

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0251/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 20.08.2015 Verfasser: Dez. III / FB 61/700									
Grauenhofer Weg 1. BA Ausbau zwischen Arlingtonstraße und BAB Ausführungsbeschluss (Baubeschluss)										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>16.09.2015</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>29.10.2015</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	16.09.2015	B 0	Anhörung/Empfehlung	29.10.2015	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
16.09.2015	B 0	Anhörung/Empfehlung								
29.10.2015	MA	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss auf Grundlage der vorliegenden Planung (Pläne 2008_027_L4 bis L6) den Ausführungsbeschluss für den 1. Bauabschnitt zwischen Arlingtonstraße und Bundesautobahn zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst auf der Grundlage der vorliegenden Planung (Pläne 2008_027_L4 bis L6) den Ausführungsbeschluss für den 1. Bauabschnitt zwischen Arlingtonstraße und Bundesautobahn.

finanzielle Auswirkungen

5-120102-000-01000-300-1

4-120102-007-9

Investive Auswirkungen	Ansatz 2015	Fortgeschrieb ener Ansatz 2015*	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	300.000	300.000	600.000	600.000	900.000	900.000
Auszahlungen	1.112.538,88	1.112.538,88	1.076.900	1.076.900	2.189.438,88	2.189.438,88
Ergebnis	-812.538,88	-812.538,88	-476.900	-476.900	-1.289.438,88	-1.289.438,88
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2015	Fortgeschrieb ener Ansatz 2015*	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	13.300	13.300	26.900	26.900	0	0
Personal-/ Sachaufwand	47.600	47.600	44.900	44.900	0	0
Abschreibungen	59.600	59.600	55.600	55.600	0	0
Ergebnis	-93.900	-93.900	-73.600	-73.600	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*inkl. Ermächtigungsübertragungen

Erläuterungen:

Grundlagen

Der Grauenhofer Weg ist eine zwei streifige Hauptverkehrsstraße, die in einen anbaufreien Streckenabschnitt und einen angebauten Streckenabschnitt aufgeteilt ist. Bautechnisch und funktional entspricht der Grauenhofer Weg nicht mehr den Anforderungen der heutigen Verkehrsverhältnissen und der aktuellen Regelwerke. Um die derzeitige Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den baulichen Zustand der Straße zu ertüchtigen, beabsichtigt die Stadt Aachen den Grauenhofer Weg im 1. Bauabschnitt zwischen Arlingtonstraße und BAB neu auszubauen. Für den 2. Bauabschnitt zwischen Arlingtonstraße und Lintertstraße ist ein Bauleitplanverfahren erforderlich, da die vorhandene Verkehrsfläche nicht ausreicht um einen richtlinienkonformen Ausbau zu realisieren. Der gesamte Ausbaubereich befindet sich im Landschaftsschutzgebiet bzw. in einem Bereich, in dem Bäume, Hecken und Gewässer besonders zu schützen sind.

Wegen erheblicher substanzieller Schäden beabsichtigt die StädteRegion Aachen die grundhafte Erneuerung der Lintertstraße. Im Zuge des Umbaus soll der Knotenpunktbereich Lintertstraße / Grauenhofer Weg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in einem späteren 2. Bauabschnitt richtliniengemäß bis zur Arlingtonstraße ausgebaut werden.

Zustand

Die Verkehrsfläche des Grauenhofer Wegs hat eine Breite von 11 bis 13 m, in einem kurzen Abschnitt bis 20 m. Die Fahrbahn ist derzeit 5,50 m breit, was für den Begegnungsverkehr von Bussen und LKW nicht ausreicht. Die Nebenanlagen schließen überwiegend niveaugleich an und bieten Fußgängern keinen ausreichenden Schutz. Im gesamten angebauten Streckenabschnitt befinden sich auf der südwestlichen angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Fläche Bäume und Hecken, deren Wurzelwerk zu schützen ist.

Planung

Zur Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer und insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, ist eine Neuordnung des Straßenraumes dringend erforderlich. Dazu ist ein Vollausbau in der Belastungsklasse 10 (BK 10 nach RStO 12) notwendig. Bei einem richtlinienkonformen Ausbau ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m im gesamten Ausbaubereich vorgesehen. Diese ermöglicht den Begegnungsfall zweier Busse oder LKW. Im gesamten Bereich wird entlang der vorhandenen Bebauung ein 2,50 m breiter Gehweg angelegt und mit der entsprechenden Beschilderung für den Radverkehr freigegeben. Durch einen Hochbordstein wird der Gehweg von der Fahrbahn abgesetzt. Die Fahrbahn wird mit 6,50 m Breite angelegt. Dies ermöglicht abschnittsweise das Parken am Fahrbahnrand und gleichzeitig den Begegnungsverkehr zweier PKW. Im gesamten angebauten Bereich wird das auf der versiegelten Verkehrsfläche anfallende Niederschlagswasser auf der südwestlichen Seite in eine Rigole entwässert, die gleichzeitig die Funktion des Banketts übernimmt. Zwischen der Rigole und der vorhandenen Verkehrsflächenbegrenzung verbleibt zum Schutz des Wurzelwerkes der vorhandenen Baumreihe ein Abstand von ca. 1,00 m.

Entlang der vorhandenen Trafostation gegenüber Hs. Nr. 81 wird das Bankett auf einer Länge von 5,00m durch eine Bordanlage von der Fahrbahn abgesetzt und mit wassergebundener Decke befestigt. Im Bereich des vorhandenen Fußweges gegenüber Hs. Nr. 85 wird der süd-westliche Fahrbahnrand mit Rundbordstein und einer einzeiligen Rinne zur Wasserführung befestigt. Der Anschluss des Fußweges wird als wassergebundene Decke ausgeführt.

Ab Hs. Nr. 113 wird entlang dem nordöstlichen Fahrbahnrand des Grauenhofer Weges ein 2,00m breiter und ca. 85 m langer Parkstreifen angelegt. Der in diesem Bereich an der südwestlichen Straßenseite vorhandene Privatweg wird an die Fahrbahn angebunden.

Der Fahrbahnrand des Grauenhofer Weges wird in der geplanten Einmündung mit einem Rundbordstein und einer einzeiligen Rinne zur Wasserführung befestigt. Vor Hs. Nr. 143 wird der Gehweg punktuell auf 2,30 m bzw. vor Hs. Nr. 157 auf 2,13 m eingeengt, da der für eine 2,50 m breite, durchgängige Gehwegführung erforderliche Grunderwerb noch nicht getätigt werden konnte. Vor Hs. Nr. 153 wird der geplante Gehweg auf einer Länge von 16 m auf 2,25 m Breite eingeengt, so dass der vorhandene Sockel als höhenmäßiges Anschlusselement wieder hergestellt werden kann. Im Kurvenbereich im Übergang zur Münsterstraße ist die Fahrbahn von 6,50 m auf 7,00 m Breite ausgeweitet. Ab ca. Hs. Nr. 157 wird entlang des nordöstlichen Fahrbahnrandes des Grauenhofer Weges ein 2,00 m breiter und ca. 50 m langer Parkstreifen angelegt. Für die Belange Behinderter, alter Menschen, Kinder und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen wird ein taktiler Leitstreifen im Gehweg eingebaut. Einmündungen und Querungsstellen werden gemäß den aktuellen Standards ausgeführt.

ÖPNV

Die vorhandene Bushaltestelle wird an den geplanten Fahrbahnrand des Grauenhofer Weges verlegt und in der Lage entsprechend den in der Einmündung der Königsberger Straße freizuhaltenen Sichtfelder zurückversetzt. Die neue Lage befindet sich unter Berücksichtigung der Sichtfelder im Bereich der Einfahrt des Grundstückes mit der Hs. Nr.107. Hinsichtlich der geringen Haltezeit des Linienbusses wird dies als zumutbar erachtet. Der vergrößerte Abstand der Haltestelle zur Einmündung ermöglicht die Vorbeifahrt des aus der Königsbergerstraße linkseinbiegenden Busses an dem am Fahrbahnrand des Grauenhofer Weges haltenden Bus. Stadteinwärts und stadtauswärts wird der Grauenhofer Weg und die Königsberger Straße mit Doppelgelenkbussen befahren. Entlang der geplanten Haltestelle ist die Bordanlage so geplant, dass die Einstiege des Busses außerhalb der Grundstückszufahrt liegen.

Verfahren und Kosten

Bürgerinformation

Am 8. April und am 7. Mai 2013 haben zwei Bürgerinformationsveranstaltungen in der Offenen Tür Driescher Hof ("D-Hof") stattgefunden. Dort wurde die Planung vorgestellt und mit den anwesenden Bewohnern diskutiert.

Politische Beratung

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss haben am 6. Juni 2013 nach eingehender Beratung in gemeinsamer Sitzung mehrheitlich den Baubeschluss für den

Finanzierungsantrag gefasst. Dabei wurde ergänzend beschlossen, eine bauliche Einengung im Einmündungsbereich zur Arlingtonstraße (Ortseingang) zu schaffen. Der verkehrsberuhigte Bereich Arlingtonstraße wird baulich bis zum Fahrbahnrand des Grauenhofer Weges vorgezogen.

Entwässerung

Als Regelquerneigung wurde für alle Teileinrichtungen 2,5 % angenommen. Geringe Abweichungen (+/- 1 %) sind aus topographischen Gründen möglich. Die Randeinfassung erfolgt auf der Nordseite mit Betonstein-rinne und Hochbord. Die Oberflächenentwässerung erfolgt hier über Straßenabläufe in vorhandene Kanäle. Auf der Südseite erfolgt die Entwässerung über das Bankett in eine Rigole und wird in den vorh. Graben abgeleitet.

Ausbauelemente

Fahrbahn (BK 10)	Parkstreifen	Gehweg
3,5 cm Splittmastix- Asphalt	8 cm Betonsteinpflaster	8 cm Betonsteinplatten 30/30
8,5 cm Asphaltbinder	4 cm Brechsand/Splitt	4 cm Brechsand/Splitt
14 cm bit. Tragschicht	25 cm HGT	15 cm HGT
<u>49 cm Frostschutz</u>	<u>13 cm Frostschutz</u>	<u>13 cm Frostschutz</u>
75 cm Gesamtstärke	50 cm Gesamtstärke	40 cm Gesamtstärke

Baumpflanzungen

Die Realisierbarkeit von Baumpflanzungen wird noch vom Fachbereich Umwelt geprüft.

Beleuchtung

Die Straßenbeleuchtung ist 40 Jahre alt und muss erneuert werden. Sie wird den geplanten Straßenquerschnitten entsprechend erneuert sowie ergänzt.

Baukosten und Finanzierung

Die Kosten für den Umbau des 1. Bauabschnittes zwischen Arlingtonstraße und BAB werden Mittel i.H. von 1,6 Millionen Euro inkl. MwSt. betragen. Hinzu kommen die Aufwendungen zur Erneuerung der Ver- und Entsorgungseinrichtungen, die nicht aus dem städtischen Budget finanziert werden. Die integrierte Verkehrsgestaltung einer Hauptverkehrsstraße ist grundsätzlich nach dem Entflechtungsgesetz förderfähig. Ein entsprechender Finanzierungsantrag sowie die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn liegen vor.

Die Maßnahme wurde unter dem PSP-Element 5-120102-000-01000-300-1 mit einer Gesamtsumme von 2,2 Millionen Euro in den städtischen Haushalt aufgenommen, davon stehen für den jetzigen Ausbau Mittel i.H. von 1,6 Millionen Euro in den Jahren 2015 (inklusive Ermächtigungsübertragungen aus 2014) und 2016 zur Verfügung. Die Baumaßnahme stellt eine Verbesserung / Erneuerung im Sinne des § 8 KAG NW dar. Einnahmen werden aus Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz und Anliegerbeiträgen gemäß §8 Kommunalabgabegesetz (KAG NW) erwartet.

Bauzeit

Im Zuge der Erneuerung wird die STAWAG sich an der Ausschreibung beteiligen und die Versorgungsleitungen sowie von Hs. Nr. 81-103 den Kanal erneuern. Die Bauzeit hierfür ist mit 3 Monaten angesetzt, für den Straßenbau werden 5 Monate vorgesehen. Es ist geplant mit der 8 monatigen Bauzeit im Frühjahr 2016 zu beginnen.

Anlage/n:

- Lageplan 1-3 und Detailplan; 2008_027_L4-L6 und 2008_027_L2D
- Ausbauquerschnitt B-B und C-C; 2008_027_A2 und A3
- Ausbauquerschnitt a-a / b-b; 2008_027_A4