

Vorlage Federführende Dienststelle: FB68/200 Fachbereich Mobilität und Verkehr Beteiligte Dienststellen: FB68, FB60, FB36, Dez. III		Vorlage-Nr.: FB 68 /0150/WP18 Status: AZ.: Datum: 25.11.2024 Verfasser*in: FB68/200	
Kettelerstraße und Don-Bosco-Straße – Straßenbaumaßnahme			
Beratungsfolge:			
Datum 19.02.2025	Gremium Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kompetenz Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungsbeschluss für die Planung der Ketteler – und Don-Bosco-Straße gemäß Plan Nr: 2025 / 01-01.

In Vertretung

Frauke Burgdorff
 (Stadtbaurätin)

FB36	FB60	FB68/000	FB68/200	FB68/300	FB 68/400	FB68/500

Finanzielle Auswirkungen

JA	NEIN
----	------

	x
--	---

PSP-Element

**investive
Auswirkungen**

Einzahlungen

Auszahlungen

Ergebnis

+ Verbesserung/
- Verschlechterung

Ansatz 202x	Fortgeschriebener Ansatz 202x	Ansatz 202x ff.	Fortgeschriebener Ansatz 202x ff.	Gesamtbe- darf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
					0
					0
					0

PSP-Element

**konsumtive
Auswirkungen**

Ertrag

Personal-/
Sachaufwand

Abschreibungen

Ergebnis

+ Verbesserung/
- Verschlechterung

Ansatz 202	Fortgeschriebener Ansatz 202	Ansatz 202ff.	Fortgeschriebener Ansatz 202 ff.	Gesamtbe- darf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
					0
					0
					0
					0

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/ die Klimafolgenanpassung

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz			
Die Maßnahme hat folgende Relevanz:			
keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
	x		
Der Effekt auf die CO ₂ -Emissionen ist:			
gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung			
Die Maßnahme hat folgende Relevanz:			
keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
			x

Größenordnung der Effekte		
Die CO ₂ -Einsparung durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):		
gering		Unter 80 t / Jahr (0,1 % des jährlichen Einsparziels)
mittel		80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1 % bis 1% des jährlichen Einsparziels)
groß		Mehr als 770 t / Jahr (über 1 % des jährlichen Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂ –Emissionen erfolgt:

	vollständig
	überwiegend (50% - 99%)
	teilweise (1% - 49%)
x	nicht
	nicht bekannt

Die Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus, da die Umgestaltung der Ketteler- und Don-Bosco-Straße neue Baumstandorte vorsieht. Dadurch wird im Vergleich zum Bestand weniger Fläche versiegelt sein. Dies wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus. Zudem ist die Einrichtung von E-Parkplätzen in die Planung enthalten. Da hier zunächst der Planungsbeschluss getroffen wird kommt es zu keinen unmittelbaren Auswirkungen.

Erläuterungen

1. Anlass

Die Neuaufteilung des Straßenraumes zur Verbesserung der verkehrlichen, baulichen, gestalterischen und sicherheitstechnischen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer*innen ist in der Ketteler-/ und Don-Bosco-Straße dringend erforderlich. Derzeit weisen beide Straßen funktionale Mängel und alterungsbedingte Schäden in der Fahrbahn und im Gehweg auf. Die Regionetz GmbH erneuert in der Kettelerstraße und in der Don-Bosco-Straße ab Oktober 2024 die Versorgungsleitungen. In dem Zusammenhang sollen die Nebenanlagen und die Fahrbahnen in beiden Straßen erneuert werden. Dazu wird der Straßenquerschnitt der Straßen entsprechend der funktionalen Ansprüche neu aufgeteilt. Die Ziele der Planung sind die Anpassungen der Gehwege an aktuelle Richtlinien sowie das markieren und ordnen der Parkstände, um die rettungstechnische Erschließung sowie das problemlose Befahren der Straße für Abfallsammelfahrzeuge gewährleisten zu können. Im Zuge dessen sollen zudem neue Baumstandorte entstehen.

2. Bestand (vgl. Anlage 1)

Die beiden Wohnstraßen liegen im Stadtteil Aachen-Forst (vgl. Anlage 2). Sie verfügen über eine geringe Verkehrsbelastung und sind im Trennprinzip ausgebaut. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Ihr Straßenquerschnitt ist mit ca. 9,00 m verhältnismäßig schmal. Beide Straßen sind in ihrer Charakteristik (Aufteilung und Nutzung des Straßenraums) sehr ähnlich und werden deshalb in gleicher Art und Weise beplant. Die beiden Wohnstraßen verbinden jeweils die Reinhardstraße mit der Bodelschwingstraße. In beiden Straßen werden Wohnwege angebunden. Die Fahrbahnen der beiden Straßen messen 5,10 m bis 5,40 m. Bei beiden Straßen erfolgt keine direkte Erschließung der Grundstücke (vgl. Anlage 3).

Fußverkehr

Der nördliche Gehweg der Kettelerstraße misst in der Breite ca. 1,20 m bis 1,70 m und erfüllt damit nicht die Raumansprüche für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 06 (RASt), wohingegen der südliche Gehweg mit einer Breite von ca. 2,65 m diese Ansprüche erfüllt. Der südliche Gehweg der Don-Bosco-Straße misst sogar nur ca. 0,60 m bis 1,45 m. Der nördliche Gehweg ist ca. 2,95 m bis 3,20 m breit. Nach RASt 06 beträgt das Mindestmaß für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen 1,80 m, inkl. Sicherheitsräumen zur Fahrbahn und Einfriedungen/Gebäuden sind es 2,50 m.

Ruhender Weg

In beiden Straßen ist Fahrbahnrandparken ohne Markierung zugelassen. Vor der Einmündung Bodelschwingstraße stehen jeweils baulich angelegte Senkrechtparkplätze zur Verfügung. Insgesamt stehen in beiden Straßen je ca. 20 Parkplätze zur Verfügung.

Derzeit verfügen die Ketteler- sowie die Don-Bosco-Straße nicht über öffentlich nutzbare Elektroladepunkte. Für das Gebiet zwischen Sonnenscheinstraße, Bodelschwingstraße und Don-Bosco-Straße wird für das Jahr 2031 ein Bedarf von vier Kfz-Ladepunkten prognostiziert.

Geschwindigkeitsmessung

Im Jahr 2022 wurde in der Don-Bosco-Str. aufgrund einer Beschwerde von einem Anwohner eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Diese fand zwischen dem 15.02. und den 18.02.2022 statt. Die v85 war mit 34 km/h unauffällig. Das bedeutet, dass 85% der Verkehrsteilnehmenden 34 km/h oder langsamer gefahren sind. Eine Überschreitung von 40 km/h wurde in 3,7 % der Fälle gemessen. Das Ergebnis ist im gesamtstädtischen Vergleich als sehr unauffällig einzuschätzen (vgl. Anlage 4)

3. Planung (vgl. Anlage 5)

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

Die Leitungsarbeiten der Regionetz, sind sehr umfangreich, daher bietet es sich an beide Straßenräume im Querschnitt neu aufzuteilen, den Zustand zu verbessern und insbesondere die Sicherheit und den Komfort für die Fußgänger*innen zu erhöhen. Dabei sehen die Planungen der Verwaltung im Wesentlichen Maßnahmen zur Fußgängersicherheit, Verkehrsberuhigung und Barrierefreiheit sowie Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung und Verbesserung des innerstädtischen Kleinklimas (Pflanzen von Bäumen) vor. 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, die letztlich die Klimaneutralität 2030 verfolgen. Aus klimatischen Gründen ist es also notwendig eine Begrünung in jeder Planung zu überprüfen unabhängig von anderen Straßen. Daher sind die, in der Planung ausgemachten Flächen zur Begrünung, sinnvoll und notwendig. Außerdem stellt die Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung eine Verbesserung des lokalen Kleinklimas dar.

Der relative kleine Querschnitt der Straße sorgt dafür, dass sich eine Variante im Laufe des Planungsprozesses herauskristallisiert hat, die allen Ansprüchen an den Fußverkehr, das Parken, die Begrünung sowie dem Kfz-Verkehr gerecht wird. Darüber hinaus wäre es denkbar, den Verkehr in beiden Straßen im Einrichtungsverkehr (als Einbahnstraße) zu führen. Die Planung sieht den Umbau der Ketteler- und der Don-Bosco-Straße im Separationsprinzip vor, die Verkehrsfläche wird in baulich voneinander abgegrenzte Bereiche für den Kfz-Verkehr und den Fußverkehr aufgeteilt. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Gegenüber der ursprünglichen Planung, die in der Bezirksvertretung-Mitte am 16.11.22 sowie in der Bürger*innenbeteiligung vorgestellt wurde, ist die Planung im Nachgang zum Beteiligungsprozess punktuell angepasst worden.

Kfz-Verkehr

Für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr sowie für die Müllentsorgung ist eine Fahrbahnbreite von mind. 3,00 m, besser 3,50 m (Fahrbahnbreite von Erschließungsstraßen im Einrichtungsverkehr, vgl. RAS 06) notwendig. Um die rettungstechnische Erschließung für alle Anwohner*innen zu gewährleisten, müssen zusätzlich ausreichend große Aufstellflächen für die Feuerwehrfahrzeuge zwischen den parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Die Feuerwehr benötigt dazu mind. alle 20,00 – 25,00 m eine 5,20 m breite Fläche ohne bauliche Hindernisse. Aufgrund der geringen Fahrtrasse mit 3,20 m Breite neben dem ruhenden Verkehr, reicht der Bereich lediglich für den Einrichtungsverkehr aus. Die Feuerwehrflächen dienen dann gleichzeitig als Ausweichflächen für den Begegnungsverkehr.

Ruhender Verkehr

Es sollen in der Kettelerstraße 2,00 m breite, einseitig markierte Parkstreifen eingerichtet werden. Auf diesen ist Platz für ca. 9 Pkw. In der Don-Bosco-Straße werden ebenfalls markierte Längsparkplätze angeboten. In Fahrtrichtung Bodelschwingstraße auf der linken Seite sollen insgesamt ca. 6 Parkplätze entstehen. Daneben sind, wie im Bestand, an der Einmündungen zur Bodelschwingstraße, baulich angelegte Senkrechtparkplätze in beiden Straßen vorgesehen. Zusätzlich sind Fahrradbügel und zwei E-Parkplätze pro Straße angedacht.

Nach dem Umbau stehen jeweils ca. 17 Parkplätze und zwei E-Parkplätze in der Don-Bosco-Straße und ca. 14 Parkplätze und zwei E-Parkplätze in der Kettelerstraße zwischen den Bäumen im öffentlichen Raum zur Verfügung. Mit einer Breite von 2,00 m werden die aktuellen Empfehlungen für den ruhenden Verkehr (EAR), der Parkplatzbreiten im Längsparken von 2,15 m fordern, nicht herangezogen zugunsten der verbleibenden Anzahl von Parkplätzen und/oder der Gehwegbreiten.

Verkehrsberuhigung

Durch den geradlinigen Charakter beider Straßen könnte es durch den Umbau zu erhöhten Geschwindigkeiten außerhalb des erlaubten Rahmens kommen. Durch das Einrichten einer Einbahnstraße und dem damit einhergehenden Wegfall des Gegenverkehrs durch Kfz, würde dies verstärkt werden.

Zur Verkehrsberuhigung und zur Minderung der Geschwindigkeit wird in ca. der Mitte der beiden Straßen der gesamte Straßenquerschnitt angehoben. Die Anhebung hat in der Don-Bosco-Straße eine Länge von ca. 31 m und in der Kettelerstraße eine Länge von ca. 33 m und umfasst jeweils die Einmündungen der dortigen Wohnwegen.

Begrünung

Neben den Längsparkständen sollen jeweils 4 neue Baumstandorte, mit einer Größe von 4 m Länge und 2 m Breite, in beiden Straßen eingerichtet werden. Da die Leitungen in beiden Straßen unter den Gehwegen liegen, können dort keine weiteren Baumstandorte eingerichtet werden. Zusätzlich ist jeweils ein weiterer Baumstandort pro Straßen, neben den Senkrechtparkplätzen vorgesehen. Somit entstehen insgesamt 10 zusätzliche Bäume im Straßenraum.

Fußverkehr

Beim Vollausbau der Gehwege ist ein durchgängiges taktiles Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte sowie Querungsstellen mit geteilten Bordsteinabsenkungen vorgesehen. Der vergleichsweise schmale Straßenquerschnitt (ca. 9,00 m) verhindert die Anlage von beidseitig 2,50 m breiten Gehwegen, die die Vorgaben der RAS 06 erfüllen, wenn zusätzlich zu der mind. 3,20 m breiten Fahrgasse noch 2,00 m breite Parkflächen entstehen sollen. Daher sieht die Planung vor, eine Gehwegseite mit einer Breite von 1,50 m herzustellen, um die andere Gehwegseite (nördliche Seite der Kettelerstraße und südliche Seite der Don-Bosco-Straße) mit je 2,25 m zu ermöglichen. Somit besteht im Bedarfsfall eine Gehwegseite mit ausreichend Platz und höheren Komfort für den Fußverkehr.

Einrichtungsverkehr

Es ist möglich die Planung im Ein- oder Beidrichtungsverkehr anzubieten. Würde für beide Straßen die Einbahnstraßenregelung vorgesehen, würde eine Einbahnstraße für die Don-Bosco-Straße den Kfz-Verkehr von der Reinhardstraße in Richtung der Bodelschwingstraße leiten. In der Kettelerstraße sollte dies gegensätzlich verlaufen, sodass der Verkehr von der Bodelschwingstraße zur Reinhardstraße abfließt. Das hat den Vorteil, dass die Wege für den Quell- und Zielverkehr möglichst gering sind und keine zusätzliche Belastung der Sonnenscheinstraße entsteht. Um den potenziellen erhöhten Geschwindigkeiten, die mit dem Einrichtungsverkehr einhergehen, entgegenzuwirken, wird (s.o.) jeweils ungefähr in der Mitte beider Straßen eine Anhebung des Straßenquerschnitts eingerichtet. Der Radverkehr würde, im Falle einer Einbahnstraße, für den Gegenverkehr freigegeben.

Die Vorteile einer Einbahnstraße wären eine verbesserte Sicherheit für den Fußverkehr, da es im Bestand durch auf den Gegenverkehr wartende Autos, immer wieder zu Gehwegüberfahrten im Bereich der langen Bordsteinabsenkungen kommt, sowie ein besserer Verkehrsfluss. Ein Nachteil sind die verlängerten Wege zum Erreichen von Zielen bzw. dem Abfluss des Verkehrs in beiden Straßen. Hinzukommt eine Mehrbelastung der Bodelschwingstraße und gegebenenfalls der Sonnenscheinstraße, da sowohl der von der Don-Bosco-Straße abfließende Verkehr als auch der Verkehr, mit dem Ziel Kettelerstraße, über die beiden Straßen geführt werden würde. Im Zuge der Geschwindigkeitsmessung im Jahr 2022 wurden in der Don-Bosco-Straße an einem Tag 510 Kfz erfasst. Die rechtlichen Randbedingungen müssten als Voraussetzung zum Einrichten einer Einbahnstraßenregelung in beiden Straßen, im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft werden.

4. Bürger*innenbeteiligung

Der Anlass der Planung sowie die zunächst ausgearbeiteten beiden Varianten wurden im Rahmen einer Bürger*innenbeteiligung den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt. Diese fand im Zeitraum zwischen dem 14.2.24 und 15.3.24 statt. Außerdem gab es am 28.02.24 eine analoge Veranstaltung in der GGS Schönforst, die von 66 Bürgerinnen und Bürgern besucht wurden. Im Beteiligungszeitraum hatten interessierte Bürger*innen die Möglichkeit Fragen und Anmerkungen während der Veranstaltung, per Mail oder durch einen Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes in der Lagerhausstraße an die Verwaltung zu richten. Zudem gab es die Option über das Beteiligungsportal. NRW, die Pläne zu betrachten und Feedback an die Verwaltung zu geben. Insgesamt wurden 95 Anregungen über die verschiedenen Kanäle an die Verwaltung herangebracht. Es wurde vor alle die Themen

- Parkplätze
- Die Maßnahme der Regionetz
- Das Einrichten einer Einbahnstraße
- Beteiligung an den Kosten durch die Eigentümer*innen

an die Verwaltung adressiert.

Alle Fragen und Anmerkungen, die während des Beteiligungsprozesses eingebracht wurden, sind im Anschluss geprüft worden und in einem Bericht (vgl. Anlage 6) zusammengefasst und beantwortet worden.

4.1 Konsequenzen aus dem Beteiligungsprozess

Durch die Prüfung der Anmerkungen der Bürger*innen im Verlauf des Beteiligungsprozesses, hat sich die Planung punktuell verändert. Vor allem das Thema des hohen Parkdrucks wurde während des Beteiligungszeitraumes gehäuft an die

Verwaltung herangetragen. Aus diesem Grund hat sich die Verwaltung dagegen entschieden, die ursprünglich in Variante 2 angedachten Längsparkplätze inklusive der Aufenthaltsfläche vor der Einmündung zur Bodelschwingstraße anzubieten. Stattdessen sollen hier, analoge wie in Variante 1, Senkrechtparkplätze angeboten werden, um möglichst viel Parkraum zu erhalten.

Das Thema Einbahnstraße war ebenfalls ein von den Bürger*innen angesprochener Punkt. Hierbei gab es einige Stimmen, die einer Einbahnstraße positiv gegenüberstanden, wie auch diverse Bedenken. Aufgrund der Vielzahl an Rückmeldungen bezüglich einer Einbahnstraße, wurde diese seitens der Verwaltung im Nachgang an die Beteiligung genauer geprüft. Diese Prüfung hat schlussendlich ergeben, dass das Einrichten eines Einrichtungsverkehres, wie oben beschrieben, sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf die beiden Straßen sowie das nähere Umfeld hätte.

Im Zuge der Anregungen um das Thema Einbahnstraße wurde seitens der Beteiligten des Öfteren auf bereits im Bestand bestehende erhöhte Geschwindigkeiten hingewiesen. Daher kam die Sorge auf, dass mit dem Einrichten eines Einrichtungsverkehres, mehr Geschwindigkeitsüberschreitungen der Kfz einhergeht. Aus diesen Gründen wurde der ursprünglichen Planung eine Anrampung sowie Anhebung (s.o.) des Straßenquerschnittes hinzugefügt, um den potenziellen erhöhten Geschwindigkeiten entgegenzuwirken. Diese soll unabhängig von Variante, Zweirichtungsverkehr oder Einrichtungsverkehr, umgesetzt werden.

Eine weitere Konsequenz der Beteiligung ist der Entfall der Differenzierung in 2 Varianten. Aufgrund des Parkdruckes sollen die Senkrechtparkplätze auf jeden Fall erhalten bleiben. Der Unterschied der beiden Varianten wäre damit nur noch die Verteilung der nutzbaren Breiten auf den beiden Gehwegseiten. Um auf der Straßenseite mit Parkplätzen die Sicherheit und den Komfort im Bedarfsfall für Fußgänger gewährleisten zu können wurde entschieden, diese Seite breiter zu gestalten und die Variante mit einer gleichverteilten Gehwegbreite zu verwerfen.

5. Abwägung

Die Planung, die aus den Eingaben im Rahmen der Beteiligung entstanden ist, berücksichtigt die Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen im bestmöglichen Maß. Es werden sowohl ausreichend breite Gehwege angeboten, als auch eine möglichst hohe Zahl an Parkständen.

Im Ergebnis wird empfohlen, die vorgeschlagene Planung inklusive der neuen Baumstandorte und der Anhebung der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung weiterzuerfolgen und den Planungsbeschluss für diese Planung zu fassen.

6. Kosten

Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten grob über die umzubauende Fläche ermittelt. Die Kosten werden auf ca. 1,7 Mio. € (Summe der Kosten für beide Straßen) geschätzt.

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

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

Weiteres Vorgehen

Auf Grundlage des Planungsbeschlusses wird die Entwurfs- und Ausführungsplanung erstellt und im Anschluss der Ausführungsbeschluss gefasst. Nach der Ausschreibung kann der Bau voraussichtlich ab dem Jahr 2026 beginnen. Es ist mit einer ungefähren Bauzeit von 14-16 Monaten zu rechnen.

Anlagen

Anlage 1 – Bestand Ketteler – und Don-Bosco-Straße

Anlage 2 – Lageplan Ketteler – und Don-Bosco-Straße

Anlage 3 – Fotos Ketteler – und Don-Bosco-Straße

Anlage 4 – Geschwindigkeitsmessung Ketteler – und Don-Bosco-Straße

Anlage 5 – Planung Ketteler – und Don-Bosco-Straße

Anlage 6 – Dokumentation Bürger*innenbeteiligung Ketteler – und Don-Bosco-Straße

