

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0444/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 10.05.2011 Verfasser: Dez. III / FB 61/70									
Kombinierter Rad-/Gehweg von Aachen-Walheim (Schleidener Straße) bis Staatsgrenze (Vennbahnroute); Ausführungsbeschluss										
Beratungsfolge: TOP: __ <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>25.05.2011</td> <td>B 4</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>07.07.2011</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	25.05.2011	B 4	Anhörung/Empfehlung	07.07.2011	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
25.05.2011	B 4	Anhörung/Empfehlung								
07.07.2011	MA	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Bau- und Ausführungsbeschluss für den Ausbau des kombinierten Rad-/Gehweges von Aachen-Walheim (Schleidener Straße) bis Staatsgrenze (Vennbahnroute) auf der Basis der Pläne 2009_012_L0 bis 2009_012_L9 zu fassen und die Verwaltung zu beauftragen, den Finanzierungsantrag nach dem Entflechtungsgesetz zu stellen.

Der Mobilitätsausschuss fasst den Bau- und Ausführungsbeschluss für den Ausbau des kombinierten Rad-/ Gehweges von Aachen-Walheim (Schleidener Straße) bis Staatsgrenze (Vennbahnroute) auf der Basis der Pläne 2009_012_L0 bis 2009_012_L9. Die Verwaltung wird beauftragt, den Finanzierungsantrag nach dem Entflechtungsgesetz zu stellen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Baukosten werden ca. 0,899 Mio. € (netto) betragen.

Für den Ausbau stehen Mittel beim PSP-Element 5-120102-900-01000-300-1 in Höhe von 950 T € zur Verfügung. Einnahmen werden aus Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz erwartet (ca. 70%) – vgl. Anlage.

Erläuterungen:

Die vorliegende Planung ist die Fortsetzung der Rad- und Fußwegeverbindung vom Stadtzentrum Aachen bis Walheim und stellt einen Baustein der überregionalen RAVEL-Route von Aachen durch Eifel und Ardennen nach Luxemburg dar. Der an die vorliegende Planung anschließende Abschnitt von Staatsgrenze durch Belgien bis nach Lammersdorf soll noch in diesem Jahr fertig gestellt werden.

Die gesamte Route dient der Förderung des Radverkehrs in der Freizeit und mit touristischem Hintergrund und folgt damit den Zielen der Stadt Aachen als fahrradfreundliche Stadt.

Mit dem Grundkonzept der Planung, einen Radweg auf oder direkt neben dem alten Gleisbett der Vennbahn zu errichten, übernimmt man die vorhandene Streckencharakteristik der alten Bahnlinie. Die Charakteristik ist geprägt von einer naturnahen und eigenständigen Führung durch kleinere Ortschaften, landwirtschaftliche Weideflächen und abschließend durch Waldgebiet bis an die Bundesgrenze.

Die herausragende Grundeigenschaft, die durch die Wahl einer alten Bahnlinie für den Radweg genutzt werden kann, ist die vorhandene geringe Längsneigung, die auf der Strecke des Teilabschnittes die Marke von 1,91 % nicht übersteigt.

Planung

Der Radweg beginnt südöstlich des Ortsteils Walheim an der B 258 Schleidener Straße, die im Rahmen der späteren Ausbaumaßnahme eine angemessene Querungshilfe erhält. Entsprechend der Charakteristik auf dem bereits fertig gestellten Abschnitt erfolgt der Bau des Weges im Wesentlichen als selbständig geführter Weg auf der Trasse der stillgelegten ehemaligen Vennbahn.

Von Kornelimünster kommend überquert man nun die B 258 in Richtung Bahnhof und wird über die ausgebaute Vennbahnstraße bis zum alten Bahnhofgebäude geführt. Ab dem Bahnhofgebäude erfolgt der Ausbau des vorhandenen Gehweges zum kombinierten Rad-/Gehweg bis zur Straße „Auf der Kier“.

Ab der Kreuzung „Auf der Kier“ erfolgt der eigentliche Ausbau auf der Vennbahntrasse, der im Bereich des ehemaligen Schotterbettes bis zur 1. Kreuzung „Schmithofer Str.“ geführt wird. Zwischen den beiden Kreuzungen der „Schmithofer Str.“ wird ein vorhandener Weg, der direkt neben der Trasse liegt, entsprechend ausgebaut. Südöstlich der Kreuzung „Ardennen Str.“ wird die alte Vennbahntrasse wieder aufgenommen und auf dem vorhandenen Bahnkörper anstelle eines Gleises bis zur Bundesgrenze ausgebaut. Die weitere schienenverkehrliche Nutzung der Paralleltrasse ist zurzeit unklar, eine Wiederinbetriebnahme der Trasse ist aber in naher Zukunft geplant.

In Abstimmung mit dem derzeitigen Eigentümer und Betreiber der Trasse ist bei paralleler Führung des Rad-/Gehweges entlang des wieder zu belebenden Gleises zur Sicherung des Lichtraumprofils auf einen Mindestabstand der Gleisachse zur Achse des Radweges von 5,45 m zu achten. Gemäß Vereinbarung entsteht an den maßgebend kritischen Stellen ein Stabgitterzaun, der allerdings erst dann errichtet werden soll, wenn der Bahnbetrieb wieder aufgenommen wird. Die Zaunbereiche werden mit dem Betreiber der zukünftigen Bahnstrecke vor Ort festgelegt. Auf den Stabgitterzaun kann verzichtet werden, wenn sich die Höhenlage des Rad-Gehweges um ca. 50 cm unter der Gleishöhe befindet und dadurch ausreichende Sicherheit gegen Auffahren auf den Gleiskörper besteht.

Grundsätzlich beginnt und endet der straßenbauliche Ausbau des neuen Rad-/Gehweg immer an den zu kreuzenden, öffentlichen Verkehrsflächen. So auch an den Kreuzungen der Straßen:

Auf der Kier, Schmidthoferstraße, Ardennenstraße und Frennetstraße.

Die vom Zuschussgeber geforderte Durchgängigkeit des Weges erfolgt im Bereich der Querungen von Bahngrundstücken, Gleisbereichen und Straßenkörpern mit entsprechender Beschilderung und ggf. Markierung zur eindeutigen maßgebenden Führung.

Die Baulänge des kombinierten Rad-/Gehweges beträgt ca. 4,040 km. Der Weg erhält eine asphaltierte Breite von 2,50 Meter und wird beidseitig durch je 0.50 Meter breite Bankette eingefasst. Topographisch zeichnet sich die Lage des Weges durch das geringe Längsgefälle aus, das sich im Teilabschnitt im Bereich von 0,1 – 1,91 % bewegt. Im Bereich von Querungen oder Anrampungen zu Querungen kann das Gefälle auf sehr kurzen Strecken bis zu 3,1 % steigen. Das Durchschnittsgefälle kann mit 1,2 % angegeben werden.

Zwischen den Kreuzungen Schmithofer Str. und Ardennenstraße ist ein Rastplatz vorgesehen.

Trassierung

Die Trasse des geplanten Rad-/Gehweges verläuft auf einem stillgelegten Teilstück der ehemaligen Vennbahn bzw. direkt neben einem Gleisabschnitt, bei dem eine Wiederinbetriebnahme zu erwarten ist. Die ersten 230 m führen über einen vorhandenen Gehweg direkt auf dem alten Bahnhofsgelände.

Die Trassierung und die entsprechenden Grenzwerte liegen daher weitgehend fest.

Sie betragen in einzelnen:

Mindestkurvenradius 300 m; Längsneigung 0,1-1,9 %; Querneigung 2,5%

Querschnitt

Für den selbständig geführten Geh-/Radweg wurde ein Regelquerschnitt von 2,50 m gewählt. Damit ist einerseits eine sichere Abwicklung des Rad- und Fußgängerverkehrs auch zu Spitzenzeiten gewährleistet, andererseits wird den ökologischen Ansprüchen an einen geringen Flächenverbrauch Rechnung getragen. Die seitliche Begrenzung erfolgt durch 50 cm breite Bankette (vgl. Anlage).

Bauausführung

Der Rad-/Gehweg wird in Asphaltbeton befestigt, wie es über die gesamte Strecke der RAVEL- Route geplant ist. Bei der Wahl der Asphaltdecke setzt sich die Nachhaltigkeit gegenüber den ökologischen Belangen durch. Angesichts der erwarteten starken Frequentierung auch bei instabilen Witterungsbedingungen muss die Garantie gegeben sein, dass die Oberfläche nach Niederschlägen schnell abtrocknet und keine Pfützen bildet. Diese Anforderungen wären bei einer wassergebundenen Ausbildung selbst mit erheblichem Unterhaltungsaufwand nicht dauerhaft sicher zu stellen.

Folgender Aufbau ist vorgesehen:

2,5 cm	Asphaltbeton
8,0 cm	bituminöse Tragschicht
19,5 cm	Frostschutzschicht, Straßenbauvlies (je nach Erfordernis)
30,0 cm	Gesamtstärke. (alternativ 40 cm)

Der begleitende und zu querende Bahnkörper wird grundsätzlich nicht tangiert.

Zu kreuzende Waldwege werden in den Querungsbereichen befestigt, um die Querungen nachhaltig zu sichern.

Der geplante Rad-/Gehweg soll möglichst geländenah ausgebaut werden. Notwendiger Aushub soll nach Möglichkeit als Unterbau oder in den Banketten wieder eingebaut werden.

Der größte Anteil der Erdarbeiten fällt auf die Herstellung des begleitenden Entwässerungsgrabens, der auf Grund der geforderten Mindestabstände zum Gleiskörper den vorhandenen Graben ersetzt. Die vorhandene Grabenentwässerung wird nicht verändert, sondern nur geringfügig verschoben. Alle Vorfluter und Anschlüsse an Folgeentwässerungsanlagen bleiben erhalten. In Teilbereichen müssen Gräben gereinigt oder neue Sickergräben angelegt werden. Die Entwässerung des Rad-/Gehweges erfolgt ungenutzt über die Bankette in die vorhandenen Gräben und Böschungen.

Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Kreuzung der Monschauer Straße existiert ein vorhandenes Brückenbauwerk. Hier wurden einst zwei parallele Gleise unterführt. Das vorhandene Bauwerk wird durch die Rad-/Gehweg-Planung nicht berührt. Der Querschnitt der Unterführung bietet ausreichend Platz auch hier die parallele Führung von Gleis und Rad-Gehweg zu realisieren.

Sonstiges

Eine Beleuchtung der Anlage ist nicht vorgesehen.

Lärmschutzmaßnahmen sind nicht notwendig.

Leitungen werden durch den Ausbau des Rad-/Gehweges nicht berührt.

Mit Altlasten ist nicht zu rechnen, an kritischen Stellen wurden Bodenuntersuchungen durchgeführt.

Ein faunistisches und vegetationskundliches Gutachten wurde ebenfalls erstellt. Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz hat die Planung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Eine Prüfung des Kampfmittelräumdienstes auf Kampfmittel verlief negativ.

Bei der Planung und Ausführung werden die Belange von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt.

Die Einrichtungen des Infrastrukturbetreibers (Signale, Schranken) werden nicht berührt.

Kosten:

Die Kosten können wie folgt beziffert werden:

Baukosten : 899.000,00 EURO (netto)

Grunderwerbskosten : 215.000,00 EURO

Zur Bezuschussung nach dem Entflechtungsgesetz liegt eine Finanzierungszusage vorbehaltlich der Vorlage des Baubeschlusses vor.

Mit dem Ausbau soll im Herbst 2011 begonnen werden. Die Bauzeit wird ca. 10 Monate betragen.

Anlagen:

1. Lagepläne L0 bis L9; Regelquerschnitt
2. Finanzielle Auswirkungen