

**Vorlagennummer:** FB 68/0113/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 01.10.2024

## **Behindertengerechte Verbindung der durch die Bahnlinie getrennten Ortsteile Richterichs;**

### **Antrag der SPD-Fraktion in der BV Richterich vom 15.08.2023**

---

**Vorlageart:** Kenntnisnahme  
**Federführende Dienststelle:** FB 68 - Mobilität und Verkehr  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** Dez. III, FB 68/300

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
30.10.2024	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme

#### **Erläuterungen:**

Mit dem in Anlage 1 beigefügten Antrag beauftragt die SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Richterich die Verwaltung, eine Machbarkeitsstudie zur behindertengerechten und angstraumfreien Verbindung der durch die Bahnlinie getrennten Ortsteile Richterichs zu erstellen (Anlage 1).

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Bestandsbeschreibung Quelle – Ziel Fußverkehr:

Die bestehende Unterführung unter der Bahnlinie zwischen Horbacher Straße und Roermonder Straße stellt für den Fußverkehr die kürzeste Verbindung zwischen den durch die Bahnlinie getrennten Ortsteilen Richterichs dar (s. Anlage 2 Übersichtsplan). In Neu-Richterich wohnende Bürger\*innen nutzen die Unterführung bspw. auf ihren Wegen zur Kirche St. Martinus und dem Friedhof in Alt-Richterich. Die Unterführung ist zudem Teil des Schulweges der Schulkinder, die die Städt. Gemeinschaftsgrundschule Richterich besuchen.

In Alt-Richterich lebende Bürger\*innen nutzen die Unterführung zum Beispiel auf ihren Wegen zum Bezirksamt und zum Wochenmarkt auf dem Rathausplatz. Ebenso befinden sich am Rathausplatz weitere zentrale Einrichtungen wie Geldinstitute und Gastronomiebetriebe.

Losgelöst von dem aktuell vorliegenden Antrag hat eine nicht repräsentative Online-Befragung im Rahmen der "Perspektive Richterich", an der sich 137 Bürger\*innen beteiligten ergeben, dass ca. 70 % der Befragten die Bahnlinie täglich oder mehrmals in der Woche zu Fuß oder mit dem Rad queren. 55 % der Befragten gaben an, die Unterführung täglich oder mehrmals die Woche zu nutzen.

Die Bürger\*innen gaben der Unterführung in der Kategorie "Funktionalität und Größe" durchschnittlich die Schulnote 2-. Die Kategorie "Gestaltung und Sauberkeit" wurde mit einer 4+ im Durchschnitt benotet.

#### **Bestand Unterführung:**

Die Rampen zum Unterführungsbauwerk liegen in der Baulast der Stadt Aachen. Dahingegen ist die Deutsche Bahn die Baulastträgerin des eigentlichen Fußverkehrstunnels unterhalb der Bahnlinie.

Die Rampen auf beiden Seiten der Bahnstrecke weisen eine Länge von rd. 30 m bei einer max. Längsneigung von rd. 13 % auf. Diese Steigungen liegen deutlich über dem in der DIN 18040 "Barrierefreies Bauen" festgelegten Grenzwert von 6 % für eine barrierefreie Wegeverbindung. An den Rampen sind beidseitig richtlinienkonforme Handläufe angebracht. Der Bodenbelag im Bereich der Rampen und der Unterführung weist keine erheblichen Mängel auf.

Die im Rahmen eines Schulprojektes vor einigen Jahren angebrachten Graffiti an den Wänden der Rampen wurden bisher kaum übersprüht. Die Beleuchtung der Unterführung ist jedoch teilweise mit Farbe besprüht. Im Bereich der Unterführung befinden sich keine Bänke oder Anlehnbügel zur Erholung. Lediglich die Bushaltestelle "Hander Weg" bietet eine Sitzmöglichkeit.

Die Unterführung ist nicht für den Radverkehr freigeben. Poller und Umlaufsperrn sind an oberen und unteren Enden Rampen installiert. Dennoch nutzen Radfahrende vereinzelt die Unterführung.

Der Zustand und die Umgebung der Unterführung wird mit den Fotos in Anlage 2 dokumentiert.

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sind in der DIN 18040 "Barrierefreies Bauen" geregelt. In Bezug auf Rampen darf die Längsneigung einer Rampe demnach höchstens 6 % betragen. Die Länge der einzelnen Rampenläufe soll dabei höchstens

6 m betragen. Bei längeren Rampen und bei Richtungsänderungen sind Zwischenpodeste mit einer nutzbaren Länge von mindestens 150 cm erforderlich.

Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen stellt die Unterführung lediglich eine stufenfreie aber aufgrund der Längsneigung und der fehlenden Zwischenpodeste keine barrierefreie Verbindung im Sinn der DIN dar.

Bestehende barrierefreie Querungsmöglichkeiten:

Eine barrierefreie Querung der Bahnlinie ist heute an zwei Stellen möglich.

Die Querung der Bahnlinie über die Brücke der Horbacher Str. ist mit einem Umweg von rd. 700 m verbunden.

Die Nutzung der barrierefreien Unterführung am Roder Weg / Uersfelder Fußpfad ist für die eingangs beschriebenen Fußwegeverbindungen im Zentrum von Richterich nicht relevant. Hier ist vielmehr eine barrierefreie Erreichbarkeit des Einkaufsmöglichkeiten am Roder Weg möglich.

### **Mögliche (bauliche) Optimierungen:**

Verlängerung Rampen:

Um die vorhandenen Rampen entsprechend der geltenden Richtlinien barrierefrei auszubauen müssten diese neu gebaut und inklusive Zwischenpodesten auf eine Länge von etwa 75 m verlängert werden. Diese Entwicklungslänge ist im öffentlichen Raum unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und weiteren Zwangspunkten wie privaten Hauseingängen nicht realisierbar. Der Flächenbedarf einer Verlängerung der Rampen wird Anlage 4 dargestellt.

Personenüberführung:

In Vorgesprächen mit der Bezirksamtsleitung wurde darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Prüfung auch eine neue Personenüberführung bewertet werden soll.

Eine barrierefreie Querung könnte eine Personenüberführung in Form einer Fußgängerbrücke grundsätzlich leisten. Eine zusätzliche Personenüberführung über die Bahnstrecke muss jedoch über die bestehende Oberleitung der DB geführt werden. Unter Berücksichtigung von Abstandsflächen zur Oberleitung und einem Konstruktionsaufbau beträgt der zu überbrückende Höhenunterschied rd. 6,5 m. Hieraus ergibt sich unter Berücksichtigung der Anforderungen an Rampen eine Rampenlänge von rd. 135 m inklusive Ruhepodesten, die aus Sicht der Verwaltung nicht im Umfeld untergebracht werden können.

Die Baukosten für eine vergleichbare Fußgängerüberführung wurden im Jahr 2022 am Haltepunkt Eilendorf auf rd. 3,84 Mio. € brutto geschätzt.

Aufgrund der bestehenden Oberleitung ist der zu überwindende Höhenunterschied bei einer Überführung immer größer als bei einer Unterführungslösung. Bei beengten Platzverhältnissen wie am Standort Richterich stellt die Anbindung einer Überführung mit Rampen zudem eine städtebauliche Herausforderung dar.

Aufzüge:

Um die Barrierefreiheit der bestehenden Unterführung herzustellen können Aufzüge eine technische Lösung darstellen. Allerdings sind auch hier insbesondere Kosten und Fragen der Zuwegung / Anbindung zu klären und die Aspekte Verfügbarkeit und Vandalismus sowie entsprechender Aufwand durch die laufenden Unterhaltung zu

berücksichtigen.

Die Flächen für einen möglichen Aufzug und die entsprechende Zuwegung auf der Seite der Roermonder Str. befindet sich in Privatbesitz.

Auf der gegenüberliegenden Seite müsste der Standort eines Aufzuges mit der Planung der Deutschen Bahn zum Bahnhaltelpunkt abgestimmt werden. Seitens der DB wird eine zusätzliche Treppenanlage zur Unterführung vorgesehen.

Die Investitionskosten für einen Aufzug liegen nach Schätzungen der Verwaltung und der DB aus vergleichbaren Projekten zwischen 500.000 und 600.000 € netto.

Hinzu kommen jährliche Betriebs- und Instandhaltungskosten, die nach Auskunft der DB - je nach Ausmaß des Vandalismus vor Ort - zwischen 18.000 € und 26.000 € pro Aufzug betragen können.

Verbesserungen im Bestand:

Zur kurzfristigen Verbesserung der Bestandssituation sollten zusätzliche Bänke und / oder Anlehnmöglichkeiten geprüft und installiert werden. Dies schafft zusätzliche Erholungsmöglichkeiten.

Um die soziale Sicherheit im Bereich der Unterführung zu erhöhen und einen möglichen Angstraum zu vermeiden, sollte geprüft werden, wie die Unterführung heller beleuchtet werden kann.

## **Fazit / Zusammenfassung**

Vor dem Hintergrund der geschilderten Rahmenbedingungen und Herausforderungen in Bezug auf eine bautechnische Lösung empfiehlt die Verwaltung, die Maßnahmen zur Verbesserung im Bestand zu prüfen. Insbesondere Erholungsmöglichkeiten könnten eine Erleichterung für mobilitätseingeschränkte Personen darstellen.

Eine Alternative zur Nutzung der Unterführung kann zudem der Netliner der ASEAG darstellen. Seit dem 7. November 2022 bedient der Netliner auch Richterich und bietet Fahrsmöglichkeiten zwischen den Ortsteilzentren Richterichs.

## **Anlage/n:**

1 - Antrag\_lfdNr51 (öffentlich)

2 - Fotodokumentation (öffentlich)

3 - Lageplan (öffentlich)

4 - Verlängerung\_Rampen (öffentlich)