

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0150/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 26.05.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/700
Erneuerung der Straße Hasbach Ausführungsbeschluss		
Ziele: Klimarelevanz negativ		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.06.2021	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung
17.06.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim empfiehlt dem Mobilitätsausschuss den Ausführungsbeschluss für die Erneuerung der Straße Hasbach gemäß beigefügter Ausführungsvariante „Verwaltung“ zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss fasst den Ausführungsbeschluss für die Erneuerung der Straße Hasbach gemäß Ausführungsvariante „Verwaltung“.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-400-01800-300-1 "Hasbach"

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021*	Fortgeschrie- bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb- ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.072.960,05	1.072.960,05	0	0	0	0
Ergebnis	1.072.960,05	1.072.960,05	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-411-3 "Hasbach"

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021**	Fortgeschrieb- ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb- ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	20.000	20.000	0	0	0	0
Abschreibungen	30.000	30.000	0	0	0	0
Ergebnis	50.000	50.000	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*davon 1.032.960,05€ aus Ermächtigungsübertragungen aus Vorjahren

** davon 50.000€ aus Ermächtigungsübertragungen aus Vorjahren

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
		X	

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
X			

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Erläuterung zur Klimarelevanz

Die geplanten Maßnahmen zur Erneuerung der Straße Hasbach sind mit Bezug auf die Klimarelevanz als geringfügig negativ zu betrachten. Aufgrund der Bautätigkeiten und dem Einbau teilweise neuer Materialien entstehen beispielsweise unvermeidbare CO₂ - Emissionen. Eine Abmilderung erfolgt jedoch durch den Einsatz recycelter Materialien in der Tragschicht. Ebenso ist ein positiver Beitrag zur Reduzierung zukünftiger CO₂ - Emissionen durch die Erneuerung/ Anpassung der Straßenbeleuchtung zu erwarten. Insgesamt wird auf eine ressourcenschonende und umweltverträgliche Ausführung der Maßnahme geachtet. Darüber hinaus entstehen mit der Erneuerung in der Straße Hasbach bessere Ausgangsbedingungen für zu Fuß Gehende dank verbreiteter Gehwege und taktiler Leitelemente. Auch der ÖPNV wird gestärkt, da die zuletzt für den Bus gesperrte Fahrbahn wieder freigegeben werden kann, um eine bessere räumliche Erschließung des Bereichs des oberen Sperberwegs zu erreichen.

Erläuterungen:

Anlass

Die Straße Hasbach in Aachen-Walheim aus dem Baujahr 1962 bedarf nach fast 60 Jahren öffentlicher Nutzung einer grundhaften Erneuerung auf ihrer Gesamtlänge von rund 500 m. Einerseits ist eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes dringend erforderlich, um den Anforderungen an einen modernen, öffentlichen Verkehrsraum hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Funktionalität gerecht zu werden. Andererseits befinden sich die Fahrbahn sowie ihre Nebenanlagen mit Rissen, Aufbrüchen und Absackungen in einem baulich schlechten Zustand. Das Bodengutachten vom 20.10.2016 belegt den optischen Eindruck: Im Bereich zwischen der Einmündung Prämienstraße / Walheimer Straße und Hausnummer 10 des Hasbachs liegt die vorhandene Asphaltdecke heute auf nicht ausreichend verdichteten sandigen Auffüllung und gewachsenem Boden. Im Bereich von der Einmündung Albert-Einstein-Straße bis etwa Hasbach 10 weist das Bodengutachten dagegen unter der vorhandenen Tragschicht einen gewachsenen „Lehm“ als unterlagerndes Erdplanum aus, der als mäßig belastbar und setzungsempfindlich einzuordnen ist.

Beide Untergründe sind nicht für einen Regelaufbau gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12) geeignet. Eine von der Interessengemeinschaft Hasbach geforderte einfache Deckenerneuerung ist aufgrund dieses nicht dauerhaft tragfähigen Unterbaus nicht zielführend und könnte zudem nicht den Anforderungen an einen modernen, öffentlichen Verkehrsraum gerecht werden.

Heutige verkehrliche Situation

Die Straße Hasbach mündet im Norden in die Albert-Einstein-Straße und im Süden in die Prämienstraße / Walheimer Straße. Bei Bau-km 0+185 schließt die Straße Sperberweg an.

Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt rund 6,00 m, die beiden Gehwege haben jeweils eine Breite ≤ 1,50 m.

Seit März 2019 ist die Straße aufgrund des schlechten baulichen Zustandes für den Durchgangsverkehr einschließlich Linienverkehr gesperrt.

Die Straße Hasbach wird von einer Buslinie befahren, die aufgrund des Fahrbahnzustandes übergangsweise und bis zum Ende des hier beschriebenen Umbaus befristet über die Schmithofer Straße und Buchenstraße zur Prämienstraße geführt wird.

In der Straße Hasbach wird beidseitig Fahrbahnrandparken praktiziert – die Parkplätze sind nicht markiert.

Planung zur Verkehrsraumaufteilung

Ziel der Überplanung ist eine Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Eine angemessene und sichere Abwicklung des Fußgängerverkehrs und die gestalterische Aufwertung des Straßenraumes sind ebenso zu beachten wie das Vorhalten von ausreichend vielen öffentlichen Parkplätzen und die Abwicklung des Linienverkehrs.

Zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Anwohner*innen wird das Parken alternierend angeordnet, was dafür sorgen soll, dass auch nach der Erneuerung der Straße Hasbach die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird.

2 ausgearbeitete Varianten

Im Folgenden werden zwei Varianten vorgestellt, die sich im Wesentlichen durch verschiedene Querschnittsaufteilungen unterscheiden:

Zum einen die **Variante „Verwaltung“** mit einem nördlich liegenden, verbreiterten Gehweg – resultierend hieraus wird die Fahrbahnbreite reduziert.

Zum anderen die im Bürger*innenforum vom 19.02.2019 geforderte **Variante „Anlieger“** in der die Querschnittsaufteilung identisch mit der im Bestand vorliegenden Situation ist („alt = neu“).

Beide Varianten umfassen die Planung der Straßenerneuerung Hasbach sowie die daraus resultierenden Anpassungen der Einmündungsbereiche Prämienstraße und Sperberweg. Die Einmündung Albert-Einstein-Straße wurde bereits im Zuge dessen Erneuerung angepasst und wird daher im Bestand optimiert und bei dieser Baumaßnahme berücksichtigt.

Im Hinblick auf die im Bestand deutlich zu schmalen Gehwege empfehlen die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) als Grundmaße für die Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs inklusive der Sicherheitsräume bei Berücksichtigung von parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung eine Breite von 2,50 m. Diese Empfehlung ist bei Berücksichtigung des gewünschten Separationsprinzips und unter Erhaltung der Funktionalität des öffentlichen Verkehrsraumes aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht umsetzbar. Als einen an die Örtlichkeit angepassten Kompromiss sieht die Variante „Verwaltung“ daher vor, zumindest **einen** Gehweg auf ein Mindestmaß von ca. 2,00 m zu verbreitern. Aufgrund der bestehenden Bushaltestelle „Sperberweg“ im nördlichen Gehweg wurde die Verbreiterung des nördlichen Gehweges präferiert. Der südliche Gehweg würde wie im Bestand mit einer Breite von 1,50 m wiederhergestellt.

Die hieraus resultierende Reduzierung der Fahrbahnbreite hat zur Folge, dass sich in der Variante „Verwaltung“ gegenüber dem Bestand (gleichzusetzen mit der Variante „Anlieger“) auch beim Ansatz von eingeschränkten Bewegungsspielräumen keine Lkws begegnen können. Folgerichtig wurde das durch die Anwohner angeregte Verbot der Einfahrt von Kraftfahrzeugen über 3,5 t mittels Verkehrszeichen 253 an der Einmündung Prämienstraße eingeplant und zwischenzeitlich umgesetzt. Nach Abschluss der Erneuerungsarbeiten würde diese Beschilderung um das Zusatzzeichen VZ 1026-32 „Linienverkehr frei“ ergänzt.

Bei Umsetzung der Variante „Verwaltung“ ist auf Höhe parkender Fahrzeuge kein Begegnungsverkehr möglich.

Auch bei der Variante „Anlieger“ ist lediglich die Begegnung Pkw – Fahrrad möglich. Der im Bürger*innenforum vorgetragene Begegnungsfall Lkw bzw. Bus – Fahrrad bei gleichzeitigem Fahrbahnrandparken ist unter Berücksichtigung des Platzbedarfes gemäß Richtlinien nicht möglich, auch wenn dem einen oder anderen Verkehrsteilnehmer die mögliche Passage aufgrund der bestehenden Breite aktuell suggeriert wird.

Insgesamt ist in beiden Varianten ein vorausschauendes und rücksichtsvolles Agieren aller Verkehrsteilnehmer erforderlich.

Die folgende Matrix zeigt eine Übersicht, welche Fahrbahnbreiten in den Richtlinien für den jeweiligen Begegnungsfall vorgesehen sind und welche Begegnungen somit nach der Umsetzung der jeweiligen Variante möglich sein werden:

Notwendige Fahrbahnbreite nach RASt 06 für den Begegnungsfall <u>ohne</u> Pkw-Fahrbahnrandparken	Variante „Verwaltung“, Fahrbahnbreite b = 5,55 m	Variante „Anlieger“ = Bestand, Fahrbahnbreite b = 6,00 m
Pkw – Fahrrad = 4,00 m (3,80 m)	+	+
Pkw – Pkw = 4,75 m (4,10 m)	+	+
Lkw – Fahrrad = 4,80 m (4,70 m)	+	+
Lkw – Pkw = 5,55 m (5,00 m)	+	+
Lkw – Lkw = 6,35 m (5,90 m)	-	- (+)
<u>mit</u> Pkw-Fahrbahnrandparken		
Parken - Pkw – Fahrrad = 6,00 m (5,80 m)	-	+
Parken - Pkw – Pkw = 6,75 m (6,10 m)	-	-
Parken - Lkw – Fahrrad = 6,80 m (6,70 m)	-	-
Parken - Lkw – Pkw = 7,55 m (7,00 m)	-	-
Parken - Lkw – Lkw = 8,35 m (7,90 m)	-	-

Erläuterung:

Das Klammermaß gilt für Begegnungen mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen.

+ = Begegnungsfall ist möglich

- = Begegnungsfall ist ohne Pkw-Fahrbahnrandparken gar nicht möglich /

Begegnungsfall ist mit Pkw-Fahrbahnrandparken außerhalb der Ausweichstellen nicht möglich

Die Abschnitte ohne Fahrbahnrandparken sollen das Begegnen und Passieren gewährleisten und sind auf einer entsprechenden Länge freigehalten.

Die Trennung von Fahrbahn und Nebenanlagen erfolgt durch Hochborde und Rampensteine.

Maßgebend für die Planung sind die Gehweg-Hinterkanten bzw. die Garagenzufahrten der Privatgrundstücke. Die Höhenlage orientiert sich weitestgehend am Bestand, die Querneigungen der Gehwege werden optimiert - diese sollen 2,5 % nicht überschreiten. In Abschnitten, in denen der Einbau von Rampensteinen aufgrund der Höhenlage problematisch ist, wird der klassische Rundbord eingesetzt.

Infolge der Anpassungen der Eckausrundungen in der Einmündung Sperberweg wird die dortige Bordsteinabsenkung entfernt – die bestehenden Rundborde werden durch Hochborde ersetzt. Die neue Querung wird näher an die Straße Hasbach verlegt und barrierefrei ausgeführt.

ÖPNV

Wie bereits im Planungsbeschluss vom Juli 2016 erläutert, wird die Straße Hasbach im Einrichtungsverkehr von der Albert-Einstein-Straße in Richtung Walheimer Straße durch Linienbusse erschlossen.

Gemäß Fahrplan 2019 / 20 handelt es sich montags bis freitags um 30 Busse der Linie 11, samstags sind es 13 Fahrten, sonn- und feiertags finden keine Fahrten statt. Die derzeitige provisorische Linienführung (vgl. Abschnitt "Heutige Situation") über Schmithofer Straße - Buchenstraße und Prämienstraße (Endhaltestelle "Walheim Hasbach") hat zur Folge, dass die Pausenzeit nun in der Prämienstraße anstatt in der Straße Hasbach verbracht wird.

In der Bürger*inneninformation vom 21.09.2016 und wiederholt während der digitalen Anlieger*inneninformation vom April 2021 gab es mehrere Eingaben gegen eine Linienführung in der Straße Hasbach. Hauptargumente waren die geringfügige Nutzung, die verstärkten Straßenschäden und die schwierige Kurvensituation Albert-Einstein-Straße / Hasbach. Es wurde angeregt, alternative Linienwege zu prüfen.

Die Verwaltung und die ASEAG haben die Sachverhalte geprüft:

Die zukünftige Nutzung der Straße Hasbach durch den ÖPNV wird weiterhin befürwortet, da ein Nichtbedienen der Haltestelle „Sperberweg“ in der Straße Hasbach bedeuten würde, dass die im Nahverkehrsplan geforderte Raumerschließung nicht mehr für alle Bereiche in Walheim erfüllt wird. In der digitalen Anlieger*inneninformation wurde wiederholt dargestellt, dass der Bereich des oberen Sperberwegs erhebliche Qualitätsverluste in der Erschließung erfahren würde. Das Argument der Anwohner*innen, bei der Haltestelle „Sperberweg“ handele es sich aufgrund der betriebsbedingten Überlagezeiten um eine reine Ausstiegshaltestelle, ist nachvollziehbar. An dem Argument der im Nahverkehrsplan festgelegten Raumerschließung ändert dies jedoch nichts und auch für mobilitätseingeschränkte Menschen kann die Haltestelle „Sperberweg“ trotz der anschließenden Wartezeit die Möglichkeit einer selbstbestimmten Mobilität ermöglichen.

Beim Abbiegen aus der Albert-Einstein-Straße in den Hasbach schwenkt der Bus aufgrund der geometrischen Verhältnisse zwangsläufig über den dortigen Gehweg auf der Nordseite. Die Schleppkurvenprüfungen ergaben, dass die Situation schon vor dem Umbau der Albert-Einstein-Straße ähnlich war. Das Überschwenken ist an vielen Stellen im Stadtgebiet mit Linienverkehr gelebte Praxis. Laut Unfallstatistik der Polizei sind keine Unfälle zu verzeichnen.

Vor Bekanntwerden der Umbaupläne gab es außerdem keine Beschwerden zur Ein- bzw. Durchfahrt der Busse in die Straße Hasbach.

Wenn die aktuell aufgrund des Straßenzustandes gefahrene Wende über die Schmithofer Straße dauerhaft erfolgen würde, kann die im Jahr 2017 / 2018 barrierefrei ausgebaute Haltestelle in der Albert-Einstein-Straße nicht mehr genutzt werden und es müsste ein neuer Haltestellenstandort in der Schmithofer Straße zwischen Minikreisverkehr und Einmündung „Auf der Kier“ gefunden und barrierefrei ausgebaut werden. Aufgrund der anschließenden Rechtskurve und den damit verbundenen Sichtverhältnissen sowie den zusätzlich vorhandenen Zufahrten ist dies aus Sicherheitsgründen sehr ungünstig.

Darüber hinaus kann bei einer Befahrung der Straße Hasbach die betrieblich notwendige Überlagezeit von derzeit 2 x 14 Minuten pro Stunde an der Haltestelle „Hasbach“ in der Straße Hasbach mit sehr geringer Beeinträchtigung für den Individualverkehr verbracht werden. Hierzu sieht die Variante

„Verwaltung“ auf Anregung der Bürger*innen eine Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche auf 7,50 m vor, so dass neben wartenden Bussen der Begegnungsfall Pkw – Pkw ermöglicht wird.

Die derzeit als Pausenhaltestelle genutzte Haltestelle „Hasbach“ in der Prämienstraße unmittelbar hinter dem Knotenpunkt Hasbach / Prämienstraße ist für längere Standzeiten schlecht geeignet: Die Sicht für den fließenden Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Jakob-Büchel-Haus / Schleidener Straße wird durch einen stehenden Bus stark beeinträchtigt, so dass ein sicheres Überholen des stehenden Busses kaum möglich ist. Außerdem wird diese Haltestelle von der Linie 16 aus Richtung Schmithof (/Buchenstraße) stündlich bedient. Die vorhandene Haltestellenlänge reicht für einen zweiten Bus nicht aus. Bei einer solchen Linienführung müsste daher die Haltestelle „Hasbach“ in der Prämienstraße umgebaut werden.

Wie bereits während der Baumaßnahme Albert-Einstein-Straße müsste bei einer dauerhaften Wende über Schmithofer Straße im Einmündungsbereich Schmithofer Straße / Buchenstraße in Fahrtrichtung Prämienstraße auf der linken Seite auf ca. 30 m Länge ein Haltverbot nach Zeichen 283 eingerichtet werden, damit für den Busverkehr ein Rechtsabbiegen in die Buchenstraße möglich ist.

Aus den oben genannten Gründen sprechen sich die Verwaltung und die ASEAG für eine Linienführung durch die Straße Hasbach aus.

Baumbilanz

Im öffentlichen Verkehrsraum der Straße Hasbach existieren weder im Bestand Bäume, noch sieht eine der beiden Varianten Neupflanzungen von Bäumen im öffentlichen Verkehrsraum vor.

Parkraumbilanz

Zurzeit befinden sich ca. 48 Parkmöglichkeiten in der Straße Hasbach von denen unter realen Bedingungen max. 36 Parkplätze gleichzeitig genutzt werden können. Unabhängig von der auszuführenden Variante werden aufgrund der Notwendigkeit von Ausweichstellen zukünftig ca. 25 Parkplätze zu Verfügung stehen, die entweder mittels Halteverbotszonenbeschilderung oder mittels Markierung ausgewiesen werden sollen. Die alternierende Anordnung der Parkplätze dient der Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus und hat keinen Einfluss auf die Anzahl der Parkplätze.

Barrierefreiheit

An den drei Einmündungsbereichen Albert-Einstein-Straße, Sperberweg und Prämienstraße / Walheimer Straße sind zur Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personengruppen Bordsteinabsenkungen entsprechend dem Aachener Standard vorgesehen.

Für Blinde und Sehbehinderte ist die Anordnung einer Leitlinie aus kontrastierenden Rippenplatten vorgesehen. In der Vorzugsvariante „Verwaltung“ wird die Anordnung lediglich eines taktilen Leitstreifens in dem ca. 2,00 m breiten, nördlichen Gehweg berücksichtigt. In der Variante „Anlieger“ ist aufgrund der nicht ausreichenden Gehwegbreiten keine taktile Führung vorgesehen.

Da nach Auffassung der Kommission Barrierefreies Bauen jedoch nur bei einer Wahlmöglichkeit der Gehweg-Seite durch den Sehbehinderten eine echte Barrierefreiheit vorliegt, fordert diese die Anlage eines taktilen Leitelementes in beiden Gehwegen. Die Verwaltung ist jedoch der Auffassung, durch die Anordnung eines Leitelementes in dem nur ca. 1,50 m breiten, südlichen Gehweg den Sehbehinderten eine falsche Sicherheit zu suggerieren, da nach Abzug der Sicherheitsräume die Vorgabe der RSt 06 für den bedarfsgerechten Raum für Mobilitätsbehinderte deutlich unterschritten

wird. Aus diesem Grund wird auf die Ausführung eines taktilen Leitstreifens im südlichen Gehweg in der Variante „Verwaltung“ verzichtet.

Die Bushaltestelle Sperberweg wird ebenfalls entsprechend dem Aachener Standard mit taktilen Leitelementen für sehbehinderte Personen ausgestattet.

Die Anwohner*innen hingegen sehen keinen Bedarf für diese Einrichtungen und wünschen aus Kostengründen keine Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit, so dass auf diese in der Variante „Anlieger“ komplett verzichtet wird. (siehe hierzu auch Abschnitt Finanzierung).

Aus Sicht der Verwaltung stellt eine Ausführung ohne Barrierefreiheit jedoch keine Option dar.

Ausbaulemente

Für die öffentlichen Verkehrsflächen wird Standard-Material vorgeschlagen, das sich bereits an anderen vergleichbaren Stellen in der Stadt Aachen bewährt hat.

In Anlehnung an die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12) erhält die Straße Hasbach folgenden frostsicheren Aufbau der Belastungsklasse Bk 3,2:

3,5 cm Splitt-Mastix-Asphalt SMA 11 S

6,5 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS

12,0 cm Asphalttragschicht AC 32 TS

43,0 cm Frostschutzschicht

65,0 cm Gesamtaufbau

Die parallel zur Fahrbahn verlaufenden Gehwege werden standardmäßig wie folgt aufgebaut:

8,0 cm Betonplatten 30/30 (grau) / Betonsteinpflaster 10/20 (grau) in Zufahrten

4,0 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm

15,0 cm hydraulisch gebundene Tragschicht (HGT) 0/45 mm

13,0 cm Frostschutzschicht 0/45 mm

40,0 cm Gesamtaufbau

Für die Variante „Anlieger“ wird alternativ der Gehwegaufbau in Asphaltbauweise nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12) vorgesehen:

2,0 cm Asphaltbeton AC 8 DL

8,0 cm Asphalttragschicht AC 32 TL

30,0 cm Frostschutzschicht

40,0 cm Gesamtaufbau

Die Asphaltbauweise im Gehweg wurde im Bürgerforum als alternativer Aufbau genannt, um dem Wunsch der Anlieger*innen auf eine mögliche Kosteneinsparungen entgegenzukommen. Gegen diesen Aufbau spricht zum einen das Abweichen vom städtischen Ausbaustandard und zum anderen der händische Einbau des Asphalts aufgrund der Vielzahl an Einbauten wie Beleuchtungsmasten, Schieberkappen usw., die höchst wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Einsatz eines kleinen Fertigers nicht ermöglichen. Sofern der Ausführungsbeschluss festlegt, taktile Leitelemente in einem oder beiden Gehwegen einzubauen, wird die neue Asphaltdecke nach Fertigstellung wieder aufgetrennt werden müssen, um den Asphaltaufbau durch die 30 cm breiten taktilen Leitelemente auszutauschen. Die hierfür notwendige Schnitte für den Einsatz der taktilen Leitelemente - wie auch jeder zukünftige

Eingriff - hat weitere, deutlicher sichtbare Schnitte / Nähte zur Folge, die den Aufbau dauerhaft schwächen. Die Verwaltung kann daher nur von diesem Vorgehen abraten, da hiermit höhere Unterhaltungsaufwendungen entstehen.

Das vorliegende Bodengutachten beschreibt – wie bereits eingangs erwähnt - zwei unterschiedliche Straßenunterbau-Typen im Bestand, für die unterschiedliche Maßnahmen empfohlen werden: Für den Straßenunterbau "Auffüllung" (Typ 1) wird eine intensive Nachverdichtung bzw. ein rund 0,80 m tiefer Ausbau mit folgendem, lagenweise verdichtetem Wiedereinbau des (vorhandenen) Oberbaumaterials empfohlen, sofern sich der festgestellte Aufbau über die gesamte Fahrbahnbreite erstreckt.

Für den Straßenunterbau "Lehm" (Typ 2) wird der Austausch des Oberbaus in Verbindung mit einer zusätzlichen rd. 25 cm starken Bodenverbesserung aus Naturstein- oder Recycling-Schotter auf Geotextil zur Erhöhung der Tragfähigkeit des Erdplanums empfohlen.

Entwässerung

Auf der rd. 500 m langen Straße Hasbach ist beidseitig der Fahrbahn eine einzeilige Entwässerungsrinne vorgesehen, über die das anfallende Oberflächenwasser in die Straßenabläufe geleitet und mittels der Anschlussleitungen der städtischen Kanalisation zugeführt wird. In beiden Varianten werden die bestehenden Straßenabläufe ersetzt (da technisch abgängig) und die Standorte der Straßenabläufe an die neuen Einmündungs- und Zufahrtbereiche angepasst. Die Anschlussleitungen der neu gesetzten Straßenabläufe werden an die bestehenden Leitungen angeschlossen, sofern diese noch intakt sind.

Beleuchtung

Im Ausbaubereich wird unabhängig von der zur Ausführung kommenden Variante zur Optimierung der Beleuchtung ein vorhandener Beleuchtungsmast versetzt und zwei Beleuchtungsmaste ergänzt. Die Kommission Barrierefreies Bauen wünscht bei einer nur einseitigen taktilen Führung im nördlichen Gehweg, die vorhandenen Beleuchtungsmasten komplett auf die nördliche Seite zu verlegen, damit Blinde, die die südliche Seite nutzen, sich hilfsweise an der Hinterkante des Gehwegs orientieren können, ohne dabei auf die als störend empfundenen Masten zu treffen. Die Verwaltung empfiehlt, diesem Wunsch bei Entscheidung für die Variante „Verwaltung“ durch den Ausführungsbeschluss zu entsprechen. Die Beleuchtungsplanung würde dann durch die Regionetz überarbeitet und entsprechend angepasst werden. Die Kosten hierfür sind im Budget für Beleuchtung bereits berücksichtigt.

Archäologie

Im Bestand der Straße Hasbach wurden bislang noch keine Untersuchungen zu Bodendenkmälern durchgeführt. Auf Basis der derzeit verfügbaren Unterlagen wurde durch die zuständige Abteilung Denkmalpflege und Archäologie die Prognose mitgeteilt, dass keine Konflikte mit den öffentlichen Interessen des Bodendenkmalschutzes zu erkennen sind.

Umsetzung

Nach der Beschlussfassung erfolgt die Vorbereitung der Vergabe der Straßenbauarbeiten. Die Ausschreibung und Vergabe kann daraufhin erfolgen. Mit einem Beginn der Straßenbauarbeiten ist demnach ab Herbst/Winter 2021 zu rechnen.

Finanzierung

Variante „Verwaltung“

Die Herstellungskosten der Variante „Verwaltung“ betragen nach aktueller Kostenberechnung rd. 1.011.000,- €.

Sollte sich der Mobilitätsausschuss der Forderung der Kommission barrierefreies Bauen anschließen und der Ausführungsbeschluss um die Herstellung des taktilen Leitelementes auch im südlichen, schmalen Gehweg ergänzt werden, erhöhen sich die Herstellungskosten um 16.000,- € auf 1.027.000,- €.

Variante „Anlieger“

Die Gesamtkosten der Variante „Anlieger“ (alt = neu) betragen nach aktueller Kostenberechnung bei einer Ausführung der Gehwege in Asphalt rd. 965.000,- €, ggf. zzgl. 57.000,- € für taktile Leitelemente im nördlichen Gehweg und weitere 45.000,- € für taktile Leitelemente im südlichen Gehweg.

Falls aufgrund der Qualitätsstandards der Stadt Aachen die Oberflächenausführung mit Gehwegplatten beschlossen wird, ergeben sich folgende Kosten:

Die Herstellungskosten der Variante „Anlieger“ betragen mit plattierten Gehwegen nach aktueller Kostenberechnung rd. 998.000,- €, ggf. zzgl. 21.000 € für taktile Leitelemente im nördlichen Gehweg und weitere 16.000 € für taktile Leitelemente im südlichen Gehweg. Eine detaillierte Kostengegenüberstellung ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Mittel für den Ausbau der Straße Hasbach stehen bei PSP-Element 5-120102-400-01800-300-1 / 4-120102-411-3 „Hasbach“ in entsprechender Höhe zur Verfügung.

Leistungen Dritter (KAG-Beiträge)

Der Ausbau der Straße Hasbach löst eine Beitragspflicht nach § 8 KAG für die Teileinrichtungen Fahrbahn und Gehweg aus. Die Einstufung erfolgt als Haupterschließungsstraße.

Die betroffenen Eigentümer wurden per Post angeschrieben und durch eine digitale Anlieger*inneninformation im April 2021 über die voraussichtlich zu erwartenden Kosten informiert. In Abhängigkeit von der auszuführenden Variante und der jeweiligen Grundstücksgröße und Geschoßflächenzahl liegen die KAG-Beitragshöhen unter Zugrundelegung der prognostizierten Ausbaukosten bei ca. 4.800,- € bis ca. 23.300,- € (siehe hierzu: Anlage 5).

Bürger*innendialog

Neben der Bürger*inneninformation vom 21.09.2016 und dem Bürger*innenforum vom 19.02.2019 wurde erneut aufgrund eines Antrags der CDU-Fraktion vom 28.01.2020 sowie der Neufassung des Kommunalabgabengesetzes im April 2021 eine digitale Anlieger*inneninformation durchgeführt. Im Ergebnis decken sich die hieraus hervorgegangenen Kritikpunkte und Wünsche der Anlieger*innen mit denen aus den zuvor genannten Veranstaltungen. Zu den Einwänden, die überwiegend in

Textform eingegangen sind, wurde durch die Verwaltung ebenso in Textform Stellung genommen. Die Präsentation als PDF-Datei sowie eine Zusammenfassung der eingegangenen Fragen und Antworten liegt der Vorlage mit Anlage 5 und 6 bei.

Fazit

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund des technischen Zustandes der Straße Hasbach deren grundlegende Erneuerung.

In Anbetracht der Entwicklung der Bevölkerung empfiehlt sie, zumindest einen der beiden Gehwege als Kompromiss hinsichtlich der beengten Verhältnisse vor Ort zu verbreitern, barrierefrei auszubauen und mit einem taktilen Leitelement auszustatten. Um auf zukünftige Entwicklungen im Bereich der Mobilität reagieren zu können und auch weiterhin eine möglichst große Flächenabdeckung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu gewährleisten, empfiehlt die Verwaltung, die Straße Hasbach weiterhin für den Linienbetrieb der ASEAG zu nutzen und die Haltestelle „Sperberweg“ zu bedienen.

Diese Voraussetzungen begründen einen Ausführungsbeschluss zur Erneuerung der Straße Hasbach gemäß der Variante „Verwaltung“.

Anlage/n:

Anlage 1 - ÖPNV-Erschließung

Anlage 2 - Kostengegenüberstellung der Varianten „Verwaltung“ und „Anlieger“

Anlage 3 - Protokoll der Bürgerinformation vom 21.09.2016

Anlage 4 - Niederschrift des Bürgerforums vom 19.02.2019

Anlage 5 - Digitale Anlieger*inneninformation mit Sprechertext als PDF-Datei

Anlage 6 - Protokoll der digitalen Anlieger*inneninformation vom April 2021

Lageplan 1_Verwaltung

Lageplan 2_Verwaltung

Lageplan 3_Verwaltung

Straßenquerschnitt A-A Verwaltung

Straßenquerschnitt B-B Verwaltung

Lageplan 1_Anlieger

Lageplan 2_Anlieger

Lageplan 3_Anlieger

Straßenquerschnitt A-A Anlieger

Straßenquerschnitt B-B Anlieger

Umplanung Anschlussbereich Albert-Einstein-Straße

Hasbach – Erneuerung – Anlage 1

ÖPNV-Erschließung Hasbach, Walheim

Erschließungsradien ($r = 300$ m) bei der aktuell vorgesehenen Linienführung der Linie 11:



Bemerkung: Seit März 2019 ist die Straße Hasbach aufgrund des desolaten Zustandes für Durchgangsverkehr inkl. Linienverkehr gesperrt.

Hasbach – Erneuerung – Anlage 1

ÖPNV-Erschließung Hasbach, Walheim

Derzeitige Linienführung der Linie 11 aufgrund des Durchfahrverbotes mit Erschließungsradien
($r = 300\text{ m}$):



Hasbach - Erneuerung - Anlage 2

Kostengegenüberstellung der Varianten "Verwaltung" und "Anlieger"

Stand: 03/2021, Er



Variante "Verwaltung"

Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 5,55 m breit	
Gehweg:	- Oberfläche plattiert - nördlich ca. 2,00 m breit, mit takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement	
externe Leistungen (teilweise Mittel gebunden oder bereits ausgezahlt)	120.000,00 €	
Herstellungskosten ohne takt. Leitelemente	990.000,00 €	
Zulage für takt. Leitelemente im nördlichen Gehweg	21.000,00 €	
Herstellungskosten Variante "Verwaltung"	<u>1.011.000,00 €</u>	
Zulage für takt. Leitelemente im südlichen Gehweg	16.000,00 €	
	<u>1.027.000,00 €</u>	

Variante "Anlieger" - Asphalt

Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 6,00 m breit	
Gehweg:	- Oberfläche asphaltiert - nördlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement	
externe Leistungen (teilweise Mittel gebunden oder bereits ausgezahlt)	120.000,00 €	
Herstellungskosten Variante "Anlieger" - Asphalt	<u>965.000,00 €</u>	
Zulage für takt. Leitelemente im nördlichen Gehweg	57.000,00 €	
	<u>1.022.000,00 €</u>	
Zulage für takt. Leitelemente im südlichen Gehweg	45.000,00 €	
	<u>1.067.000,00 €</u>	

Variante "Anlieger" - Platten

Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 6,00 m breit	
Gehweg:	- Oberfläche plattiert - nördlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement	
externe Leistungen (teilweise Mittel gebunden oder bereits ausgezahlt)	120.000,00 €	
Herstellungskosten Variante "Anlieger" - Platten	<u>998.000,00 €</u>	
Zulage für takt. Leitelemente im nördlichen Gehweg	21.000,00 €	
	<u>1.019.000,00 €</u>	
Zulage für takt. Leitelemente im südlichen Gehweg	16.000,00 €	
	<u>1.035.000,00 €</u>	

Bei sämtlichen Angaben handelt es sich um aufgerundete Bruttokosten.

Fachbereich 61
Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
FB 61/300

Protokoll: **Bürgerinformation Hasbach am 21.09.2016,**
Beginn 19:00 Uhr, Ende 20:55 Uhr

Teilnehmer: Frau Poth, Herr Müller, Frau Liljegren, Tobias Smith (alle FB 61), Herr Daniels (BA 4)
ca. 55 Bürger/innen

Begrüßung

Herr Müller begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger, stellt die zuständigen Mitarbeiter vor und erläutert den Ablauf der Veranstaltung.

Ziel der Veranstaltung ist die Informationsweitergabe sowie eine Diskussion zum Sammeln von Anregungen und Wünschen der Bürgerinnen und Bürger. Diese sollen - soweit bautechnisch realisierbar, rechtlich zulässig und finanzierbar - in die Ausführungsplanung einfließen.

Nach der Auswertung und Prüfung der Diskussion in der Bürgerinformation und anderer Bürgereingaben steht die weitere Erarbeitung der Ausführungsplanung an. Anschließend wird eine Vorlage zur Beschlussfassung, die das Protokoll der Bürgerinformation beinhaltet, erstellt und sowohl in die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim sowie in den Mobilitätsausschuss eingebracht.

Vorstellung der Planung

Herr Müller stellt die Planung anhand einer entsprechenden Präsentation vor. Anlass der Planung sind bautechnische Mängel. Die Fahrbahn weist in Teilen tiefe Spurrillen auf und ist in einem schlechten Zustand. Wenn der Linienverkehr aufrechterhalten werden soll, muss der Umbau zeitnah erfolgen. Die notwendige Erneuerung soll genutzt werden, um funktionale Mängel zu beseitigen. Die Gehwege sind im Bestand deutlich schmaler als die nach den Richtlinien geforderte Mindestbreite von 2,5 m und genügen somit den Ansprüchen für einen sicheren und komfortablen Fußgängerverkehr nicht. Ziel der Planung ist es, die Verbesserung der Bedingungen für möglichst alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Als Leitbild gilt: Sicherheit vor Komfort. Besonders zu benennen sind angemessene und sichere Gehwege, Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung von Tempo-30 sowie Vorhalten von Parkständen in ausreichender Anzahl.

Im Zuge der Baumaßnahme wird die STAWAG die Wasserleitungen sowie Hausanschlüsse erneuern.

Basierend auf diesen Grundlagen wurde eine Planung erarbeitet. Die Baukosten werden im Rahmen der Vorplanung über die Fläche ermittelt und betragen nach überschlägiger Schätzung ca. 800.000 €. Für die Anlieger besteht nach Aussage der Bauverwaltung eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW. Zur Höhe der genauen Beiträge kann derzeit leider noch keine exakte Aussage getroffen werden, da diese von den tatsächlichen Kosten und den jeweiligen Grundstücksgegebenheiten sind.

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim hat in ihrer Sitzung am 06.07.2016 einstimmig die Vorplanung zugestimmt. Der Mobilitätsausschuss hat am 25.08.2016 die Verwaltung mit der Ausführungsplanung gemäß der vorgelegten Vorplanung sowie mit der Durchführung dieser Bürgerinformationsveranstaltung unter Berücksichtigung der Bewohner im Sperberweg beauftragt. Dabei sollen die Ergebnisse der Bürgerinformation in die Ausführungsplanung mit einfließen.

Die Bauarbeiten sollen in 2017 in Abstimmung mit dem Umbau der Albert-Einstein-Straße und der Schleidener Straße durchgeführt werden.

Anregungen / Wünsche der Bürgerinnen und Bürger / Diskussion

Zu Kosten und Beiträgen:

Frage: In welcher Höhe kommen Kosten auf uns Anwohner zu? Welche Parameter fließen mit ein?

Antwort: Für die Anlieger besteht nach Aussage der Bauverwaltung eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG NRW). Dies wird von den Anwohnerinnen und Anwohnern angezweifelt. Eine Aufklärung wird in der Bezirksvertretung folgen. Eine Aussage zur Höhe der Beiträge hierzu kann derzeit nicht gemacht werden. Diese sind von mehreren Faktoren abhängig, z.B. von der Fläche der erschlossenen Grundstücke und deren jeweiligen Ausnutzbarkeit, von der Straßenart sowie von den umlagefähigen Kosten. Die Höhe ist daher sehr individuell. In der Anlage zum Protokoll sind weitere Hinweise aufgeführt. Bei weiteren Fragen kann die Bauverwaltung (Frau Schreiber, Tel. 432 6023 oder Herrn Hansen, Tel. 432 6020) kontaktiert werden.

Frage: Wie hoch wäre der maximale Anteil der Kostenbeteiligung für die Anwohner?

Antwort/Hinweis: Durch die Bauverwaltung wurde im Nachgang der Veranstaltung mitgeteilt, dass bei einer Haupterschließungsstraße die Anteile der Beitragspflichtigen je nach abrechenbarer Teileinrichtung zwischen 60 und 80 % liegen, im Falle Hasbach bei 60 %.

Bemerkung: Die Straße Hasbach wurde nie saniert, daher kann man uns jetzt an den Kosten nicht beteiligen. Darüber hinaus sei eine Verbreiterung des Gehweges nicht abrechnungsfähig.

Antwort: Die Straße „Hasbach“ ist letztmalig durch die ehemalige Gemeinde Walheim ausgebaut worden. Die bestimmungsgemäße Nutzungsdauer der Straße ist mithin abgelaufen. Daher ist es unerheblich, ob die Straße in der Vergangenheit regelmäßig ordnungsgemäß unterhalten wurde. Allein aufgrund des Alters und der Verschlissenheit der Straße löst die Straßenbaumaßnahme eine Beitragspflicht nach § 8 KAG NRW aus. Im Rahmen einer Straßenerneuerung trifft es nicht zu, dass die Verbreiterung des Gehweges nicht abrechnungsfähig ist.

Anmerkung: Dies wird von den Anwohnerinnen und Anwohnern angezweifelt. Es wird eine Sammelklage angekündigt.

Frage: Können die Anwohner für die "Verbesserung für die Verkehrsteilnehmer" zur Zahlung herangezogen werden?

Antwort: Wenn - wie hier - die bestimmungsgemäße Nutzungsdauer einer Straße abgelaufen ist, ist es unerheblich, ob es sich bei der Straßenbaumaßnahme lediglich um eine Erneuerung oder um eine Verbesserung im Sinne des KAG NW handelt. Die Straßenbaumaßnahme löst in jedem Fall eine Beitragspflicht nach § 8 KAG NRW aus.

Frage: Der Bus hat die Straße kaputtgefahren. Muss die ASEAG nicht einen finanziellen Beitrag leisten?

Antwort: Nein, hierfür gibt es keine Handhabe. Im Übrigen ist der Busverkehr nicht die alleinige Ursache für die vorliegenden Straßenschäden.

Frage: Löst der Busverkehr andere Beiträge aus?

Antwort: Nein. Die Nutzung der Straße unterliegt dem Allgemeingebrauch, hierzu zählt auch die Nutzung durch Busse und Schwerlastverkehr. Diesem Umstand wird insoweit Rechnung getragen als die Beitragspflichtigen nur einen Teil der umlagefähigen Kosten zu tragen haben. Die übrigen Kosten gehen zu Lasten der Stadt bzw. der Allgemeinheit.

Frage: Wann werden wir Anwohner über die Kosten informiert?

Antwort: Hierfür ist das Vorliegen einer Ausbauplanung notwendig. Damit kann eine grobe Ermittlung durchgeführt werden. Weitere Informationen können dann bei der Bauverwaltung (siehe oben) abgefragt werden.

Frage: Wann ist mit einem Kostenbescheid zu rechnen und wann wird der Betrag fällig?

Antwort: Der jeweilige Kostenbescheid kann erst ergehen, wenn die sachliche Beitragspflicht entstanden ist, d.h., wenn die Straßenbaumaßnahme abgeschlossen ist und alle Unternehmerrechnungen vorliegen. Der Straßenbaubeitrag wird einen Monat nach Bekanntgabe (Zustellung) des Bescheides fällig. In Härtefällen können Zahlungserleichterungen gewährt werden.

Bemerkung: Für den Umbau der Albert-Einstein-Straße, der noch in diesem Jahr beginnt, sind die Beiträge den Anwohnerinnen und Anwohnern immer noch nicht bekannt. Wie kann das sein?

Antwort: Der Neuausbau der Albert-Einstein-Straße erfolgt in zwei Abschnitten. Derzeit liegen der Bauverwaltung nur die Kosten des 1. BA vor. Vor diesem Hintergrund ist auch noch rechtlich zu prüfen, ob die Albert-Einstein-Straße insgesamt oder in zwei Abschnitten abgerechnet wird. Die Bauverwaltung geht davon aus, dass im Laufe des 1. Halbjahres 2017 eine konkretere Aussage bezüglich der zu erwartenden Beitragsforderungen erfolgen kann.

Frage: Warum nimmt die Bauverwaltung nicht an der Veranstaltung teil?

Antwort: Die Bauverwaltung hat an der Bürgerinformation nicht teilgenommen, weil zum jetzigen Zeitpunkt noch keine seriösen Aussagen über die Höhe der zu erwartenden Beiträge getroffen werden können.

Zur Planung:

Frage: Muss Hasbach erneuert werden? Reicht es nicht aus, die Straße zu reparieren?

Antwort: Die Straße ist nicht mehr zu reparieren, da kein Profil mehr vorhanden ist.

Frage: Welches Profil wird für den Straßenaufbau gewählt? Wird dies vom Linienverkehr abhängig sein?

Antwort: Es handelt sich um eine Erneuerung im Bestand, wo man an den Randhöhen gebunden ist. Es erfolgt ein zeitgemäßer Straßenaufbau nach der entsprechenden Bauklasse. Die Bordsteine werden mit Rückenstützen gesetzt.

Frage: Muss der Gehweg auf der Nordseite verbreitert werden? Die Notwendigkeit wird nicht geteilt.

Antwort: Gemäß den Vorgaben für Gehwege nach den Richtlinien (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) bzw. dem städtischen Standard soll die Gehwegbreite nach Möglichkeit 2,5 m, mindestens jedoch 2,0 m, betragen. Dieses Maß ergibt sich aus den Anforderungen der ausreichenden Gehwegbreite bei einer Begegnung zweier Fußgänger einschließlich Sicherheitsabstände zur Fahrbahn bzw. Häuserwand. Sicherheit geht immer vor Komfort!

Frage: Müssen die Gehwege tatsächlich verbreitert werden? Die Richtlinien werden ja in der Planung trotzdem nicht eingehalten?

Antwort: Es stimmt, dass 2,50 m breite Gehwege nicht möglich sind. Planungsziel muss jedoch sein, möglichst viel für die Sicherheit zu tun. Dies wird mit breiteren Gehwegen geleistet.

Anregung: Eventuell könnte man den Grundstücksbesitzern zusätzliche Fläche abkaufen, um breitere Gehwege zu realisieren?

Antwort: Über die gesamte Länge der Straße wird ein Ankauf nicht möglich sein. Bei der Planung Albert-Einstein-Straße wurde dies in Einzelfällen gemacht, um erhebliche Missstände zu beheben.

Frage: Welchen Nutzen haben wir Anlieger auf der Südseite (hier: Hasbach 7) von einem verbreiterten Gehweg? Für uns sehen wir eher Nachteile!

Antwort: Eine Verbreiterung des Gehwegs auf beiden Seiten ist wegen der vorhandenen Verkehrsflächen nicht möglich. Die Nordseite wurde u.a. deshalb gewählt, weil sich die beiden Bushaltestellen auf dieser Seite befinden.

Frage: Die Anzahl der Radfahrenden ist gestiegen. Kann man sie nicht mit einem Radweg besser schützen?

Antwort: In Tempo-30-Zonen (wie Hasbach) sind Radverkehrsanlagen rechtlich nicht möglich und auch nicht erforderlich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Bemerkung: Die meisten Busse fahren viel zu schnell durch den Hasbach. Hier muss etwas gemacht werden!

Antwort: Die wurde im Nachgang geprüft. Bei einer Geschwindigkeitsmessung über vier Tage im Juni 2015 (Höhe Haus-Nr. 9) betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 36 km/h. Aus den Daten kann auch die Durchschnittsgeschwindigkeit alleine für Lkw/Busse ausgewertet werden. Diese fahren im Durchschnitt 31 km/h und somit generell etwas langsamer als Pkw. Überhöhte Geschwindigkeiten in dieser Fahrzeugklasse treten laut Messung nur vereinzelt auf.

Bemerkung: Die Busse machen die Straße kaputt und wir müssen hierfür bezahlen, das kann nicht sein.

Frage: Die Straßendecke ist anscheinend für Busse nicht geeignet. Wieso sollen die Anwohner hierfür bezahlen?

Antwort: Fahrten schwerer Fahrzeuge erhöhen die Straßenbelastung deutlich. Das Alter der Straße und der damit einhergehende Zustand macht eine Erneuerung in jedem Fall erforderlich. Siehe auch Antworten zu Kosten und Beiträgen.

Frage: Gelenkbusse sind überdimensioniert für diese Straße. Können hier nicht Sammelfahrten mit kleineren Fahrzeugen durchgeführt werden und ein Umstieg in die großen Busse auf der Schleidener Straße erfolgen?

Antwort: Im aktuellen Nahverkehrsplan 2015 der Stadt Aachen sind keine Linienwegänderungen die Straße Hasbach betreffend vorgesehen. Hasbach stellt ein Linienende dar, wo die meisten Fahrgäste bereits ausgestiegen sind und der Bus im Ort wendet.

Anmerkung: Ein Sammelverkehr, wie oben vorgeschlagen, ist nicht wirtschaftlich darstellbar und wird von vielen Fahrgästen aufgrund des erforderlichen Umstiegs erfahrungsgemäß nicht gut angenommen.

Hinweis: Es wurden 33 Linienbusfahrten an einem Tag gezählt und beobachtet, rd. die Hälfte davon fahren zu schnell. Das Rechts-vor-links an den Einmündungen wird von den Fahrern nicht berücksichtigt.

Antwort: Die Beschwerde wird an die ASEAG weitergegeben.

Hinweis: Beim Ausstieg an der Bushaltestelle "Albert-Einstein-Straße" ist man meist der letzte Fahrgast im Bus.

Antwort: Am Ende des Linienweges ist es so. Die Schleife über Hasbach dient sowohl der Erschließung als auch dem Wenden. Die Möglichkeit des Wendens innerhalb Walheim muss gegeben sein, sonst könnten Fahrten über die Prämienstraße mit Endhaltestelle in Walheim nicht erfolgen.

Hinweis: Die Busse könnten auch über die Schmithofer Straße - Buchenstraße fahren und wenden. Busse sind aufgrund ihrer Größe im Hasbach nicht angemessen.

Antwort: Die Anregung wird aufgenommen und geprüft.

Frage: Gibt es eine Alternative zur Buslinienführung durch Hasbach?

Antwort: Siehe Anregung oben, die Thematik wird mit der ASEAG erörtert.

Frage: Warum gibt es mehrere Haltestellen "Hasbach"?

Antwort: Im Hasbach halten die Linien 11 und 65 zum Aussteigen (Linienende). Betrieblich sind Standzeiten bis zu 21 Minuten auf der Linie 11 hier eingeplant (Fahrerpause). An der Haltestelle "Hasbach" in der Prämienstraße halten die Linien 11, 41 und 46 aus/in Richtung Schmithof. Auch die Busse aus dem Hasbach fahren nach der Pause die Haltestelle "Hasbach" in der Prämienstraße an, um Fahrgäste zusteigen zu lassen.

Frage: Wie viele Fahrgäste steigen an den Haltestellen ein und aus?

Antwort: An der Haltestelle "Sperberweg" wurden an einem Tag 12 Fahrgäste gezählt. An der Haltestelle "Hasbach" liegen Zählwerte der ASEAG für unterschiedliche Tage vor: In die Busse, die durch Hasbach geführt werden, steigen demnach werktäglich zwischen 12 und 70 Fahrgäste ein und zwischen 2 und 45 Fahrgäste aus.

Frage: Gibt es an der Endhaltestelle sanitäre Anlagen für den Busfahrer? Dies wird erwünscht.

Antwort: Die Anregung wird an die ASEAG weitergegeben.

Bemerkung: Es kommt vor, dass zwei Busse gleichzeitig an der Endhaltestelle "Hasbach" stehen und die Sicht verdecken. Wird dies berücksichtigt?

Antwort: Dies kann in der Hauptverkehrszeit vereinzelt vorkommen, wenn aufgrund der Nachfrage zusätzliche Verstärkerfahrten durchgeführt werden. Im restlichen Tagesverlauf ist es betrieblich nicht vorgesehen und kommt höchstens bei großen Verspätungen vor.

Frage: Reicht die Fahrbahnbreite an der Haltestelle "Hasbach" in der Planung aus (in der Planung wird die Fahrbahn enger gefasst/schmalere)?

Antwort: In der Planung ist im Bereich der Bushaltestelle "Hasbach" eine Fahrbahnbreite von 6,00 - 6,50 m vorgesehen. Bei dieser Breite ist nach wie vor ein Überholen des Busses möglich. Eine Begegnung des Kfz-Verkehrs in Höhe des Busses ist nicht vorgesehen.

Frage: Wurden die Kurvenradien und die Bedürfnisse der Busse bei der Planung der Albert-Einstein-Straße an den Einmündungen Senkestraße und Hasbach berücksichtigt?

Antwort: Die Planung wurde mit der ASEAG abgestimmt und die erforderlichen Schleppkurven zugrunde gelegt.

Frage: Wo sind verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Planung vorgesehen? Es sind anscheinend keine vorhanden?

Antwort: Das alternierende Parken in der Fahrbahn soll zur Verkehrsberuhigung beitragen und die gefahrenen Geschwindigkeiten absenken. Heute wird meist einseitig geparkt und ein schnelleres Fahren dadurch ermöglicht.

Frage: Wenn 17 Parkmöglichkeiten entfallen, wo sollen wir denn Parken?

Antwort: Die bis zu 48 Parkmöglichkeiten werden heute nicht vollständig genutzt. Die Parkraumauslastung wurde zu verschiedenen Zeiten geprüft. Nachts besteht ein höherer Bedarf als tagsüber. Es wurde festgestellt, dass die privaten Stellplätze auf dem Grundstück nicht immer genutzt werden.

Frage: Sind die Parkplätze, so wie sie eingezeichnet sind, fest geplant oder können noch Änderungen vorgenommen werden? Vor Haus-Nr. 3 ist die Zufahrtssituation eine andere als im Plan dargestellt. Die Zufahrt wird blockiert.

Antwort: Bei der weiteren Planung wurde dies schon berücksichtigt; die Parkstände werden in diesem Bereich anders angeordnet.

Frage: Wie werden die Parkbuchten gebaut?

Antwort: Die Parkstände werden durch Markierungen auf der Fahrbahn dargestellt.

Hinweis: Die beiden Parkstände in der Kurve an den Haus-Nr. 34-36 sehen wir als kritisch an: In der Kurve in Fahrtrichtung Walheimer Straße muss auf der anderen, linken, Straßenseite gefahren werden. Dies führt aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse zu unnötiger Gefährdung.

Antwort: Angestrebt wird generell ein langsames fahren. Die Anregung wird für die weitere Planung aufgenommen.

Frage: Lkw fahren immer wieder schnell und rücksichtslos durch Hasbach, auch über den Gehweg. Könnte die Straße nicht komplett für Lkw gesperrt werden?

Antwort: Dies wurde mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde diskutiert. Die Grundlage wurde nicht gesehen. Das Anliegen wird erneut geprüft.

Anregung: Es könnte eine Einbahnstraße bis zum Sperberweg eingerichtet werden, um Durchgangsverkehre zu reduzieren.

Antwort: Die Anregung wird geprüft.

Anregung: Die Regelung als Einbahnstraße würde zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Antwort: Planungsidee ist aufgrund der geringen Verkehrsstärke bisher, zunächst auf eine Einbahnstraßenregelung zu verzichten. Es bleibt auf jeden Fall eine Option, die heute mehrfach gewünscht wurde.

Bemerkung: Die Regelung als Einbahnstraße könnte aufgrund des fehlenden Gegenverkehrs zu höheren Geschwindigkeiten verleiten und ist daher bedenklich.

Antwort: Ja, das ist ein Nachteil der mitbedacht werden muss.

Frage: Das Tempo-30 wird häufig nicht eingehalten. An der Walheimer Straße (Tempo-30-Zone) werden immer wieder Spiegel abgefahren. Können nicht zusätzliche Hinweise in Form von Markierungen auf der Straße oder eine Geschwindigkeitsanzeige eingerichtet werden?

Antwort: Die Anregung wird aufgenommen. Aus Erfahrung lässt sich sagen, dass viele Menschen trotzdem zu schnell fahren.

Anregung: Begegnungsverkehre könnten mittels Einengungen punktuell verhindert werden. Dies funktioniert z.B. in der Albert-Einstein-Straße in Höhe der Schule sehr gut und trägt zur Geschwindigkeitssenkung bei.

Antwort: Die Anregung wird aufgenommen.

Anregung: Man erkennt in der Straße nicht, dass es sich um einen Schulweg handelt. Dies ist in Oberforstbach besser geregelt.

Anmerkung: Schüler und Schülerinnen würden von breiteren und somit sicheren Gehwegen profitieren.

Hinweis: Der Telekommunikationskasten an der Einmündung Albert-Einstein-Straße / Hasbach stellt ein Sichthindernis dar.

Antwort: Die Konkurrenzansprüche für die öffentlichen Flächen steigen stetig. Bei der Aufstellung eines solchen Kästchens werden die Sichtverhältnisse beachtet. Die Anregung wird geprüft.

Hinweis: Für den Abschnitt Haus-Nr. 13 wird in der Planung nichts besser, Autos werden nach wie vor zu schnell fahren. Ein zusätzlicher Verschwenk wird gewünscht.

Antwort: Die Anregung wird aufgenommen.

Anmerkung: Die Einmündung Albert-Einstein-Straße / Hasbach wird nach dem Umbau der Albert-Einstein-Straße noch enger und somit kritischer. Könnte man Fläche abkaufen um die Situation zu entschärfen?

Antwort: Für das Abbiegen der Busse gibt es keine Verschlechterung, die Schleppkurven der Busse wurden geprüft. Auf beiden Seiten grenzen Bebauung den Querschnitt ein, so dass eine Erweiterung der Fahrbahn ohne Verschmälerung der heute schon engen Gehwege nicht möglich ist.

Anmerkung: Die Darstellung für Hasbach 11 weicht vom Bestandsplan zur Planung ab.

Antwort: Die Anregung wird geprüft.

Zu Belangen der STAWAG:

Frage: Wird vorher von der STAWAG geprüft, in wie weit Maßnahmen an Kabeln und Rohren erfolgen müssen?

Antwort: Ja, die STAWAG wurde in einem standardisierten Verfahren beteiligt und hat ihre Anliegen mitgeteilt. Die Wasserleitung soll erneuert werden, darüber hinaus verschiedene Hausanschlüsse und Schieber. Dies wird im Bauablauf integriert.

Bemerkung: Die STAWAG wusste von dieser Planung nichts.

Antwort: Dies trifft nicht zu, siehe Antwort oben.

Frage: Kann die Erneuerung der Wasserleitung vorgezogen werden? Hier besteht dringlicher Bedarf nach drei Wasserrohrbrüchen in den letzten Wochen.

Antwort: Dies ist grundsätzlich möglich. Die Situation wird mit der STAWAG diskutiert.

Bemerkung: Die Wasserrohrleitungen stammen aus den 50er Jahren. Neue Rohre muss erste Priorität haben!

Antwort: Die Anregung wird an die STAWAG weitergegeben.

Bemerkung: Es handelt sich bei den Wasserrohren um Eternit-Leitungen, die asbesthaltig sind, und die Stadt fühlt sich nicht zuständig.

Antwort: Zuständig für die Leitungen ist die STAWAG. Die Planung erfolgt in Abstimmung mit dem Versorgungsunternehmen.

Hinweis: Die STAWAG ist als Leitungsträger gehört worden und ihre Planvorhaben wurden hier dargestellt. Nach Abschluss aller Baumaßnahmen wird es eine 5-jährige Aufbruchsperre für die Straße geben. Sollte man Anpassungswünsche z.B. für die hauseigene Zufahrt haben, sollte man jetzt die Stadt hierzu kontaktieren.

Weitere Fragen und Anmerkungen:

Einwand: Schlaglöcher in der Straße Hasbach wurden nie repariert.

Einwand: In der Straße wurde immer nur geflickt anstatt die Straße ordentlich zu reparieren.

Einwand: Die Stadt hat seit 1974 nichts zur Reparatur der Straße getan.

Antwort: Der Hasbach wird, wie jede andere Straße auch, regelmäßig kontrolliert. Wenn Schäden wie Schlaglöcher festgestellt werden, werden diese auch schnellstmöglich behoben. Beim Hasbach ist weniger die Anzahl der geflickten Schlaglöcher entscheidend, als vielmehr der wegsackende Unterbau, der dazu führt, dass die Straße insgesamt strukturell geschädigt ist und daher erneuert werden muss. Laut Zustandserfassung 2015/2016 wird die Fahrbahn durchweg mit Werten um die 3,5 bewertet (Neu: 1,0, schlechtmöglich: 5,0), also schlecht. Die

Gebrauchstauglichkeit ist eingeschränkt, gar dauerhaft gefährdet und gefährlich, der Unterhaltungsaufwand steigt stetig.

Frage: Warum wurden die Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer nicht über die Straßenerneuerung informiert?

Antwort: Die Verwaltung weist auf die Informationsveranstaltungen für Baumaßnahmen immer durch Pressemitteilungen hin. Zusätzlich werden alle direkt betroffenen, anliegenden Bewohnerinnen und Bewohner durch eine Postwurfsendung informiert. Eine zusätzliche Information der ggf. nicht im Haus wohnenden Eigentümer müsste aufwendig ermittelt werden und erfolgt daher nicht.

Frage: Welche Einflussmöglichkeiten haben die Bürgerinnen und Bürger auf die Planung und wann sollte man seine Wünsche einbringen?

Antwort: Die Anwohner und Anwohnerinnen können im Zuge der Bürgerinformation ihre Anregungen einbringen. Diese fließen in die weitere Planung mit ein.

Weiteres Vorgehen

Hinweise, Anregungen und Meinungen konnten der Stadt schriftlich oder per Mail bis zum 07.10.2016 mitgeteilt werden. Anschließend erfolgt eine Prüfung, ob einzelne Punkte der Planung eventuell aufgrund der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger noch geändert werden sollen und die Planung wird entsprechend angepasst. Dabei müssen die geltenden Gesetze und Richtlinien beachtet werden und jeweils eine Abwägung aller Belange erfolgen. Das Protokoll der Bürgerinformation wird nach Fertigstellung auf der städtischen Internetseite zur Verfügung gestellt. Ein Ingenieurbüro ist mit der Erstellung der Ausführungsplanung beauftragt und wird von der Abteilung Straßenplanung und Straßenbau betreut.

Nach Fertigstellung und Abstimmung der Ausführungsplanung wird die Planung unter Kenntnis der Ergebnisse der Bürgerinformation in der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim erörtert und im Mobilitätsausschuss der Baubeschluss gefasst.

Die Ausführung erfolgt in Abstimmung mit weiteren Baumaßnahmen in Walheim (Albert-Einstein-Straße 1. und 2. Bauabschnitt, Schleidener Straße 2. Bauabschnitt). Auch ist zu beachten, dass Zu- und Abfahrten zu den Häusern im Sperberweg zu jeder Zeit über Hasbach möglich sein müssen, da keine weiteren Ein- und Ausfahrmöglichkeiten für Pkw im Straßennetz vorhanden sind.

Schriftliche Eingaben

Es wurden auch schriftliche Stellungnahmen während der Zeit der Planausstellung im Bezirksamt Aachen-Kornelimünster/Walheim abgegeben. Außerdem wurden Stellungnahmen per Post und per Email eingereicht.

1.

Anregungen:

- Ich sehe einen deutlich höheren Bedarf an Parkplätzen als in der Neuerung angedacht.
- Des Weiteren ist aus meiner Sicht die Notwendigkeit einer Bushaltestelle nicht gegeben. Die Busse fahren zu schnell und belasten die Straße übermäßig.
- Die Idee einer Einbahnstraße halte ich für gut.
- Die Bürgersteige sollen ihre Breite behalten, eine Verbreiterung ist aus meiner Sicht nicht möglich.

Antwort: Die Punkte wurden in der Bürgerinformationsveranstaltung benannt, siehe Antworten im Protokoll weiter oben.

Frage: Wurden Alternativen geprüft um Kosten zu reduzieren?

Antwort: Zu einer Erneuerung der Straße gibt es keine Alternative. Bei der Erstellung der Planung wurden verschiedene Planungselemente in Erwägung gezogen; das Ergebnis ist die vorliegende Planung.

2.

Anregung: Parkmöglichkeiten sollten markiert werden, insbesondere ist der Kurvenbereich jetzt oft zu eng zugeparkt.

Antwort: Die Planung sieht die Markierung von Parkständen vor.

Frage: Kann die Bushaltestelle in Hasbach nicht aufgelöst werden?

Antwort: In der Straße Hasbach befinden sich zwei Bushaltestellen am Ende des Linienweges. Die Haltestelle "Sperberweg" dient als Ausstiegshaltestelle für Anwohnerinnen und Anwohner während die Haltestelle "Hasbach" die Endhaltestelle darstellt. Diese Haltestelle stellt die betrieblich günstigste Pausenhaltestelle dar, weil sie aufgrund der geringen Kfz-Belastung in der Straße keine Probleme für den fließenden Verkehr darstellt.

3.

Anregung: Den Bereich der Haltestelle "Hasbach" verbreitern, da dort die Busse pausieren und somit die Straße verschmälern bis in den Kurvenbereich.

Antwort: Siehe Antworten im Protokoll weiter oben.

Anregung: Im Einfahrtsbereich Hasbach 31 wäre ein abgesenkter Bordstein schön (Richtung Haus-Nr. 29), da noch ein Stellplatz in Planung ist.

Antwort: Dies wird bei der Planung berücksichtigt.

4.

Anregung: Die Verengung der jetzt schon schmalen Straße halte ich für falsch. Es bedeutet zusätzliche umbaubedingte Ausgaben. Dies ist nicht nötig!

Antwort: Es wird auf die Vorgabe "Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit und Komfort" aus der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung hingewiesen, die zur geplanten Verbreiterung des Gehwegs führt.

Anregung: Ich halte es für unsinnig, dass die langen Gelenkbusse sich durch die schmale Straße schlängeln und man als Pkw-Fahrer nach Nischen suchen muss, um den Bus durchzulassen. Meiner Meinung nach wäre es sinnvoller, kleinere Busse durch solche Straßen fahren zu lassen, die Zubringer sein könnten für die Hauptstrecken in Richtung Aachen. Große Busse auf kleineren Nebenstraßen verursachen Straßenschäden und verhindern einen ruhigen Verkehrsfluss.

Antwort: Siehe Antworten im Protokoll weiter oben.

5.

Anregung: Ich hege die Hoffnung, dass durch die Verschmälerung und die alternierenden Parkbuchten die Fahrzeuge die erlaubte Höchstgeschwindigkeit einhalten, besonders auch die Busse. Da anscheinend nicht jeder Fahrer bewusst ist, welche Höchstgeschwindigkeit er in Hasbach fahren darf, wäre es schön, die Straße mit 30 zu markieren (Boden).

Antwort: Die Absenkung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist Ziel der Planung und soll mit der vorgestellten Planung erreicht werden.

6.

Frage: Nach mehreren Wasserrohrbrüchen im Hasbach: Wird die Wasserleitung unter der Straße erneuert?

Antwort: Ja.

Anregungen:

- 30 km/h werden nachweislich nicht eingehalten. Manchmal muss man um sein Leben fürchten, wenn Pkw mit 60 km/h den Berg hinaufrasen und dann noch den (abgesenkten) Bürgersteig mitbenutzen. Belgien z.B. arbeitet da hervorragend: auf der Straße 30 km/h-Piktogramme (das ist ja das Mindeste, was man machen kann) und Leitwerke, die die Geschwindigkeit anzeigen (mit grünem oder rotem Gesicht).

- Ihre Kollegen haben die Parkmöglichkeiten nicht um 19 Uhr oder so gesehen. Meiner Meinung nach sind zu wenige eingeplant.

- Erstaunlich finden wir, dass überlegt wird, wieviel die Bürger an Kosten übernehmen sollen. Das ist ja in vielerlei Hinsicht völlig daneben. Alleine die Tatsache, dass der Bus die Straße ruiniert hat, spricht für sich.

Antwort: Siehe Antworten im Protokoll weiter oben.

7.

Anregungen: Folgende Maßnahmen werden zur Einsparung von Kosten bei der Reparatur der Straße Hasbach vorgeschlagen:

- Statt Parktaschen zur Verkehrsberuhigung einfach Halteverbotszonen mit Schildern auf beiden Seiten der Straße versetzt einrichten. Diese Maßnahme könnte sofort erfolgen!

- Ebenfalls schlage ich vor, zur Verhinderung von weiteren Straßenschäden, den Hasbach bereits sofort für Lkw von der Seite Walheimer Straße in Richtung Albert-Einstein-Straße für den Lastwagenverkehr zu sperren!
- Zur Vermeidung von Straßenschäden und weiteren Zerstörung der alten Eternitwasserleitung (Asbest), zur Vermeidung von Gefährdung der Gesundheit der Anwohner durch Asbestspähne bei Rohrbruch (wie bereits in meiner Badewanne festgestellt) und zur Aufrechterhaltung der Wasserversorgung keine schweren Gelenkbusse mehr fahren zu lassen (Verkehrssicherungspflicht!).

Antwort: Die Verwaltung prüft, ob Sofort-Maßnahmen erforderlich sind. Die Straßenerneuerung ist aufgrund des Straßenzustandes notwendig.

8.

Anregung: Wir brauchen auf dem Hasbach keine 2 m breiten Bürgersteige, hier ist noch nie was passiert. Wir brauchen nur eine neue Wasserleitung und eine neue Abwasserleitung, dann eine neue Teerdecke und alles ist wieder perfekt. Wir bitten sie, die Straße ordnungsgemäß zu reparieren und nicht zu erneuern.

Antwort: Eine Sanierung/Reparatur der Straße ist nicht mehr möglich, siehe Antworten im Protokoll weiter oben.

9.

Anregung: Es ist jetzt schon gefährlich als Autofahrer aus dem Sperberweg kommend nach links in Richtung Albert-Einstein-Straße abzubiegen. Das liegt an den gegenüber der Einmündung des Sperberweges in die Straße Hasbach parkenden Autos. Dadurch ist nur eine Fahrbahn frei, ein Einbiegen aus Platzgründen unmöglich, wenn gleichzeitig von links aus Richtung Albert-Einstein-Straße ein Fahrzeug kommt. Dieses Fahrzeug muss die Fahrbahn frei machen und deshalb die Vorfahrt missachten. Autofahrer, die die Situation kennen, fahren direkt durch. Dadurch wirkt die Rechts-vor-links-Regelung auch nicht geschwindigkeitssenkend. Deshalb wünsche ich mir, dass die Parkplätze aus dem Einmündungsbereich verlegt werden.

Antwort: Die Anregung wird geprüft.

Telefonische Eingabe

Anregung: Begegnungen im Kurvenbereich wäre mit dieser Planung ungünstig: schon heute kommt es zu heiklen Begegnungssituationen, da der Bereich schlecht einsehbar ist. Man sollte überlegen, die Straße in eine Einbahnstraße umzuwandeln.

Antwort: Siehe Antworten im Protokoll weiter oben.

Anlage: Weitere Ausführungen zum KAG

Auszug - Erneuerung der Straße Hasbach - Gemeinsamer Tagesordnungsantrag der Fraktionen CDU und SPD vom 07.01.2019

Sitzung:	Öffentliche Sondersitzung des Bürgerforums		
TOP:	Ö 4		Wortprotokoll
Gremium:	Bürgerforum	Beschlussart: geändert beschlossen	Beschluss
Datum:	Di, 19.02.2019	Status: öffentlich	Abstimmungsergebnis
Zeit:	18:00 - 20:25	Anlass: öffentliche Sitzung	
Raum:	Foyer der städt. Gemeinschaftsgrundschule Walheim		
Ort:	GGS Aachen-Walheim, Kirchberg 14, 52076 Aachen		
Vorlage:	FB 01/0526/WP17 Erneuerung der Straße Hasbach - Gemeinsamer Tagesordnungsantrag der Fraktionen CDU und SPD vom 07.01.2019		
Status:	öffentlich	Vorlage-Art: Kenntnisnahme	
Federführend:	Fachbereich Verwaltungsleitung		

Frau Lürken und Herr Bausch erläutern für die antragstellenden Fraktionen den gemeinsamen Antrag zur Tagesordnung. Ihnen ist wichtig, auf die betroffenen Bürgerinnen und Bürger in wichtigen Belangen zuzugehen und mit diesen in den Dialog zu gelangen.

Zu Beginn der Diskussion verliest ein Anwohner für die Interessengemeinschaft Hasbach eine Vorbehaltserklärung: „Die IG Hasbach hat zum 23.11.2018 (Ergänzung am 14.01.2019) einen Antrag auf Aussetzung der Maßnahme Hasbach bis zum Erlass eines neuen Gesetzes in NRW gestellt. Die Begründung ist den beiden Anträgen zu entnehmen. Bisher ist keine abschließende Antwort auf unsere Anträge erfolgt. Daher sehen wir den heutigen Termin als verfrüht an.

Wir erklären hiermit, dass wir nur mit dem Schritt einer Sanierung unserer Straße einverstanden sind, nicht aber mit dem Neu-Ausbau des Hasbach.

Wir beantragen,

1. den Vorbehalt in das Protokoll aufzunehmen und
2. uns das Protokoll zukommen zu lassen.“

Seitens des zuständigen Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen erläutern die Herren Ophey und Breit anhand einer Präsentation den Sachstand zur Erneuerung der Straße Hasbach. Die Präsentation wird mit der Niederschrift in Allris zur Verfügung gestellt.

Anschließend beantwortet Herr Ophey verschiedene Fragen aus dem Besucherkreis, insbesondere zu nachfolgenden Themen:

- Reduktion der Parkflächen
- geplante Gehwegverbreiterung
- Bushaltestelle Sperberweg als ausschließliche Ausstiegshaltestelle
- Spurrillen durch Busverkehr
- finanzielle Beteiligung der Aseag an der Straßenbaumaßnahme.

Darüber hinaus geht Herr Ophey auf nachfolgende Aspekte aus dem Kreise der Besucher ein:

- Verkehrsgefährdung beim Busverkehr durch Fahrbahnverengung
- Gefährdung durch ausschwenkenden Bus über Gehweg im Einmündungsbereich Ecke Albert-Einstein-Straße, welcher auch für viele Kinder Schulweg ist
- unterlassende Straßensanierung in der Vergangenheit
- Einplanung der zukünftigen Glasfaserverkabelung
- Notwendigkeit einer Straßenerneuerung statt –sanierung.

Herr Ophey erläutert, dass die gesetzlichen Grundlagen hinsichtlich der Gehwegbreiten grundsätzlich eingehalten werden müssen. Seitens der Anwohner*innen gewünschte Kürzungen in der Gehwegbreite können zu anderweitigen Planungsergebnissen führen, welche einen gesonderten Beschluss des entscheidungsbefugten Ausschusses benötigen. Hierbei sind jedoch auch die Grundsätze für barrierefreies Bauen zu berücksichtigen.

Ab März 2019 wird der Hasbach aus Gründen der Verkehrssicherheit für den Buslinienverkehr bis auf weiteres gesperrt.

Herr Ophey betont, dass eine Sanierung keine ausreichende Maßnahme für eine Straße mit der bisherigen Nutzungsdauer (ca. 60 Jahre) des Hasbach darstellt. Es kann zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit nur eine Erneuerung des Hasbach durchgeführt werden. Dies trifft auch zu, obwohl der Hasbach bislang über Jahrzehnte gänzlich verkehrssicher gewesen ist.

Herr Blaumann von der ASEAG erläutert die Nahverkehrsplanung und die zu berücksichtigenden betriebstechnischen Zwänge, die den grundsätzlichen Buslinienverkehr in Walheim begründen und erklärt die Umstände, während der Ausbauphase Albert-Einstein-Straße.

Es folgt eine intensive Diskussionen über verschiedene Haltestellen im Bereich der benannten Straßen sowie über die grundsätzliche Nutzung des Hasbach für den Buslinienverkehr. Die Anwohner*innen fordern eine anderweitige Linienführung der Aseag, welche nicht durch die Straße Hasbach verläuft. Die Straße sei für einen Buslinienverkehr – vor allem hinsichtlich der neuen geplanten Fahrbahnbreite – zu schmal, was zu multiplen Gefahrenkonstellationen und –situationen führt. Man geht davon aus, dass die Nutzung durch den Busverkehr zu den erheblichen Straßenschäden geführt hat. Ebenso erschließt sich die Notwendigkeit der Haltestellen im Hasbach nicht, da dies reine Austiegshaltestellen sind und meist nicht einmal als solche genutzt werden.

Frau Lürken und Herr Bausch bitten die Verwaltung, die Anregungen und Vorschläge der Bürger*innen in erneute Planungen einzubeziehen und dem Mobilitätsausschuss darzulegen. Gleichfalls wird um genaue Darstellung der Notwendigkeit eines Straßenausbaus gebeten.

Herr Mueller bittet die Anzahl der Busse, welche durch den Hasbach fahren, zu benennen. Herr Blaumann beantwortet die Frage umgehend. Täglich fahren montags bis freitags jeweils 37 Busse durch den Hasbach.

Frau Vallot bittet die notwendige Glasfaserverkabelung im Hasbach mit in die Planungen einzubeziehen. Es sollen die entsprechenden Vorrichtungen hierfür beim Bau berücksichtigt werden.

Herr Larosch, Leiter der Bauverwaltung, erläutert mittels einer Präsentation die Beteiligung an den Kostenbeiträgen durch die Eigentümer*innen der Straße Hasbach einschließlich der gesetzlichen Grundlagen nach dem derzeit gültigen Kommunalabgabengesetz NRW. Bis zu einer gesetzlichen Änderung kann nur die aktuelle Gesetzeslage grundlegend hierfür sein. Die Präsentation wird mit der Niederschrift in Allris zur Verfügung gestellt.

Generell würde derzeit durch die Kämmerei geprüft, ob für alle Anliegerstraßen und Haupterschließungsstraßen im Stadtgebiet Aachen Mehrkosten infolge einer höheren Belastungsklasse aufgrund des ÖPNV zwar baulich umgesetzt, aber bei der KAG-Ermittlung nicht angerechnet werden. Nach dieser Prüfung muss eine Abstimmung mit den politischen Gremien erfolgen.

Auf Nachfragen teilt Herr Larosch mit, dass die Beitragspflicht nicht mit Bescheiderteilung, sondern mit Abnahme der Baumaßnahme eintritt.

Eine Delegation von Anwohnern aus dem Grauenhofer Weg erklärt, dass keine Anregungen der Anwohner*innen für den dortigen Straßenausbau berücksichtigt wurde und dass sich die Aseag nicht an die Baukosten beteiligt hat. Hierzu, sowie zu einer gleichlautenden vorherigen Wortmeldung, erklärt Herr Larosch, dass die öffentliche finanzielle Beteiligung aufgrund der Belastung durch den Busverkehr im Anteil der Stadt Aachen enthalten ist.

Ein Anwohner aus dem Hasbach sieht ebenfalls die Anregungen der Anwohner*innen aus der Bürgerinformationsveranstaltung kaum berücksichtigt.

Ein Sprecher der IG Hasbach vertritt die Auffassung, dass die Albert-Einstein-Straße „luxuriös“ ausgebaut wurde und regt für den Hasbach einen Ausbau im Bestand und somit eine günstigere Variante an.

Herr Larosch begegnet, dass in Aachen Standards für den Straßenausbau bestehen, die zur Vermeidung von Zweiklassen-Ausbauten der Straßen eingehalten werden sollen.

Eine Anwohnerin weist darauf hin, dass man im ländlichen Bereich Aachens durchaus von diesem Standard abweichen und Gehwege asphaltieren könnte.

Herr Ophey betont, dass die Planung zur Erneuerung des Hasbach eine Standardvariante darstellt und kostenerhöhende Maßnahmen nicht vorgesehen sind. Lediglich eine Gehwegverbreiterung sowie die Verwendung von Asphalt könnten geringfügig die Baukosten mindern.

Herr Bausch fasst zusammen, dass es nun einige Punkte erläutert wurden, welche die Verwaltung nochmal prüfen sollte. Die finanzielle Beteiligung sollte für den Bürger nachvollziehbar, verbindlich und verlässlich sein. An den Finanzierungsregeln der zu zahlenden Beiträge muss zwingend etwas verbessert werden. Herr B. fragt weiterhin nach, ob man bei Verbreiterung des Gehwegs auch die Hausanschlüsse bzw. Straßenabläufe verändern muss. Dies wird seitens Herrn Ophey verneint.

Weiterhin wird seitens des Gremiums darum gebeten, dass hinsichtlich der zu sanierenden und neu auszubauenden Straßen im Stadtgebiet eine höhere Transparenz geschaffen werden soll. Ebenso wird angeregt, dass durch die Bauverwaltung früher als derzeit praktiziert, belastbare Aussagen zu den KAG-Beiträgen an die betroffenen Eigentümer*innen erteilt werden sollen.

Abschließend überreicht ein Sprecher der IG Hasbach dem Bürgerforum eine Unterschriftenliste mit verschiedenen Forderungen zum Straßenausbau Hasbach.

Frau Lürken schlägt vor, den Beschlussvorschlag der Verwaltung anzunehmen und noch um die Beteiligung der Bezirksvertretung zu ergänzen.

Frau Vorsitzende Dr. Lassay lässt sodann über nachfolgenden Beschlussvorschlag abstimmen:

Beschluss:

Das Bürgerforum nimmt die Ausführungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt, dass die im Bürgerforum erläuterten Anregungen und Vorschläge zur Ausführungsplanung im Mobilitätsausschuss und in der zuständigen Bezirksvertretung vorgestellt und diskutiert werden.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: 12 Ablehnung: 1



**Digitale
Anliegerinformation
zur Erneuerung
der Straße Hasbach
in Aachen Walheim**

www.aachen.de/hasbach



Folie 1

Herzlich willkommen zur digitalen Anliegerinformation zur Erneuerung der Straße Hasbach.

Mein Name ist Christina Hoffmann.

Ich arbeite bei der Stadt Aachen als Teamleiterin im Bereich Straßenneubau und begleite Sie durch diese ca. 20-minütige Präsentation.

Die Straße „Hasbach“ in Aachen Walheim ist aufgrund ihrer bereits absolvierten Nutzungsdauer von nahezu 60 Jahren erneuerungsbedürftig.

In der nun folgenden Präsentation möchten wir Ihnen den aktuellen Planungs- und Projektstand erläutern und auf bereits an uns herangetragene Kritikpunkte eingehen.

Bei Fragen und Anregungen können Sie sich gerne per Post, per E-Mail oder telefonisch an uns wenden.

Die Kontaktdaten werden zum Ende der Präsentation bekannt gegeben und sind online unter www.aachen.de/hasbach zu finden.

Digitale Anliegerinformation

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur



Anlass:

- Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung vom 28.01.2020
- Neufassung des Kommunalabgabengesetzes (KAG) vom 01.01.2020
- Verordnung zum Schutz vor Neuinfizierung mit dem Coronavirus (CoronaSchVO)

Ziel:

- Vorstellung der Ausführungsplanung zur Erneuerung der Straße Hasbach
 - Variante „Verwaltung“
 - Variante „Anlieger“
- Information zu Kosten und KAG-Beiträgen betroffener Eigentümer
- Vorstellung einer Optimierung der Einmündung Albert-Einstein-Straße / Hasbach

Folie 2

Anlass dieser erneuten Anliegerinformation ist ein Antrag der CDU Fraktion vom 28.01.2020 sowie die Neufassung des Kommunalabgabengesetzes - kurz „KAG“ -, welche eine Anliegerversammlung einfordert, sobald durch eine Straßenbaumaßnahme anliegende Grundstückseigentümer von einer Beitragspflicht zum Straßenumbau betroffen sind.

Die Coronapandemie lässt momentan eine Präsenzveranstaltung nicht zu, so dass wir uns dazu entschlossen haben, den Weg der digitalen Information zu wählen, wir bitten dafür um Ihr Verständnis.

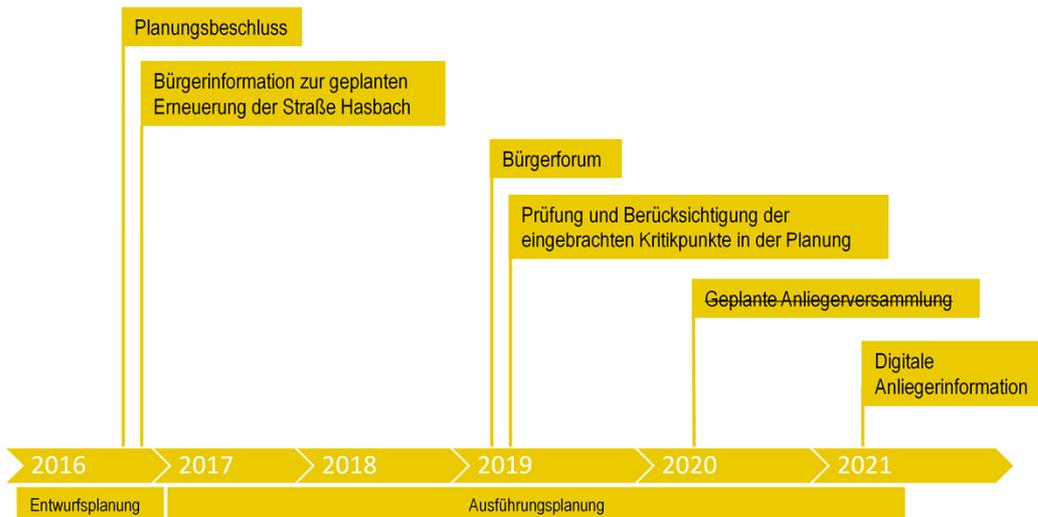
Im weiteren Verlauf möchten wir Ihnen zunächst den aktuellen Planungsstand anhand von zwei entwickelten, möglichen Ausführungsvarianten vorstellen.

Diese beiden Varianten bilden unter anderem die Grundlage für einen anstehenden Ausführungsbeschluss in naher Zukunft.

Im Anschluss daran geben wir Ihnen eine kurze Information zu den Kosten der Baumaßnahme und zu dem Thema Ausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz.

Zum Schluss möchten wir Ihnen eine mögliche Optimierung der Einmündung Albert Einstein Straße vorstellen und die weitere Vorgehensweise erläutern.

Projektmeilensteine



Stadt Aachen | Fachbereich 61/710 | 29.03.2021

Seite 3

Folie 3

Der hier zu sehende Zeitstrahl gibt einen Überblick über die in der Vergangenheit stattgefundenen Planungsschritte. Wie Sie sehen, haben die Planungen zur Erneuerung der Straße Hasbach bereits vor einigen Jahren begonnen.

Nach der Festsetzung des Planungsbeschlusses im Jahr 2016 und der anschließend veranstalteten Bürgerinformation mehrten sich die Sorgen und Kritikpunkte aus der Anliegerschaft, die während des Bürgerforums im Februar 2019 nochmals eindringlich dargelegt wurden.

Die eingebrachten Forderungen seitens der Anliegerschaft wurden im weiteren Verlauf durch die Verwaltung geprüft und in der fortlaufenden Planung berücksichtigt.

Es wurden mehrere Ausführungsvarianten untersucht, um den Interessen aller Beteiligten gerecht zu werden.

Die Ergebnisse der Variantenplanung sollten bereits im März des vergangenen Jahres in einer Anliegerversammlung präsentiert werden. Diese Veranstaltung musste jedoch aufgrund der Coronapandemie abgesagt werden.

Nun wird sie hiermit ersatzweise in digitaler Form durchgeführt.

Planungsgrundlagen



- **Planungsbeschluss**
durch den Mobilitätsausschuss (MoA) am 25.08.2016
- **Aktuelle Richtlinien und Normen** (z.B.: RAST 06, RStO 12)
- **Ausbaustandard der Stadt Aachen**
- **Bodengutachten vom 20.10.2016**
wesentliches Ergebnis: Tragschicht ungeeignet
- **Hinweise und Kritikpunkte der Anlieger und Eigentümer soweit bautechnisch realisierbar, rechtlich zulässig und finanzierbar**

Folie 4

Zunächst möchten wir Ihnen vorstellen, auf welchen Grundlagen die Planungen beruhen:

Die Grundlagen der Planung bilden

der Planungsbeschluss aus dem Jahr 2016,

die aktuellen Normen und Richtlinien und

der allgemeine Ausbaustandard der Stadt Aachen.

Weiterhin ein Bodengutachten aus dem Jahr 2016, das als wesentliches Ergebnis die unzureichende Tragfähigkeit des Unterbaus attestiert.

Und schließlich die Hinweise und Kritikpunkte der Anlieger und Eigentümer aus den vergangenen Veranstaltungen.

Diese wurden, soweit bautechnisch realisierbar, rechtlich zulässig und finanzierbar in der aktuellen Planung berücksichtigt.

In den nachfolgenden Folien werden wir explizit auf diese Punkte eingehen.

Wesentliche Kritikpunkte aus den Bürgerveranstaltungen



- „geforderte Rücknahme des Linienverkehrs“
- „Parkraumgestaltung und Parkdruck“
- „unverhältnismäßig hoher Ausbaustandard“

Folie 5

Als wesentliche Kritikpunkte haben sich aus den bereits durchgeführten Bürgerveranstaltungen folgende Punkte herauskristallisiert:

- Eine geforderte Rücknahme des Linienverkehrs in der Straße Hasbach.
- Eine optimierte Parkraumgestaltung mit möglichst vielen Parkmöglichkeiten.
- Die Kritik, es werde ein unverhältnismäßig hoher Ausbaustandard umgesetzt.

Stellungnahme zu wesentlichen Kritikpunkten



„Geforderte Rücknahme des Linienverkehrs“

- unzureichende Raumerschließung gemäß Nahverkehrsplan
- Einrichtung anderer Haltestellenpunkte aufgrund unzureichender Sichtverhältnisse als Dauerlösung sehr ungünstig
- barrierefrei ausgebaute Haltestelle in der Albert-Einstein-Straße wäre nicht mehr nutzbar



Untersuchungsergebnis ASEAG

Folie 6

Beginnen wir mit dem Kritikpunkt „Rücknahme des Linienverkehrs“:

Eine Untersuchung der Aachener Verkehrsgesellschaft - kurz „ASEAG“ - hat ergeben, dass eine Rücknahme des Linienverkehrs in der Straße Hasbach zu einer unzureichenden Raumerschließung gemäß dem Nahverkehrsplan führen würde.

Auf der rechts zu sehenden Abbildung ist das beim Wegfall des Haltepunktes nicht erschlossene Einzugsgebiet durch den rot gefüllten Bereich zu erkennen.

Die Einrichtung neuer alternativer Haltestellenpunkte im Untersuchungsgebiet ist aufgrund unzureichender Sichtverhältnisse im Bereich der untersuchten Standorte im Straßenraum ungünstig.

Des Weiteren wäre beispielsweise die barrierefrei ausgebaute Haltestelle „Albert-Einstein-Straße“ ohne die Verbindung durch den Hasbach nicht mehr nutzbar.

Aufgrund der sich aus der Untersuchung dargestellten Ergebnisse ist eine Rücknahme des Linienverkehrs in der Straße Hasbach aus Sicht der ASEAG und der Stadt Aachen nicht möglich.

Stellungnahme zu wesentlichen Kritikpunkten

„Parkraumgestaltung und Parkdruck“



- alternierendes Parken unter Berücksichtigung des Linienverkehrs
- ausgewiesene Halteverbotszonen
- insgesamt 26 Parkplätze, entsprechend der maximal möglichen Anzahl an Parkplätzen

Folie 7

Kommen wir nun zum Kritikpunkt „Parkraumgestaltung und Parkdruck“:

Die aktuelle Planung sieht 10 Abschnitte vor, in denen zukünftig geparkt werden kann.

Das Parken erfolgt wechselseitig unter Berücksichtigung der Haltestellenzonen, der Grundstückszufahrten sowie Bereichen in denen Begegnungsverkehr ermöglicht werden soll.

Die alternierend angeordneten Parkbereiche haben zudem eine verkehrsberuhigende Wirkung.

Insgesamt stehen 26 Parkplätze zur Verfügung, was unter den gegebenen Voraussetzungen der maximal möglichen Anzahl an Parkplätzen entspricht.

Es entfallen damit ca. 10 Parkmöglichkeiten gegenüber dem aktuellen Zustand zugunsten der Räume in denen ein Begegnungsverkehr ermöglicht werden soll und der Einhaltung der gültigen Richtlinien.

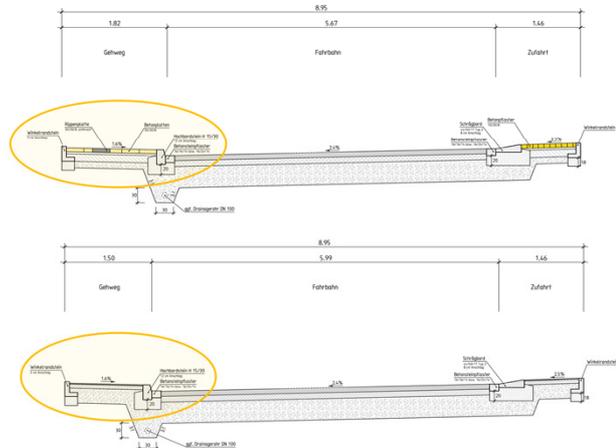
Stellungnahme zu wesentlichen Kritikpunkten



„Unverhältnismäßig hoher Ausbaustandard“

Entwicklung zweier Varianten:

- **Variante Verwaltung**
 - zweckmäßiger und üblicher Ausbaustandard unter Berücksichtigung aller öffentlichen Interessen
- **Variante Anlieger**
 - „alt = neu“



Folie 8

Ein weiterer Kritikpunkt in der Vergangenheit war ein unverhältnismäßig hoher Ausbaustandard:

Im Nachgang zum Bürgerforum, das im Februar 2019 stattfand, wurden daher verschiedene Ausführungsvarianten entwickelt und verglichen.

Es haben sich zwei Varianten herauskristallisiert, die im Folgenden erläutert werden:

Die Variante „Verwaltung“ orientiert sich dabei am üblichen Ausbaustandard der Stadt Aachen, der versucht, alle allgemeinen öffentlichen Interessen in einer Abwägung zu würdigen. Gemeint sind Ansprüche wie Barrierefreiheit, Gestaltung, Sicherheit, Kosteneffizienz, Unterhaltungsbedarf und weitere.

Bei der Variante „Anlieger“ steht eine Kostenminimierung aufgrund der Beibehaltung des Bestandsquerschnitts und einer kostengünstigeren Ausführung der Gehwege in Asphaltbauweise im Vordergrund.

Diese Variante entspricht sozusagen alt = neu.

Auf den beiden folgenden Folien werden die Varianten anhand einer Querschnittsdarstellung noch einmal erläutert.

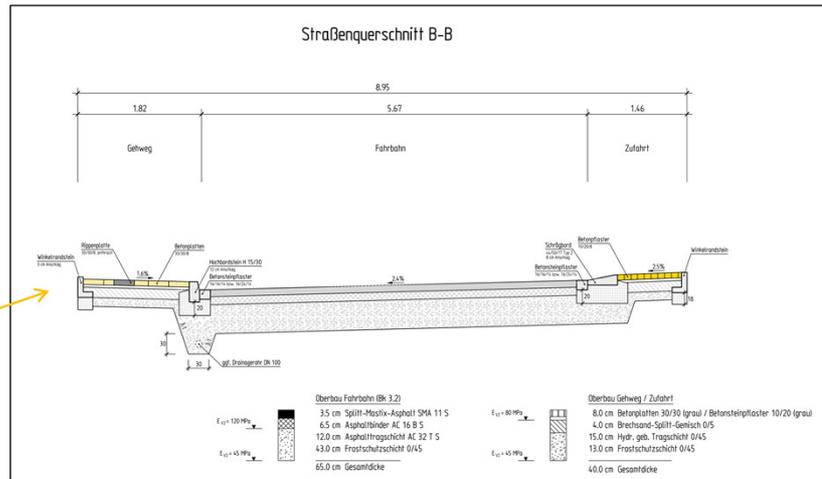
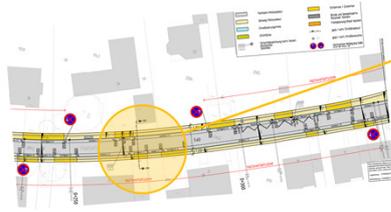
Dabei wird explizit auf die Unterschiede bei der Gestaltung der Gehwege eingegangen, hier umkreist.

Stellungnahme zu wesentlichen Kritikpunkten



Variante Verwaltung

- Gehwege in Platten-/Pflasterbauweise
- breiter, nördlicher Gehweg
- Einbau taktiler Elemente



Folie 9

Hier die Variante „Verwaltung“ im Detail:

Bei dieser Variante ist ein Ausbau der Gehwege mit Betonplatten bzw. Betonpflaster im Bereich von Grundstückszufahrten vorgesehen.

Der nördliche ca. 1,80 m breite Gehweg, hier auf der linken Seite des dargestellten Querschnittes, soll zusätzlich mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden.

Dies entspricht dem üblichen Ausbaustandard der Stadt Aachen.

Der ca. 1,50 m breite südliche Gehweg, hier auf der rechten Seite dargestellt, soll ohne taktilen Leitstreifen hergestellt werden.

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise komplett neu aufgebaut.

Der Aufbau in seiner Gesamtstärke von 60 cm in der Fahrbahn und 40 cm im Gehwegbereich ist in der Aufstellung unterhalb des Querschnittes zu sehen.

Dieser sogenannte „Vollausbau“ der Straße wird notwendig, da der bestehende Unterbau der heutigen Straße für die aktuellen Ansprüche an Belastbarkeit und Dauerhaftigkeit unzureichend ist.

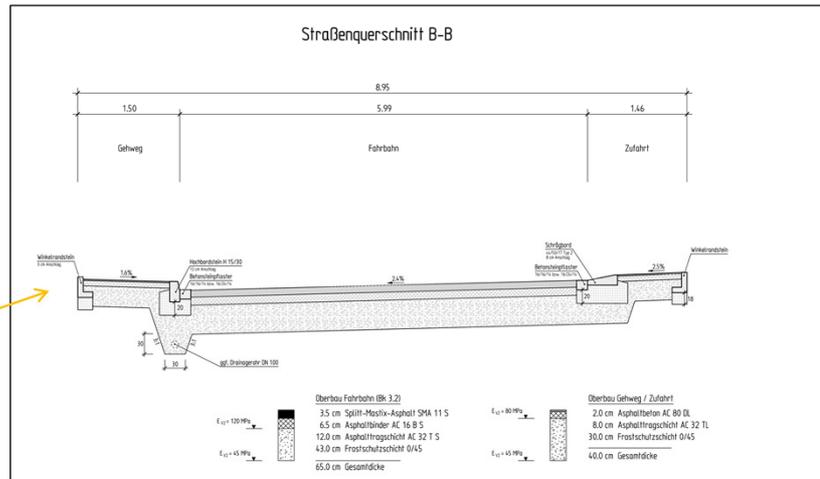
Aus ihm resultiert auch der aktuelle schlechte Straßenzustand in Kombination mit der schon über 60 jährigen Nutzung.

Stellungnahme zu wesentlichen Kritikpunkten



Variante Anlieger

- „alt“ = „neu“
- schmale Gehwege
- Gehwege in Asphalt



Folie 10

Nun sehen Sie die sogenannte Variante „Anlieger“:

Die aktuelle Breite der Gehwege wird bei dieser Variante beibehalten, sodass beide Seiten weiterhin eine Breite von nur ca. 1,50 m aufweisen.

Wie bereits erwähnt, orientiert sich die Breite der Gehwege und die Materialwahl bei der Variante „Anlieger“ am Bestand und versucht, die Kosten durch eine Asphaltbauweise auch im Gehwegbereich zu reduzieren.

Ein Einbau von taktilen Elementen ist bei dieser Variante auf beiden Seiten nicht vorgesehen, weil in so schmalen Gehwegen keinerlei Mindestbreiten zur barrierefreien Nutzung durch sehbehinderte oder blinde Menschen eingehalten werden können.

Zudem lägen dennoch eingebaute Leitlinien in der Fahrspur von Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühlen, was Menschen, die diese nutzen möchten, stark behindert.

Die Entscheidung darüber, welche der beiden Varianten ausgeführt werden soll, obliegt der Politik.

Mit deren Ausführungsbeschluss soll letztendlich entschieden werden, welche Variante zum Tragen kommt und ob taktile Elemente realisiert werden sollen.

Kosten der Maßnahme

Kostengenerüberstellung der möglichen Varianten



Variante "Verwaltung"		Variante "Anlieger"	
Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 5,50 m breit	Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 6,00 m breit
Gehweg:	- Oberfläche plattiert - nördlich ca. 2,00 m breit, mit takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement	Gehweg:	- Oberfläche asphaltiert - nördlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement
externe Leistungen	120.000 €	externe Leistungen	120.000 €
Baukosten	870.000 €	Baukosten	845.000 €
Herstellungskosten ohne takt. Leitelemente	990.000 €	Herstellungskosten Variante "Anlieger"	965.000 €

$\Delta = 2,6\%$

Bei sämtlichen Angaben handelt es sich um aufgerundete Bruttokosten.

Folie 11

Im Folgenden werden die Herstellungskosten der verschiedenen Varianten aufgezeigt und miteinander verglichen.

Zum besseren Verständnis hier noch einmal eine stichpunktartige Zusammenfassung:

Bei beiden Varianten ist eine Ausführung der Fahrbahn in Asphaltbauweise vorgesehen.

Die Fahrbahnen unterscheiden sich in ihrer Breite:

Nämlich ca. 5,50 m Fahrbahnbreite bei der Variante Verwaltung und ca. 6,00 m bei der Variante Anlieger.

Bei der Gestaltung des Gehweges soll bei der Variante Verwaltung der nördliche Gehweg mit Betonsteinen plattiert bzw. in den Bereichen der Grundstückszufahrten mit Betonsteinpflaster ausgestattet werden.

Dem gegenüber steht die Variante Anlieger. Hier sollen die Gehwege asphaltiert werden.

Die Varianten unterscheiden sich in der Gehwegbreite sowie hinsichtlich des Einsatzes von taktilen Leitelementen bei der Variante Verwaltung.

Kommen wir nun zur Kostengegenüberstellung:

Diese beruht zunächst auf den gleichbleibenden Kosten für externe Leistungen.

Dies sind beispielsweise Planungsleistungen sowie Kosten für ein Bodengutachten oder die Bauüberwachung.

Hinzu kommen die Kosten für die Bauausführung. Hier als Baukosten zu sehen.

Diese variieren, je nach gewählter Ausführungsvariante.

In der Summe ergeben sich für die Variante Verwaltung Herstellungskosten von 990.000 Euro. Für die Variante Anlieger 965.000 Euro.

Die Gegenüberstellung der Herstellungskosten der Varianten, zunächst ohne die Berücksichtigung taktiler Einbauelemente, zeigt ein Kostendelta von 2,6 %.

Kosten der Maßnahme



Kostengenerüberstellung der möglichen Varianten

Variante "Verwaltung"		Variante "Anlieger"	
Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 5,50 m breit	Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 6,00 m breit
Gehweg:	- Oberfläche plattiert - nördlich ca. 2,00 m breit, mit takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement	Gehweg:	- Oberfläche asphaltiert - nördlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement
externe Leistungen	120.000 €	externe Leistungen	120.000 €
Baukosten	870.000 €	Baukosten	845.000 €
Herstellungskosten ohne takt. Leitelemente	990.000 €	Herstellungskosten Variante "Anlieger" - Asphalt	965.000 €
Zulage für takt. Leitelemente nördl. Gehw.	21.000 €		
Herstellungskosten Variante "Verwaltung"	1.011.000 €		
Bei sämtlichen Angaben handelt es sich um aufgerundete Bruttokosten.			

$\Delta = 4,8\%$

Folie 12

Kommt der Einbau von taktilen Leitelementen hinzu, erhöhen sich die Gesamtkosten auf 1.011.000 Euro.

Der Kostenunterschied zwischen der Variante Verwaltung und Variante Anlieger beträgt hierbei rund 4,8 %.

Ein „verhältnismäßig hoher Ausbaustandard“ ist schlussfolgernd nach Auffassung der Verwaltung aufgrund der Kostengegenüberstellung dieser Varianten nicht zu erkennen.

Kosten der Maßnahme



Kostengenerierung der möglichen Varianten

Variante "Verwaltung"		Variante "Anlieger"	
Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 5,50 m breit	Fahrbahn:	- Oberfläche asphaltiert - ca. 6,00 m breit
Gehweg:	- Oberfläche plattiert - nördlich ca. 2,00 m breit, mit takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement	Gehweg:	- Oberfläche asphaltiert - nördlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement - südlich ca. 1,50 m breit, ohne takt. Leitelement
externe Leistungen	120.000 €	externe Leistungen	120.000 €
Baukosten	870.000 €	Baukosten	845.000 €
Herstellungskosten ohne takt. Leitelemente	990.000 €	Herstellungskosten Variante "Anlieger" - Asphalt	965.000 €
Zulage für takt. Leitelemente nördl. Gehw.	21.000 €	Zulage für takt. Leitelemente in Asphalt	57.000 €
Herstellungskosten Variante "Verwaltung"	1.011.000 €	nicht Wirtschaftlich!	1.022.000 €

Bei sämtlichen Angaben handelt es sich um aufgerundete Bruttokosten.

Folie 13

Eine abschließende Betrachtung einer Variante „Anlieger“ mit dem Einbau von taktilen Elementen in den Asphaltgehwegen erweist sich aufgrund des hohen technischen Aufwandes und der damit verbundenen Kosten als nicht wirtschaftlich.

Straßenbaubeiträge nach KAG

Die Erneuerung der Verkehrsfläche löst eine **Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz** für das Land Nordrhein-Westfalen aus.

Bei der Straße Hasbach handelt es sich gemäß der städtischen Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG um eine **Haupterschließungsstraße**.

Der Anteil der Beitragspflichtigen an den beitragsfähigen Aufwendungen beträgt

60 % für die Fahrbahn und

75 % für den Gehweg



Folie 14 (KAG)

Auf den nun folgenden Folien, die sich insbesondere an die betroffenen Eigentümer richten, erhalten sie Informationen zu den Ausbaubeiträgen nach dem Kommunalabgabengesetz, kurz KAG:

Die Erneuerung der Verkehrsfläche löst eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen aus.

Bei der Straße Hasbach handelt es sich gemäß der städtischen Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG um eine Haupterschließungsstraße.

Der Anteil der Beitragspflichtigen an den beitragsfähigen Aufwendungen beträgt

60 % für die Fahrbahn und 75 % für den Gehweg.

Vorläufige Ermittlung der Beiträge



Bezugsgröße für den Beitrag ist die Grundstücksfläche und die Zahl der Vollgeschosse. Die vorhandenen Vollgeschosse werden mit einem unterschiedlichen Faktor berücksichtigt, mit der die Grundstücksfläche vervielfacht wird. Der vorläufig ermittelte Beitragssatz auf Basis der aktuellen Planungen und der aktuellen marktüblichen Durchschnittspreise beträgt ca. 15,60 (Variante Verwaltung) bzw. ca. 15,40 €/ m² (Variante Anlieger) Grundstücksfläche mit Berücksichtigung der Vollgeschosse. Beispielphaft ergeben sich hiernach folgende ungefähre Beitragsbelastungen:

• Grundstücksgröße	• Geschosszahl	• Beitrag Variante Verwaltung	• Beitrag Variante Anlieger
• 250 m ²	• 1	• 5.000 €	• 4.800 €
• 500 m ²	• 1	• 9.800 €	• 9.500 €
• 1.000 m ²	• 1	• 19.500 €	• 19.200 €
• 250 m ²	• 2	• 5.900 €	• 5.700 €
• 500 m ²	• 2	• 11.800 €	• 11.500 €
• 1.000 m ²	• 2	• 23.300 €	• 23.000 €

Folie 15 (KAG)

Die hier zu sehende Tabelle zeigt eine vorläufige Ermittlung der zu erwartenden Ausbaubeiträge anhand einiger Beispiele.

Bezugsgröße für den Beitrag ist die Grundstücksfläche und die Zahl der Vollgeschosse.

Die vorhandenen Vollgeschosse werden mit einem unterschiedlichen Faktor berücksichtigt, mit der die Grundstücksfläche vervielfacht wird.

Der vorläufig ermittelte Beitragssatz, auf Basis der aktuellen Planungen und der aktuellen marktüblichen Durchschnittspreise, beträgt ca. 15,60 €/m² Grundstücksfläche bei der Variante Verwaltung bzw. ca. 15,40 €/m² Grundstücksfläche bei der Variante Anlieger mit Berücksichtigung der Vollgeschosse.

Die zu erwartenden Beitragsbelastungen liegen beispielsweise für ein Grundstück mit 250 m² und der Geschosszahl 1 bei rund 5.000 €, bei einer Grundstücksgröße von 1.000 m² und einer Geschosszahl von 2 bei rund 23.000 €.

Wann werden die Straßenausbaubeiträge durch die Stadt erhoben?

Die Ermittlung der zu zahlenden Beiträge erfolgt erst nach Abschluss und Abnahme aller Baumaßnahmen.

Die Erhebung der Beiträge durch entsprechende Beitragsbescheide erfolgt aufgrund von Verjährungsfristen innerhalb von 4 Jahren nach Abnahme der Baumaßnahme.



Folie 16 (KAG)

Wann werden die Straßenausbaubeiträge durch die Stadt Aachen erhoben?

Die Ermittlung der zu zahlenden Beiträge erfolgt erst nach Abschluss und Abnahme aller Baumaßnahmen.

Die Erhebung der Beiträge durch entsprechende Beitragsbescheide erfolgt aufgrund von Verjährungsfristen innerhalb von 4 Jahren nach Abnahme der Baumaßnahme.

Entlastung der Beitragspflichtigen durch Landesförderung und Billigkeitsmaßnahmen

Derzeit können für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen, die bis zum 31.12.2024 technisch abgenommen werden, durch die Kommunen Landesfördermittel beantragt werden.

Hiernach würde sich derzeit eine 50%ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei Genehmigung des Antrags ergeben. Ein rechtlicher Anspruch auf Förderung besteht nicht. Ob die derzeitig befristet geltende Förderregelung durch das Land verlängert wird, steht noch aus.

Gemäß § 8a KAG sind Billigkeitsmaßnahmen und vereinfachte Möglichkeiten zu Stundungs- und Ratenzahlungsvereinbarungen möglich.

Ansprechpartner:

Andy Jansen, Telefon 0241 / 432 6041, andy.jansen@mail.aachen.de

Beate Rumrich, Telefon 0241 / 432 6028, beate.rumrich@mail.aachen.de



Folie 17(KAG)

Entlastung der Beitragspflichtigen

Derzeit können für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen, die bis zum 31.12.2024 technisch abgenommen werden, durch die Kommunen Landesfördermittel beantragt werden.

Hiernach würde sich derzeit eine 50%ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei Genehmigung des Antrags ergeben.

Ein rechtlicher Anspruch auf Förderung besteht nicht.

Ob die derzeitig befristet geltende Förderregelung durch das Land verlängert wird, steht noch aus.

Gemäß § 8a KAG sind Billigkeitsmaßnahmen und vereinfachte Möglichkeiten zu Stundungs- und Ratenzahlungsvereinbarungen möglich.

Ansprechpartner bei Fragen zu KAG Beiträgen sind:

Herr Andy Jansen, Telefon 0241 / 432 6041, Email:
andy.jansen@mail.aachen.de

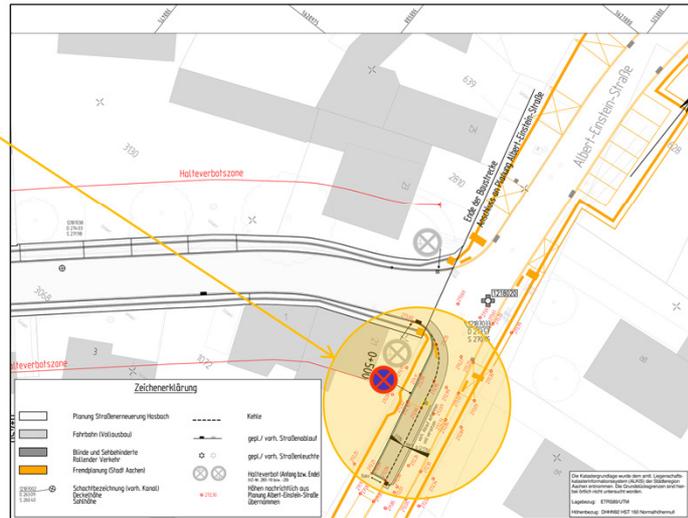
oder

Frau Beate Rumrich, Telefon 0241 / 432 6028, Email:
beate.rumrich@mail.aachen.de

Optimierung der Einmündung Albert-Einstein-Straße / Hasbach



- Rückbau des Gehwegs im Bereich der Albert-Einstein-Straße
- Begegnungsverkehr wird ermöglicht
- keine Kostenbeteiligung der Eigentümer



Stadt Aachen | Fachbereich 61/710 | 29.03.2021

Seite 18

Folie 18

Kommen wir nun zum Abschluss der Präsentation:

Im Zuge der Maßnahme „Erneuerung der Straße Hasbach“ ist es möglich, die Einmündung „Albert-Einstein-Straße Ecke Hasbach“ zu optimieren. Die zur Verkehrsberuhigung angedachte schmale Fahrbahnbreite führt hier ohne die Möglichkeit des Begegnungsverkehrs zu einer ungünstigen Situation beim Abbiegen in die Straße Hasbach.

Die als ungünstig empfundene Aufteilung des Straßenraums kann im Bereich Albert-Einstein-Straße durch den Rückbau des aufgeweiteten Gehwegbereiches verbessert werden.

Hierdurch wird auf einer Länge von ca. 20 m wieder der Begegnungsverkehr ermöglicht.

Da es sich hierbei um eine reine Umbaumaßnahme handelt, werden die Kosten zu 100% von der Stadt Aachen zu tragen sein. Eine Anliegerbeitragspflicht besteht hierfür also nicht.

Weiteres Vorgehen



Stadt Aachen | Fachbereich 61/710 | 29.03.2021

Seite 19

Folie 19

Zum Schluss möchten wir Ihnen noch einen kleinen Ausblick auf die weitere Vorgehensweise geben:

Im Anschluss an diese digitale Anliegerinformation haben Sie die Gelegenheit, bis zum 16. April Ihre Fragen und Anregungen oder auch Kritik an den beiden Varianten zu äußern. Gerne schriftlich unter den gleich angegebenen Adressen.

Ihre Stellungnahmen werden im Anschluss ausgewertet und fließen ggf. in die weitere Ausführungsplanung und in die politische Vorlage zum Ausführungsbeschluss mit ein.

Im Anschluss wird durch die Politik ein Ausführungsbeschluss erwirkt.

Danach erfolgt die Ausschreibung und Vergabe der erforderlichen Bauleistungen, so dass voraussichtlich mit einem Baubeginn im Herbst 2021 gerechnet werden kann.

Fragen

Anregungen

Kritik



Weitere Informationen unter:
www.aachen.de/hasbach

Bis zum 16.04.2021:

- per Post:
Stadt Aachen
FB61/710
Lagerhausstraße 20
52058 Aachen
- per Mail:
straßenbau@mail.aachen.de
- oder telefonisch:
Projektleitung Hasbach
Herr Mirko Erben
Tel.: 0241 432 6810

Folie 20

Wie bereits erwähnt können Sie Ihre Fragen, Anregungen oder auch Kritik an uns stellen.

per Post an die Adresse:

Stadt Aachen
FB61/710
Lagerhausstraße 20
52058 Aachen

per Mail an:

straßenbau@mail.aachen.de

oder telefonisch an Herrn Erben, der die Projektleitung Hasbach übernimmt:

Tel.: 0241 432 6810

Weitere Infos erhalten Sie ebenfalls unter:

www.aachen.de/hasbach



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**

www.aachen.de/hasbach



Folie 21

Wir bedanken uns für Ihr Interesse.

Protokoll: Digitale Anliegerinformation zur Erneuerung der Straße Hasbach vom April 2021

Aufgrund eines Antrags der CDU Fraktion vom 28.01.2020 sowie die Neufassung des Kommunalabgabengesetzes wurde im April 2021 eine digitale Anliegerinformation mithilfe einer im Internet veröffentlichten Präsentation zur Maßnahme: „Erneuerung der Straße Hasbach“ durchgeführt. Die betroffenen Anlieger und Eigentümer hatten die Möglichkeit im Anschluss Ihre Fragen und Anmerkungen telefonisch oder in Textform darzulegen. Die Verwaltung hat zu den eingehenden Fragen und Anmerkungen ebenso telefonisch bzw. in Textform Stellung genommen.

Im Folgenden sind die eingegangenen Fragen / Anmerkungen und die dazugehörigen Antworten zusammengefasst.

Frage:

Die beiden Vorlagen (Verwaltung I, Anwohner II) sind nicht weiter bearbeitet worden. Wir sehen in der Verwaltungsvorlage keine Berücksichtigung unserer Bedenken, obwohl genug Zeit zur Bearbeitung gewesen wäre. Die Auslagerung unserer Einwürfe in die Variante II ist aus unserer Sicht ein geschickter Schachzug. So wird suggeriert, die Bedenken der Bürger würden doch berücksichtigt. Sollte die Variante II jedoch von der Politik abgelehnt werden, sind unsere Bedenken und Vorstellungen komplett obsolet. Wozu dann eine Bürgerbefragung?

Antwort:

Der Planungsprozess bis zum aktuellen Stand wurde in der Präsentation ausführlich erläutert. Die Verwaltung hat unter Berücksichtigung der Vorgabe durch die Politik, einer bestmöglichen Berücksichtigung der Einwände der Anliegerschaft und der Kostenreduzierung eine zweite Variante entwickelt.

Diese Variante entspricht weder in Gänze den Vorgaben zur Wahrung des allgemeinen öffentlichen Interesses, noch den Vorgaben durch die technischen Regelwerke sowie dem üblichen Ausbaustandard der Stadt Aachen. Bereits die Variante „Verwaltung“ stellt in technischer Hinsicht mit Bezug auf die Regelwerke einen Kompromiss aufgrund der örtlichen Gegebenheiten dar.

Es liegt vordergründig in unserem Interesse als Verwaltung Bürgernah zu agieren.

Unsere Handlungsspielräume sind jedoch durch die allgemeinen technischen Vorgaben im öffentlichen Straßenraum, die Wahrung aller öffentlichen Interessen und die Belange aller an dem Prozess beteiligten

begrenzt. Unser Vorgehen mag für Sie als Anlieger einseitig erscheinen, die insgesamt genannten Gründe lassen aber aus unserer Sicht kein anderes Vorgehen zu.

Letztlich liegt die Entscheidungsfindung in diesem Falle bei den politischen Gremien.

Anmerkung:

Die jetzige Lösung, wie unsere Straße funktioniert, ist einigermaßen optimal - sie kann nur "verschlimmbessert" werden. Wer weiß besser als der Bürger, was gut für ihn ist? Nicht ein Verwaltungsbeamter aus der Ferne seiner Amtsstube.

Antwort:

An der Planung zur Erneuerung der Straße Hasbach arbeiten ausgebildete, erfahrene Ingenieure und Techniker. Die Art und Weise im öffentlichen Raum Straßen zu bauen und zu gestalten hat sich in den letzten Jahrzehnten in vielerlei Hinsicht entwickelt. Anerkannte Regeln der Technik, angepasste Verkehrskonzepte und politische Rahmensetzungen bilden die Leitplanken für unser Handeln. Die Wahrung aller öffentlichen Interessen, auch die der Anliegenschaft, steht hier bei der Planung im Vordergrund.

Anmerkung:

Bedenken der Anwohner bezogen auf die Einmündung der Albert-Einstein-Straße sind frühzeitig geäußert worden. Jetzt muss die Einmündung mit zusätzlichen Kosten für den Steuerzahler verändert werden.

Antwort:

Ungünstige verkehrstechnische Situationen lassen sich manchmal nicht im Vorfeld abschließend beurteilen. Vielfach wird eine nicht optimale Ausgangssituation vor Ort auch durch ein nicht vorausschauendes Verhalten mancher Verkehrsteilnehmer zusätzlich verschärft. Im Zuge der geplanten Maßnahme „Hasbach“ stellt die Anpassungsoption durch geringe Eingriffe in den Bestand eine kostengünstige Möglichkeit dar, die Einmündungssituation Albert Einstein-Straße zu verbessern.

Anmerkung:

Ein ähnliches Problem wird sich ergeben, wenn die Bürgersteige verbreitert werden. Dann können einige Anwohner aus ihrer Ausfahrt womöglich nicht mehr oder nur unter großen Schwierigkeiten herauskommen. Die Folge wird sein, dass die betr. Anwohner ihr Auto auch auf der Straße parken werden und das, wo 10 Parkplätze gestrichen werden sollen.

Antwort:

Die Variante „Verwaltung“ stellt einen Kompromiss zwischen aktuellen Regelwerken und der Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten dar. Lediglich der nördliche Gehweg soll verbreitert werden. Die Grundstückszufahrten wurden bei der Planung durch Schleppkurvenberechnungen berücksichtigt.

Frage:

Der vorgesehene Schilderwald an den Parkbuchten kann nur als Schildbürgerstreich gewertet werden. Wieso reichen nicht einfache Markierungen? Das soll eine moderne Straße werden?

Antwort:

Wir nehmen Ihren Einwand, der uns mehrfach dargelegt wurde, zum Anlass, die Markierungs- und Beschilderungsplanung entsprechend zu überprüfen.

Anmerkung:

Die taktile Gehhilfe ist angeblich vorgeschrieben. Unser Einwurf: Vorschriften haben Spielräume. Im Übrigen geht es dabei um eine Kann Bestimmung. Es muss also nicht gemacht werden. Zudem ist es gemäß Ihrer eigenen Vorgabe eh nicht in der gesamten Straße möglich.

Antwort:

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Straßenraums gehört zum Ausbaustandard der Stadt Aachen und ist ebenso von der Kommission Barrierefreies Bauen gewünscht und gefordert. Auch hier liegt die Entscheidung letztlich in der Hand der Politik.

Anmerkung:

Und nun zum leidigen Thema mit dem Bus. Die ASEAG besteht auf der Lösung, durch den Hasbach zu fahren. Unser Einwurf: Es geht doch jetzt auch seit über einem Jahr ohne die Durchfahrt durch den Hasbach. Und es hat bisher auch keine Beschwerden von Anwohnern der betroffenen Straßen gegeben.

Antwort:

Die jetzige Linienführung kann in Abstimmung mit der ASEAG nur als temporäre Lösung fungieren. Das Thema wurde ausführlich seitens der Stadt Aachen und der ASEAG erörtert und überprüft. Die Wegnahme des Linienverkehrs ist wie dargestellt keine Option.

Hierzu eine aktuelle Stellungnahme der ASEAG:

Die Erschließungsqualität beschreibt nicht ausschließlich die Qualität bezogen auf Einstiegshaltestellen. Insbesondere unter Berücksichtigung der Topographie ist es für Fahrgäste angenehmer aus dem Ort „auf den Berg“ gebracht zu werden und unnötige Fußwege zu vermeiden. Bisher liegen uns keine Beschwerden darüber vor, dass Fahrgäste aus dem beschriebenen Grund der Pause am Sperberweg nicht einsteigen.

Es ist durchaus denkbar, im Anschluss an die an der Haltestelle Hasbach verbrachte Überlage erneut eine Schleife über die Haltestellen „Albert-Einstein-Straße“ und „Sperberweg“ zu fahren, um einen Einstieg ohne Wartezeit zu ermöglichen. Dies bedeutet aber eine Verdopplung der über die Straße Hasbach durchgeführten Fahrten. Sollte die Straße Hasbach nicht mehr vom ÖPNV befahren werden, ist eine Wendefahrt über die

Schmithofer Straße notwendig. Die Busse biegen also nach der Haltestelle „Prämienstraße“ nach links in die Schmithofer Straße ab. In dieser Fahrbeziehung kann keiner der drei existierenden Haltestellen „Albert-Einstein-Straße“ angefahren werden, da im Bereich der Schmithofer Straße kein barrierefreier Ausbau einer Haltestelle möglich ist. Wird diese Wendefahrt in umgekehrter Richtung durchgeführt ist zwar ein Ausstieg an der heutigen Haltestelle „Albert-Einstein-Straße“ möglich, aber kein Zustieg mehr, da Busse dann zukünftig von der Schmithofer Straße direkt rechts zur Haltestelle „Prämienstraße“ fahren würden. Die Erschließungsqualität würde dadurch noch weiter beeinträchtigt werden.

Aus Gründen der Verkehrsberuhigung ist ein schmaler Straßenraum sinnvoll um die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren. Um den Begegnungsverkehr Bus/Bus in solchen Straßen auszuschließen, wird die Straße Hasbach vom ÖPNV nur in eine Richtung befahren. Bei der ersten Bürgerinformationsveranstaltung bzw. dem Bürgerforum gab es während der Diskussion zum Linienverkehr auch den Standpunkt einer Anwohnerin, dass die Haltestelle benötigt und genutzt wird. Es wird aber aufgrund eines hohen MIV-Anteils selbstverständlich immer mehr Stimmen gegen, als für den ÖPNV geben. Der ÖPNV gehört zur Daseinsvorsorge für alle Bürgerinnen und Bürger und nicht nur für die Teilnehmenden einer Bürgerinformation oder die direkten Anwohner einer bestimmten Straße.

Anmerkung:

Laut Protokoll zur Bürgerinformation vom 21.09.2016 „16-09-21_Protokoll_Buergerinformation_Hasbach.pdf“ Seite 5 haben wir heute im Hasbach bis zu 48 Parkmöglichkeiten. In ihrer aktuellen Präsentation „Digitale-Anliegerinfo-mit-Sprechertext.pdf“ bleiben nach der Erneuerung der Straße laut Folie 7 der Präsentation noch 26 Parkplätze übrig damit fallen 45% der Parkflächen weg. Dabei sei darauf hingewiesen, dass der in Folie 7 erwähnte Wegfall von 10 Parkplätzen ein Rechenfehler Ihrerseits sein muss.

Antwort:

Bei der Bürgerinformation von 2016 ist in der Tat die Rede von 48 möglichen Parkplätzen.

Aktuell ist der Parkraum im Hasbach nicht reglementiert, so dass man bei Betrachtung aller theoretisch möglichen Parkflächen auf eine Zahl von 48 kommen kann.

In der Praxis ist z.B. gleichzeitiges Parken auf beiden Seiten nicht möglich und ein entsprechendes vorausschauendes Parken ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer erforderlich. Bei dieser zusätzlichen Betrachtungsweise sind aktuell und unter Realbedingungen gleichzeitig ca. 36 Parkmöglichkeiten gegeben. In der Planung für die Erneuerung der Straße Hasbach sind nicht nur Grundstückszufahrten zu berücksichtigen, sondern ebenso die Linienbussituation, sowie Bereiche in denen aufgrund der Schleppkurvenbetrachtung (Kurvenradien der größtmöglich zugelassenen Kraftfahrzeuge) keine Parkmöglichkeit gegeben werden kann. Wie in der Präsentation erläutert verbleiben nach aktuellem Stand hiernach 26 mögliche Parkplätze.

Anmerkung:

Die Verwaltung schlägt zwei Varianten vor. Eine im Vergleich zum 19.02.19, dem Termin des Bürgerforums unveränderte Variante „Verwaltung“ und eine Variante „Anlieger“ in der lediglich auf den Belag und Breite der Bürgersteige eingegangen wurde, nicht aber auf die anderen Punkte. Die Verwaltung macht mit dieser Variante auch gleich einen Vorschlag, den sie selber ablehnt. Dies kann nicht im Sinne eines Kompromisses mit dem Bürger sein. Die Verwaltung sollte als Dienstleister einen gemeinsamen kompromissfähigen Vorschlag erstellen und nicht wie hier schon durch die Wortwahl „Variante Verwaltung“ und „Variante Anlieger“ Fronten schaffen.

Antwort:

Die Verwaltung hat unter Berücksichtigung der Vorgabe durch die Politik, einer bestmöglichen Berücksichtigung der Einwände der Anliegerschaft und der Kostenreduzierung eine zweite Variante entwickelt.

Diese Variante entspricht weder in Gänze den Vorgaben zur Wahrung des allgemeinen öffentlichen Interesses, noch den Vorgaben durch die technischen Regelwerke sowie dem üblichen Ausbaustandard der Stadt Aachen. Bereits die Variante „Verwaltung“ stellt in technischer Hinsicht mit Bezug auf die Regelwerke einen Kompromiss aufgrund der örtlichen Gegebenheiten dar.

Die Wahl der Bezeichnung soll hierbei keinerlei Fronten bilden sondern die Stellung der Verwaltung zu dieser Variante gegenüber der Politik zum Ausdruck bringen. Wie in der Anliegerinformation erwähnt entscheiden letztlich die politischen Gremien über die auszuführende Variante.

Anmerkung:

Die „wesentlichen Kritikpunkte aus den Bürgerveranstaltungen“ fassen Sie selber auf Folie 5 im Dokument „Digitale-Anliegerinfo-mit-Sprechertext.pdf“ zusammen:

1. „geforderte Rücknahme des Linienverkehrs“
2. „Parkraumgestaltung und Parkdruck“
3. „unverhältnismäßig hoher Ausbaustandard“

Den ersten beiden Kritikpunkten schließen wir uns voll und ganz an und haben dies oben bereits ausgeführt. Dem dritten Kritikpunkt möchten wir uns nicht mit den Worten „unverhältnismäßig“ aber mit der Kritik an der Änderung des Straßenzuschnitts wie oben erläutert anschließen.

Wir sehen keinen dieser von uns Bürgern vorgebrachten Kritikpunkte als von Ihnen berücksichtigt an.

Antwort:

Es liegt vordergründig in unserem Interesse als Verwaltung Bürgernah zu agieren.

Unsere Handlungsspielräume sind jedoch durch die allgemeinen technischen Vorgaben im öffentlichen Straßenraum, die Wahrung aller öffentlichen Interessen und die Belange aller an dem Prozess beteiligten

begrenzt. Unser Vorgehen mag für Sie als Anlieger einseitig erscheinen, die insgesamt genannten Gründe lassen aber aus unserer Sicht kein anderes Vorgehen zu.

Letztlich liegt die Entscheidungsfindung in diesem Fall in der Hand der politischen Gremien.

Frage:

Was unternimmt die Stadt Aachen, um die Kosten des Projektes Hasbach für die Anlieger zu reduzieren?

Antwort:

Die Erneuerung der Straße Hasbach erfolgt auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik und konform zu den Standards für eine zeitgemäße Ausstattung und Querschnittsaufteilung bei Anliegen- und Wohnstraßen in Aachen. Das bedeutet, dass ein wirtschaftlicher und zweckgemäßer Ausbau stattfindet. Kostendämpfend wirkt sich die Tatsache aus, dass die Regionetz zuletzt Leitungsarbeiten durchführte, weswegen beim nun folgenden Straßenausbau in gewissem Umfang Erneuerungskosten der Unterkonstruktion entfallen. Zudem stellte die Regionetz damals nur einen provisorischen Oberflächenverschluss her, somit wird eine Ausgleichszahlung erhoben, die die später abzurechnenden Anliegerbeiträge reduziert.

Frage:

Wie hoch schätzt die Stadt Aachen den geldwerten Vorteil für den einzelnen Anlieger ein, ggfls. angegeben in Quadratmeter Grundstücksfläche/Wohnfläche? Auf welche Unterlagen/Belege stützt sich diese Einschätzung?

Antwort:

Die Erneuerung und Verbesserung der Infrastruktur kann durchaus positive Effekte auf die Wertsteigerung einer Immobilie haben. Der Immobilienwert richtet sich jedoch nach einer Vielzahl an Faktoren, so dass hierzu aus monetärer Sicht keine fundierten Aussagen gemacht werden können.

Frage:

Wie gestaltet sich bei der Umsetzung privat angelegter Stellplätze die dafür nötige Absenkung der Bordsteine? Ist diese auf einfache Absprache mit der Stadt Aachen hin möglich? Ist ein Antragsverfahren vorgesehen? Mit welchen Kosten ist eine zusätzliche Absenkung der Bordsteinhöhe im Bereich privater Stellplätze verbunden?

Antwort:

Die Gestaltung von Zufahrten richtet sich in der aktuellen Planung nach den Bestandszufahrten. Die Absenkung von Bordsteinkanten bzw. der Einbau von Rampensteinen ist nach den örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Zusätzliche Absenkungen bedürfen einem Gestattungsvertrag dem eine Prüfung und Genehmigung durch die entsprechende Abteilung Straßenverkehr und Sondernutzungen (FB 61/400) vorausgeht. Es wird eine

Verwaltungsgebühr in Höhe von aktuell 100,- € erhoben. Die Baukosten wären in diesem Fall über die Maßnahme gedeckt.

Frage:

Ist das Projekt für die Erreichung der Ziele notwendig, zweckmäßig und wirtschaftlich oder ist es mehr als ausreichend und über das Ziel hinausgehend und damit nicht zulässig?

Antwort:

Ziel des Projektes ist die Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und die Bereitstellung eines zeitgemäßen Straßenverkehrsraums in der Straße Hasbach. Aus technischer und wirtschaftlicher Sicht können diese Ziele nur mit einer Erneuerung der Straße Hasbach im Vollausbau erreicht werden. Es werden keinerlei Arbeiten durchgeführt, die nicht notwendig, zweckmäßig und wirtschaftlich wären.

Frage:

Welche Kosten würde eine einfache Erneuerung der obersten Straßendecke verursachen?

Wie lange wird die Haltbarkeit dieser Maßnahme eingeschätzt?

Wie lange wird die Haltbarkeit des vor von Ihnen vorgeschlagenen Variante 1 eingeschätzt?

Antwort:

Die Schadensbilder in der Straßenoberfläche des Hasbachs zeigen, dass der Untergrund nicht mehr ausreichend tragfähig ist. Das ist nicht unüblich, denn die Straße ist in inzwischen fast 60 Jahre im Betrieb. Regelkonform aufgebaute Wohn- bzw. Anliegerstraßen wie der Hasbach erreichen konstruktionsbedingt mit 50 Jahren das Ende der üblichen Nutzungsdauer. Nach dieser Nutzungsdauer kann eine Erneuerung der obersten Straßendecke keine Verbesserung der Situation mehr bewirken, denn diese ist nicht in der Lage, die Tragfähigkeit der Gesamtkonstruktion wiederherzustellen. Das ist nur mit einem Austausch sämtlicher Schichten im Untergrund möglich. Aus diesem Grund haben wir keine Kalkulation für eine Deckschichterneuerung vorliegen. Sie wäre nicht zweckmäßig. Ihre Haltbarkeit würde sich auf wenige Jahre (max. 3-5) beschränken und wäre somit auch nicht wirtschaftlich. Hinzu kommt, dass mit ihr keine Verbesserung der Barrierefreiheit herzustellen ist. Ein zeitgemäßer Straßenraum sollte aber diesen Anspruch erfüllen, insofern ist die Gesamterneuerung im Hasbach auch notwendig.

Frage:

Wie hoch ist der Betrag, der im Sinne von Synergieeffekten seitens der Betreiber der Versorgungsleitungen übernommen wird?

Sinken dadurch die Kosten des Projektes Erneuerung der Straße Hasbach? Wenn ja, um welchen Betrag sinken die Kosten?

Bei gesunkenen Kosten: Wer profitiert davon: die Kostenträger des Projektes: die Stadt Aachen zu 40%, die Anlieger zu 60%? Oder kommt die Senkung der Kosten allein der Stadt Aachen zugute, indem die Kostenübernahme seitens der Versorgungsunternehmen allein der Stadt Aachen zugerechnet wird?

Antwort:

Die Versorgungsträgerleitungen wurden bereits durch die Regionetz im Zuge einer Baumaßnahme erneuert. Die Kosten hierfür trug die Regionetz. Die monetäre Gesamtsumme des Synergieeffektes ist noch zu ermitteln. Sie reduziert die abrechnungsfähigen Kosten und wirkt sich daher positiv auf die KAG-Beiträge aus.

Frage:

Wie hoch sind die mittlerweile bereits bekannten Kostensteigerungen?

Wie hoch werden damit die aufgrund der bereits jetzt bekannten Kostensteigerungen die umlagefähigen Kosten des Projektes sein?

Antwort:

Die in der Präsentation benannten Kosten für die Erneuerung im Hasbach basieren auf aktuellen Kostenansätzen, die wir regelmäßig auf Basis durchgeführter Projekte aktualisieren. Die insbesondere in 2019 und 2020 zu beobachtenden erheblichen Kostensteigerungen im Bausektor wurden also bereits berücksichtigt. In letzter Zeit zeigte sich bei ähnlichen Bauprojekten allerdings auch eine Konsolidierung der Angebotspreise. Wie sich dies in der Zukunft gestalten wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden. Sowohl Preissteigerungen, als auch Preisminderungen im Bereich von bis zu 20% sind hier durchaus möglich.

Frage:

Aus Landesfördermitteln ist eine 50%-ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei technischer Abnahme der Maßnahme bis 31.12.2024 vorgesehen. Eine Verlängerung der Förderung darüber hinaus ist unklar.

Stellt die Stadt Aachen sicher, und wenn ja, wie, dass diese bedeutsame Entlastung der Anlieger eintritt?

Antwort:

Es handelt sich hierbei, wie erwähnt, um eine innerhalb der gesetzten Frist zu beantragende Landesförderung. Wir sind bemüht die Baumaßnahme entsprechend der gesetzten Frist durchzuführen. Eine Sicherstellung der Fördermittel kann durch die Stadt Aachen aber nicht garantiert werden.

Frage:

Wie würde die Stadt Aachen die Maßnahme planen/umsetzen, wenn sie den gesamten Kostenaufwand alleine tragen müsste?

Antwort:

Wie oben bereits erwähnt, ist die Erneuerung in der vorgestellten Form notwendig, zweckmäßig und wirtschaftlich. Diesen Grundsätzen ist die Stadt verpflichtet, insofern würde die Maßnahme im selben Umfang durchgeführt.

Gez.: M. Erben

Y 300184.026
X 5620861.787

Die Lage der Versorgungsleitungen sind den beigefügten Planunterlagen 6_Lageplan_1-3_Versorgungsleitungen zu entnehmen. Die Versorgungsleitungen sind nachrichtlich aus der Grundlage der Stadt Aachen übernommen. Die genaue Lage und Höhe ist örtlich zu prüfen.

stadt aachen
Die Oberbürgermeisterin
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsstruktur

**Straßenerneuerung
Hasbach**
Erneuerung

Lageplan 1_Verwaltung
M. = 1 : 250
5.0 m

Plan Nr.: 2.1
bearbeitet:
gezeichnet:
November 2017

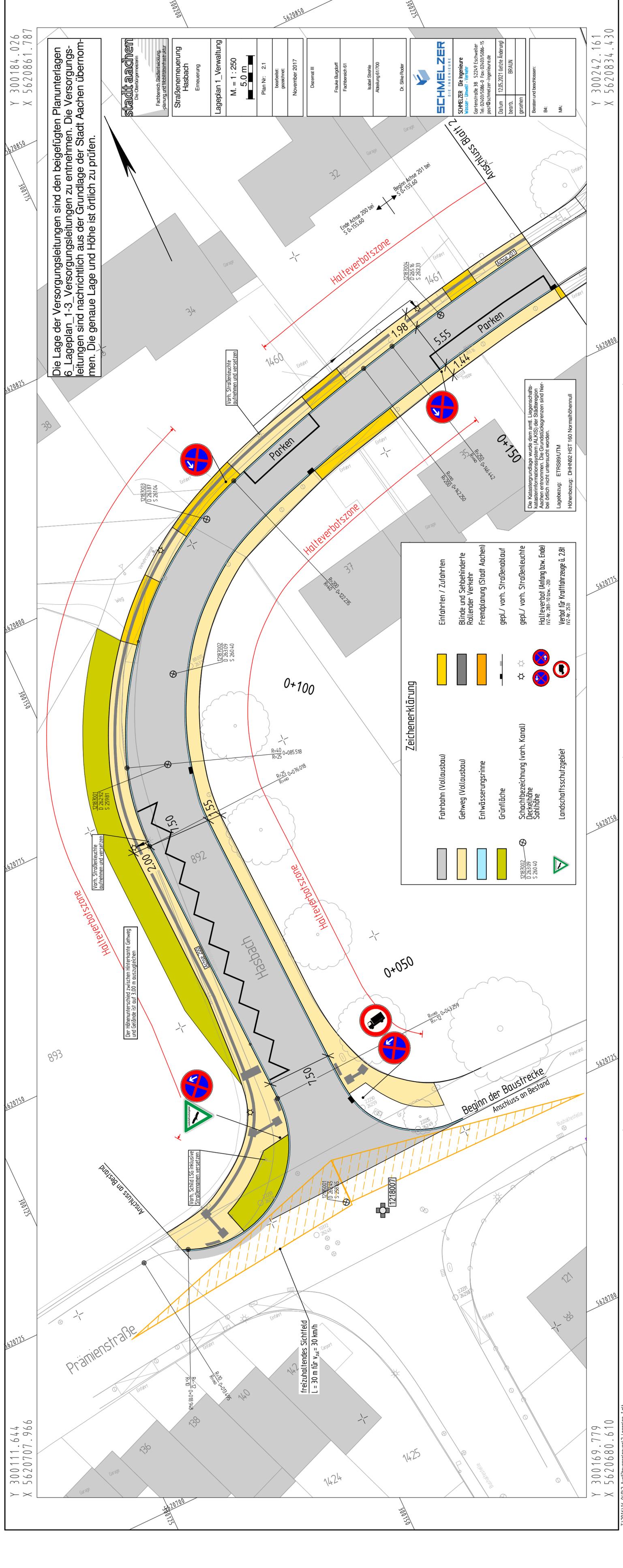
Dezernat III
Frauke Burgdorff
Fachbereich 61
Isabell Strohle
Abteilung 61/700
Dr. Silke Röder

SCHMELZER
DIE INGENIEURE
SCHMELZER Die Ingenieure
Wolfgang Lohmeyer
Gartenstraße 38 52249 Schweller
Tel: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum: 12.05.2017 (letzte Änderung)
bearb.: BRAUN
gesehen:

Beraten und beschlossenen:
Bf:
Mf:

Y 300242.161
X 5620834.430



Zeichenerklärung

	Fahrbahn (Vollausbau)		Einfahrten / Zufahrten
	Gehweg (Vollausbau)		Blinde und Sehbehinderte Rollender Verkehr
	Entwässerungsrinne		Fremdplanung (Stadt Aachen)
	Grünfläche		gepl./ vorh. Straßenablauf
	Schachtbezeichnung (vorh. Kanal)		gepl./ vorh. Straßenleuchte
	Deckelhöhe		Halteverbot (Anfang bzw. Ende) (VZ-Nr. 283-10 bzw. -20)
	Sohlhöhe		Verbot für Kraftfahrzeuge ü. 2.8t (VZ-Nr. 283)
	Landchaftsschutzgebiet		

Y 300111.644
X 5620707.966

Y 300169.779
X 5620680.610

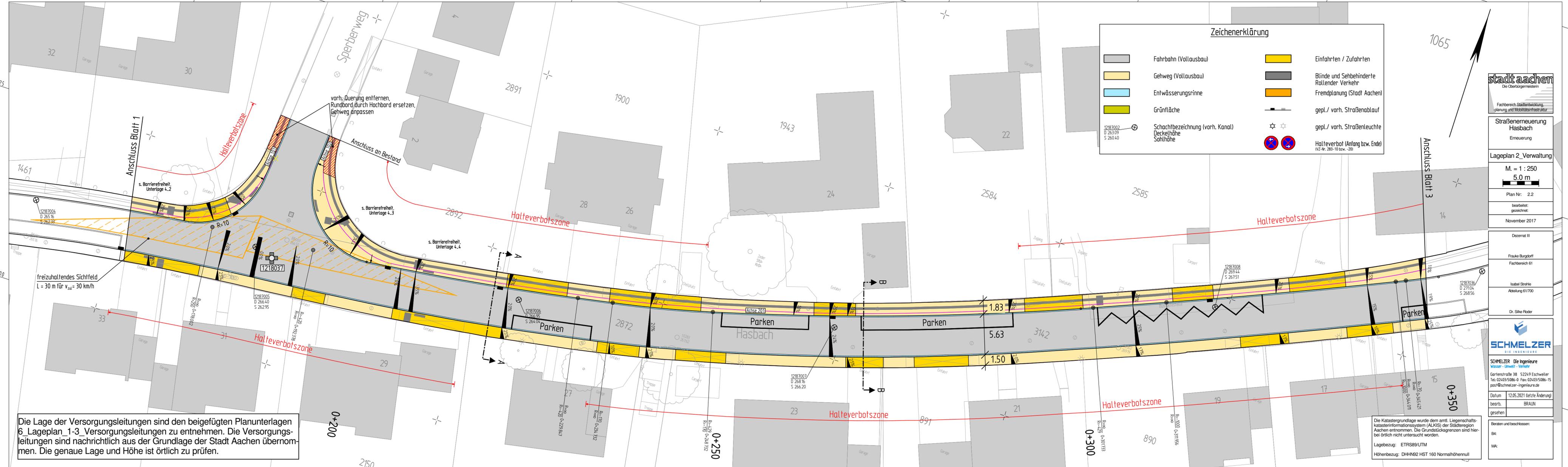
Y 300175
X 5620750

Y 300175
X 5620750

Y 300200
X 5620800

Y 300200.528
X 5620836.395

Y 300406.194
X 5620903.220



Zeichenerklärung	
	Fahrbahn (Vollausbau)
	Einfahrten / Zufahrten
	Gehweg (Vollausbau)
	Entwässerungsrinne
	Grünfläche
	Schachtbezeichnung (vorh. Kanal) Deckelhöhe Sohlhöhe
	Blinde und Sehbehinderte Rollender Verkehr
	Fremdplanung (Stadt Aachen)
	gepl./ vorh. Straßenablauf
	gepl./ vorh. Straßenleuchte
	Halteverbot (Anfang bzw. Ende) (VZ-Nr. 283-10 bzw. -20)



**Straßenenergie
Hasbach**
Erneuerung

Lageplan 2_Verwaltung

M. = 1 : 250
5.0 m

Plan Nr.: 2.2
bearbeitet:
gezeichnet:
November 2017

Dezernat III
Frauke Burgdorf
Fachbereich 61
Isabel Strehle
Abteilung 61/700
Dr. Silke Roder



SCHMELZER Die Ingenieure
Wasser - Umwelt - Verkehr
Gartenstraße 38 52249 Eschweiler
Tel.: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum: 12.05.2021 (letzte Änderung)
bearb.: BRAUN
gesehen:

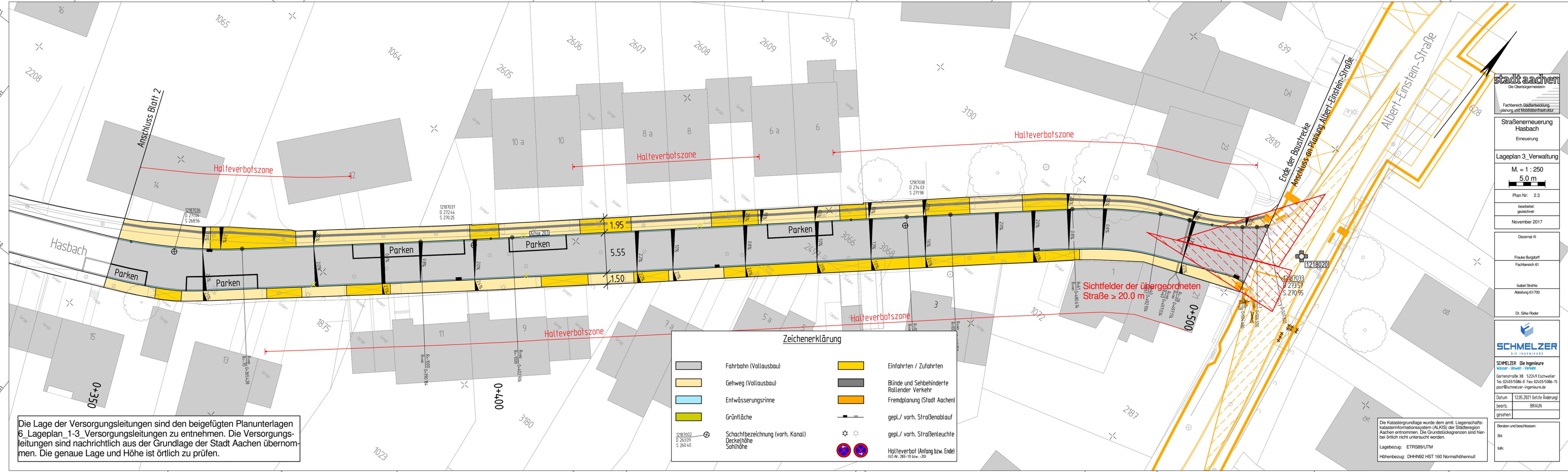
Beraten und beschlossen:
B4:
MA:

Die Lage der Versorgungsleitungen sind den beigegefügten Planunterlagen 6_Lageplan_1-3_Versorgungsleitungen zu entnehmen. Die Versorgungsleitungen sind nachrichtlich aus der Grundlage der Stadt Aachen übernommen. Die genaue Lage und Höhe ist örtlich zu prüfen.

Die Katastergrundlage wurde dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) der Städteregion Aachen entnommen. Die Grundstücksgrenzen sind hierbei örtlich nicht untersucht worden.
Lagebezug: ETRS89/UTM
Höhenbezug: DHHN92 HST 160 Normalhöhennull

Y 300220.382
X 5620775.290

Y 300426.048
X 5620842.115



Die Lage der Versorgungsleitungen sind den beigefügten Planunterlagen 6_Lageplan_1-3_Versorgungsleitungen zu entnehmen. Die Versorgungsleitungen sind nachrichtlich aus der Grundlage der Stadt Aachen übernommen. Die genaue Lage und Höhe ist örtlich zu prüfen.

Zeichenerklärung	
	Fahrbahn (Vollausbau)
	Einfahrten / Zufahrten
	Gehweg (Vollausbau)
	Blinde und Sehbehinderte Rollender Verkehr
	Entwässerungsrinne
	Fremdplanung (Stadt Aachen)
	Grünfläche
	gepl./ vorh. Straßenablauf
	gepl./ vorh. Straßenleuchte
	Halteverbot (Anfang bzw. Ende) (VZ-Nr. 283-10 bzw. -20)
	Schachtbezeichnung (vorh. Kanal) Deckelhöhe Sohlhöhe



Straßenerneuerung Hasbach
Erneuerung

Lageplan 3_Verwaltung

M. = 1 : 250
5.0 m

Plan Nr.: 2.3

bearbeitet: gezeichnet: November 2017

Dezernat III

Frauke Burgdorff
Fachbereich 61

Isabel Strehle
Abteilung 61/700

Dr. Silke Roder



SCHMELZER Die Ingenieure
Wasser - Umwelt - Verkehr

Garlenstraße 38 52249 Eschweiler
Tel: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum: 12.05.2021 (letzte Änderung)

bearb.: BRAUN
gesehen:

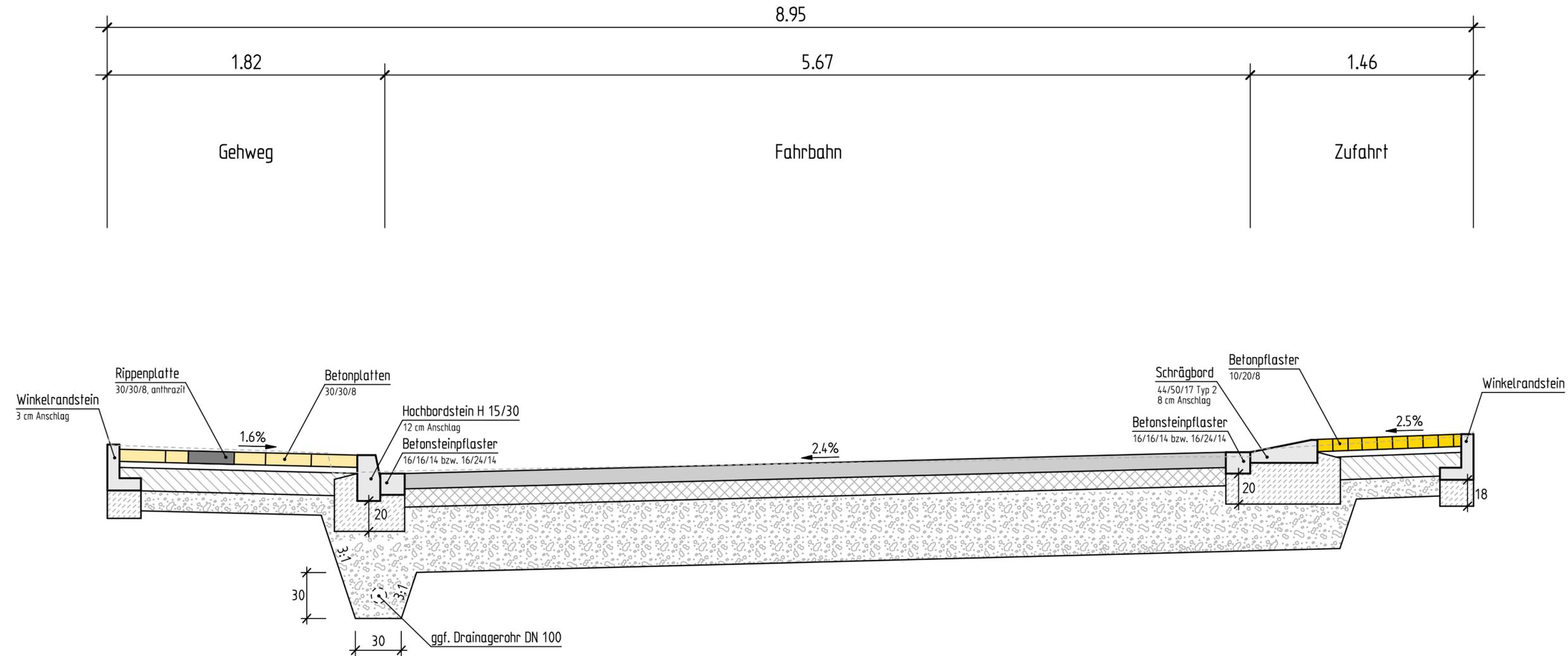
Beraten und beschlossen:

B4:
MA:

Die Katastergrundlage wurde dem amt. Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) der Städteregion Aachen entnommen. Die Grundstücksgrenzen sind hierbei örtlich nicht untersucht worden.

Lagebezug: ETRS89/UTM
Höhenbezug: DHHN92 HST 160 Normalhöhennull

Straßenquerschnitt B-B



Straßenerneuerung Hasbach
Erneuerung

Straßenquerschnitt B-B
Verwaltung

M. = 1 : 25

0.50 m

Plan Nr.: 3.2

bearbeitet:
gezeichnet:

November 2017

Dezernat III

Frauke Burgdorf

Fachbereich 61

Isabel Strehle

Abteilung 61/700

Dr. Silke Föder

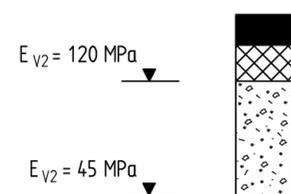


SCHMELZER Die Ingenieure
Wasser · Umwelt · Verkehr
Gartenstraße 38 52249 Eschweiler
Tel: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

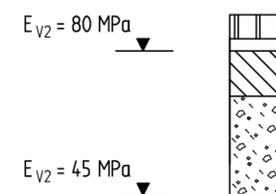
Datum	12.05.2021 (letzte Änderung)
bearb.	BRAUN
gesehen	

Beraten und beschlossen:
B4:
MA:

Oberbau Fahrbahn (Bk 3.2)



- 3.5 cm Splitt-Mastix-Asphalt SMA 11 S
- 6.5 cm Asphaltbinder AC 16 B S
- 12.0 cm Asphalttragschicht AC 32 T S
- 43.0 cm Frostschuttschicht 0/45
- 65.0 cm Gesamtdicke

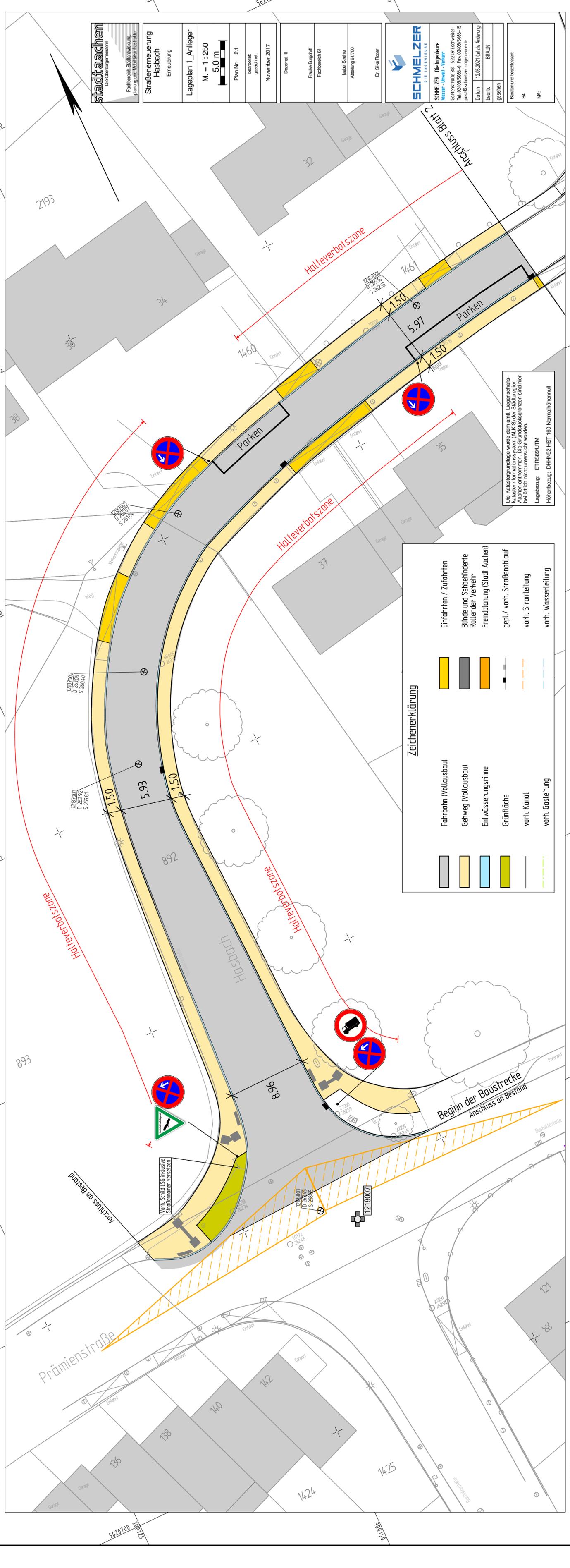


Oberbau Gehweg / Zufahrt

- 8.0 cm Betonplatten 30/30 (grau) / Betonsteinpflaster 10/20 (grau)
- 4.0 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5
- 15.0 cm Hydr. geb. Tragschicht 0/45
- 13.0 cm Frostschuttschicht 0/45
- 40.0 cm Gesamtdicke

Y 300184.026
X 5620861.787

Y 300111.644
X 5620707.966



stadt aachen
Die Oberbürgermeisterin

Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsstruktur

**Straßenerneuerung
Hasbach**
Erneuerung

Lageplan 1_Anlieger

M. = 1 : 250
5.0 m

Plan Nr.: 2.1

Bearbeitet:
gezeichnet:

November 2017

Dietermet III

Franka Burgdorff

Frankenberg 61

Isabell Strohle

Abteilung 61/700

Dr. Silke Röder

SCHMELZER
DIE INGENIEURE

SCHMELZER Die Ingenieure
Wolfgang Linnert · Aachen

Gartenstraße 38 · 52249 Schweller
Tel.: 024375086-0 · Fax: 024375086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum: 12.05.2017 (letzte Änderung)

bearb.: BRAUN
gezeichnet:

Beraten und beschlossen:
Bf:
Mf:

Die Katastergrundlage wurde dem amt. Liegenschafts-
katastersystem (ALKIS) der Städteregion
Aachen entnommen. Die Grundstücksgrenzen sind hier-
bei örtlich nicht untersucht worden.

Lagebezug: ETRS89/UTM
Höhenbezug: DHHN92 HST 160 Normalhöhennull

Zeichenerklärung

	Einfahrten / Zufahrten
	Blinde und Sehbehinderte Rollender Verkehr
	Fremdplanung (Stadt Aachen)
	gepl./ vorh. Straßenablauf
	vorh. Stromleitung
	vorh. Wasserleitung
	Fahrbahn (Vollausbau)
	Gehweg (Vollausbau)
	Entwässerungsrinne
	Grünfläche
	vorh. Kanal
	vorh. Gasleitung

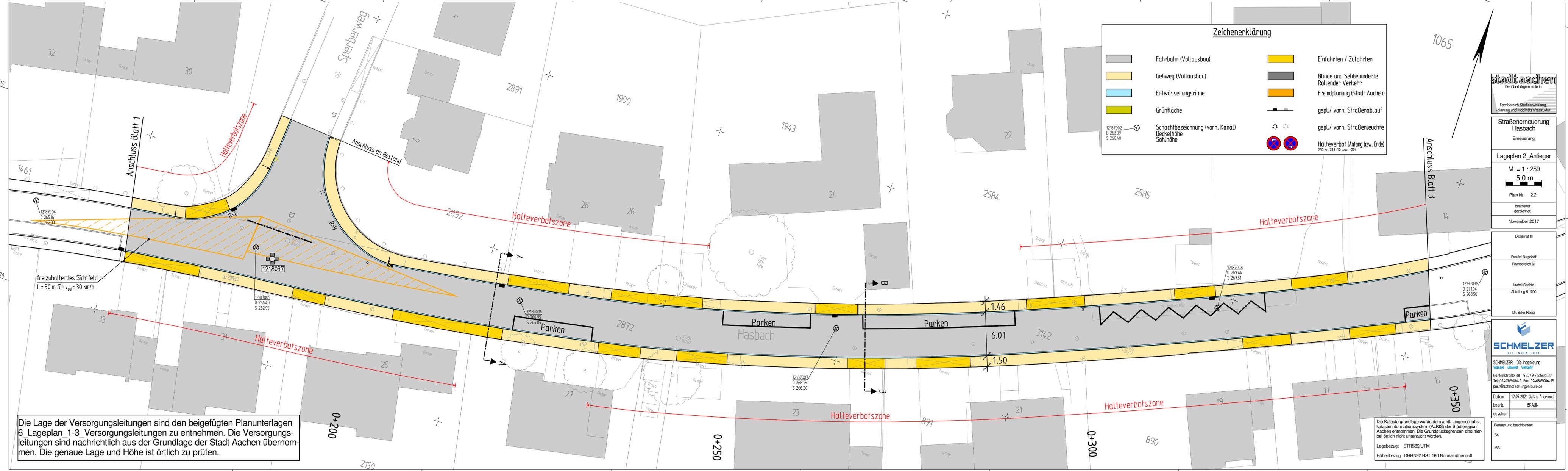
Y 300242.161
X 5620834.431

Y 300169.779
X 5620680.610

Z:\2016\16-04\2-Ausführungsplanung2_Lageplan_1.ppt

Y 300200.528
X 5620836.395

Y 300406.194
X 5620903.220



Zeichenerklärung	
	Fahrbahn (Vollausbau)
	Einfahrten / Zufahrten
	Gehweg (Vollausbau)
	Blinde und Sehbehinderte Rollender Verkehr
	Entwässerungsrinne
	Fremdplanung (Stadt Aachen)
	Grünfläche
	gepl./ vorh. Straßenablauf
	Schachtbezeichnung (vorh. Kanal) Deckelhöhe Sohlhöhe
	gepl./ vorh. Straßenleuchte
	Halteverbot (Anfang bzw. Ende) (VZ-Nr. 283-10 bzw. -20)



Straßenerneuerung Hasbach
Erneuerung

Lageplan 2_Anlieger

M. = 1 : 250
5.0 m

Plan Nr.: 2.2

bearbeitet:
gezeichnet:
November 2017

Dezernat III

Frauke Burgdorff
Fachbereich 61

Isabel Strehle
Abteilung 61/700

Dr. Silke Roder



SCHMELZER Die Ingenieure
Wasser · Umwelt · Verkehr

Garlenstraße 38 · 52249 Eschweiler
Tel.: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum: 12.05.2021 (letzte Änderung)

bearb.: BRAUN

gesehen:

Beraten und beschlossen:

B4:

MA:

Die Lage der Versorgungsleitungen sind den beigefügten Planunterlagen 6_Lageplan_1-3_Versorgungsleitungen zu entnehmen. Die Versorgungsleitungen sind nachrichtlich aus der Grundlage der Stadt Aachen übernommen. Die genaue Lage und Höhe ist örtlich zu prüfen.

Die Katastergrundlage wurde dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) der Städteregion Aachen entnommen. Die Grundstücksgrenzen sind hierbei örtlich nicht untersucht worden.

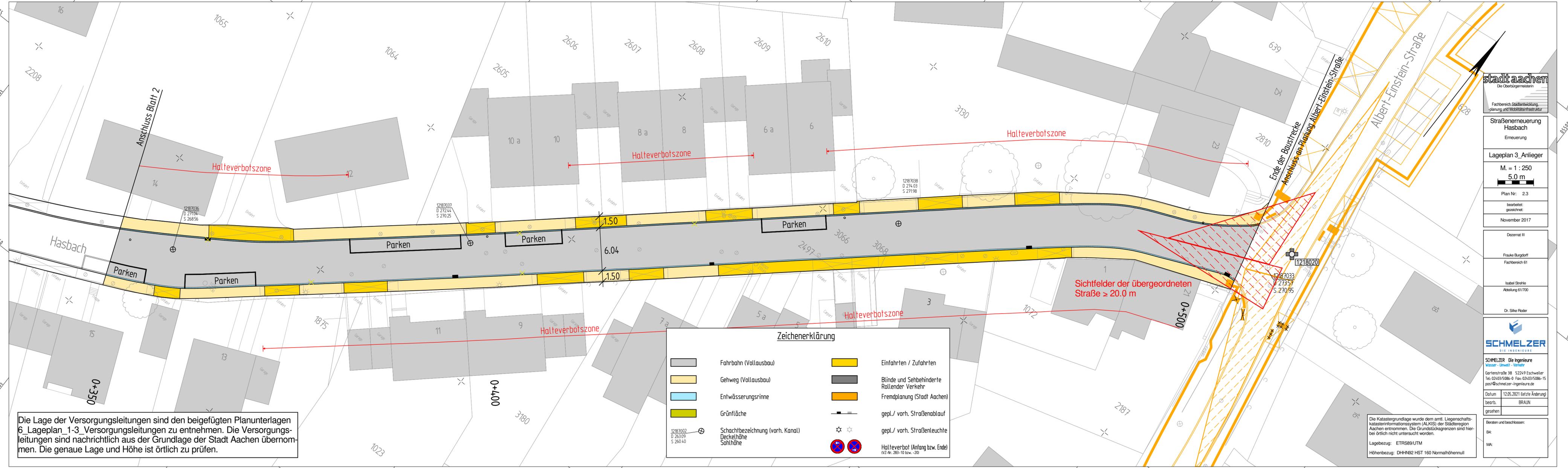
Lagebezug: ETRS89/UTM
Höhenbezug: DHHN92 HST 160 Normalhöhennull

Y 300220.382
X 5620775.290

Y 300426.048
X 5620842.115

Y 300367.909
X 5620877.234

Y 300537.944
X 5621010.846



Die Lage der Versorgungsleitungen sind den beigefügten Planunterlagen 6_Lageplan_1-3_Versorgungsleitungen zu entnehmen. Die Versorgungsleitungen sind nachrichtlich aus der Grundlage der Stadt Aachen übernommen. Die genaue Lage und Höhe ist örtlich zu prüfen.

Zeichenerklärung	
	Fahrbahn (Vollausbau)
	Einfahrten / Zufahrten
	Gehweg (Vollausbau)
	Blinde und Sehbehinderte Rollender Verkehr
	Entwässerungsrinne
	Fremdplanung (Stadt Aachen)
	Grünfläche
	gepl./ vorh. Straßenablauf
	Schachtbezeichnung (vorh. Kanal) Deckelhöhe Sohlhöhe
	gepl./ vorh. Straßenleuchte
	Halteverbot (Anfang bzw. Ende) (VZ-Nr. 283-10 bzw. -20)



Straßenerneuerung Hasbach
Erneuerung

Lageplan 3_Anlieger

M. = 1 : 250
5.0 m

Plan Nr.: 2.3

bearbeitet:
gezeichnet:
November 2017

Dezernat III

Frauke Burgdorff
Fachbereich 61

Isabel Strehle
Abteilung 61/700

Dr. Silke Roder



SCHMELZER Die Ingenieure
Wasser - Umwelt - Verkehr

Gartenstraße 38 52249 Eschweiler
Tel: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum 12.05.2021 (letzte Änderung)

bearb. BRAUN

gesehen

Die Katastergrundlage wurde dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) der Städteregion Aachen entnommen. Die Grundstücksgrenzen sind hierbei örtlich nicht untersucht worden.

Lagebezug: ETRS89/UTM
Höhenbezug: DHHN92 HST 160 Normalhöhennull

Beraten und beschlossen:

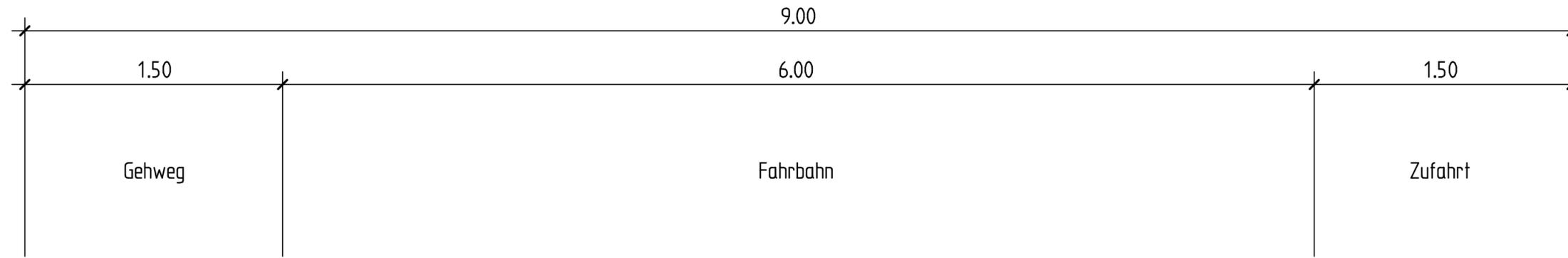
B4: _____

MA: _____

Y 300407.606
X 5620826.715

Y 300577.641
X 5620960.327

Straßenquerschnitt A-A



Straßenerneuerung Hasbach
Erneuerung

Straßenquerschnitt A-A
Anlieger

M. = 1 : 25
0.50 m

Plan Nr.: 3.1

bearbeitet:
gezeichnet:

November 2017

Dezernat III

Frauke Burgdorf
Fachbereich 61

Isabel Strehle
Abteilung 61/700

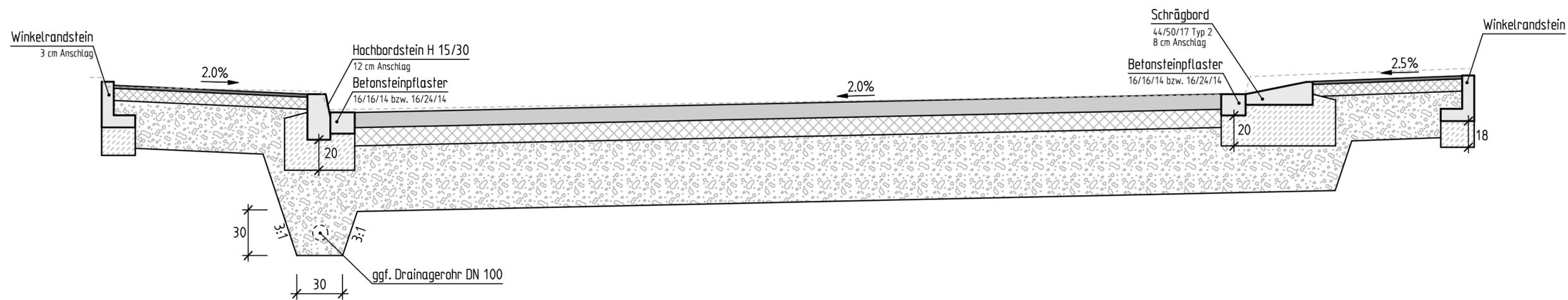
Dr. Silke Föder



SCHMELZER Die Ingenieure
Wasser · Umwelt · Verkehr
Gartenstraße 38 52249 Eschweiler
Tel: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum	12.05.2021 (letzte Änderung)
bearb.	BRAUN
gesehen	

Beraten und beschlossen:
B4:
MA:



Oberbau Fahrbahn (Bk 3.2)

- 3.5 cm Splitt-Mastix-Asphalt SMA 11 S
- 6.5 cm Asphaltbinder AC 16 B S
- 12.0 cm Asphalttragschicht AC 32 T S
- 43.0 cm Frostschuttschicht 0/45
- 65.0 cm Gesamtdicke

$E_{V2} = 120 \text{ MPa}$

$E_{V2} = 45 \text{ MPa}$



$E_{V2} = 80 \text{ MPa}$

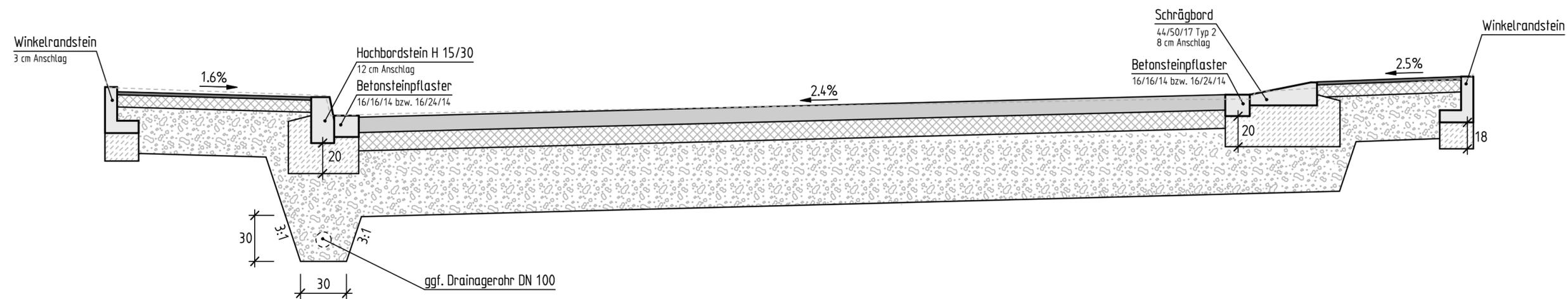
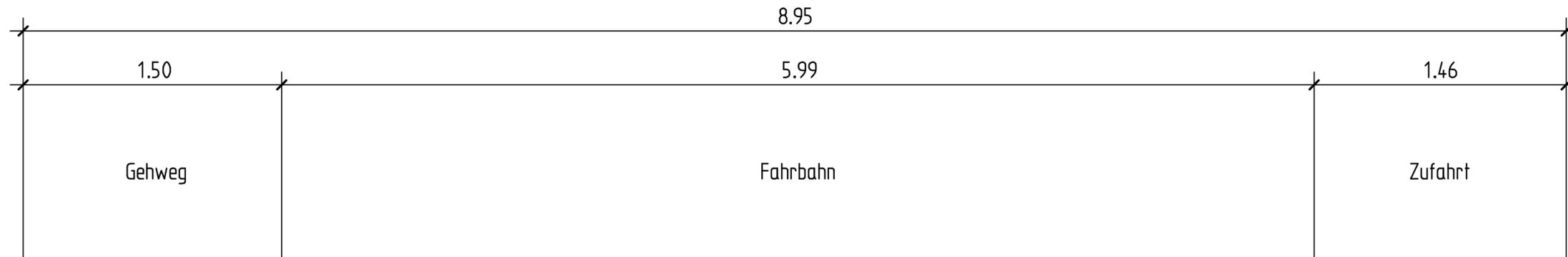
$E_{V2} = 45 \text{ MPa}$



Oberbau Gehweg / Zufahrt

- 2.0 cm Asphaltbeton AC 80 DL
- 8.0 cm Asphalttragschicht AC 32 TL
- 30.0 cm Frostschuttschicht 0/45
- 40.0 cm Gesamtdicke

Straßenquerschnitt B-B



Oberbau Fahrbahn (Bk 3.2)

- 3.5 cm Splitt-Mastix-Asphalt SMA 11 S ($E_{V2} = 120 \text{ MPa}$)
- 6.5 cm Asphaltbinder AC 16 B S
- 12.0 cm Asphalttragschicht AC 32 T S
- 43.0 cm Frostschuttschicht 0/45 ($E_{V2} = 45 \text{ MPa}$)
- 65.0 cm Gesamtdicke

Oberbau Gehweg / Zufahrt

- 2.0 cm Asphaltbeton AC 80 DL ($E_{V2} = 80 \text{ MPa}$)
- 8.0 cm Asphalttragschicht AC 32 TL
- 30.0 cm Frostschuttschicht 0/45 ($E_{V2} = 45 \text{ MPa}$)
- 40.0 cm Gesamtdicke



Straßenerneuerung
Hasbach
Erneuerung

Straßenquerschnitt B-B
Anlieger

M. = 1 : 25

0.50 m

Plan Nr.: 3.2

bearbeitet:
gezeichnet:

November 2017

Dezernat III

Frauke Burgdorff
Fachbereich 61

Isabel Strehle
Abteilung 61/700

Dr. Silke Föder



SCHMELZER Die Ingenieure
Wasser · Umwelt · Verkehr
Gartenstraße 38 52249 Eschweiler
Tel: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum 12.05.2021 (letzte Änderung)

bearb. BRAUN

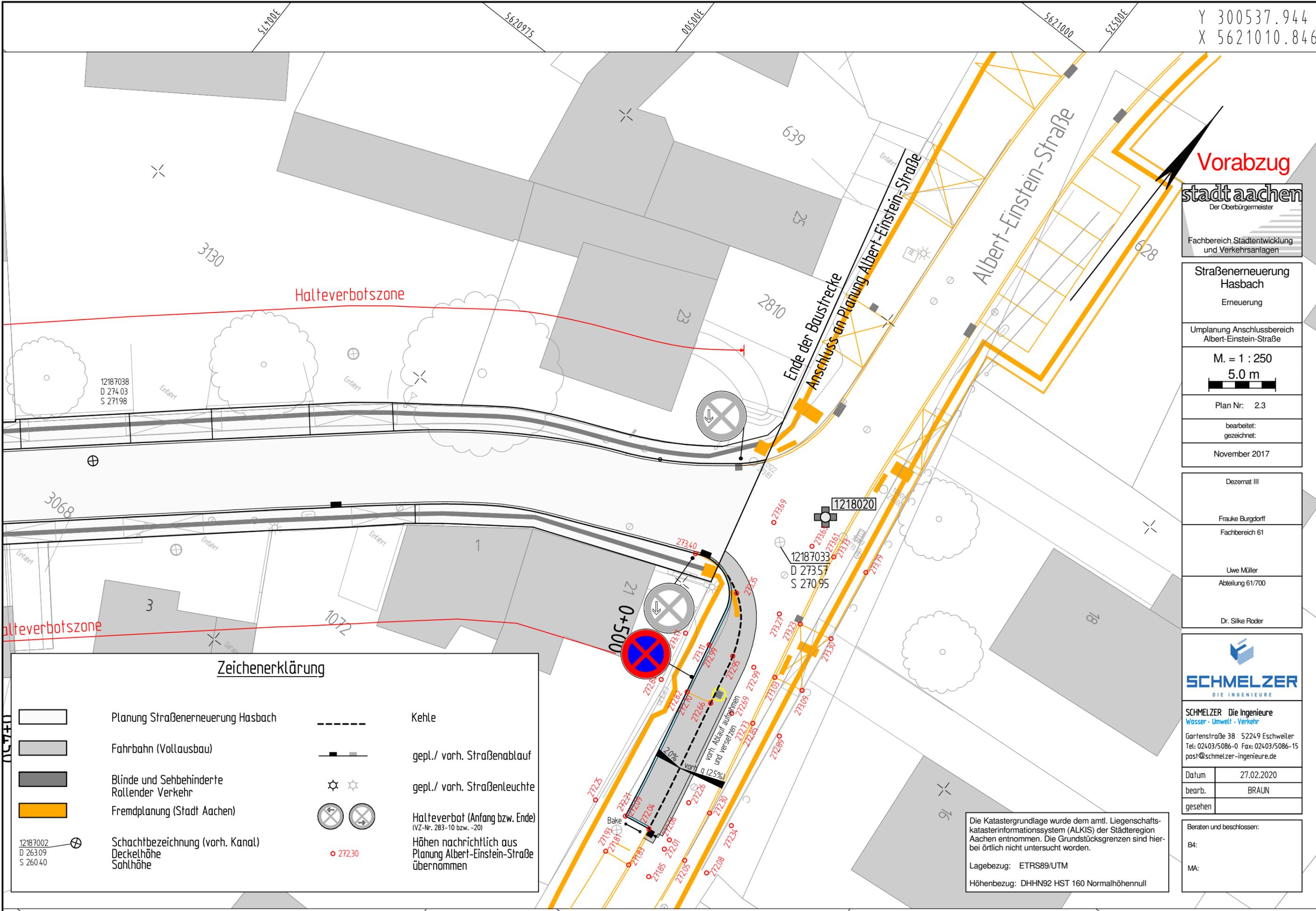
gesehen

Beraten und beschlossen:

B4:

MA:

Y 300537.944
X 5621010.846



Vorabzug

stadt aachen
Der Oberbürgermeister

Fachbereich Stadtentwicklung
und Verkehrsanlagen

Straßenerneuerung
Hasbach
Erneuerung

Umplanung Anschlussbereich
Albert-Einstein-Straße

M. = 1 : 250
5.0 m

Plan Nr.: 2.3

bearbeitet:
gezeichnet:

November 2017

Dezernat III

Frauke Burgdorff
Fachbereich 61

Uwe Müller
Abteilung 61/700

Dr. Silke Roder



SCHMELZER Die Ingenieure
Wasser · Umwelt · Verkehr
Gartenstraße 38 52249 Eschweiler
Tel: 02403/5086-0 Fax: 02403/5086-15
post@schmelzer-ingenieure.de

Datum 27.02.2020

bearb. BRAUN

gesehen

Beraten und beschlossen:

B4:

MA:

Die Katastergrundlage wurde dem amt. Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) der Städteregion Aachen entnommen. Die Grundstücksgrenzen sind hierbei örtlich nicht untersucht worden.
Lagebezug: ETRS89/UTM
Höhenbezug: DHHN92 HST 160 Normalhöhennull

Zeichenerklärung

	Planung Straßenerneuerung Hasbach		Kehle
	Fahrbahn (Vollausbau)		gepl./ vorh. Straßenablauf
	Blinde und Sehbehinderte Rollender Verkehr		gepl./ vorh. Straßenleuchte
	Fremdplanung (Stadt Aachen)		Halteverbot (Anfang bzw. Ende) (VZ-Nr. 283-10 bzw. -20)
	Schachtbezeichnung (vorh. Kanal) Deckelhöhe Sohlhöhe		Höhen nachrichtlich aus Planung Albert-Einstein-Straße übernommen

Y 300577.641
X 5620960.327