

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0092/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	14.04.2015
		Verfasser:	FB 61/30
<b>Erneuerung Albert-Einstein-Straße zwischen Prämienstraße und Aachener Straße; Anträge der GRÜNEN-BF vom 01.07.2005, vom 29.10.2014 und vom 22.12.2014</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
06.05.2015	B 4	Anhörung/Empfehlung	
21.05.2015	MA	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Ausführungsplanung gemäß der vorgelegten Planung zur Variante 1: durchgehend 2,00 m Gehweg (Plan-Nr.: 2014/ 12-05) und der Durchführung einer Bürgerinformationsveranstaltung zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, mit der Ausführungsplanung gemäß der vorgelegten Planung zur Variante 1: durchgehend 2,00 m Gehweg (Plan-Nr.: 2014/ 12-05) und der Durchführung einer Bürgerinformationsveranstaltung.

Die Anträge der GRÜNEN-BF vom 01.07.2005, 29.10.2014 und 22.12.2014 gelten damit als behandelt.

## finanzielle Auswirkungen

PSP-Element 5-120102-400-00100-300-1 / 4-120102-400-9

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	312.800	312.800	902.400	902.400	1.215.200	1.215.200
Ergebnis	-312.800	-312.800	-902.400	-902.400	-1.215.200	-1.215.200
<b>+ Verbesserung / - Verslechterun g</b>	0		0			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	8.200	8.200	37.600	37.600	0	0
Abschreibungen	21.500	21.500	47.000	47.000	0	0
Ergebnis	-29.700	-29.700	-84.600	-84.600	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verslechterun g</b>	0		0			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die Albert-Einstein-Straße weist seit Jahren erhebliche bauliche und funktionale Mängel auf. Daher ist eine Erneuerung des gesamten Straßenaufbaus notwendig, da punktuelle Reparaturen nicht mehr ausreichen. Darüber hinaus ist eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes dringend erforderlich, um Verbesserungen der baulichen, gestalterischen und verkehrlichen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Insbesondere die Gehwege sind an einigen Stellen nicht für einen sicheren Fußgängerverkehr nutzbar.

Im Zuge der Baumaßnahme will die Stawag Strom-, Wasser- und Telekommunikationsleitungen sowie die Beleuchtung erneuern.

Zur Verkehrssituation an der Kreuzung Montebourgstraße/Albert-Einstein-Straße hat die GRÜNE-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim am 01.07.2005 den Antrag zum Bau eines Kreisverkehrs gestellt (vgl. Anlage 1 – Antrag der GRÜNEN-BF vom 01.07.2005). Der Antrag wurde in der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim am 21.06.2006 behandelt. Die Bezirksvertretung hat damals dem Verkehrsausschuss empfohlen, die Verwaltung mit der Planung des Kreisverkehrs zu beauftragen. Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 21.08.2006 beschlossen, die Verwaltung mit der Planung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich der Aachener Straße/Albert-Einstein-Straße/Montebourgstraße zu beauftragen.

Diesen Antrag hat die GRÜNEN-BF am 29.10.2014 noch einmal erneuert und am 22.12.2014 um einen Antrag zur Tagesordnung für den Antrag vom 29.10.2014 ergänzt (vgl. Anlage 2 – Antrag der GRÜNEN-BF vom 29.10.2014 und vgl. Anlage 3 – Antrag zur Tagesordnung der GRÜNEN-BF vom 22.12.2014).

Ein Kreisverkehr an dieser Kreuzung ist Bestandteil der vorgelegten Planung und ist aus verkehrlichen Gründen vorgesehen.

**Heutige Situation** (vgl. Anlage 4 – Bestandsplan Albert-Einstein-Straße; Anlage 5 – Fotos Albert-Einstein-Straße (2 Seiten); Anlage 6 – Verkehrszählungen im Bereich Albert-Einstein-Straße (2 Seiten))

Die Albert-Einstein-Straße ist eine Haupterschließungsstraße im Bezirk Walheim und verbindet in dem beplanten etwa 700 m langen Abschnitt die Aachener Straße mit der Prämienstraße. Sie besitzt eine heterogene städtebauliche Struktur mit teilweise denkmalgeschützten Gebäuden sowie Ein- und vereinzelt Mehrfamilienhäusern. Die Nebenanlagen sind in einem schlechten Zustand. Der Oberflächenzustand der Fahrbahn ist teilweise durch zahlreiche Aufgrabungen in einem sehr schlechten Zustand. Vor mehreren Jahren wurde im Teilbereich zwischen Prämienstraße und Senkestraße sowie im erweiterten Bereich vor der Kirche als Sofortmaßnahme zur Erhaltung der Verkehrssicherheit die Deckschicht erneuert.

Zählungen aus dem Jahr 2008 belegen zwischen Aachener Straße und Prämienstraße je nach Bereich eine Verkehrsbelastung von etwa 1.600 bis 2.600 Kfz/24h. Diese moderate Belastung lässt sich problemlos in der Straße abwickeln. Im gesamten Knotenpunktbereich Aachener Straße/Albert-Einstein-Straße/Montebourgstraße wurden 2008 etwa 12.400 Kfz/24 h gezählt. Im gesamten Kreuzungsbereich Albert-Einstein-Straße/Prämienstraße verkehrten 2008 etwa 5.100 Kfz pro Tag.

Die Straßenraumbreite variiert zwischen etwa 10,00m und 17,00m, da in einigen Bereichen die Grundstücksgrenzen stark verspringen. Die Fahrbahn der Albert-Einstein-Straße ist etwa 5,50 bis 6,00 m breit, während die Gehwegbreiten zwischen unter 1,00 m und etwa 2,20 m variieren. Teilweise gibt es auch Bereiche im Seitenraum, die bis zu 8,50 m breit sind.

Die Albert-Einstein-Straße ist Teil einer Tempo-30-Zone. Somit gilt an den Einmündungen die Rechts-vor-Links-Regelung. An der Kreuzung Aachener Straße/Albert-Einstein-Straße/Montebourgstraße endet die Tempo-30-Zone. Dort muss aus der Albert-Einstein-Straße dem Verkehr auf der Aachener Straße und Montebourgstraße Vorfahrt gewährt werden. Zwar endet am Knotenpunkt Albert-Einstein-Straße/Prämienstraße die Tempo-30-Zone trotzdem gilt auch dort die Rechts-vor-Links-Regelung. Lediglich der „freie Rechtsabbieger“ von der Schmidhofer Straße in die Prämienstraße ist durch das Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt achten“) der Prämienstraße untergeordnet.

#### Fußgängerverkehr

Das Platzangebot für Fußgänger weist verschiedene Engstellen von teilweise deutlich unter 1,00 m (z.B. im Bereich Hausnr. 34) auf. Diese entsprechen nicht den Anforderungen der einschlägigen Richtlinien/Regelwerke (EFA, RASt 06), die eine Mindestgehwegbreite von 2,00 m fordern. Auch im Bereich des südöstlichen Gehwegs vor Hausnr. 56 steht in einem längeren Teilabschnitt eine Gehwegbreite von deutlich unter 1,50 m zur Verfügung. Ein Nebeneinandergehen, sich Begegnen mit Rollstuhl oder Kinderwagen ist nicht möglich.

#### Radverkehr

Der Radverkehr wird heute im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

#### Parken

Derzeit bestehen für ca. 76 Fahrzeuge Parkmöglichkeiten im betreffenden Abschnitt der Albert-Einstein-Straße. Bei den Ortsbesichtigungen waren diese jedoch nie alle ausgelastet.

#### ÖPNV

Die Albert-Einstein-Straße wird im Abschnitt Prämienstraße bis Hasbach im Einrichtungsverkehr täglich von 32 Bussen im Linienverkehr befahren. Dabei werden maximal 3 Fahrten je Stunde durchgeführt. Im Abschnitt zwischen Prämienstraße und Senkestraße befindet sich in Fahrtrichtung Hasbach die Bushaltestelle Prämienstraße, die von Bussen der Linien 11 und 65 tagsüber zweimal pro Stunde angefahren wird. Die beiden Linien verbinden Walheim auf unterschiedlichen Routen mit der Aachener Innenstadt.

#### Unfälle

Die polizeiliche Unfallstatistik zeigt auf der Albert-Einstein-Straße im Abschnitt zwischen Prämienstraße und Aachener Straße im Dreijahreszeitraum von 2009-2011 nur insgesamt 2 Unfälle der Kategorie 1-5 sowie 11 Bagatellunfälle. Damit ergeben sich keine planungsrelevanten Auffälligkeiten und auch keine besonderen Unfallhäufungsstellen.

## Bäume

Im Abschnitt zwischen Prämienstraße und Aachener Straße existieren in der Albert-Einstein-Straße keine Bäume im öffentlichen Straßenraum.

## **Planung**

Ziel der Überplanung ist eine Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer. Eine angemessene und sichere Abwicklung des Fußgängerverkehrs und die gestalterische Aufwertung des Straßenraums sind wegen der heute eklatanten Mängel ebenso zu beachten wie das Vorhalten von ausreichend vielen öffentlichen Parkständen. Zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Anwohner werden Elemente zur Verkehrsberuhigung vorgesehen, die dafür sorgen sollen, dass auch nach der Erneuerung die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

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

Als weitere Aspekte sind u.a. die Belange des ruhenden Verkehrs, des Städtebaus, und der Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen.

## Variantenbetrachtung

Durch das beauftragte Ingenieurbüro wurden drei Varianten erarbeitet, die unterschiedlichen Planungsideen folgen. In der Darstellung der Varianten ergeben sich für die Einmündungen der Senkestraße, des Hohlgradwegs und den Bereich der Kirche St. Anna verschiedene Detailplanungen, die ähnlich eines Baukastensystems in die verschiedenen Varianten eingeplant werden können. Hierdurch ergeben sich dann nur kleine Anpassungsarbeiten, die im Rahmen der Ausbauplanung eingearbeitet werden können.

Der Radverkehr wird in allen Varianten im Mischverkehr der Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn geführt.

Die beiden geplanten Kreisverkehre Aachener Straße/Albert-Einstein-Straße/Montebourgstraße und Albert-Einstein-Straße/Prämienstraße/Schmidthofer Straße sind in allen drei Varianten gleich und werden daher an dieser Stelle beschrieben:

### **Kreisverkehr Aachener Straße/Albert-Einstein-Straße/Montebourgstraße**

Durch einen Kreisverkehr kann die komplexe Situation (Querungen im Bereich der Bushaltestelle; Ortseingangsbereich mit teilweise höheren Geschwindigkeiten; Sichtbehinderungen durch Kurvenlage und Steigungsstrecken; weiterläufiger und nicht gefasster Kreuzungsbereich) im Bereich des Knotenpunktes Aachener Straße/Albert-Einstein-Straße/Montebourgstraße verkehrssicherer gestaltet werden.

Besondere Herausforderung an diesem Kreisverkehr ist eine richtlinienkonforme Lösung für die Anlage der Bushaltestelle und dazugehörigem Fußgängerüberweg unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Führung des Radverkehrs im Seitenraum und an Fußgängerüberwegen. Die Lage der Bushaltestelle soll beibehalten werden, da sie die bestmögliche Anbindung an die Bebauung und damit die Quellen/Ziele der Nutzer bietet. Für die Bushaltestelle unmittelbar hinter dem Kreisverkehr (Fahrtrichtung Schleidener Straße) muss sichergestellt werden, dass es nicht zu einem Rückstau in den Kreisverkehr kommt. Daher wird eine Möglichkeit zur Vorbeifahrt am haltenden Bus eingeplant. Eine Verschiebung der stadteinwärtigen Bushaltestelle hinter den Kreisverkehr (in Richtung Friedhof) ist wegen des dort fehlenden Platzes im Seitenraum nicht möglich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit muss aufgrund des unmittelbar hinter der Bushaltestelle folgenden Fußgängerüberwegs das Überholen eines haltenden Busses verhindert werden. Um die Querungssituation für Fußgänger – insbesondere zur Querung der Montebourgstraße zu verbessern – sollen an allen vier Ästen des Kreisverkehrs Fußgängerüberwege eingeplant werden. Aufgrund der Lage der Zufahrt von Hausnr. 77 ist in diesem Ast des Kreisverkehrs keine richtlinienkonforme Einplanung eines Fußgängerüberweges möglich. Für den Radverkehr wurden in alle Fahrtrichtungen kontinuierliche, sichere und richtlinienkonforme Führungen – in der Fahrbahn, im Seitenraum oder als Wahlmöglichkeit – eingeplant.

#### **Kreisverkehr Albert-Einstein-Straße/Prämienstraße/Schmidthofer Straße**

An dem heute sehr weitläufigen Knotenpunkt beginnt auf der Prämienstraße (in Fahrtrichtung Schleidener Straße) der Bereich der nicht nur zu Wohnzwecken sondern auch als Einkaufsbereich genutzt wird. Durch den Kreisverkehr wird der Verkehrsraum gegliedert. Da für die richtlinienkonforme Anlage eines kleinen Kreisverkehrsplatzes zu wenig Platz vorhanden ist, wurde ein Minikreisverkehrsplatz mit 22,00 m Durchmesser geplant. Wie bei Minikreisverkehrsplätzen üblich, bleibt die Kreisinnenfläche für Busse und LKW überfahrbar. In allen Kreisarmen sind Fußgängerüberwege zur Erleichterung einer sicheren Querung eingeplant.

#### **Variante 1: durchgehend 2,00 m Gehweg (vgl. Anlage 8)**

Diese Variante zielt auf eine Umsetzung einer angestrebten richtlinienkonformen Gehwegbreite von mindestens 2,00 m ab. Bei einer variierenden Fahrbahnbreite von 5,50 bis 6,00 m (teilweise inkl. 2,00 m Fahrbahnrandparken) können 2,00 m breite Gehwege beidseitig fast durchgängig hergestellt werden, in kurzen Bereichen muss die Breite jedoch um bis zu 10 cm unterschritten werden. Bei dieser Planungsmaxime verringert sich die Anzahl der Parkstände gegenüber dem Bestand von 76 Parkständen um 14 Parkstände, so dass noch 62 Parkstände angeboten werden können.

Die Senkestraße mündet in dieser Variante als rechts-vor-links-geregelte Einmündung auf die Albert-Einstein-Straße. Durch die Vorfahrtsregelung werden die Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung der Straße Hasbach etwas gebremst.

Im Bereich der Einmündung des Hohlgradweges sieht die Planung in dieser Variante einen Materialwechsel im Einmündungsbereich vor. Auf diese Weise wird durch die Akzentuierung im Einmündungsbereich die Verkehrssicherheit erhöht und zur Verkehrsberuhigung beigetragen werden. Durch die Einengung der Fahrbahn auf 3,50 m (zwischen Hausnr. 26 und 28) kann eine durchgängige

Fußgängerführung auf der Westseite geschaffen werden.

Auch der Bereich der Kirche St. Anna soll durch einen Materialwechsel aufgewertet werden. Hier steht neben der Verkehrsberuhigung die städtebauliche Aufwertung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Kirche, des Pfarrhauses und des Wirtshauses im Vordergrund. Als Oberflächenmaterial könnte in der Fahrbahn ein Betonsteinpflaster (aus Lärmschutzgründen kein Natursteinpflaster) verwendet werden. Zur historischen Bebauung passend wären ggf. in den Seitenräumen heimische Natursteine denkbar. Die Auswahl der Materialien erfolgt je nach Variante im Rahmen der Ausbauplanung.

Straßenverkehrsrechtlich wäre auch die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich denkbar. Ein solcher Verkehrsberuhigter Bereich würde als Mischverkehrsfläche vor dem Kircheneingang zu einer weiteren Verbesserung der Aufenthaltsfunktion beitragen, da die Kirchgänger zukünftig nicht direkt von der Kirche auf einen beengten Gehweg treten müssen. Der gewollte Aufenthalt, das soziale Verweilen im Verkehrsraum müsste jedoch durch flankierende Maßnahmen, die die Sicherheit der Fußgänger in diesem Raum gewährleisten und den Aufenthaltskomfort noch erhöhen, abgesichert werden.

#### **Variante 2: maximale Anzahl Parkplätze (vgl. Anlage 9)**

Dieser Variante zielt darauf ab, ein möglichst großes Parkplatzangebot im öffentlichen Verkehrsraum anzubieten. In dieser Variante können mit 79 Parkständen im öffentlichen Raum zwei Parkstände mehr als im Bestand angeboten werden. Allerdings lässt sich dadurch nicht gleichzeitig überall eine durchgehende Gehwegbreite von (mindestens) 2,00 m realisieren. Die Gehwegbreite variiert zwischen 1,50 und 2,20 m.

Im Bereich der Einmündung der Senkestraße ist in dieser Variante ein überfahrbarer Minikreislauf vorgesehen, der durch die notwendige Auslenkung dazu beiträgt, dass die Geschwindigkeiten in beiden Richtungen der Albert-Einstein-Straße reduziert werden.

Im Bereich der Einmündung des Hohlgradweges sieht die Planung in dieser Variante einen Materialwechsel im Einmündungsbereich vor. Auf diese Weise kann durch die Akzentuierung im Einmündungsbereich die Verkehrssicherheit erhöht und zur Verkehrsberuhigung beigetragen werden. Durch die Einengung der Fahrbahn auf 3,50 m (zwischen Hausnr. 26 und 28) kann eine durchgängige Fußgängerführung auf der Westseite geschaffen werden.

Auch der Bereich der Kirche St. Anna soll durch einen Materialwechsel aufgewertet werden. Hier steht neben der Verkehrsberuhigung die städtebauliche Aufwertung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Kirche, des Pfarrhauses und des Wirtshauses im Vordergrund. Als Oberflächenmaterial könnte in der Fahrbahn ein Betonsteinpflaster (aus Lärmschutzgründen kein Natursteinpflaster) verwendet werden. Zur historischen Bebauung passend wären ggf. in den Seitenräumen heimische Natursteine denkbar. Die Auswahl der Materialien erfolgt je nach Variante im Rahmen der Ausbauplanung.

Straßenverkehrsrechtlich wäre auch die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich denkbar. Ein solcher Verkehrsberuhigter Bereich würde als Mischverkehrsfläche vor dem Kircheneingang zu einer

weiteren Verbesserung der Aufenthaltsfunktion beitragen, da die Kirchgänger zukünftig nicht direkt von der Kirche auf einen beengten Gehweg treten müssen. Der gewollte Aufenthalt, das soziale Verweilen im Verkehrsraum müsste jedoch durch flankierende Maßnahmen, die die Sicherheit der Fußgänger in diesem Raum gewährleisten und den Aufenthaltskomfort noch erhöhen, abgesichert werden.

### **Variante 3: Baumraster (vgl. Anlage 10)**

Bei der Variante 3 wurde versucht, unter Beibehaltung des Grundsatzes zur Erzielung einer Mindestgehwegbreite von 2,00 m ein durchgängiges Baum- oder Pflanzbeetraster zu erstellen.

Hierbei wurde der bereits im öffentlichen und privaten Straßenraum vorhandene Baum- und Strauchbestand berücksichtigt. Unter Verfolgung eines einheitlichen Grünrasters wurde darauf abgezielt, mögliche Baumstandorte á priori mit Verkehrsberuhigungselementen zu kombinieren.

Diese Planungsmaxime geht zu Lasten des Parkplatzangebotes, das sich gegenüber dem Bestand von 76 Parkständen um 25 auf 51 Parkstände verringert. Bei der Variante 3 ist jedoch zu beachten, dass die Einrichtung der Baumbeete sich an vielen Stellen nur dann realisieren lässt, wenn im Bestand vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen verlegt werden.

Die Senkestraße mündet in dieser Variante als rechts-vor-links-geregelte Einmündung auf die Albert-Einstein-Straße. Durch die Vorfahrtsregelung werden die Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung der Straße Hasbach etwas gebremst.

Im Bereich der Einmündung des Hohlgradweges sieht die Planung in dieser Variante eine Einengung der Fahrbahn (zwischen Hausnr. 26 und 28) auf 3,50 m vor, durch die eine durchgängige Fußgängerführung auf der Westseite geschaffen werden kann.

Der Bereich der Kirche St. Anna soll durch einen – im Vergleich zu den beiden anderen Varianten – längeren Materialwechsel bis zur Hausnr. 34 aufgewertet werden. Hier steht neben der Verkehrsberuhigung die städtebauliche Aufwertung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im größer gefassten, historischen Bereich der Kirche bis hin zum Bruchsteinhaus Hausnr. 34 im Vordergrund. Als Oberflächenmaterial könnte in der Fahrbahn ein Betonsteinpflaster (aus Lärmschutzgründen kein Natursteinpflaster) verwendet werden. Zur historischen Bebauung passend wären ggf. in den Seitenräumen heimische Natursteine denkbar. Die Auswahl der Materialien erfolgt je nach Variante im Rahmen der Ausbauplanung.

Straßenverkehrsrechtlich wäre auch die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich denkbar. Ein solcher Verkehrsberuhigter Bereich würde als Mischverkehrsfläche vor dem Kircheneingang zu einer weiteren Verbesserung der Aufenthaltsfunktion beitragen, da die Kirchgänger zukünftig nicht direkt von der Kirche auf einen beengten Gehweg treten müssen. Der gewollte Aufenthalt, das soziale Verweilen im Verkehrsraum müsste jedoch durch flankierende Maßnahmen, die die Sicherheit der Fußgänger in diesem Raum gewährleisten und den Aufenthaltskomfort noch erhöhen, abgesichert werden.



## **Baukosten**

Die Baukosten werden im Rahmen der Vorplanung über die Fläche ermittelt und betragen unabhängig von den Gestaltungsvarianten nach überschlägiger Schätzung derzeit jeweils ca. 1.750.000 Euro.

Die Umsetzung in zwei Bauabschnitten, von denen der erste mit einem Volumen von etwa 1.260.000 Euro 2016 beginnt. Der zweite Bauabschnitt mit Baukosten in Höhe von etwa 490.000 Euro beginnt dann nach Abschluss des ersten Bauabschnitts sowie dem zweiten Bauabschnitt der Schleidener Straße.

## **Finanzierung**

Beim PSP-Element 5-120102-400-00100-300-1 „Albert-Einstein-Str., Umbau & Erneuerung“ stehen in Verbindung mit dem PSP-Element 4-120102-400-9 „Albert-Einstein-Straße, Umbau und Erneue“ in den Haushaltsjahren 2015 bis 2017 insgesamt 1.261.000 Euro zur Verfügung. Der aktuell eingeplante Ansatz beläuft sich auf 1.329.500 € und wird anteilig für die beiden Bauabschnitte verwandt. Dieser Ansatz reicht für den ersten Bauabschnitt aus. Für den zweiten Bauabschnitt müssen im Rahmen der Haushaltsplanungen in den Folgejahren 490.000 € eingeplant werden.

Die Einplanung der Mittel in den Haushalt 2016/17 gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Aachen sowie der Genehmigung durch die Bezirksregierung.

Der 1. Bauabschnitt der Albert-Einstein-Straße von der Prämienstraße bis hinter den Bereich der Einmündung Kirchberg hat zum 31.12.2015 noch einen Restbuchwert von ca. 109.500 €. Gleichzeitig existiert ein Sonderposten in Höhe von ca. 44.500 €. Im Jahr des Anlagenabgangs 2016 reduziert sich die Allgemeine Rücklage bei Umbau des ersten Bauabschnitts damit um etwa 65.000 €.

Inwieweit Anliegerbeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz fällig werden, wird derzeit geprüft.

## **Stellungnahme der ASEAG**

Die ASEAG legt sich in ihrer Stellungnahme nicht auf eine der drei Varianten fest. Sie bittet um Berücksichtigung der beiden nachfolgenden Belange:

- Die Fahrbahnbreite der Albert-Einstein-Straße im Abschnitt zwischen Prämienstraße und Hasbach sowie zwischen Kirchberg und Montebourgstraße muss mindestens 6 m betragen. Auf einseitige Einengungen im Fahrbahnbereich und das Einrichten von Fahrbahnrandparken im Verlauf der von den Buslinien befahrenen Streckenabschnitte sollte im Interesse des ÖPNV verzichtet werden. Diese verkehrsberuhigten Elemente können auf der vom Bus nicht befahrenen Straßenseite eingerichtet werden.
- Der Einmündungsbereich Albert-Einstein-Straße/Senkestraße sollte als Minikreisverkehr gestaltet werden.

## **Kommission Barrierefreies Bauen**

In ihrer Sitzung am 12.11.2014 hat sich die Kommission Barrierefreies Bauen für die Variante 1 mit durchgehend 2,00 m Gehweg ausgesprochen. Dabei soll bei den vorgesehenen Kreisverkehren in allen Zufahrten FGÜ bzw. Querungsmöglichkeiten angeboten werden (vgl. Anlage 7 - Protokollauszug Kommission Barrierefreies Bauen 12.11.2014).

## **Vorschlag der Verwaltung**

In Abwägung der vorgestellten Varianten schlägt die Verwaltung die weitere Planung gemäß der Variante 1: durchgehend 2,00 m Gehweg vor.

In dieser Variante werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer weitestgehend berücksichtigt. Insbesondere werden die teilweise nur weniger als 1,00 m breiten „Engstellen“ für Fußgänger entschärft. Dies ist nur durch die Verringerung der Anzahl der Parkstände von etwa 76 auf etwa 62 möglich. Diese Reduzierung der Anzahl der Parkstände erscheint nach den Ortsbegehungen möglich, da die vorhandenen Parkstände nicht ausgelastet waren. Die vorgesehenen Einengungen und Materialwechsel tragen zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und somit zu einer deutlichen Verbesserung der Lebensbedingungen der Anwohner bei.

## **Weiteres Vorgehen**

Im Anschluss an die politische Beratung ist die Durchführung einer Bürgerinformation beabsichtigt. Verwertbare Ergebnisse der Anhörung fließen in die Ausbauplanung ein; ein Protokoll der Bürgerinformation wird den Ausschüssen in diesem Zusammenhang zur Verfügung gestellt.

Es wird angestrebt, den ersten Bauabschnitt der Albert-Einstein-Straße zwischen den beiden Bauabschnitten der Schleidener Straße umzubauen, da dieser Teil der Albert-Einstein-Straße als Umleitungsstrecke für den zweiten Bauabschnitt der Schleidener Straße gebraucht werden wird. Nach Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der Albert-Einstein-Straße und der Schleidener Straße wird dann der zweite Bauabschnitt der Albert-Einstein-Straße gebaut.

## **Anlage/n:**

1. Anlage 1 – Antrag der GRÜNEN-BF vom 01.07.2005
2. Anlage 2 – Antrag der GRÜNEN-BF vom 29.10.2014
3. Anlage 3 – Antrag zur Tagesordnung der GRÜNEN-BF vom 22.12.2014
4. Anlage 4 – Bestandsplan Albert-Einstein-Straße
5. Anlage 5 – Fotos Albert-Einstein-Straße (2 Seiten)
6. Anlage 6 – Verkehrszählungen im Bereich Albert-Einstein-Straße (2 Seiten)
7. Anlage 7 – Protokollauszug Kommission Barrierefreies Bauen 12.11.2014
8. Anlage 8 – Planung Variante 1: durchgehend 2,00 m Gehweg
9. Anlage 9 – Planung Variante 2: maximale Anzahl Parkplätze
10. Anlage 10 – Planung Variante 3: Baumraster
11. Anlage 11 – Parkraum- und Baumbilanz