

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0144/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	19.02.2015
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/700
<b>Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim, 2. Bauabschnitt von Montebourgstraße bis Auf der Kier; Baubeschluss für Finanzierungsantrag</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
18.03.2015	B 4	Anhörung/Empfehlung	
16.04.2015	MA	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der vorliegenden Planung (Pläne 2013\_014\_L1 bis L3 und AQ1) den Baubeschluss für den Finanzierungsantrag Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim, 2. Bauabschnitt, zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der vorliegenden Planung (Pläne 2013\_014\_L1 bis L3 und AQ1) den Baubeschluss für den Finanzierungsantrag Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim, 2. Bauabschnitt.

## finanzielle Auswirkungen

### 5-120102-400-00200-300-1 – „B 258 Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim“

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	-24.000	-24.000	-1.400.000	-1.400.000	-1.424.000	-1.424.000
Auszahlungen	1.097.689,13	1.097.689,13	2.228.200	2.228.200	3.325.889,13	3.325.889,13
Ergebnis	1.073.689,13	1.073.689,13	828.200	828.000	1.901.889,13	1.901.889,13
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### 4-120102-401-7 – „B 258 Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim“

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	-58.400	-58.400	-58.400	-58.400
Personal-/ Sachaufwand	88.000	88.000	92.000	92.000	180.000	180.000
Abschreibungen	110.000	110.000	115.000	115.000	225.000	225.000
Ergebnis	198.000	198.000	148.600	148.600	346.600	346.600
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Die Schleidener Straße, L233 (ehemalige B258), ist eine 2-streifige Hauptverkehrsstraße, die nicht nur als Verbindung zwischen Aachen und der Eifel fungiert, sondern auch die Hauptschließungsfunktion von Walheim übernimmt. Sie bildet im südlichen Teil zusammen mit der Prämienstraße das örtliche Zentrum. Die Schleidener Straße entspricht nicht mehr den Anforderungen der heutigen Verkehrsverhältnisse und der aktuellen Regelwerke. Eine Neugliederung und Erneuerung des Straßenraumes sind dringend notwendig, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Der 1. Bauabschnitt von der nördlichen Ortsgrenze bis nördlich der Montebourgstraße wird zur Zeit umgebaut. In der vorliegenden Planung wird der 2. Bauabschnitt der Schleidener Straße zwischen der Montebourgstraße und dem südlichen Ortsende mit einer Länge von 670 m betrachtet.

Der Mobilitätsausschuss hat in seiner Sitzung vom 2.2.2012 den Planungsbeschluss für die Gesamtmaßnahme gefasst.

### **2. Heutige Situation**

Die vorhandene Straßenraumbreite variiert zwischen 11,25 m im Bereich der Einmündung Auf der Kier und ca. 19,50 m im Bereich zwischen Montebourgstraße und Prämienstraße.

Im Planungsbereich befinden sich die derzeit signalisierte Kreuzung Schleidener Straße / Montebourgstraße / Hahner Straße und die Einmündungen Prämienstraße und Auf der Kier, sowie eine Mittelinsel in Höhe des Vennbahnradweges, die als Querungshilfe dient. Besonders hinzuweisen ist noch auf den Bahnübergang der Eisenbahnstrecke Stolberg – Landesgrenze, der dringend an die heutigen technischen Anforderungen angepasst werden muss.

Die Schleidener Straße ist eine wichtige Achse im Buslinienverkehr. Insgesamt 8 Buslinien mit ca. 140 Bussen durchfahren täglich die Ortslage zwischen Aachen und Eifel in beide Richtungen als auch abweigend Richtung Hahn oder Nüthem. An einem Werktag im April 2010 wurden an der zentralen Haltestelle in der Summe ca. 1.100 Ein – und Aussteiger gezählt.

Die Beläge der Fahrbahn und Nebenanlagen sind in einem maroden Zustand. In Teilbereichen sind Radfahrstreifen vorhanden, deren Markierung sehr abgenutzt ist. Abschnittsweise existiert ein Geh- und Radweg, der zum Teil keine Bordsteinbegrenzung zur Fahrbahn besitzt. Der ruhende Verkehr ist kaum geordnet, abschnittsweise sind Längsparkstreifen vorhanden, teilweise wird auf Grünstreifen bzw. unbefestigten Flächen geparkt.

### **3. Planung**

Der Umbau der Schleidener Straße soll der Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer dienen, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Aufwertung des öffentlichen Raumes bewirken. Das integrierte Planungskonzept sieht Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten vor. Für den Umbau der Schleidener Straße ist ein Vollausbau erforderlich.

Als Befestigung der Fahrbahn ist ein Asphaltoberbau vorgesehen. Die Bemessung erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12).

In Fortsetzung des 1. Bauabschnittes wird die Fahrbahn mit einer Breite von 8,50m inklusive 1,50m breiten Schutzstreifen auf beiden Seiten bis zum Knotenpunkt mit der Montebourgstraße / Hahner Straße geführt. Hier werden für die vorhandenen Haltestellen der Buslinien 35 und 68 Aachen - Breinig bzw. Roetgen über Hahn beidseitig Warteflächen mit Busbordstein eingerichtet. Die Busaufstellflächen werden aufgrund der geringen Taktung in Asphaltbauweise ausgeführt.

Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Schleidener Straße / Montebourgstraße / Hahner Straße wird entfernt, hier entsteht ein Kreisverkehr mit 26 m Außendurchmesser und begrünter Mittelinsel, auf der eine Skulptur aufgestellt werden kann. Die Montebourgstraße kann ohne weitergehende Anpassung am Kreisverkehr angeschlossen werden. Alle Arme des Kreisverkehrs erhalten Mittelinseln, die wie die entsprechenden Fahrbahnränder nach den Kriterien der Barrierefreiheit angelegt werden. Die Überwege werden als Fußgängerüberwege markiert und entsprechend den technischen Regelwerken beleuchtet und beschildert.

Im Abschnitt zwischen Montebourgstraße und Prämienstraße entsteht die zentrale Bushaltestelle Aachen-Walheim mit je 3,0 m breiten Busaufstellflächen in Betonbauweise neben der 5,50 m breiten Fahrbahn. Die Gehwege werden im Bereich der Warteflächen auf 3,90 m Breite erweitert, sodass ausreichend Aufstellfläche für Fahrgäste und Fahrgastunterstände entsteht. Die im Vorentwurf vorgesehene Baumreihe an der Rückseite der Wartefläche entfällt im Hinblick auf die Grenzlage und Sichtbeeinträchtigung für die dortige Ausfahrt. Der Radverkehr erhält markierte Schutzstreifen, die ohne Markierung durch den Bushaltestellenbereich geführt werden.

Die Prämienstraße wird mit einem Kreisverkehr an die Schleidener Straße angeschlossen. Die im Vorentwurf favorisierte Variante des Kreisverkehrs mit Grunderwerb kann nicht realisiert werden, da die erforderlichen Sicherheitsabstände zu Anlagen auf dem benachbarten Privatgrundstück nicht eingehalten werden können. Zwangspunkte für diesen Kreisverkehr sind auch die beiden Bäume auf der nordwestlichen Seite. Eine weitergehende Untersuchung ergab bei einem dieser Bäume eine fortgeschrittene Stammfäule mit Restwandstärken von 8 bis 12 cm. Durch die Entfernung dieses Baumes kann der Kreisverkehr soweit verschoben werden, dass ein Grunderwerb nicht mehr erforderlich ist. Der Kreisverkehr hat einen Durchmesser von 25 m und eine nicht zentrierte Lage, die alle Fahrbeziehungen ermöglicht, ohne die Mittelinsel zu tangieren. Die Mittelinsel kann begrünt und mit einer Skulptur versehen werden.

Die beiden Zufahrten/Ausfahrten des Kreisverkehrs im Zuge der Schleidener Straße erhalten Mittelinseln, die wie die entsprechenden Fahrbahnränder nach den Kriterien der Barrierefreiheit angelegt werden. Die Überwege werden als Fußgängerüberwege markiert und entsprechend den technischen Regelwerken beleuchtet und beschildert.

Im Bereich der Einmündung Prämienstraße muss aufgrund des Platzbedarfes für Busse und LKWs auf eine Mittelinsel verzichtet werden, hier werden die Gehwege im Bereich des Fußgängerüberwegs verbreitert.

Der Überweg auf der Seite zum Bahnübergang erhält zusätzlich eine markierte Furt für Radfahrer, weil hier die neue Querungsstelle im Zuge des Vennbahn-Radweges eingerichtet wird. Die bisherige Querungsstelle über eine Mittelinsel zwischen Bahnübergang und Zufahrt zum Freizeitgelände muss aufgegeben werden, da sie den erforderlichen Sicherheitsabstand von 25 m zum Bahnübergang nicht

einhält. Der Radverkehr des Vennbahn-Radweges wird mittels eines neuen Bahnüberganges zur Schleidener Straße geführt und im Bereich Haus-Nr. 158 und 162 über einen Beidrichtungsradweg in der Nebenanlage zur Vennbahnstraße geleitet. In diesem Abschnitt der Schleidener Straße stehen 20,60 m Breite zur Verfügung, die ausreichen, um neben den erforderlichen Fahrstreifenbreiten in der Zufahrt und Ausfahrt des Kreisverkehrs auch einen Parkstreifen mit Sicherheitstrennstreifen und beidseitig einen Gehweg zusätzlich zum vorgenannten 3,0 m breiten Beidrichtungsradweg einzurichten.

Die vorhandene Schrankenanlage des Bahnüberganges entspricht nicht dem aktuellen Stand der Technik, deshalb hat die Landeseisenbahnverwaltung eine Erneuerung der Sicherungsanlagen im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme gefordert. Da die Bahnstrecke jederzeit wieder befahren werden kann, muss sie auch wie eine Strecke in Betrieb behandelt werden. Aus wirtschaftlichen Gründen soll die Ertüchtigung des Bahnübergangs im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme erfolgen, dadurch erhält die Maßnahme eine höhere Förderpriorität.

Der Bahnübergang wird mit einer automatischen Schrankenanlage plus Lichtzeichen ausgerüstet. Der ca. 35 m entfernte zusätzliche neue Bahnübergang für den Vennbahn-Radweg muss aufgrund der Zweiradfrequenz an Wochenenden ebenfalls mit einer Schrankenanlage gesichert werden, die beiden Anlagen erhalten eine gemeinsame Steuerung.

Die Vennbahnstraße muss wegen der Positionierung der Sicherungstechnik aufgrund der spitzwinkligen Geometrie und der ansonsten noch aufwendigeren Sicherungstechnik als wegführende Einbahnstraße ausgewiesen werden, folglich muss die Einbahnstraßenregelung im weiteren Verlauf der Vennbahnstraße gedreht werden.

Eine von der EVS aus Abstandsgründen geforderte Verlagerung der vorhandenen Weiche westlich des Bahnübergangs kann vermieden werden, wenn spezielle Kontakte anstatt Induktionsschleifen zur Steuerung der Sicherungstechnik eingesetzt werden. Dieser Aspekt ist aber noch nicht abschließend geklärt. In den Gesamtkosten sind Ansätze für eine Weichenverlagerung enthalten.

Im Abschnitt zwischen der Zufahrt Freizeitgelände und der Einmündung Auf der Kier wird die Fahrbahn mit einer Breite von 8,50 m ausgebaut und erhält beidseitig 1,50 m breite Schutzstreifen. In Fahrtrichtung stadtauswärts wird ein 2,0 m breiter Gehweg angelegt. Auf der Gegenseite wird der vorhandene 1,20 m breite Gehweg, der aufgrund der im weiteren Verlauf vorhandenen Baumreihe nur bis zu dem Haus Nr. 221 reicht, auf 2,00 m verbreitert.

Die Mittelinsel, die im Bereich der Einmündung Auf der Kier dem Zweiradverkehr als Querungshilfe dienen soll, erhält zur besseren Wahrnehmung direkt hinter der Kuppe im Vorlauf am Ortseingang eine schmale Mittelinsel mit 2 Bäumen als vertikale Betonung.

Im 2. Bauabschnitt muss ein Baum gefällt werden. Es können 7 neue Bäume gepflanzt werden.

An mehreren Stellen entstehen neue Parkstreifen mit zusammen 18 Parkplätzen. Baulich angelegte Parkplätze gab es bisher nur 12 Stück. Der zum Parken genutzte Streifen vor den Häusern Nr. 139 bis

153 ist zum Teil Privatfläche und kann deshalb in die offizielle Parkraumbilanz nicht aufgenommen werden.

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise hergestellt. Die Abgrenzung zum Gehweg und Parkstreifen erfolgt durch Betonbordsteine. Die Entwässerung der Verkehrsfläche erfolgt über Straßenabläufe in den vorhandenen Kanal.

#### **Ausbauelemente:**

<b>Fahrbahn</b>		<b>Parkstreifen</b>		<b>Gehweg</b>	
3,5 cm	Splittmastix- Asphalt	8 cm	Betonpflaster10/20	8 cm	Betonplatten 30/30
8,5 cm	Asphaltbinder	4 cm	Bettung	4 cm	Brechsand/Splitt 0/5
14 cm	bit. Tragschicht	15 cm	HGT 0/32	15 cm	HGT 0/32
49 cm	Frostschutz 0/45	18 cm	Frostschutz 0/45	13 cm	Frostschutz 0/4
75 cm	Gesamtstärke	45 cm	Gesamtstärke	40 cm	Gesamtstärke

Für die Belange Behinderter, alter Menschen, Kinder und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen wird ein taktiler Leitstreifen in Form von anthrazitfarbigen Rippenplatten im Abstand von 30 bis 60 cm von der Hinterkante der Gehwege eingebaut und an den Einmündungen oder Querungsstellen mit Aufmerksamkeitsfeldern und Bordsteinabsenkungen an den Fahrbahnrand geführt.

Die vorhandene Beleuchtung muss teilweise erneuert werden. An den Fußgängerüberwegen im Bereich der beiden Kreisverkehre sind im Zusammenhang mit der Beschilderung gemäß der DIN 67523 Fußgängerüberwegmaste aufzustellen.

Eine Bürgerinformation zur Gesamtplanung (1. und 2.Bauabschnitt) wurde am 03.05.2010 durchgeführt.

Eine weitere Informationsveranstaltung zur Ausführungsplanung und Bauablauf ist wie auch für den 1. Bauabschnitt vor der baulichen Umsetzung vorgesehen.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für den 2. Bauabschnitt betragen ca. 3,1 Mio €.

Für die Maßnahme wird ein Finanzierungsantrag für den Straßenumbau gestellt und ein weiterer für den Erneuerung des Bahnüberganges und den dadurch betroffenen Straßenabschnitt. Für den Abschnitt Bahnübergang wird die Verteilung der Kosten zu je ein Drittel zu Lasten der Stadt, des Bundes und der EVS über eine Kreuzungsvereinbarung geregelt. Für das städtische Drittel ist eine Förderung in Aussicht gestellt.

Diese Planung und der hier zu fassende Beschluss dienen dem Fördergeber als Basis für die Bewilligung nach Entflechtungsgesetz und später auch Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Die Maßnahme löst eine Beitragspflicht gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG NW) aus. Die Maßnahme ist im Haushaltsplan 2015 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung 2016 – 2018 enthalten. Finanzmittel sind im Haushalt unter dem PSP-Element 5-120102-400-00200-300-1 sowie 4-120102-401-7 "Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim" eingeplant.

Mit dem Ausbau der Maßnahme soll voraussichtlich 2016 begonnen werden.  
Die Bauzeit beträgt 12 Monate.

**Anlage/n:**

2013\_014\_L1 bis L3 (nur im Ratsinformationssystem)

2013\_014\_AQ (nur im Ratsinformationssystem)

Verkleinerungen:

Lageplanausschnitte 1 bis 4

Ausbauquerschnitt