

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Wahlperiode / Vorlagen-Nr.:</b>
		<b>2020-2025 SV 0076</b>
		<b>Datum:</b>
		<b>18.02.2021</b>
		<b>Status:</b>
		<b>öffentlich</b>
<b>Beratungsfolge:</b>	Ausschuss für Bauen und Ordnung Haupt- und Finanzausschuss Rat der Stadt Übach-Palenberg	
<b>Federführende Stelle:</b>	Fachbereich 5 Stadtentwicklung	

## **Verkehrliche Gestaltung der geplanten Haupterschließungsachse für das Neubauquartier Rimburger Acker**

### **Beschlussempfehlung:**

Zur Planung und Querschnittsaufteilung des Straßenraums für die angedachte Haupterschließungsachse des Neubauquartiers Rimburger Acker wird die vorgestellte Variante... ausgewählt.

### **Begründung:**

Mit Beschluss des Rates am 08.10.2020 und der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses am 30.10.2020 wurde der Bebauungsplan Nr. 127 Otto-von-Hubach-Straße rechtskräftig. Mittlerweile wurden die Grundstücke über ein Losverfahren an die Interessenten vergeben.

Es besteht weiterhin ein sehr großes Interesse seitens der Bevölkerung daran, an dieser Stelle im Stadtgebiet weitere Bauabschnitte sukzessive zu erschließen.

Die Fläche des Rimburger Ackers zeichnet sich durch Ihre Lagegunst zum Stadtgebiet aus. So liegen zahlreiche Infrastruktureinrichtungen wie Schulzentrum, Kindergarten, Nahversorgung und Dienstleitungen, Rathaus und vor allem der Bahnhof in einer Distanz, die bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen ist. Auch die Naherholungsmöglichkeiten mit dem Rimburger Wald und Wurmatal liegen innerhalb einer geringen Distanz. Eine Anbindung für den Motorisierten Individualverkehr ist über die L 47 und das städtische Straßennetz sichergestellt.

Die weitere Aufschließung von Bauabschnitten kann nur bei entsprechender Flächenverfügbarkeit durch die Verkaufsbereitschaft der Eigentümerin in den nächsten Jahren erfolgen. Hierzu wird die Verwaltung weitere Verhandlungen mit der Eigentümerin führen.

Es ist aber bereits heute erforderlich, Planungen zur Erschließung dieser insgesamt 20 ha großen Flächen, die auch im Regionalplan der Bezirksregierung Köln als Wohnbaufläche ausgewiesen ist, vorzunehmen.

Bei der Planung dieses Quartiers soll ein besonderes Augenmerk auf den Klimaschutz im Städtebau und der Mobilität gelegt werden.

Dezernent/Leiter der federführenden Stelle	Dezernent/Leiter der mitwirkenden Stelle	Kenntnisnahme des Kämmerers	Mitzeichnung sonstiger Stellen	Bürgermeister

Angesichts zunehmender Auswirkungen des Klimawandels, muss auch im Bereich des Städtebaus entsprechende Vorsorge betrieben werden, die Folgen des Klimawandels abzufedern.

Daher wurden erste Ideenansätze für das Quartier entwickelt, die sich beispielsweise auf die Nutzung des Niederschlagswassers, die Energieversorgung des Quartiers, die Nutzung von autonomen selbstfahrenden Elektro-Bussen als Anbindung an den Bahnhof, die Ausstattung mit öffentlichen Grünflächen, die Gestaltung von privaten Grünflächen usw. beziehen. Hierzu wird in den kommenden Jahren noch Gelegenheit bestehen, weitere Ideen, in Zusammenarbeit von Rat und Verwaltung, zu entwickeln. Hierzu sollen auch entsprechende Förderprogramme überprüft werden, um gezielt für bestimmte Projektbausteine Fördermittel anzuwerben.

Die Mobilität ist ein wichtiger Baustein bei der Abmilderung der Folgen des Klimawandels. Im Verkehrssektor gibt es noch erhebliche Potentiale die es im Hinblick auf den Klimaschutz zu nutzen gilt.

Bei der städtebaulichen Ausrichtung des gesamten Quartiers soll es daher eine besondere Ausrichtung auf die Nah-Mobilität geben.

Übach-Palenberg liegt im ländlichen Raum, ist aber hervorragend über den Schienenpersonennahverkehr an die Ballungszentren an der Rhein-Ruhr-Schiene und das Oberzentrum Aachen angebunden. Der Haltepunkt der DB AG wurde in den letzten Jahren aufwendig saniert und für den Einsatz des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) ausgebaut. Hier wird durch die geplante Taktverdichtung in den kommenden Jahren die Attraktivität der Stadt Übach-Palenberg und insbesondere des Quartiers am Rimburger Acker, gerade für Pendler, weiter zu nehmen. Daher werden aktuell auch konkrete Planungen zur Optimierung für Bike + Ride und Park + Ride am Haltepunkt Palenberg angestellt.

Gemäß den begonnenen Untersuchungen zum Masterplan Mobilität und der Haushaltsbefragung des Kreises Heinsberg zur Mobilität, bietet sich in Übach-Palenberg ein großes Potential für die Nahmobilität. Übach-Palenberg zeichnet sich besonders durch seine kompakte Stadtstruktur aus. Kurze Wege zwischen den unterschiedlichen Zielen und Quellen führen dazu, dass bereits heute ein Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 20 % vorliegt.

Gerade beim Radverkehr gibt es ein besonders großes Potential. Durch die zunehmende Elektrifizierung im Radverkehr können die in Übach-Palenberg vorhandenen topografischen Hindernisse bequem überwunden werden. Bei einem entsprechenden Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erwarten die Fachleute des im Prozess zum Masterplan Mobilität beteiligten Ingenieurbüros Brilon Bondzio Weiser größere Zuwächse des Radverkehrs beim Modal-Split.

Innerhalb des geplanten Quartiers am Rimburger Acker sollen daher besonders attraktive Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.

Es ist geplant, das gesamte Quartier durch eine Hauptachse zwischen der Merksteiner Straße (L 47), idealerweise über eine Anbindung mit Kreisverkehr, und der Otto-von-Hubach-Straße zu erschließen. Von dieser Hauptachse gehen dann wiederum Nebenerschließungen in die Einzel-Abschnitte des Quartiers ab. Die Haupteerschließungsachse sollte auch durchaus von einer dichteren Bauweise mit Mehrfamilienhäusern aber auch urbanen Elementen wie Alleecharakter und Platzgestaltungen geprägt sein.

Da sich bei der Haupteerschließungsachse Mischverkehrsflächen ausschließen und hier auf das Trennungsprinzip der Verkehrsarten gesetzt werden muss, soll im Gegensatz zu standardmäßigen Querschnitten die Planung insbesondere auf die Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs ausgerichtet sein.

Durch den Bebauungsplan Nr. 127 wird bereits die Breite der Haupteerschließungsachse und ihre Lage im Wohnquartier vorgegeben (Planstraße 1). Die Achse wird in einer Breite von 20 m an die Otto-von-Hubach-Straße angebunden. Kopfbauten in Form von Mehrfamilienhäusern, die einen hohen Anspruch an die Architektur haben sollen, betonen hier den Zugang

zum Quartier.

In Verbindung mit der Erschließungsplanung der Otto-von-Hubach-Straße (siehe entsprechende Sitzungsvorlage), für die durch das Losverfahren vergebenen Grundstücke, ist jetzt eine Entscheidung zur zukünftigen Straßenraumaufteilung und Querschnittsgestaltung erforderlich.

Es wurden insgesamt sechs Varianten zusammen mit dem planenden Ingenieurbüro Raumplan entwickelt. Alle sechs Varianten greifen die Idee einer städtebaulich prägnanten Achse mit Alleecharakter auf.

Der hauptsächliche Unterschied zwischen den Varianten liegt in der Anordnung der Lage des Bereiches für Fußgänger und Radfahrer.

Erforderlicher Parkraum für Besucher und ausreichende Fahrbahnbreiten für den motorisierten Verkehr können in allen Varianten berücksichtigt werden.

Es gibt Varianten (A, B, F), die wie üblicherweise die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr in der Mitte des Straßenraums platzieren und den Fuß- und den Radverkehr in den Seitenbereichen anordnet. Hierbei sind vor allem die immer wieder gefährlichen Situationen (z.B. Abbiegevorgänge) im Bereich von Grundstückszufahren und Einmündungen nachteilig für diese Verkehrsteilnehmer.

Daher wurden Varianten entwickelt (C, D, E), die die zentrale Fuß- und Radwegachse in der Mitte des Straßenraums vorsieht. Zwar muss dazu zunächst eine Fahrbahn überquert werden, aber die Mittellage führt zu einer besonders hohen Qualität im Sinne einer unabhängig geführten begrünter Achse. An Einmündungen, an denen Kreuzungen mit Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs entstehen, ist durch eine entsprechend niveaugleiche Fortführung der Achse der motorisierte Verkehr zur Vorfahrtachtung gezwungen. Dies kann baulich durch entsprechende Anrampungen und farbliche Materialauswahl gesichert werden. Diese Führungsart ist seit Jahren durch Kommunen, die Mitglieder in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW sind, erprobte Praxis. Diese Priorisierung sichert ein schnelles und verkehrssicheres Vorwärtkommen für Radfahrer und Fußgänger und macht diese Verkehrsträger zu einer ernsthaften Konkurrenz zum Motorisierten Individualverkehr in der Nahmobilität.

Der Motorisierte Individualverkehr muss geringfügig geringere Distanzen in Kauf nehmen, da es immer nur eine Fahrbahn in eine Richtung gibt. Die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge ist durch die Kreuzungsmöglichkeiten und mögliche Überfahrbarkeit der Mittelachse nicht ernsthaft eingeschränkt.

Die Verwaltung spricht sich angesichts der vorgetragenen Argumente für die Variante D aus. Hier besteht für die Fußgänger auch noch die Möglichkeit, nicht auf die in der Mitte gelegene Achse zu wechseln und die Fahrbahn zu überqueren. Es stehen ausreichend öffentliche Parkplätze auf beiden Fahrbahnseiten zur Verfügung. Die Mittelachse ist prägnant und im Bereich der versetzt angeordneten Bäume gibt es ausreichend Ausweichmöglichkeiten zwischen sich begegnenden Radfahrern und Fußgängern und Radfahrern.

### **Beigefügte Anlagen zu dieser Sitzungsvorlage:**

Varianten A-F