

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0086/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 01.04.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
B 264 Lütticher Straße - 2. Bauabschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring; hier: Bericht über die Ergebnisse des Bürger*innendialogs		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Erstellung einer zusätzlichen Planungsvariante im Lageplan auf Grundlage der Querschnitte zu Variante „5“ (beidseitiger Einrichtungsrادweg) zu beauftragen, um inklusive dieser Grundlage den Planungsbeschluss einzuholen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer zusätzlichen Planungsvariante im Lageplan auf Grundlage der Querschnitte zu Variante „5“ (beidseitiger Einrichtungsrادweg), um inklusive dieser Grundlage den Planungsbeschluss einzuholen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

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

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (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	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	<input checked="" type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Klimaeffekte der Lütticher Straße hängen von der gewählten Variante ab. Sowohl die Bäume als auch die Verlagerung von Autoverkehr auf den Rad- und Fußverkehr werden einen Effekt haben. Zudem erzeugt die Straßenbaumaßnahme selber Emissionen. Die Emissionen lassen sich erst im Zuge der Lageplanerstellung bzw. bei der Ausführungsplanung sinnvoll abschätzen.

Erläuterungen:

Am 11.11.2020 wurden der Bezirksvertretung Aachen-Mitte Querschnittsvarianten für den 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring / Hohenstaufenallee vorgestellt. Diese berücksichtigten die gegenüber der 2013 beschlossenen Entwurfsplanung geänderten Anforderungen des Baumschutzes, des Radentscheids und der aktuell gültigen Richtlinien. Ein Planungsbeschluss zu den neuen Varianten wurde bisher nicht gefasst.

Eine ausführliche Darstellung der Bestandssituation und der vier Querschnittsvarianten ist in der vorangegangenen Verwaltungsvorlage enthalten (Allris-Nr.: FB 61/1474/WP17):

<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21751>

An dieser Stelle sei zusammenfassend erinnert, dass

- sich der 2. BA in zwei Teilabschnitte [1. Limburger Straße bis Klemensstraße, 2. Klemensstraße bis Hohenstaufenallee] mit unterschiedlichen Querschnittssituationen unterteilt,
- vier Varianten mit unterschiedlichen Querschnittsideen vorgestellt wurden, darunter
 - o Variante 1 mit 1,50m breiten beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr,
 - o Variante 2 mit 2,30m breiten beidseitigen „protected bike lanes“,
 - o Variante 3 mit einem 1,85m breiten Radfahrstreifen stadtauswärts und einem 1,90m bis 2,00m breiten Radweg stadteinwärts sowie
 - o Variante 4 als Kombinationslösung aus „protected bike lane“ und Radfahrstreifen stadtauswärts sowie baulichem Radweg stadteinwärts.

Die Varianten im Überblick:

	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

In der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 02.12.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, die geplante Bürgerinformation zum Umbau der Lütticher Straße vorzuziehen und zeitnah durchzuführen. Der digitale Bürger*innendialog fand daraufhin am 19.01.2021 als Live-Stream über den YouTube-Kanal der Stadt Aachen statt. Eine Aufzeichnung der Veranstaltung und die dazugehörige Präsentation können im Internet eingesehen werden:

www.aachen.de/luetticherstrasse

Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern

Insgesamt sind 448 Eingaben von Bürger*innen zur vorgestellten Planung des 2. Bauabschnitts der Lütticher Straße eingegangen. Alle schriftlichen Eingaben und Eingaben per E-Mail, die bis einschließlich 15.03.2021 bei der Verwaltung eingegangen sind, sind in Anlage 1 enthalten. Zusätzlich wurde online mit einem Fragebogen das Meinungsbild über die Planung und die jeweiligen Nutzungsprioritäten erfasst. Dessen Auswertung ist in Anlage 2 dargestellt.

Die vielfältigen Eingaben können unterschiedlichen Themenschwerpunkten zugeordnet werden:

- Ruhender Verkehr
- Baumbestand und Straßenraumbegrünung
- Radverkehr
- Querschnitt bzw. Straßenraumaufteilung
- Umliegende Nutzungen und aktuelle Bauvorhaben
- Anliegerbeiträge nach KAG
- Zeitplanung und Handlungsbedarf
- Organisation des Bürger*innendialogs
- Weitere Einzelaspekte

Verschiedene Aussagen und Fragen wurden zum Teil mehrfach in unterschiedlicher Form von Bürger*innen formuliert, Alle Inhalte wurden in einem Bericht nach den oben genannten Themenschwerpunkten zusammengefasst (Anlage 3). Die Verwaltung hat darin zu jedem einzelnen Themenschwerpunkt Stellung genommen. Die Rückmeldungen und Kommentare aus dem Online-Fragebogen wurden dabei inkludiert.

Aus dem Beteiligungsprozess wird ein umfangreiches Interesse und Engagement vieler Beteiligter erkennbar. Viele Eingaben zeugen von einer intensiven Beschäftigung mit der Umgestaltung des Straßenraumes, die an dieser Stelle besonders gewürdigt werden soll.

Eine detaillierte Betrachtung ist dem beiliegenden Bericht zu entnehmen. An dieser Stelle sei zusammenfassend auf folgende Inhalte hingewiesen:

Anwohner und Anwohnerinnen äußerten insgesamt mehrheitlich den Wunsch, dass möglichst viele Bestandsbäume erhalten bleiben sollen und bei der Querschnittswahl auf Parkraumerhaltung oder zumindest diesbezügliche Kompromisslösungen Wert gelegt werden sollte. Für andere am Verfahren Interessierte stand die Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Vordergrund.

Zum Thema „**ruhender Verkehr**“ wurden zahlreiche Einzelthemen aufgerufen, die sich mit Vorschlägen zur Optimierung auf öffentlichen wie auch privaten Flächen einbrachten. Von großem Interesse war die Einführung einer Bewohnerparkzone, an deren Planung die Verwaltung nun begleitend arbeitet.

Bei der **Straßenraumbegrünung** wird der Wunsch nach einer „grün gestalteten Straße“ deutlich. Einerseits wird ein weitgehender Baumerhalt, andererseits die Schaffung einer Grünkulisse mit lebensfähigen, dem Klimawandel standhaltenden Bäumen in einer zukunftsfähigen Gesamtplanung gewünscht.

Der überwiegende Teil der Eingaben beschäftigt sich mit dem **Radverkehr**, der Umsetzung des Radentscheids und der Führung des Radverkehrs. Dabei wurden auch weitergehende eigene Vorschläge eingebracht, wie etwa die Anlage eines Beidrichtungsradweges, der aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen kaum realisierbar ist, oder die weitergehende Reaktivierung der bestehenden Radverkehrsanlagen. Allgemein negativ wird die Anlage der „protected bike lane“ mit unterschiedlichen Sicherungselementen bewertet, weshalb die Verwaltung in ihrer weiteren Ausarbeitung davon absieht.

Querschnittsbetrachtungen

Die Straßenraumaufteilung wurde vielfach kommentiert und eigene Vorschläge entwickelt, insbesondere zuletzt durch die Bürgerinitiative Lütticher Straße. In der Gesamtbetrachtung gibt es aus der Anliegerschaft eine stärkere Bevorzugung einer Lösung in Anlehnung an die Varianten 3 und 4, die mit einem Radweg stadteinwärts und Radfahrstreifen, Baumstandorte und (teilweise) Längsparken stadtauswärts, als Kompromisslösung betrachtet wird. Dahingehend wird die radentscheidkonforme Umsetzung von 2/3 der Nicht-Anlieger befürwortet.

Die Verwaltung hat alle Querschnittsvarianten in Bezug auf die zahlreichen Ideen und Anmerkungen von Bürger*innen geprüft. In Würdigung und Abwägung der formulierten Eingaben erscheint aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, eine Weiterentwicklung der bestehenden Vorschläge in eine „Variante 5“, mit breiten Radverkehrsanlagen in den Nebenanlagen, einem durchgängigen Parkraumangebot stadtauswärts und teilweisem Parkraumangebot stadteinwärts sowie einem durch beidseitige, zum Teil dreireihige Begrünung geschaffenen Alleencharakter in die weitere politische Diskussion einzubringen. Die Variante stellt sich in den beiden Teilabschnitten wie folgt dar:

Querschnitt 1 (Limburger Straße bis Klemensstraße) (Anlage 4)

Gegenüber den bisherigen Querschnittsvarianten befinden sich die Radverkehrsanlagen in Variante 5 in beiden Fahrtrichtungen in den Nebenanlagen. Im Querschnitt 1 ist der Radweg stadteinwärts 2,30 m und stadtauswärts 2,00 m breit. Stadtauswärts ist die Anlage eines Längsparkstreifens mit Baumfeldern vorgesehen. Stadteinwärts gibt es eine Baumreihe auf Höhe der Senkrechtparkstände. Im weiteren Prozess wird geprüft, ob der noch vitale Baumbestand im 1. Querschnitt (4 Bäume) sich damit vereinbaren lässt und erhalten werden kann und ob optional auch eine weitere Baumreihe in den geplanten Baumfeldern geschaffen werden kann.

In dieser Variante werden für alle Verkehrsarten regelkonforme Verkehrsflächenbreiten und eine beidseitige Baumreihe ermöglicht. Stadteinwärts wird für den Radverkehr das Radentscheidmaß eingehalten, stadtauswärts leicht unterschritten. Die Situation für den Fußverkehr wird stadtauswärts deutlich verbessert, auf der Seite des Couven-Gymnasiums allerdings um 0,60m auf das Regelmaß reduziert.

Querschnitt 2 (Klemensstraße bis Hohenstaufenallee) (Anlage 5)

Der 2. Teilabschnitt - mit den Anforderungen zum Schutz des zu erhaltenden Baumbestandes - enthält ebenfalls Einrichtungsradswege in den Nebenanlagen und stadtauswärts einen Längsparkstreifen mit Baumstandorten. Die Radwege sind jeweils 2,00 m breit (Regelmaß nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)) und ermöglichen damit auch das Überholen.

Der Gehweg an der Straßenseite stadtauswärts (gerade Hausnummern) ist 2,00 m breit. Nach Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beträgt das Regelmaß für Gehwege 2,50 m. Darin sind jedoch Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und zu Gebäuden enthalten, die in der Form bei dem geplanten Querschnitt nicht auftreten. Der reine Verkehrsraum für Fußgängerverkehr ist 1,80 m breit. Sicherheitsräume zu Grünflächen sind in der Regel nicht erforderlich und werden dementsprechend in dieser Variante nicht angesetzt.

Ein Längsparkstreifen wird stadtauswärts eingeplant. Damit wird auf Höhe der Klemensstraße ein großer Versatz der Fahrbahn vermieden und der Alleencharakter durch beidseitige Baumpflanzung bleibt erhalten.

Stadteinwärts wird eine 3. Baumreihe zwischen dem Radweg und der Fahrbahn eingeplant, die sich positiv auf die Baubilanz auswirkt. Der zu erhaltende Baumbestand hat etwa 2,30 m Abstand zum Radweg. In der weiteren Bearbeitung sind Maßnahmen zum Wurzelschutz bei der Herstellung des Radweges zu beachten, da hierdurch in geringem Maße der durchwurzelte Bodenstandraum der Kronentraufbereich der Bäume in Anspruch genommen wird. Zur besseren Bewässerung und Durchwurzelung wird auf der Hausseite der Gehweg auf ein Maß von 2,50 m reduziert und der wegfallende ehemalige Gehweg entsiegelt. Aus Sicht des Baumschutzes wäre ein weiterer Abstand zu den großen Bestandsbäumen wünschenswert. Zusätzliche 40 cm Abstand können bei einer Reduktion auf das Mindestmaß für bauliche Radwege auf 1,60 m gewonnen werden.

Im Zuge der Erarbeitung des Lageplans wird geprüft, ob abschnittsweise außerhalb der Kronentraufbereiche weitere Parkmöglichkeiten unter Einbehaltung der notwendigen Sicherheitsabstände zur Radverkehrsanlage geschaffen werden können.

Fazit / Empfehlung

Aus den Ergebnissen des Bürger*innendialogs wird deutlich, dass die Bedürfnisse und Nutzungsansprüche des überplanten Straßenraums zum Teil stark miteinander konkurrieren. Aus Sicht der Verwaltung geht die angepasste Variante 5 auf verschiedenste Eingaben aus der Bürgerschaft ein. Auf die Weiterverfolgung einer „protected bike lane“ wird verzichtet, eine deutlich stärkere und durchgängige, zum Teil dreireihige Alleebegrünung des Straßenraums angestrebt und mehr Parkraum geschaffen als in der bisherigen Vorzugsvariante. Die Bedingungen für den Radverkehr werden deutlich verbessert, allerdings nur in einem Teilabschnitt mit dem im Radentscheid geforderten Maß von 2,30 m netto-Radwegbreite. Dafür werden in allen Teilabschnitten bauliche Radwege mit den entsprechenden Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen geschaffen, die ein sicheres und – insbesondere im Abschnitt stadteinwärts unter der neuen Baumallee – ein attraktives Fahrgefühl auch für bisher Nicht-Radfahrende schaffen. Für den Fußverkehr verbessern sich die Bedingungen auf der stadtauswärts rechtsseitigen Gehwegseite ebenfalls deutlich. Auf der gegenüberliegenden Gehwegseite reduziert sich demgegenüber der vorhandene Gehweg auf das Regemaß von 2,50 m, was punktuell im ersten Teilabschnitt zu Schulbeginn- und –schlusszeiten wegen der auftretenden Pulkbildungen von Schülerinnen und Schülern nachteilig wirken kann.

Eine grobe Schätzung der Parkraumbilanz auf Grundlage der Lagepläne der in 2013 beschlossenen Planung ergibt in Variante 5 - bei ausgeglichener Baubilanz - ca. 150 Parkmöglichkeiten.

Insgesamt kann damit ein Kompromiss der unterschiedlichen Interessen ermöglicht werden. Die Verwaltung empfiehlt daher auf Grundlage der Querschnitte von Variante 5 die Planung im Lageplan zu erstellen und den zuständigen politischen Gremien zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen.

Die Anträge der Grüne Fraktion vom 27.11.2020 in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte („Bürgerinformation Lütticher Straße vorziehen“) und CDU-Fraktion vom 24.11.2020 im Rat der Stadt Aachen („Bürgerdialog Lütticher Straße“) wurden mit Durchführung des Bürger*innendialogs am 19.01.2021 behandelt.

Anlage/n:

1. Bürger*inneneingaben (schriftlich und per Email)
2. Auswertung der Onlinebefragung
3. Zusammenfassung der Eingaben und themenbezogene Stellungnahme der Verwaltung
4. Querschnitt 1: Abschnitt Limburger Straße bis Klemensstraße
5. Querschnitt 2: Abschnitt Klemensstraße bis Hohenstaufenallee
6. Antrag der Grüne Fraktion vom 27.11.2020
7. Antrag der CDU-Fraktion vom 24.11.2020