

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0465/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 14.06.2011 Verfasser: Dez. III / FB 61/70									
<b>Templergraben - Ausführungsbeschluss</b>										
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</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>29.06.2011</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>07.07.2011</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	29.06.2011	B 0	Anhörung/Empfehlung	07.07.2011	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
29.06.2011	B 0	Anhörung/Empfehlung								
07.07.2011	MA	Entscheidung								

### Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Ausführungsbeschluss für den Ausbau des Templergrabens auf der Grundlage des Plans 2010\_017\_L1 zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss fasst den Baubeschluss für den Ausbau des Templergrabens auf der Grundlage des Plans 2010\_017\_L1.

### Finanzielle Auswirkungen:

Für den Ausbau stehen Mittel beim PSP-Element 5-120102-000-00800-300-1 RWTH-Kernbereich Templergraben in Höhe von 1.344.000€ investiv und 56.000€ konsumtiv (Beleuchtung) in den Jahren 2012/2013 zur Verfügung.

Städtebauförderungsmittel in Höhe von 940.000€ sind eingeplant.

Die Kosten betragen nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 1,4 Mio. €.

## **Erläuterungen:**

Grundlage der vorliegenden Ausbauplanung ist der Planungsbeschluss, der vom Planungsausschuss am 18.06.2009 auf Grundlage der Empfehlungen der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und des Mobilitätsausschusses vom 17.06.2009 gefasst wurde. In der Beratung der Bezirksvertretung wurde der Verwaltung empfohlen sicherzustellen, dass die Baumaßnahmen der Stadt und des BLB zeitlich koordiniert ablaufen.

Diesem Anliegen wird in besonderer Weise durch die neueren Entwicklungen entsprochen, da der BLB der Stadt den Ausbau der BLB –Flächen gegen Kostenerstattung per Ausbauplanung übertragen hat.

Der Mobilitätsausschuss stellte fest, dass die verkehrsrechtlichen Regelungen mit dem Baubeschluss gefasst werden.

## **1. Allgemeines**

Der Freiraum um Hauptgebäude, Super C und Kármán-Forum ist der Ort, an dem sich die Stadt und die Hochschule treffen und durchdringen. Es ist die öffentliche Seite der RWTH, der Templergraben der herausragende Ort und die "Adresse" der Exzellenz-Hochschule.

Die Folge der Freiräume zwischen Annuntiatenbach und Hauptgebäude / Super C wird dabei als Kontinuum verstanden, das die Gebäude umfließt und die historische Kernstadt mit der Hochschule verbindet.

Gestalterisch zusammengehalten wird der zentrale Campus durch einen durchgehenden Belag aus dem auch an anderen Stellen im Stadtgebiet insbesondere im historischen Umfeld verwendeten Basalt- hier allerdings in geschnittener Form- , der von Linien aus hellem Granit parallel zum Hauptgebäude und der Achse Templergraben gegliedert wird. Die Linien reagieren auf Gebäudefluchten und Eingänge, sie begrenzen Pflanzflächen und dienen der Einordnung von vertikalen Elementen.

## **2. Planung**

Die vorliegende Planung sieht vor, am Templergraben eine 7m breite Fahrbahn anzulegen, die durch 3cm hohe Borde von den angrenzenden Flächen abgesetzt ist. Damit wird sowohl den Bedürfnissen der Blinden und Sehbehinderten nach einer kontrastierenden und ertastbaren Verdeutlichung der Gefahrenzone Fahrbahn, als auch den verkehrsrechtlichen Anforderungen aus dem Separationsprinzip Rechnung getragen. Dennoch lässt der vorgesehene Ausbau bei veränderten Rahmenbedingungen später verschiedene verkehrsrechtliche Regelungen zu.

Der Ausbau der Seitenräume unterscheidet nicht zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und privaten Flächen des BLB. Zur Abgrenzung der Zuständigkeit der Verkehrssicherungspflicht erfolgt eine Festlegung entlang einer Linie, die im Plan festgelegt wird.

An verschiedenen Stellen sind in der Planung in Stein geschnittene und hinterleuchtete Sprünge vorgesehen, die sog. Science-line, deren genaue technische Umsetzung noch nicht durchgeplant ist. Von Seiten der Stadtverwaltung wird Wert darauf gelegt, dass diese Elemente sowohl die notwendige

Ebenheit und Griffigkeit gem. den Anforderungen der Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum haben, als auch die Dauerhaftigkeit der Konstruktion nachgewiesen wird.

Vor Durchführung der Straßenbauarbeiten ist vorgesehen, die Ver- und Entsorgungsleitungen zu erneuern. Der Kanal wird zur Minimierung des Aufwands für archäologische Begleitung überwiegend in alter Trasse neu verlegt. Eine Erschwernis ist durch den querenden Versorgungskanal der RWTH gegeben, auf den auch beim Straßenbau besondere Rücksicht genommen werden muss.

### 3. Ausbaustandard

In der Ausführung des Oberbaus werden drei Bereiche unterschieden:

- Fahrbahn
- Bushaltestelle und Kreuzungsbereich Templergraben/ Wüllnerstraße
- nicht befahrbare Nebenanlagen und BLB-Flächen

Für den Bereich der Bushaltestelle und der Kreuzung werden wegen der dort auftretenden Schubkräfte durch Bremsen und Anfahren besondere Vorkehrungen getroffen, da Pflaster- und Plattenbeläge geringeren Widerstand gegen Horizontalkräfte bieten als übliche Fahrbahnbeläge aus Asphalt oder Beton. Die Richtlinien für den Straßenoberbau sehen deshalb Pflasterbeläge nur bis zur Bauklasse III vor.

An dieser Stelle wird deshalb von der Regelbauform der ungebundenen Bauweise abweichend eine starre Bauweise gewählt, wie sie auch an anderen Stellen mit höheren Anforderungen an den Pflasterbelag angewendet wurde.

Dazu wird das Natur- oder Betonsteinmaterial in hochfesten Bettungsmörtel versetzt und verfugt. Als Tragschicht wird ein Drainbeton oder Drainasphalt verwendet. Zusätzlich wird die so befestigte Fläche rundum starr eingespannt.

In den befahrbaren Flächen werden aus Gründen der Belastbarkeit Formate 20/30 bzw. 14,5 /30 eingesetzt. In den nicht befahrenen Flächen können dagegen größere Formate 30/60 und 25/45 verwendet werden, die die Großzügigkeit der Platzfläche optisch unterstützen.

Fahrbahn Bkl. III RStO:	Haltestelle und Kreuzungsbereich	Gehweg:
16 cm Kleinplatten 20/30 cm	18 cm Kleinplatten	12 cm Kleinplatten
4 cm Basaltspplitt	5 cm Bettungsmörtel	4 cm Basaltsplit 0/5
20 cm HGT 0/32	20 cm DrainbetonHGT 0/32	15 cm HGT 0/32
35 cm Frostschutzkies 0/45	32 cm Frostschutzkies 0/45	24 cm Frostschutzkies 0/45
75 cm Gesamtstärke	75 cm Gesamtstärke	55 cm Gesamtstärke

#### Entwässerung

Die Fahrbahn und der westliche Gehweg werden über seitliche Rinnen und Straßenabläufe entwässert. Die östlichen Nebenanlagen und die Flächen der RWTH werden dagegen durch Schlitzrinnen entwässert, die zwar aufwendiger in der Reinigung und Unterhaltung sind, aber dem

hohen Anspruch an die Gestaltqualität eher entsprechen. Aufgrund der Höhenentwicklung und der gewünschte einheitliche Neigung der Flächen ist es unumgänglich, einen Teil der Verkehrsfläche zur Privatfläche hin zu entwässern, was in der Regel vermieden wird.

#### Ausstattung

Im Ausbaubereich ist eine große Anzahl Fahrradbügel vorgesehen, die auf städtischen wie Hochschulflächen in gleicher Form verzinkter, pulverbeschichteter Rohrrahmen zur Ausführung kommen.

An verschiedenen Stellen sind Bänke vorgesehen, die den Aufenthaltscharakter des Raums unterstützen.

#### Beleuchtung

Die Besonderheit dieses städtischen Raums soll durch Beleuchtungskörper hervorgehoben werden, die nicht den üblichen Standardleuchten entsprechen. Eine konkrete Lichtplanung wird derzeit erstellt und liegt bis zur Beratung vor. Lichttechnisch besonders hervorzuheben ist die Barbarossamauer, die dem Lichtverein zur Beleuchtung angetragen werden soll.

#### Begrünung

Im Zuge des Ausbaus werden 33 vorhandene Bäume, die nicht in das Gestaltungskonzept zu integrieren waren, entfernt. 9 Bäume werden an anderer Stelle neu gepflanzt.

### **4. Barrierefreiheit**

Die Aspekte der Barrierefreiheit werden auf vielfältige Weise berücksichtigt. Zunächst wird durch die Wahl eines geschnittenen Materials die Begehbarkeit und Berollbarkeit auch für mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet. Der Höhenunterschied von 3cm zur Fahrbahn ist zwar für diese Personengruppe nicht so ideal wie eine 0-Absenkung, sie ermöglicht aber im Gegensatz zum Hochbord eine Fahrbahnquerung an beliebiger Stelle mit Ausnahme der Bushaltestelle

Blinde und Sehbehinderte können den Unterschied zwischen Gehweg und Fahrbahn mit Hilfe des hellen 3cm hohen Bordsteins im dunklen Umfeld sowohl kontrastierend als auch taktil erfassen. Als Leitlinie ist im Basaltbelag ein Streifen mit eingefrästen Rillen, allerdings ohne Helligkeitsunterschied mit einer Distanz von 90cm zum Bordstein vorgesehen.

### **5. Kosten**

Die Kosten wurden im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs auf einen Quadratmeterpreis von 272,00 € brutto begrenzt.

Zur Gestaltung der Oberfläche werden hier Materialien eingesetzt, die regional nicht im Straßenbau verwendet werden und für die es demzufolge keine Mittelpreise gibt, anhand derer eine verlässliche Kostenberechnung möglich wäre. Die Kostenangaben beruhen deshalb derzeit auf Lieferantenauskünften und nicht auf dem Ergebnis eines Preiswettbewerbs.

Eine definitive Aussage zu den Baukosten ist daher erst nach Vorliegen des Submissionsergebnisses möglich.

Zur Finanzierung liegt ein Bewilligungsbescheid nach StBauFG vor.

## **6. Verkehrsführung während der Bauzeit**

Der geplante Umbau ist nur möglich, wenn in der Zeit der Leitungsverlegung und bei den Arbeiten an der Fahrbahn mindestens eine Fahrtrichtung gesperrt wird. Es ist vorgesehen, den Verkehr in einer Richtung über den Alleenring umzuleiten.

## **7. Terminplanung**

Der Baubeginn ist für Ende November 2011 eingeplant. Die Arbeiten beginnen mit der Leitungsverlegung durch die STAWAG. Mit der RWTH wurde vereinbart, dass im Bauzeitenplan der jeweilige Semesterbeginn und andere für die RWTH wichtige Termine besonders markiert werden, damit die Baufirmen mit den Arbeiten auf die hohe Frequenz der Studenten oder Gästen während der Zeit in diesem Bereich Rücksicht nehmen können.

## **8. Weiteres Vorgehen**

Mit dem Ausführungsbeschluss gehen die bauvorbereitenden Arbeiten in die letzte Phase. Eine weitere Veranstaltung zur Bürgerinformation wie sonst vor Baubeginn üblich, ist nicht hier vorgesehen, da der BLB alleiniger Anlieger ist und mit ihm ein ständiger Dialog geführt wird.

Zur Verkehrsführung wird zu Beginn der Einrichtung der notwendigen Umleitungsstrecke eine Pressemitteilung erstellt.

### **Anlage:**

Plan 2010\_017\_L1