

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0859/WP15 Status: öffentlich AZ: Datum: 22.07.2008 Verfasser: FB 61/30						
B 258 n- Sachstandsbericht über die Verkehrsuntersuchung des Landesbetriebs Straßenbau für den Nordraum Aachen hier: Antrag der CDU- Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Richterich vom 17.04.2008							
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>20.08.2008</td> <td>B 6</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	20.08.2008	B 6	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
20.08.2008	B 6	Kenntnisnahme					

Finanzielle Auswirkungen:

./.

Beschlussvorschlag:

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

Der Antrag gilt als behandelt.

Erläuterungen:

B 258n- Sachstandsbericht über die Verkehrsuntersuchung des Landesbetriebs Straßenbau für den Nordraum Aachen

hier: Antrag der CDU- Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen- Richterich vom 17.04.2008

Beigefügter Antrag (Anlage 1) vom 17.04.2008 wurde dem Landesbetrieb Straßenbau NW zur Stellungnahme zugestellt.

Mit Schreiben vom 15.05.2008 (Anlage 2) erfolgte eine Antwort, aus der ersichtlich war, dass die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS) für das o.g. Projekt fertig gestellt ist. Bestandteil der UVS sind auch Auszüge eines Verkehrsgutachtens, welche die verkehrliche Entwicklung im Norden von Aachen unter Berücksichtigung des Außenringes Parkstad Limburg und ohne B 258n darstellt.

Der in den Schreiben angesprochene 3. Behördentermin fand am 17.06.2008 statt.

Der Verwaltung wurden Unterlagen zur Verfügung gestellt. Aus diesen Unterlagen wurden der Abschnitt 5 "Transport und Verkehr" kopiert und ist der Vorlage als Anlage 3 beigefügt. Grundsätzlich ist bedauerlich, dass im Rahmen der **Verkehrsmodellierung** kein Kontakt mit der Stadt Aachen stattgefunden hat. Die **Annahmen der Varianten** sind bis heute **nicht bekannt** und abgeglichen. Gleichwohl hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Notwendigkeit besteht, Prognose- und Eingangsdaten abzustimmen (Bsp.: Randweg Noord, Vaals) und die Modelle hier entsprechend anzugleichen. Während in den Unterlagen zum limburgischen Buitenring dargestellt wird, dass mit einer **Steigerungsrate von 1,5 % Kfz-Verkehr/Jahr gerechnet wurde**, findet sich in den deutschen Unterlagen nirgendwo ein Hinweis darauf. Dennoch ist davon auszugehen, dass mit diesem immensen Verkehrswachstum gerechnet wurde, der im absoluten Gegenteil zur bekannten aktuellen Verkehrsentwicklung steht. Zwar bestehen im Transitverkehr hohe Steigerungsraten, nicht aber im städtischen oder regionalen Verkehr. Eine Abstimmung sollte also unbedingt nachgeholt werden, ansonsten kann von Seiten der Stadt Aachen die Validität der Daten, Annahmen und Schlüsse nur bezweifelt werden. Dies betrifft insbesondere die Darstellung der I/C-Kapazitäten auf dem deutschen Staatsgebiet, die unseres Erachtens nicht die Realität widerspiegeln.

Hinsichtlich der dargestellten Hauptfunktion für den regionalen Verkehr ist zu bemerken, dass - so haben ja bereits auch frühere Verkehrsuntersuchungen ergeben - vor allem die Autobahnen entlastet werden. Im Wissen um das bekannte niederländische Nadelöhr der A2 bei Born ist zu erwarten, dass ein **viel stärkerer Anteil an internationalen Transitverkehren** zwischen der A 4 auf deutscher Seite über B 258n und Buitenring mit verbessertem Anschluss an die A2 angezogen und verlagert und damit die umgebenden Räume weiter entwertet werden. Es wird deutlich mehr Verkehr und zu einem nicht unerheblichen Teil auch gefährlicherer Schwerlastverkehr in die Region geholt, der hier weder

Quelle noch Ziel hat. Dies zeigt sich auch darin, dass auf dem Gebiet der Stadt Aachen eine Zunahme der Intensitäten um >20% zwischen B 258n und A4 dargestellt wird, in Richtung der Stadt Aachen keine weiteren Zunahmen mehr; eindeutig eine Zunahmen nicht zielgerichteter regionaler Verkehre.

Grundsätzlich bedauerlich ist, dass die **Auswirkungen einer Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖPNV's** in der Verkehrsmengenentwicklung **nicht berücksichtigt** werden. Gerade in Anbetracht eines steigenden grenzüberschreitenden Angebots sind Verlagerungswirkungen zu erwarten und wesentlicher Bestandteil bei der Bewertung einer derart hohen Investition. Unabhängig davon fehlt bereits eine vollständige Darstellung grenzüberschreitender Busverbindungen zwischen Deutschland und der Parkstad Limburg (z.B. Linien 34 und 57 zwischen Kerkrade und Herzogenrath/ Aachen. Entsprechend fehlt eine Auflistung der aktuellen infrastrukturellen Probleme, obwohl gerade durch verschiedenste Initiativen (Koordinationskommissie OV in der Euregio) bekannt sind. Angesichts der enormen Herausforderungen die durch das europäische Umweltrecht gleichermaßen in den Niederlanden wie auch in Deutschland entstehen, ist ein **Verzicht auf eine mengenmäßige Untersuchung von Verlagerungsaspekten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel nicht verständlich.**

Da der Stadt Aachen kein Verkehrsgutachten zur Verfügung gestellt wurde, kann auch nur zu den Daten eine detailliertere Aussage erfolgen, die im Kapitel 5 „Transport und Verkehr“ enthalten sind. Hierbei wird festgestellt, dass keine Aussage zu Belastungen, außer der B 258n über Straßen, die die Stadt Aachen betreffen erfolgt. Der einzige Übergangspunkt liegt auf der Roermonder Straße und ist gekennzeichnet als "Querschnitt Südliche Roermonder Straße" auf Kohlscheider Gebiet.

Variante	Belastung B 258n [Kfz/ 24h]	Südl. Roermonder Straße [Kfz/ 24h] Be-/ Entlastung
a) Zustand 2004	0	34.569
b) Nullvariante	0	40.948
Prognose 2025		0
Autonom ()		
c) Buitenring ohne B 258n	0	37.482 -3.465
d) Variante 3.1	19.747	34.101

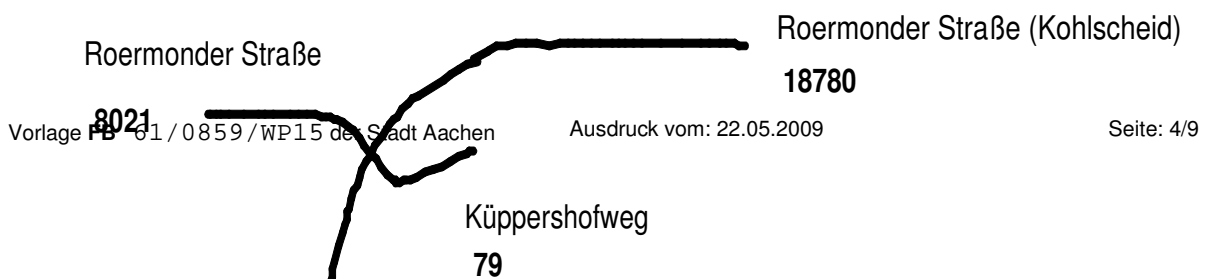
			-6.847
e)	Variante 3.2	9.398	36.443
			-4.505
f)	Variante 3.3	10.194	37.333
			-3.614
g)	Variante 3.4	5.760	37.546
			-3.401
h)	Variante 3.5	3.731	37.778
			-3.170
i)	Variante 3.6	4.997	37.421
			-3.527

Da auf Aachener Stadtgebiet keine Daten angegeben sind, weder für die Kohlscheider- noch für die Roermonder Straße in Richterich, wird beispielhaft eine Verkehrserhebung Kohlscheider Straße/Roermonder Straße aus dem Jahre Mai 2005 für die Zeit von 7 – 19 Uhr herangezogen. In dieser Zeit waren das Verkehrsaufkommen und die Verteilung der Verkehre entsprechend der nachfolgenden Skizze verteilt.

Die einzelnen Äste waren im Querschnitt mit

Roermonder Straße (Kohlscheid)	18.780 Kfz
Küppershofweg	79 Kfz
Kohlscheider Straße	17.988 Kfz und die
Roermonder Straße (Richterich)	8.021 Kfz

belastet.

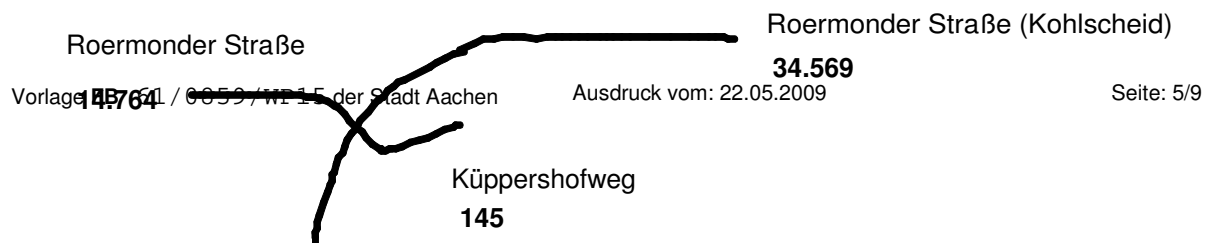


Verkehrserhebung Mai 2005; 7 - 19 Uhr

Zu a) Zustand
)

Da in der vorgegebenen Tabelle für den Querschnitt Roermonder Straße eine Belastung im Zustand von 34.569 Kfz/ 24h angegeben ist, wird der Knotenpunkt entsprechend angepasst. Hieraus ergeben sich nachfolgende Belastungen:

Roermonder Straße (Kohlscheid)	34.569 Kfz
Küppershofweg	145 Kfz
Kohlscheider Straße	33.111 Kfz und die
Roermonder Straße (Richterich)	14.764 Kfz.



Belastung Zustand Kfz/ 24h

Zu b) Nullvariante Prognose 2025

Laut Tabelle wird für den Querschnitt Südlicher Roermonder Straße ein Prognose-Wert für das Jahr 2025 von 40.948 Kfz/ 24h angegeben. Nach einer Umrechnung würde sich folgende Belastung im Knoten zeigen:

Roermonder Straße (Kohlscheid)	40.948 Kfz
Köppershofweg	172 Kfz
Kohlscheider Straße	39.221 Kfz und die
Roermonder Straße (Richterich)	17.488 Kfz.

Zu c) Buitenring ohne B 258n
)

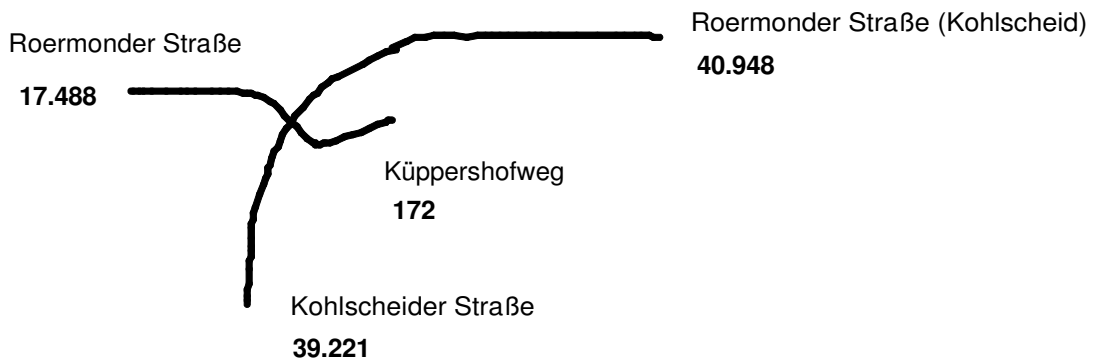
Bei dieser Variante ist der Buitenring auf niederländischem Gebiet ausgebaut und am Querschnitt

Südlich der Roermonder Straße wird mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens von 40.948 Kfz um

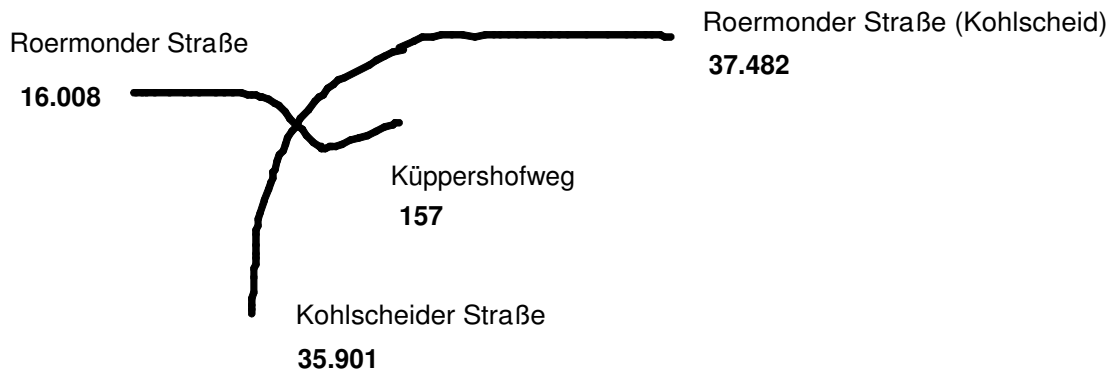
3.465 Kfz/ 24h auf 37.482 Kfz/ 24h gerechnet. Eine Umsetzung auf den Knoten ergibt eine Belastung

in den einzelnen Ästen wie nachfolgend:

Roermonder Straße (Kohlscheid)	37.482 Kfz
Küppershofweg	157 Kfz
Kohlscheider Straße	35.901 Kfz und die
Roermonder Straße (Richterich)	16.008 Kfz



Zu d - i Varianten mit B 258n
)



Da keine Verteilung der Verkehre mit Ausbau zu einer Kreuzung im Knoten und auch die Verkehrsströme nicht bekannt sind können auch keine Daten für die einzelnen Straßenabschnitte bekannt gegeben werden. Laut Tabelle pendeln jedoch die Werte beim Querschnitt S_ü dl. Roermonder Straße mit Bau der B 258n zwischen 34.101 Kfz / 24h und 37.778 Kfz/ 24h . Mit diesem Verkehrsaufkommen wird der Ast der Roermonder Straße (Kohlscheid) belastet. Bis auf die d) Variante 3.1 wird der Querschnitt S_ü dl. Roermonder Straße bei allen Varianten mit Bau der B 258n höher belastet als der derzeitige Zustand ist. Zusätzlich wird neben den genannten Belastungen auf der Roermonder Straße mit dem Bau der B 258n das Stadtgebiet Aachen noch mit den weiteren Belastungen belegt. Im negativsten Fall mit 19.747 Kfz/ 24h durch die d) Variante 3.1. Fraglich ist, warum am Querschnitt d) Variante 3.1 S_ü dl. Roermonder Straße nur eine Entlastung von 6.847 Kfz/ 24h eintritt, obwohl durch den Bau der B 258n dort eine Belastung von 19.747 Kfz/ 24h auftritt. Eine Erklärung könnte darin liegen, wenn an anderen Stellen eine Sogwirkung eintritt und dadurch eine Verlagerung der Verkehre stattfindet.

Fazit:

Bei Betrachtung der vorgelegten Daten kann aus verkehrsplanerischer Sicht für die Stadt Aachen keine positive Stellungnahme abgegeben werden, da alle Varianten zusätzliche Belastungen auf das vorhandene städtische Straßennetz bringen.

Bei den Voraussetzungen für die UVS wird ausgesagt: BKR Arcadis, Seite 27, Beschreibung der Alternativen, Deutschland: Alle Alternativen schließen im Süden des Untersuchungsraums an die L 232 an, die im Aachener Nordraum in nordwestliche Richtung von der Aachener Innenstadt zu den Stadtteilen Laurensberg und Richterich verläuft mit einer unmittelbaren Anbindung an die A4

(Anschlussstelle Aachen- Laurensberg). In diesem Abschnitt verläuft die L 232 außerhalb der bebauten Ortslagen und ist überwiegend 4-streifig-zum Teil mit Lärmschutz ausgebaut.

Hierzu kann nur folgendes ausgesagt werden:

Dort wo die Kohlscheider Straße 4-streifig befahren wird, dort ist kein Lärmschutz vorhanden und dort wo Lärmschutz vorhanden ist, kann sie nur 2-streifig befahren werden.

Anlage/n:

Anlage 1 Antrag der CDU- Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen- Richterich vom 17.04.2008

Anlage 2 Schreiben des Landesbetrieb Straßenbau NW vom 15.05.2008

Anlage 3 Auszug aus UVS für die B 258 n