

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0109/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 08.02.2010 Verfasser: FB 61/30									
<b>Kleinkölnstraße, Herstellung der Oberfläche nach          Leitungsverlegung          Planungs- und Ausführungsbeschluss</b>										
Beratungsfolge: <span style="float: right;"><b>TOP: __</b></span>  <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>10.03.2010</td> <td>B 0</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>11.03.2010</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	10.03.2010	B 0	Kenntnisnahme	11.03.2010	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
10.03.2010	B 0	Kenntnisnahme								
11.03.2010	MA	Entscheidung								

### Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Ausbau nach der vorgelegten Planung im Bereich Kleinkölnstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit weicher Separation zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen gemäß Plannummer 2009/ 10-03 L2 und der Gestaltungsvariante 1 (Fahrbahn in Asphaltbauweise) zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt den Ausbau nach der vorgelegten Planung im Bereich Kleinkölnstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit weicher Separation zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen gemäß Plannummer 2009/ 10-03 L2 und der Gestaltungsvariante 1 (Fahrbahn in Asphaltbauweise).

### Finanzielle Auswirkungen:

Die bei der Umsetzung der vorgeschlagenen ersten Gestaltungsvariante notwendigen Mittel in Höhe von 160.000 Euro stehen mit 80.000 Euro bei dem PSP-Element / Kostenart 5-120102-900-02000-300-1 78520000 (Straßenerneuerung nach Baumaßnahmen der STAWAG) zur Verfügung.

Es stehen aber bei dem PSP-Element / Kostenart 5-120102-900-02000-300-1 78520000 jährlich 100.000 Euro für die Straßenerneuerung nach Kanalbaumaßnahmen zur Verfügung. 80.000 Euro können für die Kleinkölnstraße 2010 verwendet werden, zur Deckung der restlichen 80.000 € ist der Ansatz für 2010 im Rahmen der Veränderungsnachweisung der Verwaltung auf 180.000 € erhöht worden. Eine entsprechende Anpassung erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanberatungen.

Sollte die Gestaltungsvariante 2 beschlossen werden, ist eine Erhöhung des Ansatzes um weitere 50.000 € auf 230.000 € notwendig. Dieser Mehrbedarf könnte aus der Maßnahme Trierer Straße, Umbau – PSP-Element/ Kostenart 5-120102-100-00300-78520000 gedeckt werden, eine entsprechende Anpassung der Ansätze müsste dann ebenfalls in den Haushaltsplanberatungen

erfolgen.

Die Baumaßnahme löst eine Beitragspflicht nach dem Kommunalabgabengesetz NRW aus, so dass hierfür Beiträge gemäß § 8 KAG NRW zu erheben sind.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass:**

Das Platzangebot für Fußgänger im Bereich der Kleinkölnstraße entspricht derzeit nicht den Anforderungen der einschlägigen Richtlinien. Die Straße dient als schnellste Fußwegeverbindung zwischen dem Bereich Büchel und der unteren Großkölnstraße. Sie wird von dementsprechend vielen Fußgängern genutzt. An vielen Stellen müssen sich begegnende Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen.

Darüber hinaus sind die Oberflächen im Bereich der Kleinkölnstraße derzeit in einem sehr schlechten baulichen Zustand.

Aktuell (geplanter Beginn der Arbeiten: 01.03.2010) arbeitet die STAWAG an der Erneuerung der Straßenkanäle und der Versorgungsleitungen im Bereich der Kleinkölnstraße vom Büchel bis zur Hausnummer 17. Die Bauarbeiten sollten zunächst bis nach Fertigstellung des Neubaus auf dem Gelände des Parkhauses Büchel wegen des dann reduzierten Verkehrsaufkommens zurückgestellt werden. Der Schwerlastverkehr bei Abbruch des Büchelparkhauses und anschließendem Neubau kann aber nicht über den maroden Kanal abgewickelt werden. Deshalb ist die Erneuerung des Kanals vorher erforderlich.

Wenn die Straßenbaumaßnahme unmittelbar an die STAWAG-Maßnahme angehängt werden kann, lassen sich sowohl zeitliche als auch finanzielle Synergieeffekte erzielen.

### **Sachstand:**

Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Planungen für den Bereich Büchel beschränkt sich die Planung ausschließlich auf die Kleinkölnstraße, in der die STAWAG die Versorgungsleitungen austauscht.

## **Zustand (vgl. Anlage 1 – Lageplan Zustand)**

### **Stadträumliche Bedeutung**

Die Kleinkölnstraße gehört zum innersten Bezirk, zum historischen Stadtgefüge der Altstadt, sie liegt unmittelbar neben dem Pfalzbezirk, dem Weltkulturerbebereich. Im Verlauf der letzten Jahre sind Zug um Zug alle umgebenden Platz- und Straßenräume angemessen behutsam umgestaltet worden. Auf beiden Seiten der Kleinkölnstraße befinden sich interessante Geschäfte und auch der "Londoner Hof", einer der markantesten Relikte der Barockzeit, entworfen von Laurenz Mefferdatis.

Das Gebäude ist in seiner Grundstruktur noch erhalten, präsentiert sich aber heute leider nicht in positiver Weise. Auch der Straßenraum erinnert heute eher an einen Hinterhof. Mit der anstehenden Erneuerung des Straßenraumes ist nun gleichzeitig – über die gegenwärtige Nutzung hinaus – eine attraktive Umformung auch des "Londoner Hofes" denkbar und wünschenswert – z. B. auch unter Einbeziehung einer Außengastronomie und Hofbegrünung auf der Privatfläche.

### **Verkehrssituation**

Derzeit ist die Kleinkölnstraße als Einbahnstraße nur in Fahrtrichtung Großkölnstraße und die Nikolausstraße nur in Richtung Kleinkölnstraße zu befahren. Nach der Umwandlung der Ursulinerstraße in eine Fußgängerzone sind die ehemals vorhandenen Durchgangsverkehrsanteile

entfallen. Die **Verkehrsbelastung** der beiden Straßen setzt sich aus Anlieger- und Lieferverkehren für den östlichen Innenstadtkernbereich sowie den abfließenden Verkehren des Parkhauses Büchel zusammen. Alle Fahrzeuge, die über die Ursulinerstraße in den Bereich einfahren und als Ziel die Buchkremerstraße, Büchel, Mefferdartsstraße, Nikolausstraße, Antoniusstraße, Körbergasse, Rethelstraße, Minoritenstraße, (teilweise) den Markt oder die Kleinkölnstraße haben, müssen den Bereich durch die Kleinkölnstraße wieder verlassen. Eine Verkehrszählung im Jahr 2007 ergab eine Verkehrsbelastung werktags von 2911 Fahrzeugen im Zeitraum zwischen 7.00 und 19.00 Uhr. In der Spitzenstunde zwischen 17.30 und 18.30 Uhr befuhren 335 Fahrzeuge die Kleinkölnstraße. Etwa zwei Drittel dieser Fahrzeuge (223 Fz) in der Spitzenstunde fuhren durch die Nikolausstraße in die Kleinkölnstraße ein.

Einen großen Anteil des Verkehrs – gerade in der nachmittäglichen Spitzenstunde – machen die Nutzer des Parkhauses Büchel aus. Am Tag der Verkehrszählung (Dienstag 06.02.2007) fielen die Spitzenstunde in der Kleinkölnstraße und die Stunde mit den meisten Ausfahrten aus dem Parkhaus (178 Fz) zusammen. Zum damaligen Zeitpunkt konnte man das Parkhaus Büchel neben dem Weg durch die Kleinkölnstraße allerdings auch noch durch die Ursulinerstraße verlassen. Ebenso war die Einfahrt in das Gebiet über Hartmannstraße und Ursulinerstraße noch möglich.

Die zukünftige Verkehrsbelastung – gerade in der Spitzenstunde – wird nach dem Neubau auf dem Gelände des Parkhauses Büchel („BelEtage“) geringer ausfallen, da die Anzahl der Parkplätze deutlich reduziert wird. Die Verkehrsführung nach Herstellung der „BelEtage“ wird zur Zeit in einem Verkehrsgutachten untersucht. Fest steht, dass auch in Zukunft der Anlieger- und Lieferverkehr in der Kleinkölnstraße abgewickelt werden muss. Darüber hinaus wird auch mindestens ein Teil der Erschließung der Stellplätze der „BelEtage“ über die Kleinkölnstraße fließen.

Die Kleinkölnstraße ist nicht Bestandteil des örtlichen Busliniennetzes.

Durch die beidseitige Bebauung ist der **Straßenraum** mit einer Breite von 7,00 bis 10,60 m sehr eng begrenzt und es bleibt kein großer Gestaltungsspielraum für Fahrbahn- und Gehwegbreiten. Die Verkehrsflächen sind nach dem Trennprinzip gestaltet. Die Gehwege sind durch Hochborde von der Fahrbahn getrennt. Stellenweise beträgt die Gehwegbreite weniger als 1,20 m.

**Fußgängerverkehr** findet hauptsächlich als Längsverkehr auf der Südseite statt. Das Platzangebot für Fußgänger im Bereich der Kleinkölnstraße entspricht auf beiden Seiten mit teilweise unter 1,20 m Breite nicht den Anforderungen der einschlägigen Richtlinien, so dass an vielen Stellen sich begegnende Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Der Straße kommt als schnellste Fußwegeverbindung zwischen dem Bereich Büchel und der unteren Großkölnstraße als Alternative zu den umliegenden Fußgängerzonen eine wichtige Bedeutung zu.

Der **Radverkehr** wird, wie in Tempo 30-Zonen üblich, auf der Fahrbahn geführt. Allerdings ist das Radfahren entgegen der Einbahnstraße bisher nicht erlaubt. Dies führt zu teils erheblichen Umwegen für Radfahrer die aus dem Bereich Rochusstraße, Martinstraße und Seilgraben in den Bereich Katschhof wollen.

In der Kleinkölnstraße besteht entlang der südlichen Straßenseite ein Halteverbot. Entlang der nördlichen Seite sind drei Bereiche ausgeschildert, in denen **geparkt** werden darf. Teilbereiche davon

sind werktags zwischen 7 und 18 Uhr als Liefer- und Ladebereiche ausgewiesen. Insgesamt werden 12 Parkplätze bzw. Plätze zum Liefern und Laden angeboten.

Die **Unfallsituation** der Jahre 2007 bis 2009 zeigt keine auffälligen Besonderheiten. Zumeist handelt es sich um leichte Karosseriebeschädigungen bei Parkvorgängen.

### **Planung:**

Das vorrangige Ziel der Überplanung Kleinkölnstraße ist die Verbesserung des Straßenraumangebots, die angemessene und sichere Abwicklung des Fußgängerverkehrs und die gestalterische Aufwertung des Straßenraums.

### **Funktionale Planung (vgl. Anlage 2 – Lageplan Planung)**

Die vorhandene Straßenraumbreite würde bei einem Zweirichtungsverkehr mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m für den Begegnungsverkehr Pkw-Lkw die Gehwegbreiten auf minimal 1,00 bis 1,50 m begrenzen; Liefer- und Lademöglichkeiten wären dann nicht mehr vorhanden. Dies ist bei den örtlichen Gegebenheiten (Innenstadtlage mit Geschäften) nicht zu vertreten. Daher wurde für die Planung weiterhin Einrichtungsverkehr angenommen. Die Planung wurde so gestaltet, dass der Einrichtungsverkehr sowohl in Richtung Seilgraben – wie heute – als auch in Richtung Büchel möglich wäre.

Die Kleinkölnstraße soll in Zukunft als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen werden. Somit kommt als Ausgestaltung straßenverkehrsrechtlich keine Mischverkehrsfläche sondern ein (nahezu) niveaugleicher Ausbau mit weicher Separation in Frage (Näheres siehe Gestaltungsvarianten).

Die Planung sieht vor, den Fußgängern auf der südlichen Straßenseite in Zukunft einen Gehweg mit einer durchgehenden Breite von 2,00 m anzubieten. Aufgrund des engen Straßenraums ist eine durchaus wünschenswerte durchgängig größere Gehwegbreite nicht realisierbar.

Für den Kfz-Verkehr soll in Zukunft eine 3,50 m breite Fahrfäche vorgesehen werden. Lediglich im Bereich von Hausnummer 11-15 kommt es bei Nutzung der dort vorgesehenen 10,00 m langen Liefer-/Ladezone zu einer temporären Engstelle von 2,75 m Breite.

Die unterschiedlich breiten Restflächen auf der nördlichen Seite müssen als Seitenraum für den Zugang zu den Häusern und den Lieferbereichen verbleiben und auch als Seitenbereiche erkennbar sein.

In Summe können in der Planung noch acht der heute 12 bestehenden Parkplätze bzw. Plätze zum Liefern und Laden erhalten werden.

Der Radverkehr soll – wie in der VwV-StVO erlaubt – bei einer Breite von 3,50 m in Gegenrichtung der Einbahnstraße freigegeben werden, um die Lücke in Radverkehrsnetz zu schließen und unnötige Umwege für Radfahrer zu vermeiden.

### **Gestaltungsvarianten**

Wegen der stadträumlichen Bedeutung der Kleinkölnstraße wurde auf Grundlage der funktionalen Planung überlegt, wie die gestalterische Umsetzung erfolgen soll. Dazu wurden für die Erneuerung der Straßenfläche nach Abschluss der Leitungsverlegung zwei Varianten untersucht. Beide gehen entsprechend der funktionalen Planung von der verkehrsrechtlichen Regelung eines

verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches aus, funktional erfolgt eine Trennung der Verkehrsarten als "weiche Separation". Es wird kein Hochbord eingebaut. Die Funktionen Fahrbahn, Parken und Gehweg werden durch Materialwechsel und Rinnen bzw. durch einen 3 cm hohen Anschlag verdeutlicht. Ladezonen werden durch Beschilderung ausgewiesen. Taktile Leitelemente werden fassadenbegleitend angeordnet. Der Bereich der STAWAG-Baumaßnahme am Büchel wird wie heute in Großpflaster wiederhergestellt. Im Bereich zur Großkölnstraße wird im vorhandenen Pflaster ein Übergang zur fünfzeiligen Rinne hergestellt.

#### **Variante 1 (vgl. Anlage 3 – Gestaltungsvarianten und Anlage 4 – Ausbauquerschnitt Variante 1)**

Die „klassische“ Gliederung des Straßenraums geht von einer Dreiteilung des Straßenquerschnitts aus (Gehbereiche an den Seiten, Fahrbereich in der Mitte). Entsprechend sieht die erste Variante vor, den Fahrbereich in der Mitte als Asphaltfläche auszubauen und durch zwei 30 cm breite Natursteinpflasterbänder vom Gehbereich zu separieren, auf der Südseite als Entwässerungsrinne und auf der Nordseite als Scheinrinne ausgebildet. Der Gehweg wird mit Betonplatten im Format 20/20/10 im Diagonalverband befestigt. Ebenso sollen die Liefer- und Lade- sowie die Parkbereiche in verstärktem Betonmaterial 20/20, diagonal verlegt, ausgebildet werden.

#### **Variante 2 (vgl. Anlage 3 – Gestaltungsvarianten und Anlage 5 – Ausbauquerschnitt Variante 2)**

Um dem Straßenraum mehr Großzügigkeit zu verleihen, wird hier eine im Material asymmetrisch gestaltete Variante vorgestellt, die den Raum optisch weitet.

Diese Variante sieht vor, die Fahrflächen mit Basaltkleinpflaster zu befestigen. Die Geh- und Fahrbereiche werden durch flach eingebaute Basaltbordsteine mit 3-4 cm Anschlag markiert, die jeweils von einem 30 cm breiten Pflasterstreifen flankiert werden, welche als Entwässerungsrinnen ausgebildet werden. Um den Straßenraum optisch aufzuweiten, wird die nördliche Gehwegseite wie auch die Fahrbahn im gleichen Basaltkleinpflastermaterial 9/11, in Segmentbögen verlegt, ausgebildet. In diesem Bereich erfolgt auch das Liefern / Laden bzw. Parken. Der nördliche Seitenbereich wird von der Fahrbahn durch die flach eingebauten Basaltbordsteine abgetrennt. Die südliche Gehwegseite wird mit Platten im Format 20/20/10 im Diagonalverbund (Naturstein oder Betonstein mit Vorsatz) befestigt.

Die Umsetzung beider Varianten ist nicht als kostenneutrale Wiederherstellung durch die STAWAG zu realisieren. Durch den Kauf und das Verlegen des Pflastermaterials entstehen bei der zweiten Variante höhere Baukosten.

Die derzeitige Haushaltssituation erlaubt kaum Spielräume. Gleichwohl sollen die planerischen und rechnerischen Varianten gegenübergestellt werden. Die Chance, mit vergleichsweise "geringem" Aufwand die Kleinkölnstraße auch der Umgebung angemessen zu gestalten, kommt für die nächsten zwanzig Jahre nicht wieder.

#### **Bauliche Ausführung für Variante 1 (vgl. Anlage 4 – Ausbauquerschnitt Variante 1)**

Die vorgesehene Oberfläche der Gehwege und Ladezonen aus 20/20/10 Betonstein wird in eine 4 cm Bettung auf 20 cm hydraulisch gebundener Tragschicht verlegt. Darunter befindet sich eine Frostschuttschicht von 21 cm.

Die Asphaltfahrbahn besteht aus 3 cm Deckschicht, 5 cm Binder, 14 cm Asphalttragschicht und 33 cm Frostschutzkies. Die Pflasterinne wird in Mörtel auf Betonunterbau gesetzt.

Die Beleuchtung wird überprüft und ggf. in gleichem Zug erneuert.

### **Verkehrsführung während der Bauzeit (vgl. Anlagen 6 und 7)**

Die bauliche Ausführung dauert im Idealfall (optimale Witterungsbedingungen, geringe Behinderungen durch archäologische Funde) insgesamt 10 Monate. Damit könnten die Arbeiten vor Weihnachten beendet werden. In der Zeit werden Kanal, Versorgungsleitungen und die Straße erneuert.

Die Bauarbeiten können in zwei Abschnitte aufgeteilt werden, so dass die Vollsperrung zwischen Nikolausstraße und Großkölstraße, die die Umleitung über Büchel/Dahmengraben erfordert, auf 5-6 Monate beschränkt werden kann. Sollten Behinderungen auftreten, die Verzögerungen von mehr als 2 Wochen verursachen, müssen die Bauarbeiten vor Weihnachten unterbrochen und nach der Winterpause fortgesetzt werden. Verwaltung und STAWAG sind bestrebt, die Bauzeit so kurz wie möglich zu gestalten.

Die Verkehrsabwicklung ist in der Anlagen 6 und 7 – getrennt für die beiden unterschiedlichen Bauphasen dargestellt. Zur genauen Abschätzung der Verkehrsbelastung an der Ausfahrt Büchel/Peterstraße wird in Kürze eine Verkehrszählung durchgeführt, um ggf. die LSA-Schaltung an dieser Stelle den dann veränderten Verhältnissen anzupassen.

### **Beratungsvorlauf**

In seiner Sitzung vom 12. 06. 2007 hat der Bürger- und Beschwerdeausschuss die Verwaltung beauftragt, Anregungen von Frau von der Milwe in einen Planungsprozess zur Umgestaltung der Kleinkölstraße einzubeziehen.

Die seinerzeit von ihr, verschiedenen Künstlern und Planern entwickelten Ansätze, die gestalterische Qualität zu verbessern, werden derzeit auf ihre Realisierungsmöglichkeit im Rahmen der anstehenden Maßnahme überprüft.

Am 02.03.2010 wird eine Veranstaltung zur Information der Bürger über diese Baumaßnahme durchgeführt. Im Vorlauf und im Rahmen dieser Bürgerinformation sollen auch Gespräche mit den damaligen Antragstellern geführt werden.

Die Ergebnisse der Bürgerinformation und der Gespräche mit den Antragstellern werden in der Sitzung vorgestellt.

### **Baukosten:**

Die Baukosten für die Gestaltungsvariante 1 (Fahrbereich in Asphaltbauweise) betragen für die Kleinkölstraße etwa 210.000 Euro. Für die Variante 2 (Fahrbereich in Basaltkleinpflaster) müssten etwa 260.000 Euro kalkuliert werden.

Die STAWAG muss die Straße nach ihrer Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzen, der vor der Maßnahme vorhanden war. Das bedeutet für die Kleinkölstraße, dass aus der gemeinsamen Durchführung der Bauarbeiten mit der STAWAG für die Stadt nur ein Teilbetrag der Baukosten anfällt, da ein Teil der Straßenbaumaßnahme als Wiederherstellung nach Leitungsverlegung abgerechnet werden kann und von der STAWAG bezahlt wird. Da die STAWAG etwa 50.000 Euro für die Wiederherstellung aufwenden muss, liegt der städtische Anteil für die Variante 1 bei etwa 160.000 Euro und für die Variante 2 etwa bei 210.000 Euro.

### **Finanzierung:**

Für die Erneuerung der Kleinkölnstraße ist im derzeitigen Haushalt kein Ansatz vorgesehen, da ursprünglich vorgesehen war, den Ausbau bis nach dem Neubau auf dem Gelände des Parkhauses Büchel zurückzustellen.

Es stehen aber bei dem PSP-Element / Kostenart 5-120102-900-02000-300-1 78520000 jährlich 100.000 Euro für die Straßenerneuerung nach Kanalbaumaßnahmen zur Verfügung. 80.000 Euro können für die Kleinkölnstraße 2010 verwendet werden, zur Deckung der restlichen 80.000 € ist der Ansatz für 2010 im Rahmen der Veränderungsnachweisung der Verwaltung auf 180.000 € erhöht worden. Eine entsprechende Anpassung erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanberatungen.

Sollte die Gestaltungsvariante 2 beschlossen werden, ist eine Erhöhung des Ansatzes um weitere 50.000 € auf 230.000 € notwendig. Dieser Mehrbedarf könnte aus der Maßnahme Trierer Straße, Umbau – PSP-Element/ Kostenart 5-120102-100-00300-78520000 gedeckt werden, eine entsprechende Anpassung der Ansätze müsste dann ebenfalls in den Haushaltsplanberatungen erfolgen.

Die Baumaßnahme löst unabhängig von einer Variantenentscheidung eine Beitragspflicht aus, so dass hierfür Beiträge gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW zu erheben sind.

### **Vorschlag der Verwaltung:**

Auch wenn die Gestaltung entsprechend der Variante 2 grundsätzlich die größte städtebauliche Aufwertung für den Bereich darstellt, so sprechen nach Abwägung der Vor- und Nachteile beider Varianten finanzielle Gründe für die Variante 1.

Trotz der vorhandenen Fahrzeugfrequenz wird es auch weiterhin zu vielen Fahrbahnquerungen durch Fußgänger kommen. Dabei sind Basaltsteinpflasterflächen unangenehmer zu begehen als Asphaltflächen. In Variante 1 wird das Separationsprinzip zwischen Gehweg und Fahrbahn durch den auffälligeren Materialwechsel stärker hervorgehoben als in Variante 2. Die deutlichere Abgrenzung von Gehweg und Fahrbahn trägt zu einer Erhöhung des Fußgängerschutzes bei. Die vorhandene Verkehrsbelastung führt außerdem bei Basaltsteinpflaster zu größerer Geräusentwicklung. Eine Pflasterfläche ist weniger für den (Schwer-)Lastverkehr geeignet.

Die Möglichkeit der Herstellung des Endausbauszustands unmittelbar im Anschluss an die STAWAG-Maßnahme bei der Variante 1 ermöglicht es, den Ausbau für die Stadt Aachen wesentlich günstiger zu realisieren, als dies zu einem anderen Zeitpunkt und in einer anderen Gestaltungsweise möglich wäre.

### **Weiteres Vorgehen:**

Nach Beschlussfassung werden Verhandlungen mit dem bereits durch die STAWAG beauftragten Tiefbauunternehmen aufgenommen, damit die Arbeiten ohne Zeitverzug und koordiniert aus einer Hand durchgeführt werden, vorbehaltlich der Haushaltsfreigabe.



**Anlage/n:**

1. Lageplan Zustand
2. Lageplan Planung
3. Gestaltungsvarianten
4. Ausbauquerschnitt Variante 1
5. Ausbauquerschnitt Variante 2
6. Verkehrsführung während der Bauzeit (Phase 1)
7. Verkehrsführung während der Bauzeit (Phase 2)