

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0640/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 22.02.2017 Verfasser: Dez. III / FB 61/201												
-Richtericher Dell / Haupterschließung Ortsumgehung - im Stadtbezirk Aachen-Richterich hier: Planungsbeschluss													
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>29.03.2017</td> <td>B 6</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>06.04.2017</td> <td>PLA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>27.04.2017</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	29.03.2017	B 6	Kenntnisnahme	06.04.2017	PLA	Kenntnisnahme	27.04.2017	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz											
29.03.2017	B 6	Kenntnisnahme											
06.04.2017	PLA	Kenntnisnahme											
27.04.2017	MA	Entscheidung											

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage des Plans „Ausgewählte Trassenvariante Plan - Richtericher Dell Ortsumgehung- Dezember 2016“ den Planungsbeschluss zu fassen und den Planungsbeschluss vom 20.09.2007 durch diesen zu ersetzen. Im Weiteren empfiehlt sie dem Mobilitätsausschuss, zu beschließen, dass die Vertragsverhandlungen mit der Bahn und dem Wasserverband zur Planung und zum Bau der Querungsbauwerke wieder aufgenommen werden. Darüber hinaus empfiehlt sie dem Mobilitätsausschuss zu beschließen, dass die Haushaltsmittel für die Erschließungsplanung des Gesamtgebietes, die Planung der Haupterschließung Ortsumgehung einschließlich der erforderlichen Versickerungsanlagen, der Bahnunterführung und der Brücke über den Amstelbach eingeplant werden.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er empfiehlt auf Grundlage des Plans „Ausgewählte Trassenvariante Plan -Richtericher Dell Ortsumgehung- Dezember 2016“ den Planungsbeschluss zu fassen und den Planungsbeschluss vom 20.09.2007 durch diesen zu ersetzen. Im Weiteren empfiehlt er dem Mobilitätsausschuss, zu beschließen, dass die Vertragsverhandlungen mit der Bahn und dem Wasserverband zur Planung und zum Bau der Querungsbauwerke wieder aufgenommen werden. Darüber hinaus empfiehlt er dem Mobilitätsausschuss zu beschließen, dass die Haushaltsmittel für die Erschließungsplanung des Gesamtgebietes, die Planung der Haupterschließung Ortsumgehung einschließlich der erforderlichen Versickerungsanlagen, der Bahnunterführung und der Brücke über den Amstelbach eingeplant werden.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt auf Grundlage des Plans „Ausgewählte Trassenvariante Plan -Richtericher Dell Ortsumgehung- Dezember 2016“ den

Planungsbeschluss. Der Planungsbeschluss vom 20.09.2007 wird durch diesen ersetzt. Im Weiteren beschließt er, dass die Vertragsverhandlungen mit der Bahn und dem Wasserverband zur Planung und zum Bau der Querungsbauwerke wieder aufgenommen werden. Darüber hinaus beschließt er, dass die Haushaltsmittel für die Erschließungsplanung des Gesamtgebietes, die Planung der Hapterschließung Ortsumgehung einschließlich der erforderlichen Versickerungsanlagen, der Bahnunterführung und der Brücke über den Amstelbach eingeplant werden.

finanzielle Auswirkungen

PSP-Element 5-120102-600-00400-300-1 –Richterlicher Dell, Erschließung

Investive Auswirkungen	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	200.000	200.000	600.000	600.000	0	0
Ergebnis	200.000	200.000	600.000	600.000	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

Mit der Haushaltsplanung 2017 wurden investiv Planungskosten in der dargestellten Höhe angemeldet. Hinzu kommen die Mittel aus der Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2016 i.H.v. 329.039,96 €.

Für weitere Einplanungen in späteren Haushaltsjahren bleiben die Ergebnisse der Planungen abzuwarten.

PSP-Element 4-120102-602-7 –Richterlicher Dell, Erschließung

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

Mit der Haushaltsplanung 2017 wurden konsumtiv keine Mittel angemeldet. Für zukünftige Haushaltseinplanungen bleiben die Ergebnisse der Planungen abzuwarten.

PSP-Element 5-120102-600-00100-300-1 –L231n Ortsumgehung Richterich

Investive Auswirkungen	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	200.000	200.000	2.182.000	2.182.000	0	0
Ergebnis	200.000	200.000	2.182.000	2.182.000	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

Mit der Haushaltsplanung 2017 wurden investiv Planungskosten für das Haushaltsjahr 2017 und für das Haushaltsjahr 2018 angemeldet. Hinzu kommen die Mittel aus der Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2016 i.H.v. 300.000 €.

Ab dem Haushaltsjahr 2019 sind Mittel zur Umsetzung der Maßnahme angemeldet, die nach Konkretisierung der Planungen ggfls. in zukünftigen Haushalten noch angepasst werden.

PSP-Element 4-120102-601-9 –L231n Ortsumgehung Richterich

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	68.000	68.000	0	0
Abschreibungen	0	0	85.000	85.000	0	0
Ergebnis	0	0	153.000	153.000	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

Mit der Haushaltsplanung 2017 wurden konsumtiv keine Mittel für die Haushaltsjahre 2017 und 2018 angemeldet. Ab dem Haushaltsjahr 2019 sind konsumtiv Mittel zur Umsetzung der Maßnahme angemeldet, die nach Konkretisierung der Planungen ggfls. in zukünftigen Haushalten noch angepasst werden.

Die Umsetzung der Maßnahme (bzw. der zu beschließenden Schritte) erfolgt vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2017.

Erläuterungen:

- Richtericher Dell / HAUPTERSCHLIEßUNG ORTSUMGEHUNG - im Stadtbezirk Aachen-Richterich hier: Planungsbeschluss

1. Verfahrensablauf

Die HAUPTERSCHLIEßUNG ORTSUMGEHUNG Richtericher Dell (HE) ist wesentlicher Bestandteil der Siedlungserweiterung am nördlichen Ortsrand von Aachen – Richterich. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Straße einschließlich der beiden Querungsbauwerke sollen durch den Bebauungsplan Nr. 955 -Richtericher Dell, HAUPTERSCHLIEßUNG ORTSUMGEHUNG- geschaffen werden. In ihrer Sitzung vom 16. November 2016 hat die BV Richterich sich für die Trassenvariante 1 ausgesprochen (Vorlage - FB 61/0562/WP17), der Mobilitätsausschuss hat am 1. Dezember 2016 die Trassenempfehlung einstimmig beschlossen. Der Planungsausschuss hat diese Entscheidung in der Sitzung am 8. Dezember 2016 zur Kenntnis genommen.

Diese Trasse führt südlich des Regenrückhaltebeckens Horbacher Straße (RRB) von der Horbacher Straße bis zur Roermonder Straße (innerorts). Die Trasse mündet östlich des Gewerbegebietes - Roder Weg- innerorts in die Roermonder Straße.

In Anlage 1 ist die Lage erkennbar.

2. Entwässerungsplanung – Straßenplanung

Im Mischwasserrückhaltebecken an der Horbacher Straße sind ausreichende Kapazitäten für die Aufnahme des Schmutzwassers aus dem gesamten Gebiet Richtericher Dell vorhanden. Das aus dem Gebiet anfallende Niederschlagswasser (Oberflächenwasser) kann das Becken nicht mehr aufnehmen, weil die Kapazitäten dazu nicht ausreichend sind.

Östlich der Horbacher Straße ist die nördliche Hälfte des Plangebietes (sowie Flächen nördlich außerhalb des Plangebietes) für eine Versickerung geeignet. Nur hier stehen die gut durchlässigen Sedimente der älteren Hauptterrasse der Maas in einer Tiefe von ca. 6 – 8 m unter Geländeoberkante an. Das Niederschlagswasser muss über tiefe, sandgefüllte Schlitze den gut durchlässigen Kiessanden der Maasterrasse zugeführt werden.

Die qualitative Belastung des Niederschlagswassers von der HAUPTERSCHLIEßUNG /ORTSUMGEHUNG steht einer Versickerung nicht entgegen. Aus diesem Grund soll im Querschnitt dieser geplanten Straße einseitig auf der südlichen bzw. südwestlichen Seite eine Versickerungsmulde für die Versickerung über die belebte Bodenzone vorgesehen werden. Zwischen dem Knotenpunkt mit der Banker-Feld-Straße und der Anbindung an die Roermonder Straße ist eine beidseitige Rinne vorgesehen. Im Bereich der Bahnquerung muss das Niederschlagswasser aus topographischen Gründen gesammelt und abgepumpt werden, um anschließend in den Amstelbach geleitet zu werden.

Für die weitere Planung der HAUPTERSCHLIEßUNG ORTSUMGEHUNG ist eine konkrete Straßen- und Entwässerungsplanung für das gesamte Rahmenplangebiet unabdingbar. Die weitere Entwicklung der Bebauungspläne ist nur möglich, wenn die Wechselwirkung zwischen Entwässerung und Straßentopographie - unter Beachtung der ambitionierten Versickerungsidee, der Geländetopographie

und der Rückstauenebene des vorhandenen Mischwasserrückhaltebeckens- fachtechnisch durchgeplant sind. Nur so können evtl. negative Konsequenzen insbesondere für die festgesetzte Höhenlage der geplanten Straße (Haupterschließung Ortsumgehung) und auch der Erschließung im ersten Abschnitt des Wohngebietes identifiziert und ggf. korrigiert werden. Daraus folgt, dass im Jahr 2017 Planungsleistungen für das gesamte Rahmenplangebiet beauftragt werden müssen, um mit den Ergebnissen die entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan für die Haupterschließung Ortsumgehung treffen zu können.

3. Grunderwerb

In der Vergangenheit wurde in großem Umfang im Bereich der geplanten Siedlungserweiterung Grunderwerb getätigt.

Etwa 90 % der Fläche, die für den Bau der Haupterschließung Ortsumgehung benötigt wird, befindet sich im Eigentum der Stadt Aachen. Die restlichen Flächen in der Größe von etwa 5500 qm müssen noch erworben werden.

4. Beschreibung der geplanten Straßenraumgestaltung, der Knotenpunkte und der Querungsbauwerke

Grundsätzliches zur Querschnittsaufteilung

Die Querschnittsaufteilung aus dem Jahr 2007 wurde zwischenzeitlich einer Überprüfung unterzogen, da seit der damaligen Planung die einschlägigen Richtlinien überarbeitet wurden. So wurden z. B. die Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen im angebauten Teil sowie die Option für den Radschnellweg im anbaufreien Teil) ergänzt.

Insbesondere die im Ursprungskonzept für den angebauten Teil vorgesehene Parallelfahrbahn wurde auf ihre verkehrstechnische und gestalterische Notwendigkeit überprüft mit dem Ergebnis, dass die Haupterschließung als Teil der Ortsumgehung im angebauten Teil ohne Nebenfahrbahn gebaut werden kann.

Das Ursprungskonzept aus dem Jahr 2007 ist in Anlage 2 zusammenfassend beschrieben.

Unter Berücksichtigung der überarbeiteten Richtlinien für den Radverkehr wurden neue Querschnitte für die Abschnitte A, B und C ausgearbeitet. Die Lage der einzelnen Abschnitte ist in Abbildung 1 erläutert.

Diese Querschnitte und der Kostenrahmen sind weiter unten erläutert. Die Ausführungen dazu beziehen sich auf den Endausbau, wenn beidseitig das Wohngebiet gebaut ist. Da allerdings in den Abschnitten A und B zunächst noch keine Wohngebäude entlang der geplanten Straße errichtet werden, sind die Nebenanlagen wie Gehwege, Parkstreifen, Baumpflanzungen und Beleuchtung zunächst noch nicht in vollem Umfang erforderlich. Der vorläufige Ausbau der Straße kann auf die Fahrbahn in einer Breite von 6,5 m sowie die Radfahrstreifen und den Versickerungsstreifen beschränkt werden. Zunächst soll die Straße nur für den motorisierten Verkehr (PKW, LKW, Bus) sowie den Radverkehr fertig gestellt sein, damit sie den Durchgangsverkehr sowie den Verkehr aus dem anschließend umzusetzenden ersten Bauabschnitt am Vetschauer Weg aufnehmen kann, um die Ortslage Alt-Richterich zu entlasten. Im Abschnitt C ist der Endausbau vorgesehen. Für den

Radverkehr wird damit eine bequeme und sichere Verbindung zwischen Roermonder Straße und Horbacher Straße geschaffen.

Die Kosten für diesen vorläufigen Ausbau sind ebenfalls weiter unten dargestellt.

Lage der geplanten Straßenquerschnitte in Abschnitt A, B und C

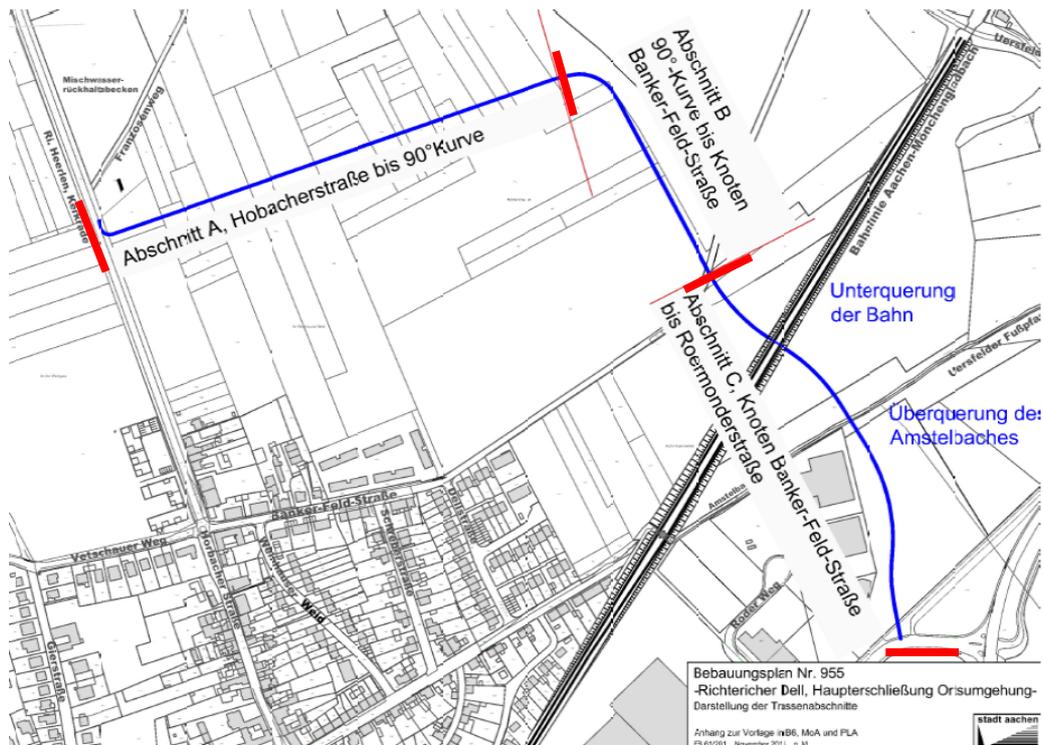


Abb. 1: Die Abbildung zeigt die Untergliederung in die Abschnitte A (angebauter Teil von der Horbacher Straße bis zur „90°-Kurve“), B (von der „90°-Kurve“ bis zur Banker-Feld-Straße) und C (von der Banker-Feld-Straße bis zur Roermonder Straße)

Verwaltungsvorschlag 2017

In der Anlage 3 sind die Querschnitte zeichnerisch dargestellt.

Querschnitt im Abschnitt A (innerorts, beidseitig angebauter Bereich)

(Grau hinterlegt vorläufiger Ausbau)

Gehweg	2,5 m
Parkstreifen mit Bäumen	2,0 m
Fahrbahn (6,5 m für die Begegnung Bus-Bus) sowie beidseitiger Radfahrstreifen von 1,85 m + 0,5 m Breite	11,2 m
Parkstreifen mit Bäumen	2,0 m
Gehweg	2,5 m
Grünstreifen als Versickerungsmulde	2,0 m
Gesamtbreite	22,2 m

Auch wenn auf die Nebenfahrbahn mit Grünstreifen und einem dritten Längsparkstreifen verzichtet wurde, ist der Gesamtquerschnitt im o. g. „Verwaltungsvorschlag 2017“ nur geringfügig schmaler (0,4 m) als in dem Konzept aus dem Jahr 2007, weil die Hauptfahrbahn um die Radfahrstreifen sowie Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen verbreitert wurde und auf der südlichen Seite der Grünstreifen für die Versickerungsmulde ergänzt wurde.

Querschnitt im Abschnitt B (innerorts, einseitig angebauter Bereich)

(Grau hinterlegt vorläufiger Ausbau):

Grünstreifen mit Bäumen	2,0 m
Fahrbahn (6,5 m für die Begegnung Bus-Bus) sowie. beidseitiger Radfahrstreifen von 1,85 m + 0,5 m Breite	11,2 m
Parkstreifen mit Bäumen	2,0 m
Gehweg	2,5 m
Grünstreifen als Versickerungsmulde	2,0 m
Gesamtbreite	19,7 m

Die Bushaltestelle in diesem Abschnitt ist als Bucht vorgesehen.

Der Gesamtquerschnitt im o.g. Verwaltungsvorschlag 2017 ist 6,2 m breiter als in dem Konzept aus dem Jahr 2007, weil die Hauptfahrbahn von damals 7,0 m Breite um (in der Summe) 4,2 m verbreitert wurde und darüber hinaus der Grünstreifen für die Versickerungsmulde (2,0m) ergänzt wurde.

Querschnitt Verwaltungsvorschlag im Abschnitt C (außerorts, anbaufreier Bereich)

Grünstreifen mit Bäumen	2,00 m
Rad(schnell)weg	4,00 m
Entwässerungsrinne	1,50 m
Fahrbahn	6,50 m
Entwässerungsrinne	1,50 m
Gehweg	2,00 m
Grünstreifen mit Bäumen	2,00 m

Auch wenn die Fahrbahn und der Gehweg in diesem Abschnitt jeweils um 0,5 m schmaler sind als in dem Entwurf aus dem Jahr 2007 ist der Gesamtquerschnitt im Verwaltungsvorschlag 2017 um 6,0 m breiter als im Konzept aus dem Jahr 2007, weil der Radschnellweg in 4,00 m Breite berücksichtigt wurde sowie beidseitig Entwässerungsrinnen von 1,5 m Breite vorgesehen sind.

Die Querschnittsaufteilung der geplanten Bahnunterquerung sieht wie folgt aus:

Rad(schnell)weg (4,0 m), Bauwerksbegrenzung mit Absturzsicherung (0,7 m), Schrammbord (0,5 m) Fahrbahn (6,5 m), Sicherheitsstreifen (0,75 m), Gehweg (2,0 m).

Die Querschnittsbreite liegt hier bei 14,45 m.

Die Querschnittsaufteilung auf der Amstelbachbrücke sieht wie folgt aus:

Rad(schnell)weg (4,0 m), Sicherheitsstreifen (0,75 m), Fahrbahn (6,5 m), Sicherheitsstreifen (0,75 m), Gehweg (2,0 m).

Die Querschnittsbreite auf der Amstelbachüberquerung liegt bei 14,0 m.

Ggf. ist der Querschnitt um die Fläche für Schallschutzmaßnahmen in Richtung Gewerbegebiet zu erweitern.

Beschreibung der geplanten Knotenpunkte, Querungen, mögliche Grundstücksanbindung (Feuerwehr)

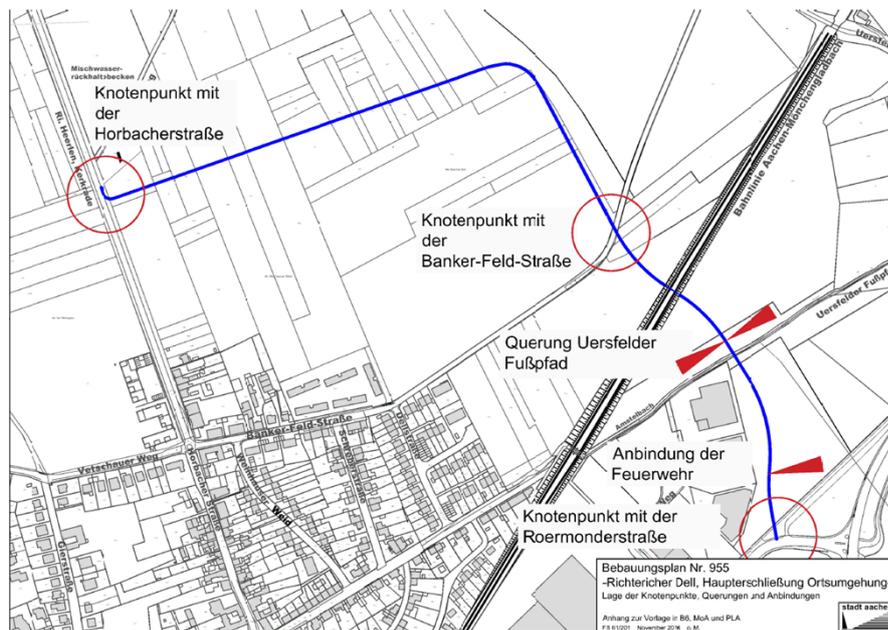


Abb. 2: Die Abbildung zeigt die Lage der Knotenpunkte, Querungen und der möglichen zukünftigen Grundstücksanbindung Feuerwehr.

Verwaltungsvorschlag 2017

Für den Knotenpunkt Horbacher Straße / Haupterschließung Ortsumgehung soll das Prinzip des Ursprungskonzeptes beibehalten werden. Abweichend vom Ursprungskonzept muss allerdings die Vorfahrt der Umgehungsstraße auch in der Linienführung deutlich werden.

Dieser Bereich ist von städtebaulich besonderer Bedeutung weil er einerseits den zukünftigen Eingangsbereich in den Stadtteil Aachen-Richterich, andererseits aber auch in umgekehrter

Blickrichtung den Überganges vom bebauten Bereich in die Landschaft markiert. Eine detailgenaue Ausarbeitung kann allerdings erst erfolgen, wenn die Ergebnisse der Entwässerungsplanung und der Straßenplanung vorliegen.

Am Knotenpunkt Banker-Feld-Straße / HAUPTerschließung Ortsumgehung wird die Gradiente der geplanten HAUPTerschließung Ortsumgehung ca. 2,9 m tiefer liegen als das heute vorhandene Gelände. Hintergrund ist, dass die geplante Straße ca. 200 m hinter der 90°-Kurve abgesenkt werden muss, damit die erforderliche Tiefe für die Bahnunterquerung erreicht wird. Würde die Banker-Feld-Straße mit einer Brücke über die HAUPTerschließung Ortsumgehung geführt werden, wäre ein Anschluss an die geplante Straße nicht möglich.

Die Stadt Herzogenrath hat in Ihrer Stellungnahme sowohl zur Planung des Bebauungsplanes Nr. 950 (erster Bauabschnitt Wohngebäude) als auch zum Bebauungsplan Nr. 955 (HAUPTerschließung Ortsumgehung) Bedenken geäußert, weil zusätzlicher Schleichverkehr auf der Banker-Feld-Straße auf ihrem Stadtgebiet befürchtet wird.

Der Knotenpunkt wurde auf seine Leistungsfähigkeit hin überprüft. Wird die Banker-Feld-Straße als niveaugleiche Kreuzung mit Vorfahrt für die HAUPTerschließung Ortsumgehung angebunden, so ist aus Leistungsfähigkeitsgründen die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich. Ohne Lichtsignalanlage ergibt sich nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) eine Verkehrsqualität der Stufe „E“. Das bedeutet, es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Hauptursache für die schlechte Verkehrsqualität bei unsignalisierter Kreuzung sind die aus Herzogenrath kommenden Linksabbieger aus der Banker-Feld-Straße. Alternativ war daher bisher der Bau eines Kreisverkehrsplatzes vorgesehen, der unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmengen eine leistungsfähige Knotenpunktform darstellen würde. In Verbindung mit einer Geländeabsenkung würde ein Kreisverkehr enorme zusätzliche Geländebewegungen provozieren, so dass eine alternative Lösung gesucht wurde, mit dem die Banker-Feld-Straße unsignalisiert aber leistungsfähig aus Richterich an die HAUPTerschließung angebunden werden kann.

Wird lediglich die aus Richterich kommende (westliche) Banker-Feld-Straße als Einmündung an die Umgehungsstraße angebunden, errechnet sich nach HBS für alle Verkehrsströme die Qualitätsstufe „A“, d. h. "der Verkehrsfluss ist frei". Um einen leistungsfähigen Knoten einzurichten und den Schleichverkehr aus und in Richtung Herzogenrath zu unterbinden, schlägt die Verwaltung daher vor, die Banker-Feld-Straße in Richtung Bank für den motorisierten Individualverkehr abzubinden und nur einen "dreiarmligen Knoten" zu errichten.

Nur im letzten Abschnitt vor der Einmündung muss die Banker-Feld-Straße dazu auf das geplante Niveau der HAUPTerschließung Ortsumgehung abgesenkt werden.

Auf der Banker-Feld-Straße fahren die Buslinien 17 und 27. Für die Busse, landwirtschaftlichen Verkehr und für Radfahrer soll die Verbindung nach Richterich bzw. auf die HAUPTerschließung Ortsumgehung weiterhin ermöglicht werden. Dies kann durch ein Absenken der östlichen Banker-Feld-Straße und z. B. den Einbau von Bodenschwellen erreicht werden. Alternativ ist im östlichen Abschnitt der Banker-Feld-Straße ein Verschwenken dieser Straße möglich.

Mit der Stadt Herzogenrath ist diese Planung diskutiert worden. Die Planung wurde positiv beurteilt, weil der Schleichverkehr auf der Banker-Feld-Straße dadurch reduziert wird.

An der Banker-Feld-Straße befinden sich im Kreuzungsbereich mit der Straße Uersfeld zwei Wohngebäude, die mit der Umsetzung dieser Planung nicht mehr von Richterich oder Uersfeld sondern nur noch über die Banker-Feld-Straße aus Richtung Bank erreichbar sind. Für die Bewohner dieser Gebäude kann durch die Straßenverkehrsbehörde eine Anschriften- und KFZ-bezogene Ausnahmegenehmigung erteilt werden, mit der die Bahnunterführung in Uersfeld in Richtung Banker-Feld-Straße befahren werden kann.

Im Bereich der Eisenbahnunterquerung soll die Fahrbahn etwa 6 m unterhalb der Schienenoberkante unter der Bahnanlage verlaufen. Angenommen wird eine lichte Höhe der Unterquerung von 4,7 m. Der Rad-(schnell-)weg soll wie im Ursprungskonzept nicht vollständig auf das Niveau der Kfz-Fahrbahn abgesenkt werden um ein zu große Längsneigung im Radweg zu vermeiden. Dazu sind gegenüber der Fahrbahn eine Stützwand und eine Absturzsicherung nötig.

Mit der Konkretisierung der Straßenplanung wurde deutlich, dass für die Amstelbachüberquerung ein Brückenbauwerk mit deutlich größerer Spannweite als das ursprünglich vorgesehene Kastenbauwerk erforderlich ist. Ziel ist es, die Widerlager der Brücke außerhalb des Überschwemmungsbereiches anzuordnen. Im mittleren Abschnitt der Brücke müssen Stützen eingeplant werden.

Der Abstand zwischen der Bahnunterquerung und dem Bach beträgt etwa 85 m. Auf dieser Strecke muss der Höhenunterschied zwischen der Bahnunterquerung und der Bachüberquerung bewältigt werden. Um die Steigung gering zu halten, soll die Straße in möglichst geringer Höhe über den Bach geführt werden. Die Amstelbachüberquerung wird deshalb so geplant, dass die Brückenunterkante möglichst nah über der Böschung des Baches liegt. Das Neigungsverhältnis der Straße liegt in dem Abschnitt zwischen Bahn und Bach nach heutigem Stand der Planung bei ca. 3%. Die Länge der Brücke beträgt, wenn nur der Überschwemmungsbereich überspannt wird, etwa 30m.

Die Querung Uersfelder Fußpfad - Hupterschließung Ortsumgehung konnte im Ursprungskonzept noch nicht thematisiert werden. Da die Bachquerung so niedrig wie möglich geplant werden muss (s. o.) war es nicht möglich, den Uersfelder Fußpfad unter der Hupterschließung Ortsumgehung her zu führen. Die Verwaltung schlägt eine niveaugleiche Querung vor. Der Höhenunterschied zwischen der heutigen Lage des Uersfelder Fußpfades und der geplanten Trasse liegt bei etwa 2 m. Dazu müssen Rampen angelegt werden. In Fahrbahnmitte ist eine Querungshilfe (Mittelinsel) für Fußgänger und Radfahrer sinnvoll.

Zwischen der Amstelbachbrücke und der Einmündung in die Roermonder Straße auf einer heutigen Ackerfläche liegt die geplante Fläche für das neue Feuerwehrgerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr Richterich. Im Beteiligungsverfahren zu dieser Planung war angeregt worden, den Standort zu prüfen und ggf. das Gebäude näher an der L 232 im Bereich zwischen der alten und der neuen Roermonder Straße zu errichten (Fläche mit Bäumen und alter Straße). Diese Prüfung findet derzeit statt.

Der Knotenpunkt Roermonder Straße – Haupterschließung Ortsumgehung liegt im Kurvenbereich der Roermonder Straße (innerorts). Wie im Ursprungskonzept muss der Abschnitt zwischen der neuen Straße und der vorhandenen Lichtsignalanlage Kohlscheider Straße innerhalb der Flächen der Stadt Aachen ausgebaut werden. Die damaligen Überlegungen haben weiterhin Bestand. Zusätzlich zu beachten ist der geplante Radschnellweg. Eine komfortable Querung der Roermonder Straße für die Nutzer des Radschnellweges muss bei der Planung des Knotenpunktes berücksichtigt werden.

5. **Zeitplan Stand Januar 2017**

- Planungsbeschluss (4/17)
- nach diesem Beschluss parallel
 - ↳ Anfrage Entwässerungsplanung (Beauftragungsverfahren ca. 4 Mon.)
 - ↳ Fortsetzung der Abstimmungen mit der DB
 - ↳ Anfrage Planung Haupterschließung (Beauftragungsverfahren ca. 3 Mon.)
 - ↳ Anfrage tiefbautechnische Erschließung BP Nr. 950 -Richtericher Dell, Vetschauer Weg Süd- (Beauftragungsverfahren. ca. 3 Mon.)

Im Anschluss daran erfolgt die parallele Bearbeitung der Entwässerungsplanung für das Gesamtgebiet sowie der Entwurfsplanungen für die Querungsbauwerke und die Haupterschließung Ortsumgehung.

Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Dauer von Planungsprozessen und Bauzeiten :

- Parallele Fortsetzung der Bauleitplanverfahren 2017/2019
- Satzungsbeschluss für den I. Bauabschnitt (I. BA) BP Nr. 950 –Ri. Dell, Vetschauer Weg Süd- frühestmöglicher Termin: II. Quartal 2019
- Satzungsbeschluss für den BP Nr. 955 –Ri. Dell Haupterschließung Ortsumgehung-: II. Quartal 2020
- Fertigstellung Haupterschließung Ortsumgehung (Straßentrasse einschließlich Bahn- und Bachquerung): Ende 2022

6. **Kosten für die Planung und den Bau der Haupterschließung Ortsumgehung**

6.1 **Vorbemerkung**

Der Kostenrahmen ist zum jetzigen Zeitpunkt nur grob abschätzbar, da die Berechnungen nur auf einem Planungskonzept beruhen. Erst mit vorliegenden konkreteren Plänen ist eine Kostenermittlung möglich.

Die Planungskosten wurden auf der Basis der geschätzten Gesamtbaukosten der Verkehrsanlagen und der Ingenieurbauwerke (Entwässerung und Querungen) für das gesamte Rahmenplanungsgebiet kalkuliert.

Die Planungskosten für die Haupterschließung wurden auf der Basis der Kosten für den Endausbau kalkuliert. Tatsächlich hergestellt wird zunächst der Abschnitt zwischen der Horbacher Straße und der Banker-Feld-Straße als Baustraße mit Asphaltdecke, weil die angrenzenden Grundstücke noch nicht bebaut sind.

6.2 Kosten Schmutzwasserkanal

Auf der Basis der zu erwartenden Nutzungen und der Einwohnerzahl ist der Schmutzwasserkanal zu dimensionieren. Diese Planung ist Bestandteil der Entwässerungsplanung. Bevor die Haupterschließung Ortsumgehung gebaut wird, muss der Schmutzwasserkanal für die angrenzend geplante Bebauung verlegt werden. Die genaue Lage und Dimensionierung dieses Kanals werden mit der Entwässerungsplanung für das Gesamtgebiet bestimmt.

Die Kosten für den Bau eines Schmutzwasserkanals variieren und sind abhängig von den örtlichen Gegebenheiten wie z. B. der Topographie, den Bodenverhältnissen und dem Bedarf an Pumpstationen etc. Die Preisspanne kann dabei von ca. 500 Euro bis im Extremfall ca. 4.000 Euro pro lfm reichen. Im vorliegenden Plangebiet wird zur Kostenschätzung ein Wert von 1500 Euro angenommen. Unter der Annahme, dass auf der Länge des Straßenabschnittes A innerhalb der Verkehrsfläche bzw. parallel dazu der Schmutzwasserkanal gebaut wird, sind dafür bei angenommenen Kosten von 1.500 Euro je lfm in Höhe von ca. 750.000 Euro zu erwarten.

6.3 Kosten Straßenbau und Oberflächenentwässerung

Die Baukosten für die Haupterschließung Ortsumgehung wurden zweistufig ermittelt. Da mittelfristig noch keine Wohngebäude entlang der Straße errichtet werden, sind auch die Nebenanlagen wie Gehwege, Parkstreifen, Baumpflanzungen und Beleuchtung noch nicht in vollem Umfang erforderlich. Der Schmutzwasserkanal, die Oberflächenentwässerung und die Fahrbahn mit Radverkehrsanlagen müssen bereits vorab vollständig hergestellt werden. Für die Nebenanlagen muss der Unterbau soweit hergestellt werden, dass die spätere Anbindung der Baugrundstücke an die neue Straße gewährleistet ist. („vorläufiger Straßenausbau“). Die Kosten des vorläufigen Straßenausbaus, so wie er nach der aktuellen Zeitplanung ab 2020 begonnen werden kann, werden dargestellt. Wenn absehbar ist, dass die HE nicht mehr als Baustellenerschließung für die angrenzenden Baugrundstück dient, kann der Endausbau der Straße eingeplant werden.

6.4 Kosten der Querungsbauwerke

Eisenbahnunterquerung

Überbau gesamt (netto) ca. 0,50 Mio Euro

Unterbauten gesamt (netto) ca. 0,34 Mio Euro

Baunebenkosten (Planungs-, Prüfungskosten, zus. Kosten wg. ca. 0,42 Mio Euro

Bahnanlage, ca. 50 %

Kosten für zusätzlichen Aufwand Baubehelf, geschätzt ca. 0,18 Mio Euro

Gesamtkosten, gesch. (netto) ca. 1,44 Mio Euro

Gesamtkosten Bahnunterführung, gesch. (brutto) ca. 1,70 Mio Euro

Das Unterführungsbauwerk wird von der DB in Eigentum und Unterhaltung übernommen werden. Dadurch entstehen der DB Mehrkosten für die Erhaltung des Bauwerkes, die als Ablösekosten nach Fertigstellung und Abnahme des Bauwerks fällig werden. In einschlägigen Gesetzen und Verordnungen ist geregelt, in welcher Höhe die Kosten anfallen. Im jetzigen Planungsstadium können

diese noch nicht genau beziffert werden. Sie bewegen sich aber i.d.R. ungefähr in Höhe der Nettobaukosten.

Für die Entwässerung im Bereich der Bahnquerung (Lamellenklärer, Pumpstation, Leitungen, Schächte etc.) wurden 350.000 Euro veranschlagt.

Amstelbachüberquerung

Überbau	ca. 0,83 Mio Euro
Unterbauten gesamt (netto)	ca. 0,56 Mio Euro
Planungs-, Prüfungskosten, ca. 25 %	ca. 0,35 Mio Euro
Gesamtkosten, gesch. (netto)	ca. 1,74 Mio Euro

Gesamtkosten Überführung, gesch. brutto	ca. <u>2,10 Mio Euro</u>
---	--------------------------

6.5 Kostenrahmen

Planungskosten für die Erschließung des Wohngebietes bis LP 3 (Entwässerung und Straßenbau)	ca. 0,32 Mio. Euro
Planung und Bau der Haupterschließung Ortsumgehung	ca. 5,30 Mio. Euro davon ca. 1,1 Mio Euro für die Entwässerung
Planung und Bau der Eisenbahnunterquerung	ca. 1,70 Mio. Euro
Planung und Bau der Amstelbachbrücke	ca. 2,10 Mio. Euro
Im Zuge des Baus der Haupterschließung werden Versickerungsflächen geplant und angelegt, die rechnerisch für das gesamte später zu errichtende Wohngebiet dimensioniert wurden.	
Baukosten für diese Versickerungsflächen	ca. 2,86 Mio. Euro
Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob die Versickerungsflächen in Teilabschnitten angelegt werden können. Die Kosten verteilen sich dann entsprechend auf einen längeren Zeitraum.	davon ca. 1,19 Mio. Euro für den Bodenaustausch
Archäologie	ca. 0,10 Mio. Euro

Summe	ca.12,38 Mio. Euro
-------	--------------------

Ausgleich für den Eingriff in den Boden durch den Bau der Haupterschließung Ortsumgehung (Basis der Kalkulation ist eine grobe Kalkulation für das Gesamtgebiet)	ca. 0,20 Mio. Euro
--	--------------------

Gesamtsumme	ca. 12,58 Mio Euro + Ablösekosten für die Bahnbrücke
--------------------	---

6.6 Verteilung der Kosten für die Haupterschließung auf den Zeitraum 2017 bis 2022 und Folgejahre

Die Planungs- und Baukosten können nach der aktuellen Zeitplanung auf die Jahre 2017 bis 2022 verteilt werden. Ablösekosten werden im Anschluss daran fällig. Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen, sofern diese nicht vor oder während dem Bau der Maßnahme umgesetzt werden, werden in den Folgejahren fällig. Die Ausgleichsmaßnahmen können im Voraus, gleichzeitig mit der Baumaßnahme oder auch nach Abschluss der Baumaßnahmen umgesetzt werden, es soll allerdings ein angemessener zeitlicher Zusammenhang bestehen.

Um Aussagen zur Höhenlage der Straße und zur Entwässerung des Gesamtgebietes treffen zu können, ist die Gesamterschließungsplanung in der Qualität der sog. „Entwurfsplanung“ (Leistungsphasen LP 1-3 nach HOAI) erforderlich. Mit den Ergebnissen kann zum einen die Entwurfs-

und Ausführungsplanung für die Straße und die Querungsbauwerke bearbeitet werden, zum anderen können die entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 955 getroffen werden.

Nachfolgend werden die Planungs- und Baukosten, die in den Jahren 2017 bis 2022 anfallen, aufgeführt.

2017 (Planungskosten):

Planung Entwässerung Wohngebiet bis LP 3	ca. 0,12 Mio. Euro
Planung Straßenbau Wohngebiet	ca. 0,20 Mio. Euro
Planung Entwässerung Haupterschließung Ortsumgebung bis LP 3	ca. 0,03 Mio. Euro
Planung Straßenbau Haupterschließung Ortsumgebung	ca. 0,11 Mio. Euro
Entwurfsplanung der Amstelbachbrücke	ca. 0,18 Mio. Euro
Vermessungskosten, Bodenuntersuchungen, stat. Prüfung und ggf. Kampfmittelbeseitigung	ca. 0,06 Mio. Euro
Archäologische Untersuchungen	ca. 0,10 Mio. Euro
Summe 2017	ca. 0,80 Mio. Euro

2018 Planungskosten

Planung Entwässerung Haupterschließung Ortsumgebung LP 4 - 5	ca. 0,02 Mio. Euro
Planung Straßenbau Haupterschließung Ortsumgebung LP 4 - 5	ca. 0,06 Mio. Euro
Entwurfsplanung der Bahnquerung.	ca. 0,11 Mio. Euro
Ausführungsplanung der Amstelbachquerung	ca. 0,21 Mio. Euro
Vermessung, Bodenuntersuchungen, stat. Prüfung und ggf. Kampfmittelbeseitigung	ca. 0,06 Mio. Euro
Summe 2018	ca. 0,46 Mio Euro

2019 Planungskosten

Straßenbau Haupterschließung Ortsumgebung LP 6-9 (Vorbereitung Vergabe bis zur Objektbetreuung)	ca. 0,03 Mio. Euro
Entwässerung Haupterschließung Ortsumgebung LP 6-9 (Vorbereitung Vergabe bis zur Objektbetreuung)	ca. 0,08 Mio. Euro
Ausführungsplanung der Bahnquerung	ca. 0,13 Mio Euro
Summe 2019	ca. 0,24 Mio Euro

2020-2022 Planungs- und Baukosten

In diesem Zeitraum wird nach heutiger Zeitplanung die Planung der beiden Querungsbauwerke abgeschlossen und die Haupterschließung einschließlich der Querungen gebaut.

Bau des Schmutzwasserkanals in der Haupterschließung	ca. 1,07 Mio. Euro
Bodenaustausch und Anlegend der Versickerungsflächen (vorausgesetzt, die Flächen für das gesamte Gebiet müssen angelegt werden)	ca. 2,86 Mio. Euro
Bau der Teilabschnitte „Banker-Feld-Straße bis Bahn“ und „Roermonderstraße bis Amstelbach“	ca. 1,23 Mio. Euro
In der Berechnung ist aus Gründen der Vereinfachung auch	

der kurze Abschnitt zwischen den Querungen enthalten.

Bau Bahnquerung	ca. 1,00 Mio. Euro
Baubehelf und Mehrkosten wg. Bauen an Bahnanlagen	ca. 0,42 Mio. Euro
Bau Amstelbachquerung	ca. 1,65 Mio. Euro
Bau der Abschnitte A und B „Horbacher Straße bis 90° Kurve“ und 90°-Kurve bis Banker-Feld-Straße“ in Baustraßenqualität	ca. 2,41 Mio. Euro

Summe 2020-2022	ca. 10,64 Mio. Euro
-----------------	---------------------

Gesamtsumme bis 2022	ca. 12,14 Mio. Euro
----------------------	---------------------

Folgejahre

Ausgleich für den Eingriff in den Boden durch den Bau der Haupterschließung Ortsumgehung	ca. 0,20 Mio. Euro (alle Angaben nach heutiger Schätzung)
Endgültige Herstellung der Haupterschließung Ortsumgehung im Abschnitt A und B	ca. 0,24 Mio. Euro
Ablösekosten	Ungefähr in der Höhe der Nettobaukosten

Gesamtsumme	ca. 12,58 Mio. Euro + Ablösekosten
--------------------	---

Die nach heutigen Kenntnissen kalkulierten Kosten für die Haupterschließung belaufen sich auf ca. 12,58 Mio. Euro zuzüglich Ablösekosten.

Der überwiegende Teil der Haupterschließung Ortsumgehung wird bis 2022 noch nicht endgültig hergestellt, die dafür nach heutigem Kenntnisstand veranschlagten Kosten von ca. 0,24 Mio. Euro werden erst anfallen, wenn die angrenzenden Grundstücke bebaut worden sind, alle Versorgungsleitungen realisiert sind und nicht mehr damit zu rechnen ist, dass schwere Baufahrzeuge die Straße oder Nebenanlagen beschädigen.

Im Jahr 2017 fallen Kosten für die Planungen und Voruntersuchungen in Höhe von ca. 0,8 Mio. Euro an.

Im Jahr 2018 fallen Kosten für die Planungen und Voruntersuchungen in Höhe von ca. 0,46 Mio. Euro an.

Im Jahr 2019 fallen Kosten für die Planungen und Voruntersuchungen in Höhe von ca. 0,24 Mio. Euro an.

Die Summe der geschätzten Kosten für Voruntersuchungen und Planung beträgt ca. 1,5 Mio. Euro. In den Jahren 2020 bis 2022 fallen Kosten für die Planungen und die Baumaßnahmen in Höhe von ca. 10,64 Mio. Euro an.

Sämtliche Schätzungen basieren auf den Planungs- und Baukosten aus dem Jahr 2016.

Entsprechend der allgemeinen Kostensteigerung ist für die Zukunft von einer Erhöhung der Kosten um ca. 2,5 % pro Jahr auszugehen.

7. Hinweis zu weiteren Planungen im Bereich -Richtericher Dell-

Voraussichtlich ab 2021 kann mit der Erschließung des ersten Bauabschnittes an der Banker-Feld-Straße begonnen werden. Dazu muss der BAB – Anschluss für die Baustellenerschließung über den Vetschauer Weg geplant und gebaut werden und der Schmutzwasserkanal und Baustraßen in dem Plangebiet angelegt werden. Da diese nicht Teil des Planungsbeschlusses sind, werden die Kosten dafür in dieser Vorlage noch nicht aufgeführt.

8. Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, den in der Anlage 4 „Ausgewählte Trassenvariante Plan -Richtericher Dell Ortsumgehung- Dezember 2016“ dargestellten Trassenverlauf mit den in Anlage 3 dargestellten Straßenquerschnitten

- ohne Nebenfahrbahn,
- mit beidseitigen Radfahrstreifen
- mit straßenbegleitender Versickerungsmulde bzw. -rinnen
- mit der Option auf einen Radschnellweg

als Grundlage für die weitere Planung zu verwenden.

Sie empfiehlt, auf Grundlage dieses Planes den Planungsbeschluss zu fassen und dadurch den Planungsbeschluss vom 20.09.2007 zu ersetzen.

Im Weiteren empfiehlt sie, die Straßen- und Entwässerungsplanung gleichzeitig für das Gesamtgebiet zu beauftragen.

Zeitgleich damit sollen mit der Bahn und dem Wasserverband zur Planung und zum Bau der Querungsbauwerke die Verhandlungen wieder aufgenommen werden und die Entwurfsplanungen beauftragt werden.

Für die Planung der Hauptschließung Ortsumgehung einschließlich der erforderlichen Versickerungsanlagen, der Bahnunterführung und der Brücke über den Amstelbach ist ein Planansatz in Höhe von 1,5 Mio. € auskömmlich eingeplant.

Die Umsetzung der Maßnahmen bleibt einem besonderen Beschluss vorbehalten. Die benötigten Mittel sind jeweils im Haushalt anzumelden.

Anlage/n:

1. Stadtplanausschnitt mit geplantem Trassenverlauf
2. Beschreibung der Planung Richter Richard aus dem Jahr 2007
3. Querschnittsaufteilungen Stand Dezember 2016
4. Ausgewählte Trassenvariante Plan -Richtericher Dell Ortsumgehung- Dezember 2016

Anlage 1 zur Vorlage zum Planungsbeschluss
Haupterschließung Ortsumgehung Richtericher Delll



Beschreibung der Planung Richter Richard aus dem Jahr 2007

Im Jahr 2007 hat das Planungsbüro Richter-Richard das Erschließungskonzept erarbeitet. Das Verkehrsaufkommen und die Verteilung der Verkehrsströme waren zu prognostizieren, die Netzerfordernisse für alle Verkehrsteilnehmer darzustellen, ein Konzept für den ruhenden Verkehr zu erarbeiten und für das gesamte Straßensystem charakteristische Querschnitte zu entwerfen. Die Haupteerschließungsstraße sollte in ihrer gesamten Länge als Vorentwurf erarbeitet werden. In seiner Sitzung vom 20.09.2007 hat der Mobilitätsausschuss den Planungsbeschluss für die damals sog. „Hauptverbindungsstraße“ gefasst.

Querschnittsaufteilungen

Im Konzept aus dem Jahr 2007 sollte der Durchgangsverkehr vom Anwohnerverkehr getrennt werden. Für den Radverkehr sollte in eine Richtung ein Schutzstreifen innerhalb der Fahrbahn markiert werden. Die gering genutzte Nebenfahrbahn war als Mischfläche bezeichnet worden.

Der Querschnitt im Abschnitt A (innerorts, beidseitig angebaut) sah von Norden nach Süden folgendermaßen aus: Gehweg, Multifunktionsstreifen (Parken und Bäume), Fahrbahn incl. einseitiger Schutzstreifen von 1,5 m Breite (6,5 m), Grünstreifen mit Bäumen, Parkstreifen, Nebenfahrbahn (3,0 m), Multifunktionsstreifen, Gehweg.
Die Gesamtbreite betrug von 22,6 m

Der Querschnitt im Abschnitt B (innerorts, einseitig angebaut) sah von Westen nach Osten folgendermaßen aus: Bankett, Randstreifen, Fahrbahn (7,0 m), Randstreifen, Grünstreifen, Geh- und Radweg (2,5 m) Randstreifen, ggf. Geländeanpassung Innerhalb dieses Abschnittes war eine Aufweitung für eine Busbucht vorgesehen.
Die Gesamtbreite lag bei 13,5 m

Der Querschnitt im Abschnitt C (außerorts, anbaufrei) war identisch mit dem Querschnitt im Abschnitt B

Knotenpunkte und Querungen

Am Knotenpunkt Horbacher Straße – Haupteerschließung Ortsumgehung soll der Durchgangsverkehr vorrangig auf die neue Straße gelenkt werden. Neben der „abknickenden Vorfahrt“, die der Hauptfahrrichtung von Norden kommend auf die Haupteerschließung Ortsumgehung den Vorrang gibt, sollte die Nachrangigkeit der südlichen Horbacher Straße durch den Ausbau verdeutlicht werden. Ebenso soll die von Westen einmündende zukünftige Anliegerstraße durch Aufpflasterungen optisch und funktional abgetrennt werden.

Der Knotenpunkt Banker-Feld-Straße – Haupteerschließung Ortsumgehung war als „kleiner Kreisverkehr“ mit einem Außendurchmesser von 36 m geplant.

Für die Eisenbahnunterquerung sollte die Fahrbahn etwa 7 m unterhalb der Schienenoberkante unter der Bahnanlage verlaufen. Angenommen wurde eine lichte Höhe der Unterquerung von 4,7 m. Der in diesem Entwurf angenommene gemeinsame Geh- und Radweg sollte nicht vollständig abgesenkt durch die Unterführung geführt werden.

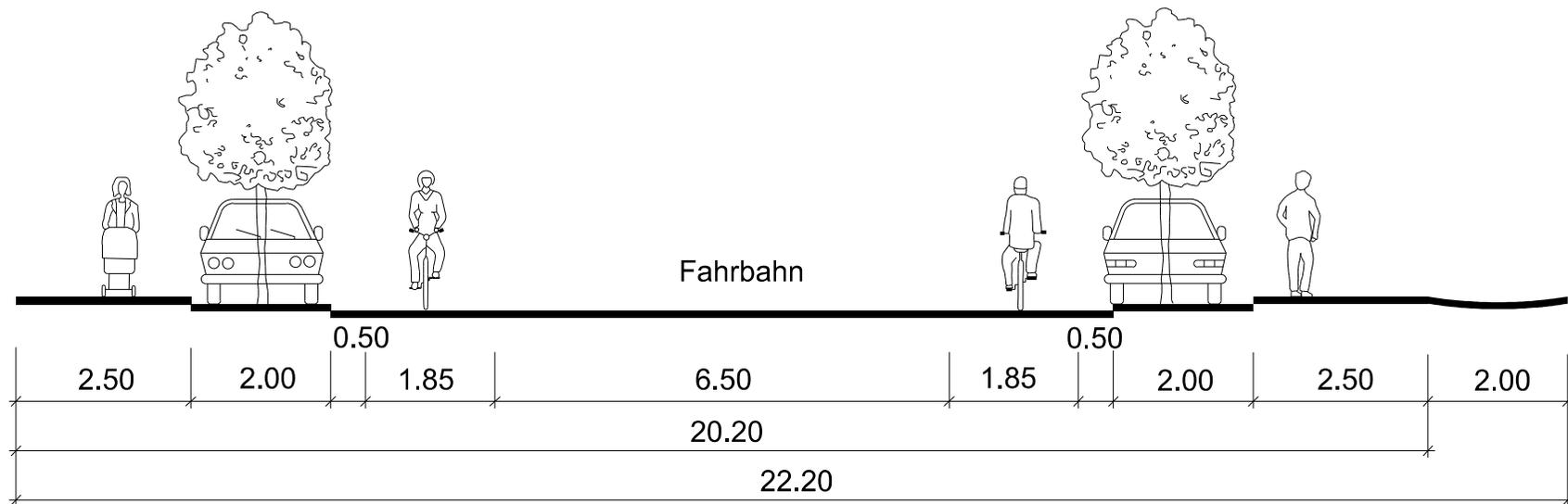
Für die Amstelbachüberquerung war im Ursprungskonzept lediglich eine Überquerung des Gewässers mittels eines Kastenbauwerkes vorgesehen.

Die Querung der Straße durch den Uersfelder Fußpfad war in der Ursprungsplanung noch nicht konkretisiert worden.

Für den Knotenpunkt Roermonder Straße – Haupteerschließung Ortsumgehung waren im Ursprungskonzept sowohl Kreuzungs- als auch Kreisverkehrslösungen untersucht worden. Als Vorzugsvariante war ein dreiarmer Knoten ausgewählt worden. Aufgrund des kurzen Abstandes der Knoten wird die Erweiterung der Roermonder Straße zwischen der vorhandenen Lichtsignalanlage und der Einmündung der neuen Straße unumgänglich.

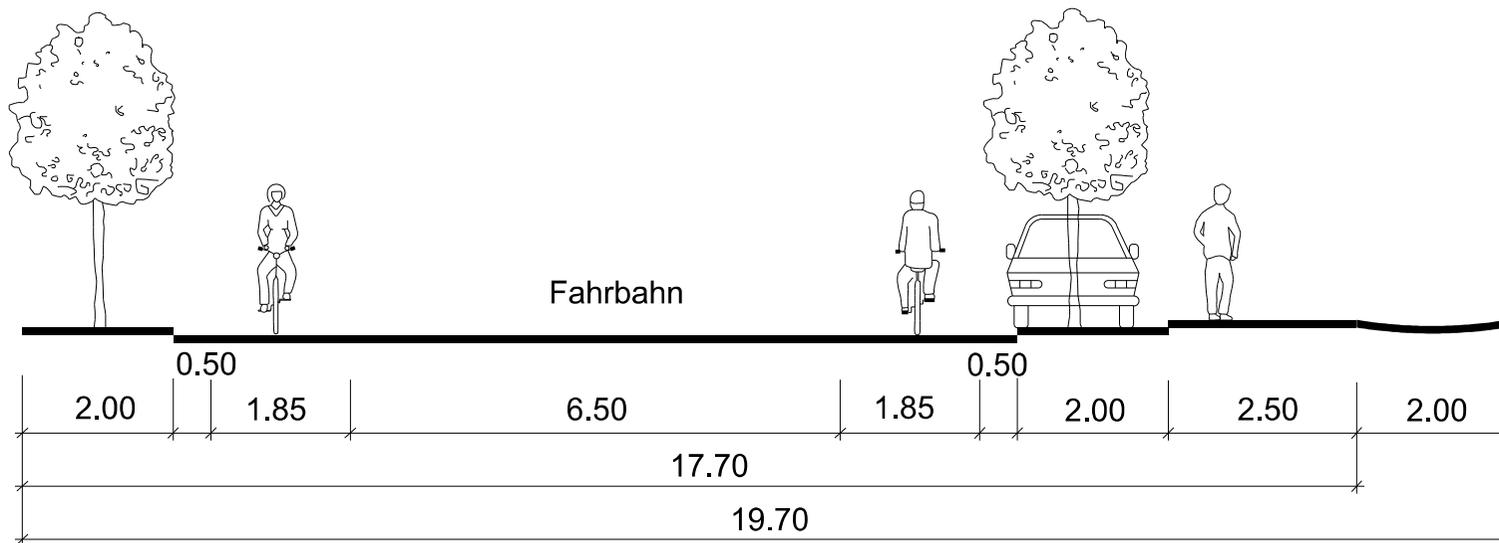
Ortsumgehung Richterich

Abschnitt A: beidseitig angebauter Bereich
zwischen Horbacher Straße und 90-Grad-Kurve



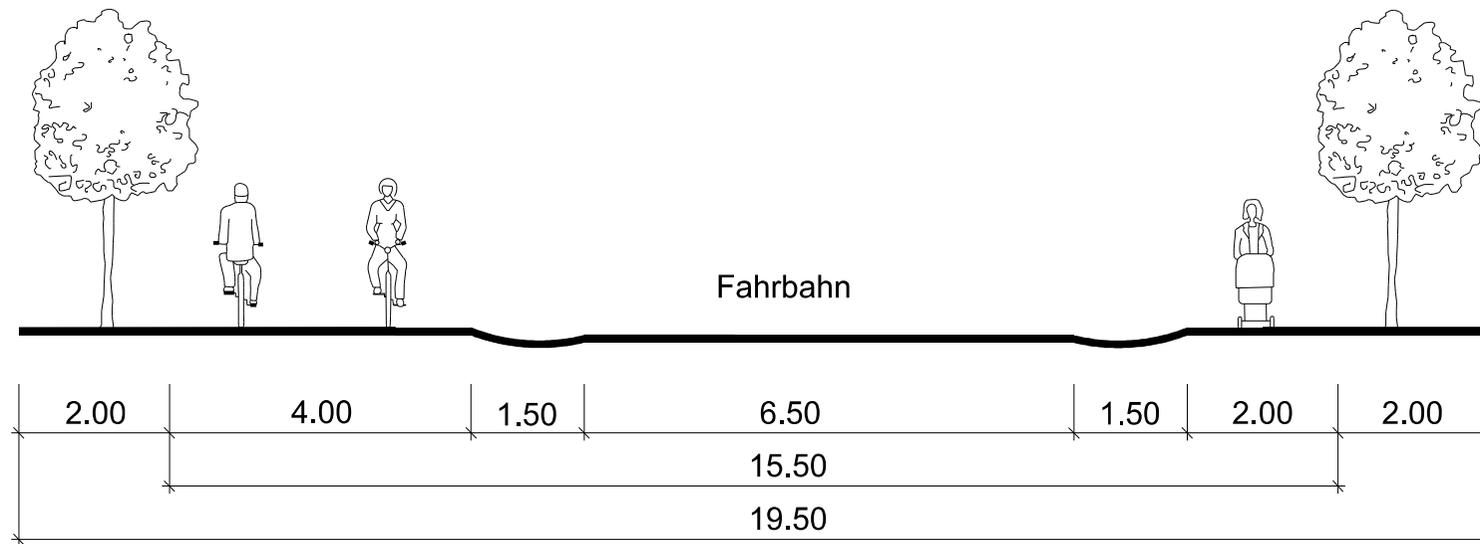
Ortsumgehung Richterich

Abschnitt B: einseitig angebauter Bereich
von der 90-Grad-Kurve bis zum Kreisverkehr Banker-Feld-Straße



Ortsumgehung Richterich

Abschnitt C: anbaufreier Bereich
zwischen Kreisverkehr Banker-Feld-Straße und Roermonder Straße



Anlage 3.3

stadt aachen

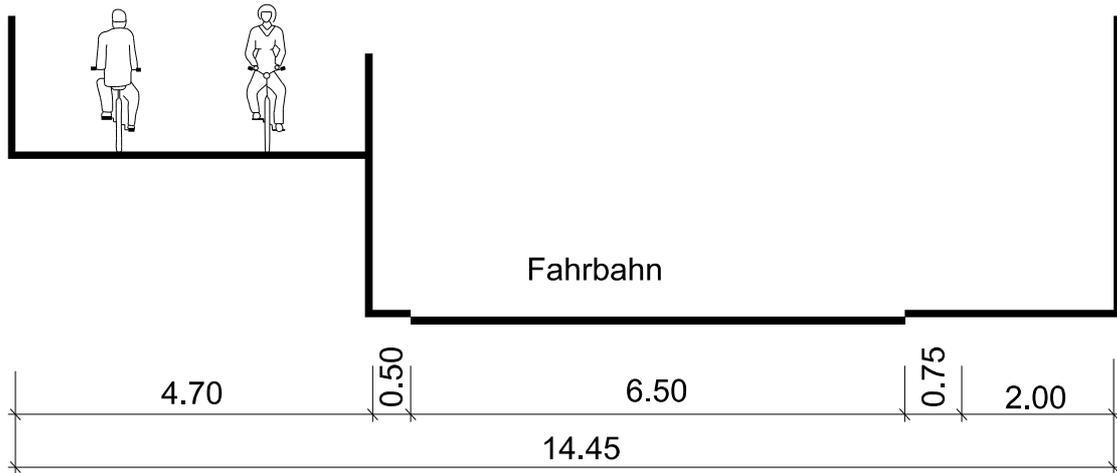


M 1:100 März 2016

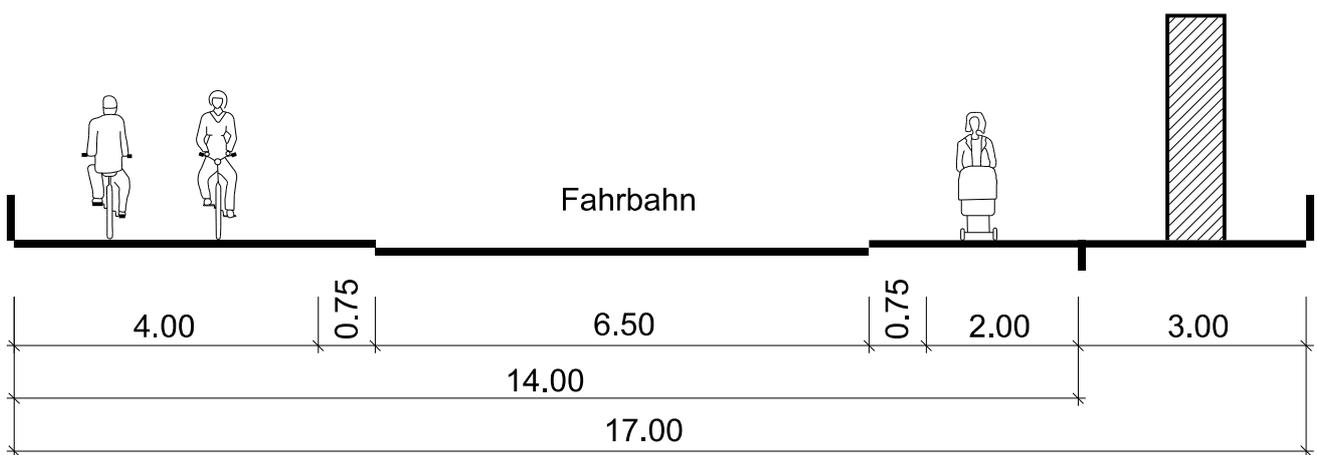
Ortsumgehung Richterich

Bahnunterführung

V1 mit Radschnellweg



Brücke Amstelbach



Anlage 3.4

stadt aachen

M 1:100 März 2016

