

| | | |
|--|---|------------------------------------|
| 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