

Vorlagennummer: FB 68/0150/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 13.01.2025

Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße – Straßenbaumaßnahme

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68/200

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.02.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungsbeschluss für die Planung der Ketteler – und Don-Bosco-Straße gemäß Plan Nr: 2025 / 01-01.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		x	

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

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	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>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

Klimarelevanz:

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

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

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

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

Größenordnung der Effekte

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

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

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Die Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus, da die Umgestaltung der Ketteler- und Don-Bosco-Straße neue Baumstandorte vorsieht. Dadurch wird im Vergleich zum Bestand weniger Fläche versiegelt sein. Dies wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus. Zudem ist die Einrichtung von E-Parkplätzen in die Planung enthalten.

Da hier zunächst der Planungsbeschluss getroffen wird kommt es zu keinen unmittelbaren Auswirkungen.

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Neuaufteilung des Straßenraumes zur Verbesserung der verkehrlichen, baulichen, gestalterischen und sicherheitstechnischen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer*innen ist in der Ketteler-/ und Don-Bosco-Straße dringend erforderlich. Derzeit weisen beide Straßen funktionale Mängel und alterungsbedingte Schäden in der Fahrbahn und im Gehweg auf.

Die Regionetz GmbH erneuert in der Kettelerstraße und in der Don-Bosco-Straße ab Oktober 2024 die Versorgungsleitungen. In dem Zusammenhang sollen die Nebenanlagen und die Fahrbahnen in beiden Straßen erneuert werden. Dazu wird der Straßenquerschnitt der Straßen entsprechend der funktionalen Ansprüche neu aufgeteilt. Die Ziele der Planung sind die Anpassungen der Gehwege an aktuelle Richtlinien sowie das markieren und ordnen der Parkstände, um die rettungstechnische Erschließung sowie das problemlose Befahren der Straße für Abfallsammelfahrzeuge gewährleisten zu können. Im Zuge dessen sollen zudem neue Baumstandorte entstehen.

2. Bestand (vgl. Anlage 1)

Die beiden Wohnstraßen liegen im Stadtteil Aachen-Forst (vgl. Anlage 2). Sie verfügen über eine geringe Verkehrsbelastung und sind im Trennprinzip ausgebaut. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Ihr Straßenquerschnitt ist mit ca. 9,00 m verhältnismäßig schmal. Beide Straßen sind in ihrer Charakteristik (Aufteilung und Nutzung des Straßenraums) sehr ähnlich und werden deshalb in gleicher Art und Weise beplant. Die beiden Wohnstraßen verbinden jeweils die Reinhardstraße mit der Bodelschwingstraße. In beiden Straßen werden Wohnwege angebunden. Die Fahrbahnen der beiden Straßen messen 5,10 m bis 5,40 m. Bei beiden Straßen erfolgt keine direkte Erschließung der Grundstücke (vgl. Anlage 3).

Fußverkehr

Der nördliche Gehweg der Kettelerstraße misst in der Breite ca. 1,20 m bis 1,70 m und erfüllt damit nicht die Raumansprüche für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 06 (RASt), wohingegen der südliche Gehweg mit einer Breite von ca. 2,65 m diese Ansprüche erfüllt. Der südliche Gehweg der Don-Bosco-Straße misst sogar nur ca. 0,60 m bis 1,45 m. Der nördliche Gehweg ist ca. 2,95 m bis 3,20 m breit. Nach RASt 06 beträgt das Mindestmaß für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen 1,80 m, inkl. Sicherheitsräumen zur Fahrbahn und Einfriedungen/Gebäuden sind es 2,50 m.

Ruhender Weg

In beiden Straßen ist Fahrbahnrandparken ohne Markierung zugelassen. Vor der Einmündung Bodelschwingstraße stehen jeweils baulich angelegte Senkrechtparkplätze zur Verfügung. Insgesamt stehen in beiden Straßen je ca. 20 Parkplätze zur Verfügung.

Derzeit verfügen die Ketteler- sowie die Don-Bosco-Straße nicht über öffentlich nutzbare Elektroladepunkte. Für das Gebiet zwischen Sonnenscheinstraße, Bodelschwingstraße und Don-Bosco-Straße wird für das Jahr 2031 ein Bedarf von vier Kfz-Ladepunkten prognostiziert.

Geschwindigkeitsmessung

Im Jahr 2022 wurde in der Don-Bosco-Str. aufgrund einer Beschwerde von einem Anwohner eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Diese fand zwischen dem 15.02. und den 18.02.2022 statt. Die v85 war mit 34 km/h unauffällig. Das bedeutet, dass 85% der Verkehrsteilnehmenden 34 km/h oder langsamer gefahren sind. Eine Überschreitung von 40 km/h wurde in 3,7 % der Fälle gemessen. Das Ergebnis ist im gesamtstädtischen Vergleich als sehr unauffällig einzuschätzen (vgl. Anlage 4)

3. Planung (vgl. Anlage 5)

Bei der Planung werden die Prinzipien der aktuellen Regelwerke beachtet. Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen über den Komfort zu stellen ist (VwV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung).

Die Leitungsarbeiten der Regionetz, sind sehr umfangreich, daher bietet es sich an beide Straßenräume im Querschnitt neu aufzuteilen, den Zustand zu verbessern und insbesondere die Sicherheit und den Komfort für die Fußgänger*innen zu erhöhen. Dabei sehen die Planungen der Verwaltung im Wesentlichen Maßnahmen zur Fußgängersicherheit, Verkehrsberuhigung und Barrierefreiheit sowie Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung und Verbesserung des innerstädtischen Kleinklimas (Pflanzen von Bäumen) vor. 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. Aus klimatischen Gründen ist es also notwendig eine Begrünung in jeder Planung zu überprüfen unabhängig von anderen Straßen. Daher sind die, in der Planung ausgemachten Flächen zur Begrünung, sinnvoll und notwendig. Außerdem stellt die Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung eine Verbesserung des lokalen Kleinklimas dar. Der relative kleine Querschnitt der Straße sorgt dafür, dass sich eine Variante im Laufe des Planungsprozesses herauskristallisiert hat, die allen Ansprüchen an den Fußverkehr, das Parken, die Begrünung sowie dem Kfz-Verkehr gerecht wird.

Darüber hinaus wäre es denkbar, den Verkehr in beiden Straßen im Einrichtungsverkehr (als Einbahnstraße) zu führen.

Die Planung sieht den Umbau der Ketteler- und der Don-Bosco-Straße im Separationsprinzip vor, die Verkehrsfläche wird in baulich voneinander abgegrenzte Bereiche für den Kfz-Verkehr und den Fußverkehr aufgeteilt. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Gegenüber der ursprünglichen Planung, die in der Bezirksvertretung-Mitte am 16.11.22 sowie in der Bürger*innenbeteiligung vorgestellt wurde, ist die Planung im Nachgang zum Beteiligungsprozess punktuell angepasst worden.

Kfz-Verkehr

Für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr sowie für die Müllentsorgung ist eine Fahrbahnbreite von mind. 3,00 m, besser 3,50 m (Fahrbahnbreite von Erschließungsstraßen im Einrichtungsverkehr, vgl. RAS 06) notwendig. Um die rettungstechnische Erschließung für alle Anwohner*innen zu gewährleisten, müssen zusätzlich ausreichend große Aufstellflächen für die Feuerwehrfahrzeuge zwischen den parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Die Feuerwehr benötigt dazu mind. alle 20,00 – 25,00 m eine 5,20 m breite Fläche ohne bauliche Hindernisse. Aufgrund der geringen Fahrtrasse mit 3,20 m Breite neben dem ruhenden Verkehr, reicht der Bereich lediglich für den Einrichtungsverkehr aus. Die Feuerwehrflächen dienen dann gleichzeitig als Ausweichflächen für den Begegnungsverkehr.

Ruhender Verkehr

Es sollen in der Kettelerstraße 2,00 m breite, einseitig markierte Parkstreifen eingerichtet werden. Auf diesen ist Platz für ca. 9 Pkw. In der Don-Bosco-Straße werden ebenfalls markierte Längsparkplätze angeboten. In Fahrtrichtung Bodelschwingstraße auf der linken Seite sollen insgesamt ca. 6 Parkplätze entstehen. Daneben sind, wie im Bestand, an der Einmündungen zur Bodelschwingstraße, baulich angelegte Senkrechtparkplätze in beiden Straßen vorgesehen. Zusätzlich sind Fahrradbügel und zwei E-Parkplätze pro Straße angedacht. Nach dem Umbau stehen jeweils ca. 17 Parkplätze und zwei E-Parkplätze in der Don-Bosco-Straße und ca. 14 Parkplätze und zwei E-Parkplätze in der Kettelerstraße zwischen den Bäumen im öffentlichen Raum zur Verfügung. Mit einer Breite von 2,00 m werden die aktuellen Empfehlungen für den ruhenden Verkehr (EAR), der Parkplatzbreiten im Längsparken von 2,15 m fordern, nicht herangezogen zugunsten der verbleibenden Anzahl von Parkplätzen und/oder der Gehwegebreiten.

Verkehrsberuhigung

Durch den geradlinigen Charakter beider Straßen könnte es durch den Umbau zu erhöhten Geschwindigkeiten außerhalb des erlaubten Rahmens kommen. Durch das Einrichten einer Einbahnstraße und dem damit einhergehenden Wegfall des Gegenverkehrs durch Kfz, würde dies verstärkt werden.

Zur Verkehrsberuhigung und zur Minderung der Geschwindigkeit wird in ca. der Mitte der beiden Straßen der gesamte Straßenquerschnitt angehoben. Die Anhebung hat in der Don-Bosco-Straße eine Länge von ca. 31 m und in der Kettelerstraße eine Länge von ca. 33 m und umfasst jeweils die Einmündungen der dortigen Wohnwegen.

Begrünung

Neben den Längsparkständen sollen jeweils 4 neue Baumstandorte, mit einer Größe von 4 m Länge und 2 m Breite, in beiden Straßen eingerichtet werden. Da die Leitungen in beiden Straßen unter den Gehwegen liegen, können dort keine weiteren Baumstandorte eingerichtet werden. Zusätzlich ist jeweils ein weiterer Baumstandort pro Straßen, neben den Senkrechtparkplätzen vorgesehen. Somit entstehen insgesamt 10 zusätzliche Bäume im Straßenraum.

Fußverkehr

Beim Vollausbau der Gehwege ist ein durchgängiges taktiles Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte sowie Querungsstellen mit geteilten Bordsteinabsenkungen vorgesehen. Der vergleichsweise schmale Straßenquerschnitt (ca. 9,00 m) verhindert die Anlage von beidseitig 2,50 m breiten Gehwegen, die die Vorgaben der RAS 06 erfüllen, wenn zusätzlich zu der mind. 3,20 m breiten Fahrgasse noch 2,00 m breite Parkflächen entstehen sollen. Daher sieht die Planung vor, eine Gehwegseite mit einer Breite von 1,50 m herzustellen, um die andere Gehwegseite (nördliche Seite der Kettelerstraße und südliche Seite der Don-Bosco-Straße) mit je 2,25 m zu ermöglichen. Somit besteht im Bedarfsfall eine Gehwegseite mit ausreichend Platz und höheren Komfort für den Fußverkehr.

Einrichtungsverkehr

Es ist möglich die Planung im Ein- oder Beidrichtungsverkehr anzubieten. Würde für beide Straßen die Einbahnstraßenregelung vorgesehen, würde eine Einbahnstraße für die Don-Bosco-Straße den Kfz-Verkehr von der Reinhardstraße in Richtung der Bodelschwingstraße leiten. In der Kettelerstraße sollte dies gegensätzlich verlaufen, sodass der Verkehr von der Bodelschwingstraße zur Reinhardstraße abfließt. Das hat den Vorteil, dass die Wege für den Quell- und Zielverkehr möglichst gering sind und keine zusätzliche Belastung der Sonnenscheinstraße entsteht. Um den potenziellen erhöhten Geschwindigkeiten, die mit dem Einrichtungsverkehr einhergehen, entgegenzuwirken, wird (s.o.) jeweils ungefähr in der Mitte beider Straßen eine Anhebung des Straßenquerschnitts eingerichtet. Der Radverkehr würde, im Falle einer Einbahnstraße, für den Gegenverkehr freigegeben.

Die Vorteile einer Einbahnstraße wären eine verbesserte Sicherheit für den Fußverkehr, da es im Bestand durch auf den Gegenverkehr wartende Autos, immer wieder zu Gehwegüberfahrten im Bereich der langen Bordsteinabsenkungen kommt, sowie ein besserer Verkehrsfluss. Ein Nachteil sind die verlängerten Wege zum Erreichen von Zielen bzw. dem Abfluss des Verkehrs in beiden Straßen. Hinzukommt eine Mehrbelastung der Bodelschwingstraße und gegebenenfalls der Sonnenscheinstraße, da sowohl der von der Don-Bosco-Straße abfließende Verkehr als auch der Verkehr, mit dem Ziel Kettelerstraße, über die beiden Straßen geführt werden würde. Im Zuge der Geschwindigkeitsmessung im Jahr 2022 wurden in der Don-Bosco-Straße an einem Tag 510 Kfz erfasst. Die rechtlichen Randbedingungen müssten als Voraussetzung zum Einrichten einer Einbahnstraßenregelung in beiden Straßen, im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft werden.

4. Bürger*innenbeteiligung

Der Anlass der Planung sowie die zunächst ausgearbeiteten beiden Varianten wurden im Rahmen einer Bürger*innenbeteiligung den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt. Diese fand im Zeitraum zwischen dem 14.2.24 und 15.3.24 statt. Außerdem gab es am 28.02.24 eine analoge Veranstaltung in der GGS Schönforst, die von 66 Bürgerinnen und Bürgern besucht wurden. Im Beteiligungszeitraum hatten interessierte Bürger*innen die Möglichkeit Fragen und Anmerkungen während der Veranstaltung, per Mail oder durch einen Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes in der Lagerhausstraße an die Verwaltung zu richten. Zudem gab es die Option über das Beteiligungsportal. NRW, die Pläne zu betrachten und Feedback an die Verwaltung zu geben. Insgesamt wurden 95 Anregungen über die verschiedenen Kanäle an die Verwaltung herangetragen. Es wurde vor alle die Themen

- Parkplätze
- Die Maßnahme der Regionetz
- Das Einrichten einer Einbahnstraße
- Beteiligung an den Kosten durch die Eigentümer*innen

an die Verwaltung adressiert.

Alle Fragen und Anmerkungen, die während des Beteiligungsprozesses eingebracht wurden, sind im Anschluss geprüft worden und in einem Bericht (vgl. Anlage 6) zusammengefasst und beantwortet worden.

4.1 Konsequenzen aus dem Beteiligungsprozess

Durch die Prüfung der Anmerkungen der Bürger*innen im Verlauf des Beteiligungsprozesses, hat sich die Planung punktuell verändert. Vor allem das Thema des hohen Parkdrucks wurde während des Beteiligungszeitraumes gehäuft an die Verwaltung herangetragen. Aus diesem Grund hat sich die Verwaltung dagegen entschieden, die ursprünglich in Variante 2 angedachten Längsparkplätze inklusive der Aufenthaltsfläche vor der Einmündung zur Bodelschwinghstraße anzubieten. Stattdessen sollen hier, analoge wie in Variante 1, Senkrechtparkplätze angeboten werden, um möglichst viel Parkraum zu erhalten.

Das Thema Einbahnstraße war ebenfalls ein von den Bürger*innen angesprochener Punkt. Hierbei gab es einige Stimmen, die einer Einbahnstraße positiv gegenüberstanden, wie auch diverse Bedenken. Aufgrund der Vielzahl an Rückmeldungen bezüglich einer Einbahnstraße, wurde diese seitens der Verwaltung im Nachgang an die Beteiligung genauer geprüft. Diese Prüfung hat schlussendlich ergeben, dass das Einrichten eines Einrichtungsverkehres, wie oben beschrieben, sowohl positive als auch negativ Auswirkungen auf die beiden Straßen sowie das nähere Umfeld hätte.

Im Zuge der Anregungen um das Thema Einbahnstraße wurde seitens der Beteiligten des Öfteren auf bereits im Bestand bestehende erhöhte Geschwindigkeiten hingewiesen. Daher kam die Sorge auf, dass mit dem Einrichten eines Einrichtungsverkehres, mehr Geschwindigkeitsüberschreitungen der Kfz einhergeht. Aus diesen Gründen wurde der ursprünglichen Planung eine Anrampung sowie Anhebung (s.o.) des Straßenquerschnittes hinzugefügt, um den potenziellen erhöhten Geschwindigkeiten entgegenzuwirken. Diese soll unabhängig von Variante, Zweirichtungsverkehr oder Einrichtungsverkehr, umgesetzt werden.

Eine weitere Konsequenz der Beteiligung ist der Entfall der Differenzierung in 2 Varianten. Aufgrund des Parkdruckes sollen die Senkrechtparkplätze auf jeden Fall erhalten bleiben. Der Unterschied der beiden Varianten wäre damit nur noch die Verteilung der nutzbaren Breiten auf den beiden Gehwegseiten. Um auf der Straßenseite mit Parkplätzen die Sicherheit und den Komfort im Bedarfsfall für Fußgänger gewährleisten zu können wurde entschieden, diese Seite breiter zu gestalten und die Variante mit einer gleichverteilten Gehwegbreite zu verwerfen.

5. Abwägung

Die Planung, die aus den Eingaben im Rahmen der Beteiligung entstanden ist, berücksichtigt die Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen im bestmöglichen Maß. Es werden sowohl ausreichend breite Gehwege angeboten, als auch eine möglichst hohe Zahl an Parkständen.

Im Ergebnis wird empfohlen, die vorgeschlagene Planung inklusive der neuen Baumstandorte und der Anhebung

der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung weiterzuverfolgen und den Planungsbeschluss für diese Planung zu fassen.

6. Kosten

Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten grob über die umzubauende Fläche ermittelt. Die Kosten werden auf ca. 1,7 Mio. € (Summe der Kosten für beide Straßen) geschätzt.

Die Einplanung der notwendigen Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgt haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung.

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

Weiteres Vorgehen

Auf Grundlage des Planungsbeschlusses wird die Entwurfs- und Ausführungsplanung erstellt und im Anschluss der Ausführungsbeschluss gefasst. Nach der Ausschreibung kann der Bau voraussichtlich ab dem Jahr 2026 beginnen. Es ist mit einer ungefähren Bauzeit von 14-16 Monaten zu rechnen.

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1 - Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße Bestand (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 - Uebersichtsplan (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 - Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße, Fotos (öffentlich)
- 4 - Anlage 4 - Geschwindigkeitsmessung 22 (öffentlich)
- 5 - Anlage 5 - Lageplan (öffentlich)
- 6 - Anlage 6 - Bericht Buergerinnenbeteiligung (öffentlich)



- Legende**
- Fahrbahn
 - Gehweg
 - Grünfläche
 - Parken



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Fachbereich Mobilität und Verkehr		Die Oberbürgermeisterin
Stadt Aachen		
Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße		Datum: Planung, Bau und Mobilität
Bestand		Stadtplanung Frieda Burghart
Lageplan		Fachbereich Mobilität und Verkehr
Plan Nr. 2025 / 01 - 01		bearbeitet: MB
M. = 1 : 500		Uwe Kellier
Nr. Datum	Planänderung	bearbeitet:
Abteilung Verkehrsplanung und Verkehrsrecht		Tobias Lorenzsch
März 2023		
In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am:		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:



STADT AACHEN

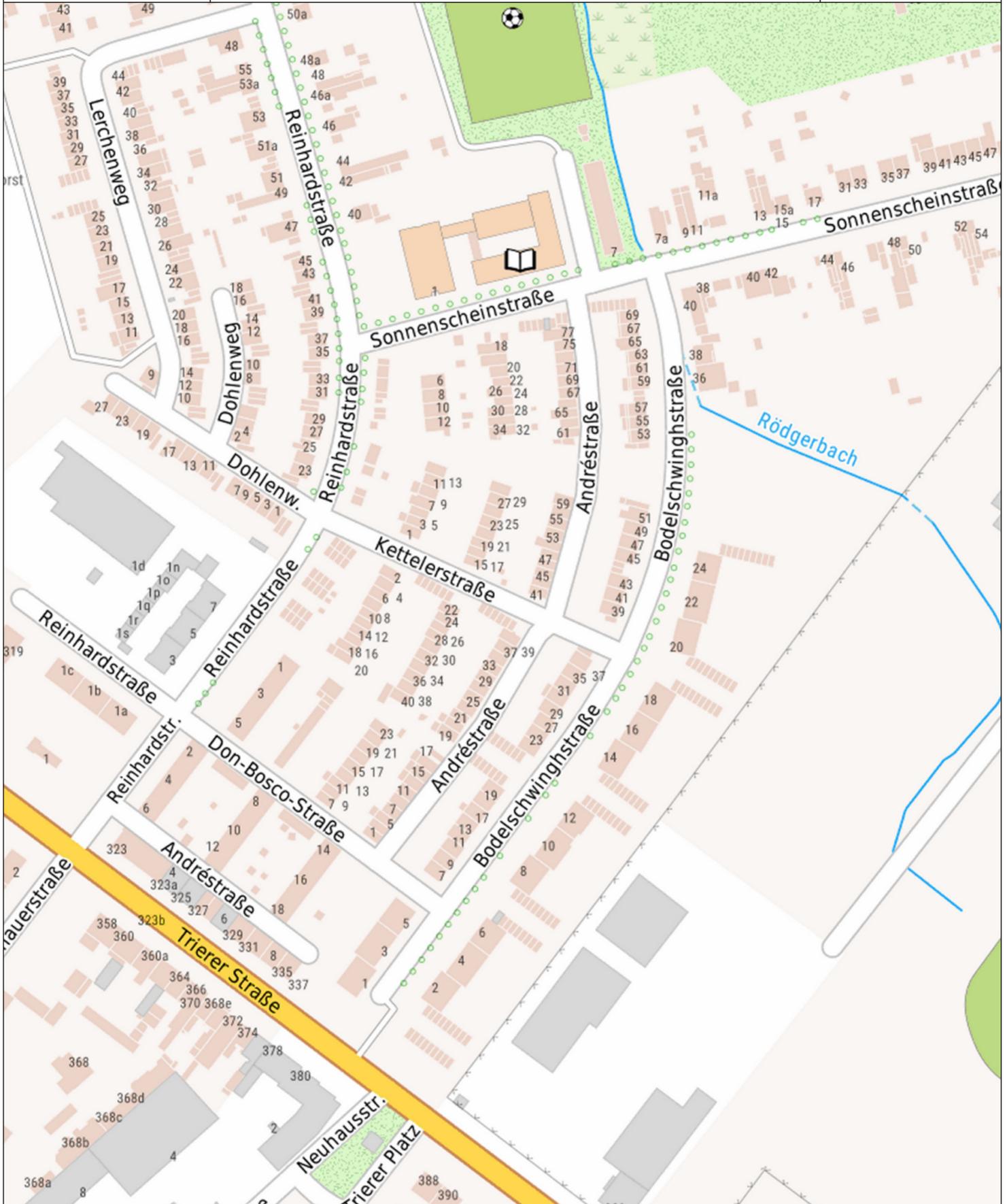
Auszug aus dem Geodatenbestand



Nur für den dienstlichen Gebrauch.

0 39 78 m
1: 2500

Erstellt: 14.10.2022



Anlage 3 - Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße, Fotos





Kettelerstraße
Blickrichtung Bodelschwingstraße



Kettelerstraße
Blickrichtung Reinhardstraße



Don-Bosco-Straße
Blickrichtung Bodelschwingstraße



Don-Bosco-Straße
Blickrichtung Bodelschwingstraße



Geschwindigkeitsmessung Don-Bosco-Str. 8: 15.02. (11:30 Uh
Dienstag - Freitag

Anzahl Daten:

bidirektional:	1544
Richtung 1 (Ri. Reinhardstr.):	748
Richtung 2 (Ri. Bodelschwinghstr.):	796

Dienstag (11:30 - 0:00 Uhr)	354
Mittwoch	551
Donnerstag	500
Freitag (0:00 - 10:00 Uhr)	139

r) - 18.02.2022 (10:00 Uhr)

Fahrzeugklassifizierung:

	bidirektional	Richtung 1	Richtung 2
Bus	0	0	0
Lkw	10	5	5
LkwA	1	0	1
Lfw	95	39	56
Pkw	1308	640	668
PkwA	1	1	0
Sattel-Kfz	0	0	0
Krad	23	10	13
nk Kfz	0	0	0
Fahrrad	106	53	53
nur Kfz	1438	695	743

Geschwindigkeitsüberschreitungen:

Bidirektional:

Überschreitung von 30 km/h	479	33,3%
Überschreitung von 40 km/h	53	3,7%

Richtung 1:

Überschreitung von 30 km/h	228	32,8%
Überschreitung von 40 km/h	30	4,3%

Richtung 2:

Überschreitung von 30 km/h	251	33,8%
Überschreitung von 40 km/h	23	3,1%

Geschwindigkeitskennzahlen

(aus Software):

	bidirektional	Richtung 1	Richtung 2
v50	28 km/h	27 km/h	28 km/h
v85	34 km/h	34 km/h	34 km/h
vd	27,58 km/h	27,43 km/h	27,73 km/h
vmin	8 km/h	8 km/h	9 km/h
vmax	51 km/h	51 km/h	51 km/h



- Legende**
- Fahrbahn
 - Gehweg
 - Grünfläche
 - Parken
 - Aufpflasterung



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Fachbereich Mobilität und Verkehr		Die Oberbürgermeisterin	
stadt aachen			
Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße		Planung, Bau und Mobilität	
Planung		Stadtplanung Frauke Burgdorf	
Lageplan		Maßstab: M ₁ = 1 : 500	
Plan Nr.: 2025/01-01		bearbeitet: HoZo gezeichnet: MS	
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Ulrich Müller
Ableitung Verkehrsplanung und Verkehrsregeln			
Tobias Lenschmidt Oktober 2024			
In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am:		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:	

P:\04_Aachener_Agendum\Aachener_Verkehrsplanung\Strassen_A_Z_Maßstabentwürfe\Plan2025/01-18_Planung.dwg



Bürger*innen beteiligung

Umbau Kettelerstraße/ Don-Bosco-
Straße

14.02-15.03.2024

stadt aachen



www.aachen.de/kettelerstrasse

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung

2. Zahlen und Fakten

3. Fragen und Anregungen Bürger*innen und Bürger

Bürger*innenbeteiligung Kettelerstraße / Don-Bosco-Straße

Kurzbeschreibung des Projekts

Die Kettelerstraße sowie die Don-Bosco-Straße sind in einem schlechten Zustand und müssen erneuert werden. Außerdem soll der Querschnitt beider Straßen an heute geltenden Richtlinien angepasst werden, um eine sichere Nutzung durch/für alle Verkehrsteilnehmende zu gewährleisten. Im Zuge dessen ist die Markierung der Parkstände vorgesehen, um die rettungstechnische Erschließung zu gewährleisten. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, soll der Straßenraum durch Bäume begrünt und je nach Varianten mit Fahrradabstellanlagen, Bänken sowie Ladesäulen ergänzt werden.

Beteiligungsmöglichkeiten und Beteiligungszeitraum

Die Beteiligung fand vom 14.02.2024 bis 15.03.2024 statt. Bürger*innen konnten die Unterlagen sowohl im Internet als auch im Verwaltungsgebäude einsehen und ihre Ideen auf mehreren Wegen einbringen: Mail, Brief, Briefkasten sowie über das Beteiligungsportal NRW. Am 28.02. fand die unten beschriebene Dialogveranstaltung mit interessierten Bürger*innen statt. Alle Anmerkungen, die während des Beteiligungszeitraumes die Verwaltung erreichte, wurden im Anschluss in den Planungsprozess mit einbezogen. Im weiteren Verlauf des Berichtes wurden die Eingaben thematisch geordnet und mittels Stellungnahme der Verwaltung beantwortet.

Dialogveranstaltung in der GGS Schönforst

Die Veranstaltung zur Bürger*innenbeteiligung Ketteler-/Don-Bosco-Straße fand am 28.02.2024 von 18:00 – 20:00 Uhr in der Gemeinschaftsgrundschule Schönforst statt. Die Veranstaltung wurde von 66 Bürgerinnen und Bürgern besucht.

Zunächst wurden die interessierten Bürger*innen durch die Moderation begrüßt und der Ablauf der Veranstaltung erläutert.

Anschließend wurde der Planungsrahmen sowohl in Bezug auf die städtischen Gesamtziele als auch im Hinblick auf die Bestandssituation in der Kettelerstraße erläutert.

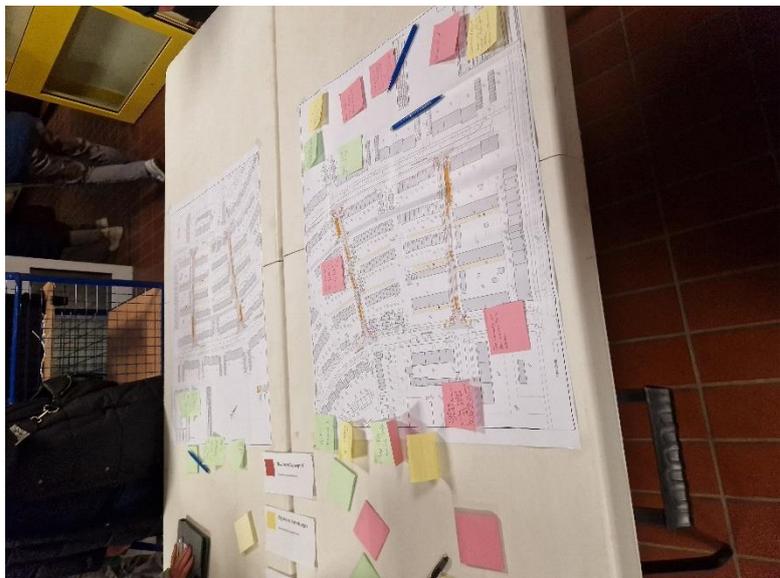
Darauffolgend wurden die Ideen der Verwaltung vorgestellt. Rückfragen konnten im Plenum gestellt werden und wurden durch das Verwaltungsteam beantwortet. Die inhaltlichen Fragen der Teilnehmenden bezogen sich auf die Themen:

- Parken
- Kosten der Planung für die Eigentümer*innen
- Das Einrichten einer Einbahnstraße
- Maßnahme der Regionetz ist den Straßen

Abschließende wurde ein Ausblick über den angestrebten Projektverlauf gegeben.

Im Nachgang nutzten einige Bürger*innen die Möglichkeit per Klebezettel, Ihr Feedback zur Planung anzubringen. Außerdem standen die Mitarbeitenden der Verwaltung noch für Fragen und Anregungen zur Verfügung.

Der Austausch während der Veranstaltung war stellenweise inhaltlich kontrovers aber zu jedem Zeitpunkt sachlich und themenbezogen.



Zahlen und Fakten

Beteiligungszeitraum: 14.02. - 15.03.2024

Interessierte

66 Besucher*innen nahmen an der
Veranstaltung teil.

Reaktionen

6 Eingaben per Beteiligung.NRW

Eingaben per Mail und Post **18**

70 Anmerkungen und Fragen während
der Veranstaltung

Fragen und Anregungen der Bürger*innen

Themen

Parken

Maßnahme der Regionetz

Gestaltung des Straßenraumes

Begrünung

Einbahnstraße

Kosten

Weitere Eingaben

Inhaltliche Schwerpunkte

Die Anmerkungen und Ideen der Bürger*innen, im Verlauf des Beteiligungsprozesses, sind im Folgenden zusammengefasst dargestellt und thematisch gegliedert. Hinter jedem Block folgt eine Stellungnahme der Verwaltung zu den benannten Aspekten.

1. Parken
2. Maßnahme der Regionetz
3. Gestaltung des Straßenraumes
4. Begrünung
5. Einbahnstraße
6. Kosten
7. weitere Eingaben

Parken

- Die verfügbaren Parkplätze sollten für die Anwohnenden bereitstehen. Ist es möglich Anwohnerparken oder ein P+R Parkplatz in der Nähe einzurichten (z.B. Burg Schönforst)?

Es gibt Überlegungen, in dem Bereich der Trierer Straße einen P+R zu etablieren. An welchem konkreten Ort und in welcher Form lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen. Das einrichten einer Bewohnerparkzone ist für diesen Bereich der Stadt nicht vorgesehen.

- Durch die Planung und die Markierung der Parkstände, gehen Parkplätze verloren. Die Parkplätze werden in beiden Straßen benötigt. Vor allem, weil nicht genügend Garagen für alle Haushalte vorhanden sind.
- Es sollte die Planungsvariante gewählt werden, die die meisten Parkplätze enthält.
- Zu jedem Haushalt müssen 1,5 Parkplätze gehören und die müssen nachgewiesen werden. Wie wird das durch die Planung abgedeckt.
- Gibt es ein Verpflichtung der Kommune Parkplätze zur Verfügung zu stellen?
- Wo sollen Mülltonnen abgestellt werden? Durch Falschparker können Mülltonnen oft nicht abgeholt werden. Es ist nötig eine zeitlich befristete Parkverbot oder Poller einzurichten.
- Die Garagen sind in der Planung falsch eingetragen.
- Es ist wichtig, Freiflächen einzurichten für die Feuerwehr.
- Es gibt Feuerwehrstellplätze im Bestand.
- Beibehaltung des Senkrechtparkens am Ausgang der Ketteler Straße zur Bodelschwingstraße, dann ist zumindest 1 Straßenseite ohne parkenden Autos.

Die Markierung der Parkstände ist nötig, um die Rettungstechnische Erschließung (Feuerwehrstellplätze) sowie das Abholen der Abfallcontainer durch die Abfallsammelfahrzeuge durchgehen gewährleisten zu können. Die Abfallcontainer werden wie im Bestand an den Stichstraßen gesammelt und abgeholt.

Aufgrund des hohen Parkdrucks, der durch die Rückmeldungen der Bürger*innen im Zuge des Beteiligungsprozesses an die Verwaltung herangetragen worden ist, werden in Variante 2 an der Einmündung zu Bodelschwingstraße, Senkrechtparkstände angeboten. Grundsätzlich gibt es keine Verpflichtung durch die Kommune für Haushalte eine bestimmte Anzahl an Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Das Abstellen eines privaten Fahrzeuges ist einer von zahlreichen Nutzungsansprüchen, die Menschen an den Straßenraum stellen. Vor dem Hintergrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und dem Anspruch, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu stärken, steigt deren Abwägungsbelang. An vielen Stellen im Stadtgebiet kann eine Verbesserung der Rad- und Fußweginfrastruktur aufgrund der Platzverhältnisse nur auf Kosten des ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehrs erfolgen.

Maßnahme der Regionetz

- In wie weit ist die Telekommunikation beeinträchtigt durch die Regionetzmaßnahme und werden diese im Zuge der Erneuerung der Leitungen berücksichtigt?

Die Telekommunikation wird durch die Arbeiten nicht beeinträchtigt. Störungen können aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden, z.B. Beschädigung wegen falscher Leitungsbemaßung.

- Wie lange dauern die Regionetzmaßnahmen an?

Die Arbeiten beginnen in der Kettelerstraße und dauern dort ca. vier Monate. Anschließend wechseln die Arbeiten in die Andrestraße und die Stichwege Kettelerstraße. Diese Arbeiten sind mit ca. sechs Monate geplant.

- Ist eine stärkere Strommenge in den Straßen durch die Maßnahme der Regionetz vorgesehen?

Das Stromnetz ist ausreichend dimensioniert.

- Wo liegen und sollen die Leitungen legen und gelegt werden? Leitungen sollten unter schmalen Gehweg liegen.

In der Kettelerstraße liegen die alten Leitungen im südlichen Gehweg.

Die neuen Leitungen werden in den nördlichen Gehweg und im nördlichen Fahrbahnrand verlegt. In der neu ausgebauten Kettelerstraße werden die Leitungen dann im nördlichen Gehweg liegen.

- Wie sieht es mit Fernwärme aus? Dies soll mit berücksichtigt werden.

Fernwärme wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlegt.

- Inwieweit sind Anschlüsse für Wallbox durch die Regionetzmaßnahme möglich oder geplant?

Bei frühzeitiger Beauftragung der Anschlüsse und Eingang in unsere Bauabteilung können diese dann in der Baumaßnahme bearbeitet werden.

- Besteht die Möglichkeit den Grundablauf im Rahmen der Regionetzmaßnahmen mit abzuwickeln?

Die Kanalhausanschlüsse sind Privat. Wenn jemand mit dem zuständigen Tiefbauer der Regionetz spricht und ein Angebot einholt und unser Bauablauf nicht behindert wird, kann er den Kanalanschluss auf seine Kosten erneuern lassen.

Gestaltung des Straßenraumes

- Bike Sharing und Ladestationen sind sinnvoll, wenn sie genutzt werden.
- Eine Bike Sharing Station sollte an den naheliegenden Spielplätzen eingerichtet werden.
- Es werden keine Bänke und Fahrradparkplätze im öffentliche Raum benötigt.
Fahrradstellplätze stehen auf privatem Grund zur Verfügung. Bänke können am Spielplatz in der Nähe besser angebracht werden.

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 ist nötig auch bei der Planung der Ketteler- und Don-Bosco-Straße angeboten im Sinne der Mobilitätswende zu schaffen, dazu gehören Fahrradabstellanlagen sowie Ladestationen für die E-Mobilität.

Den Vorschlag über das Einrichten einer Bike Sharing Station am nahegelegenen Spielplatz ist durch die Verwaltung aufgenommen worden und wird unabhängig der Planung der Ketteler und Don-Bosco-Straße geprüft.

- Wenn es nur einen Bürgersteig auf jeder Seite in beiden Straße gibt, bleibt mehr Platz für Parkplätze.
- Barrierefreiheit ist wichtig und muss beachtet werden.

Um die sichere Erreichbarkeit der Grundstücke für den Fußverkehr, sowie die Barrierefreiheit gewährleisten zu können, ist das Einrichten von ausreichend breiten Gehwegen auf beiden Seiten nötig. Durch den Wegfall eines Seitenraumes, würde sich nicht mehr Parkplätze ergeben. Eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist ein grundlegendes Ziel der Stadt- und Verkehrsplanung. Dieses basiert u.a. auf dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (2002) und des Landes NRW (BGG NRW) vom 15. Dezember 2003. Im März 2009 hat der Mobilitätsausschuss beschlossen, dass bei zukünftigen Baumaßnahmen im Aachener Straßenraum die vorgestellten taktilen Einrichtungen soweit möglich zu realisieren sind. Gehwege müssen eine Mindestbreite von 1,80 m, besser 2,00 m, für den Begegnungsverkehr aufweisen und einen Leitstreifen enthalten. Für die Gehwege sind durchgängige taktile Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte sowie Querungsstellen mit geteilten Bordsteinabsenkungen vorgesehen.

- Die Gehwege sollen nicht auf Kosten der Eigentümer verbreitet werden

Die Eigentümer*innen werden durch den Wegfall des Kommunalabgabengesetz (KAG) nicht an den Kosten der Umgestaltung der Ketteler – und Don-Bosco-Straße beteiligt.

Begrünung

- In Reinhardstraße und Sonnenscheinstraße mussten Bäume weichen, diese Bäume sollten wieder nachgepflanzt werden. Das Parkplätze dafür weichen müssen ist okay, da sich der Individualverkehr verändern wird.
- Bäume sind eher unwichtig, da die Reinhardstraße durch das Integriertes Stadtkonzept Forst zur Alleewerden soll.
- Bäume müssen lieber woanders aufgeforstet werden. Durch Umbaumaßnahmen in der ganzen Stadt fallen Bäume weg. In Kettelerstraße und Don-Bosocstraße ist da kein Bedarf.
- Bäume erhöhen Attraktivität und Qualität der Straße.

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. Aus klimatischen Gründen ist es also notwendig eine Begrünung in jeder Planung zu überprüfen unabhängig von anderen Straßen. Daher sind die, in der Planung ausgemachten Flächen zur Begrünung, notwendig. Außerdem stellt die Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung eine Verbesserung des innerstädtischen Kleinklimas (Pflanzen von Bäumen) vor.

Einbahnstraße

- Können Ketteler- und Don-Bosco-Straße nicht zur Einbahnstraße werden und durch Poller von der Bodelschwingstraße getrennt werden, die Feuerwehr und Müllabfuhr absenken können? Dadurch würde es zu Verkehrsberuhigung in der Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße kommen.
- Wären Poller in der Bodelschwingstraße auf Höhe des Garagenhof Haus 12 möglich? (dort wenden möglich)

Durch das abpollern der beiden Straßen wäre ein Zweirichtungsverkehr notwendig, damit die Fahrzeuge, die in die Straßen hinein fahren auch wieder rausfahren können. Außerdem wäre es nötig eine Wendemöglichkeit einzurichten. Das würde entweder durch Sperrung von einigen Senkrechtparkplätzen oder das Einrichten eines Wendehammers geschehen, was ebenfalls den Verlust von Parkplätzen sowie dem Verlust der Bäume an der Einmündung Bodelschwingstraße zur Folge hätte. Hinzukommt das der gesamte Verkehr aus der Bodelschwingstraße, der sich heute auf die Ketteler-, die Don-Bosco- und die Sonnenscheinstraße aufteilt, zukünftig nur über die Sonnenscheinstraße abfließen müsste, was eine deutliche mehr Belastung dieser Straße zur Folge hätte.

Die Poller in der Bodelschwingstraße hätten ebenfalls das einrichten einer Wendemöglichkeit und somit einem Entfall der Parkplätze zur Folge. Des Weiteren ergibt sich dadurch im Alltag weitere Fahrwege bei der Suche nach Parkplätzen oder dem Erreichen der Garagen.

Aus den genannten Gründen wird der Vorschlag der Poller für diese Planung nicht weiterverfolgt.

- Eine Einbahnstraße sollte durch die Don-Bosco-Straße in Richtung Bodelschwingstraße geführt werden. Durch die Ausfahrt des Lidl's in der Reinhardstraße, auf der gegenüberliegenden Seite der Don-Bosco-Straße, ist hier ein Linksabbiegen aus der Don-Bosco-Straße in Richtung Trierer Straße schwierig.
- Es sollte eine Einbahnstraßenregelung favorisiert werden, die wechselseitig das Ein- bzw. Ausfahren in die Reinhardstraße über Ketteler- bzw. Don-Bosco-Straße ermöglicht. Hierdurch ist zumindest mit einem weniger erhöhten Verkehr im Kreuzungsbereich der Sonnenscheinstraße / Reinhardstraße zu rechnen.
- Wie wäre eine Einbahnstraße geplant, wenn sie kommen würde?

Die Variante, die eine Einbahnstraßenregelung beinhaltet, sieht vor, dass in der Don-Bosco-Straße ein Einrichtungsverkehr in Fahrtrichtung zur Bodelschwingstraße eingerichtet wird. Im Gegensatz dazu wird die Kettelerstraße zur einer Einbahnstraße in Richtung Reinhardstraße.

- Können durch Einbahnstraße mehr P geschaffen werden?

Nein. Durch das Einsetzen einer Einbahnstraße, müssen trotzdem die Flächen für Rettungsfahrzeuge frei bleiben. Dadurch ergibt sich kein neuer Raum für Parkplätze.

- Was sind die Vor- und Nachteile einer Einbahnstraße?

Durch den im Bestand bestehenden Zweirichtungsverkehr sowie der geringen Fahrbahn sind Begegnung von 2 Verkehrsteilnehmer im Bereich der Parkstände nicht möglich. Dies führt dazu, dass das, auf der Seite der Parkstände, fahrende Fahrzeug auf den Gegenverkehr warten muss. Daher kommt es zu einer Störung des Verkehrsflusses. Das Einrichten eines Einrichtungsverkehres hätte zur Folge, dass beide Straßen, ohne motorisierten Gegenverkehr durchfahren werden können. Das würde somit eine Verbesserung des Verkehrsflusses bedeuten. Außerdem kommen im Bestand, aufgrund der engen Fahrbahn, gehäuft Gehwegüberfahrten bei Begegnungen vor, die die Sicherheit der zu Fußgehenden einschränkt. Da es in einer Einbahnstraße keine motorisierten Gegenverkehr gibt, entfällt dieses Problem und die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr erhöht sich.

Im Zuge einer Einbahnstraßenregelung, kann es aufgrund des Wegfalls des Gegenverkehrs zu erhöhten Geschwindigkeiten kommen. Dies lässt sich jedoch durch das Einrichten von Anrampungen, Plateaupflasterungen oder Alternierendes Parken ausgleichen. Welche Option der Verkehrsberuhigung für diese Planung relevant ist, wird im weiteren Verlauf der Planung ausgearbeitet. Außerdem entstehen durch die geplante Einbahnstraße längere Wege zum Erreichen der Ziele in der Ketteler- und Don-Bosco-Straße. Im Zuge dessen würde es auch zu einer Mehrbelastung der Bodelschwingstraße kommen, da der Ablauf der Kettelerstraße sowie der Zulauf der Don-Bosco-Straße im Falle einer Einbahnstraßenregelungen über die Bodelschwingstraße erfolgen würde. Allerdings ist das zu erwartende Verkehrsaufkommen in den drei Straßen gemäßigt, so dass durch das Einrichten der Einbahnstraße, der Verkehrsdruck in der Bodelschwingstraße voraussichtlich verträglich bleibt.

- Wenn die Gehwege wie im Bestand erhalten bleiben, brauchen wir keine Einbahnstraße.

Um die sichere Erreichbarkeit der Grundstücke für den Fußverkehr, sowie die Barrierefreiheit gewährleisten zu können, ist das Einrichten von ausreichend breiten Gehwegen auf beiden Seiten nötig. Dies ist im Bestand im südlichen Seitenraum in der Don-Bosco-Straße, wie auch im nördlichen Seitenraum in der Kettelerstraße mit einer durchschnittlichen Breite von 90 cm nicht gegeben.

Kosten

- Es fehlen genaue Angaben wie zum Beispiel die eventuellen Kosten.
- Wie viel Prozente müssen die Anwohner im Zweifel zahlen? In welcher Kategorie fällt die Straße im Sinne des KAG?

- Wenn die Kosten der Maßnahmen nicht übernommen werden, wie hoch wären die Kosten?

Die Kosten werden unabhängig von der Variante auf ca. 1,24 Mio. € (Summe der Kosten für beide Straßen) geschätzt.

Das Landeskabinett hat einen Gesetzesentwurf zur Änderung des KAG zur künftigen **Abschaffung der Straßenbaubeiträge** nach § 8 Abs. 2 KAG beschlossen, welcher in den Landtag zur weiteren Beratung und Verabschiedung eingebracht wurde. Somit werden die Eigentümer*innen nicht an den Kosten des Umbaus beteiligt.

Weitere Eingaben

- Wo kann man die zukünftige Planung und das Ergebnisse der Beteiligung einsehen? Wie sieht der Zeitplan aus?

Das Ergebnis der Beteiligung sowie die Planungen sind über die Website der Stadt Aachen:

www.aachen.de/kettelerstrasse sowie im Ratsinformation einzusehen. Ein möglicher Zeitplan sieht einen voraussichtlichen Planungsbeschluss im 3. Quartal sowie den Ausführungsbeschluss für ca. Mitte 2025 vor. Die Ausschreibung und Bau sind für 2025/26 vorgesehen.

- Es ist gut, dass die Anwohnenden frühzeitig informiert werden.
- Es wäre gut, wenn die Anmerkungen der Beteiligten berücksichtigt werden.
- Ist es sinnvoll das Stimmungsbild bei Handzeichen einzufangen während der Beteiligung?

Die Eingaben die im gesamten Beteiligungsprozess an die Verwaltung herangetragen worden sind, werden in der Planung geprüft und in dem vorliegenden Bericht zusammengefasst und an die Politik übergeben. Ein Stimmungsbild durch Handzeichen während der Veranstaltung würde einer Art Abstimmung über die Planung gleichkommen. Die Entscheidung über die Varianten obliegt jedoch den politischen Gremien. Um Missverständnisse in diesem Sinne zu vermeiden, wurde kein Stimmungsbild per Handzeichen eingefangen.

- Welchen Status haben die Stichwege, sind sie öffentliche oder private Flächen?

Die Stichwege sind im Besitz der Stadt Aachen.

- Wird die Andréstraße zwischen Don-Bosco-Straße und Trierer Straße auch im Zuge des Umbaus betroffen sein?

Nein, diese ist nicht durch den Umbau betroffen.

- Der Umbau ist als Chance zu sehen, um die nächsten Jahre die Straße sicher für die Zukunft zu machen. Die Gestaltung der Straße ist im Bestand schlecht. Die Planung ist gut.
- Die Stadt hat Verpflichtung eine Straße zu pflegen. Was ist der Grund für den Umbau?

- Warum sollen aus einer, bestehende Situation eine schlechtere Situation für die Anwohnenden gemacht werden? Vor allem in Hinblick der Kosten.
- Warum findet die Maßnahme statt?

Die Regionetz plant in der Kettelerstraße und in der Don-Bosco-Straße ab 2024 die Erneuerung der Versorgungsleitungen. In dem Zusammenhang sollen die Nebenanlagen und die Fahrbahnen in beiden Straßen erneuert werden, da beide Straßen in einem erneuerungsbedürftigen Zustand sind. Dazu wird der Straßenquerschnitt der Straßen entsprechend der funktionalen Ansprüche neu aufgeteilt und an die aktuellen Richtlinien angepasst.

- Wie viele Wohnungseinheiten sind im Bestand und wie viel Garagen gehören zu denen? Diese Daten fehlen auf der Homepage.

38 Kettelerstraße +89 Don-Bosco-Straße

Auswirkungen auf die Planung

Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung wurde eine Vielzahl an Ideen, Anregungen und Rückmeldungen an das Planungsteam herangetragen. Im Folgenden wird beschrieben, inwiefern sich dieses Feedback auf die Planung ausgewirkt hat.

Alle Rückmeldung, die durch die Bürger*innen während des Beteiligungszeitraums an die Verwaltung herangetragen worden sind, wurde anschließend geprüft und gegebenenfalls in die Planung eingearbeitet.

Durch die Teilnehmenden wurde eine hoher Parkdruck an die Verwaltung herangetragen. Daher wurde die Planung überprüft um den Verlust an Parkplätzen durch die Planung zu minimieren. Aus diesem Grund wurden die Längsparkplätze, wie in Variante 2 ursprünglich geplant, durch Senkrechtparkplätze, wie in Variante 1, ersetzt. Des Weiteren hat der überwiegende Teil der Bürger*innen ebenfalls an die Verwaltung herangetragen, dass sie kein Bedarf an Bänken und einer Velo-Station sehen. Daher entfallen die in Variante 2 angedachten Bänke und Bike Sharing Stationen zugunsten der Senkrechtparkplätze.

Ein weiteres diskutiertes Thema, war das Einrichten einer Einbahnstraße in der Ketter-/ und Don-Bosco-Straße. Im Anschluss an die Beteiligung wurde seitens der Verwaltung die Vor-/ und Nachteile einer Einbahnstraße durchleuchtet. Ein Vorteil wäre eine verbesserte Verkehrssicherheit sowie eine besseren Verkehrsfluss. Die Nachteile sind potenzielle erhöhte Geschwindigkeiten in den Straßen, längerer Fahrwege sowie ein Mehrbelastung der Bodenschwing-/ bzw Sonnenscheinstraße. Aus dieser Abwägung heraus hat sich die Verwaltung dafür entschieden neben den Variante 1 und 2 auch die Variante 3, die einen Einrichtungsverkehr in beiden Straßen vorsieht, in die politische Abstimmung zu geben, da Nachteile einer Einbahnstraße nicht die Vorteile aufwiegen. Um die, von einigen Teilnehmenden befürchtet, erhöhte Geschwindigkeit in einer Einbahnstraße entgegenzuwirken, werden außerdem Plateaupflasterungen in beiden Straßen eingerichtet.