

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0741/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 01.08.2023
		Verfasser/in: Dez. III // FB61/300
Umgestaltung der Salierallee nach Regionetz-Maßnahme - Planungsbeschluss		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.09.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Entscheidung
14.09.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Umgestaltung der Salierallee zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss gemäß der Variante 2 (Anlage 2) zu fassen.

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Umgestaltung der Salierallee zur Kenntnis und fasst den Planungsbeschluss gemäß der Variante 2 (Anlage 2).

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 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>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 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>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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		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

Begründung:

Durch die Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Salierallee - auch im Hinblick auf verbesserte Verkehrssicherheit und höheren Komfort - wird sich die Nutzung durch Radfahrende voraussichtlich erhöhen. Durch die infolge des Umstiegs vom Kfz auf das Fahrrad im Durchschnitt eingesparten Pkw-Kilometer können so pro Jahr ab Fertigstellung bei 200 Umsteigern über 100 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Die Maßnahme hat je nach Variante einen Effekt auf die Klimafolgenanpassung, da in Variante 3b und 4b Flächen versiegelt werden. Es wird allerdings geprüft, ob eine Entsiegelung von Ausgleichsflächen erfolgen kann. Falls eine Variante gewählt wird, in der eine höhere Anzahl Bäume gefällt werden würde, würde sich dies negativ auf die Klimafolgenanpassung auswirken (Erhitzung durch weniger Verschattung und reduzierter Verdunstungskühlung).

Erläuterungen:

Anlass

Die Arbeiten der Regionetz GmbH zur Erneuerung von Kanalleitungen in der Salierallee wurden im Januar 2023 vorerst abgeschlossen. Die vom Mobilitätsausschuss am 26.04.2012 beschlossene Vorplanung zur Neuaufteilung des Straßenquerschnitts, die ursprünglich im Anschluss an die Regionetz-Maßnahme umgesetzt werden sollte, entspricht hinsichtlich der Radverkehrsanlagen nicht den aktuellen Qualitätsansprüchen.

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 mit dem Ziel der 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 stärkerer 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 und Attraktivierung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird in allen anstehenden Planungen angestrebt.

Die Verwaltung hat daher weitere Varianten erarbeitet, die auch der seit April 2020 geltenden Änderung der Straßenverkehrsordnung gerecht werden. Wesentlicher Inhalt war der rechtlich unverbindliche Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m, der beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokraftfahrzeugen eingehalten werden muss (§5 StVO).

Diese erarbeiteten Varianten wurden Anfang 2022 in den politischen Gremien vorgestellt. Im Februar 2022 wurde die Verwaltung von der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss mit der Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung beauftragt. Diese wurde im Juni 2022 durchgeführt. Die wesentlichen Aspekte aus der Beteiligung werden im Abschnitt „Bürger*innenbeteiligung“ vorgestellt. Ein ausführlicher Bericht liegt als Anlage 6 bei.

Heutige Situation

Die Salierallee ist eine innerstädtische angebaute Hauptverkehrsstraße der Kategorie HS III (nach RIN 08) und erstreckt sich von der Kreuzung Eupener Straße / Weißhausstraße bis zur Kreuzung Siegelallee / St. Vithers Straße. Hier grenzt sie an den städtischen „Außenring“. Die beiden Einmündungsbereiche Eupener Straße / Weißhausstraße und Siegelallee / St. Vithers Straße sind signalisiert. In Richtung Burtscheid sowie in Richtung Eupener Straße befinden sich fünf Schulen (davon vier weiterführende Schulen) und zwei Fachbereiche der FH Aachen.

Straßenraumnutzung

Die Breite des öffentlichen Straßenraumes beträgt ca. 30 m. Hiervon entfallen ca. 10 m auf den mittig liegenden, bepflanzten Grünstreifen. Die nördlich und südlich hiervon verlaufenden Fahrbahnen sind jeweils im Einrichtungsverkehr befahrbar. Beidseitig gibt es angrenzende Wohnnutzung in Form von

Ein- und Mehrfamilienhäusern. Stadteinwärts ist die Fahrbahn ca. 4,50 m breit zuzüglich zweier ca. 1,80 m breiter, markierter Längsparkstreifen. Stadtauswärts ist die Fahrbahn ca. 4,10 m breit mit einem markierten, 2,00 m breiten Längsparkstreifen auf der Häuserseite. Die Seitenräume bestehen aus einem nicht mehr benutzungspflichtigen, 1,50 m breiten Radweg und einem ca. 1,40 m breiten Gehweg. Gehwege, Radwege und Parkstreifen entsprechen in ihren Breiten nicht mehr den Anforderungen der aktuellen Regelwerke (vgl. Anlage 1).

Kfz-Verkehr

Die letzte Verkehrszählung auf der Salierallee fand am 07. und 09. Februar 2023 an den Knoten Salierallee/Siegelallee und Salierallee/Eupener Straße statt. Zwischen 7.00 – 19.00 Uhr wurden in beiden Richtungen insgesamt ca. 6.600 Kraftfahrzeuge gezählt. Der Schwerverkehrsanteil betrug ca. drei Prozent. In der morgendlichen Spitzenstunde passierten maximal ca. 760 Kfz/h die Salierallee, davon ca. 490 stadteinwärts und ca. 270 stadtauswärts. In der nachmittäglichen Spitzenstunde waren es ca. 620 Kfz/h, davon ca. 275 stadteinwärts und ca. 345 stadtauswärts.

In der Verkehrszählung am 12. November 2015 wurden ca. 9.200 Kfz und ca. 130 Radfahrende in der Salierallee gezählt.

Parken

Derzeit gibt es im öffentlichen Raum für ca. 194 Fahrzeuge Parkmöglichkeiten: stadtauswärts zwischen Eupener Straße und der Einmündung St. Vith Straße können 63 Kraftfahrzeuge am Fahrbahnrand parken. Stadteinwärts kann am Fahrbahnrand sowohl an der Häuserseite als auch entlang des begrünten Mittelstreifens geparkt werden. Hier ist Platz für ca. 131 Fahrzeuge. Im Norden grenzt die Salierallee an die 2019 eingerichtete Bewohnerparkzone „BU3“ (Krugenofen). Die Parkplatzsituation hat sich seitdem in dem angrenzenden Wohngebiet zwischen Rhein-Maas-Straße und Salierallee verändert. Es gibt Verlagerungseffekte aus der Bewohnerparkzone: Studierende der FH Aachen an der Eupener Straße, Lehrkräfte und Schüler*innen des Rhein-Maas-Gymnasiums, die mit dem Auto fahren, stellen ihr Fahrzeug im nicht bewirtschafteten Bereich ab. Auch Pendelnde, die dort auf das Fahrrad oder den Bus umsteigen, könnten auf der Salierallee parken. Perspektivisch soll auch die Salierallee in das Bewohnerparken integriert werden. Die Vorarbeiten zur Einrichtung einer Zone „BU5“, deren Bestandteil die Salierallee sein könnte, wurden im Oktober 2022 aufgenommen.

Radverkehr

In der Salierallee existieren in den Nebenanlagen beidseitig nur ca. 1,5 m schmale Radwege, deren Benutzungspflicht 2011 nach der Novellierung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, VwV-StVO“ aus dem Jahr 2009 aufgehoben wurde. Seitdem dürfen Radfahrende grundsätzlich sowohl die „nicht benutzungspflichtigen“ Radwege als auch die Fahrbahn in der Salierallee nutzen. Bei der letzten Verkehrszählung am 07. und 09.02.2023 befuhren ca. 235 Personen die Salierallee mit dem Rad. Dieser Anteil ist jahreszeitlich bedingt als sehr gering einzustufen.

Fußverkehr

Auch das Platzangebot für Fußgänger*innen mit nur 1,40 m Breite entspricht nicht den aktuellen Empfehlungen und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006)“ und „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002)“. Hiernach sollten Gehwege grundsätzlich ein Regelmaß von 2,50 Meter Breite (Ausnahmen sind möglich) aufweisen. Dieser Standard wird nach Möglichkeit in Aachen realisiert.

ÖPNV

Im Linienverkehr befahren werktäglich drei Linien die Salierallee. Hierbei handelt es sich um die Linien 30, 34 und 54. Die Linien 34 und 54 verkehren werktags zusammen im 15 Minuten-Takt, die Linie 30 schulverkehrsorientiert je nach Tageszeit alle 30 bis 90 Minuten.

Es befinden sich 5 Haltestellen in der Salierallee: St. Vither Straße (beide Fahrtrichtungen), Giselastraße (beide Fahrtrichtungen) sowie Ronheider Weg (Fahrtrichtung stadtauswärts). Für den barrierefreien Ausbau dieser Haltestellen wurden Förderanträge gestellt und bewilligt.

Baumbestand

Auf dem begrünten Mittelstreifen befinden sich 139 größtenteils unter den Baumschutz fallende Bäume, die den Straßenraum und Alleencharakter prägen. Hinzu kommen aktuelle Nachpflanzungen im Bereich des Mittelstreifens, sowie zwei geschützte Straßenbäume an der Ecke Prinz-Von-Eugen-Straße, ein geschützter Straßenbaum an der Kreuzung Eupener Straße, sowie weitere Alleenbäume im Bereich der Siegelallee, die grundsätzlich zu erhalten sind.

Neben der Baumschutzsatzung wird die Salierallee, sowie auch die Siegelallee, im Alleenkataster von NRW geführt und somit sind beide auch als Allee nach § 41 LNatSchG NRW (Landesnaturaenschutzgesetz) gesetzlich geschützt.

Die Beseitigung von Alleen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten und bedürfen einer Ausnahmegenehmigung bzw. Befreiung. Daher sind Planungsvarianten mit Eingriffen in den vorhandenen Baumbestand entsprechend zu vermeiden.

Planung

Die Planung sieht die Neuaufteilung der Verkehrsflächen zwischen Siegelallee und Eupener Straße vor. Die im Jahr 2012 erarbeitete Planung, die eine Schutzstreifenmarkierung in der Salierallee vorsah, wird wegen der o.g. Mängel nicht weiterverfolgt.

Es wurden drei unterschiedliche Querschnittsvarianten zur Radverkehrsführung entwickelt und geprüft (vgl. Anlage 2, 3, 4). Allen erarbeiteten Varianten ist gemein, dass die Gehwege maßgeblich verbreitert werden und der mittige Grünstreifen zum Schutz des Baumbestandes erhalten bleibt. In allen Varianten wird der Grünstreifen an der östlichen Seite und jeweils am Anfang und Ende der jeweiligen Abschnitte durch Entsiegelung vergrößert. Unterschiedlich sind jeweils die Art der Radverkehrsanlagen, Anzahl und Lage von Parkständen sowie die Führung des Busverkehrs.

Variante 2 setzt auf die Führung des Radverkehrs auf baulich geschützten Radverkehrsanlagen gemäß Ziel 3 des Radentscheids (vgl. Anlage 2). Variante 3b bündelt die Radverkehre auf einer Fahrradstraße in der südlich gelegenen Fahrbahn (vgl. Anlage 3). In der Variante 4b wird die Fahrradstraße auf der nördlich gelegenen Fahrbahn geführt (vgl. Anlage 4).

Die durch zu Fuß Gehende genutzten Nebenanlagen sollen nach den neuesten Empfehlungen zur Barrierefreiheit hergestellt und mit taktilen Elementen ausgestattet werden.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird der Bedarf an Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum geprüft und ergänzt. Die Radverkehrsanlagen in der Siegelallee werden im Kreuzungsbereich an die Planung in der Salierallee angepasst.

Im Folgenden werden die in der Bürger*innenbeteiligung vorgestellten Varianten näher erläutert.

Variante 2 – Radentscheidkonforme Radverkehrsführung

Die Gehwege werden auf 2,50 m bzw. 2,70 m verbreitert. Die geplanten Radwege können entweder auf Fahrbahnniveau mit baulich abgetrenntem 0,50 m breitem Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr („Protected Bikelane“/PBL) oder auf Gehwegniveau angelegt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 3,50 m. Da die stadteinwärtige Fahrbahn breiter ist als stadtauswärts, kann nur hier ein ca. 2,20 m breiter Längsparkstreifen für ca. 83 Kraftfahrzeuge entlang des begrünten Mittelstreifens angelegt werden. Stadtauswärts entfällt der vorhandene Längsparkstreifen für ca. 63 Fahrzeuge.

Variante 3b – Fahrradstraße auf südlicher Straßenseite

Die Variante 3b sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der südlichen Straßenseite der Salierallee von Eupener Straße bis zur Kreuzung St. Vither Straße vor. Entlang der Häuserseite wird hier der Gehweg auf 2,00 m verbreitert; daneben befindet sich ein 2,00 m breiter Längsparkstreifen für ca. 63 Fahrzeuge. Anlieger*innen fahren wie heute auf der südlichen Straßenseite in Richtung St. Vither Straße.

Gemäß den „Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ der Stadt Aachen, die im Herbst 2018 vom Mobilitätsausschuss beschlossen wurden, beträgt die Fahrgassenbreite einer Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe in einer Richtung 4,00 m zuzüglich eines Sicherheitsraumes mit einer unterbrochenen 0,25 m Breitstrichlinie. Aufgrund der geringen Platzverhältnisse und des nötigen Sicherheitstrennstreifens in einer Breite von 0,75 m muss diese Fahrgassenbreite auf 3,75 m reduziert werden. Richtungspfeile und das Sinnbild Fahrrad werden mittig auf der Fahrbahn markiert. Die Fahrgasse einer Fahrradstraße soll zur Verdeutlichung des Vorranges des Radverkehrs entsprechend der beschlossenen Ziele des Radentscheides vollflächig rot eingefärbt werden. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung StVO darf nur ausnahmsweise anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr (z. B. Anliegenderverkehr) durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Eine Fahrradstraße soll der Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs (z.B. hier zu den Schulen) abseits von Kfz-Hauptverkehrsstraßen dienen. An

Knotenpunkten sollten Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten, um eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr zu ermöglichen.

In dieser Variante wird der Kfz-Durchgangsverkehr aus Richtung Eupener Straße in Richtung der Kreuzung Siegelallee/St. Vither Straße über die nördliche Fahrbahn geführt, so dass zwischen der Siegelallee und der Eupener Straße der Verkehr in beide Richtungen fließt. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m. Entlang der Häuserseite wird der Gehweg auf 2,5 m verbreitert. Ein Längsparkstreifen entlang der Mittelinsel für ca. 75 Fahrzeuge bleibt erhalten.

Auch die Buslinien fahren in der nördlichen Fahrbahn in beide Richtungen. Für die beiden Haltestellen stadtauswärts (Giselastraße und St. Vither Straße) wird der Wartebereich sowie der Fahrgastunterstand im begrünten Mittelstreifen unterhalb der Bäume und Kronentraufbereiche vorgesehen. Dies könnte sich - auch unter Berücksichtigung einer für die Bäume umsichtigen und schonenden Arbeitsweise – nicht nur nachteilig auf die Vitalität des betroffenen Baumbestandes auswirken, sondern hätte voraussichtlich auch den Wegfall von ca. 11-13 geschützten Bäumen im Mittelstreifen zur Folge. Hier ist ebenfalls wie in der Variante 2 die neu geplante und bestehende Querung im Bereich Salierallee Nr. 45 zu überprüfen und mit dem Fachbereich Umwelt und Klima abzustimmen. Ebenso würden bei der Variante 3b im Bereich der Siegelallee durch die neugeplante Mittelinsel und Querung zusätzlich 3 geschützte Bäume entfallen sowie der Grünstreifen teilweise versiegelt. Dies wäre in der weiteren Planung noch zu prüfen. Die Haltestellen sind über Fußgängerüberwege erreichbar.

Variante 4b – Fahrradstraße auf nördlicher Straßenseite

Die Variante 4b sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße nach denselben Standards wie in Variante 3b auf der nördlichen Straßenseite der Salierallee von Siegelallee bis zur Kreuzung Eupener Straße vor. Entlang der Häuserseite wird hier der Gehweg auf 2,00 m verbreitert; daneben befindet sich ein 2,00 m breiter Längsparkstreifen für ca. 48 Fahrzeuge und entlang des begrünten Mittelstreifens ein 2,00 m breiter Längsparkstreifen für ca. 83 Kraftfahrzeuge.

Der Kfz-Verkehr aus Richtung Siegelallee/St. Vither Straße in Richtung Eupener Straße soll gemeinsam mit dem Gegenverkehr über die südliche Fahrbahn geführt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m. Der Gehweg ist 2,50 m breit. Die Anlage eines separaten Parkstreifens ist hier – wie in Variante 3b - nicht möglich.

Die Buslinien werden stadteinwärts wie stadtauswärts in der südlichen Fahrbahn geführt, so dass es in der Fahrradstraße keinen Busverkehr gibt. Auch in dieser Variante liegen mehrere Bushaltestellen im Mittelstreifen mit möglichen Auswirkungen auf den Baumbestand, wie bereits bei der Variante 3b beschrieben. Voraussichtlich entfallen gemäß der aktuellen Planung 10 geschützte Bäume im Mittelstreifen der Allee durch die neuen Bushaltestellen und die neue Querung im Bereich Salierallee Nr. 45, sowie zwei weitere geschützte Straßenbäume an der Ecke Prinz-Eugen-Straße durch den neuen Gehweg bzw. die Stellplätze. Hinzu kommen 3 Alleebäume im Bereich der neue geplanten Siegelallee-Mittelinsel, die noch zu prüfen ist, die entfallen würden. Hier ist wie in den beiden anderen Varianten die neue und Bestands-Querung der Salierallee im Bereich Nr. 45 sowie im Bereich Siegelallee/Louis-Beißel-Straße die Bestandsmittelinsel noch zu prüfen..

Vorschläge der Bürger*inneninitiative

Neben den Varianten der Verwaltung wurden in der Beteiligungsveranstaltung auch zwei Vorschläge der Bürger*inneninitiative Salierallee diskutiert. Die eine sieht vor, die vorgestellte Variante 2 auf der Südseite um eine Parkstandsreihe zu erweitern. Mit dem vorhandenen Straßenquerschnitt hat der Gehweg auf dieser Alleenseite eine Breite von 1,80 m und der Radweg eine Breite von 1,60 m. Neben einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen folgt dann eine 3,25 m breite Fahrbahn und ein 2,00 m breiter Parkstreifen neben der Grünfläche. Ein Radweg mit einer Breite von 1,60 m, wie von der Bürger*inneninitiative vorgeschlagen, trägt zwar im Vergleich zum bisherigen Bestand zu einer etwas besseren Infrastruktur für Radfahrende bei, stellt aber keinesfalls die Regelbreite eines baulich angelegten Radweges dar, und erst recht nicht eine radentscheidkonforme Radverkehrsanlage. Des Weiteren sollte bei einer Neuplanung das Regelmaß der Gehwege von 2,50 m nicht unterschritten werden (vgl. Empfehlungen für Fußgängeranlagen EFA). Abweichungen in geringfügigem Maß sind abhängig von den benachbarten Nutzungen abzuwägen.

Bei der zweiten Variante wird ein 4,00 m breiter Zweirichtungsradweg in dem Grünstreifen in Mittellage der Allee eingerichtet. Die Gehwege werden in dieser Variante auf 2,50 m verbreitert, die Parkstreifen erhalten eine Breite von 2,20 m. Dieser Vorschlag wird aufgrund der dafür notwendigen Arbeiten und Flächenversiegelungen im Kronentraufbereich zahlreicher Bäume vom Fachbereich Klima und Umwelt als sehr kritisch bewertet. Darüber hinaus wäre die heutige Nutzung des Mittelstreifens als Fußweg und Aufenthaltsmöglichkeit zwischen den Bäumen durch die Nutzung als Radweg stark eingeschränkt.

Einbindung an den Knotenpunkten

Alle Varianten sind an den signalisierten Knotenpunkten Salierallee/Eupener Straße und St. Vither Straße/Siegelallee/Salierallee signaltechnisch umsetzbar. Gleichwohl ist die Führung in einer Fahrradstraßenvariante aufwändiger und erfordert an den Knotenpunkten größere Anpassungen.

Bürger*innenbeteiligung

Während der Bürger*innenbeteiligung im Juni 2022 gab es neben der direkten Äußerungsmöglichkeit die Option, über das Abstimmungs-Tool slido, die Funktionsmailadresse oder postalisch Fragen, Anregungen und Hinweise an die Verwaltung zu senden. Diese wurden nach Möglichkeit zusammengefasst und gegliedert und gemeinsam mit den entsprechenden Fachbereichen beantwortet.

Die allgemeinen Fragen und Anregungen betrafen vor allem Themen wie z. B. die Kostenbeteiligung der Anwohnenden, verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Salierallee und das gesamte umliegende Viertel sowie die Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählung. Darüber hinaus gingen Fragen zur Messung bzw. Modellierung des Lärmes und zu Lärmschutzmaßnahmen im Allgemeinen ein.

Ein besonders intensiv diskutiertes Thema war die Verkehrsführung. Vor allem viele der Bewohner*innen der Salierallee befürchteten Beeinträchtigungen auf der Seite, auf der der Kfz-Verkehr

in den Varianten 3b und 4b geführt wird. Grundsätzlich wurde die Idee einer Fahrradstraße begrüßt, allerdings nicht unter der Voraussetzung, dass die motorisierten Fahrzeuge im Beidrichtungsverkehr auf der jeweils anderen Seite der Allee geführt werden. Zusätzlich wurde die Erreichbarkeit dieser Fahrradstraße von den Grundstücken auf der anderen Straßenseite aus kritisiert.

Ein weiteres, für viele Bürger*innen wichtiges Thema war das Parken. Bei der Umsetzung aller drei vorgestellten Varianten würden unterschiedlich viele Parkplätze entfallen, daher wurde u.a. eine Reduzierung bzw. Kompensation des Parkraumverlustes angeregt. Zusätzlich wurde um die Berücksichtigung von Haltemöglichkeiten in der weiteren Planung sowie eine grundsätzliche Parkraumanalyse gebeten.

Darüber hinaus wurden in den Eingaben die verschiedenen Radverkehrsanlagen thematisiert sowie die Bedeutung der Salierallee als Radverkehrsverbindung im gesamtstädtischen Kontext und die Haltestellenplanung in den verschiedenen Varianten. Weitere Themen waren die Barrierefreiheit, Gehwege und Querungsmöglichkeiten sowie der Alleencharakter und der Baumschutz. Vielen ist wichtig, die schützenswerten Bäume in der Salierallee zu erhalten.

Eine ausführliche Zusammenfassung der Bürger*innenbeteiligung bietet der Bericht in Anlage 6.

Variantenvergleich

In Anlage 5 ist ein Vergleich der Varianten der Verwaltung beigefügt, der die Auswirkungen der Planungen hinsichtlich der Kriterien Parkraum, Baumbilanz, Fußverkehr, Radverkehr, Bushaltestellen und Kfz-Führung tabellarisch darstellt.

Je nach Variante fallen unterschiedlich viele Parkplätze weg. Von den 194 im Bestand vorhandenen Parkplätzen entfallen 111 in der Variante 2. Daher wurden die Varianten 3b und 4b entwickelt, in denen sich die Bedingungen für den Radverkehr deutlich verbessern, ohne dass so viele Parkplätze im öffentlichen Raum entfallen müssen. In der Variante 3b entfallen 56 Parkplätze, in der Variante 4b sind es 63 Parkplätze weniger als im Bestand.

Die Anzahl der 139 Bestandsbäume auf dem Grünstreifen in der Mitte der Salierallee muss je nach Variante verringert werden, um Platz für die Bushaltestellen in Mittellage zu schaffen. Zwei Bäume könnten in allen drei Varianten durch die neue Gehwegquerung im Bereich Salierallee Nr 45 erheblich beeinträchtigt werden. Erst in der Ausführungsplanung kann der Erhalt dieser Bäume durch schützende Maßnahmen genauer geprüft werden. Die Bestandsquerung mit FGÜ im Bereich Salierallee Nr. 45 wird dringend empfohlen zu nutzen, um den Anforderungen des Alleenschutzes sowie des Baumschutzes gerecht zu werden und somit einen weiteren Eingriff in den Wurzelstandraum der Bäume zu vermeiden. Ebenso ist für den Bereich Siegelallee in allen Varianten die Verschiebung der Mittelinsel aufgrund des voraussichtlichen Eingriffes in den geschützten Alleenbaumbestand durch diese neue Querung noch zu prüfen, da im aktuellen Planungsentwurf bis zu 3 Bäume betroffen bzw. beeinträchtigt werden und ggf. alle gefällt werden müssten.

In der Variante 2 können voraussichtlich alle 139 Bäume erhalten bleiben. In der Variante 3b müssen ca. 11-13 Bäume entfernt werden, damit die Bushaltestellen auf dem Grünstreifen eingerichtet werden können, in der Variante 4b sind es ca. 10 Bäume weniger. Bei einem Eingriff in eine geschützte Allee ist eine Befreiung nach § 67 BNatSchG und somit auch eine Behandlung im Ausschuss für Umwelt Klimaschutz und im Naturschutzbeirat sowie eine vorherige Anhörung aller landesweit tätigen Naturschutzverbände gemäß § 66 Abs. 3 LNatSchG erforderlich.

Neben der Baumschutzsatzung und dem Alleenschutzprogramm NRW ist die Allee nach § 41 LNatSchG NRW gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten. Die untere Naturschutzbehörde kann im Einzelfall eine Befreiung in Aussicht stellen. Eine Befreiung kann nur erteilt werden, wenn das öffentliche Interesse an der Maßnahme die besonderen Schutzzwecke überwiegt. In der Abwägung ist dieses öffentliche Interesse mit dem öffentlichen Interesse der Erhaltung des Baumbestandes abzuwägen.

Die Gehwege werden in jeder der vorgestellten Varianten verbreitert. Die im Bestand vorhandene Breite von 1,40 m ist zu gering, daher werden die Gehwege in der Variante 2 beidseitig auf 2,50 m verbreitert. In den Varianten 3b und 4b variiert die Gehwegbreite zwischen 2,00 m und 2,50 m. Auf der jeweiligen Seite mit der Fahrradstraße sind die Gehwege aufgrund der vorhandenen Querschnittsbreiten schmaler.

Der Radverkehr wird in der Variante 2 über einen baulich angelegten Radweg auf Gehwegniveau oder als PBL auf der Fahrbahn mit einer jeweiligen Breite von 2,30 m geführt. In den Varianten 3b und 4b wird auf jeweils einer Alleeseite eine Fahrradstraße eingerichtet, der Kfz-Verkehr wird zusammen mit dem Busverkehr auf der anderen Seite geführt. Die Fahrradstraße ist lediglich Anwohnenden und dem Parksuchverkehr vorbehalten.

Die Bushaltestellen werden in der Variante 2 barrierefrei ausgebaut und entsprechend angepasst, verbleiben aber an den bestehenden Stellen. In den Varianten 3b und 4b wird der Busverkehr in beiden Fahrtrichtungen jeweils auf einer Alleenseite geführt, sodass die Bushaltestellen für die an dem Mittelstreifen liegende Fahrspur angepasst und in den Grünstreifen verlegt werden müssen. Abschließend ist die Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den Varianten unterschiedlich. In Variante 2 wird der Kfz-Verkehr analog zum Bestand auf beiden Seiten geführt. Der Verkehr mit der Fahrtrichtung Eupener Straße wird über die Nordseite geführt und der Verkehr mit der Fahrtrichtung Siegelallee über die Südseite der Salierallee. In den Varianten 3b und 4b wird der Kfz-Verkehr zusammen mit dem Busverkehr jeweils auf einer Alleenseite geführt.

Auch die Erreichbarkeit der Fahrradstraße für den Radverkehr aus der Salierallee muss gesichert sein. In den Varianten 3b und 4b ist es nicht möglich, auf der Seite mit der doppelten Kfz-Führung eine geeignete Radverkehrsführung anzubieten. Somit müssen Radfahrende, die auf dieser Seite losfahren, zunächst bis zur nächsten Querungsmöglichkeit im Mischverkehr fahren, bevor sie auf die jeweilige Fahrradstraße gelangen. Hierbei müssen bis zu zwei Kfz-Spuren überquert werden.

Lärmgutachten

Um die Auswirkungen der Planungsvarianten (insb. der Fahrradstraßenvarianten) in Bezug auf die Lärmemissionen beurteilen zu können hat der Fachbereich Klima und Umwelt ein Lärmgutachten beauftragt, dessen wesentlichen Ergebnisse kurz vorgestellt werden (Bericht vgl. Anlage 7).

Das Lärmgutachten zeigt, dass die untersuchten Planungsvarianten 3b und 4b aus akustischer Sicht ungünstig gegenüber dem Bestand zu werten sind, da in beiden Fällen je nach räumlicher Lage der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr auf der einen oder anderen Seite der Salierallee vergleichsweise deutliche Pegelsteigerungen zu erwarten sind. Sowohl für die Variante 3b als auch 4b leiten sich an einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmschutz ab, da hier der Eingriff bzw. die Änderung der Immissionsverhältnisse einerseits als "wesentlich" einzustufen ist und andererseits hier auch Grenzwertüberschreitungen (Lärmvorsorge) ermittelt wurden. Von daher ist der Umbau der Salierallee gemäß Variante 2 aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu präferieren, da hier keine Ansprüche festgestellt wurden bzw. es hierbei auch nicht zu Benachteiligungen der Anwohner auf der jeweiligen Seite der Straße kommt.

Es bleibt festzuhalten, dass immissionsschutzrechtlich bei einer grundhaften Erneuerung der Salierallee gemäß der Variante 2 keine weiteren Ansprüche auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge bestehen. Es besteht in dieser Variante (wie auch im Bestand lediglich bei einer reinen Deckensanierung) weder die Notwendigkeit zum Einsatz von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzbauwerke, lärmoptimierte Asphaltdecksichten) noch zur Festlegung einer Geschwindigkeitsreduzierung im straßenverkehrsrechtlichen Sinne. Für den Schutz der Anwohner*innen wäre es in Anbetracht der ermittelten Ergebnisse, insbesondere aufgrund der Immissionspegel zur Nachtzeit, mit Bezug auf derzeit laufende Initiativen zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden zu empfehlen, auf der Grundlage freiwilliger Leistungen beispielsweise im Rahmen der Lärmsanierung oder auch der kommunalen Lärmaktionsplanung die Lärminderungspotentiale durch den Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten und einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h weiter zu überprüfen.

Kosten

Die Kosten für die Umgestaltung der Salierallee infolge der Variante 2 belaufen sich schätzungsweise auf ca. 5.500.000 €, die Kosten für die Varianten 3b und 4b werden aufgrund der Bushaltestellen in Mittellage auf ca. 6.000.000 € geschätzt. Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme mit tatsächlichen Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten. Die Umsetzung der Maßnahme ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist.

Weiteres Vorgehen

Insbesondere nach der Kanalsanierung, und in den meisten Abschnitten auch schon vor den Regionetz-Arbeiten, zeigt sich die Fahrbahn stadtauswärts sowie stadteinwärts bis zum Mühlental in einem kaum noch verkehrssicheren Zustand. Dieser Zustand kann bis zur eigentlichen Erneuerung der Salierallee ab Sommer 2025 nicht so beibehalten werden. Zusätzlich müssen ab Herbst 2023 von Seiten der Regionetz die Hausanschlüsse für Gas, Wasser und Strom an vielen Häusern erneuert

werden. Dabei wird gleichzeitig das Glasfasernetz erweitert und ebenfalls mit den Hausanschlüssen verlegt. Vor dem eigentlichen Endausbau soll daher eine neue Asphaltdeckschicht mit einer Breite von 3,50 m in den beiden Hauptverkehrsspuren eingebaut werden. Die Parkstreifen und Nebenanlagen bleiben davon unberührt.

Die Arbeiten werden gemeinsam mit der Regionetz ausgeführt und die Kosten i.H. von 120.000 € anteilig übernommen. Die Finanzierung erfolgt aus dem PSP-Element „Salierallee“.

Bei den dargestellten Plänen handelt es sich nicht um Verkehrszeichenpläne. Die Erstellung dieser erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Verwaltungsvorschlag

Die Verwaltung gibt die erarbeiteten Lageplanvarianten den politischen Gremien zur Entscheidung.

Es wird empfohlen, auf Basis des Variantenvergleichs und der vorgestellten Ergebnisse des Lärmgutachtens sowie der Bürger*innenbeteiligung die Planung der Variante 2 mit radentscheidkonformen Radwegen auf Gehwegniveau zu beschließen (vgl. Anlage 2).

Anlage/n:

Anlage 1: Bestandslagepläne

Anlage 2: Lagepläne Variante 2

Anlage 3: Lagepläne Variante 3b

Anlage 4: Lagepläne Variante 4b

Anlage 5: Variantenvergleich

Anlage 6: Bericht Bürger*inneninformation

Anlage 7: Bericht Lärmgutachten (nur digital im Ratsinformationssystem)