

Vorlage		
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: FB 20 - Fachbereich Finanzsteuerung FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement		Vorlage-Nr: FB 61/0533/WP18 Status: öffentlich Datum: 14.11.2022 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/700
Umsetzung des Radentscheid Aachen: Umgestaltung des Knotens Bastei zur Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr (Ausführungsbeschluss)		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
16.11.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
01.12.2022	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung
13.12.2022	Finanzausschuss	Anhörung/Empfehlung
14.12.2022	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die vorgelegte Ausführungsplanung für die Umgestaltung des Knotens Bastei in zwei Bauabschnitten zu beschließen. Sie empfiehlt im Weiteren dem Rat, **zur Umsetzung des ersten Bauabschnitts** bei PSP-Element 5-120102-000-12700-300-1 „Bastei (KKS)“ überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 541.200 € bereitzustellen.

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt die vorgelegte Ausführungsplanung für die Umgestaltung des Knotens Bastei in zwei Bauabschnitten. **Zur Umsetzung des ersten Bauabschnitts** empfiehlt er dem Rat, bei PSP-Element 5-120102-000-12700-300-1 „Bastei (KKS)“ überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 541.200 € bereitzustellen.

Der **Finanzausschuss** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er empfiehlt dem Rat, **zur Umsetzung des ersten Bauabschnitts** für die Umgestaltung des Knotens Bastei bei PSP-5-120102-000-12700-300-1 „Bastei (KKS)“ überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 541.200 € bereitzustellen.

Der **Rat der Stadt Aachen** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt, **zur Umsetzung des ersten Bauabschnitts** für die Umgestaltung des Knotens Bastei bei PSP-Element 5-120102-000-12700-300-1 „Bastei (KKS)“ überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 541.200 € bereitzustellen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

5-120102-000-12700-300-1 Bastei (KKS)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	280.000	44.800	0	0	0	0
Auszahlungen	350.000	656.000	0	0	0	0
Ergebnis	70.000	611.200	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	-541.200		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

4-120102-092-1 Bastei (KKS)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	30.000	30.000	0	0	0	0
Ergebnis	30.000	30.000	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
X			

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Erläuterung zur Klimarelevanz

Sämtliche Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs im Rahmen der Förderprojektes #AachenMooVe!1, zu dem diese (Teil-)Maßnahme gehört, wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus, indem sie zur Reduktion der jährlichen Pkw-Gesamtfahrleistung um 1% beitragen. Die in dieser Vorlage dargestellte Maßnahme Bastei wird daher in Bezug auf die Klimarelevanz nicht isoliert betrachtet, sondern im Kontext der insgesamt im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Diese sollen als Treiber der Verkehrswende zu einer nachhaltigen Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen beitragen.

Die während der Markierungs- und Ausbauarbeiten entstehenden CO₂-Emissionen sind nicht ermittelbar, liegen aber voraussichtlich deutlich unter den erwarteten Einsparungen.

Im Rahmen der Maßnahme werden Flächen in Summe von 36 m² zusätzlich versiegelt. Im Gegenzug werden aber bisher versiegelte Flächen in Summe von 122 m² im Rahmen der Maßnahme entsiegelt.

Erläuterungen:

Anlass

Das Klimaschutzprojekt #AachenMooVe! enthält ein Maßnahmenpaket zum Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, um durch ein verbessertes Angebot auch die Zahl der Fahrradfahrer*innen in Aachen zu erhöhen und dadurch die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen insbesondere im Innenstadtbereich zu reduzieren. Ein wichtiger Aspekt zur Erreichung eines höheren Radverkehrsanteils am Modal Split ist die Erhöhung der Radverkehrssicherheit im Hauptstraßennetz. In diesem Kontext spielen insbesondere große, lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte eine wichtige Rolle. Durch den in 2019 vom Rat der Stadt Aachen angenommenen Radentscheid sind die Anforderungen an die Gestaltung dieser Knoten gestiegen. Diese neuen Standards tragen vor allem der subjektiv empfundenen Sicherheit von Radfahrenden Rechnung.

Der Knoten Bastei hat für alle Verkehrsteilnehmer*innen (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV) wichtige Funktionen. Für Fußgänger*innen ist die Bastei sowohl aufgrund des Schulverkehrs, als auch aufgrund der Anbindung an die Innenstadt von Bedeutung. Der Premiumfußweg 10 verläuft über den Knoten und verbindet die Innenstadt mit dem Grün- und Erholungsraum am Lousberg. Auch die Fakultätsgebäude am Ponttor sind über den Knoten Bastei zu erreichen. Für den Radverkehr hat die Bastei vor dem Hintergrund der Rad-Vorrang-Route Berensberg eine hohe Bedeutung. Diese Rad-Vorrang-Route führt vom als Verteilerring fungierenden Grabenring über die Sandkaulstraße und die Bastei weiter über die Rolandstraße in Richtung Berensberg.

Die sichere Gestaltung der Kreuzung Bastei ist damit für den Radverkehr von hoher Bedeutung.

Der Planungsbeschluss für die Umgestaltung des Knotenpunktes wurde im Juli 2021 durch den Mobilitätsausschuss gefasst. Auf Grundlage dieses Beschlusses wurde die Ausführungsplanung erarbeitet.

Planung

Im Vergleich zur heutigen Situation stellt die letztes Jahr durch den im Mobilitätsausschuss beschlossene Variante – „Baulich abgesetzte Furten für den Radverkehr“ ergänzt um Fußgängerüberwege über die Radwege zum Schutz der Fußgänger*innen – eine deutliche Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr dar, indem einerseits eine weitgehende bauliche Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr vorgesehen wird und andererseits eine getrennte Signalisierung für den Rad- und Kfz-Verkehr realisiert wird.

Die Planung umfasst ein einheitliches Design mit baulich abgesetzten, konstant 1,50 m breiten Radwegen im inneren Knotenbereich, wo gegenseitiges Überholen nachrangig ist.

Die Fahrbahnquerungen für den Radverkehr wie auch die Führung in den Mittellagen sind konstant 2,00 m breit. Neben den Furten für den Radverkehr sind zusätzliche Furten für den Fußverkehr mit einer Breite von 3,00 m bis 3,50 m vorgesehen, die barrierefrei ausgeführt werden.

Im westlichen Bereich des Knotens, zwischen Ludwigsallee und Saarstraße, wird in der Mittellage der Radverkehr auf dem Fahrbahnniveau geführt. Die angrenzende Nebenanlage mit dem dort vorhandenen Kleinpflaster als Übergang zum denkmalgeschützten Fußweg (parallel der Ludwigsallee) bleibt als solche, ohne Materialwechsel, erhalten. Die provisorisch geschlossenen Flächen aus der Maßnahme Ludwigsallee werden im Rahmen dieser Maßnahme dauerhaft wiederhergestellt. Die bauliche Trennung zum Fußverkehr erfolgt in diesem Bereich mittels Hochbord. Zum MIV erfolgt die Trennung des Radverkehrs als sogenannte Protected Bike Lane. Hierbei handelt es sich um einen doppelt abmarkierten Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m Breite neben dem 2,00 m breiten Radstreifen. Zwischen der Doppelmarkierung sind zum Schutz der Radfahrenden vor einem Überfahren des Sicherheitstrennstreifens durch den MIV Poller vorgesehen.

Im östlichen Bereich des Knotens ist in der Mittellage geplant, den Radverkehr auf der Nebenanlage zu führen. Die Fläche vor dem denkmalgeschützten Kiosk soll als einheitliche Platzfläche gestaltet werden. Auf eine Visualisierung des Radweges mittels roter Oberflächengestaltung wird hier im Kontext des Denkmalschutzes verzichtet. Um dennoch eine klare Abgrenzung zwischen Radverkehr und Fußverkehr zu erreichen, ist das bereits in der Ludwigsallee verbauten Kugelpflaster als Trennelement vorgesehen. Für das Anlegen der Platzfläche ist in der Nebenanlage ein Eingriff in die bestehende Rasenfläche erforderlich, um allen Nutzungen den gewünschten Raum zu geben. Durch eine deutliche Reduzierung der Fahrbahnrandausrundung von der Krefelder Straße in Richtung Monheimsallee wird die bestehende Rasenfläche erweitert. Das als Denkmal eingetragene Rondell aus Kleinpflaster soll wie im Bestand erhalten bleiben. Lediglich der Bewuchs innerhalb des Kleinpflasterringes soll zugunsten von besseren Sichtbeziehungen neu angelegt werden.

Auch in den Ecken des Knotens werden Radfahrende baulich vor dem Kfz-Verkehr geschützt. Das Rechtsabbiegen des Radverkehrs geschieht unsignalisiert. Das Linksabbiegen erfolgt indirekt. Die Radverkehrsanlagen sollen mittels roter Beschichtung aus Epoxidharz, wie bereits in der angrenzenden Ludwigsallee hergestellt, hervorgehoben werden.

Die Gehwegflächen in den Nebenanlagen werden, entsprechend den angrenzenden Bestandsflächen, im Diagonal- oder Längsverband hergestellt.

Im Bereich zwischen Ludwigsallee und Saarstraße wird das vorhandene Kleinpflaster weiterhin vorgesehen. Der kleine Abschnitt in der Mittellage nördlich der Saarstraße, der heute als einziger Bereich nicht aus Kleinpflaster besteht, wird hierbei ebenfalls mit diesem Material versehen.

Die Platzfläche vor dem Hotel zwischen Saar- und Achterstraße ist aufgrund ihres Zustandes im Vollausbau grundhaft zu erneuern. Gestalterisch soll sie nicht als Nebenanlage / Gehweg gemäß den Vorgaben des Gestaltungshandbuch mit 30 x 30er Betonsteinplatten hergestellt werden, sondern kleinteiliger in 20 x 20er Betonsteinpflaster oder mit ungeschnittenem Großpflaster aus städtischen Beständen in flexibler Bauweise hergestellt werden, womit gleichzeitig auch dem Klimaschutz und der Nachhaltigkeit Rechnung getragen wird.

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist die Aufstellung einer neuen Bank sowie eines Abfallbehälters auf der Platzfläche vorgesehen.

An den Furten des Fußverkehrs sind jeweils ca. 2,00 m tiefe Schutzinseln als Aufstellbereiche für Fußgänger*innen geplant. Diese Aufstellbereiche sind durch Rollborden mit einem Anschlag von 3 cm von den Radverkehrsanlagen abgesetzt.

Um die Belange aller Verkehrsteilnehmenden adäquat zu berücksichtigen und diese im Straßenraum auf den zur Verfügung stehenden Flächen unterzubringen, ist eine adaptierte Form des Fußgängerüberwegs zur Sicherung des Fußverkehrs auch im Kontext von Lichtsignalanlagen vorgesehen, indem erstmals in Aachen Fußgängerüberwege über bauliche Radverkehrsanlagen angelegt werden. Hiermit wird die Stadt Aachen bundesweit zur Pilotstadt bei diesem Thema. Für die Beschilderung und Beleuchtung von Fußgängerüberwegen über bauliche Radverkehrsanlagen bestehen heute noch keine regelhaften Standards. Die Stadt Aachen wird hierfür eine individuelle, verlässlich orientierende und verkehrssichere Lösung erarbeiten. Sobald zukünftige Ausgaben der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ) solche Überwege über bauliche Radverkehrsanlagen formell aufnehmen und definieren sowie deren Beschilderung und Beleuchtung vorgeben, wird die Straßenverkehrsbehörde (FB61/400) eine entsprechende Verkehrsordnung aufgrund dieser Richtlinie veranlassen.

An allen vier Fahrstreifenrändern des Knotens Bastei wird der Kurvenradius für den rechtsabbiegenden MIV durch die vorgesehenen Schutzinseln verkleinert und die Abbiegegeschwindigkeiten dadurch reduziert.

Die Einmündung zur Achterstraße wird aufgepflastert, um neben einem zu erwartenden zusätzlichen Sicherheitsgewinn den Komfort für den Fußverkehr zu erhöhen. Dies ist auch im Rahmen des geplanten Premiumfußwegs 10 – Lousberg wünschenswert.

Durch die bereits abgeschlossenen Maßnahmen im Umfeld der Bastei und die noch geplanten Maßnahmen durch die Regionetz und die Stadt ist zu erwarten, dass die Qualität der Fahrbahndecke an der Bastei weiter angegriffen wird und nicht mehr dauerhaft ist. Daher wird im Rahmen der Maßnahme die Fahrbahn zwischen Krefelder Straße und Sandkaulstraße saniert und mit einer neuen Fahrbahnmarkierung versehen.

Signalisierung

Um Konflikte zwischen rechts abbiegenden Kfz und Radfahrenden auf den baulich getrennten Furten zu vermeiden, soll der Verkehr an allen Einmündungen konfliktfrei signalisiert werden. Das bedeutet, dass ein rechtsabbiegender Kfz nicht gleichzeitig mit dem geradeaus fahrenden Radverkehr freigegeben wird. Zugunsten dieses Gewinns an Verkehrssicherheit ist die Leistungsfähigkeit des Knotens reduziert, da in einem Umlauf weniger Kfz abfließen können; auch die Grünzeiten für den Radverkehr sind reduziert. Insgesamt ist bei dieser Form der Signalisierung in der morgendlichen Spitzenstunde mit einem deutlichen Rückstau auf der Krefelder Straße bis hinter den Soerser Weg zu rechnen. Zu anderen Tageszeiten besteht dieses Problem voraussichtlich nur in abgeschwächter Form.

Für die Querung der Bastei in der Mittellage von der Monheimsallee in die Ludwigsallee bzw. umgekehrt ist eine gemeinsame Signalisierung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Die Signalisierung ist in Anlage 4 grafisch dargestellt – die Anlage ist mit der aus der Vorlage zum Planungsbeschluss identisch.

Baumbilanz und Ökologie

Das vorhandene Beet im Bereich der Monheimsallee vor Hausnummer 62 soll aufgrund der dort beantragten Zufahrt in Richtung Rolandstraße verschoben werden. Anders als im Bestand, ist zukünftig eine Bepflanzung geplant. In Abhängigkeit der vorhandenen Leitungen und deren Verlegung soll, wenn möglich, auch hier zukünftig wieder ein Baumstandort vorgesehen werden.

Zusätzlich wird der vierte, zurzeit fehlende Baum im Platzbereich vor dem Kiosk ergänzt.

Die bestehenden Baumbeete im Platzbereich werden im Rahmen der Maßnahme alle auf mindesten 6 m² erweitert. Die beiden äußeren Baumbeete werden hierbei an die bestehenden Rasenflächen angebunden.

Das vorhandene Baumbeet im Bereich zwischen Saarstraße und Achterstraße wird ebenfalls im Rahmen der Maßnahme deutlich vergrößert. Die Litfaßsäule soll in diesem Zusammenhang zu Gunsten der Bäume entfallen. Das Fundament der Säule muss hierbei jedoch im Boden verbleiben, um Wurzelschäden zu minimieren.

Südlich der Achterstraße wird ein neues Baumbeet inkl. Baumpflanzung angelegt.

Aushubarbeiten im Kronentraufbereich der Bestandsbäume sind mit einem Saugbagger oder in Handschachtung durchzuführen. Die neue Einfassung der bestehenden Baumbeete erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen Wurzeln. Für die Bodeneingriffe im Kronentraufbereich ist eine ökologische Baubegleitung vorgesehen.

In Summe wird somit ein neuer Baumstandorte geschaffen, vorhandene Lücken werden wieder geschlossen und die Bedingungen für die vorhandenen Bäume werden durch zusätzliche Entsiegelungen deutlich verbessert. In der Bilanz werden durch die Maßnahme 86 m² bisher versiegelte Flächen entsiegelt.

Parkraumbilanz

Ergänzend zu dem im Juli 2021 gefassten Planungsbeschluss, soll aufgrund des schlechten Oberflächenzustandes ebenfalls der kleine Platzbereich zwischen Saarstraße und Achterstraße im Rahmen dieser Maßnahme mit umgestaltet werden.

Derzeit bietet der Platzbereich Abstellflächen für rd. 9 Pkw.

Aufgrund der hohen Nachfrage an Fahrradabstellanlagen sowohl in der Saarstraße wie auch in der Achterstraße soll der Platzbereich im Rahmen der Maßnahme zu Gunsten von Fahrradabstellanlagen umgestaltet werden. Durch das Errichten von z. B. 8 Fahrradbügeln können anstelle der 9 Pkw-Parkplätze 16 sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden.

Es wird noch geprüft, ob alternativ eine Velocitystation oder eine überdachte Fahrradabstellanlage vorgesehen werden kann.

Durch den Wegfall der derzeitigen Parkplätze besteht zudem die Möglichkeit, das vorhandene Baumbeet deutlich zu vergrößern und somit die Lebensqualität der beiden Bäume sowie die Aufenthaltsqualität entlang des geplanten Premiumfußweges zu verbessern.

Das atmosphärische Potential der mächtigen Bestandsbäume wird aufgegriffen und die abgängige Asphaltierung der Platzfläche ersetzt.

Barrierefreiheit

Die taktilen Leitelemente sind im Plan berücksichtigt. Anpassungen hinsichtlich der Lage einzelner Elemente werden noch vorgenommen.

Alle Querungsstellen werden getrennt vom Radverkehr und nach den geltenden Standards der Barrierefreiheit hergestellt. Für den Fußverkehr gibt es jeweils hinter dem Radweg einen Aufstellbereich, welcher ebenfalls mit taktilen Elementen ausgebaut wird.

Zusätzlich wird ein heute nicht vorhandener Durchgang zum Platzbereich zwischen Saarstraße und Achterstraße geschaffen, welcher für den Fußverkehr eine komfortable alternative Route inklusive Sitzgelegenheit zu den bereits bestehenden Wegeverbindungen bietet.

Ausbauelemente

Für die Oberfläche wird Standard-Material gemäß dem Gestaltungshandbuch der Stadt Aachen vorgeschlagen, das sich bereits an anderen vergleichbaren Stellen in der Innenstadt bewährt hat.

Gehweg

8 cm Betonsteinplatten grau 30/30/8
Diagonalverband mit Bischofsmützen
oder Reihenverband
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch
15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT)
13 cm Frostschutzschicht
40 cm Gesamtaufbau

Gehweg im Zufahrtbereich (Pkw)

8 cm Betonsteinpflaster grau 20/10/8
Winkelverband mit Läufer bzw.
Reihenverband
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch
15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT)
13 cm Frostschutzschicht
40 cm Gesamtaufbau

Gehweg - Westliche Mittellage

9 cm	Kleinpflaster 7/9 cm in Segmentbögen
4 cm	Brechsand-Splitt-Gemisch
15 cm	hydr. geb. Tragschicht (HGT)
12 cm	<u>Frostschutzschicht</u>
40 cm	Gesamtaufbau

Gehweg - Östliche Mittellage

8 cm	Betonsteinplatten grau 30/30/8 Diagonalverband mit Bischofsmützen
4 cm	Brechsand-Splitt-Gemisch
15 cm	hydr. geb. Tragschicht (HGT)
13 cm	<u>Frostschutzschicht</u>
40 cm	Gesamtaufbau

Die Schutzinseln werden ebenfalls mit einer Kleinpflaster-Oberfläche – aufgrund der Kleinteiligkeit aber im Reihenverband - hergestellt:

9 cm	Kleinpflaster 7/9 cm im Reihenverband
4 cm	Brechsand-Splitt-Gemisch
15 cm	hydr. geb. Tragschicht (HGT)
12 cm	<u>Frostschutzschicht</u>
40 cm	Gesamtaufbau

Für die Verkehrsfläche des Knotens Bastei ist eine Deckensanierung vorgesehen:

4 cm	Asphaltdeckschicht
8 cm	<u>Asphaltbinderschicht</u>
12 cm	Gesamtaufbau

Arbeitsräume werden im Vollausbau wiederhergestellt:

4 cm	Asphaltdeckschicht
8 cm	Asphaltbinderschicht
22 cm	Asphalttragschicht
31 cm	<u>Frostschutzschicht</u>
65 cm	Gesamtaufbau

Für die Radverkehrsanlagen orientiert sich der Aufbau an der jeweiligen Örtlichkeit.

Radweg auf Bestandsasphalt		Radweg auf Deckensanierung	
0,25 cm	Reaktionsharzbeschichtung auf Bestand	0,25 cm	Reaktionsharzbeschichtung
		4 cm	Asphaltdeckschicht
		8 cm	<u>Asphaltbinderschicht</u>
0,25 cm	<u>Gesamtaufbau</u>	12,25 cm	Gesamtaufbau

Radwege zwischen Gehweg und Schutzinsel werden hinsichtlich ihres Aufbaus zunächst als Fahrbahn bewertet und sind als Vollausbau (s. o) mit einer zusätzlichen, 0,25 cm starken Rotbeschichtung vorgesehen.

Vorbehaltlich der Bewertung des Bodengutachters kann in Anbetracht der zu erwartenden Verkehrsbelastung ggf. auch ein reduzierter Aufbau in Anlehnung an die Nebenanlagen Anwendung finden:

0,25 cm	Reaktionsharzbeschichtung
4 cm	Asphaltdeckschicht
8 cm	Asphalttragschicht
15 cm	hydr. geb. Tragschicht (HGT)
13 cm	Frostschuttschicht
40 cm	Gesamtaufbau

Entwässerung

Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt grundsätzlich erhalten. Sämtliche Straßenabläufe werden grundlegend erneuert. Infolge der Umgestaltung der Furten können zusätzlichen Straßenabläufe erforderlich werden.

Die Anschlussleitungen werden im Zuge der Straßenbaumaßnahme überprüft und bei Defekten ersetzt.

Beleuchtung

Im Rahmen der aktuell laufenden Planvereinbarung und Ausbaukoordinierung erfolgt eine Abstimmung mit der Regionetz hinsichtlich der Umgestaltung und des Erneuerungsbedarfes der bestehenden Beleuchtungsanlage.

Archäologie

Die Baumaßnahme wird, wie im Innenstadtbereich üblich, durch eine archäologische Baubegleitung betreut werden.

Weiteres Vorgehen

Vor dem Straßenbau sind obligatorische Infrastrukturmaßnahmen seitens der Netzbetreiber Regionetz und der Deutschen Telekom durchzuführen.

Im unmittelbaren Kreuzungsbereich plant die Regionetz die Verlegung von Stromleitungen über die Monheimsallee.

Des Weiteren soll in der Rolandstraße eine Wassertransportleitung verlegt werden, die im linken Fahrstreifen der Monheimsallee (Richtungsfahrbahn zur Ludwigsallee) eingebunden werden muss und in Höhe der Elsa-Brändström-Straße die Krefelder Straße quert. Die Querung der Krefelder Straße wurde bereits im Rahmen der Arbeiten an der Ludwigsallee vorbereitet.

Infolge der aktuellen Energiepreisentwicklung werden neben Arbeiten am Gas- zusätzliche Arbeiten am Fernwärmenetz erforderlich. Für die Anpassung des Fernwärmenetzes ist ebenfalls eine Querung der Krefelder Straße auf Höhe der Elsa-Brändström-Straße zur dortigen Einbindung notwendig.

Zeit- und Meilensteinplan

Durch diese Maßnahmen ergibt sich der folgende Zeit- und Meilensteinplan für die Maßnahmen rund um die Bastei. Der die aufeinander folgenden Baumaßnahmen sind in Anlage 05 grafisch dargestellt:

- 2023 – I. Quartal: Regionetz Planung Leitungsbau für die Bastei sowie sämtliche Anschlüsse im Umfeld
- 2023 – flankierend: Umgestaltung der Krefelder Straße zwischen Soerser Weg und Bastei (nicht Bestandteil dieser Maßnahme | vgl. Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.05.2022)
- 2023 – flankierend: Einrichtung einer baulich geschützten Radverkehrsanlage im Abschnitt nördliche Heinrichsallee (ab Maxstraße) / Monheimsallee (nicht Bestandteil dieser Maßnahme | vgl. Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.11.2021)
- 2023 – II. Quartal: Regionetz und Stadt Aachen gemeinsame Ausschreibung des Leitungsbaus und der Baumaßnahmen zur Umgestaltung der Bastei | Umsetzung Leitungsbau durch die Regionetz
- 2024: Umbau der Bastei unmittelbar im Anschluss an den Leitungsbau durch die Stadt Aachen

Der Umbau der Bastei soll dabei in zwei Bauabschnitten realisiert werden.

Anlage 06 zeigt, welche Flächen erst im 2. Bauabschnitt (BA) hergestellt werden. Zudem werden folgende Punkte erst im 2. BA ausgeführt:

- Platzfläche vor dem Kiosk einschließlich neuer Bordanlage
- Platzfläche Achterstraße/ Saarstraße
- Podest/ Aufpflasterung Achterstraße und Flächen südliche Sandkaustraße
- Gehwegfläche beidseitige Saarstraße bis ca. zur Querung
- Deckensanierung im Kreuzungsbereich
- Endgültige Fahrbahnmarkierungen
- Rotmarkierungen
- Ausstattungen (Bänke, Poller etc.)

Alle anderen Arbeiten sollen bereits im 1. BA der Bastei realisiert werden. Beide Bauabschnitte sollen **- insofern ausreichen Mittel zur Verfügung stehen -** hintereinander ab 2024 umgesetzt werden. Die Umsetzung des 1. BA bedingt nicht zwangsläufig die Umsetzung des 2. BA. Mit diesem Beschluss wird nur die Umsetzung des 1. BA beschlossen, da die Finanzierung des 2. BA zum aktuellen Zeitpunkt nicht gesichert ist.

Leitungsbauarbeiten in der Rolandstraße und der Sandkaulstraße stehen nach Fertigstellung der Regionetz-Maßnahmen ebenfalls auf der Agenda.

Die Abstimmungen mit der Deutschen Telekom laufen parallel.

Kosten, Finanzierung und Beitragspflicht

Für die Umsetzung der Maßnahme Bastei wurden aktuelle Gesamtkosten in Höhe von 1.105.000 € (brutto) kalkuliert. Diese teilen sich wie folgt auf die beiden Bauabschnitte auf:

- 1. Bauabschnitt: 594.000 € (brutto)
- 2. Bauabschnitt: 511.000 € (brutto)

Hierin eingeflossen sind die Erweiterung des Planungsumfangs, die Detaillierung der Planung sowie das derzeitige Preisniveau.

Bei PSP-Element 5-120102-000-12700-300-1 „Bastei (KKS)“ sind im Haushaltsplan für das Jahr 2022 insgesamt 350.000 € veranschlagt. Es sind jedoch bereits rund 62.000 € verausgabt, sodass noch Mittel in Höhe von rd. 288.000 € zur Verfügung stehen.

Zur Finanzierung des 1.BA werden daher zusätzliche Ausgabemittel im Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 306.000 € benötigt. Für den 2.BA stehen derzeit noch keine finanziellen Mittel zur Verfügung.

Die Planungskosten in Höhe von insgesamt ca. 56.000 € sind aufgrund der beabsichtigten Verbesserungen für den Radverkehr und deren Beitrag zum Klimaschutz in #AachenMooVe!1 zu 80% der bis Jahresende erbrachten und abgerechneten Leistungen förderfähig. Es ist somit eine Einnahme i.H.v. 44.800 € zu erwarten.

Die Baumaßnahme selbst kann infolge der oben genannten Zeitschiene nicht mehr über #AachenMooVe!1 (KKS) gefördert werden.

Gegenüber den im Haushalt im Haushaltsjahr 2022 eingeplanten Einnahmen i.H.v. 280.000 € entsteht somit ein Einnahmeverlust i.H.v. 235.200 €.

Für die Umsetzung des 1. Bauabschnitts werden somit überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 541.200 € (Mehrausgaben i.H.v. 306.000 € zzgl. Einnahmeverlust i.H.v. 235.200 €) benötigt. Zur Deckung dieser 541.200 € werden im Jahr 2022 nicht verwendbare Mittel aus der Maßnahme Zeppelinstraße 6-40, PSP-Element 5-011303-900-02700-300-1, eingesetzt.

Abstimmungen zur Kostenbeteiligung der Regionetz bezüglich nur provisorisch wiederherzustellender Oberflächen an der Bastei aufgrund der folgenden Umgestaltung durch die Stadt sind noch zu führen. Hierzu besteht die Möglichkeit einer fiktiven Abrechnung mit der Regionetz oder eine gemeinsame Ausschreibung der Bauleistungen und eine direkte Abrechnung der Leistungen durch die Regionetz.

Die Maßnahme löst keine Beitragspflicht gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) aus.

Anlage/n:

- 01_Lageplan
- 02_Regelquerschnitt
- 03_Detail_Barrierefreiheit
- 04_Signalisierung
- 05_Bauphasen im Bastei-Umfeld
- 06_Lageplan_Bauabschnitte