

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0211/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 22.05.2015 Verfasser: Dez. III / FB 61/300									
Krugenofen, Verkehrsflächen										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10.06.2015</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>18.06.2015</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	10.06.2015	B 0	Anhörung/Empfehlung	18.06.2015	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
10.06.2015	B 0	Anhörung/Empfehlung								
18.06.2015	MA	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Anlass

Veranlasst durch notwendige Tiefbauarbeiten der STAWAG wird der Krugenofen zwischen Sebastianstraße und Hauptstraße umgestaltet. Über die Maßnahme wurde in den Sitzungen der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 14.05.2014 und am 27.08.2014 sowie des Mobilitätsausschusses am 22.05.2014 und am 04.09.2014 beraten und beschlossen.

Bei der Wiederherstellung sollen die erheblichen funktionalen Mängel des Straßenraums soweit wie möglich beseitigt werden.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der Planung seien im Folgenden nochmals zusammenfassend dargestellt:

Der Krugenofen (B 57) ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes. Als Verlängerung der Eupener Straße hat er eine wesentliche Verbindungsfunktion für den Verkehr zwischen dem Aachener Süden und Belgien und der Aachener Innenstadt und Burtscheid. Der Krugenofen dient darüber hinaus auch der Erschließung der angrenzenden Stadtviertel.

Die Straße weist Belastungen zwischen 15.000 und 17.600 Kfz/24h auf, die auf zwei Fahrspuren abgewickelt werden. Die Straßenraumbreite variiert zwischen 14,00m und 17,00m. Die Straße ist beidseitig geschlossen mit Wohnhäusern mit bis zu 5 Geschossen bebaut, z.T. mit denkmalgeschützter Bebauung. In den Erdgeschossen befinden sich u.a. Einzelhandels- und gastronomische Nutzungen. Ein größerer Discounter stellt eine wesentliche Quelle/Ziel dar.

Die Einmündungen der Sebastianstraße, Neustraße und Eynattener Straße sind nicht signalgeregelt. Auf Höhe der Neustraße, sowie jenseits der Sebastianstraße bestehen separate Fußgängersignalanlagen, die neben der sicheren Fußgängerquerung den aus den Seitenstraßen einfahrenden Kfz Lücken zur Einfädelung in den fließenden Verkehr ermöglichen.

Das Platzangebot für Fußgänger entspricht auf beiden Seiten nicht den Anforderungen der einschlägigen Richtlinien/ Regelwerke (EFA, RAS 06), in denen eine Mindestgehwegbreite in Straßen mit Geschäfts – und Wohnnutzung von 2,0m gefordert wird.

Der Radverkehr wird heute im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Bedarf nach separaten Radverkehrsanlagen ist aufgrund der vorhandenen Verkehrsmengen, des heutigen Geschwindigkeitsniveaus und der Funktion als klassifizierte Straße nach den Regelwerken (ERA 2010, RAS 06) gegeben, der Krugenofen stellt eine Lücke im Radwegenetz dar.

Vor dem Umbau bestand für ca. 71 Fahrzeuge Parkmöglichkeiten auf dem Gehweg. Der anliegende Discounter verfügt über einen großflächigen Privatparkplatz, ebenso bestehen in vielen Höfen zahlreiche Privatparkplätze.

Der Straßenabschnitt wird täglich im Querschnitt von 225 Bussen im Linienverkehr befahren.

Von besonderer Bedeutung ist die Lärmsituation. Bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde dieser Streckenabschnitt als einer der Lärmbelastungsschwerpunkte im Stadtgebiet identifiziert. Die aktuellen Berechnungen haben gezeigt, dass am Krugenofen mit den vorhandenen verkehrlichen

Eingangswerten die Belastungsgrenzwerte sowohl tags als auch nachts überschritten werden.

Planung

Ziel der bisherigen Planung war eine Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer. Die Planung der Alternativen folgte den Grundprinzipien:

- Schaffung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Flüssigkeit des Verkehrs
- Netzlückenschluss für alle Verkehrsarten

Weiterhin wurde auf die gestalterische Aufwertung des Straßenraums und die notwendigen Reduktionen der verkehrsbedingten Lärmemissionen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner Wert gelegt. Ebenso wurden die Belange der Denkmalpflege/Gestaltung, des Städtebaus, des Baumschutzes, des ruhenden Verkehrs und der Aufenthaltsqualität berücksichtigt.

Wegen der geringen Straßenraumbreiten bestehen keine ausreichenden Möglichkeiten, den Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer regelkonform und ausreichend breit zu gestalten.

Erarbeitet wurden zwei Varianten: Die von der Politik favorisierte Lösung hatte eine weitgehende Reduktion der Lärmemissionen zum Ziel. Dies sollte durch eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und zusätzlichen Einbau eines lärmreduzierenden Asphalts erzielt werden. Die Reduktion der Geschwindigkeit sollte einhergehen mit einer nutzbaren Fahrbahnbreite von in der Regel 6,50m, mit - wo möglich - beidseitigem Parkstreifen von 2,00m Breite und verbleibenden Gehwegbreiten von jeweils ca. 2,50m. Die Reduktion der Geschwindigkeit würde sich in dem ca. 400 m langen Straßenstück auch gefährdungsmindernd für den Radverkehr auswirken. Eine 2. Variante sah die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr vor. Aus Platzgründen müsste dabei einseitig auf die Anlage von Parkständen verzichtet werden, sodaß dann noch 35 Parkplätze zur Verfügung stünden.

Tempo 30 aus Lärmschutzgründen

Da der Krugenofen als Bundesstraße klassifiziert ist, bedarf die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der Zustimmung der Bezirksregierung Köln bzw. des Landesverkehrsministeriums. Die Anordnung ist rechtlich alleine aus Lärmgründen möglich und stützt sich auf die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007). Dabei ist vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach §45 Abs. 9 StVO festzustellen. Dazu wurden der Bezirksregierung die errechneten Lärmpegel zur Verfügung gestellt. Sowohl Bezirksregierung als auch das Landesverkehrsministerium haben in den vorgelegten Zahlen keinen ausreichenden Anlass für die Anordnung gesehen.

Am 20.02.2015 fand auf Initiative Aachener Landtagsabgeordneter ein Ortstermin unter Anwesenheit von u.a. Herrn Landesverkehrsminister Groschek, Frau Regierungspräsidentin Walsken und Herrn Oberbürgermeister Philipp statt. Dazu hatte die Verwaltung die im Jahr 2014 erstellten Lärmberechnungen für den Krugenofen nochmals aktualisiert. In die Neuberechnung flossen

zusätzlich noch die zwischenzeitlich erfolgten bzw. geplanten Baulückenschließungen ein sowie wurde mit Hilfe der geometrischen Daten (Straßenbreite, Bebauungshöhe) die Mehrfachreflexion detailliert analysiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass durch Kombination von Tempo 30 mit lärmoptimiertem Asphalt das rechtlich Zulässige mit dem lärmtechnisch Machbaren im Sinne des Anwohnernutzens bestmöglich verknüpft wird.

Weiterhin wurde von der Verwaltung ausgeführt, dass

- nur geringe reale Fahrzeitverluste durch die Geschwindigkeitsbeschränkung zu erwarten seien, da es sich lediglich um einen 430 m langen Abschnitt der Bundesstraße handle,
- Bahn- und Gewerbe das Lärmproblem verschärfen, in der vorgeschriebenen Verfahrensweise jedoch nur der Straßenverkehrslärm betrachtet werde,
- die Lärmberechnungen mit der derzeitigen Belastung (ca. 15.000 Kfz/Tag zwischen Neustraße und Sebastianstraße und 17.600 Kfz/Tag zwischen Burtscheider Straße und Neustraße) berechnet wurden, die sich durch zusätzliche Quell- und Zielverkehre aus dem Gebiet erhöhen könnten,
- ggfs. durch weitere, aus Sicherheitsgründen notwendig werdende Lichtsignalanlagen (Einmündung Eynattener Straße) negative Veränderungen der Lärmsituation entstehen können,
- die Wohnnutzung und damit die Bedeutung des Lärmschutzes im Gebiet weiter zunehmen.

Die aktualisierten Daten und die beschriebene Argumentation wurden den o.g. Behörden mit Datum vom 17.03.2015 zur Verfügung gestellt. Zwischenzeitlich haben auch die Landesverkehrsminister in der Verkehrsministerkonferenz am 16./17.04.2015 unter dem TOP „Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr“ mit dem Bundesverkehrsminister weitestgehend Einigkeit darüber erzielt, den Städten mehr Spielräume für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen einzuräumen. Bis zur Herbstsitzung der Konferenz sollen konstruktive Vorschläge für entsprechende Gesetzgebungsinitiativen und Maßnahmen erarbeitet werden. Bis zur Umsetzung der Maßnahme Krugnofen liegen diese allerdings nicht vor, sodass sie – nach jetzigem Informationsstand - nicht für einen Einsatz am Krugnofen heran gezogen werden können. Eine Stellungnahme der Behörden liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor; aufgrund der vorgenannten Situation ist zu erwarten, dass das Anliegen der Stadt Aachen weiterhin negativ beschieden wird und diese Variante nicht umgesetzt werden kann.

Für die in Kürze anstehende Markierung des Straßenraums stehen nun entweder die im bisherigen Verfahren dargestellte Markierung von Schutzstreifen oder die Schaffung beidseitiger Parkstände zur Disposition, hierüber ist nun zu entscheiden. Die Verwaltung hatte bisher die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr dargestellt. Dies aufgrund der in der Straßenverkehrsordnung dargestellten Bedeutung des Vorrangs der Verkehrssicherheit und unter Beachtung der Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) 2010, deren Berücksichtigung im Übrigen seitens des Landes als verbindliche Regelung zur Erlangung von Fördermitteln im Straßenbau eingeführt wurde. Bei dem oben beschriebenen Termin wurde durch die obere Verkehrsbehörde allerdings dargestellt, dass es sich bei der ERA lediglich um Empfehlungen handle und diese ein nachgeordnetes, zweitrangiges Regelwerk darstellen. Die Schaffung von Parkständen,

bzw. der Erhalt der vor der Baumaßnahme vorhandenen Anzahl an Parkplätzen, die u.a. von Anliegern wie Gewerbetreibenden gewünscht werden, ließe sich damit auch argumentativ vertreten.