

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0895/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 22.05.2013 Verfasser: Dez. III / FB 61/70									
B 264-Lütticher Straße 2. Bauabschnitt von Körnerstraße bis Amsterdamer Ring, Planungsvarianten										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>06.06.2013</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>06.06.2013</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	06.06.2013	B 0	Anhörung/Empfehlung	06.06.2013	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
06.06.2013	B 0	Anhörung/Empfehlung								
06.06.2013	MA	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, bei der weiteren Planung des 2. Bauabschnitts die Variante 5a zu Grunde zu legen. Für die Einmündung Limburger Straße wird die Variante 1 favorisiert.

Der Mobilitätsausschuss beschließt, bei der weiteren Planung des 2. Bauabschnitts die Variante 5a zu Grunde zu legen. Für die Einmündung Limburger Straße wird die Variante 1 favorisiert. Die Verwaltung wird beauftragt den Finanzierungsantrag auf dieser Basis vorzubereiten.

Erläuterungen:

1. Ergebnis der Bürgerinformation am 29.04. 2013

In der Bürgerinformation wurden von der Verwaltung mehrere Querschnittsvarianten vorgestellt, die sich aus der Notwendigkeit ergaben, den bereits 2009 beschlossenen Vorentwurf auf die Rahmenbedingung der Fahrbahnbreite aus dem ersten Bauabschnitt anzupassen. Von den Bürgern wurden vor allem die Ausbaurkosten thematisiert und weitere Querschnittsvarianten in die Diskussion eingebracht. Das Protokoll der Veranstaltung ist als Anlage 1 beigefügt.

Wesentliche Aspekte der Anmerkungen der Bürger waren:

- Kosten insgesamt und Anliegerbeiträge
- Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen
- Erhaltung des Parkraumangebots
- Verzicht auf zusätzliche Bäume
- Beibehaltung der Einmündung Limburger Straße in der aktuellen Form
- Verzicht auf die Insel an der Haltestelle

Im Anschluss an die Bürgerinformationsveranstaltung hat die Verwaltung insgesamt zehn Varianten und Untervarianten zeichnerisch jeweils anhand eines Regelquerschnitts sowie eines Lageplanausschnitts dargestellt (s. Anlagen 2-11) und anhand dieser die Baukosten, den beitragsfähige Aufwand und die darauf entfallenden Anliegerbeiträge geschätzt. Daneben wurde die Parkraum- und Baumbilanz aufgestellt .

2. Beschreibung der Varianten

Die nachfolgenden Betrachtungen beziehen sich auf den Bereich zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring ohne die angrenzenden Knotenpunkte.

Variante 1

Um die vorhandenen Bäume zu erhalten, wird nur auf der Westseite ein 1,25m breiter Schutzstreifen und 0,5m breiter Sicherheitstrennstreifen angelegt. Der Radverkehr auf der Ostseite wird zwischen bzw. hinter den Bäumen geführt. Beidseitig werden Längsparkstreifen angelegt. Im Parkstreifen auf der Westseite werden Baumfelder angelegt. Die Gehwege sind 2,5m breit.

Variante 2

Es werden beidseitig 1,5m breite Schutzstreifen und 0,5m breite Sicherheitstrennstreifen angelegt. Wegen der damit verbundenen Fahrbahnverbreiterung muss die vordere Baumreihe auf der Ostseite entfallen. Neue Bäume werden in den beidseitigen neuen Längsparkstreifen gepflanzt. Die Gehwege sind 2,5m breit.

Variante 2a

Es werden beidseitig 1,5m breite Schutzstreifen und 0,5m breite Sicherheitstrennstreifen angelegt. Wegen der damit verbundenen Fahrbahnverbreiterung muss die vordere Baumreihe auf der Ostseite entfallen. Neue Bäume werden nur in dem östlichen neuen Längsparkstreifen gepflanzt. Die Gehwege sind 2,5m breit.

Variante 2b

Es werden beidseitig 1,5m breite Schutzstreifen und 0,5m breite Sicherheitstrennstreifen angelegt. Wegen der damit verbundenen Fahrbahnverbreiterung muss die vordere Baumreihe auf der Ostseite entfallen. Neue Bäume werden nur in dem westlichen Längsparkstreifen gepflanzt. Die Gehwege sind 2,5m breit.

Variante 3

Es werden beidseitig 1,5m breite Schutzstreifen und auf der Ostseite ein 0,75m breiter Sicherheitstrennstreifen angelegt. Auf der Ostseite werden Senkrechtparkstände eingerichtet, auf der Westseite entfällt der Parkstreifen. Die vorhandenen Bäume können erhalten bleiben. Die Gehwege sind 2,5m breit.

Variante 4

Es wird eine Erneuerung im Bestand durchgeführt. Schutzstreifen werden nicht angelegt. Der Radverkehr muss in der Fahrbahn fahren. Ggf. könnte der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. Die vorhandenen Bäume können erhalten bleiben. Auf der Westseite ist Fahrbahnrandparken möglich. Die Gehwege sind 3,0m breit.

Variante 5

Es werden auf der Ostseite ein 1,5m breiter Schutzstreifen und ein 0,75m breiter Sicherheitstrennstreifen sowie auf der Westseite ein 1,25m breiter Schutzstreifen und ein 0,5m breiter Sicherheitstrennstreifen angelegt. Auf der Ostseite bleiben die Bäume und die Senkrechtparkstände erhalten. Die Restfahrbahnbreite beträgt 4,9m und entspricht nicht dem für den 1. Bauabschnitt geforderten Standard von 5,5m. Neue Bäume werden in dem westlichen Längsparkstreifen gepflanzt. Der Gehweg auf der östlichen Seite ist 2,5m, auf der westlichen Seite 2,00m breit.

Variante 5a

Es werden auf der Ostseite ein 1,5m breiter Schutzstreifen und ein 0,75m breiter Sicherheitstrennstreifen sowie auf der Westseite ein 1,25m breiter Schutzstreifen und ein 0,5m breiter Sicherheitstrennstreifen angelegt. Auf der Ostseite bleiben die Bäume und die Senkrechtparkstände erhalten. Dort wird der Sicherheitstrennstreifen an den Baumfeldern unterbrochen. Im westlichen Längsparkstreifen werden neue Bäume gepflanzt. Die Gehwege sind auf der Ostseite 2,5 m und auf der Westseite 2,0m breit.

Variante 5b

Es werden auf der Ostseite ein 1,5m breiter Schutzstreifen und ein 0,75m breiter Sicherheitstrennstreifen sowie auf der Westseite ein 1,25m breiter Schutzstreifen und ein 0,5m breiter

Sicherheitstrennstreifen angelegt. Auf der Ostseite bleiben die Bäume und die Senkrechtparkstände erhalten. Dort wird der Sicherheitstrennstreifen an den Baumfeldern unterbrochen. Im westlichen Längsparkstreifen werden keine neuen Bäume gepflanzt. Die Gehwege sind auf der Ostseite 2,5 m und auf der Westseite 2,0m breit.

3. Variantenvergleich

Alle Varianten basieren bezgl. der neu zu pflanzenden Bäumen auf dem Vorentwurf, in dem die Bäume mit einem Abstand von ca. 12-13m geplant sind, was zwei Längsparkständen dazwischen entspricht. Dieser Abstand kann unter Beibehaltung des Alleencharakters vergrößert werden, womit sich die Parkraumbilanz verbessern lässt. Am Boxgraben wurde z.B. der Abstand der Bäume mit 4-6 Parkständen dazwischen gewählt, was ca. 27m Achsabstand entspricht. Der größere Baumabstand wirkt sich auch positiv auf die Beleuchtung aus.

In allen Varianten kann die Baumbilanz zusätzlich verbessert werden, wenn zwischen Limburger Straße und Klemensstraße im Bereich des derzeitigen Radweges die Baumreihe ergänzt wird.

Bei der Beurteilung der Varianten ist noch zu bedenken, dass die Wiederherstellung des Alleecharakters dieser historischen Magistrale ein wichtiges städtebauliches Ziel der Erneuerung ist, welches nicht nur der historischen Randbebauung Rechnung trägt. Gleichzeitig wird das städtische Ziel erreicht, die Grünbilanz gerade im Straßenraum zu verbessern, da diese einen wesentlichen Beitrag zur Wohn- und Umweltqualität leistet.

Aus Verkehrssicherheitsgründen sind Längsparkstände dem Senkrechtparken vorzuziehen, was aber mit einem erheblichen Parkraumverlust verbunden ist. Da es sich hier um einen Bereich mit geringer Fluktuation handelt, sind die Senkrechtparkstände akzeptabel.

Die Bäume wurden im derzeitigen Planungsstadium nur hinsichtlich der geometrischen Anforderungen berücksichtigt. Im weiteren Verfahren ist deren Lebenserwartung im Einzelnen zu untersuchen, um die daraus notwendigen Konsequenzen zu ziehen. Zur Erhaltung alter Bäume sind ggf. aufwändige Sanierungsmaßnahmen im Wurzelbereich erforderlich, wie es bereits für die Bäume im ersten Bauabschnitt diskutiert wurde.

Die Varianten stellen sich im Überblick wie folgt dar:

Variante	Fahrbahn baulich	Radverkehr O/W	Gehweg O/W	Parken	Bäume	Baukosten	Beitrag
Bestand	8,8m	1,5 / 1,5	1,6/1,5	179	86		
1	7,5m	2,5/ Schutzstreifen	2,5/2,5	108	117	2,07	0,58
2	9,5m	beidseitig Schutzstreifen	2,5/2,5	135	91	2,13	0,60
2a	9,5	beidseitig Schutzstreifen	2,5/2,5	148	60	2,13	0,58
2b	9,5	beidseitig Schutzstreifen	2,5/2,5	141	62	2,13	0,59
3	9,25	beidseitig Schutzstreifen	2,5/2,5	110	86	2,06	0,56
4	8,8	-/-	3,0/3,0	179	86	2,06	0,55
5	8,9	beidseitig Schutzstreifen	2,5/2,0	166	117	2,13	0,64
5a	9,5	beidseitig Schutzstreifen	2,5/2,0	166	117	2,15	0,62
5b	9,5	beidseitig Schutzstreifen	2,5/2,0	179	86	2,15	0,59

Einige Varianten müssen wegen Unterschreitung der Mindestanforderungen bei einem Teilelement ausgeschlossen werden. Diese sind:

- Variante 1: unzulängliche Radverkehrsanlage auf der Westseite und erhebliche Reduzierung des Parkraums
- Variante 3: erhebliche Reduzierung des Parkraums
- Variante 4: Keine Radverkehrsanlage
- Variante 5: Unterschreitung der Fahrbahnbreite

Die aktuellen Unterlagen entsprechen in ihrer grundsätzlichen Qualität einem Variantenvergleich im Vorentwurf. Die Kosten wurden nicht über die Gesamtfläche mit einem durchschnittlichen Quadratmeterpreis, sondern über die Teileinrichtungen mit deren jeweiligem spezifischen Quadratmeterpreis ermittelt. Diese Kostenschätzung dient dem Vergleich der relativen Kosten und beruht mangels detaillierter Pläne auf einigen Annahmen.

Auf dieser Basis zeigt sich, dass die Varianten sich hinsichtlich der Baukosten (hinzu kommen noch Kosten für Beleuchtung und Ingenieurverträge ggf. Ver- und Versorgungsleitungen) nur geringfügig unterscheiden. Die Aufstellung der Kosten auf der Basis der jeweiligen Systemquerschnitte und Lageplanausschnitte ergibt einen mittleren Preis von 2,12Mio.€ bei einer Preisspanne von 2,06 bis 2,15 Mio.€. Die Differenz liegt bei 90.000€, was 4,5% des Ansatzes entspricht und daher in Rahmen der Kalkulationsgenauigkeit liegt, bzw. deutlich unter der Bandbreite von Ausschreibungsergebnissen. Der Anteil der gem. KAG umzulegenden Teilkosten beträgt im Mittel ca. 590.000€ (548.000 bis 640.000€).

Der Beitrag stellt also im Durchschnitt nur einen Anteil von ca. 28% der Baukosten dar. Die übrigen Kosten werden von der Allgemeinheit getragen, da es sich um eine Straße mit erheblicher Bedeutung im städtischen, regionalen und internationalen Verkehrsnetz handelt.

Die von einigen Bürgern aus Kostengründen geforderte Erneuerung im Bestand (Var.4) gehört im Vergleich zu den preiswerteren Varianten. Da sie aber nicht den Richtlinien entspricht und damit keine funktionale Verbesserung beinhaltet, handelt es sich um eine rein bautechnische Verbesserung, die weder zukunftsorientiert noch zuschlußfähig ist.

Die aus Sicht der funktionalen Optimierung günstigeren Varianten bieten dagegen insgesamt bessere Bedingungen in den verschiedenen Nutzungsaspekten, d.h. nicht nur eine verkehrliche Verbesserung sondern auch einen positiven Beitrag zur städtebaulichen und ökologischen Situation. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Lösungen favorisiert die Fachverwaltung die Variante 5a, die bei geringem Parkraumverlust eine neue Baumreihe an der Westseite, beidseitige Schutzstreifen und Sicherheitstrennstreifen und eine Restfahrbahnbreite von 5,5m ermöglicht. Der Nachteil liegt bei dem 2,0m breiten Gehweg an der Westseite, der aber vertretbar ist.

4. Einmündung Limburger Straße

Die im Vorentwurf geplante Umgestaltung der Einmündung Limburger Straße basierte auf der Idee, an dieser Stelle die Verkehrsfläche zu reduzieren, um eine zusammenhängende Fläche zu schaffen, die entweder als Grünfläche gestaltet oder zur Bebauung freigegeben werden könnte. Inzwischen wird das städtebauliche Ziel der Bebauung nicht weiter verfolgt.

Es ist aber weiterhin sinnvoll, die spitzwinklige in eine rechteckige Einmündung umzuformen. Dazu wurden inzwischen drei Lösungen skizziert, die sich in erster Linie mit der Geometrie auseinandersetzen. In allen Versionen sind die Abbiegeradien anhand der Schleppkurven noch zu überprüfen. Des Weiteren ist die Frage der Signalisierung und Linksabbiegespur aus der Lütticher Straße in die Limburger Straße im weiteren Planungsprozess einzuarbeiten. Die Körnerstraße bliebe unangetastet. Die eingetragenen Bäume und Parkplätze sind zunächst schematisch aus dem Vorentwurf übernommen und werden noch überarbeitet.

Variante 1

Die Einmündung der Limburger Straße wird in Anlehnung an den Vorentwurf rechtwinklig gegenüber Haus 56 in die Lütticher Straße geführt. Die Fußgängerfurt in der Verlängerung der Körnerstraße ist vom Knoten abgesetzt und wäre separat zu signalisieren. Auf der Westseite entsteht eine zusammenhängende Fläche. Zwei Bäume müssen gefällt, sechs können neu gepflanzt werden. ca.20 Parkplätze können geschaffen werden.

Variante 2

Die Einmündung der Limburger Straße wird mit reduzierter Fahrbahnfläche rechtwinklig gegenüber Haus 54 in die Lütticher Straße geführt. Die Fußgängerfurt in der Verlängerung der Körnerstraße kann in die Knotensignalisierung einbezogen werden. Auf der Westseite entsteht zur Körnerstraße hin eine größere Grünfläche. Der Baumbestand kann erhalten, fünf Bäume neu gepflanzt werden. Es entstehen ca.11 Parkplätze.

Variante 3

Die Einmündung der Limburger Straße wird in der heutigen Fahrbahnfläche bei reduzierter Fahrbahnfläche rechtwinklig gegenüber Haus 52 in die Lütticher Straße geführt. Die Fußgängerfurt in der Verlängerung der Körnerstraße ist in die Knotensignalisierung einbezogen. Auf der Westseite bleiben die beiden getrennten Grünflächen. Vier Bäume können neu gepflanzt werden. Ca.12 Parkplätze können geschaffen werden.

Kosten im Bau und Betrieb der Signalanlage sind bei Variante 1 am günstigsten.

5. Insel an der Haltestelle

Die im Vorentwurf geplante Insel an der Haltestelle dient unabhängig von der Signalisierung der Querungsstelle der Verkehrssicherheit, da sie die Vorbeifahrt an einem haltenden Bus unterbindet. Sie wird von der Fachverwaltung weiterhin sinnvoll erachtet und wird in die weitere Planung einbezogen.

6. Weiteres Vorgehen

Auf der Basis einer beschlossenen Variante für den Abschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring sowie einer Entscheidung über die Ausbildung der Einmündung Limburger Straße wird die Ausführungsplanung erarbeitet und zum Baubeschluss vorgelegt, damit auf dieser Grundlage der Finanzierungsantrag für die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz gestellt werden kann.

Anlage/n: