

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0980/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 28.08.2013 Verfasser: FB 61/70						
<b>Templergraben</b> <b>Verzögerung Umbau, Sachstandsbericht über Baustelle</b> <b>Antrag der SPD-Fraktion zur Tagesordnung vom 06.08.2013</b> <b>Antrag der CDU-Fraktion zur Tagesordnung vom 26.08.2013</b>							
Beratungsfolge: TOP: __  <table border="0"> <tr> <td>Datum</td> <td>Gremium</td> <td>Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>19.09.2013</td> <td>MA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	19.09.2013	MA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
19.09.2013	MA	Kenntnisnahme					

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

## **Erläuterungen:**

Mit Datum vom 06.08.2013 beantragt die SPD-Fraktion, den Punkt „ Verzögerungen Umbau Templergraben“ auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Mobilitätsausschuss zu setzen. Die CDU-Fraktion beantragt mit Schreiben vom 26.08.2013 den Punkt “Baustelle am Templergraben – Sachstandsbericht“ in die Tagesordnung aufzunehmen.

Beide Anträge beziehen sich auf die Berichterstattung in der Lokalpresse und erwarten eine Aufklärung zu den dort erhobenen Fragestellungen, die sich im Wesentlichen auf die folgenden Aspekte beziehen:

- Tragfähigkeit
- Bauablauf und Verzögerungen

### **1.) Konstruktion und Tragfähigkeit – Vorgabe der BKL III**

Die im Bauvertrag festgelegte Bauleistung sieht gem. Anlage 1.2 die Bauklasse III vor. Der Aufbau entspricht im Bereich der unteren Tragschicht wegen der vorgegebenen Hydraulisch gebundenen Tragschicht (HGT) nicht exakt den Oberbauformen, die in den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) aufgeführt sind. Die für den Templergraben vorgegebene Bauform wird aber in Aachen seit vielen Jahren in ähnlichen Anwendungsfällen mit positiven Erfahrungen angewendet. Vergleichbare Projekte in Naturpflasterbauweise auf HGT sind die Kleinmarschierstraße, Jesuitenstraße und Bahnhofstraße/ Bahnhofplatz.

Die ausgeschriebene Bauklasse wurde unabhängig von der Zuordnung der Stadtverwaltung von einem externen Büro überprüft und bestätigt.

Maßgeblich für die Zuordnung zu den Bauklassen gem. RStO ist der Schwerlastverkehr (SV), der allerdings nicht mit dem Gewicht einzelner Schwerlastfahrzeuge oder Busse sondern als Anzahl der 10t Achsübergänge über die Lebensdauer von 30 Jahren in die Bemessung eingeht. Mit einer gezählten Verkehrsbelastung von 6.000 Kfz (7-19 h) im Querschnitt ergibt sich im Templergraben eine Tagesbelastung über 24h (DTV) von 7.800 Kfz. Der SV-Anteil beträgt 4,8-5,5 %, d.h. ca. 390 SV/Tag im Querschnitt.

Bei der Berechnung der Bauklasse wurde für die Strecke ein DTV-SV von 250 Fahrzeuge/Spur zu Grunde gelegt, woraus sich unter Berücksichtigung der anzusetzenden Parameter 0,86 Mio. 10 t Achsübergänge ergeben. Im Knotenpunktsbereich wurden 612 Fz/Spur als DTV-SV angesetzt, die 2,10 Mio. 10 t Achsübergänge ergeben.

Die Bauklasse III gem. RStO 01 (Ausgabe 2001), die zum Zeitpunkt der Planung gültig war, wird einer bemessungsrelevanten Beanspruchung von 0,8 bis 3,0 Mio. 10t Achsübergängen zugeordnet. Mit den o.g. Belastungswerten ist also die Bauklasse III gerechtfertigt.

Bushaltestellen und Busfahrstreifen werden der Bauklasse III zugeordnet. Wenn diese Belastung mehr als 150 Busse/Tag beträgt, sollte eine höhere Bauklasse gewählt werden. Die kritische Belastung durch den Busverkehr beträgt im Templergraben 64 Busse/Tag und Richtung und liegt damit unter dem o.g. Wert von 150 Busse/Tag, der eine höhere Bauklasse erfordert.

Für die Bereiche mit besonderer Beanspruchung (Haltestelle und Zufahrt zum Knoten) wurde wegen der höheren Tragfähigkeit und Widerstand gegen Schubkräfte eine gebundene Bauweise gewählt.

Die Bedenken der Baufirma, die in der Presse genannt sind, beziehen sich auf einen Vergleich mit den Projekten Hirschgraben/Seilgraben und Karlsgraben, bei denen die höhere Bauklasse II vorgegeben war. Diese Straßen liegen zwar wie der Templergraben im Zuge des Grabenrings, allerdings liegt dort eine deutlich stärkere allgemeine Verkehrsbelastung (Seilgraben 10.100 DTV, Karlsgraben 11.200 DTV) vor. Auch der Busverkehr ist dort intensiver, da wesentlich mehr Buslinien (Seilgraben 380 Busse/Tag/Richtung, Karlsgraben 309 Busse/Tag/Richtung) diese Strecken befahren. Insofern wurden die Bedenken der Baufirma gegen die Bauklasse als unbegründet zurückgewiesen.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass die gewählte Konstruktionsform den Anforderungen entspricht.

## **2.) Bauzeit – Verzögerung durch juristische und technische Auseinandersetzungen**

Bei der Überprüfung der Bauausführung wurde festgestellt, dass von der Ausschreibung abweichende Baumaterialien (Bettung, Drainasphalt statt Drainbeton) eingesetzt wurden, für die ein Nachweis der Eignung zunächst nicht vorlag.

Die Auseinandersetzung über die Eignung des verwendeten Materials bis zu dessen letztendlichem Nachweis zog sich über einen Zeitraum von 8-10 Wochen hin. In dieser Zeit wären andere Bauarbeiten z.B. auf den angrenzenden Flächen des BLB möglich gewesen, die von Seiten der Baufirma mit Hinweis auf die mangelnde Wirtschaftlichkeit der Baustellenabwicklung abgelehnt wurden. Damit ist der gemäß Bauzeitenplan ursprünglich vorgesehene Fertigstellungstermin im September 2013 nicht mehr zu halten. Aktuell ist der Endtermin für Mitte November 2013 anvisiert.

Die Einrüstung der Fassade am Hauptgebäude und die daraus folgenden Sicherheitsauflagen, die eine zügige Abwicklung der Bauarbeiten wegen der Kleinteiligkeit der potenziellen Baufelder an dieser Stelle behindern, bergen nur ein geringfügiges zeitliches Risiko.

## **3.) Weiteres Vorgehen**

Die Baufirma hat die Bauarbeiten am 19.08. wieder aufgenommen und arbeitet mit hohem Einsatz auf den Flächen zwischen Fahrbahn und Hauptgebäude unter Beachtung der sicherungstechnischen Anforderungen am Zugang zum Hauptgebäude. Mit hoher Wahrscheinlichkeit kann die Fläche vor dem Hauptgebäude zum Semesterbeginn fertig gestellt werden.

Die Fortsetzung der Anschlussarbeiten in der Fahrbahn (Bushaltestelle und Kreuzungsbereich) hängen noch vom endgültigen Eignungsnachweis der eingebauten Tragschicht ab, der kurzfristig vorgelegt werden soll.

**Anlage/n:**

Antrag der SPD-Fraktion vom 06.08.2013

Antrag der CDU-Fraktion vom 26.08.2013