

# Sitzungsvorlage

## Beratungsfolge

## Sitzungsdatum

1.	Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	22.11.2018
2.	Kenntnisgabe	Behindertenbeirat	öffentlich	

## Ausbau der K33 - Jülicher Straße in der Ortsdurchfahrt (OD) Dürwiß

Der Ausschuss nimmt den derzeitigen Planungsstand zum Ausbau der K 33 – Jülicher Straße in der Ortsdurchfahrt Dürwiß zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt den Anliegern und Interessierten die Planung im Rahmen einer Bürgerversammlung vorzustellen und zu erläutern.

Unter Berücksichtigung der in der Bürgerversammlung vorgetragenen Anregungen erfolgt die erneute Vorstellung der Planung, über die der Ausschuss dann abschließend berät.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt <input checked="" type="checkbox"/> Gesehen <input type="checkbox"/> Vorgeprüft  gez. Breuer _____		Datum: 14.11.2018  gez. i.V. Gödde                      gez. Kaever			
<b>1</b>		<b>2</b>		<b>3</b>	
<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	
<b>Abstimmungsergebnis</b>		<b>Abstimmungsergebnis</b>		<b>Abstimmungsergebnis</b>	
<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja	
<input type="checkbox"/> nein		<input type="checkbox"/> nein		<input type="checkbox"/> nein	
<input type="checkbox"/> Enthaltung		<input type="checkbox"/> Enthaltung		<input type="checkbox"/> Enthaltung	

### **Sachverhalt:**

Die Kreisstraße 33 „Jülicher Straße“ ist eine (gemäß Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN 2008) „nahräumige, angebaute Hauptverkehrsstraße“ im Stadtteil Dürwiß; sie erfüllt im Straßennetz der Stadt Eschweiler eine überörtliche Verbindungsfunktion. Straßenbaulastträger für die Fahrbahn ist die StädteRegion Aachen, die Nebenanlagen (Gehwege und Parkstreifen) befinden sich in der Baulast der Stadt Eschweiler. Zwischen den Baulastträgern wurde eine „Vereinbarung über den gemeinschaftlichen Ausbau der K 33 – Jülicher Straße in Eschweiler – Dürwiß“ getroffen (vgl. VV 126/14 i.V.m. 332/16). Darüber hinaus erfolgte eine gemeinsame Förderantragsstellung bei der Bezirksregierung Köln. Der Antrag auf „Gewährung einer Zuwendung nach dem Entflechtungsgesetz“ wurde mit Schreiben vom 01.08.2016 bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Ein Bewilligungsbescheid steht derzeit noch aus.

### **Veranlassung**

Sowohl der schlechte bauliche Zustand der Verkehrsflächen als auch der des Kanals geben Anlass zu einer grundhaften Erneuerung.

Die Fahrbahn der Jülicher Straße ist durch vielfache Ausbrüche und Rissbildungen gekennzeichnet, bedingt durch Absackungen ist zudem eine ordnungsgemäße Entwässerung über Längsgefälle und Querneigung nicht mehr überall gewährleistet. In der jüngeren Vergangenheit wurden mehrfach Maßnahmen zur Beseitigung akuter Straßenschäden in Folge von Absackungen und Ausbrüchen erforderlich. Im Zuge einer Baugrunduntersuchung im September 2016 wurde festgestellt, dass die Fahrbahn in Aufbau und Mächtigkeit variiert. Gemäß den durchgeführten Erkundungen konnte festgestellt werden, dass die angetroffenen Schichtdicken für eine Straße der Belastungsklasse 3,2, mit Schottertragschicht auf Frostschutzschicht weitgehend nicht regelkonform ist. Die Schwarzdecken bauen sich überwiegend aus einer Deckschicht z. T. mit Binderschicht und Einstreudecken als Tragschicht auf. Darunter folgen ganz überwiegend Schotter aus Kalkstein bzw. Schlacken.

Die erstmalige Herstellung der Nebenanlage wurde in der Ratssitzung der Gemeinde Dürwiß am 22.03.1957 beschlossen. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte im selben Jahr, sie ist demnach 61 Jahre alt. Die Befestigung der Nebenanlagen ist heute uneinheitlich, es finden sich sowohl Asphaltbeläge als auch Gehwegplatten und Betonsteinpflaster, vereinzelt sind Natursteinpflasterflächen vorhanden. Anhand der unterschiedlichen Einfärbung der Gehwegplatten ist erkennbar, dass hier in der Vergangenheit bereits Aufbrüche infolge von Straßenunterhaltungs- oder Versorgungsträgerarbeiten erfolgt sind. An verschiedenen Stellen wurden in den vergangenen Jahren im Rahmen der Straßenunterhaltung Unebenheiten und Schadstellen im Gehwegbelag reguliert. Auch die Bordsteinanlage weist alterungsbedingte Mängel, wie abgeplatze Vorsatzschalen und Absackungen auf, vereinzelt wurden kaputte Bordsteine in der Vergangenheit ausgetauscht. Bezüglich des Aufbaus der Nebenanlagen wurde bei der o. a. Baugrunduntersuchung festgestellt, dass aufgrund einer Vielzahl von Reparaturstellen und Leitungstrassen der Versorgungsträger die Zusammensetzung und Mächtigkeit des Aufbaus variiert. Die Vorgaben der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) werden nicht eingehalten. Das Baugrundgutachten weist in mehreren Abschnitten der Ausbaustrecke keine ausreichende Frostsicherheit und Tragfähigkeit des Planums auf. Die Oberfläche der Nebenanlage zeigt sich in weiten Teilen verschlissen. Eine Vielzahl der Gehwegplatten ist gebrochen. Abplatzungen an den Ecken und auch Betonkorrosion bis hin zu Ausbrüchen an der Oberfläche zeugen von der langen Liegezeit des Materials. An vielen Stellen über den gesamten Ausbaubereich der Jülicher Straße verteilt, ist der Gehweg abgesackt, Wasser kann nicht mehr ungehindert zur Straße hin abgeleitet werden. Stellenweise haben sich Versätze gebildet, die eine Stolperkante darstellen.

Neben diesen baulichen Defiziten sind auch solche hinsichtlich der heutigen Gestaltung des Verkehrsraums bzw. der Aufteilung der Verkehrsräume auf die jeweiligen Nutzungen (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger, mobilitätseingeschränkte Personen) feststellbar:

- Fehlende Radverkehrsanlagen
- Fahrbahnrandparken mit nur geringen Restfahrbahnbreiten
- Teilweise geringe Gehwegbreiten
- Fehlende Barrierefreiheit an den Fußgängerquerungen und Bushaltestellen

Durch den geplanten Umbau der K 33 – Jülicher Straße soll ein höheres Maß an Sicherheit und ein größerer Komfort für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

Die Jülicher Straße soll in der Ortsdurchfahrt Dürwiß in zwei Teilabschnitten ausgebaut werden:

1. Teilabschnitt: km 1+401 (Heinrich-Heine-Straße) bis km 2+085 (Grünstraße)
2. Teilabschnitt: km 2+221 (Lindenstraße) bis km 2+729 (Ende der OD)

Der Teilabschnitt zwischen der Grünstraße und der Lindenstraße (km 2+085 bis km 2+221) wurde im Jahr 2003 und der vorgelagerte Teilabschnitt der K 33 von OD-Beginn bis Heinrich-Heine-Straße (km 1+337 bis km 1+480) im Jahr 2006 ausgebaut.

Planungsziel der Umgestaltung ist die Neuordnung des vorhandenen Straßenraums durch Neuaufteilung des Straßenquerschnitts. Unter Berücksichtigung der heutigen Verkehrsbelastung (DTV 2015 = ca. 10.300 KFZ / 24 h; Schwerverkehrsanteil = ca. 2,7 %) sowie der prognostizierten Verkehre sollen eine für eine klassifizierte Ortsdurchfahrt ausreichend breite Fahrbahn, aber auch eine durchgängige Radverkehrsanlage sowie ausreichende Gehwegbreiten geschaffen werden.

Derzeitig wird der Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Darüber hinaus erstreckt sich der ruhende Verkehr ebenfalls entlang der Fahrbahn, sodass über weite Strecken die Restfahrbahnbreite unter 5,50 m beträgt. Eine gemeinsame Führung von Rad- und motorisiertem Verkehr führt mit Bezugnahme auf die Verkehrsbelastung von 10.300 KFZ / 24 h ohne weitere Maßnahmen zu einem Sicherheitsdefizit.

Im Zuge der Gesamtbetrachtung wurden deshalb in einer Studie die Möglichkeiten und die Eignung verschiedener regelkonformer Radverkehrsanlagen durch das Büro Achten und Jansen untersucht. Die Untersuchung der Radverkehrsführungs-Varianten und das Ergebnis dieser Studie wurden der Stadt Eschweiler und der StädteRegion Aachen vorgestellt. Aufgrund des beschränkten Raumangebots soll mit Zustimmung der beiden Bauherren der Variante mit 4,50 m breiter Zentralfahrbahn und beidseitigen, 1,50 m breiten Radschutzstreifen den Vorzug gegeben werden.

Ein weiteres Planungsziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit am heutigen Knotenpunkt Jülicher Straße, Fronhovener Straße, Am Kleekamp (= Bauende), die im Bestand aufgrund der begrenzten Sichtverhältnisse, der fehlenden Eindeutigkeit der untergeordneten Vorfahrt der Nebenstraßen sowie nicht zuletzt der verbesserungswürdigen Radverkehrsführung nur als unbefriedigend bezeichnet werden kann.

Die Kreuzung mit der derzeitigen Vorfahrtsregelung „abknickende Vorfahrt“ soll zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden, bei dem die Abwicklung des Übereckverkehrs (KFZ- und Radverkehr) verkehrstechnisch sicher ist. Gleichzeitig wird damit eine über einen längeren folgenden Streckenabschnitt fehlende (letzte) Wendemöglichkeit für den Schwerverkehr vor Einfahrt in die Umweltzone (bzw. LKW-Fahrverbotszone) geschaffen.

### **Planung Entwässerung**

Die Entwässerung erfolgt im gesamten Bereich als gesammelte Wasserführung in das Mischwasserkanalsystem der Stadt Eschweiler. Sanierung und Erweiterung des Kanals erfolgt separat, gebührenfinanziert durch die Stadt Eschweiler.

Das Abwasserbeseitigungskonzept der Stadt Eschweiler, das der Bezirksregierung Köln vorliegt, sieht eine Erneuerung der Kanalisation für das Jahr 2017 vor. Das Mischsystem soll hierbei weiter bestehen bleiben. Im Jahresbericht 2018 wurde eine Verschiebung der Maßnahme aufgrund verschiedener rechtlicher und baulicher Fragen, die noch Einfluss auf die Planung hatten, erforderlich. Diese konnten zwischenzeitlich geklärt und die Planung abgeschlossen werden. Eine Untersuchung der Hauptentwässerungsleitungen mit einer Kanal-TV-Kamera ergab, dass in der Jülicher Straße eine Vielzahl überwiegend mittelstarker bis starker Schäden, u. a. in Form von Gegengefälle, Rissen und Fehlstellen bestehen. Darüber hinaus sind auf Grundlage des Generalentwässerungsplans (GEP) für das Entwässerungsgebiet Dürwiß aus dem Jahr 2015 verschiedene Maßnahmen im Bereich der Jülicher Straße erforderlich, um hydraulische Überlastungen zu verringern.

Insgesamt werden rund 1.000 m Kanal in Nennweiten von DN 300 bis DN 800 erneuert. Im ersten Abschnitt, von der Hans-Böckler-Straße bis zur Gasthausstraße sieht die Planung auf einer Länge von ca. 200 m einen neuen Kanal mit einem Durchmesser von DN 400 vor. Hierbei wird im Bereich der Einmündung der Hans-Böckler-Straße der gemäß GEP als Entlastung vorgesehene Überlauf des in südliche Richtung verlaufenden bestehenden Kanals an den Richtung Norden verlaufenden neu herzustellenden Kanal berücksichtigt, was der Entlastung des bestehenden, Richtung Norden existierenden Kanales dient. Im Einmündungsbereich der Gasthausstraße ergibt der GEP eine Dimensionsvergrößerung von DN 600 auf DN 800. Hier wird der Kanal bis zur Ausbaugrenze der Straße auf ca. 20 m erneuert und an den Bestand angeschlossen.

Hieran anschließend wird der Kanal von der Gasthausstraße bis zum Fuchshofweg auf einer Länge von ca. 400 m in Nennweiten von DN 300 bis DN 600 erneuert. Bis zur Lindenstraße schließt sich dann ein bereits im Jahr 2003 sanierter Kanalabschnitt an. Hier sind keine Arbeiten vorgesehen.

Im letzten Abschnitt erfolgt die Erneuerung der Kanäle von der Lindenstraße bis zur Kreuzung mit der Straße Am Kleekamp bzw. Fronhovener Straße. Auf ca. 380 m werden neue Rohre mit Durchmessern von DN 300 bis DN 500 verlegt. Die Anbindung an den Bestand erfolgen hierbei im Kreuzungsbereich Lohner Straße, Bonifatiusstraße und an der Einmündung „Am Kleekamp“. Ab der Wilhelm-Proemper-Straße wird hierbei für den Kanal eine neue Trasse im Bereich der Fahrbahn gewählt und die alte Leitung, die z. T. unter Grünflächen und Nebenanlagen liegt, verdämmt. Die Anbindungen an den Bestand erfolgen im Kreuzungsbereich Lohner Straße, Bonifatiusstraße und an der Einmündung Am Kleekamp.

Die Untersuchung der Kanalhausanschlussleitungen zeigt, dass auch diese umfangreiche Schäden aufweisen. Nach einer detaillierten Auswertung der Dokumentation werden die schadhaften Hausanschlüsse im Zuge der Baumaßnahme bis zur Grundstücksgrenze saniert. Im Vorfeld der Baumaßnahme werden die konkret betroffenen Hauseigentümer schriftlich über die Sanierungsnotwendigkeit informiert, so wird die Möglichkeit eingeräumt im zeitlichen Zusammenhang mit der städtischen Baumaßnahme auch den Kanal auf privateigentem Grund zu sanieren.

### **Planung Straßenbau**

Die beiden oben genannten, zur Umgestaltung geplanten Teilabschnitte haben eine Gesamtlänge von 1.192 m, wovon auf den 1. Teilabschnitt ca. 684 m und auf den 2. Teilabschnitt ca. 508 m entfallen.

Im Bestand variiert die Straßenraumbreite zwischen 11,00 und 14,00 m, wovon auf die Fahrbahn ca. 6,00 bis 8,00 m und die beidseitigen Gehwege je 1,50 bis 2,50 m entfallen.

Entsprechend des abgestimmten Ergebnisses der Studie zur Untersuchung einer geeigneten Form der Radverkehrsführung auf der Jülicher Straße sind folgende Planungsgrundsätze bei der Gestaltungsplanung zu berücksichtigen:

- eine durchgehend 4,50 m breite Zentralfahrbahn
- beidseitig 1,50 m breite Radschutzstreifen
- nach Möglichkeit mind. 2,00 m breite Gehwege und
- ebenso, wenn möglich, 2,30 m breite Parkstände in Längsaufstellung.

Die Gehwegmindestbreite von 2,00 m lässt sich weitestgehend realisieren. Bei den Parkständen ist (wegen des parallelen Radschutzstreifens) eine Breite von 2,30 m im Regelfall anzustreben. Zur Vergrößerung des Parkraumangebots kann die Parkstandbreite in Ausnahmefällen auf 2,10 m reduziert werden.

Am nördlichen Ende der Ausbaustrecke soll die heutige Verkehrsregelung „Abknickende Vorfahrt“ durch einen Kreisverkehrsplatz ersetzt werden. Vor Bau der Umgehungsstraße war der Knotenpunkt eine Kreuzung mit Hauptfahrbeziehung geradeaus.

### Motorisierter Verkehr

Die Fahrbahnbreite von 7,50 m, bestehend aus der 4,50 m breiten Zentralfahrbahn und zwei Radschutzstreifen zu je 1,50 m, erlaubt einen ungestörten Verkehrsfluss, auch von LKW unter direkter Einsicht des Radverkehrs. Auf der gesamten Strecke, auch bei Kurvenfahrten, ist der Begegnungsverkehr von LKW möglich. Der Kreisverkehrsplatz (Durchmesser 26,00 m) als Ersatz zur beengten Kreuzung im Bestand ist eine kompakte Alternative und wertet diesen Platz auch als Ortseingang auf. Ein Innenkreisring leitet die Fahrzeuge an den äußeren Rand der Kreisfahrbahn ab und verhindert ein geradliniges (schnelles) Durchfahren. Gelenkbusse und LKW hingegen benötigen die volle Kreisfahrbahnbreite zur Befahrung.

### Radverkehr

In Stationierungsrichtung aus Richtung Eschweiler kommend wird der Radverkehr auf der Nebenanlage geführt. Vor Beginn der eigentlichen Baustrecke wird der Radverkehr in ausreichendem Abstand vor den vorhandenen möglichen Konfliktpunkten (Einfahrt Getränkecenter und Einmündung Heinrich-Heine-Straße) auf die Straße geführt. Zur besseren Erkennbarkeit für den Fahrzeugverkehr erfolgt dies anfangs als Radfahrstreifen mit roter Einfärbung. In Gegenrichtung erfolgt die Ableitung des Radverkehrs von der Fahrbahn auf die Nebenanlage über eine neu herzustellende Nullabsenkung.

Innerhalb der Baustrecke wird nach dem Umbau ein nahezu durchgängiges Angebot für den Radverkehr durch Radschutzstreifen vorhanden sein. Eine rd. 20 m lange einseitige Unterbrechung erfolgt bei Station km 0+370. Die hier hineinragende Bebauung schnürt die benötigte Querschnittsbreite punktuell ein. Bedingt durch den hier vorgesehenen Fußgängerüberweg wird die Stelle für den motorisierten Verkehr besonders hervorgehoben, was zum Schutz des Radfahrers beiträgt. Zwischen Station 0+295 und 0+345 kann aufgrund gescheiterter Grunderwerbsbemühungen ebenfalls kein Radschutzstreifen eingerichtet werden.

Ab Station km 0+632 beginnt ein erst vor wenigen Jahren ausgebauter Teilabschnitt. Dieser verfügt bislang jedoch über keine Radverkehrsführung. Zu Beginn ist bedingt durch die Busbucht und die Einmündung Grünstraße ausreichend Breite vorhanden. In diesem ca. 45 m langen Bereich wird durch Ummarkierung ein Angebot von beidseitigen Radschutzstreifen geschaffen. Die im Weiteren auf einer Länge von 77 m vorhandene Fahrbahnbreite von ca. 6,00 m lässt eine Führung über beidseitige Radschutzstreifen nicht zu. Hier soll durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 das sichere Fahren im Mischverkehr erreicht werden. Die Kurvigkeit der Straße lässt hier ohnehin zügiges Fahren mit Tempo 50 kaum zu. Im Anschluss ist ohne Unterbrechung die Führung über Radschutzstreifen möglich.

Im neu vorgesehenen „kleinen Kreisverkehrsplatz“ ist die sichere Führung des Radfahrers auf der Kreisfahrbahn vorgesehen. In den Ausfahrten erfolgt die Überführung in Radschutzstreifen. Im ostwärts führenden Anschlussarm der Jülicher Straße wird aufgrund ausreichend vorhandener Fahrbahnbreite ein Radschutzstreifen bis zur nächsten Einmündung markiert. Im Zuge der Hauptverkehrsachse nach Norden (Fronhovener Straße) wird der Radverkehr mit dem Ausbauende vom Radschutzstreifen in einen einseitig vorhandenen Zweirichtungsweg überführt. Zur sicheren Querung erhält der auswärts Fahrende eine gesicherte Linksabbiegemöglichkeit und wird geordnet auf den Radweg geführt. Im weiteren Verlauf hat der Radweg Außerortscharakter, d.h. er ist durch einen ausreichend breiten Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt.

#### Fußgängerverkehr

Die Fußgänger erhalten, bis auf wenige punktuelle Ausnahmen, durchgehende Gehwegbreiten von 2,00 m. An allen Kreuzungen und Einmündungen bestehen barrierefreie Querungsmöglichkeiten. An neuralgischen Punkten sind wie bereits heute Fußgängerüberwege eingeplant, insgesamt zwei Stück. Der heute vorhandene dritte Überweg wird zu Gunsten einer Querungsfurt mit Mittelinsel hinter die Einmündung Lohner Straße verschoben. Die Mittelinsel wirkt als Eingang zum historischen Umfeld des Drimbornshofs mit seinen umgebenden Denkmälern.

Im Kreisverkehrsplatz sind in den drei Hauptarmen Fußgängerüberwege mit Mittelinseln als Querungsfurten vorgesehen.

#### ÖPNV

Der ÖPNV wird künftig über Buskaphaltestellen am Fahrbahnrand abgewickelt. Bestehende Busbuchten werden zurückgebaut. Die Einsatzgrenze für Buskaphaltestellen liegt nach RAST 06 bei 750 Kfz/h je Richtung. Die Kreisstraße 33 liegt bei rd. 500 Kfz/h je Richtung. Auch die Busfolgezeit bei zwei Buslinien liegt bei > 10 min. Die Buskaphaltestellen werden auf einer Länge von je 20 m mit Sonderbordsteinen und taktilen Elementen für Sehbehinderte eingerichtet.

#### Baumbilanz

Infolge der Neuordnung des Straßenraums entfallen insgesamt 26 Baumstandorte. Teilweise sind diese aber bereits vorgeschädigt oder besitzen/besaßen nur völlig unterdimensionierte Baumbeete, weshalb es häufiger zu Schäden an Bordsteinen und dem Gehwegbelag kam. Aus diesem Grund mussten bereits einige Bäume (mit gleichen Schadsymptomen) in den letzten Jahren gefällt werden. Ersatzpflanzungen wurden hier in Anbetracht der anstehenden Straßenbaumaßnahme noch nicht vorgenommen.

Abgestimmt auf ein möglichst großes Parkraumangebot sieht die Neuplanung in den Nebenanlagen die Neuanpflanzung von insgesamt 18 Bäumen vor. Entscheidend verbessert wird die Baumbilanz der Gesamtausbaumaßnahme durch die Komplettierung der (bisher einseitigen) Baumreihe zwischen Drimbornshof und Friedhof, die durch die Neuanpflanzung von 15 weiteren Bäumen auf der südöstlichen Straßenseite einen Alleencharakter erhalten soll.

Im Gesamtergebnis stehen also 26 Fällungen 33 Neupflanzungen gegenüber.

### Parkraumbilanz

Bei der Planung wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, die Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr zu verbessern, ohne das notwendige Parkraumangebot zu verringern. So wurde zwar der Vorgabe, neue Parkstände grundsätzlich in einer Breite von 2,30 m zu realisieren, Rechnung getragen, aber auch solche Teilflächen als Parkstände berücksichtigt, bei denen nur eine Parkstandbreite von mindestens 2,10 m realisiert werden kann.

Die (öffentliche) Parkraumbilanz stellt sich wie folgt dar:

Bisherige Anzahl an Parkständen:	67
Zukünftige Anzahl an Parkständen:	68
davon: mit Breite 2,30 m:	24
mit Breite 2,10 m:	31
Schräg-/Senkrechtparker:	13

### Bauweise

Die Fahrbahn erhält einen Aufbau gemäß den „Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ (RStO 12). Aufgrund der durch Zählraten bekannten Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung wurde die Straße in die Belastungsklasse Bk 3,2 eingestuft. Für den Kreisverkehrsplatz ist die richtliniengetreue Erhöhung der Dimensionierung um eine Belastungsklasse, also Bk 10, vorgesehen. Als Asphaltdeckschicht soll ein offenporiger Gussasphalt PMA 0/5 mm zum Einsatz kommen, der sich durch besondere lärmindernde Eigenschaften auszeichnet.

Aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens muss davon ausgegangen werden, dass der Baugrund der Straße nicht in allen Abschnitten der Ausbaustrecke ausreichend tragfähig ist. Dies kann erst mittels Prüfung im Verlauf der Baumaßnahme beurteilt werden. Für den Straßenbau bedeutet dies, dass Böden mit zu geringer Tragfähigkeit verbessert oder ggf. ausgetauscht werden müssen. Von einer Schichtdicke von rd. 30 cm ist hier auszugehen.

Die Entwässerungsrinnen werden beidseitig als einzeilige Betonsteinrinnen in einer Breite von 16 cm hergestellt. Als Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg ist ein Hochbordstein vorgesehen. Im Bereich von öffentlichen straßenbegleitenden Parkständen sowie den Einfahrten wird ein abgesenkter Bordstein (Rundbordstein) eingebaut.

Die Gehwege erhalten eine standardisierte Oberflächenbefestigung in Betonplatten 30x30x8 cm, die Gehwegüberfahrten werden mit Betonsteinpflaster 20x10x8 cm in der Farbe betongrau im Ellbogenverband befestigt. Die Parkstände werden mit einem anthrazitfarbenen, gekollerten Betonsteinpflaster 20x15x8 cm im Halbverband gepflastert.

Die Abgrenzung zu den Privatgrundstücken erfolgt in der Regel mit einem Tiefbordstein in 8 cm Breite.

Im Einzelnen sind folgende Deckenaufbauten vorgesehen:

Fahrbahn (Belastungsklasse 3,2):

4	cm	Asphaltbeton AC 11 DS
6	cm	Asphaltbinderschicht AC 16 BS
10	cm	Asphalttragschicht AC 22 TS
15	cm	Schottertragschicht 0/45 mm
30	cm	Frostschuttschicht 0/56 mm
(30)	cm	Bodenaustausch, -verbesserung (im Bedarfsfall)
-----		
65 (95)	cm	Gesamtaufbau

Kreisverkehrsplatz (Belastungsklasse 10):

4	cm	Asphaltbeton AC 11 DS
8	cm	Asphaltbinderschicht AC 16 BS
10	cm	Asphalttragschicht AC 22 TS
15	cm	Schottertragschicht 0/45 mm
28	cm	Frostschuttschicht 0/56 mm
(30)	cm	Bodenaustausch, -verbesserung (im Bedarfsfall)
-----		
65 (95)	cm	Gesamtaufbau

#### Gehwege bzw. Gehwegüberfahrten

8	cm	Betonsteinplatten 30x30 cm, grau bzw. Betonsteinpflaster 20x10 cm, grau
4	cm	Bettung aus Brechsand-/Brechsandsplitt-Gemisch 0/5 mm
15	cm	Drainbetontragschicht
13	cm	Frostschuttschicht 0/32 mm
(30)	cm	Bodenaustausch, -verbesserung (im Bedarfsfall)
-----		
40 (70)	cm	Gesamtaufbau

#### Parkstände

8	cm	Betonsteinpflaster 20x15 cm, anthrazit
4	cm	Bettung aus Brechsand-/ Brechsandsplitt-Gemisch 0/5 mm
15	cm	Drainbetontragschicht
23	cm	Frostschuttschicht 0/32 mm
(30)	cm	Bodenaustausch, -verbesserung (im Bedarfsfall)
-----		
50 (80)	cm	Gesamtaufbau

#### Barrierefreiheit

Die Erfordernisse zur Barrierefreiheit werden nach dem neuesten Standard entsprechend den Empfehlungen VV 003/13 „Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum“ berücksichtigt. Sämtliche Kreuzungs-, Einmündungs- und Querungsbereiche, die Bushaltestellen sowie die Fußgängerüberwege werden gemäß den darin vorgestellten Standards umgebaut und an die Erfordernisse der mobilitätseingeschränkten Personen angepasst. Die Beteiligung des Behindertenbeirates erfolgt in einer der nächsten Sitzungen.

#### **Beleuchtung**

Die vorhandene Straßenbeleuchtung innerhalb der Ortsdurchfahrt (32 Leuchtstellen) stammt im Abschnitt zwischen Wilhelm-Proemper-Straße und Eichenstraße aus dem Jahr 1981, im Abschnitt Eichenstraße bis Heinrich-Heine-Straße aus dem Jahr 1984. Im August 2012 erfolgte in Teilbereichen (19 Leuchten) eine energetische Sanierung, d.h. die nicht effizienten Leuchten mit Quecksilberdampf lampen (meist HQL 125 W) wurden gegen energieeffiziente mit Natriumdampfhochdrucklampen bestückte Leuchten (NaVT 70 W) ausgetauscht. Dies diente einerseits der Reduzierung des Stromverbrauchs, andererseits war seinerzeit bereits absehbar, dass die benötigten Lampen (HQL 125W) infolge der EU-Ökodesignrichtlinie nicht mehr im Handel erhältlich sein werden. Im März 2016 erfolgte durch ein beauftragtes Ingenieurbüro eine Messung der vorhandenen Straßenbeleuchtung, dabei wurde sowohl der 2012 energetisch sanierte als auch der seinerzeit nicht sanierte Bereich betrachtet. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in beiden Bereichen nicht die Vorgaben der gemäß DIN 13201 – Straßenbeleuchtung zu wählenden Beleuchtungsklasse erreicht werden. Die Beleuchtungsanlage ist demzufolge im Zuge der Kanal- und Straßenbaumaßnahme beitragspflichtig zu erneuern.

Wie vom Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss am 27.11.2014 beschlossen (vgl. VV 417/14 – Straßenbeleuchtung der Stadt Eschweiler; hier Bemusterung einer LED-Standardleuchte und Darstellung der weiteren Vorgehensweise), kommt auch entlang der Jülicher Straße die LED-Standardleuchte „TRILUX CUVIA“ zum Einsatz. Der aktuell vorliegende Entwurf der Beleuchtungsplanung sieht die Errichtung von 36 Leuchtstellen innerhalb der Bebauung sowie weitere 21 Leuchtstellen zur Beleuchtung des Bereiches zwischen Drimbornshof und Am Kleekamp (zz. nicht beleuchtet) sowie des neuen Kreisverkehrsplatzes inklusive der dortigen Fußgängerüberwege vor. Mit der Erneuerung der Leuchtstellen geht auch die Erneuerung der Beleuchtungskabel, der Leuchtenfundamente und der Schaltstelle einher. Die 2012 montierten Leuchten können an anderer Stelle im Stadtgebiet wiederverwendet werden, dies wird entsprechend kostenreduzierend bei der Ermittlung der Anliegerbeiträge in Ansatz gebracht.

#### **Grunderwerb**

Zu Erreichung der Planziele, hier insbesondere die Bereitstellung eines Straßenraums, der die Unterbringung der oben angeführten Anlagenteile, wie z.B. zwei Schutzstreifen, ermöglicht, ist partiell Grunderwerb erforderlich. Die hiervon betroffenen Grundstückseigentümer wurden bereits frühzeitig diesbezüglich kontaktiert.

Darüber hinaus existieren einige Teilflächen, die sich in privater Hand befinden, aber schon sehr lange als öffentlicher Gehweg genutzt werden (insgesamt ca. 163 m<sup>2</sup>). Im Zuge der Ausbaumaßnahme sollen diese Teilflächen ordnungsgemäß von der Stadt Eschweiler erworben werden. In Summe sind ca. 236 m<sup>2</sup> Grunderwerb zu tätigen.

Die Bemühungen zum Erwerb der Flächen waren bisher ohne Erfolg. Die Planung wurde, wie oben beschrieben, in den betreffenden Bereichen angepasst.

### **Baudurchführung**

Sowohl die StädteRegion Aachen als auch die Stadt Eschweiler streben einen Maßnahmenbeginn im 2. Halbjahr 2019 an, gleichwohl steht dies unter dem Vorbehalt einer Gewährung der beantragten Fördermittel. Ein entsprechender Förderantrag wurde bei der Bezirksregierung Köln eingereicht, eine Förderzusage liegt bisher nicht vor. Die StädteRegion Aachen drängt darauf, dass erst mit sichergestellter Finanzierung des Vorhabens mit diesem begonnen werden darf. Dem Vorschlag einen förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginn zu beantragen, wurde nicht gefolgt.

Es wird mit einer Gesamtbauzeit (Kanal- und Straßenbau und Beleuchtung) von ca. 15 Monaten gerechnet. Aufgrund der Schätzkosten wird eine öffentliche Ausschreibung nach VOB/A für die Einholung von Angeboten durchgeführt.

Bedingt durch die teilweise geringen Breiten des Straßenraums müssen die Arbeiten überwiegend unter abschnittsweiser Vollsperrung durchgeführt werden, da nur so den Vorgaben des Arbeitsschutzes gefolgt werden kann. Hierzu sind im Vorfeld der Baumaßnahme entsprechend großräumige Umleitungen auszuweisen. Die notwendige Abstimmung zur Verkehrsregelung während der Baumaßnahme erfolgt rechtzeitig vor Baubeginn mit der Verkehrsbehörde unter Beteiligung von Polizei, Feuerwehr und ASEAG.

Des Weiteren wird den Anliegern und interessierten Bürgern die geplante Kanal- und Straßenbaumaßnahme in einer Bürgerversammlung vorgestellt. Die Veranstaltung ist noch nicht abschließend terminiert, wird jedoch rechtzeitig in der örtlichen Presse, auf der städtischen Internetseite und im Amtsblatt bekanntgegeben.

### **Versorgungsträgerarbeiten**

Die in dem Gebiet anzutreffenden Versorgungsträger wurden bereits frühzeitig bezüglich der Vorlage von Bestandsplänen und der ggf. geplanten Mitverlegungen von Versorgungsleitungen angeschrieben. Nach bisheriger Auswertung des Rücklaufs soll auf jeden Fall die Wasserleitung der ENWOR erneuert werden. Ob weitere Arbeiten für die Versorgungsträger notwendig oder zur Erhaltung eines möglichst langen unversehrten Zustand der neuen Straße dringend im Rahmen der Ausbaumaßnahme anzuraten sind, wird noch abschließend geprüft.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Einnahmen**

Für die Maßnahme ist mit Schreiben vom 01.08.2016 bei der Bezirksregierung Köln ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung in Höhe von ca. 852.000,- € (entspricht 60 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben) nach dem Entflechtgesetz gestellt worden. Ein Zuwendungsbescheid liegt hierfür noch nicht vor. In Abhängigkeit von den im ausstehenden Bescheid gemachten Zusagen, sind die bisher angemeldeten Haushaltsmittel unter dem Produkt 125420101, Sachkonto 38100002, Investitionsnummer 10AIB034 eingeplant.

Darüber hinaus erfüllt die Straßenbaumaßnahme „Ausbau der K 33 Jülicher Straße“ die Voraussetzungen zur Erhebung von Anliegerbeiträgen gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW. Da es sich bei der Jülicher Straße jedoch um die Kreisstraße 33 handelt, obliegt die Baulast für Fahrbahn und Radwege der StädteRegion Aachen, die Nebenanlagen, d. h. Gehwege und Parkstreifen sowie die Beleuchtungsanlage befinden sich in der Baulast der Stadt Eschweiler. Hierfür werden die o. g. Anliegerbeiträge erhoben. Die Berechnung der Anliegerbeiträge erfolgt gemäß der „Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz -KAG- für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Eschweiler“.

## Ausgaben

### Straßenbau K 33 - Jülicher Straße (OD Dürwiß)

Die Gesamtbaukosten für den Straßenausbau (inkl. „Baumallee“ und Kreisverkehrsplatz; ohne Kanalbau) belaufen sich gemäß Kostenschätzung auf ca. 2,424 Mio. € [brutto]. Hiervon entfällt auf die Stadt Eschweiler ein Anteil von ca. 1,085 Mio. € [brutto].

Die erforderlichen Haushaltsmittel wurden im Rahmen der Haushaltsplan-Aufstellung 2019 bei dem Produkt 12 542 01 01 - Kreisstraßen -, geführten Sachkonto 09110002, IV10AIB034 - „Jülicher Straße OD Dürwiß“ – angemeldet.

### Kanalbau K 33 - Jülicher Straße (OD Dürwiß)

Nach derzeitiger Kostenschätzung belaufen sich die ab 2019 noch anfallenden Kosten für die Erneuerung des Hauptsammlers auf rd. 1.600.000 € sowie für die Erneuerung der Kanalhausanschlüsse auf rd. 240.000 €. Im Haushaltsplan 2019 stehen, vorbehaltlich der Beschlussfassung über den Haushalt 2019 ff., bei dem bei Produkt 11 538 02 01 – Entwässerung und Abwasserbeseitigung – geführten Sachkonto 09110002 – Kanal Jülicher Straße-, IV15AIB013, für 2019 200.000,00 €, für 2020 800.000 € und für 2021 550.000 € zur Verfügung.

Die erforderlichen Mittel für die Erneuerung der Kanalhausanschlüsse wurden beim Haushaltsansatz bei dem bei Produkt 11 538 02 01 – Entwässerung und Abwasserbeseitigung – geführten Sachkonto 52350100 – Kostenerstattung für Kanalhausanschlüsse – in den jeweiligen Jahren entsprechend berücksichtigt.

### **Personelle Auswirkungen:**

Die Ingenieurleistungen zur Kanalsanierung und Straßenerneuerung „Ausbau der K 33 Jülicher Straße“ wurden an das Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH in Aachen vergeben.

Für die Oberbauleitung und Koordination der Kanal- und Straßenbauarbeiten wird Arbeitskraft bei 660 und 661 gebunden.

### **Anlagen:**

Straßenbauplan 1 - Heinrich-Heine-Straße - Gasthausstraße

Straßenbauplan 2 - Gasthausstraße - Lindenstraße

Straßenbauplan 3 - Lindenstraße - Am Kleekamp

Regelquerschnitt 1

Regelquerschnitt 2

Regelquerschnitt 3

Kanalbauplan 1 - Heinrich-Heine-Straße - Eichenstraße

Kanalbauplan 2 - Eichenstraße - Lindenstraße

Kanalbauplan 3 - Lindenstraße - Am Kleekamp