

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1353/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	13.01.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/700
Erneuerung Hasbach, Ausführungsbeschluss			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
29.01.2020	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung	
30.01.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

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

Der Mobilitätsausschuss fasst vorbehaltlich der Beschlussfassung des Rates und der Rechtskraft des Haushaltes 2020 den Ausführungsbeschluss für die Erneuerung der Straße Hasbach gemäß Variante „Verwaltung“.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-400-01800-300-1 „Hasbach“

Investive Auswirkungen	Ansatz 2020*	Fortgeschrie bener Ansatz 2020*	Ansatz 2021 ff.**	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.**	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.055.798,63	1.055.798,63	0	0	0	0
Ergebnis	1.055.798,63	1.055.798,63	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-411-3 „Hasbach“

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020*	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020*	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	30.000	30.000	0	0	0	0
Abschreibungen	20.000	20.000	0	0	0	0
Ergebnis	50.000	50.000	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*885.798,63 € investiv + 50.000 € konsumtiv aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2019

**170.000,00 € Anmeldung zur Haushaltsplanung 2020; Bereitstellung vorbehaltlich des Haushaltsbeschlusses durch den Rat

Erläuterungen:

Anlass

Die Straße Hasbach in Aachen-Walheim aus dem Baujahr 1962 bedarf nach 57 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 verdichteter sandigen Auffüllung und dem gewachsenen 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 \leq 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. 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 werden Elemente zur Verkehrsberuhigung vorgesehen, die dafür sorgen sollen, dass auch nach der Erneuerung der Straße Hasbach die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird.

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

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

Zum anderen die im Bürgerforum 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 als Bestand bei dieser Baumaßnahme berücksichtigt.

Betrachtet man die 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 2,80 m. Ohne das Fahrbahnrandparken reduziert sich die Breite um 0,25 m auf 2,55 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 Fahrbahn hat zur Folge, dass sich in der Variante „Verwaltung“ gegenüber dem Bestand (gleichzusetzen mit der Variante „Anlieger“) auch beim Ansatz von eingeschränkten Bewegungsspielräumen keine zwei 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.

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 Bürgerforum 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)	-	-

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 sind auf einer entsprechenden Länge freizuhalten, um in diesen Abschnitten das Begegnen und Passieren zu gewährleisten.

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 werden muss.

In der Bürgerinformation vom 21.09.2016 gab es mehrere Bürgereingaben 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 Raumschließung nicht mehr für alle Bereiche in Walheim erfüllt wird. Auf den Bildern der Anlage 1 „ÖPNV-Erschließung“ ist zu erkennen, dass der Bereich des oberen Sperberwegs erhebliche Qualitätsverluste in der Erschließung erfahren würde. Das Argument der Anwohner, bei der Haltestelle „Sperberweg“ handele es sich aufgrund der betriebsbedingten Überlagezeiten um eine reine Ausstiegshaltestelle, ist nachvollziehbar. An dem Argument der im Nahverkehrsplan festgelegten Raumschließung 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 Einfahrt 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 eine Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche auf 7,50 m vor, so dass neben wartenden Bussen der Begegnungsfall Pkw – Pkw ermöglicht wird.

Die derzeitig 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. 39 Parkplätze in der Straße Hasbach. Unabhängig von der auszuführenden Variante werden aufgrund der Notwendigkeit von Ausweichstellen zukünftig ca. 26 Parkplätze zu Verfügung stehen, die auf Wunsch der Anwohner nicht mittels Markierung sondern indirekt durch Beschilderung von Halteverboten ausgewiesen werden.

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.

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 RAS 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 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).

Ausbauelemente

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 Frostschuttschicht
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 Frostschuttschicht 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 Frostschuttschicht
40,0 cm Gesamtaufbau

Die Asphaltbauweise im Gehweg wurde im Bürgerforum als alternativer Aufbau genannt, um dem Wunsch der Anlieger auf eine mögliche Kosteneinsparungen entgegenzukommen. Gegen diesen Aufbau spricht zum einen das Abweichen vom städtischen Ausbaustandard und zum anderen der händische Einbau des Asphalt 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.

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 erst nach der Rechtskraft des Haushaltes 2020 erfolgen. Mit einem Beginn der Straßenbauarbeiten ist demnach ab Sommer 2020 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 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.

Bei Berücksichtigung aller Kosten ist die Variante „Verwaltung“ die günstigste!

Eine Übersicht zu den Kosten der einzelnen Varianten und Optionen der Oberflächenausführung liegt der Vorlage als Anlage 2 bei.

Mittel für den Ausbau der Straße Hasbach stehen, vorbehaltlich der Ermächtigungsübertragung von 2019 nach 2020 sowie der Beschlussfassung des Haushalts 2020 durch den Rat, bei PSP-Element 5-120102-400-01800-300-1 / 4-120102-411-3 „Hasbach“ zur Verfügung.

Leistungen Dritter (KAG-Beiträge)

Für den Ausbau der Straße Hasbach werden Ausbaubeiträge nach § 8 KAG NRW für die Teileinrichtungen Fahrbahn, Gehwege und Oberflächenentwässerung erhoben. Die Einstufung erfolgt als Haupterschließungsstraße.

Für das Bürgerforum im Februar 2019 wurden die Beiträge nach der seinerzeit gültigen Rechtslage ermittelt. Aufgrund der KAG-Änderung sowie der Satzungsänderungen durch den Rat der Stadt Aachen reduzieren sich die Leistungen Dritter gegenüber der im Bürgerforum gemachten Angaben erheblich.

Die bei der Änderung des Kommunalabgabengesetzes vorgesehene Förderung von beitragspflichtigen Straßenbaumaßnahmen ist im Entwurf zum Landeshaushalt 2020 (NRW) vorgesehen. Der Beschluss des Landtages als Haushaltsgesetzgeber über den Landeshaushalt 2020 liegt derzeit noch nicht vor.

Sofern die kalkulierten Preise am Markt zu erzielen sind und der Landeshaushalt gemäß dem Entwurf beschlossen wird, liegen die Anliegerbeiträge für die Variante „Verwaltung“ zwischen 2.700,- € und 12.600,- € pro Grundstück.

Unter den gleichen, rechtlichen Voraussetzungen reduzieren sich die Anliegerbeiträge in der günstigsten Variante „Anlieger mit asphaltierten Gehwegen“ auf 2.500,- € bis 12.000,- € pro Grundstück.

Zur Einordnung der Leistungen Dritter liegen der Vorlage die Anlagen 3 und 4 bei.

Fazit

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

In Anbetracht der Entwicklung der Bevölkerung empfiehlt sich 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 - Vorläufige Ermittlung des Beitragsatzes als Grobkalkulation

Anlage 4 - Vorläufige Ermittlung der Beiträge - Beispiele als mögliche Referenz zur Eigenkalkulation

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

Protokoll der Bürgerinformation vom 21.09.2016

Niederschrift des Bürgerforums vom 19.02.2019