

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1075/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 14.02.2014 Verfasser: FB 61/ 30						
<b>Sachstandsbericht Monschauer Straße, B 258</b>							
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <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>13.03.2014</td> <td>MA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	13.03.2014	MA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
13.03.2014	MA	Kenntnisnahme					

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

### **Erläuterungen:**

Die Anbindung des Aachener Südraums/der Eifelgemeinden an die BAB 44 und das Aachener Stadtzentrum wird seit vielen Jahren diskutiert.

Zuletzt wurde in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 12.12.2013 eine ausführliche Mitteilung zum Sachstand gegeben, nachdem in der Sitzung des Mobilitätsausschuss vom 14.11.2013 auf Antrag der SPD vom 17.09.2013 lediglich ein kurzer Sachstandsbericht mit Verweis auf die anstehenden Gespräche mit dem Landesbetrieb strassen.nrw vorgestellt wurde. Der Landesbetrieb wurde zur Sitzung des Ausschusses eingeladen. Bis zu den anstehenden Kommunalwahlen sieht er jedoch von einer Teilnahme an öffentlichen Ausschusssitzungen ab.

Zur Darstellung des Sachstands wird nachfolgend ein umfassender Überblick über das Thema gegeben.

### **Historie der Planungsansätze**

Zunächst wurde der Bau einer in zwei Teilen gesplitteten Ortsumgehung Aachen-Brand/Kornelimünster/Walheim, als Entlastung der ehemaligen B258 (Trierer Straße, Napoleonsberg, Schleidener Straße) favorisiert und bis zur Linienbestimmung betrieben. In dem Verfahren wurde festgestellt, dass insbesondere aus naturschutzfachlicher Perspektive keine Variante vertretbar war. Wegen der auf jeden Fall notwendigen Überquerung der Inde wäre zudem ein aufwändiges Brückenbauwerk zu erstellen. Der Teil der OU AC-Kornelimünster war zudem nur in den „weiteren Bedarf“ des damaligen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Bereits in diesem Verfahren wurde auf die Einbeziehung der Monschauer Straße (damals noch L233) verwiesen, die von der Eifel kommend ab Kalkhäuschen eine weitere, stärker genutzte Achse auf der Relation darstellt (Abb.1)

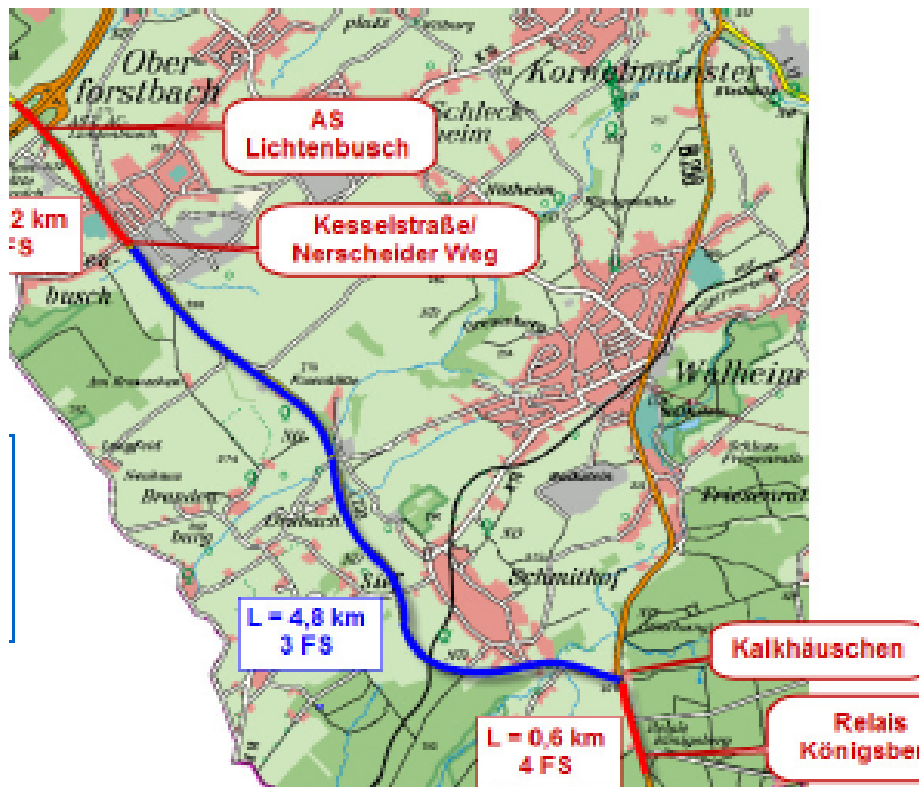


Abb. 1: Monschauerstraße, Lage im Netz

Die Monschauer Straße wurde aufgrund ihrer deutlich stärkeren Nutzung in der Folge im Abschnitt Kalkhäuschen bis BAB AS Aachen-Lichtenbusch zur B258 aufgewertet, während die Schleidener Straße/Napoleonsberg/Trierer Straße im Abschnitt Kalkhäuschen bis BAB AS Aachen-Brand zur L 233 abgestuft wurden.

### **Straßencharakteristik**

Die Monschauer Straße kann in dem betreffenden Abschnitt in zwei unterschiedlich geprägte Teilabschnitte differenziert werden:

Der ca. 1,5 km lange Abschnitt zwischen AS Lichtenbusch und Pascalstraße ist geprägt durch die beidseitig vorhandene Bebauung der Ortsteile Lichtenbusch und Oberforstbach und des dortigen Gewerbegebietes Pascalstraße, dass in den vergangenen Jahren vor allem durch Unternehmen aus dem IT-Bereich stark expandierte. Gerade durch dieses Gewerbegebiet existieren gegenläufige Verkehrsspitzen. Insbesondere morgens treten diese Abbiegeverkehre in die Pascalstraße in Konflikt zu den stadteinwärts/autobahnwärts verkehrenden Pendlerströmen aus dem Eifelbereich.

Der zweite etwa 4,5 km lange Abschnitt zwischen Pascalstraße und Kalkhäuschen ist ein anbaufreier Ausserortsbereich ohne nennenswerte Querströme.

Die Monschauerstraße ist in beiden Bereichen weitestgehend zweistreifig ausgebaut. Lediglich im 1. Bereich stehen aufgrund der relativ häufigen Knotenpunkte weitere Abbiegespuren zur Verfügung.

## Planungsansätze

Aus Sicht der Stadtverwaltung besteht eine Überlastung im ersten Abschnitt zwischen AS Lichtenbusch und Pascalstraße, die aber durch eine zusätzliche stadteinwärts gerichtete Fahrspur aufgehoben werden kann. Ein Vorschlag wurde dem Landesbetrieb bereits 2002 zugesandt. In diesem Zusammenhang wurden seinerzeit auch Kreisverkehrslösungen untersucht, wegen der vor allem morgendlich starken in Konflikt stehenden Ströme am Knoten Pascalstraße jedoch verworfen.

In den aktuellen Diskussionen um den Ausbau hatten sich die damaligen Mehrheitsfraktionen von CDU und Grünen in Stadt und Städteregion in 2011 darauf verständigt, in einem ersten Bauabschnitt solle der Abschnitt zwischen BAB-Anschlussstelle Lichtenbusch und Pascalstraße derart überplant werden, dass die zukünftige Neugestaltung sich nach Möglichkeit in der vorhandenen Verkehrsfläche abspielt. Ebenfalls in einer ersten Stufe sollte auch die Situation der abknickenden Vorfahrt im Bereich Monschauer Straße/ Schleidener Straße überplant werden.

Der Landesbetrieb seinerseits verfolgt seit einiger Zeit die Ausbauvariante „vierstreifiger Ausbau im Abschnitt AS Lichtenbusch – Pascalstraße und dreistreifiger Ausbau im Abschnitt Kalkhäuschen-Pascalstraße“ und begründet dies mit Verkehrszunahmen bis 2025, der ansonsten mangelnden Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und der fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten für den städtischen Vorschlag.

## Verkehrsprognosen

Ursprünglich höher prognostizierte Verkehrszunahmen wurden in den aktuellen Gutachten des Landesbetriebs auf eine Zunahme von jährlich 0,5 % reduziert, was bis zum Jahr 2025 eine Zunahme um insgesamt 7% gegenüber dem Ausgangsjahr 2012 bedeutet. Im Vergleich zu den der Verwaltung vorliegenden Verkehrsdaten für 2012 werden in der für die Bemessung des Verkehrsraums relevanten morgendlichen Spitzenstunde in verschiedenen Strömen allerdings Zunahmen um bis zu 30% prognostiziert. Der Nachweis dieser Prognose kann von hier aus nicht nachvollzogen werden.

Vorliegende Daten zeigen einen anderen Trend: Die Erhebungsergebnisse der Dauerzählstelle Monschauer Straße, Friesenrath W (Nr. 5208) des **Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen** (Abb2.) zeigt eine stagnative Verkehrsentwicklung.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012
<b>DTV [Kfz/24h] (Mo-So)</b>	13.440	13.467	13.729	14.354	14.118	13.843	13.506
<b>SV-Anteil</b>	5,0 %	5,0 %	5,6 %	4,8 %	4,6 %	4,8 %	

Abb.2. DTV-Ergebnisse der Dauerzählstelle Monschauerstraße des Landes

Und auch die Prognose des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums geht für diese Dauerzählstelle eher von einem Rückgang der Verkehrsbelastung aus:

	2010	2015	2020	2025
<b>DTV [Kfz/24h] (Mo-So)</b>	13.843	13.248	13.159	13.062
<b>SV-Anteil</b>	4,8 %	5,8 %	6,0 %	6,1 %

Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen (2011)

Die regionalen Prognosen unterstützen die ministerielle Einschätzung, da für alle Kommunen des Aachener Südraums bis 2025 ein Rückgang der Einwohnerzahlen prognostiziert wird. Darüber hinaus dürften insbesondere auch die in den letzten Jahren verbesserten Nahverkehrsangebote (u.a. verbessertes Angebot bei den Schnellbuslinien) zur Minderung der Verkehre beigetragen haben.

#### **Überprüfung des Abschnitts Pascalstraße – BAB AS AC-Lichtenbusch**

Letztlich hat die Stadtverwaltung Aachen die Prognosewerte des Gutachtens des Landesbetriebs - trotz der unterschiedlichen Bewertung der erwarteten Verkehrszunahmen – einer Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bei einer dreistreifigen Lösung (zwei Fahrspuren stadteinwärts, eine stadtauswärts) im Abschnitt AS-Lichtenbusch - Pascalstraße zu Grunde gelegt. Die nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ausgeführten Leistungsfähigkeitsbewertungen der Stadt bestätigen die städtische Einschätzung, dass damit auch zukünftige Rückstauprobleme gelöst werden können. Die Verwaltung hat darüber hinaus eine Simulation der Spitzenstundenverkehrsbelastungen an verschiedenen Knotenpunkten vorgenommen, die dies ebenfalls bestätigt. Diese können in der Sitzung des Mobilitätsausschuss vorgeführt werden.

Die Ergebnisse wurden dem Landesbetrieb straßen.nrw (Datum einfügen) vorgestellt. Die Leistungsfähigkeit wurde anerkannt, aber als verbleibende Argumente gegen diese Lösung wurden die potentielle Unfallsituation bei nicht-separat signalisierten Linksabbiegern von der Monschauer Straße in die Kesselstraße und in die Raafstraße sowie die Problematik der Koordinierung der Grünen Wellen genannt. Aus Sicht des Landesbetriebs sprechen diese Argumente weiterhin für einen vierstreifigen Ausbau. Schließlich wurde auf die Notwendigkeit der Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen hingewiesen.

Eine Prüfung dieser Argumente führte aus Sicht der Stadt Aachen zu den folgenden Ergebnissen.

### Unfallsituation

Die Unfallberichte der vergangenen drei Jahre wurden bei der Polizei nachgefragt. Im Ergebnis ist die Unfallbilanz unauffällig; kein Unfall ist auf die in Rede stehende Linksabbiegerproblematik zurück zu führen. Bei der auch zukünftig geringen Anzahl der Linksabbieger (in der Spitzenstunde 66 in die Kesselstraße und 34 in die Raafstraße) in diese Straßen ist dies nicht überraschend.

### Koordinierung der Signalanlagen

Die Koordinierung der Grünen Wellen wurde überprüft. Aus unserer Sicht gibt es aus den vorliegenden Ergebnissen keinen Grund, an der Leistungsfähigkeit der Koordinierung zu zweifeln.

### Lärmschutz

Zum Thema Lärmschutz wurden Ende Januar die Unterlagen des Landesbetriebs zur Verfügung gestellt. Aufgrund der bestehenden aktuellen Belastung für die Wohnbevölkerung werden Maßnahmen des aktiven Schallschutzes begrüßt. Die Verwaltung empfiehlt allerdings hierzu vorab die Meinung der betroffenen Anlieger ein zu holen.

Auch unter Berücksichtigung dieses Belanges wird ein drei spuriger Ausbau positiver bewertet. Ein großer lärmtechnischer Vorteil im Vergleich zum vier spurigen Ausbau besteht im günstigeren Abrücken der Lärmemissionsbänder von der bestehenden Wohnbebauung.

Aus lärmtechnischer Sicht sollte davon Abstand genommen werden, Straßen weiter auszubauen, wenn auch mit „schmaleren“ Lösungen bestehende Kapazitätsprobleme gelöst werden können. Zukunftsweisende kommunale Lärminderungsstrategien rücken das verkehrliche Gesamtsystem in den Fokus und vertragen sich daher nicht mit traditionellen Ansätzen, die einseitig darauf setzen, die „Schnelligkeit und Leichtigkeit des Verkehrs“ weiter zu fördern und womöglich dadurch auch noch weitere Verkehre zu erzeugen, bzw. zusätzlich auf diese Trasse zu verlagern.

Insoweit ist ein 4-spuriger Ausbauansatz kontraproduktiv und nicht kompatibel in Bezug auf die städtische Lärminderungsstrategie. Hier stehen die Vermeidung und Bündelung von Kfz-Verkehren und die Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln (ÖPNV- Beschleunigung, verstärkter Einsatz von Schnellbussen, Taktverdichtung, Ausbau von Firmentickets / Jobtickets, Radverkehrsförderung) im Vordergrund.

Ein weiterer Termin mit dem Landesbetrieb strassen.nrw zur Diskussion dieser Prüfergebnisse konnte leider bis heute nicht vereinbart werden.

### **Pascalstraße bis Kalkhäuschen**

Zum zweiten Abschnitt zwischen Pascalstraße und Kalkhäuschen wurde durch die Verwaltung keine weitergehende Überprüfung vorgenommen. Die seitens des Landesbetriebs geplante Dreistreifigkeit dient der Komfortverbesserung und soll zur Beschleunigung der Verkehre beitragen. Wegen der kaum vorhandenen Querverkehre bestehen hier keine Leistungsfähigkeitsprobleme an den Knoten. Ebenso sind hier derzeit keine Unfalhäufungen bekannt.

In diesem Zusammenhang ist auf die im Dezember 2012 vom Rat der Stadt Aachen beschlossenen Aussagen des Masterplans Aachen 2030 zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen zur Umsetzung des flächenpolitischen Ziels der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hin zu weisen. Insgesamt wird keine Notwendigkeit einer weiteren Bearbeitung dieses Abschnittes gesehen.