

Vorlage	
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: E 18 - Aachener Stadtbetrieb FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement FB 20 - Fachbereich Finanzsteuerung	Vorlage-Nr: FB 61/0794/WP18 Status: öffentlich Datum: 05.02.2024 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Roermonder Straße im Abschnitt Überflieger über die Kohlscheider Straße bis Rathausstraße; hier: Bericht zur Bürger*innenbeteiligung und Sachstand	
Ziele:	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
22.02.2024	Mobilitätsausschuss
20.03.2024	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg
	Zuständigkeit
	Kenntnisnahme
	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	X		

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2024	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2025 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	650.000	650.000	1.950.000	1.950.000	0	0
Ergebnis	650.000	650.000	1.950.000	1.950.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2024	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2025 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	120.000	120.000	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	200.000	200.000	600.000	600.000	0	0
Ergebnis	320.000	320.000	960.000	960.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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>

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

Ziel der Vorlage ist die Information der politischen Vertreter*innen über die Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung und den aktuellen Sachstand und den Konsequenzen in Hinblick auf anstehenden Baumaßnahmen darzustellen.

Es wird also insbesondere noch kein Beschluss zur Umgestaltung des Straßenraums gefasst, der sich auf den Klimaschutz und die Klimafolgenabpassung auswirken würde.

Erläuterungen:

Hintergrund

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 und die Klimaneutralität 2030. 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 ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich. 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.

Der Aachener Stadtbetrieb hat im Jahr 2022 eine Asphaltmaßnahme auf der Roermonder Straße in Laurensberg durchgeführt. Die Maßnahme erstreckte sich über den Bereich Kackertstraße bis Schurzelter Straße. Bei der Maßnahme handelte es sich um eine Unterhaltungsmaßnahme, in deren Rahmen kein grundhafter und weitreichender Umbau des Straßenraums erfolgte. Die Maßnahme war notwendig, um die Straße bis zur nächsten grundhaften Erneuerung in einem verkehrssicheren Zustand zu halten. Mittelfristig ist vorgesehen, die Roermonder Straße in diesem Abschnitt grundhaft zu erneuern und neu zu gestalten. Dies geschieht synchron zu den Arbeiten der Regionetz, die in Laurensberg in den kommenden Jahren das Leitungsnetz der Fernwärme mit umfangreichen Baumaßnahmen (hier insbesondere: Haupttrassenerschließung über die Roermonder Straße) ausbauen muss.

Im Nachgang zu der 2022 durchgeführten Straßenunterhaltung sollen jetzt wirksame Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur und insbesondere für die Verkehrssicherheit der Radfahrenden erzielt werden. Die bestehenden Borde sind bei der Straßenunterhaltungsmaßnahme unverändert geblieben. Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg und der Mobilitätsausschuss haben sich im März 2022 mit der Optimierung der Radverkehrsanlagen im Zuge der Straßenunterhaltungsmaßnahme auseinandergesetzt (vgl. Vorlage FB61/0352/WP18) und die Fachverwaltung beauftragt, eine Bürger*innenbeteiligung durchzuführen. Die Planunterlagen wurden im September 2022 öffentlich ausgelegt. Ferner fand am 19.09.2022 eine hybride Dialogveranstaltung statt – d.h. als Präsenzveranstaltung in Laurensberg bei zugleich digitaler Live-Übertragung online. Zu den Ergebnissen der Bürger*innenbeteiligung wird unter Nr. 3 sowie in Anlage 5 näher ausgeführt. Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung sind zahlreiche, sehr wertvolle Hinweise für eine umfassende Neugestaltung der Roermonder Straße inklusive baulicher Neugestaltung der Radverkehrsanlagen eingegangen. Diese finden Eingang in den in den kommenden Jahren bevorstehenden integrierten Planungsprozess. In Auszügen (d.h. soweit es eine Straßenunterhaltungsmaßnahme zulässt) können einzelne Aspekte schon jetzt Berücksichtigung finden.

Vorgestellte Planungsvarianten zur Bürger*innenbeteiligung

Der Straßenraum wurde in 2 Teilbereiche mit unterschiedlichen Planungsansätzen unterteilt (siehe Anlage 1 Übersichtskarte):

- Teilbereich I (TB I) Kohlscheider Straße bis Schloss-Rahe-Straße
- Teilbereich II (TB II) Schloss-Rahe-Straße bis Rathausstraße/Schlossparkstraße.

Im ersten TB ist im Wesentlichen eine Anpassung der Markierung an die aktuell gültigen Regelwerke ohne weitere Änderungen vorgesehen gewesen.

Im zweiten TB wurden mehrere Querschnittsvarianten betrachtet, die als Diskussionsgrundlage für den geplanten Bürger*innendialog dienten. Dabei wurden folgende Radinfrastrukturtypen vorgestellt:

BL (Buffered-Lane): Ein mindestens 1,50 m breiter Radfahrstreifen mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr.

Radentscheidkonforme PBL (Protected-Bike-Lane): Ein mindestens 2,30 m breiter Radfahrstreifen mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr, welcher zusätzlich mit baulichen Elementen ausgerüstet wird.

TB I (zwischen Kohlscheider Straße und Schloss-Rahe-Straße)

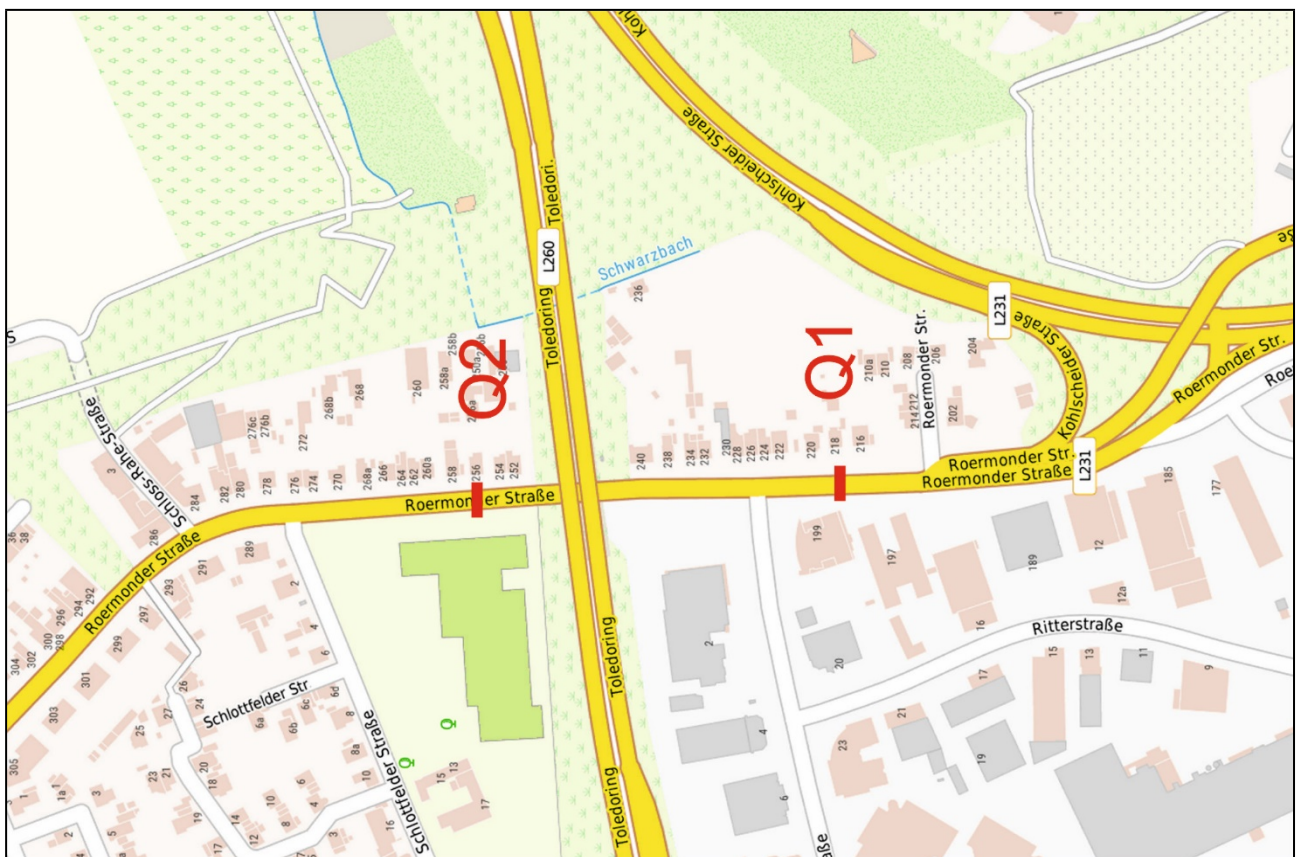


Abbildung 1: Übersicht Teilbereich I

Für die Querschnitte Q1 in Höhe Haus Nr.218 und Q2 in Höhe Haus Nr.252 sind in der Anlage 4 der ursprüngliche Bestand und Planungsvorschläge untereinander dargestellt.

Gehwege:

Die Gehwege und Querungsmöglichkeiten bleiben unverändert bestehen.

Radverkehrsanlage:

Fahrtrichtung Richterich

Auf dem Überflieger über die Kohlscheider Straße wurde von Straßen NRW eine großzügige Buffered Lane angelegt. Diese soll im ersten Abschnitt bis zur Schloss-Rahe-Straße als 1,50 m breiter Radfahrstreifen mit 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr und zusätzlich einem Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen fortgeführt werden (Variante 1). Da wo möglich, soll der Radfahrstreifen neben der breiten Entwässerungsrinne verlaufen, so dass diese nicht als Fahrfläche von Radfahrenden genutzt werden muss. Wo erforderlich, soll der zusätzliche Sicherheitstrennstreifen im Bereich zwischen den Baumfelder markiert werden. Je nach verfügbarer Breite wird die BL im Bereich der Mittelinseln als Schutzstreifen fortgeführt oder unterbrochen. Alternativ kann an Stelle der BL auch ein Radfahrstreifen (Variante 2) markiert werden. Anstelle des Sicherheits-trennstreifen zum Kfz-Längsverkehr könnte dann eine breitere Fläche der Radverkehrsanlage rot eingefärbt werden.

Fahrtrichtung Aachen:

Es ist keine Veränderung der Radverkehrsanlage möglich. In der Nebenanlage befindet sich ein nicht benutzungspflichtiger Radweg, welcher erhalten bleibt. Die Akzeptanz der Radfahrenden ist vorhanden, es existieren keine Parkstände und nur eine Grundstückszufahrt. Die gemeinsame Breite mit dem begleitenden Fußweg beträgt i.d.R. 4,00-5,00 m.

ÖPNV:

Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,50 m betragen; in der Kurve Höhe Schloss-Rahe-Straße soll die Fahrbahnbreite entsprechend der Schleppkurven und der Platzreserven erhöht werden. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus ist jederzeit möglich. Es findet keine Anpassung der Haltestellen statt und sie bleiben in der Gestaltungsart und Ausdehnung wie im aktuellen Bestand erhalten.

KFZ:

Der Aufstellbereich vor der LSA an der Kackertstraße wird auf ca. 6,00 m leicht verschmälert, so dass hier gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ein Nebeneinanderhalten bzw. -fahren von Pkw und Lkw bzw. auch Lkw/Lkw mit eingeschränktem Bewegungsspielraum möglich ist. Die Anzahl der Parkstände bleibt erhalten. Die Parkstände werden mittels Markierungen auf ca. 2,25 m Breite verschmälert und ein ausreichend breiter Sicherheitstrennstreifen zwischen parkenden Kfz und dem Radweg wird mittels Markierung hergestellt.

TB II (von Schloss-Rahe-Straße bis Rathausstraße/Schlossparkstraße):

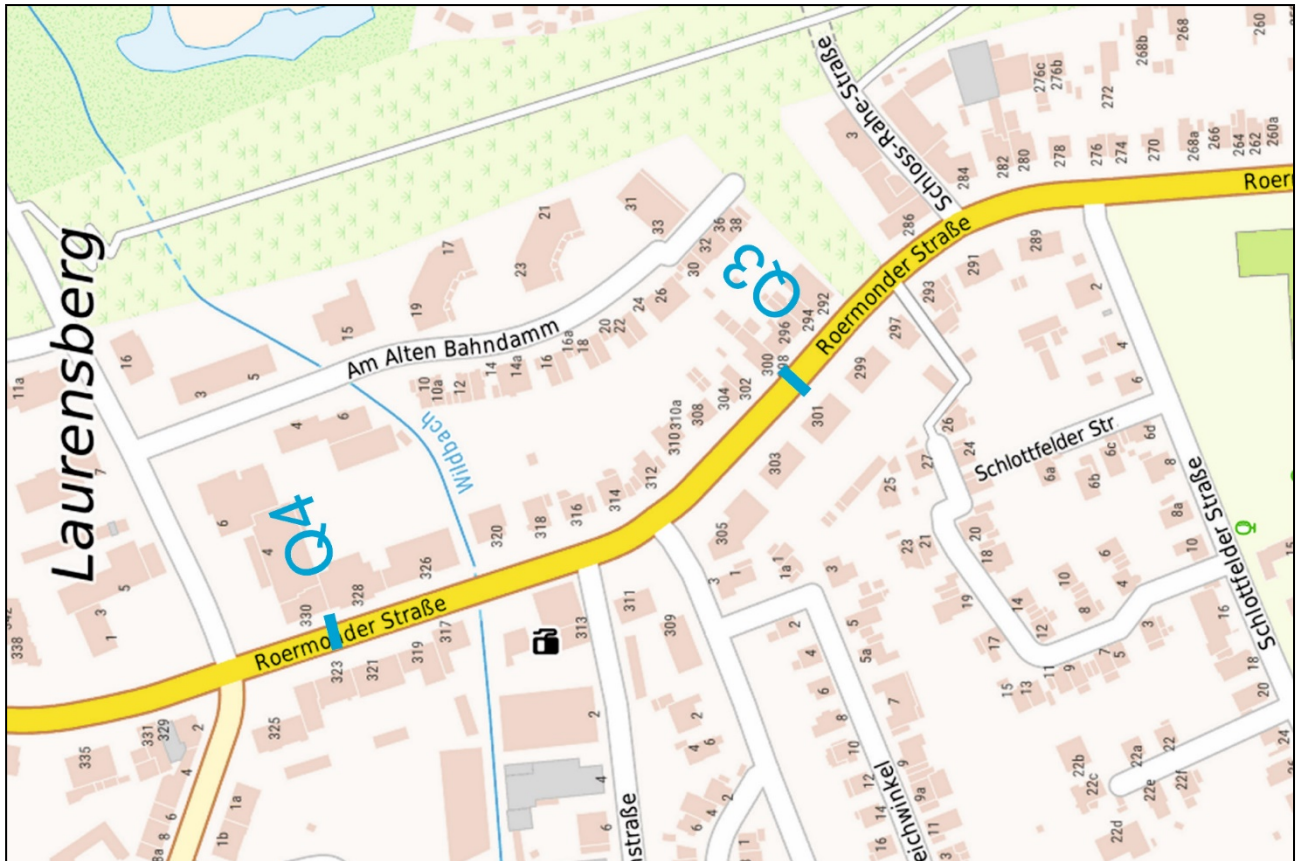


Abbildung 2: Übersicht Teilbereich II

Für die Querschnitte Q3 in Höhe Haus Nr.308 und Q4 in Höhe Haus Nr.319 sind in der Anlage 4 ebenfalls der Bestand und die Planungsvorschläge dargestellt. Insgesamt wurden 4 Varianten vorgestellt:

Die **Variante 1** sieht als wesentliches Element die BL mit entsprechenden Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen in Fahrtrichtung Richterich vor. Ausnahmen bilden der Haltestellenbereich (keine Radverkehrsanlage) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (Schutzstreifen). In Fahrtrichtung Aachen wird die bestehende Radinfrastruktur (eine Kombination aus Radfahrstreifen und anderen Radweg) ähnlich wie im Bestand, aber mit regelkonformen Sicherheitstrennstreifen bei dem Radfahrstreifen zu den Parkständen, wiederhergestellt. Aus diesen Gründen müssen ca. 15 Parkplätze entfallen.

Für die **Variante 2** wird im Wesentlichen das Entwurfs-element BL in beide Fahrrichtungen eingesetzt. Ausnahme bilden die Haltestellenbereiche (keine Radverkehrsanlage in Fahrtrichtung Richterich und ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Aachen) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine Radverkehrsanlage in Fahrtrichtung Aachen und ein Schutzstreifen in Fahrtrichtung Richterich). Dazu müssen ca. 23 Parkstände entfallen.

In der **Variante 3** kommt in Fahrtrichtung Richterich die PBL zum Einsatz. Auch hier bilden der Haltestellenbereich (keine RVA) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (Schutzstreifen) eine Ausnahme. In Fahrtrichtung Aachen wird ein Radfahrstreifen mit Ausnahme der Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine Radverkehrsanlage) vorgesehen. Es müssen ca. 32 Parkplätze entfallen.

Die **Variante 4** ist in Fahrtrichtung Richterich identisch mit Variante 3. In Fahrtrichtung Aachen wird eine BL mit Ausnahme der Haltestelle (Radfahrstreifen) und der Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine Radverkehrsanlage) vorgesehen. Auch hier müssen ca. 23 Parkstände entfallen.

Für die Varianten 2-4 muss ein Grünbereich entfallen, der als geplanter Baumstandort vorgesehen ist. Aktuell steht hier kein Baum.

Die Radverkehrsanlagen sollen im Bereich der neuen Asphaltdeckschicht rot eingefärbt werden.

ÖPNV:

Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,50 m betragen; in der Kurve Höhe Schurzelter Straße soll die Fahrbahnbreite entsprechend der Schleppkurven und der Platzreserven erhöht werden. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus ist jederzeit möglich. Es erfolgt keine Anpassung an den Haltestellen und sie bleiben in der Gestaltungsart und Ausdehnung wie im aktuellen Bestand erhalten.

KFZ:

Der Aufstellbereich vor der LSA an der Rathausstraße variiert je Variante zwischen ca. 4,50 m und ca. 5,30 m, so dass hier gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ein Nebeneinanderhalten bzw. -fahren von Pkw und Pkw bzw. Pkw und Lkw möglich ist. Die Parkstände werden auf ca. 2,00 m Breite verbreitert.

Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung

Die Bürger*innenbeteiligung hat im Zeitraum vom 12.09.2022 bis zum 23.09.2022 mit der Auslegung der Planunterlagen stattgefunden. Darüber hinaus gab es am 19.09.2022 eine Informationsveranstaltung im Familienzentrum Laurensberg, an der auch per Livestream teilgenommen werden konnte. Bei der Informationsveranstaltung waren ca. 30 Personen vor Ort anwesend und ca. 16 Personen haben digital teilgenommen.

Die Bürger*innen konnten während der Live-Veranstaltung über slido ihre Fragen, Ideen und Anregungen an die Verwaltung richten. Bis zum 25.09.2022 bestand zudem die Möglichkeit, die Verwaltung per Mail oder per Brief zu kontaktieren. Ein ausführlicher Bericht zur Bürger*innenbeteiligung liegt als Anlage 5 bei.

Im Folgenden werden einige Aspekte aus der Beteiligung besonders hervorgehoben, die in die weitere Planung miteinfließen, bzw. berücksichtigt werden:

- Schlechte Radwegführung von Stadtmitte kommend nach Laurensberg
- Subjektiv wahrgenommene hohe KFZ-Geschwindigkeiten
- Subjektiv wahrgenommene gefährliche Querungssituationen für zu Fuß Gehende
- fehlende Trennung Rad-Fußverkehr bzw. Rad-Kfz-Verkehr
- Radverkehrsführung teilweise in den verbleibenden Entwässerungsrinnen mit reduzierter Breite der Rotfärbung
- Reduktion von Parkständen bzw. Liefer- und Lademöglichkeiten, insbesondere auch für Pflegekräfte.

Aktuelle Baustellensituation und Auswirkungen auf die Planung

Die Regionetz prüft aktuell mögliche Trassenführungen zum Fernwärmeausbau und befindet sich hierzu in engmaschigem Austausch mit der Fachverwaltung. Die Stadt Aachen verfolgt bei

umfassenden Infrastrukturmaßnahmen grundsätzlich integrierte Planungsansätze, so dass es gelingt, den Fernwärmeausbau planerisch und baulich mit weiteren Sanierungsaufgaben im Untergrund (Kanal, Versorgungsleitungen, etc.), mit dem Ausbau der Telekommunikations- und Digitalisierungsinfrastruktur sowie mit Maßnahmen zur Neugestaltung der Mobilität und des öffentlichen Raums (Fuß- und Radverkehr, Baumvegetation, grüne Infrastruktur, Aufenthaltsqualität, Stärkung der Barrierefreiheit) zu kombinieren. Dieser umfassende bauliche Eingriff wird Teile der jetzt im Wege der Markierung zu ertüchtigenden Radverkehrsanlagen erneut verändern. Die Markierungsarbeiten verstehen sich vor diesem Hintergrund als Maßnahme mit einer Wirkungsdauer von bis 7 Jahren.

Für diesen Zeitraum wird zunächst die Herstellung der ursprünglichen Radfahr- bzw. Schutzstreifenmarkierung in Fahrtrichtung Richterich im Bereich der Asphaltmaßnahme aus 2022 empfohlen. Dies umfasst den Streckenabschnitt zwischen der Kohlscheider Straße und der Schurzelter Straße und entspricht dem Teilbereich I sowie einem kleineren Teilstück aus Teilbereich II. Neu wird die Anlage eines 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifens sein. Zur Berücksichtigung der breiteren Fahrzeugmaße wird zur Markierung der Parkstände das aktuell geltende Regellaß angesetzt. Daraus resultiert eine Reduktion von 8 Parkständen. Dies entspricht im TB I der Variante 2 und im TB II dem Bestand mit neu eingeführten Sicherheitstrennstreifen, die nach neuem Regelwerk ebenso zwingend erforderlich sind (siehe Lagepläne in Anlage 3).

In Fahrtrichtung Aachen ergibt sich die Beibehaltung des nichtbenutzungspflichtigen Radweges im Seitenraum.

Für die Markierung ist der Einsatz von weißer Kaltplastikmarkierung mit Roteinfärbung vorgesehen, um eine möglichst gut sichtbare Markierung herzustellen. Die Umsetzung erfolgt entsprechend der Witterung und der Dispositionen über den Rahmenvertrag des Aachener Stadtbetriebes, möglichst zeitnah im Frühjahr | Sommer 2024.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Herstellung der Markierung an der Roermonder Straße inklusive Roteinfärbung gemäß Anlage 3 belaufen sich auf ca. 65.000 €.

Die Mittel stehen, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2024, im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ zur Verfügung.

Fazit

Aufgrund der noch bevorstehenden integrierten Planung für die anstehenden umfassenden Baumaßnahmen im Kontext des Fernwärmeausbaus durch die Regionetz wird die Verwaltung, die Radverkehrsanlagen in einem ersten Schritt als Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen herstellen. Hierbei sind aufgrund der veränderten gesetzlichen Vorgaben zwingend Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr herzustellen.

Nach Vorliegen der abgestimmten Planung zur Fernwärmenetzverlegung auf der Roermonder Straße in Laurensberg wird die Planung zur Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung der neuen Randbedingungen fortgesetzt und der Politik zur weiteren Beratung vorgelegt.

Anlage/n:

Anlage 1 – Übersichtsplan Roermonder Straße

Anlage 2 – Fotodokumentation Bestand

Anlage 3 – Lageplan über die Markierungsarbeiten

Anlage 4 – Querschnittsvarianten Roermonder Straße

Anlage 5 – Auswertung der Bürger*Innenbeteiligung