

| | | | |
|---|--------------------------------|----------------------|----------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: | FB 61/1474/WP17 |
| Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen | | Status: | öffentlich |
| Beteiligte Dienststelle/n: | | AZ: | |
| | | Datum: | 13.10.2020 |
| | | Verfasser: | Dez. III / FB 61/300 |
| B 264 Lütticher Straße - 2. Bauabschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring hier: angepasste Querschnittsvarianten | | | |
| Beratungsfolge: | | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit | |
| 11.11.2020 | Bezirksvertretung Aachen-Mitte | Anhörung/Empfehlung | |
| 17.12.2020 | Mobilitätsausschuss | Entscheidung | |

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit Erstellung einer Entwurfsplanung auf Grundlage der Querschnitte zu Variante „2“ (Protected Bike Lane - PBL) und Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer Entwurfsplanung auf Grundlage der Querschnitte zu Variante „2“ (Protected Bike Lane - PBL) und Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung.

Finanzielle Auswirkungen

| | | | |
|--|----|------|--|
| | JA | NEIN | |
| | | x | |

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

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Lütticher Straße ist als Bundesstraße 264 Teil des klassifizierten Straßennetzes und Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Aachen. Sie führt nach Südwesten in Richtung Belgien und bindet im Norden an den Alleenring an. Sie bildet eine historische Achse und stellt mit gründerzeitlicher Bebauung und altem Baumbestand eine besondere stadträumliche Situation dar, der bei dem geplanten Vollausbau Rechnung getragen werden soll. Dazu wurden in der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 05.11.2008 und im Mobilitätsausschuss am 27.11.2008 die Vorentwurfsplanung des damals beauftragten Planungsbüros vorgestellt und die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerinformation beauftragt. Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss haben daraufhin am 27.05.2009 bzw. 04.06.2009 die Ergebnisse der Bürgerinformation und die Vorentwurfsplanung beraten.

Im Jahr 2015 wurde der 1. Bauabschnitt zwischen Schanz und Limburger Straße fertiggestellt. Der hier behandelte 2. Bauabschnitt von Limburger Straße bis Amsterdamer Ring ist etwa 700 m lang. In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte wurde am 04.09.2013 und im Mobilitätsausschuss am 19.09.2013 für diesen der Baubeschluss gefasst, um den Finanzierungsantrag nach dem Entflechtungsgesetz stellen zu können.

Im Zuge der Ausführungsplanung wurde 2017 der gesamte städtische Straßenbaumbestand im 2. Bauabschnitt auf seine Vitalität überprüft. Der überwiegende Teil der Bäume hat nur noch eine begrenzte Lebensdauer und soll durch Neupflanzungen ersetzt werden. Die zu den Wohnhäusern ausgerichtete Baumreihe im Teilabschnitt Klemensstraße bis Hohenstaufenallee soll erhalten werden. Seitens der Verwaltung wurde geprüft, ob dadurch eine andere Querschnittsaufteilung und Führung des Radverkehrs möglich ist, die den Anforderungen des Baumschutzes, des Radentscheids und der aktuell gültigen Richtlinien gerecht werden. Die Ergebnisse werden im Folgenden vorgestellt.

2. Heutige Situation

Die Lütticher Straße ist mit Ausnahme des Außenringversatzes zwischen Brüsseler Ring und Amsterdamer Ring eine eher gering belastete Radiale (Stand 2008: ca. 6.000 - 7.000 Kfz/7-19 Uhr). In dem hier behandelten Abschnitt erschließt sie das Couvengymnasium und das Franziskuskrankenhaus. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h, ist aber im Bereich des Couvengymnasiums auf knapp 200 m Länge und zeitlich begrenzt (Mo - Fr, 7 - 18 h) auf 30 km/h reduziert. Der Straßenraum ist zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring durchgehend etwa 24 m breit. Zusammengefasst stellen sich die verschiedenen Ansprüche an den Straßenraum wie folgt dar:

Rad- und Fußverkehr

Im ersten Bauabschnitt zwischen Schanz und Limburger Straße wurden für den Radverkehr beidseitig Schutzstreifen markiert. Im zweiten Bauabschnitt gibt es stadtauswärts durchgehend ab der Einmündung Limburger Straße einen 1,50 m breiten nicht benutzungspflichtigen Radweg zwischen einem ebenfalls etwa 1,50 m breiten Gehweg und dem ruhendem Verkehr. Stadteinwärts ist der etwa

3,10 m breite Gehweg zwischen Hohenstaufenallee und Klemensstraße für den Radverkehr freigegeben und daran anschließend bis zur Limburger Straße ein ca. 3,00 m breiter nicht benutzungspflichtiger Radweg neben dem etwa 3,20 m breiten Gehweg vorhanden.

Im November 2019 wurde der Radentscheid vom Rat der Stadt Aachen mehrheitlich angenommen. Darin werden, unter anderem, sichere Radwege an Hauptstraßen als Ziel formuliert: „Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.“

Öffentlicher Verkehr

Die Lütticher Straße hat eine wichtige Funktion zur Abwicklung des ÖPNV. Der betroffene Abschnitt wird von den Bussen der Linien 4 und 24 befahren. Die Haltestelle „Franziskushospital“ liegt an der Einmündung Sanatoriumstraße und ist in beiden Fahrrichtungen als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet. Die Haltestelle „Preusweg“ befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Knoten Amsterdamer Ring / Hohenstaufenallee und ist in beiden Fahrrichtungen als Bushaltebucht ausgebildet.

Ruhender Verkehr

Im hier behandelten Abschnitt sind 179 Parkmöglichkeiten für Kfz im öffentlichen Raum. Stadtauswärts wird größtenteils am Fahrbahnrand geparkt, im Bereich der Einmündung Limburger Straße auch senkrecht in einer Parkbucht. Stadteinwärts wird hauptsächlich senkrecht und häufig ungeordnet auf unbefestigten Flächen unterhalb der Bäume geparkt.

Der Abschnitt Limburger Straße bis Sanatoriumstraße ist Bestandteil der geplanten Bewohnerparkzone „U“, die nach derzeitigem Stand an 4. Stelle der Prioritätenliste zum Bewohnerparken liegt.

Straßenraumbegrünung

Im 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße gibt es insgesamt 86 städtische Bäume. Von diesem Bestand unterliegen 67 Bäume aufgrund ihres Stammumfanges den Bestimmungen der Baumschutzsatzung. Nach der Baumbegutachtung von FB 36 und E 18 im Oktober 2017 weisen von den insgesamt 86 städtischen Bäumen lediglich 28 eine Vitalität auf, die noch eine hohe Lebenserwartung erwarten lässt. Die eingeschränkte Vitalität resultiert überwiegend aus den baumfeindlichen Bodenstandraumbedingungen durch im durchlaufenden Grünstreifen parkende Fahrzeuge.

FB 36/400 vertritt die Auffassung, dass nach Abwägung aller Belange der Baumbestand im Teilabschnitt Limburger Straße bis Klemensstraße im Zuge der Baumaßnahme gegen eine zukunftsorientierte, einheitliche und langlebige Neuanpflanzung ausgetauscht werden sollte. Zum Schutz der zu erhaltenden Baumreihe im Teilabschnitt Klemensstraße bis Hohenstaufenallee sollen die Verkehrsflächen bis maximal 4,00 m an die Baumstämme herangeführt werden. Die Ausbauplanung ist so zu gestalten, dass keine negative Baumbilanz entsteht.

Für weiterführende Analysen der Bestandssituation wird auf die vorangegangenen Verwaltungsvorlagen verwiesen, z.B. auf die Vorstellung der Vorentwurfsplanung:
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=6126>

2. Planung

In den Anlagen sind zwei ausgewählte Querschnitte in den Abschnitten Limburger Straße – Klemensstraße („Querschnitt 1“ auf Höhe der Hausnr. 113 / 154) und Klemensstraße – Hohenstaufenallee („Querschnitt 2“ auf Höhe der Hausnr. 137 / 172) dargestellt.

Bisherige beschlossene Planung

Der im Baubeschluss beschlossene Querschnitt teilt den Straßenraum wie folgt auf:

Auf der Ostseite bleiben Senkrechtparken und der Baumbestand zum Teil erhalten. Neue Bäume werden dort sowie auch im westlichen Längsparkstreifen gepflanzt. Für den Radverkehr wird stadteinwärts ein 1,5 m breiter Schutzstreifen (mit 0,75 m breitem Sicherheitstrennstreifen neben dem Senkrechtparken) und stadtauswärts ein 1,25 m breiter Schutzstreifen (mit 0,5 m breitem Sicherheitstrennstreifen neben dem Längsparken) angelegt. Die Restfahrbahnbreite beträgt 4,9 m. Der Gehweg ist stadteinwärts 2,50 m und stadtauswärts 2,00 m breit.

Eine ausführliche Darstellung der beschlossenen Planung befindet sich in der Vorlage zum Baubeschluss:

<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=11343>

Variante 1 (breitere Schutzstreifen)

Anlehnend an die beschlossene Planung verbleibt der Radverkehr mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Gegenüber der beschlossenen Planung werden der stadtauswärtsführende Schutzstreifen auf 1,50 m sowie auch der dortige Gehweg auf 2,50 m verbreitert. Die Fahrbahn ist 5,50 m breit. Im Querschnitt 1 müssen gegenüber der ursprünglichen Planung die Baumpflanzungen zwischen Gehweg und Senkrechtparken weichen, da dort Versorgungsleitungen liegen.

Durch die geänderten Bedingungen für den Baumschutz ist im Querschnitt 2 nicht mehr Senkrecht-, sondern Längsparken vorgesehen. Der Abstand der Verkehrsanlagen zum Baumbestand beträgt somit 3,60 m. Senkrechtparken im Kronentraufbereich der betroffenen Bäume könnte zu erheblichen Schäden im Wurzelbereich führen.

Variante 2 (Protected Bike Lane - PBL)

In Übereinstimmung mit den Zielen des Radentscheids wird der Radverkehr richtungstrennt auf eigenen, baulich getrennten und 2,30 m breiten Radverkehrsanlagen geführt. Die Gehwege sind 2,50 m breit. Die Fahrbahn ist mit 6,50 m Breite auf Bus-Begegnungsverkehr bemessen. Stadteinwärts werden im Abschnitt Limburger Straße bis Klemensstraße (Querschnitt 1) neue Bäume zwischen Beidrichtungsweg und Senkrechtparken eingeplant, deren Standorte mit den dort in den Nebenanlagen vorhandenen Versorgungsleitungen verträglich sind.

Im Querschnitt 2 hätten der o.g. höhere Flächenbedarf für den Radverkehr und der Baumschutz zur Folge, dass hier kein Parkraum im öffentlichen Straßenraum angeboten werden könnte. Ein Kompromissvorschlag sieht dementsprechend vor, zumindest stadteinwärts einen Längsparkstreifen mit Baumfeldern anzulegen. Der Abstand der Verkehrsanlagen zu den Bestandsbäumen beträgt dann 2,75 m.

Voraussetzung für einen geringer als 4,00 m gewählten Abstand zum Baumbestand ist das fach- und sachgerechte Anlegen der Radverkehrsflächen unter Berücksichtigung einer für die Bäume umsichtigen und schonenden Arbeitsweise(z.B. Handschachtungen). Darüber hinaus könnten bauliche Schutzelemente notwendig werden (z.B. individuell anzufertigende Wurzelbrücken).

Variante 3 (Radfahrstreifen und Radweg)

Um den geänderten Ansprüchen des Baumschutzes und des Radverkehrs unter Berücksichtigung einer angemessenen Anzahl an Parkmöglichkeiten entgegenzukommen, werden ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen stadtauswärts und ein 1,90 m bis 2,00 m breiter Radweg stadteinwärts angelegt. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m.

Gegenüber Variante 2 mit PBL ist zum einen im 1. Querschnitt stadtauswärts die Anlage eines Längsparkstreifens mit Baumfeldern vorgesehen. Der Radfahrstreifen ist zum Ein- und Ausparken überfahrbar. Zum anderen ist im 2. Querschnitt stadtauswärts ein Grünstreifen mit Baumpflanzungen geplant. Der Grünstreifen mit 1,75 m Breite (im Bereich der Bäume) benötigt unterirdisch einen genügend durchwurzelbaren Bodenstandraum. Der Abstand der Verkehrsanlagen zum geschützten Baumbestand beträgt 2,85 m. Eine entsprechend vorsichtige Arbeitsweise wird auch hier vorausgesetzt. Im Bedarfsfall müssen Wurzelbrücken genutzt werden.

Variante 4 (PBL/Radfahrstreifen und Radweg)

Eine weitere Annäherung an die Belange des Radverkehrs stellt stadtauswärts die Kombination einer 2,30 m breiten PBL im Querschnitt 1 mit einem 1,85 m breiten Radfahrstreifen in Querschnitt 2 dar. Stadteinwärts gibt es analog zu Variante 3 einen 1,90 m bis 2,00 m breiten Radweg und die Fahrbahn ist 6,50 m breit.

Gegenüber Variante 3 ist auch im 1. Querschnitt stadtauswärts ein Grünstreifen mit Baumpflanzungen anstelle des Längsparkstreifens geplant. Auch hier sind unterirdisch ein genügend durchwurzelbarer Bodenstandraum und im Bereich des Baumbestandes eine vorsichtige Arbeitsweise erforderlich.

3. Fazit und Empfehlung

Entsprechend der oben genannten geänderten Bedingungen ist eine neue Querschnittsaufteilung für den 2. Bauabschnitt sinnvoll, und für die neuen Anforderungen und unterschiedlichen Nutzungen muss gegebenenfalls eine Kompromisslösung gefunden werden.

Die vorgestellten Varianten stellen sich im Überblick wie folgt dar:

| | Fahrbahn baulich | Gehweg stadtein- /auswärts | Radverkehr stadtein-/auswärts | Parken gesamt | Bäume gesamt |
|-------------------------|---------------------|----------------------------------|--|------------------|-----------------|
| Bestand | ca. 8,7 m | ca. 3,1 m / 1,5 m | ca. 3,0 m Radweg bzw. Gehweg Rf frei / 1,5 m Radweg | 179 | 86 |
| beschlossene Planung | 8,9 m | 2,5 m / 2,0 m | 1,5 m Schutzstreifen / 1,25 m Schutzstreifen | 241 | 96 |
| Variante 1 | 9,5 - 9,75 m | beidseitig 2,5 m | beidseitig 1,5 m Schutzstreifen | ca. 190 | ca. 61 |
| Variante 2 | 6,5 m | beidseitig 2,5 m | 2,3 m Radweg / 2,3 m Protected Bike Lane | ca. 100 | ca. 86 |
| Variante 3 | 8,35 - 9,1 m | 2,5 m / 2,0 - 2,5 m | 1,9 - 2,0 m Radweg / 1,85 m Radfahrstreifen | ca. 155 | ca. 90 |
| Variante 4 | 6,5 - 8,35 m | 2,5 m / 2,0 - 2,5 m | 1,9 - 2,0 m Radweg / 2,3 m Protected Bike Lane bzw. 1,85 m Radfahrstreifen | ca. 105 | ca. 90 |

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich in der Parkraum- und Baumbilanz um eine grobe Schätzung auf Grundlage der Lagepläne der in 2013 beschlossenen Planung handelt.

Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen über den Komfort der Verkehrsteilnehmer*innen zu stellen ist (VwV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, Abschnitt A, zu § 39-43). Unter Berücksichtigung der Belange der Radfahrer*innen und des Baumschutzes wurden Querschnittsvarianten mit baulich getrennten Einrichtungradwegen entwickelt. Im Gegensatz dazu dürfen die zuvor beschlossenen Schutzstreifen im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Daher stellen die neu geplanten Varianten mit eindeutig getrennten Radverkehrsanlagen eine zumindest subjektive Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende dar.

Im Querschnitt 2 besteht bei Varianten mit Radweg stadteinwärts die Gefahr, dass dort beim Verlassen der Grundstücke auf Grundstückszufahrten die Radverkehrsanlage durch wartende Fahrzeuge blockiert wird, die auf die Lütticher Straße abbiegen möchten. Durch parkende Fahrzeuge im Längsparkstreifen wird zusätzlich die Sicht eingeschränkt. Sollen Sichtdreiecke freigehalten werden, entfallen weitere Parkstände. Bei der bisher beschlossenen Planung bzw. angepassten Planung in Variante 1 besteht hingegen beidseitig Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Kfz-Verkehr bei Parkvorgängen.

Die Anlage von baulich geschützten Einrichtungradwegen in einer Breite von 2,30 m gemäß dem Ziel des Radentscheids ist in der Lütticher Straße zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring auch unter Einhaltung von 4,00 m Abstand zum geschützten Baumbestand grundsätzlich möglich. Eine Straßenraumaufteilung, die diese Forderungen erfüllt und zusätzlich ausreichend breite Kfz-Fahrstreifen, Verkehrsräume für Fußgänger*innen, sowie Parkmöglichkeiten gewährleistet ist hingegen im vorliegenden Straßenraumquerschnitt nicht umsetzbar. Eine Reduzierung des

Parkraumangebots um bis zu ca. 45% des Bestandes (und ca. 65 % bei 4,00 m Abstand zum Baumbestand) hat einen deutlich erhöhten Parkdruck zur Folge.

In Anbetracht der Wiederherstellung eines Alleencharakters auf der Lütticher Straße wäre eine Variante mit beidseitigen Baumpflanzungen zu bevorzugen. Der hochwertige Baumbestand der heutigen doppelreihigen Allee lässt eine radentscheidskonforme Umgestaltung aber nur äußerst eingeschränkt zu. Eine Verbesserung der Baumbilanz ist grundsätzlich in allen Varianten durch den Wegfall von Parkraum zugunsten von Baumpflanzungen möglich.

Die ASEAG favorisiert Variante 2 und wünscht bei beidseitigem Parken und Senkrechtparken 7,00 m Fahrbahnbreite sowie grundsätzlich 2,20 m breite Längsparkstreifen.

Nach Abwägung aller Belange wird Variante 2 als Vorzugsvariante vorgeschlagen, da sie mit baulich geschützten und richtungsgetrenten Radverkehrsanlagen (PBL/Radweg) unter Berücksichtigung des Baumschutzes die Zielsetzungen des Radentscheids erreicht.

4. Weiteres Vorgehen

Auf Grundlage des beschlossenen Querschnitts soll die Entwurfsplanung konkretisiert werden und ein darauf basierender Beschluss dem Fördergeber als Basis für die Bewilligung gemäß dem Entflechtungsgesetz dienen.

Der weitere Zeitplan sieht auch eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung vor, die aufgrund der aktuellen Lage mittels digitaler Kommunikation erfolgen könnte.

Die Kostenschätzung kann erst im Rahmen der Entwurfsplanung zu einer beschlossenen Querschnittsvariante aktualisiert werden.

Die Maßnahme löst eine Beitragspflicht gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG NRW) aus, da sie eine Verbesserung bzw. Erneuerung darstellt.

Anlage/n:

1. Übersichtskarte
2. Fotos Bestand
3. Querschnitt 1: Abschnitt Limburger Straße bis Klemensstraße
4. Querschnitt 2: Abschnitt Klemensstraße bis Hohenstufenalle