

<b>Vorlage</b> Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0562/WP17 Status: öffentlich AZ: 35005-2014 Datum: 10.10.2016 Verfasser: Dez. III / FB 61/200												
<b>Haupterschließung Ortsumgehung - im Stadtbezirk Aachen-Richterich, im Bereich Richtericher Dell          hier: Sachstandsbericht und Beschluss zur Anbindung an die Roermonder Straße</b>													
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>16.11.2016</td> <td>B 6</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>01.12.2016</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>08.12.2016</td> <td>PLA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	16.11.2016	B 6	Anhörung/Empfehlung	01.12.2016	MA	Entscheidung	08.12.2016	PLA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz											
16.11.2016	B 6	Anhörung/Empfehlung											
01.12.2016	MA	Entscheidung											
08.12.2016	PLA	Kenntnisnahme											

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss zu beschließen, dass die weiteren Planungen für die Haupterschließung Ortsumgehung Richtericher Dell auf der Grundlage der Trassenvariante 1 - Anbindung an die Roermonder Straße innerorts - durchgeführt werden.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, dass die weiteren Planungen für die Haupterschließung Ortsumgehung Richtericher Dell auf der Grundlage der Trassenvariante 1 - Anbindung an die Roermonder Straße innerorts - durchgeführt werden

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an, die weiteren Planungen für die Haupterschließung Ortsumgehung Richtericher Dell auf der Grundlage der Trassenvariante 1 - Anbindung an die Roermonder Straße innerorts - durchzuführen.

## **Erläuterungen:**

### **1. Verfahrensablauf und aktuelle Beschlusslage**

Die Planung der Haupterschließung Ortsumgehung ist Bestandteil des Rahmenkonzeptes „Richtericher Dell“ aus dem Jahr 2005. Mit dem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan Nr. 955 – Richtericher Dell, Haupterschließung Ortsumgehung– sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Straße einschließlich der erforderlichen Querungsbauwerke geschaffen werden. Die Programmberatung mit Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan Nr. 955 hat am 06.11.2014 im Planungsausschuss und 26.11.2014 in der BV – Aachen Richterich stattgefunden. In dem Teilnahmeverfahren wurden die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Planung für die Haupterschließung Ortsumgehung mit zwei Trassenvarianten für die Anbindung an die Roermonder Straße vorgestellt.

In der Zeit vom 31.08.2015 bis zum 11.09.2015 wurde die Planung öffentlich ausgestellt. In der Ausstellung und der Anhörungsveranstaltung wurden die Lage der vorgeschlagenen Trassenvarianten (siehe Anlage 3) und die Querschnittsaufteilung im angebauten Teil der Haupterschließung Ortsumgehung anhand der Rahmenplanung aus dem Jahr 2005 und dem Verkehrskonzept des Büro Richter Richard aus dem Jahr 2007 erläutert. Die Analyse und die Prognose der Verkehrszahlen wurden dargestellt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten Gelegenheit, sich zu dieser Planung zu äußern.

Im Gesamtkonzept Richtericher Dell ist die zeitliche Reihenfolge der baulichen Umsetzung von großer Bedeutung. Entsprechend der aktuellen Beschlusslage zu dieser Thematik muss vor Beginn der Hochbautätigkeit die Haupterschließungsstraße / Ortsumgehung fertig gestellt sein. (17.09.2015, FB 61/0228/WP17.)

### **2. Sachstandsbericht zur Planung**

#### Bebauungsplanverfahren Haupterschließung

Im Bebauungsplan für die Haupterschließung muss über die gesamte Länge der Straße die Höhenlage der Verkehrsfläche festgesetzt werden. Dies ist nur möglich, wenn die Entwässerung vorgeplant ist, da zwingend die Ableitung des Niederschlagswassers und die Höhenlage der Schmutzwasserkanäle berücksichtigt werden müssen. Die Haupterschließung/Ortsumgehung wird mit ihrer Trassenlage, der Querschnittsaufteilung und den erforderlichen Querungen einschließlich der Kosten, nachdem die mit dieser Vorlage vorbereitete Entscheidung über die Anbindungsvariante getroffen ist, in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt werden.

#### Entwässerungsplanung

Um die Entwässerung auch später zu realisierender Teilbereiche des Rahmenplangebietes sicherstellen zu können, ist es erforderlich, bereits bei der Entwässerungsplanung für die Haupterschließung und den ersten Bauabschnitt das Gesamtgebiet in die Planung mit einzubeziehen. Etwa 1/3 des gesamten Rahmenplangebietes liegt unterhalb der Rückstauenebene des Regenrückhaltebeckens -Horbacher Straße- (RRB). Das RRB ist für das anfallende Schmutzwasser des Rahmenplangebietes ausreichend dimensioniert. Die zusätzlichen Aufnahmekapazitäten des

RRB sind erschöpft, d. h. bis auf den Bereich, der in Richtung Amstelbach entwässert, muss das gesamte im Rahmenplangebiet anfallende Niederschlagswasser zur Versickerung gebracht werden. Derzeitige Überlegungen für die weitere Umsetzung der Rahmenplanung:

- Geländemodulationen (großflächiges Auffüllen von Mulden) um die Höhenlage der Gebäude und der SW-Kanalisation an die Rückstauenebene anzupassen
- Änderungen am RRB um die Kapazitäten zu vergrößern, so dass die Rückstauenebene abgesenkt werden kann
- Einbau von Pumpstationen in Teilbereichen
- Verkleinerung des Plangebietes

Zur Vorbereitung der Entwässerungsplanung wurden die bereits vorliegenden Bodenuntersuchungen konkretisiert. Um belastbare Aussagen über die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes im Plangebiet Richtericher Dell zu erhalten, ist dazu eine gutachterliche Stellungnahme des Ing.-Büros Gell & Partner in Auftrag gegeben worden. Diese Stellungnahme liegt mittlerweile vor.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass eine Versickerung westlich der Horbacher Straße nicht möglich ist. Anders als es in den Baugrundkarten, die bislang zur Beurteilung herangezogen wurden, ausgewiesen ist, wurden bis in 13 m Tiefe keine versickerungsfähigen Schichten vorgefunden. Östlich der Horbacher Straße ist nur die nördliche Hälfte des Plangebietes (sowie Flächen nördlich außerhalb des Plangebietes) für eine Versickerung geeignet. Denn nur hier stehen die gut durchlässigen Sedimente der älteren Hauptterrasse der Maas in einer Tiefe von ca. 6 – 8 m unter Geländeoberkante an.

Im versickerungsfähigen Bereich können eine zentrale Versickerung oder mehrere kleine Versickerungen zur Ausführung kommen. Das Niederschlagswasser muss über tiefe, sandgefüllte Schlitze den gut durchlässigen Kiessanden der Maasterrasse zugeführt werden.

Bestandteil der weiteren Entwässerungsplanung wird nun auch sein, zu überprüfen, welche der westlich der Horbacher Straße gelegenen Flächen des Plangebietes einer Versickerung zugeführt werden können.

Bei der Unteren Wasserbehörde (UWB) wurde der Antrag auf Ausnahmegenehmigung zur Umsetzung einer zentralen Versickerung / mehrerer kleiner Versickerungen im versickerungsfähigen Bereich des Plangebietes eingereicht. Mit Schreiben vom 20.09.2016 hat die UWB die Ausnahmegenehmigung in Aussicht gestellt.

Zu prüfen ist lt. UWB noch, ob und in welchem Umfang weiteres Niederschlagswasser dem Amstelbach zugeleitet werden kann. Darüber hinaus ist nachzuweisen, dass schadhafte Auswirkungen auf Unterlieger oder Vegetation in Horbach nicht bestehen. Sobald die Ausnahmegenehmigung vorliegt, werden die weiteren Arbeitsschritte (Einrichtung von Versickerungsmessstellen und Durchführung von weiteren Versickerungsversuchen, Grobplanung der Höhenlage der Entwässerung und anschließende Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes) beauftragt bzw. durch die Verwaltung durchgeführt.

#### Querung der Bahntrasse

Bestandteil der Haupterschließung Ortsumgehung ist die Querung der Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach. Um auszuloten, ob als Alternative zur bisher angestrebten Unterquerung der Bahn die Alternative „Überquerung der Bahngleise“ ggf. eine zeitlich günstigere Variante ist, wurde diese

Möglichkeit intensiv geprüft. Dazu wurden die Vergabemodalitäten geprüft, außerdem die Achslage und die Gradienten der Trasse sowohl für die Überquerung der Bahn als auch für die Unterquerung der Bahn ermittelt.

In diesem Zusammenhang wurden u. a. noch die erforderlichen Flächenbedarfe von Anschüttungen, Abgrabungen und erforderlichen Brückenlängen im Rahmen von Voruntersuchungen bestimmt, außerdem wurden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Kosten der alternativen Querungsbauwerke gegenübergestellt.

Ergebnis der Untersuchungen zu den Vergabemodalitäten ist, dass für die Planung und den Bau beider Querungsarten entweder das gesamte Projekt von einer Tochterfirma der Deutschen Bahn oder von dort beauftragten Unternehmen geplant und gebaut wird oder aber von der Stadt Aachen individuell an qualifizierte Büros vergeben werden kann. Ein zeitlicher Vorteil ist auch bei der letztgenannten Variante nicht zu erreichen, da in beiden Fällen eine enge Abstimmung mit der DB erforderlich ist. Um die zeitliche Abhängigkeit von der Bahn so gering wie möglich zu halten, sollen Planung und Bau durch ein von der Stadt Aachen beauftragtes Büro in Abstimmung mit der DB durchgeführt werden. Die Abstimmungen und Prüfung der Planungen hängen von den Kapazitäten der DB ab.

In den entscheidenden weiteren Aspekten (Flächenbedarfe von Anschüttungen, Abgrabungen und erforderlichen Brückenlängen, Auswirkungen auf das Landschaftsbild, Eingriffe in Natur und Landschaft) ist die Unterquerung die günstigere Variante.

#### Querung Amstelbach

Im Beteiligungsverfahren hatte der Wasserverband Eifel-Ruhr (WVER) Bedenken gegen den Bau einer Brücke über den Amstelbach geäußert, da durch die Erschließung die Ziele zur Erreichung des guten Gewässerzustandes in diesem Bereich rückgängig gemacht würden. Der Wasserverband hatte angeregt, zu prüfen, ob nicht die Trassenführung durch Uersfeld gelegt oder durch das Gewerbegebiet Roder Weg gelegt werden könne. Im Bereich der geplanten Querung befindet sich ein sog. „Strahlursprung“. Dabei handele es sich um einen Abschnitt des Gewässers, der im Rahmen eines „Trittsteinkonzeptes“ zur Verbesserung der Gewässerqualität aufgewertet wurde und im Vergleich mit anderen Abschnitten des Gewässers eine höhere Qualität aufweist und sich positiv auf die angrenzenden Gewässerabschnitte auswirkt („ausstrahlt“).

In der Planung der Siedlungserweiterung Richtericher Dell dient die Haupteerschließungsstraße Richtericher Dell/Ortumgehung Richterich einerseits der Erschließung des Neubaugebietes, sie hat andererseits aber auch die wichtige Aufgabe, die enge Ortsdurchfahrt von Alt-Richterich zu entlasten. Daher muss die Ortsumgehung Richterich eine leistungsfähige Alternativroute zur Ortsdurchfahrt über die Horbacher Straße anbieten. Verkehrsteilnehmer werden diese Alternativroute nur wählen, wenn sie durch eine Verkürzung der Reisezeit gegenüber der Ortsdurchfahrt davon profitieren können. Eine vom WVER vorgeschlagene Trassenführung über den Roder Weg oder durch Uersfeld wäre gegenüber den Varianten des B-Planes mit erheblichen Fahrtzeitverlusten belastet. Die Führung durch das Gewerbegebiet Roder Weg mit einer Anbindung am signalisierten Knoten Roder Weg/Roermonder Straße oder die Führung durch die Wohnbebauung in Uersfeld sind schon aus diesem Grunde verworfen worden. Hinzu kämen erhebliche Probleme beim für die Anlage der Straße

erforderlichen Erwerb privater Grundstücke, die teilweise bebaut sind. Diese Variante ist auch im Zusammenhang mit einer Überquerung der Bahn geprüft, aber verworfen worden.

Aus diesem Grunde bleiben aus Sicht der Verwaltung für die Trassenauswahl nur die in der Anlage 3 dargestellten Varianten.

### **3. Entscheidung „Anschluss an die Roermonder Straße“**

#### **3.1. Beschreibung der beiden Anbindungsvarianten**

Der erste, für die beiden Trassenvarianten identische Trassenabschnitt beginnt am nördlichen Rand des geplanten Wohngebietes an der Horbacher Straße und verläuft in östlicher Richtung durch das gesamte Gebiet. Am Ende des Wohngebietes knickt der Trassenverlauf nach Südosten ab. Die Querung mit der Banker-Feld-Straße erfolgt mittels eines Kreisverkehrs.

Die Trassenvariante 1 schwenkt nach dem geplanten Kreisverkehr in südliche Richtung. Die Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach soll mittels einer Unterführung gequert werden. Nach der Unterquerung der Bahn erfolgt die Überquerung des Amstelbaches. Die Trasse verläuft in Variante 1 dann entlang des Gewerbegebietes Roder Weg bis zur „alten“ Roermonder Straße.

Straßenbaulastträger der Roermonder Straße ist hier die Stadt Aachen.

Die Variante 2 verläuft ab dem Kreisverkehr zuerst in südöstliche Richtung, um dann nach der Unterquerung der Bahnlinie eher in östliche Richtung zu verschwenken und überquert dann den Amstelbach. Anschließend verläuft die geplante Straße in der Trasse eines vorhandenen landwirtschaftlichen Weges. Die Anbindung an die Roermonder Straße erfolgt in der Höhe des gegenüberliegenden Küppershofes. Straßenbaulastträger der Roermonder Straße ist hier der Landesbetrieb Straßen.NRW.

Der Abstand der beiden potentiellen Anknüpfungspunkte an die Roermonder Straße beträgt etwa 170 m.

#### **3.2. Wesentliche Aspekte aus der frühzeitigen Beteiligung sowie aus weiteren Planungsprojekten, Bewertung und Trassenempfehlung**

In den Eingaben und den mündlichen Äußerungen der Bürgerinnen und Bürger wurden mehrere Themenschwerpunkte deutlich. Grundsätzlich werden der Bedarf der gesamten Planung sowie die Verfahrensabläufe der Bauleitplanverfahren in Frage gestellt. Kritisiert werden der Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere der Verlust der wertvollen Böden und des Freiraumes am Richtericher Ortsrand. Wichtig ist den Bürgern die zeitliche Reihenfolge bei der Umsetzung der Planung wie in den o.g. Beschlüssen. Es werden zusätzliche Schleichverkehre über die Banker-Feld-Straße befürchtet. Befürchtet wird zudem, dass die finanzielle Belastung durch das Projekt für die Stadt Aachen zu hoch ist. Es wurde keine Variante durch eine nennenswerte Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger bevorzugt.

Nachfolgende wesentliche Inhalte aus den Eingaben von Behörden sind zu nennen:

- Im Bereich zwischen Banker-Feld-Straße und Roermonder Straße verlaufen drei Gasleitungen durch das Plangebiet. Die erforderlichen Abstände in Lage und Höhe sind maßgeblich für die Trassenempfehlung. Der Leitungsträger Thyssengas hatte in seiner Stellungnahme gebeten, die

Straßenführung sowie die Eisenbahnunterführung so zu planen, dass im Vorfeld aufwendige und kostspielige Leitungsumlegungen vermieden werden können.

Bewertung aus Sicht der Verwaltung:

Die drei Gasfernleitungen haben internationalen Transportcharakter (u.a. zur Versorgung des Ruhrgebietes). Zwar ist unter Beachtung zahlreicher Sicherheitsvorkehrungen grundsätzlich die Querung von Gasleitungen durch Verkehrswege möglich, vorgeschrieben ist aber bei Bodenabtrag eine verbleibende Gesamtüberdeckung der Leitung von mindestens 1,0 m. Das erforderliche Lichtraumprofil der Eisenbahnunterquerung beträgt 4,5 m. Um dieses Maß zu erreichen, muss die Straße so tief unter der Bahn geführt werden, dass bei dem im Vorentwurf vorgesehen Verlauf die erforderliche Überdeckung der Gasleitungen nicht mehr möglich ist.

Die Lage der Eisenbahnunterführung muss daher nach Südwesten außerhalb des Schutzstreifens der Gasleitungen verschoben werden. Dies spricht für die Anbindungsvariante 1.

- Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Regionalniederlassung Vile-Eifel) bringt Bedenken gegen die Planung vor, weil die Straße nicht im Landesstraßenbedarfsplan enthalten sei. Unabhängig von der Wahl des Anschlusses sei mit leistungsmindernden Auswirkungen auf die L232 (Roermonder Straße) zu rechnen, bereits jetzt bestünden Leistungsdefizite auf der L232. Die Lichtsignalanlagen im Bereich der L232 müssen angepasst werden, es werden weitere Folgemaßnahmen erwartet. Sämtliche Kosten dafür gingen zu Lasten der Stadt Aachen. Fazit ist eine Ablehnung der Bauleitplanung.

Im Bereich der geplanten Anbindung an die L231 (Horbacher Straße) seien Änderungen im Fahrbahnbereich erforderlich und voraussichtlich weitere Verkehrsflächen festzusetzen.

Bewertung aus Sicht der Verwaltung:

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat grundsätzlich Bedenken gegen den Bau der Straße vorgebracht, unabhängig davon, an welcher Stelle die neue Straße an die Roermonder Straße anknüpft.

Durch das Neubaugebiet Richtericher Dell entstehen bei einem kompletten Ausbau (Prognosehorizont 2030) ca. 5300 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Werktag.

Für die Ortsumgehung Richterich und deren angrenzendes Straßennetz wurde eine Belastungsprognose erstellt, nach der sich für die Kohlscheider Straße südlich der Einmündung Roermonder Straße eine Belastungszunahme um ca. 1.000 Kfz/Werktag gegenüber heute ergibt. Bezogen auf die heutige Verkehrsbelastung von ca. 24.000 Kfz/Werktag entspricht dies einer Zunahme um 4,2 %. Von dieser Belastungszunahme betroffen sind insbesondere die Knotenpunkte Kohlscheider Straße/BAB-Auffahrt und Kohlscheider Straße/Roermonder Straße.

Es ist davon auszugehen, dass die prognostizierte Zunahme keine wesentlichen Änderungen der heutigen Verkehrsqualität bewirken wird. Die Verwaltung wird für die betroffenen Abschnitte Knotenstromprognosen erstellen und auf deren Basis die Leistungsfähigkeit überprüfen.

Die Variante 1 knüpft an die Roermonder Straße innerorts an. Straßenbaulastträger an dieser Stelle ist die Stadt Aachen, so dass die Verwaltung empfiehlt, diesen Anknüpfungspunkt zu wählen.

- Seitens der Deutsche Bahn AG bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Planung, es werden ein Verfahren nach Eisenbahnkreuzungsgesetz und weitere Prüfverfahren durchgeführt. Die Standorte der Oberleitungsmasten müssen berücksichtigt werden.

#### Bewertung aus Sicht der Verwaltung:

Bei der Auswahl der Querung im Bereich der Bahn soll vermieden werden, dass vorhandene Oberleitungsmasten kostenaufwändig versetzt werden müssen. Dies gilt für beide Trassenvarianten und wurde bei der vorgeschlagenen Festlegung der Lage der Bahnunterführung berücksichtigt. Um die zeitliche Abhängigkeit von der Bahn so gering wie möglich zu halten, sollen Planung und Bau durch ein von der Stadt Aachen beauftragtes Büro in Abstimmung mit der DB durchgeführt werden.

- Bedenken des Wasserverbandes Eifel Rur

Die Bedenken wurden weiter oben bereits geschildert.

#### Bewertung aus Sicht der Verwaltung:

In einem ersten Gespräch mit Vertretern des WVER wurden die Position der Stadt Aachen und des Wasserverbandes ausgetauscht. Eine Einigung konnte in dem Termin noch nicht erzielt werden. Beidseits des Amstelbaches befindet sich das Überschwemmungsgebiet des Gewässers. Um den Eingriff in diesen Bereich so gering wie möglich zu halten, soll die Brücke an einer möglichst schmalen Stelle der Bachaue errichtet werden. Variante 2 quert die Bachaue an der breitesten Stelle, was gegen diese Lage der Trasse spricht. Im mittleren Bereich verlaufen die Gasleitungen, so dass für die Querung des Baches nur der Bereich neben dem Grundstück Roder Weg 10 verbleibt. Eine Einigung mit dem Wasserverband vorausgesetzt, ist Variante 1 die für die Querung des Amstelbaches günstigere Variante.

#### Weitere Aspekte

- Derzeit wird der Radschnellweg geplant. Die Trassenführung ist noch nicht konkret festgelegt. Um aber die Möglichkeit zur Querung der Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach im Nordraum zu erhalten, soll parallel zur Haupteinschließung Ortsumgehung im Abschnitt zwischen Roermonder Straße und Kreisverkehr Banker-Feld-Straße ein 4,0 m breiter Radfahrschnellweg mit eingeplant werden. Die Querungsbauwerke sollen unabhängig von der Trassenvariante zum jetzigen Zeitpunkt so dimensioniert werden, dass der Radschnellweg später realisierbar ist.
- Der Löschzug Richterich der Freiwilligen Feuerwehr Aachen ist derzeit im Gerätehaus Grüenthaler Straße 27 (Gebäude neben der Peter-Schwarzenberg-Halle) untergebracht. Das Gebäude ist renovierungsbedürftig und der Standort nicht optimal. Günstiger wäre ein Standort an der neuen Haupteinschließung Ortsumgehung, weil dadurch sowohl in Alt-Richterich und Horbach als auch südöstlich der Roermonder Straße die möglichen Einsatzorte schnell erreichbar wären. An der Einmündung der neuen Straße in die Roermonder Straße soll die Errichtung eines neuen Gerätehauses ermöglicht werden. Abhängig von der beschlossenen Anbindungsvariante und dem aktuellen Planungsstand des Radschnellweges sollen die genaue Lage und Erschließung des Feuerwehrgeländes geplant werden. Das Planungsrecht für den Bau des neuen Gerätehauses muss mit einem Bebauungsplan und

einer Änderung des Flächennutzungsplanes geschaffen werden. Dazu wird derzeit die Programmberatung durchgeführt.

- In der Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2013 kam der Gutachter im Trassenvergleich zu dem Ergebnis, dass die Variante 1 in sieben von neun Kriterien die günstigere Variante ist.
- Da die Variante 1 näher am Gewerbegebiet Roder Weg entlang führt, sind ggf. Lärmschutzmaßnahmen zu beachten.
- Die Fläche der Trasse zwischen der Bahnstrecke und der Roermonderstraße befindet sich mit Ausnahme des Bachgrundstückes im Eigentum der Stadt Aachen. Die Eigentumsverhältnisse haben keine Auswirkungen auf die Trassenempfehlung.  
Für die übrigen Trassenabschnitte gilt: Im Bereich des Knotenpunktes Horbacher Straße sind noch fünf Fremdgrundstücke in Teilen betroffen. Im Bereich der Bankerfeldstraße sind zwei Fremdgrundstücke in Teilen betroffen. Insgesamt müssen noch etwa 6.000 qm Fläche für den Bau der Straße erworben werden.
- Im FNP-Änderungsverfahren Nr. 131 ist der Trassenverlauf dargestellt. Zur Offenlage soll der konkretisierte Trassenverlauf in die Plandarstellung übernommen werden.

### 3.3. Trassenempfehlung

In den meisten Punkten der unter 3.2 abgegebenen Bewertungen erweist sich die Variante 1 als die günstigere. Die Verwaltung empfiehlt, dass die weitere Planung für die Hapterschließung Ortsumgehung einschließlich aller Querungsbauwerke auf der Grundlage der Trassenvariante 1 - Anbindung an die Roermonder Straße innerorts – durchgeführt wird.

## 4. Weiteres Vorgehen

Die Abstimmung mit der Deutschen Bahn über die Vergabe der Planung wurde fortgesetzt. Mit Vorliegen des Beschlusses zur Trassenentscheidung werden die Kosten für die Entwässerungsplanung für das Gesamtgebiet sowie die Planungen der Hapterschließung einschließlich der Querungsbauwerke zusammengestellt und zur Beratung vorgestellt.

Die weiteren Arbeitsschritte:

Zeitplan: (Stand 23.09.2016)

- Beratung und Beschluss in BV 6, MoA und PLA über die Anbindungsvariante:  
November-Dezember  
2016
- Beratung und Beschluss in BV 6, MoA und PLA über weiteres Vorgehen und Finanzierung:  
Januar-Februar 2017
- nach diesem Beschluss parallel
  - ↳ Anfrage Entwässerungsplanung (Vergabeverfahren ca. 4 Mon.)
  - ↳ Fortsetzung der Abstimmungen mit der DB
  - ↳ Anfrage Planung Hapterschließung (Vergabeverfahren ca. 3 Mon.)
  - ↳ Anfrage tiefbautechn. Erschließung BP Nr. 950 -Richtericher Dell, Vetschauer Weg Süd- (Vergabeverf. ca. 3 Mon.)



Im Anschluss daran erfolgt die parallele Bearbeitung der Entwässerungsplanung für das Gesamtgebiet sowie der Entwurfsplanungen für die Querungsbauwerke und die Haupterschließung Ortsumgehung.

Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Dauer von Planungsprozessen und Bauzeiten :

- Parallele Fortsetzung der Bauleitplanverfahren  
2018/2019
- Satzungsbeschluss für den I. Bauabschnitt (I. BA) BP Nr. 950 –Ri. Dell, Vetschauer Weg Süd-  
frühestmöglicher Termin: II. Quartal 2019
- Satzungsbeschluss für den BP Nr. 955 –Ri. Dell Haupterschließung Ortsumgehung-:  
I. Quartal 2020
- Fertigstellung Haupterschließung Ortsumgehung Straßenkörper einschließlich Bachquerung: Ende  
2021
- Fertigstellung Bahnquerung: II. Quartal 2022

Parallel dazu Planung und Herstellung BAB-Anbindung für den Baustellenverkehr im I. BA sowie anschließend Bau der tiefbautechnischen Erschließung im I. BA

- Vermarktungsbeginn I. BA  
Anfang 2022
- Baubeginn Wohngebäude I. BA  
II: Quartal 2022

**Anlage/n:**

1. Übersichtsplan
2. Luftbild
3. Aktualisierter Plan zu den zwei Trassenvarianten (Anbindungen an die Roermonder Straße)
4. Vorgeschlagene Trasse Anbindung an die Roermonder Straße innerorts