

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0525/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 26.10.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße – Straßenbaumaßnahme hier: Programmberatung		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
16.11.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung auf Grundlage der vorliegenden Varianten.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 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		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 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):

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, weil der Umbau der Ketteler- und der Don-Bosco-Straße je nach Lage der Leitungen 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 und Bike-Sharing denkbar.

Die durch den Bau entstehenden zusätzlichen CO₂-Emissionen können durch die Begrünung der Straße langfristig vollständig kompensiert werden.

Erläuterungen:

1. Anlass

Bezugnehmend auf das Straßen- und Wegekonzept der Stadt Aachen vom 24.08.2022 (vgl. Vorlage FB 60/0058/WP18, beraten am 23.06.2022) informiert die Verwaltung über eine anstehende Straßenbaumaßnahme.

Die Regionetz GmbH plant in der Kettelerstraße und in der Don-Bosco-Straße ab 2023 die Erneuerung der 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.

2. Heutige Situation

Die beiden Wohnstraßen liegen im Stadtteil Aachen-Forst. 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. Die Straßen sind in ihrer Charakteristik (Aufteilung und Nutzung des Straßenraums) sehr ähnlich und werden deshalb zusammenführend behandelt. Die beiden Wohnstraßen verbinden jeweils die Reinhardstraße mit der Bodelschwinghstraße. In beiden Straßen werden Wohnwege angebunden.

Der nördliche Gehweg der Kettelerstraße misst in der Breite ca. 1,20 bis 1,70 m und erfüllt damit nicht die Raumansprüche für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen nach RAS 06, 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 bis 1,45 m. Der nördliche Gehweg ist ca. 2,95 bis 3,20 m breit. Nach RAS 06 beträgt das Mindestmaß für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen 1,80 m, inkl. Sicherheitsräumen zur Fahrbahn und Einfriedungen/Gebäuden sind es sogar 2,50 m. Für den Einbau taktile Leitelemente sind mind. 1,50 m breite Gehwege notwendig. Die Fahrbahnen der beiden Straßen messen 5,10 m bis 5,40 m.

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

Die Stadt Aachen fördert den Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur. Derzeit verfügen die Ketteler- sowie die Don-Bosco-Straße nicht über öffentlich nutzbare Elektroladepunkte. Für das Gebiet zwischen Sonnenscheinstraße, Bodelschwinghstraße und Don-Bosco-Straße wird für das Jahr 2031 ein Bedarf von vier Kfz-Ladepunkten prognostiziert.

3. Planung

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, Abschnitt A, zu § 39-43).

Die Leitungsarbeiten der Regionetz ermöglichen es, beide Straßenräume im Querschnitt neu aufzuteilen, den Zustand zu verbessern und insbesondere den Komfort für die Fußgänger*innen zu erhöhen. Dabei sehen die Planungen der Verwaltung im Wesentlichen Maßnahmen zur

Fußgängersicherheit und Barrierefreiheit sowie Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung und Verbesserung des innerstädtischen Kleinklimas (Pflanzen von Bäumen) vor.

Für den Umbau ergeben sich zwei mögliche Querschnittsvarianten, welche sich vor allem im Bereich der heutigen Senkrechtparkplätze unterscheiden (vgl. Querschnitte, Anlage 3). Des Weiteren ist es denkbar, den Verkehr im Einrichtungsverkehr (als Einbahnstraße) zu führen.

Variante 1:

Variante 1 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.

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 m eine 12,00 m lange und 5,50 m breite Fläche ohne bauliche Hindernisse.

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. 3,00 m breiten Fahrgasse noch 2,00 m breite Parkflächen entstehen sollen. Daher sieht Variante 1 für beide Straßen jeweils ca. 1,85 bis 1,90 m breite Gehwege vor, die den Mindestanspruch der Fußgängerkehrsicherheit (s.o.) erfüllen. So ist einseitiges Parken in gekennzeichneten Fahrbahnrandparkplätzen möglich. Zudem sind, wie heute an der Einmündungen zur Bodelschwinghstraße, baulich angelegte Senkrechtparkplätze in beiden Straßen vorgesehen. Der dahinter liegende Gehweg misst 2,00 bis 2,20 m. Zusätzlich sind Fahrradbügel, E-Parkplätze und, wenn möglich, zusätzliche Baumstandorte vorgesehen. Bei der Anlage der Baumfelder sowie der Parkplätze sind die Ansprüche der Ver- und Entsorgung (Lage der Leitungen, Schleppkurven Müll- und Feuerwehrfahrzeuge) sowie die Sichtbeziehungen zu berücksichtigen. Nach derzeitigem Planungsstand eignet sich die nördliche Seite der Kettelerstraße und die südliche Seite der Don-Bosco-Straße aufgrund der Lage der Leitungen am ehesten für die Planung neuer Baumstandorte. Die Planungen der Regionetz liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor, sodass die Lage der zukünftigen Leitungen noch nicht feststeht und sich Änderungen in der Planung ergeben können. Nach dem Umbau stehen jeweils ca. 16 Parkplätze zwischen den Bäumen im öffentlichen Raum zur Verfügung.

Die Straßen können als Einbahnstraße ausgewiesen werden oder weiterhin in beiden Richtungen befahrbar bleiben, wobei die Fahrtrasse mit 3,20 m Breite lediglich für den Einrichtungsverkehr ausreicht. Die Feuerwehrflächen dienen dann gleichzeitig als Ausweichflächen für den Begegnungsverkehr.

Beim Vollausbau der Gehwege ist ein durchgängiges taktiles Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte sowie Querungsstellen mit geteilten Bordsteinabsenkungen vorgesehen.

Variante 2:

Variante 2 sieht ebenfalls für beide Straßen das Separationsprinzip vor, jedoch mit unterschiedlichen Gehwegbreiten. Eine Gehwegseite wird 1,50 m breit, um den Einbau taktiler Elemente zu ermöglichen. Dadurch kann die andere Gehwegseite (nördliche Seite der Kettelerstraße und südliche Seite der Don-Bosco-Straße) je 2,25 m messen. Weiterhin kann in beiden Straßen einseitig am Fahrbahnrand geparkt werden. Nach derzeitigem Planungsstand eignet sich die nördliche Seite der Kettelerstraße und die südliche Seite der Don-Bosco-Straße aufgrund der Lage der Leitungen am ehesten für die Planung neuer Baumstandorte. Diese sind zwischen den Parkständen vorgesehen. Dahinter soll jeweils der breitere Gehweg (2,25 m breit) verlaufen. Aufgrund der Führung hinter den parkenden Fahrzeugen entfällt der notwendige Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr, sodass mit 2,25 m Breite die Regelbreite des Seitenraums erreicht wird.

Im Bereich der heutigen Senkrechtparkplätze an den Einmündungen zur Bodelschwingstraße sind Längsparkplätze vorgesehen. Dadurch entsteht deutlich mehr Fläche für den Fußverkehr (ca. 6,20 bis 6,40 m breit). Beispielsweise sind hier Bänke, Fahrradbügel oder eine Bike-Sharing-Station möglich. In beiden Straßen stehen je nach den Ansprüchen der Ver- und Entsorgung noch ca. 13 Parkplätze zur Verfügung, wobei ebenfalls E-Parkplätze eingerichtet werden können.

Wie bei Variante 1 ist Ein- oder Beidrichtungsverkehr möglich.

Beim Vollausbau der Gehwege ist ein durchgängiges taktiler Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte sowie Querungsstellen mit geteilten Bordsteinabsenkungen vorgesehen.

4. Kosten

Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten grob über die umzubauende Fläche ermittelt. Die Kosten werden unabhängig von der Variante auf ca. 1,24 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.

Die Maßnahme löst eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW aus. Eine detaillierte Feststellung ist erst mit Abschluss der Baumaßnahme möglich. Derzeit können für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen bis zum 31.12.2026 durch die Kommunen Landesfördermittel beantragt werden. Hiernach würde sich derzeit eine 100%ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei Genehmigung des Antrags ergeben. Ein rechtlicher Anspruch auf Förderung besteht nicht. Ob die derzeit befristet geltende Förderregelung durch das Land verlängert wird, steht noch aus.

5. Weiteres Vorgehen

Es ist eine Bürger*innenbeteiligung geplant, bei der die Maßnahme vorgestellt und den Bürgern*innen die Möglichkeit zur Beteiligung gegeben wird. Im Anschluss daran werden die Lagepläne für den Planungsbeschluss ausgearbeitet. Außerdem werden die formulierten Hinweise der Beteiligten auf Umsetzbarkeit geprüft. Sie sollen – falls möglich – in die Planung der Maßnahme einfließen und bei der Formulierung des Planungsbeschlusses berücksichtigt werden.

Die Umsetzung des Straßenbaus kann voraussichtlich ab 2024 nach der Maßnahme der Regionetz erfolgen.

Anlage/n:

Anlage 1 - Übersichtsplan

Anlage 2 - Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße, Bestand

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

Anlage 4 - Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße, Querschnitte



STADT AACHEN

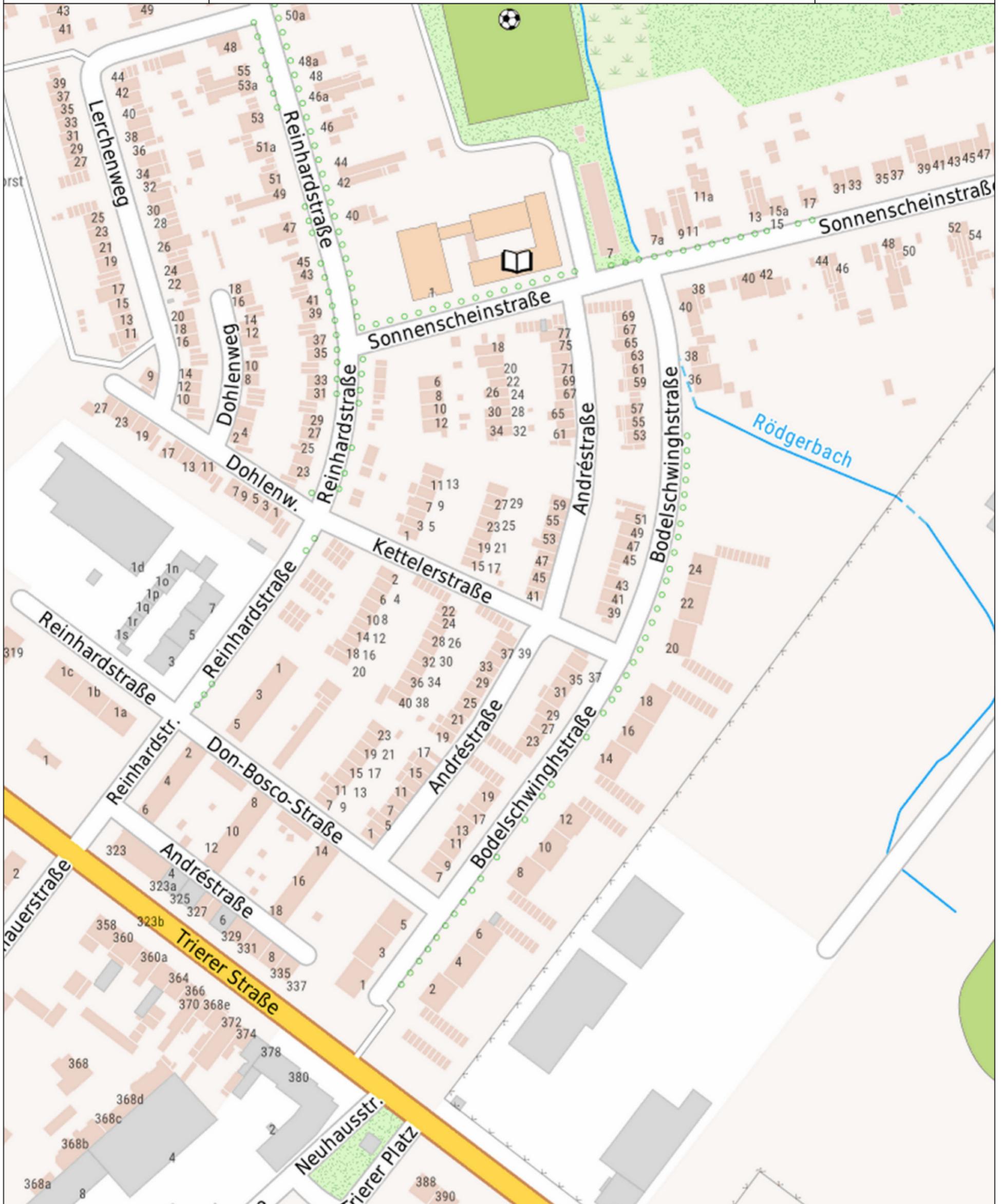
Auszug aus dem Geodatenbestand



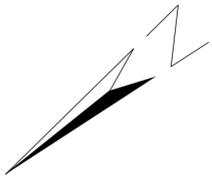
Nur für den dienstlichen Gebrauch.

0 39 78 m
1: 2500

Erstellt: 14.10.2022



- Legende
- Gehweg
 - Parken
 - Grünfläche
 - Fahrbahn
 - Einfahrten



Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
Stadt Aachen

Bestand		Kettelerstraße & Don-Bosco-Straße	
Lageplan		M. = 1 : 500	
Plan Nr. 2021 08 01	bearbeitet: Pau	gezeichnet: IS	bearbeitet:
Nr. Datum	Planänderung	Isabel Strehle	
		Abteilung	
		Verkehrsplanung und Mobilität	
		Oktober 2022	

In der Bezirksvertretung Aachen-beraten und beschlossen am:

Im Verkehrsausschuss beraten und beschlossen am:

Pr108 Verkehrsplanung/Strassen A-Z (Ma) (KettelerstraBe)bestand.dgn



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





Kettelerstraße
Blickrichtung Bodelschwingstraße



Kettelerstraße
Blickrichtung Reinhardstraße





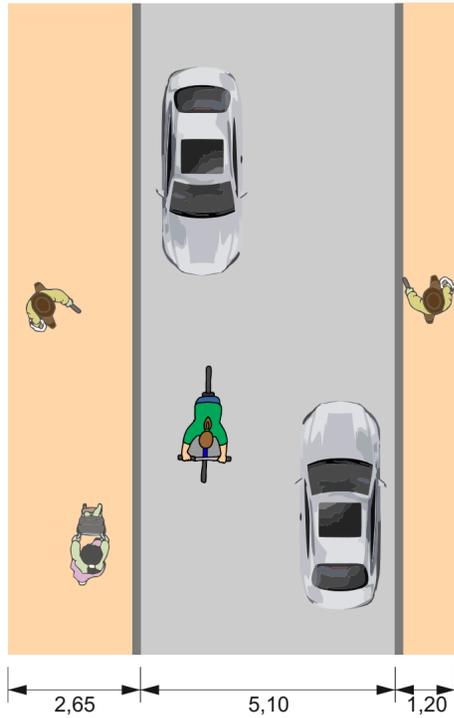
Don-Bosco-Straße
Blickrichtung Bodelschwingstraße



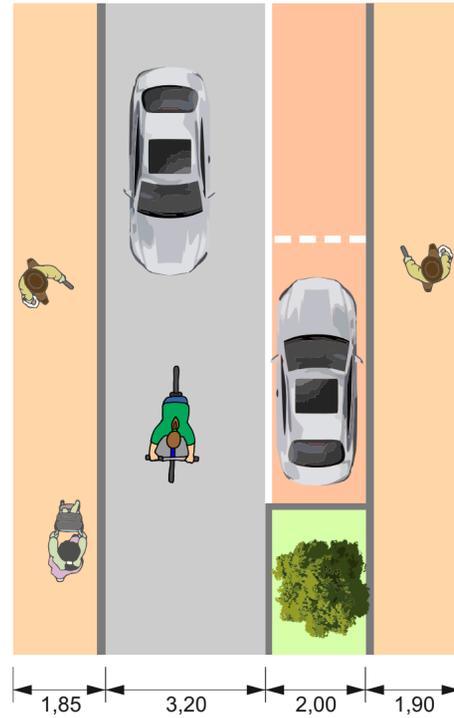
Don-Bosco-Straße
Blickrichtung Reinhardstraße

Querschnitte Kettelerstraße

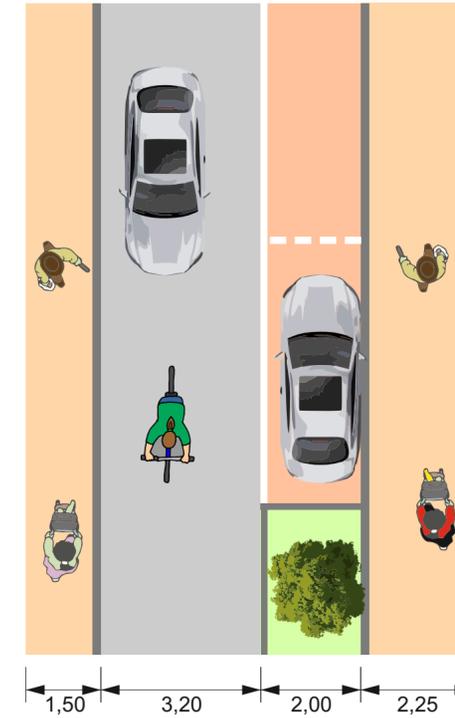
**Bestand
Q1**
einseitiges Fahrbahnrandparken
(nicht gekennzeichnet)



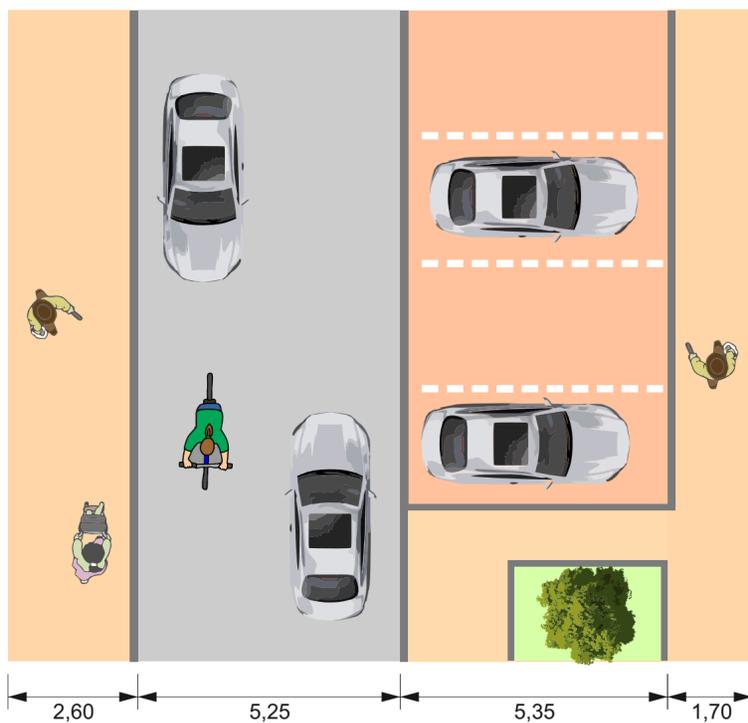
**Variante 1
Q1**
einseitiges Fahrbahnrandparken
mit Ausweichflächen (ca. alle 20 m)



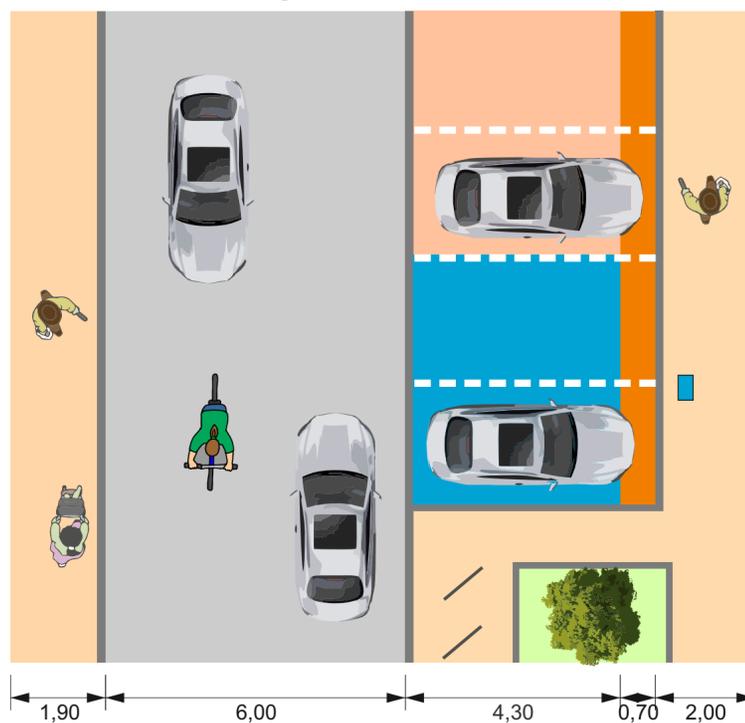
**Variante 2
Q1**
einseitiges Fahrbahnrandparken
mit Ausweichflächen (ca. alle 20 m)



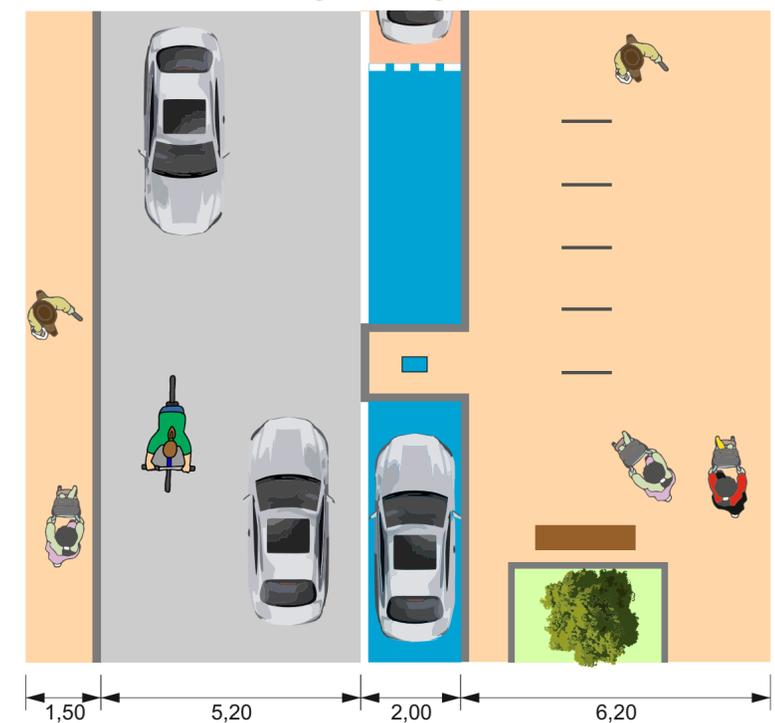
**Bestand
Q2**
einseitiges Senkrechtparken



**Variante 1
Q2**
einseitiges Senkrechtparken

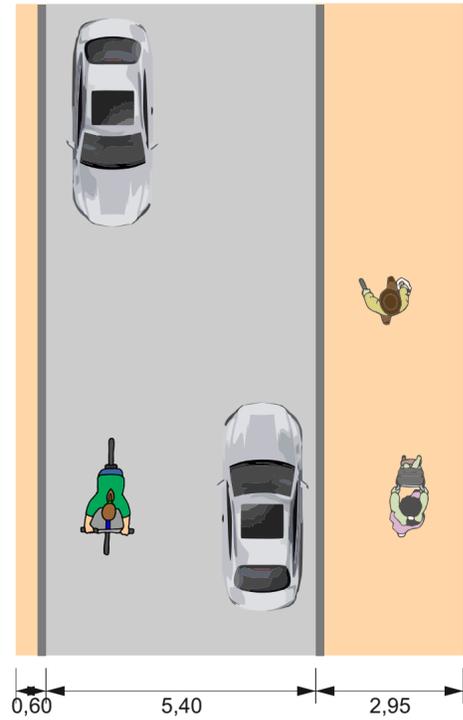


**Variante 2
Q2**
einseitiges Längsparken

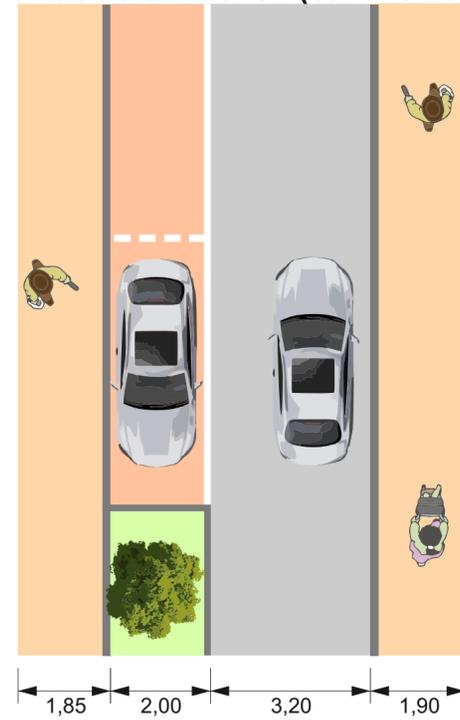


Querschnitte Don-Bosco-Straße

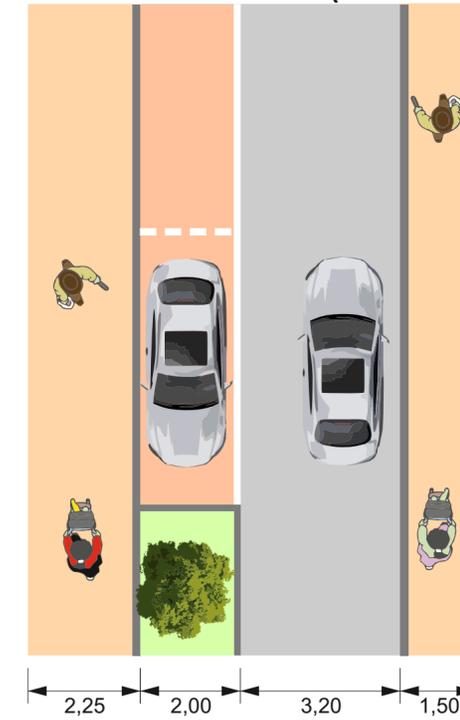
Bestand
Q3
einseitiges Fahrbahnrandparken
(nicht gekennzeichnet)



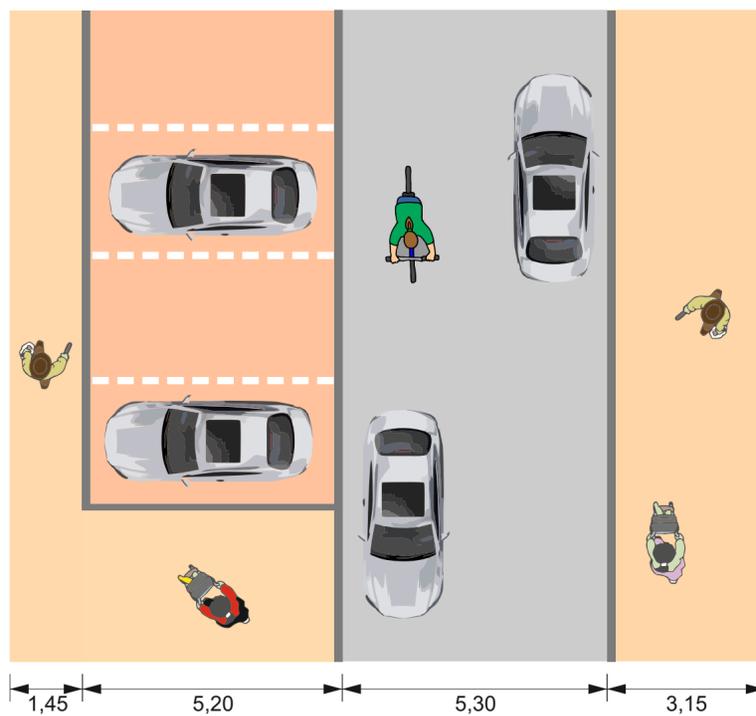
Variante 1
Q3
einseitiges Fahrbahnrandparken
mit Ausweichflächen (ca. alle 20 m)



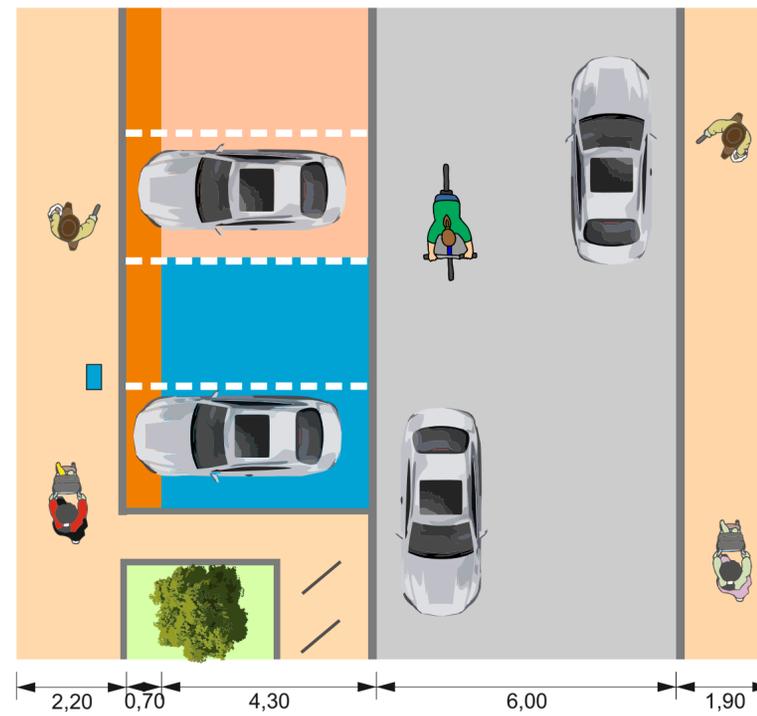
Variante 2
Q3
einseitiges Fahrbahnrandparken
mit Ausweichflächen (ca. alle 20 m)



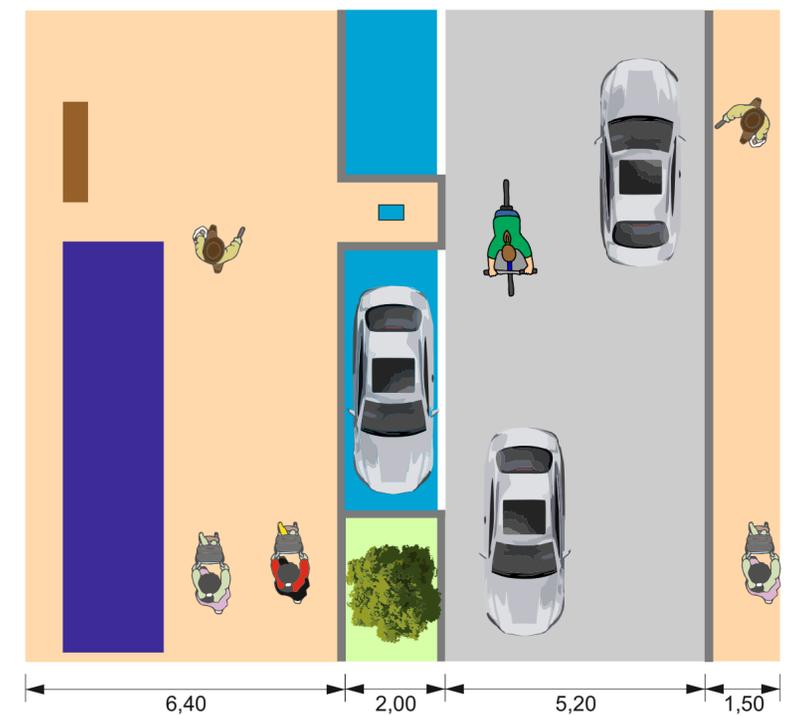
Bestand
Q4
einseitiges Senkrechtparken



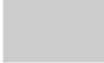
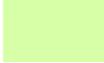
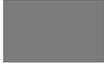
Variante 1
Q4
einseitiges Senkrechtparken



Variante 2
Q4
einseitiges Längsparken



Legende

-  Gehweg
-  Fahrbahn
-  Parken
-  Überhang
-  Grünfläche
-  Bord
-  E-Parkplatz
-  E-Ladesäule
-  Bikesharing
-  Baum
-  Fahrradbügel
-  Bank