

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 68/0008/WP18
Federführende Dienststelle: FB 68 - Fachbereich Mobilität und Verkehr		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 15.04.2024
		Verfasser/in: Dez. III / FB 68/400
Freigabe des Wirtschaftsweges zwischen Haarener Gracht und Schönebergstraße während der Vollsperrung der A 544		
Ziele: Klimarelevanz keine		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
16.05.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
12.06.2024	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er empfiehlt die Ertüchtigung und Freigabe einer alternativen Wegeverbindung zwischen der Haarener Gracht und der Schönebergstraße für den motorisierten Individualverkehr – nach Abwägung aller Belange - nicht weiter zu verfolgen. Ebenso soll Abstand vom Fußgängertunnel zwischen Haarbachtalstraße und Nirmer Weg genommen werden.

Die Verwaltung wird beauftragt, die alternative Radwegeumleitung in Zusammenarbeit mit dem Wasserverband Eifel Rur und der Autobahn GmbH einzurichten. Weiterhin soll die Verwaltung, die Verkehrsführung im gesamtstädtischen Netz betrachten und auf Basis der Ergebnisse des Monitorings weitere Möglichkeiten zur Entlastung aller Verkehrsteilnehmer kontinuierlich prüfen und umsetzen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an. Sie empfiehlt die Ertüchtigung und Freigabe einer alternativen Wegeverbindung zwischen der Haarener Gracht und der Schönebergstraße für den motorisierten Individualverkehr – nach Abwägung aller Belange - nicht weiter zu verfolgen. Ebenso soll Abstand vom Fußgängertunnel zwischen Haarbachtalstraße und Nirmer Weg genommen werden. Die Verwaltung wird beauftragt, die alternative Radwegeumleitung in Zusammenarbeit mit dem Wasserverband Eifel Rur und der Autobahn GmbH einzurichten. Weiterhin soll die Verwaltung, die Verkehrsführung im gesamtstädtischen Netz betrachten und auf Basis der Ergebnisse des Monitorings weitere Möglichkeiten zur Entlastung aller Verkehrsteilnehmer kontinuierlich prüfen und umsetzen.

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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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 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 checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz ist nicht ermittelbar.

Erläuterungen:

Antrag

Die Freigabe des Wirtschaftsweges zwischen Haarener Gracht und Schönebergstraße während der Vollsperrung der A 544 ist von verschiedenen im Gewerbegebiet Auf der Hüls ansässigen Gewerbetreibenden beantragt worden. Ausgangslage ist die Sperrung der Bundesautobahn A 544, die zu einer erheblichen verkehrlichen Belastung u.a. der Gewerbetreibenden geführt hat. Aus den Reihen der Gewerbetreibenden wurde daher angeregt, den Wirtschaftsweg zwischen Schönebergstraße und Haarener Gracht für die Zeit der Sperrung der A 544 freizugeben und eine Ertüchtigung des Weges zur Befahrbarkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) kurzfristig zu ermöglichen.

Ausgangslage

Das Baustellenfeld zum Neubau der Haarbachtalbrücke erstreckt sich westlich wie auch östlich der A 544 in die umliegende (Land-)Wirtschaftswege. Auch der von den Antragsstellern benannten (Land-)Wirtschaftsweg zwischen Nirmer Weg und Haarener Gracht parallellaufend zur A544 gehört dazu. Auf der Wegebeziehung zwischen Schönebergstraße / Nirmer Weg parallel zur A 544 hin zur Haarener Gracht quert/erstreckt sich eine Spitzkehre in das Baufeld.

Aufgrund der umfangreichen Bautätigkeiten (insbesondere den Verkehren mit Großbaustellenfahrzeugen) sind externe Verkehre innerhalb des Baufeldes äußerst kritisch zu betrachten. Das betrifft motorisierte Verkehre wie auch Fuß- und Radverkehr, der ursprünglich unter Nutzung einer Einhausung durch die Baustelle geführt werden sollte.

Die zusätzlich hinzukommende Bauverkehrsabwicklung zum Abriss und Neubau des Brückenbauwerks über die Straße Auf der Hüls verdichtet die Inanspruchnahme der engen Verkehrsflächen. Die Baustellenverkehre sollen zu hauptanliegendem Teil innerhalb des Baufeldes der Haarbachtalbrücke abgewickelt werden. Damit wird der Baustellenverkehr hier verdichtet; die Beeinflussung des umliegenden öffentlichen Verkehrsraums aber andererseits auf ein Minimum beschränkt.

Weiter muss neben dem parallel zum Böschungsfuß verlaufenden Wirtschaftsweg der vorhandene Kanal vom dort liegenden Becken an der Haarener Gracht erneuert werden. Da hier mehrere Versorgungsleitungen liegen bzw. gequert werden, ist mit einer Bauzeit von mehr als sechs Wochen zu rechnen, die innerhalb der Gesamtbaumaßnahme zeitgenau eingepasst sein wird. Sowohl bei der Kanalarneuerung als auch bei der Herstellung des nördlichen Widerlagers sind daher temporäre Sperrungen dieses Weges vorgesehen. Hinzu kommt, dass neben den Kanalarbeiten auch der Damm verbreitert werden muss. Bereits in der aktuellen Situation bringt die Verbreiterung des Damms weitere Probleme mit sich. Durch die notwendigen Arbeiten kommt es regelmäßig dazu, dass größere Erdbrocken mit einem Durchmesser bis zu einem Meter herunterfallen. Aufgrund dieser bestehenden Gefahr kann die derzeitige Radumleitungsroute nicht in der Ersteinrichtung aufrecht gehalten werden. Alternative Routenführung(en) sind bereits in Abstimmung.

Nach Einschätzungen der Berufsverbände sowie der Bezirksregierung als Aufsichtsbehörde besteht ein extrem hohes Sicherheitsrisiko für baustellenfremde Verkehre, dem selbst mit einem

Sicherungsposten, welcher während der Bautätigkeit eingesetzt werden könnte nicht begegnet werden könnte.

Daraus ist festzuhalten, dass weder eine Routenführung für den Rad- und Fußverkehr durch die Baustelle noch eine Wegeverbindung Schönebergstraße / Nirmer Weg / Kahlgrachtstraße zur Haarener Gracht über die v. g. Spitzkehre für alle Verkehrsarten realistisch möglich ist.

Eine Querung des Haarbachs könnte nur über die Brücke bzw. den Betriebsweg auf dem Damm des Hochwasserrückhaltebeckens (HRB Kahlgracht) des Wasserverband Eifel Rur (WVER) oder über eine noch zu errichtende eigene provisorische Brücke durch das vorhandene Gehölz ermöglicht werden. Hierzu teilte der WVER auf Nachfrage mit, dass eine Freigabe der Brücke für den MIV nicht erfolgen kann. Jedoch wird eine Öffnung für den Rad- und Fußverkehr mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen sowie der Sicherstellung, dass Einsätze der Fahrzeuge des WVER für Wartungen und Einsätze bei Starkregen dort jederzeit platziert werden können, in Aussicht gestellt.

Bewertung der Freigabe des Wirtschaftsweges zwischen Haarener Gracht und Schönebergstraße während der Vollsperrung der A 544

Die angebrachten Überlegungen sind zunächst nachvollziehbar. Eine Nutzung der vorhandenen Wirtschaftswege als Abkürzung zu oder von den Betrieben kann die Beeinträchtigungen reduzieren. Eine Realisierbarkeit hängt allerdings von vielen Faktoren ab und muss schließlich einer Kosten-Nutzen Abwägung Stand halten.

Wie oben beschrieben verbleibt die Möglichkeit einer Wegeverbindung Schönebergstraße – Nirmer Straße – Neubau Brücke Haarbach (bzw. Nutzung des WVER-Bauwerks für Rad- und Fußverkehr) – Wirtschaftsweg parallel zum RRB – Kahlgrachtstraße – Einmündung Haarener Gracht.

Die Realisierbarkeit wurde in den vergangenen Wochen umfassend geprüft und in unterschiedlichen Gremien bereits vorgetragen.

Herstellung der Wegeverbindung

Bei einer Freigabe der alternativen Wegebeziehung über die Kahlgracht müssten die gewerblichen/öffentlichen motorisierten Verkehre auch außerhalb der Bautätigkeit mit der Querung von Fußgänger*innen und Radverkehren koordiniert werden. Gegen eine solche Freigabe spricht eine erhöhtes Unfallrisiko aufgrund mangelnder bis nicht vorhandener Sichtbeziehungen sowie fehlender Platzverhältnisse für Begegnungsverkehre. Auch wenn die Freigabe des Wirtschaftsweges in nur einer Richtung erfolgen würde, müssten Begegnungsflächen für Fußgänger*innen und /Radfahrende mit dem MIV ermöglicht werden.

Derzeit sind die vorhandenen Wege weder ausreichend breit noch in ihrem Zustand/Unterbau in der Lage, die zusätzlichen motorisierten Verkehre abzuwickeln. Nachgeltender Rechtslage sind sie aktuell nicht durchgehend geeignet, Begegnungsverkehre darzustellen.

Abschnitt	Maße		Begegnungsmöglichkeiten (auf gerader Strecke)				
	Länge	Breite	Rad / Pkw	Pkw / Pkw	LkW / Rad	LkW /Pkw	LkW / LkW
Verlängerung Schönebergstraße	120	3,75					
Nirmer Weg	90	4,40					
Wirtschaftsweg parallel zur A544	475	2,75					
Wirtschaftsweg parallel zum RRB	530	2,35-2,60					
Kahlgrachtstraße	230	2,90					
Kahlgrachtstraße Einmündung	15	5,40					

Nach ersten Prüfungen und Einschätzungen fallen für die Herstellung einer verkehrssicheren Wegeoberfläche mit Verbreiterungen und ggf. Stützkonstruktionen sowie notwendiger Entwässerung Kosten an, die für unterschiedliche Ansätze der Ertüchtigung geschätzt wurden:

nachhaltige Ertüchtigung des Wirtschaftswegs, (Unterbau mit Tragdeckschicht)

Unter der Prämisse, dass ggf. Stützkonstruktionen und auch stellenweise Vollausbauflächen zu bedenken sind entstehen Kosten in Höhe von ca. 600.000 € (200€/qm)

Bei einer reinen Deckensanierung werden Ausbaurkosten in Höhe von ca. 270.000 € (90€/qm) geschätzt, die sich durch punktuell notwendige weitergehende Maßnahmen sicher noch erhöhen werden

Kosten für die provisorische Brücke über den Haarbach sowie notwendige Entwässerungseinrichtungen sind auf jeden Fall zusätzlich zu betrachten.

Unabhängig zu der Kostenbetrachtung muss die Zeitschiene für die Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahme betrachtet werden. Wenn alle verfügbaren Ressourcen für die Realisierung der Ausweichroute eingesetzt werden und keine sicherheitstechnischen, planungsrechtlichen und naturschutzfachlichen Probleme auftreten, ist dennoch nicht vor Ende des Jahres mit einer Realisierung zu rechnen.

Nutzbarkeit/Effekte einer Alternativroute

Die Schaffung und Öffnung der Wegebeziehungen soll in erster Linie den anliegenden Gewerbetreibenden nutzen. Begegnungsverkehre von Kfz sind bei den Ausbauvorschlägen nicht zugrunde gelegt, sodass mit richtungsbezogenen Verkehren zu kalkulieren ist. Zwei Szenarien sind denkbar:

Szenario 1: Öffnung Wirtschaftsweg in FR Charlottenburger Allee (würde vor allem dem morgendlichen Ziel- und Berufsverkehr zu Gute kommen)

Szenario 2: Öffnung in FR Haarener Gracht (wäre für den nachmittäglichen Verkehr aus dem Gebiet von Vorteil)

Mit den Gewerbebetreibenden wurden als Ansatz mögliche 600-800 Fahrzeuge der Mitarbeitenden der im direkten örtlichen Bezug stehenden Firmen als Berechnungsgrundlage abgestimmt. Um eine Einschätzung der möglichen Effekte prognostizieren zu können wurde die aktuelle Verkehrssituation (mit geschlossener A544) betrachtet und Verkehrszahlen erhoben. Von besonderer Relevanz ist die Betrachtung des Knotenpunktes (KP) Endstraße/Verlautenheidener Straße in Verlautenheide.

Dieser KP stellt im Gesamtverkehrskonzept zur A544 Vollsperrung einen von 20 identifizierten kritischen und bereits angepassten KP dar. Es wurden Verkehrszählungen am 21.03.2024 (zwei Monate nach Aktivierung der Vollsperrung) vorgenommen und mit Ergebnissen vom 15.11.2022 verglichen. Es wurden dabei die Spitzenzeiten sowie alle Verkehrsarten berücksichtigt.

	15.11.2022	21.03.2024	Tendenz
Knoten gesamt	17.177	19.100	+ 11,2 %
Verlautenhei dener Str. (von BAB 544 kommen)	7.369	7.521	+2,1 %
Verlautenhei dener Str. (aus Stolberg kommend)	7.234	8.151	+ 12,7 %
Endstraße	2.574	3.428	+33,2 %

Festzuhalten ist, dass bereits heute in den Spitzenzeiten innerhalb einer Stunde ca. 1.800 PKWs + ca. 20 Busse und 50 LKWs/ Sattelzüge den KP passieren, durch gemischte Abbiegespuren eine grundsätzliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit existiert und die Endstraße bereits jetzt durch eine Mehrbelastung von über 33 % starke Zusatzbelastungen zur Normalsituation aufweist. Bei einer Öffnung der Wirtschaftswegverbindung würde sich diese Zusatzbelastung nochmal deutlich erhöhen und sich insbesondere in der Morgenspitze negativ für die Gesamtsituation auswirken. Unabhängig davon ist damit zu rechnen, dass eine Reduktion alleine auf die Verkehre der gewerblichen Anlieger nur schwer zu kontrollieren ist und weitere nicht beabsichtigte Verlagerungseffekte zu erwarten sind. Darüber hinaus sind qualitativ folgende Entwicklungen wahrscheinlich:

Szenario 1: Öffnung Wirtschaftsweg in FR Charlottenburger Allee

Mehrbelastung aus FR Würselen und Stolberg, insbesondere morgens. Auswirkungen auf den KP AS Würselen und Verlautenheidener Straße erwartbar. Mögliches Rückstaurisiko zum Kreisverkehr Gewerbegebiet Aachener Kreuz sowie ggf. auf der Autobahn. Zusätzliche Fahrzeitverluste für den ÖPNV.

Szenario 2: Öffnung in FR Haarener Gracht

Deutliche Mehrbelastung für die Endstraße. Bereits jetzt Rückstau bis zu 200 Meter. Deutliche Verschlechterung der Verkehrsströme und auch der Zuverlässigkeit des ÖPNV zu erwarten.

Fazit

Eine Führung von Verkehren durch die aktuelle Baustelle sowie ihr direktes Umfeld ist aufgrund sicherheitstechnischer Bedenken nicht vertretbar. Das gilt sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für Rad- und Fußverkehr. Der für letztere ursprünglich beabsichtigte Bau einer eingehausten Wegführung ist angesichts der umfassenden und komplexen Baustellensituation nicht ausreichend, um eine bedenkenlos sichere Führung anzubieten.

In der Gesamtbetrachtung bleibt eine Wegführung über Schönebergstraße – Nirmmer Straße – Neubau Brücke Haarbach (bzw. Nutzung des WVER-Bauwerks für Rad- und Fußverkehr) – Wirtschaftsweg parallel zum RRB – Kahlgrachtstraße – Einmündung Haarener Gracht. Diese ist kurzfristig für den Rad- und Fußverkehr realisierbar.

Für den motorisierten Individualverkehr wird nach Wertung aller Prüfungen weder eine zeitnahe Umsetzung noch ein für die Gesamtbetrachtung zielführender Effekt gesehen. Die Öffnung mag zwar den Zeitaufwand im Ziel und/oder Quellverkehr für das Gewerbegebiet reduzieren, für die Ortslage

Verlautenheide, für die weiteren Verkehre auf den betreffenden Straßenräumen (insbesondere in der Endstraße) und besonders auch für die dort verkehrenden Buslinien werden sich die Verhältnisse in der Gesamtheit verschlechtern. In der finalen Kosten-Nutzen-Betrachtung erscheint es aus Sicht der Verwaltung nicht sinnvoll, diesen Ansatz weiter zu verfolgen.

Vielmehr sollte stattdessen das Monitoring der Gesamtsituation, bei dem sowohl die Verkehrssituation im Umfeld als auch die Abwicklung der Baustellenlogistik betrachtet wird, weiter genutzt und ggfs. ausgebaut werden. In Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH und dem beauftragten Verkehrsgutachter wurden die Signalzeiten am Knoten bereits angepasst. Weitere kleinteilige Anpassungen sind – bei entsprechenden Hinweisen und Erkenntnissen – denkbar. Sollten sich aus den Evaluierungen weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Gesamtlage ergeben, wird die Stadt diese nutzen.

Darüber hinaus ist die Verwaltung bemüht, die Rahmenbedingungen für die Baustellenlogistik so zu gestalten, dass die Bauzeit und damit Zeit der Beeinträchtigungen maximal reduziert wird.

Anlage/n:

Anlage 1 Übersicht kritische Wegepunkte

Anlage 2 Übersicht alternative Überquerung Haarbach