

Kanalsanierung Talstraße

hier: Stellungnahme zum Antrag der Ratsfraktion der BASIS vom 24.11.2020

Nachfolgend wird zu o.a. Antrag Stellung genommen:

Baumfällungen und Ersatzpflanzungen:

Die Linden aus der ursprünglichen Bepflanzung der Talstraße haben ein geschätztes Alter von 75 Jahren. In den vergangenen Jahren mussten aufgrund des abnehmenden Vitalitätszustandes der Bäume schon Fällungen durchgeführt werden. Entsprechende Ersatzpflanzungen wurden zeitnah umgesetzt, so dass mittlerweile eine Mischung aus jungen und alten Bäumen entlang der Talstraße stockt.

Im Bereich der nun anstehenden Kanalbaumaßnahme stehen neben jüngeren Bäumen auch noch elf alte Linden aus dem ursprünglich vorhandenen Bestand. Auch diese Linden weisen Vorschädigungen und eine mittlere bis schlechte Vitalität auf. Bei den Kanalbaumaßnahmen sind durch nicht zu vermeidende Eingriffe in den Wurzelbereich der Bäume weitere Beeinträchtigungen und Schädigungen zu erwarten. Nach Umsetzung der Baumaßnahme wird die Verkehrssicherheit bei sechs der älteren Linden nicht mehr gewährleistet sein. Bei einer weiteren Linde außerhalb des Baufeldes hat die regelmäßig durchgeführte Kontrolle ergeben, dass diese auch entfernt werden muss. Insgesamt werden somit an der Talstraße sieben Bäume gefällt. Ersatzpflanzungen für die entfernten Linden werden nach Abschluss der Tiefbauarbeiten in der darauf folgenden Pflanzperiode vorgenommen. Ziel ist es, die prägende Baumreihe an der Talstraße wieder lückenlos herzustellen.

(2) Wann genau wird mit den Arbeiten im Zuge des 1. Bauabschnitts begonnen und wann sollen sie abgeschlossen sein?

Der Beginn der Arbeiten des 1. Bauabschnitts ist für Ende Februar 2021 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich 13 Monate.

(3) Wird die Kanalsanierung in Teilabschnitten durchgeführt und wie sieht die zeitliche Planung für diese Abschnitte aus?

Die Kanalsanierung in der Talstraße zwischen der Röhthgener Straße und der Fischerstraße wird insgesamt in 5 Teilabschnitten durchgeführt. Diese Teilabschnitte sind wie folgt vorgesehen:

1. Karlstraße bis Bourscheidtstraße
2. Röhthgener Straße bis Karlstraße
3. Bourscheidtstraße bis Talstraße Hausnr. 70
4. Talstraße Hausnr. 70 bis Talstraße Hausnr. 82
5. Talstraße Hausnr. 82 bis Fischerstraße.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Bauablauf gemäß Rahmenterminplan (=Vertragsgrundlage) so vorgesehen, dass die beiden Teilabschnitte 1 und 2 zwischen der Röhthgener Straße und der Bourscheidtstraße zuerst ausgeführt werden. Hierfür ist eine Bauzeit von ca. 7 Monaten eingeplant. Im Anschluss folgen die Arbeiten in den Teilabschnitten 3 bis 5 - Bourscheidtstraße bis Fischerstraße. Hierfür ist eine Bauzeit von ca. 6 Monaten vorgesehen.

Die detaillierte Bauablaufplanung sowie die Aufstellung des Bauzeitenplans obliegt dem Unternehmer, so dass derzeit keine Aussage zu Beginn bzw. Ende der jeweiligen Teilabschnitte getätigt werden kann.

Grundlegend wurde in der Angebotsphase festgesetzt, dass im Zuge der Sicherstellung der Rettungswege der Kanalgraben zunächst provisorisch bis Oberkante verfüllt wird. Nach Fertigstellung der Arbeiten eines jeden Bauabschnittes wird die provisorische Schotterbefestigung entfernt und durch den Einbau einer Asphalttrag- und Asphaltbinderschicht ersetzt. Zudem erfolgt die Erneuerung der Asphaltbetondeckschicht auf gesamter Fahrbahnbreite in Samstagsarbeit in zwei zeitlich voneinander getrennten Abschnitten. Der erste Abschnitt umfasst den Bereich der Talstraße zwischen Röhthgener Straße und Bourscheidtstraße. Der zweite Abschnitt umfasst die Fahrbahndecke zwischen der Bourscheidtstraße und der Fischerstraße.

(4) Die Unterspülung eines Bereiches der Talstraße im August 2020 und die anschließende Sperrung haben gezeigt, welche Folgen eine (Teil-)Sperrung dieser für den innenstädtischen Verkehr bedeutsamen Straße hat. Sind während der Sanierungsarbeiten Sperrungen der Tal- und der umliegenden Straßen notwendig und wenn ja, für welche Zeiträume? Wie soll der Verkehr während der Baumaßnahme geführt werden? Welche Straßen sind betroffen? Die Sperrung im August führte für viele der an der Talstraße ansässigen Betriebe zu erheblichen Einschränkungen und Umsatzeinbußen, da die Firmen für die Kunden während dieser Zeit nicht oder nur schlecht erreichbar waren. Rechnen Sie auch für die Zeit der o.a. Baumaßnahme mit solchen erheblichen Mehrbelastungen für die dortigen Unternehmen und wie könnten diese abgefedert werden?

Wie bereits beschrieben werden die Arbeiten jeweils in Teilabschnitten ausgeführt. Für diese Zeit wird der betroffene Teilabschnitt für den (Durchgangs-)Verkehr gesperrt. Die Sperrung ist u.a. erforderlich um die sicherheitsrelevanten Abstände zur Baugrube gemäß den einschlägigen Richtlinien einzuhalten. Durch die Ausführung der Arbeiten in Teilabschnitten einschließlich der (provisorischen) Fertigstellung des jeweiligen Abschnittes wird die zeitliche Einschränkung für die Anwohner bzw. Gewerbebetriebe so kurz wie möglich gehalten. Die Zugänglichkeit für die Anwohner und Gewerbebetriebe ist seitens des Auftragnehmers, angepasst an den Bauablauf, aufrecht zu erhalten. Zur sicheren Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs wird seitens der EVS die Sperrung des Bahnübergangs Franzstraße sowie die Zufahrt in die Talstraße von der Röhthgener Straße gefordert.

Im Rahmen der Planung wurden vorab mögliche Umleitungsstrecken mit Polizei, Feuerwehr, Straßenbaulastträger, ASEAG und EVS besprochen. Ein detailliertes Verkehrskonzept einschließlich Verkehrszeichenplan wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens kurz vor Baubeginn seitens der bauausführenden Firma vorgelegt. In der Regel bedient sich das Bauunternehmen diesbezüglich einer entsprechenden Fachfirma. Sobald dieses Konzept vorliegt, wird das Ordnungsamt als zuständige Straßenverkehrsbehörde die zu beteiligenden Stellen (Polizei, Feuerwehr, Straßenbaulastträger ASEAG und EVS) nochmals anhören und gegebenenfalls Ergänzungen bzw. Änderungen vornehmen. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt die abschließende Verkehrsplanung noch nicht vorliegt, kann zu den Umleitungsstrecken keine Aussage getroffen werden. Des Weiteren werden die beteiligten Fachdienststellen vorab Gespräche mit den anliegenden Gewerbetreibenden führen.

(5) Die Talstraße ist ebenso wie die Röhthgener Straße und die Straße Langwahn eine Kreisstraße. Ist nach Fertigstellung der Kanalbaumaßnahme auch von einer gesonderten Fertigstellung des Einmündungsbereiches Röhthgener Straße auszugehen, damit das jahrelange Provisorium hier ein Ende hat?

Die Kanalbaumaßnahme erfolgt unabhängig von einer Straßenbautätigkeit am Bahnübergang Langwahn.

Ist es richtig, dass für diesen Knotenpunkt Talstraße/Röhthgener Straße/BÜ Langwahn die Euregio Verkehrsschiennetz GmbH (EVS) federführend ist?

Für den Knotenpunkt besteht eine Vereinbarung zwischen EVS, StädteRegion Aachen und Stadt Eschweiler über den Bau eines Kreisverkehrs. In der Vereinbarung ist u.a. geregelt, dass die EVS das Planungsgeschäft betreiben soll. Das Ergebnis dieser Planung ist aus Sicht der Straßenbaulastträger unbefriedigend, weshalb der Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 07.12.2017 die Verwaltung beauftragte, die Machbarkeit einer unsignalisierten T-Einmündung zu überprüfen (vgl. VV 069/17 – Ausbau Knotenpunkt K 33- Langwahn, Röhthgener Straße, Talstraße).

Wann haben die letzten Gespräche zwischen der Stadt Eschweiler, der Städtereion Aachen als Baulastträgerin und der EVS stattgefunden und wieweit sind diese Gespräche noch abzuschließen?

Das letzte Gespräch mit der StädteRegion Aachen fand am 28.02.2020 statt. Die Stadt beabsichtigt derzeit eine Kündigung der Vereinbarung, die StädteRegion Aachen führt hierzu derzeit noch eine eigene rechtliche Prüfung durch.

Ist eine neue Schaltanlage für die Bahnübergänge notwendig? Wenn ja, wie hoch sind die Kosten und wer trägt diese?

Jegliche bauliche Maßnahme an einem Bahnübergang bedarf zuvor stets des Einvernehmens zwischen den Kreuzungsbeteiligten. Insofern kann diesbezüglich momentan keine belastbare Aussage getroffen werden. Sobald Maßnahmen am Bahnübergang vorgenommen werden, die aus Sicht der Bahnsicherheit eine Änderung der technischen Einrichtungen zur Folge haben, kann eine neue „Schaltanlage“ erforderlich werden. Die Frage der Kostentragung richtet sich u.a. nach dem Anlass der baulichen Maßnahme.

Da die angesprochene Kreuzung nach der Schließung des BÜ Jägerspfad noch einmal deutlich mehr Verkehr verkraften muss, ist hier u.E. eine zügige Lösung dringend erforderlich, zumal auch den Anwohnern und Fußgängern eine Kreuzung in dieser Form nicht weiter zuzumuten ist.

Hierzu bedarf es des Einvernehmens zwischen den Kreuzungsbeteiligten. Allerdings ist nicht davon auszugehen, dass eine bauliche Maßnahme (ggf. auch signaltechnische Maßnahme) zu einer besseren Leistungsfähigkeit an diesem Knotenpunkt führt, dies ist bedingt durch die unmittelbare Nähe des Bahnübergangs und den damit einhergehenden Schrankenschliesszeiten, welche sich naturgemäß negativ auf die Leistungsfähigkeit des Knotens auswirken. Gleichwohl kann durch eine bauliche Maßnahme geeignet das Sicherheitsniveau insbesondere für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden.

(6) Wie soll der Verkehr während der (Kanal-)Baumaßnahme im ohnehin zu gewissen Tageszeiten vollkommen überlasteten Kreuzungsbereich gelenkt werden und welche Mehrbelastungen kommen auf umliegende Straßen zu? Wo parken die Anwohner während der Baumaßnahme?

Siehe hierzu ebenfalls Punkt 4. Ausweichparkplätze für Anwohner etc. werden und können in der Regel nicht zur Verfügung gestellt werden. Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum sorgen regelmäßig für Einschränkungen, welche entsprechend hinzunehmen sind. Gleichwohl ist die Stadtverwaltung bemüht, die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten.

(7) Nach unserem Wissenstand hat sich die Stadt Eschweiler nach jahrelangen und offenbar ergebnislosen Verhandlungen für die Beibehaltung der „T-Lösung“ für den Kreuzungsbereich ausgesprochen. Wird diese „T-Lösung“ nun umgesetzt und wenn ja, wie sehen die Planungen hierfür konkret aus?

Eine (T-) Einmündung besteht hier bereits heute. Bezüglich der Planungen verweise ich auf die Anmerkungen zu (5), d.h. es bedarf des Einvernehmens aller Kreuzungsbeteiligten.

Welche Kosten kommen in diesem Zusammenhang auf die Stadt Eschweiler und die Anrainer (KAG) zu?

Die KAG-Beiträge ermitteln sich anhand der Beitragssatzung auf Basis tatsächlicher Kosten. Vorausleistungen auf den Straßenbaubeitrag wurden bereits durch alle Anlieger der Röthgener Straße entrichtet. Mit Abschluss der Baumaßnahmen am Bahnübergang Langwahn werden die entstandenen Kosten auf alle betroffenen Eigentümer unter Berücksichtigung der bereits gezahlten Vorausleistungen verteilt.