abbiegen. Für den gleichen Zeitraum gab es an dem Knotenpunkt Aachener Straße/Maarweg/Kitschburger Straße nur im Zusammenhang mit dem Radverkehr 22 Unfälle. Ebenfalls auffällig ist die Einmündung Eschweiler Straße. Zwischen 2016 und 2019 waren hier 5 Unfälle mit Radfahrenden im Zusammenhang mit Abbiegevorgängen des Kfz-Verkehres zu verzeichnen.

## 3. Vorgaben für die Planung

Um die verkehrliche Situation zu optimieren, aber auch um die Aufenthaltsfunktion zu verbessern, soll die Planung folgende Grundsätze und Zielsetzungen berücksichtigen:

- Mit den Radfahrstreifen werden die Konflikte auf den Nebenanlagen zwischen Rad- und Fußverkehr sowie zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Radverkehr entschärft.
- Auf den breiteren, barrierefrei nutzbaren Fußverkehrsanlagen entsteht mehr Raum für Aufenthalt und Flanieren.
- Mittels ausreichender Fahrstreifen und gegebenenfalls weiterer flankierender Maßnahmen wird die Leistungsfähigkeit des MIV-Grundnetzes in diesem Bereich sichergestellt.
- Zwischen den Baumstandorten werden Parkstände für den ruhenden Kfz-Verkehr sowie Fahrradabstellanlagen und Sitzmöglichkeiten integriert.
- Es werden Flächen zur Anlieferung der anliegenden Geschäfte und Gastronomiebetriebe berücksichtigt.
- Der Baumbestand wird geschützt und erhalten.
- Der freilaufende Rechtsabbieger am Knotenpunkt Melatengürtel/Aachener Straße wird zurückgebaut.
- Die im betroffenen Abschnitt der Aachener Straße vorhandenen Wendefahrbahnen werden auf ihre Notwendigkeit und ihren Beitrag zum Erhalt der Leistungsfähigkeit überprüft und bewertet.

## 4. Planungsprozess und weiteres Vorgehen

Nach der Beschlussfassung durch die politischen Gremien wird seitens der Verwaltung die Vorplanung erstellt. Dabei werden die Chancen und Risiken, die sich aus der Planung für alle Verkehrsarten ergeben, tiefergehend untersucht. Mit der Vorplanung können konkrete Aussagen zu der Anzahl der zukünftigen Pkw-Stellplätze, die Dimensionierung und Anordnung der Ladezonen sowie zur bedarfsgerechten Erhöhung von Fahrradabstellanlagen vorgenommen werden. Anschließend wird die Vorplanung den politischen Gremien zur weiteren Entscheidung vorgelegt. Eine Beteiligung der Anlieger\*innen und der Verbände erfolgt im Anschluss.

Die verkehrliche Optimierung der Aachener Straße in Braunsfeld erfolgt in enger Abstimmung mit

dem Planungsprozess zur Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse. Die Radverkehrsführung in diesem Bereich hat direkte Auswirkungen auf die Ost-West-Achse. Damit es zu keinen erheblichen Verzögerungen in dem betroffenen Abschnitt kommt, ist eine zügige Erstellung der Vorplanung vorgesehen. Nach dem Planungsbeschluss ist eine konkrete Untersuchung der Radverkehrsführung möglich, mit deren Ergebnissen parallel an der Ost-West-Achse weitergeplant werden kann.

### **5. Kosten und Finanzierung**

Die Erstellung der Vorplanung ermöglicht anschließend eine konkrete Aussage zum Bauumfang und den voraussichtlichen Baukosten. Zum aktuellen Zeitpunkt lässt sich keine belastbare Aussage zu den Kosten abschätzen. Die Vorplanung wird seitens der Verwaltung erstellt und verursacht keine Kosten für externe Planungsleistungen. Die Quantifizierung der verkehrlichen Auswirkungen, die sich aus der verkehrlichen und gestalterischen Optimierung im Planungsraum ergeben, erfolgt im Rahmen der Ost-West-Achse und wird hierüber finanziert.

### **6. Erläuterungen zum Klimaschutz**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme fördert eine verkehrssichere und bedarfsgerechte Infrastruktur und stärkt den Umweltverbund. Sie trägt somit zur Verbesserung des Verkehrssystems bei. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

### **Anlagen**

Anlage 1 - Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2 - Übersichtskarte