

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0555/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 29.11.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Urbanstraße – Straßenausbau; hier: Planungsbeschluss		
Ziele: Klimarelevanz nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
21.12.2022	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und fasst auf Grundlage der vorliegenden Planung der Variante 1 den Planungsbeschluss für den Ausbau der Urbanstraße zwischen Johannesstraße und Stichstraße im Trennprinzip.

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 Maßnahme sieht den Endausbau des letzten Abschnitts der Urbanstraße auf einer Länge von ca. 100 m vor. Die Umsetzung ist nicht explizit durch das Erreichen der Ziele des Klimaschutzes motiviert. Eine zusätzliche Begrünung der Urbanstraße ist nicht vorgesehen, da das Gelände der Kirche stark begrünt ist und die Ver- und Entsorgungsleitungen keine zusätzlichen Bäume zulassen. Daher kann die Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz nicht ermittelt werden.

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Urbanstraße ist im Abschnitt zwischen Johannesstraße und Stichstraße noch nicht fertig ausgebaut. Hier fanden in den letzten Jahren einige Wohnbaumaßnahmen statt, die die vorhandenen Baulücken geschlossen haben. Diese wurden bis 2021 abgeschlossen, sodass die Straße nun endausgebaut werden soll.

Dazu hatte die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf am 11.11.2020 die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung beauftragt. Diese sollte in Präsenz stattfinden. Aufgrund der Corona-Pandemie war die Veranstaltung ursprünglich für den 01.12.2021 vorgesehen, musste dann aber kurzfristig entfallen und fand schließlich am 21.09.2022 statt (s. Kapitel 3).

2. Heutige Situation

Die Urbanstraße liegt im Stadtbezirk Aachen-Eilendorf. Es handelt sich um eine Wohnsammelstraße mit einer geringen Verkehrsbelastung. Die Straße ist in dem genannten Abschnitt bisher lediglich als Baustraße ausgebaut. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die Urbanstraße erfüllt in diesem Abschnitt eine Erschließungsfunktion für die direkten Anlieger *innen und die angrenzenden Straßen.

In der Urbanstraße beträgt die Breite des Straßenraumes etwa 8,80 m. Derzeit wird zwischen Johannesstraße und Hausnr. 44 ungeordnet am Fahrbahnrand geparkt. Im weiteren Verlauf stehen auf der östlichen Fahrbahnseite baulich angelegte Parkstände zwischen Baumfeldern zur Verfügung. Im südlichen Abschnitt befinden sich angrenzend an den Ausbaubereich mehrere erhaltenswerte Bäume (Eschen und Birken, teilweise gem. Baumschutzsatzung geschützt) auf privaten Grund der Kirche sowie ein erhaltenswerter städtischer Straßenbaum. Im Bereich der Einmündung Betzelterstraße befinden sich zwei geschützte und erhaltenswerte städtische Straßenbäume.

3. Bürger*innenbeteiligung

Am 21.09.2022 fand eine Bürger*innenbeteiligung in der Versöhnungskirche statt. Teilgenommen haben ca. 30 interessierte Bürger*innen sowie Mitglieder der Bezirksvertretung. Des Weiteren waren Mitarbeiter*innen der Verwaltung aus verschiedenen Fachabteilungen anwesend. Die anwesenden Bürger*innen haben sich in einem Meinungsbild am Ende der Veranstaltung deutlich für die Umsetzung gemäß Variante 1 ausgesprochen. Das Protokoll der Veranstaltung und die abgegebenen Eingaben sind Anlage 2 zu entnehmen.

4. Planung

Bei der Planung werden die Prinzipien der aktuellen Regelwerke beachtet. Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden über den Komfort zu stellen ist (VwV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Abschnitt A, zu § 39-43)

Für den Umbau der Urbanstraße ergeben sich zwei mögliche Varianten:

Variante 1 – Trennprinzip:

Variante 1 sieht den Ausbau der Urbanstraße im Trennprinzip als Anschluss an den bestehenden bereits endausgebauten Straßenraum vor.

Dazu ist ein 5,50 bis 5,60 m breiter Fahrbereich vorgesehen, der in Teilen zum alternierenden Parken genutzt werden kann. Wegen der geringen Verkehrsbelastung und der daraus resultierenden geringen Begegnungshäufigkeit reicht eine Fahrgasse von 3,50 m Breite für den Einrichtungsverkehr neben den Fahrbahnrandparkbereichen aus. Dieses Maß ergibt sich aus den notwendigen Breiten für die Fahrzeuge der Feuerwehr sowie der Müllentsorgung (Fahrbahnbreite von Erschließungsstraßen im Einrichtungsverkehr, vgl. RAST 06). Um die rettungstechnische Erschließung für alle Anwohner*innen gewährleisten zu können, müssen ausreichend große Aufstellflächen für die Feuerwehrfahrzeuge zwischen den parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Die Feuerwehrflächen dienen gleichzeitig als Ausweichflächen für den Begegnungsverkehr. Außerdem wird die Fahrbahnbreite im Einmündungsbereich zur Johannesstraße ca. 5,50 m betragen, um dort Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

Um die fußläufige Erschließung der Grundstücke zu gewährleisten, müssen beidseitig Gehwege angelegt werden. Somit ergibt sich auf beiden Seiten eine Gehwegbreite von jeweils 1,60 bis 1,88 m. Diese Breite ist für den Einbau taktiler Leitelemente ausreichend, jedoch erfüllen die Gehwege damit nicht das Mindestmaß für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen inkl. Sicherheitsraum zur Fahrbahn entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). In den Richtlinien sind mindestens 2,00 m – besser 2,50 m – vorgesehen. Der zur Verfügung stehende Straßenraum würde solche Gehwegbreiten allerdings nur zulassen, wenn keine Parkflächen und lediglich eine Fahrbahn für Einrichtungsverkehr als Einbahnstraße zugelassen würde.

Zwischen Johannesstraße und dem bestehenden Baumbet gegenüber Hausnr. 44 können etwa sieben zusätzliche Parkplätze am Fahrbahnrand genutzt werden. Auf die Markierung der Parkplätze wird zunächst verzichtet.

Der Jungbaum bzw. die Robinie (städt. Straßenbaum) bleibt erhalten. Dieses Baumbet und die heute schon bestehenden Parkplätze vor Flurstück 1314 werden verbreitert. Im Krontraufbereich der drei privaten und erhaltenswerten (teilweise gemäß Baumschutzsatzung geschützten) Bäumen auf dem Gelände der Kirche wird ein Gehweg angelegt. Für diese Bäume sind im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Fachbereich Klima und Umwelt Untersuchungen (Wurzelsondierschachtung) notwendig, um die Anforderungen zum Schutz und Erhalt der Bäume zu definieren.

Variante 2 – Mischverkehrsfläche als verkehrsberuhigter Bereich:

Variante 2 sieht den Ausbau zu einer Mischverkehrsfläche mit Ausweisung als verkehrsberuhigten Bereich vor.

In der Vorlage zum 11.11.2020 war beschrieben, dass die Urbanstraße zwischen Johannesstraße und Stichstraße (Hausnr. 35) als verkehrsberuhigter ausgebaut werden sollte. Dies würde bedeuten, dass sich auf einer Länge von ca. 115 m auf der Urbanstraße eine Veränderung der verkehrsrechtlichen Situation ergeben würde, die für die Verkehrsteilnehmer weder eindeutig noch nachvollziehbar sein würde. Daher wurde die Planung zu Variante 2 angepasst.

Vorgesehen ist nun der Umbau der Urbanstraße zwischen Johannesstraße und Betzelterstraße in einen verkehrsberuhigten, niveaugleichen Bereich. Zusätzlich würde der Abschnitt Betzelterstraße bis

Nirmer Straße ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und die dortigen Parkstände markiert werden. Um den Beginn des verkehrsberuhigten Bereiches deutlich zu kennzeichnen und eine Geschwindigkeitsreduktion zu bewirken, wird die Einmündungen zur Johannesstraße auf Gehwegniveau angehoben. Dadurch entfällt die Rechts-vor-Links-Regelung an der Johannesstraße. Die Fahrgasse ist breit genug, um die Erreichbarkeit durch Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Nach dem Umbau stehen zwischen Johannesstraße und Nirmer Straße noch ca. 19 Parkplätze zur Verfügung.

Es ist eine 1,50-2,00 m breite Mischfläche hinter den Parkständen vorgesehen. Fußgänger werden durch die parkenden Fahrzeuge vor dem fließenden Verkehr geschützt. Das taktile Leitsystem wird in den Bereich hinter den Parkflächen integriert.

Der bauliche Eingriff ist bei Variante 2 demnach deutlich höher als bei Variante 1. Bzgl. des erhaltenswerten Baumbestand sind über die Variante 1 hinaus bei Variante 2 zusätzlich genauere Untersuchungen der Baumwurzeln (Wurzelsondierschachtungen) für die beiden erhaltenswerten städtischen Straßenbäume (Robinien) im Bereich der Einmündung Betzelterstraße notwendig.

Begrünung:

Eine zusätzliche Begrünung der Urbanstraße ist in Absprache mit dem Fachbereich Klima und Umwelt weder bei Variante 1 noch bei Variante 2 vorgesehen, da das Gelände der Kirche stark begrünt ist und die Ver- und Entsorgungsleitungen keine zusätzlichen Bäume zulassen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind in Abstimmung mit dem Fachbereich Klima und Umwelt Untersuchungen (Wurzelsondierschachtungen) notwendig, um nötige Auflagen zum Schutz der erhaltenswerten städtischen Straßenbäume sowie der angrenzenden an den Straßenraum erhaltenswerten privaten Bäume zu definieren.

5. Kosten

Unabhängig von der Variantenentscheidung muss der Endausbau der Straße als Vollausbau (in der gesamten Breite des Straßenflurstücks) durchgeführt werden. Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten über die umzubauende Fläche ermittelt. Die Fläche des Gesamtausbaus beträgt bei Variante 1 rund 1000 m². Die Kosten hierfür werden mit den aktuellen Kostenwerte auf ca. 270.000 € geschätzt. Die Kosten für Variante 2 (ca. 1.600 m²) werden mit 465.000 € veranschlagt.

Die Einplanung der notwendigen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung.

Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

Aufgrund einer zum 01.06.2022 in Kraft getretenen Änderung der Rechtslage werden für die Urbanstraße im Abschnitt von Betzelterstraße bis Johannesstraße entgegen bisheriger Veröffentlichungen keine Beiträge mehr nach Baugesetzbuch (§ 3 Abs. 4 BauGB-AG NRW) erhoben. Der geplante Endausbau in dem Abschnitt von Einmündung Stichweg bis Johannesstraße löst daher eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen aus.

Eine detaillierte Feststellung ist erst mit Abschluss der Baumaßnahme möglich. Derzeit können für

beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen bis zum 31.12.2026 durch die Kommunen Landesfördermittel beantragt werden. Hiernach würde sich derzeit eine 100%ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei Genehmigung des Antrags ergeben. Ein rechtlicher Anspruch auf Förderung besteht nicht. Ob die derzeitig befristet geltende Förderregelung durch das Land verlängert wird, steht noch nicht fest.

6. Fazit und Empfehlung

Ein Ausbau entsprechend der Variante 1 nimmt den bereits vorhandenen Ausbaustandard und -querschnitt der Urbanstraße auf und setzt ihn entsprechend fort. Dadurch entsteht ein einheitliches Straßenbild und es wird lediglich der Bereich bis zur Stichstraße umgestaltet. Variante 2 wäre im Vergleich zu Variante 1 aufgrund der größeren umzubauenden Fläche (Niveaugleicher Umbau zwischen Johannesstraße und Betzelterstraße) sowie der höheren Kosten wegen des ausbaubedingt höheren Quadratmeterpreises deutlich teurer und aufwendiger.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der beiden Varianten empfiehlt die Verwaltung daher, den Planungsbeschluss gemäß der Variante 1 für einen Ausbau im Trennprinzip zu fassen. Dies entspricht dem Meinungsbild der Bürger*innenbeteiligung.

Anlage/n:

Anlage 1 - Urbanstraße, Bestand

Anlage 2 - Urbanstraße, Fotos

Anlage 3 - Bürger*innenbeteiligung, Protokoll und Eingaben

Anlage 4 - Urbanstraße, Variante 1 (Trennprinzip)

Anlage 5 - Urbanstraße, Variante 2 (Mischverkehrsfläche)