

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0951/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	05.08.2013
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/70
<b>B 264 - Lütticher Straße</b>			
<b>2. Bauabschnitt von Limburger Straße bis Amsterdamer Ring</b>			
<b>hier: Baubeschluss für Finanzierungsantrag</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
04.09.2013	B 0	Anhörung/Empfehlung	
19.09.2013	MA	Entscheidung	

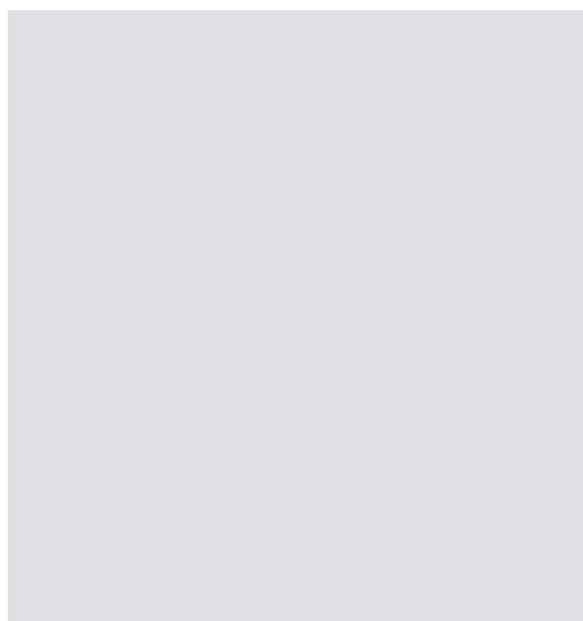
**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Baubeschluss für den Ausbau der B 264 – Lütticher Straße, 2. BA - von Limburger Straße bis Amsterdamer Ring auf der Grundlage der Pläne 2013\_007\_L0 bis L3 und 2013\_007\_A1 zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss fasst den Baubeschluss für den Ausbau der B 264 – Lütticher Straße, 2. BA - von Limburger Straße bis Amsterdamer Ring auf der Grundlage der Pläne 2013\_007\_L00 bis L03 und 2013\_007\_A01.

## finanzielle Auswirkungen

### PSP-Element 5-120102-000-01100-300-1 B264 Lütticher Straße Brüsseler Ring/ Schanz



ner	Ansatz	fortgeschriebener	Gesamt-	Gesamt-
3	2014 ff.	Ansatz 2014 ff.	bedarf (alt)	bedarf (neu)
200	1.036.800	1.036.800	1.296.000	1.296.000
457	-1.728.000	-1.728.000	-3.094.457	-3.094.457
257	-691.200	-691.200	-1.798.457	-1.798.457
	0			

Deckung ist gegeben

ner	Ansatz	fortgeschriebener	Folgekosten	Folgekosten
3	2014 ff.	Ansatz 2014 ff.	(alt)	(neu)
500	104.600	104.600		
Personal- /Sachaufwand	-18.000	-18.000	-72.000	-72.000
Abschreibungen	-22.500	-22.500	-90.000	-90.000
Ergebnis	-14.000	-14.000	-57.400	-57.400
<b>+ Verbesserung / -Verschlechterung</b>	0		0	

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

## **Erläuterungen:**

### **1. Allgemeines**

Die Lütticher Straße (B264) ist eine wichtige Ausfallstraße, die nach Südwesten in Richtung Belgien führt und im Norden an den Alleenring anbindet. Mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Brüsseler und Amsterdamer Ring ist sie eine im gesamtstädtischen Vergleich eher gering belastete Radiale. In dem vorgestellten zweiten Bauabschnitt erschließt sie als bedeutende Anziehungspunkte für alle Verkehrsarten das Couvengymnasium und das Franziskuskrankenhaus.

Als ehemalige napoleonische Straße bildet die Lütticher Straße eine historische Achse und stellt mit ihrer z. T. gründerzeitlichen Bebauung und dem alten Baumbestand eine besondere stadträumliche Situation dar, der beim nun anstehenden Ausbau Rechnung getragen wird. Die Lütticher Straße hat gleichzeitig eine wichtige Funktion zur Abwicklung des ÖPNV. Der 2. Bauabschnitt von Limburger Straße bis Amsterdamer Ring ist 680m lang.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss haben am 05.11.2008 und 27.11.2008 beraten und die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerinformation beauftragt. In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte wurde am 27.05.2009 und im Mobilitätsausschuss am 04.06.2009 über die Bürgerinformation berichtet und die Vorentwurfsplanung beraten. Für den ersten Bauabschnitt liegt inzwischen ein Ausführungsbeschluss vor, dessen Umsetzung in Vorbereitung ist. Für den zweiten Bauabschnitt soll nach Beratung in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 04.09.2013 im Mobilitätsausschuss am 19.09.2013 der Baubeschluss gefasst und auf dieser Grundlage der Finanzierungsantrag nach dem Entflechtungsgesetz gestellt werden.

### **2. Variantenvergleich**

In der Bürgerinformation am 29.04.2013 wurden von der Verwaltung mehrere Querschnittsvarianten vorgestellt, die sich aus der Notwendigkeit ergaben, den bereits 2009 beschlossenen Vorentwurf auf die Rahmenbedingung der Fahrbahnbreite aus dem ersten Bauabschnitt anzupassen. Von den Bürgern wurden vor allem die Ausbau-kosten thematisiert und weitere Querschnittsvarianten in die Diskussion eingebracht. Das Protokoll der Veranstaltung ist als Anlage 1 beigelegt.

Wesentliche Aspekte der Anmerkungen der Bürger waren:

- Kosten insgesamt und Anliegerbeiträge
- Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen
- Erhaltung des Parkraumangebots
- Verzicht auf zusätzliche Bäume
- Beibehaltung der Einmündung Limburger Straße in der aktuellen Form
- Verzicht auf die Insel an der Haltestelle

Im Anschluss an die Bürgerinformationsveranstaltung hat die Verwaltung insgesamt zehn Varianten und Untervarianten zeichnerisch jeweils anhand eines Regelquerschnitts sowie eines Lageplanausschnitts dargestellt und anhand dieser die Baukosten, den beitragsfähige Aufwand und

die darauf entfallenden Anliegerbeiträge geschätzt. Daneben wurde die Parkraum- und Baumbilanz aufgestellt.

Aufgrund der vorgelegten Daten und der Empfehlung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beauftragte der Mobilitätsausschuss am 6.6.2013 die Verwaltung, „bei der weiteren Planung des 2. BA die Variante 5a mit gestreckten Baumstandorten zugrunde zu legen. Für die Einmündung Limburger Straße wird die Variante 3 favorisiert. Auf eine Mittelinsel auf Höhe des Couvengymnasiums wird in der weiteren Planung verzichtet.“

### **Anpassungsbereich zum 1. Bauabschnitt und Limburger Straße**

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 07.03.2013 wurde das Bauende des 1. Bauabschnittes wegen der noch zu berücksichtigenden Aufweitung für die Linksabbieger in die Limburger Straße gemäß Plan 2009\_017\_L07c\_Deckblatt zurückverlegt. Dieser Bereich wurde im Zusammenhang mit der Planung des 2. Bauabschnittes optimiert, musste aber erweitert werden von Haus-Nr. 44 bis 54 (Plan 2013\_007\_L00). Aufgrund der aktuellen Bewertung des Baumbestandes in diesem Abschnitt stellt der Erhalt der großen Bäume auf der Friedhofseite zu Lasten der vier kleineren und teilweise abgängigen Bäume vor Haus-Nr. 48 und 50 für die erforderliche Fahrbahnaufweitung einen sinnvollen Kompromiss dar, der vom Aachener Baumschutz Bündnis mitgetragen wird. In diesem Abschnitt werden auf der einen Seite ein und der anderen Seite drei neue Bäume gepflanzt. Die Anpassung ist kostenneutral zum bisherigen Finanzierungsantrag.

Im Einmündungsbereich Limburger Straße kann der vorhandene Parkstreifen um zwei Parkplätze verlängert werden, hier und in der großen Grünfläche vor Haus-Nr. 41 sind zwei Baumpflanzungen möglich. Im Bereich der Wendeanlage Körnerstraße werden sechs leere Baumbeete ebenfalls neu bepflanzt.

### **Baum- und Parkraumbilanz**

Die diskutierten Varianten basierten bzgl. der neu zu pflanzenden Bäume auf dem Vorentwurf, in dem die sie mit einem Abstand von ca. 12-13 m geplant sind, was zwei Längsparkständen dazwischen entspricht. Dieser Abstand wurde unter Beibehaltung des Alleencharakters auf ca. 23-33m Achsabstand (4-6 Parkstände dazwischen) vergrößert, womit sich die Parkraumbilanz verbessert hat. Der größere Baumabstand wirkt sich auch positiv auf die Beleuchtungskosten aus.

Die Wiederherstellung des Alleecharakters dieser historischen Magistrale ist ein wichtiges städtebauliches Ziel der Erneuerung, welches nicht nur der historischen Randbebauung Rechnung trägt. Gleichzeitig wird die Grünbilanz im Straßenraum verbessert, die einen wesentlichen Beitrag zur Wohn- und Umweltqualität leistet.

Die Bäume wurden im Variantenvergleich nur hinsichtlich der geometrischen Anforderungen berücksichtigt.

Zur Vorbereitung der weiteren Entscheidungsschritte wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, das den Zustand und die Lebenserwartung der Bäume im Einzelnen erfasst. Die auf Basis des Gutachtens erfolgten Abstimmungen mit FB 36/40, dem Gutachter und dem Aachener Baumschutz Bündnis kommen zu dem Ergebnis, dass im 2. Bauabschnitt und dem Übergangsbereich mit dem 1. Bauabschnitt, von den vorhandenen 95 Bäumen, aufgrund massiver Schäden im Stamm- und Wurzelbereich 58 Bäume entfernt werden sollten und nur 37 Bäume mit vertretbarem Aufwand zu

erhalten sind. Dabei handelt sich mehrheitlich um Bäume in der den Gebäuden zugewandten Reihe, die im durchlaufenden Grünstreifen weniger von parkenden Fahrzeugen beeinträchtigt wurden. In der ersten Reihe sind noch 9 Bäume erhaltenswert, sie benötigen ebenso wie die übrigen zu erhaltenden „Altbäume“ Sanierungsmaßnahmen im Wurzelbereich und ausreichend große Baumbeete. Da mit 69 neuen Bäumen 11 mehr gepflanzt als entfernt werden, trägt das Aachener Baumschutz Bündnis die Vorgehensweise größtenteils mit.

Auf der Basis der Variante 5a wurden zwei Lösungen gegenübergestellt, die unter Berücksichtigung der vorhandene Einfahrten ein Baumraster von 20-30m Abstand einhalten.

5a A: Erhaltung des gesamten Baumbestandes trotz erheblicher Schäden

5a B: Entfernen der 58 Bäume mit erheblichen Schäden und geringer Vitalität und Aufbau einer neuen Allee

Dies führt zu folgender Baum- und Parkraumbilanz:

		Abschnitt		Summe	Bemerkung
		Hs Nr. 44-54	Hs Nr. 54-198		
<b>Parken</b>	Bestand gem. Plan	n. erfasst	179		Vorlage 61/0895/WPP16
	Erfassung 10.07.			231	davon 13 regelwidrig
	Erfassung 11.07.	39	182	221	davon 4 regelwidrig
	Variante 5a		166		Hochrechnung
	Planung 5a A	36	192	228	
	Planung 5a B	36	241	277	favorisierte Variante
<b>Bäume</b>	Zustand	10	85	95	
	Planung 5a A	$10 - 4 + 4 = 10$	$85 - 00 + 39 = 125$	135	
	Planung 5a B	$10 - 4 + 4 = 10$	$85 - 54 + 65 = 96$	106	favorisierte Variante

Anmerkung: Beim Vergleich der vorliegenden Zahlen ist zu berücksichtigen, dass der 2. BA mehrmals in seiner Abgrenzung verändert wurde. Der Abschnitt von Haus-Nr. 44 bis 54 wird gesondert ausgewiesen, da er ursprünglich zum 1. BA gehörte und im Variantenvergleich nicht einbezogen wurde.

Damit ergibt sich auf fast der gesamten Strecke dieses zweiten Bauabschnittes die Chance, eine neue zweireihige Alleebeplantung mit einem optimierten Raster unter günstigeren

Wachstumsbedingungen und sinnvolle Ergänzung der rückwärtigen dritten Baumreihe unter Beibehaltung der Parkaufstellung einseitig längs, einseitig quer zu planen.

Aus Verkehrssicherheitsgründen wären Längsparkstände dem Querparken vorzuziehen, was aber mit einem erheblichen Parkraumverlust verbunden ist. Da es sich hier um einen Bereich mit geringer Parkfluktuation handelt, sind die Querparkstände auf einer Seite akzeptabel.

### 3. Darstellung der Maßnahmen

Folgende Ziele sollen zur Verbesserung der verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Belange

sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer beitragen:

- Erhaltung der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs
- Fahrbahndeckenaufbau nach RStO
- Lückenschluss des Radwegenetzes durch neue Radverkehrsanlagen
- Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Erneuerung des Baumbestandes

### **Gehwege**

Die Gehwege erhalten eine nutzbare Breite von 2,0 -2,5 m, die der Gebietscharakteristik und der Fußgängerfrequenz angemessen ist. Bei den Umgestaltungsmaßnahmen werden die Belange von Menschen mit Behinderung, Senioren, Kindern und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt.

### **Radverkehr**

Es werden beidseitig Radverkehrsanlagen als Schutzstreifen (Breite 2,0 bzw. 2,25 m incl. Sicherheitsstreifen) angelegt.

### **Kfz-Verkehr**

Die Fahrbahn erhält eine Gesamtbreite von 9,50 m incl. Schutzstreifen, zwischen den Schutzstreifen verbleibt eine Breite von 5,5 m, die für den Begegnungsfall PKW-LKW/Bus ausreicht. Bei der Begegnung von Bussen und LKW kann der Schutzstreifen in Anspruch genommen werden.

### **ÖPNV**

Durch breitere Warteflächen kann eine Verbesserung der Fahrgastsituation erreicht werden.

### **Parken**

Die Erhaltung des Parkraumangebots wurde als wichtiges Ziel in der Planung formuliert. Im hier vorliegenden zweiten Bauabschnitt (inkl. Anpassungsbereich 1. BA) entstehen gegenüber gezählten 221 geparkten Fahrzeugen im derzeitigen Zustand durch den Umbau und der Entfernung schadhafter Bäume 278 Parkmöglichkeiten.

Der Querparkstreifen erhält eine Aufstelllänge von 4,30 m plus 0,70 m Überhang in Gehweg oder Grünstreifen, die Parkplätze erhalten keine Aufteilung. In verschiedenen Bereichen wird Raum für Behindertenparkplätze vorgesehen, die Beschilderung erfolgt aber erst im begründeten Bedarfsfall.

### **Entwässerung**

Als Regelquerneigung wurde für alle Teileinrichtungen 2,5 % angenommen. Geringe Abweichungen (+/- 1 %) sind aus topographischen Gründen möglich. In Einfahrtsbereichen beträgt die Querneigung max. 6 %. Die Randeinfassung erfolgt mit Hochborden H 12/15/30 bzw. Rundbord R 15/22 oder Randstein T 8/20. Die Oberflächenentwässerung erfolgt über Straßenabläufe in vorhandene Kanäle.

### **Beleuchtung**

Die Beleuchtung wird im Zuge der Baumaßnahme überprüft und angepasst.

## Grunderwerb

Die vorliegende Planung erfordert keinen Grunderwerb. Im Bereich der Haltestelle Franziskushospital (Fahrtrichtung stadtauswärts) wäre durch Ankauf einer Fläche von 40 m<sup>2</sup> eine Verbesserung in Form einer größeren Wartefläche zu erzielen, allerdings wird der Bereich auch durch 2 große geschützte Bäume eingeengt, von denen einer als Naturdenkmal ausgewiesen ist.

## Lärmschutz

Der Straßenabschnitt von der Limburger Straße bis zum Amsterdamer Ring ist in der Lärmaktionsplanung als erste Priorität für lärmindernde Maßnahmen vorgesehen. Die Lärmbelastung ist durchgehend sehr hoch, teilweise über 70 dB(A) am Tag und über 60 dB(A) in der Nacht. Außerdem ist in diesem Streckenabschnitt eine größere Anzahl von Bewohnern betroffen (ca. 435 Personen). Ein lärmindernder Straßenbelag ist deshalb vorgesehen.

## 4. Straßenbau

Der Umbau der B 264 - Lütticher Straße soll als Vollausbau gem. RStO, Belastungsklasse BK32 erfolgen.

Folgender Aufbau ist vorgesehen:

Fahrbahn	Gehweg	Parkstreifen
2,5cm lärmoptimierter Asphalt	8 cm Betonsteinplatten 30/30	10 cm Betonpflaster
8cm Asphaltbinder	4 cm Brechsand/Splitt 0/5	4 cm Bettung
18cm bit. Tragschicht	10 cm HGT 0/32	15 cm HGT 0/32
46,5cm Frostschutzkies 0/45	13 cm Frostschutzkies 0/45	21 cm Frostschutzkies 0/45
75 cm Gesamtstärke	40 cm Gesamtstärke	50 cm Gesamtstärke

## 5. Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme „B264 Lütticher Straße/ Brüsseler Ring – Schanz“ belaufen sich auf voraussichtlich ca. 4.900.000,- €.

Im Rahmen der mittelfristigen Haushaltsplanung sind bis zum Haushaltsjahr 2017 unter den PSP-Elementen

5-120102-000-01100-300-1 und 4-120102-008-7 „B264 Lütticher Straße/ Brüsseler Ring – Schanz“ Mittel in Höhe von 4.305.600,- € eingeplant. Diese Ansätze gelten vorbehaltlich der Beschlussfassung des Haushaltsplanes 2014.

Für den 1. BA von Schanz bis Limburger Straße sind 1.300.000,- € vorgesehen. Für den Ausbau des 2. BA von der Limburger Straße bis zum Amsterdamer Ring muss auf Basis der aktuellen Pläne mit Kosten in Höhe von ca. 2.300.000,- € gerechnet werden. Hinzu kommen die Aufwendungen zur Erneuerung der Versorgungseinrichtungen (Gas, Strom und Wasser), die im Regelfall nicht aus dem städtischen Budget finanziert werden.

Die Differenz zu den Gesamtkosten in Höhe von 594.400,- €, die zur Fertigstellung aller Bauabschnitte benötigt wird, ist in den Haushaltsjahren 2015 ff. zu Lasten anderer Straßenbaumaßnahmen einzuplanen, wobei zukünftige Planänderungen und Kostensteigerungen für den 3. Bauabschnitt jetzt noch nicht berücksichtigt werden können.

Die vorliegende Planung und der darauf basierende Beschluss dienen dem Fördergeber als Basis für die Bewilligung gemäß dem Entflechtungsgesetz.

Diese Maßnahme löst eine Beitragspflicht gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG NRW) aus, da sie eine Verbesserung bzw. Erneuerung darstellt.

**Anlagen:**

- Anlage 1: Protokoll Bürgeranhörung 29.04.2013
- Anlage 2: 7 Ausschnitte der Lagepläne (nur im Umdruck)
- Anlage 3: 2 Ausschnitte der Querschnitte (nur im Umdruck)
- Anlage 4: Pläne 2013\_007\_L0 bis 2013\_007\_A1 (nur im Ratsinformationssystem)