

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr: FB 61/0055/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:
		Datum: 24.02.2021
		Verfasser: Dez. III / FB 61/700
<b>Ludwigsallee (2. BA) zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße - Ausführungsbeschluss zu den baulichen Anpassungen nach Regionetz-Maßnahme insbesondere zum Zwecke der Lärmoptimierung</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz negativ		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
03.03.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
18.03.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts den Ausführungsbeschluss für die Erneuerung der Nebenanlage und den Einbau des lärmoptimierten Asphalts mithilfe einer neuen Binder- und Deckschicht zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss fasst vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts den Ausführungsbeschluss für die Erneuerung der Nebenanlage und den Einbau des lärmoptimierten Asphalts mithilfe einer neuen Binder- und Deckschicht.

## Finanzielle Auswirkungen

vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2021

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120102-000-12100-300-1 – Ludwigsallee 2. BA

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	768.000	1.011.000	0	0	0	0
Ergebnis	768.000	1.011.000	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	243.000		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 4-120102-089-9 – Ludwigsallee 2. BA

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	24.000	24.000	0	0	0	0
Abschreibungen	90.000	90.000	0	0	0	0
Ergebnis	114.000	114.000	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Mit dem Haushaltsplanentwurf 2021 wurden investiv 768.000 € für das Haushaltsjahr 2021 angemeldet. Mit der ersten Veränderungsnachweisung zum Haushaltsplanentwurf 2021 wurden die zusätzlichen investiven Mittel von 243.000 € für das Haushaltsjahr 2021 angemeldet.

## 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:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Größenordnung der Effekte

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

Die **CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input checked="" 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig**
- überwiegend (50% - 99%)**
- teilweise (1% - 49 %)**
- nicht**
- nicht bekannt**

### **Erläuterung zur Klimarelevanz**

Die geplanten Maßnahmen zur Anpassung der öffentlichen Verkehrsfläche zwischen Krefelder Straße und Lousbergstraße sind mit Bezug auf die Klimarelevanz als geringfügig negativ zu betrachten. Aufgrund der Bautätigkeiten und dem Einbau neuer Materialien entstehen unvermeidbare CO<sub>2</sub> - Emissionen.

Eine Abmilderung erfolgt jedoch beispielsweise durch den Einsatz recycelter Materialien als Tragschicht.

Insgesamt wird auf eine ressourcenschonende und umweltverträgliche Ausführung der Maßnahme geachtet.

Durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sieht die Verwaltung vor allem langfristig betrachtet eine Möglichkeit zur CO<sub>2</sub> – Einsparung durch „Umsteiger“ vom Pkw auf das Fahrrad, die aber hier nicht weiter quantifiziert werden kann.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die Regionetz erneuert derzeit in der Ludwigsallee zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße den Kanal sowie die Versorgungsleitungen.

Die Wiederherstellung des Straßenraumes soll im Anschluss an die Maßnahme dazu genutzt werden, die bestehenden funktionalen Mängel in der Ludwigsallee zu beheben und insbesondere die nicht mehr regelkonformen Radverkehrsanlagen in eine radentscheid-gerechte Infrastruktur zu überführen. Mit Planungsbeschluss vom 25.06.2020 beauftragte der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Erstellung der Ausführungsplanung auf Grundlage des Querschnitts „Planung V5“ als baulich anzulegenden Radweg auf Gehwegniveau.

Die ebenfalls beauftragte Bürgerinformationsveranstaltung wurde am 17.11.2020 als Live-Stream über den Youtube-Kanal der Stadt Aachen durchgeführt. Die Dokumentation dieser Veranstaltung ist als Anlage beigefügt. Ein Kurzabriss über Anregungen der Bürger\*innen wird in dieser Vorlage dargestellt.

### **Planung**

Gemäß Planungsbeschluss wird der Radverkehr zukünftig neben 2 Kfz-Fahstreifen ohne Längsparkstreifen auf einem 2,30 m breiten Radweg auf Gehwegniveau geführt.

Für einen barrierefreien Ausbau, in Verbindung mit einer funktionalen Entwässerung der Nebenanlage, wird die Nebenanlage in gesamter Breite erneuert. Hierdurch können ebenfalls Maßnahmen zum Schutz des Baumbestandes zwischen Salvatorstraße und Ludwigsallee 101 berücksichtigt werden.

Für den radentscheid-konformen Ausbau ist in den Einmündungsbereichen von Salvatorstraße und Kupferstraße gegenüber der Darstellung in der Vorlage zum Planungsbeschluss der Rad- und Gehweg auf das Gehwegniveau anzuheben.

Im Rahmen der weiteren Detailierung der Entwurfsplanung kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass die bisherige Engstelle in der Nebenanlage auf Höhe der Bastei mit einer minimalen Fußweg-Breite von 1,05 m neben dem 1,50 m breiten Radweg durch die Anpassung der dortigen Treppenanlage optimiert werden kann. Es kann mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand eine durchgängige Fußweg-Breite von 1,80 m realisiert werden.

Im Lärmaktionsplan 2013 ist die Ludwigsallee (B1a) als besonders lärmbelastete Straße der Kategorie 1 mit höchster Priorität aufgeführt. Daher präferiert die Verwaltung anstelle einer einfachen Wiederherstellung der Asphaltdecke durch die Regionetz den aufwendigeren Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (LOA), der mit einem erweiterten Planungsbeschluss am 18.02.2021 beschlossen wurde. Hierfür werden ca. 12 cm der bestehenden Asphaltkonstruktion abgefräst und durch eine neue, spezielle Binder- und Deckschicht ersetzt. Das Verfahren ist insbesondere beim Einbau recht aufwendig und erfordert besondere Schutzvorkehrungen (Absperrungen, Sicherheitsdienst).

## **Baumbilanz und Ökologie**

Auf Veranlassung des Fachbereich Umwelt wurden umfangreiche Wurzelsuchschachtungen in der Nebenanlage auf Höhe der Ludwigsallee 43a sowie auf ca. 65 m Länge vor der Bunkeranlage zwischen Ludwigsallee 101 und Salvatorstraße durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse werden zum Schutz der bestehenden Bäume und der Verbesserung des Wurzelraumes genutzt.

Ein junger Ahorn auf Höhe Ludwigsallee 59, neben der bestehenden Bushaltestelle, der aufgrund des geringen Stammumfanges nicht unter die Baumschutzsatzung fällt, kann nicht erhalten bleiben. Es ist eine ortsnahe Ersatzpflanzung eines hochstämmigen Laubbaumes als Auflage bereits festgelegt worden.

Zum Schutz der Linde im Einmündungsbereich der Kupferstraße sind innerhalb der Dreiecksinsel keine baulichen Eingriffe vorgesehen.

Zur Unterstützung der Baufirma und Gewährleistung des Baumschutzes während der Bauausführung ist eine ökologische Baubegleitung vorgesehen.

## **Parkraumbilanz**

Das Längsparken entlang der Häuserseite entfällt komplett. Das Parken entlang der Ludwigsallee ist nur noch auf dem heute abschnittsweise vorhandenen Parkstreifen im gegenüberliegenden begrünten Mittelstreifen zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße möglich. Die Ausweitung des Parkstreifens unterhalb der unversiegelten Kronentraufbereiche der geschützten Bäume ist im Rahmen der Baumschutzsatzung nicht genehmigungsfähig. Von den heute vorhandenen 64 Parkmöglichkeiten entfallen ca. 50 entlang der Häuserseite ersatzlos.

Für die Anwohner und Besucher besteht die Möglichkeit, ihr Fahrzeug in den angrenzenden Straßen des Bewohnerparkbereichs „N“ abzustellen. Nach Einführung des Bewohnerparkens 2014 zeigten die Ergebnisse der Parkraumnachuntersuchung von 2017, dass die Parkraumnachfrage im Vergleich zum Zeitpunkt vor der Einführung der Bewohnerparkzone (2011) deutlich gesunken ist. Die Auslastung des öffentlichen Parkraums im Jahr 2017 lag im Tagesmittel bei 63 % statt 82 % im Jahr 2011. Auf der Ludwigsallee war der weit überwiegende Anteil der abgestellten Fahrzeuge Personen zuzuordnen, die nicht im Untersuchungsgebiet als Bewohnerinnen und Bewohnern gemeldet sind (rund 85 %).

Gerade der ersatzlose Wegfall von 50 Parkmöglichkeiten aufgrund der geplanten Umgestaltung des Straßenraumes wurde seitens der betroffenen Anwohner in der oben genannten Bürgerinformation sehr kritisch gesehen und kontrovers diskutiert.

## **Barrierefreiheit**

Für Blinde und Sehbehinderte wird eine Leitlinie aus kontrastierenden Rippenplatten angelegt. Zur Separation von Fuß- und Radweg wird ein 30 cm breites, dreizeiliges Pflasterband aus 30/10er Kugelpflaster vorgesehen, das gegenüber den bekannten Noppenplatten eine gröbere Oberflächenstruktur aufweist und somit die Verwechslungsgefahr reduziert.

Zugunsten mobilitätseingeschränkte Personengruppen wird die Querneigung angepasst und im Einmündungsbereich Salvatorstraße werden Rad- und Gehweg niveaugleich fortgeführt.

Der barrierefreie Ausbau der Einmündung Kupferstraße erfolgt in einer eigenständigen Baumaßnahme zu einem späteren Zeitpunkt.

## Ausbauelemente

Für die Oberfläche wird Standard-Material gemäß dem Gestaltungshandbuch der Stadt Aachen vorgeschlagen, das sich bereits an anderen vergleichbaren Stellen in der Innenstadt bewährt hat.

Gehweg	Gehweg im Zufahrtsbereich (Pkw)
8 cm Betonsteinplatten grau 30/30/8 Diagonalverband mit Bischofsmützen	8 cm Betonsteinpflaster grau 20/10/8 Winkelverband mit Läufer bzw. Reihenverband
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm	4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm	15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm	13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
40 cm Gesamtaufbau	40 cm Gesamtaufbau

Radweg / Schutzstreifen	Radweg / Schutzstreifen im Zufahrtsbereich (Pkw)
8 cm Betonsteinpflaster rot / grau 20/10/8 Reihenverband	8 cm Betonsteinpflaster rot / grau 20/10/8 Winkelverband mit Läufer
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm	4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm	15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm	13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
40 cm Gesamtaufbau	40 cm Gesamtaufbau

Im Bereich der Bushaltestelle wird der getrennte Rad- und Gehweg (VZ 241-30) aufgehoben und ein gemeinsamer Rad- und Gehweg (VZ 240) vorgesehen. Zur Verdeutlichung dieser Änderung wird auch Oberflächengestaltung angepasst, indem aus der Plattierung im Diagonalverband abweichend im Reihenverband plattiert wird.

Gemeinsamer Rad- und Gehweg	Betonfahrbahn an Bushaltestelle
8 cm Betonsteinplatten grau 30/30/8 Reihenverband	27 cm Betondecke in Fließbeton mit Scheinfuge, Dübel 500/26 und Fugenfüllung
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm	Geotextil
15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm	15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm	33 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
40 cm Gesamtaufbau	75 cm Gesamtaufbau

In der Fahrbahn wird eine 22 m lange Fließbeton-Fahrbahn hergestellt, die die erhöhten Beanspruchungen durch die regelmäßigen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge dauerhafter verträgt.

Für die auf Gehwegniveau anzuhebende Radwegsüberfahrt an der Einmündung Kupferstraße wird abweichend von den bisherigen Aufbauten eine Asphaltkonstruktion gewählt, da diese aufgrund bereits bekannter Baumaßnahmen des Stadtbetriebes (E18) und der Regionetz / STAWAG auf

absehbare Zeit mit einem hohen Schwerlastanteil belastet wird.

Nach Abschluss dieser Baumaßnahmen ist außerdem eine Erneuerung der Kupferstraße zu erwarten.

Die Anhebung in der Einmündung Salvatorstraße wird hingegen aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens als Fahrbahn in Betonsteinpflaster ausgeführt.

Einmündung Kupferstraße	Einmündung Salvatorstraße
Fahrbahn und Parken / Radweg	Gehweg / Radweg
4 cm Asphaltbeton (AC) / Asphaltbeton (AC) mit Rotmarkierung	10 cm Betonsteinpflaster grau / rot 20/10/10 Winkerverband mit Läufer
12 cm Asphalttragschicht	4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
15 cm Schottertragschicht	20 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
<u>34 cm Frostschuttschicht 0/45 mm</u>	<u>31 cm Frostschuttschicht 0/45 mm</u>
65 cm Gesamtaufbau	65 cm Gesamtaufbau

Die notwendigen Arbeitsräume zur Herstellung der neuen Bordsteinführung werden als Fahrbahn-Vollausbau verfüllt. Für die übrige Fahrbahn ist zum Zwecke der Lärmoptimierung als Fahrbahnwiederherstellung bzw. Teilausbau der Einbau eines lärmoptimierten Asphalttes vorgesehen.

Fahrbahn-Vollausbau	Fahrbahnwiederherstellung
2,5 cm Asphaltbeton (LOA)	2,5 cm Asphaltbeton (LOA)
9,5 cm Asphaltbinderschicht	9,5 cm Asphaltbinderschicht
12 cm Asphalttragschicht	
15 cm Schottertragschicht	
<u>26 cm Frostschuttschicht 0/45 mm</u>	
65 cm Gesamtaufbau	12 cm Gesamtaufbau

### Entwässerung

Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt prinzipiell erhalten. Eine zusätzliche Entwässerung innerhalb der Nebenanlage ist nicht notwendig.

Die Positionen der Straßenabläufe auf der nördlichen Fahrbahnseite werden an die neue Breite der Nebenanlage angepasst. Teilweise erfolgt zur Optimierung der Leistungsfähigkeit des Entwässerungssystems eine Verschiebung der Straßenabläufe.

Auf Höhe Ludwigsallee 91 und nördlich der Fahrbahnhebung in der Einmündung Kupferstraße werden insgesamt drei zusätzliche Straßenabläufe hergestellt.

Sämtliche Straßenabläufe auf der nördlichen Fahrbahnseite werden grundlegend erneuert. Die Anschlussleitungen im Abschnitt zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße wurden bereits im Rahmen der Regionetz-Maßnahme ausgetauscht.

Die Anschlussleitungen im Abschnitt zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße werden im Zuge der Straßenbaumaßnahme überprüft und bei Defekt ersetzt.



Beschädigte Straßenablaufkörper auf der südlichen Fahrbahnseite und sämtliche Straßenablaufabdeckungen werden vor der Fahrbahnwiederherstellung ebenfalls erneuert. Zur Verbesserung des Entwässerungssystems auf der südlichen Fahrbahnseite wird etwa auf der Höhe Ludwigsallee 61 in Abhängigkeit möglicher Wurzelfunde ein Straßenablauf ergänzt.

### **Beleuchtung**

Aufgrund von Konflikten zwischen den derzeitigen Beleuchtungsstandorten und dem geplanten Radweg sind die Beleuchtungsmast-Standorte im Detail zu prüfen und anzupassen. Die Technik wurde bereits im Zuge der Regionetz-Maßnahme in Teilen erneuert.

### **Archäologie**

Auch wenn im Rahmen der Regionetz-Maßnahme bisher keine archäologischen Funde angetroffen wurden, wird die Baumaßnahme zumindest während der Erdbauarbeiten, wie im Innenstadtbereich üblich, durch eine archäologische Baubegleitung betreut werden.

### **Bürger\*innendialog**

Insgesamt sind 116 Eingaben von Bürger\*innen zur Planung der Ludwigsallee eingegangen. Ca. 75 % der Eingaben und Fragen beschäftigen sich mit dem Thema „Parken“, da durch die geplante Querschnittsaufteilung (gemäß Variante 5) die Anzahl der vorhandenen Parkstände deutlich reduziert wird. Weitere Themen sind die Verlagerung der Bushaltestelle Ehrenmal, die Radverkehrsführung über den Grünstreifen, die Lärmoptimierung, die Nutzung des Bunkers für Parken und Carsharing sowie der schmale Fußweg an der Bastei.

Insbesondere auf die Punkte Lärmoptimierung und schmaler Fußweg an der Bastei wurde im Rahmen der Entwurfsplanung eingegangen.

Die Mehrzahl der Petentinnen und Petenten wünscht eine Querschnittsaufteilung entsprechend Variante 6 statt Variante 5. Hierzu wurde bereits in der Veranstaltung hervorgehoben, dass die Frage nach der Aufteilung der Fahrbahn (Zwei Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr oder ein Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr mit einem Parkstreifen) keine bauliche Fragestellung ist, sondern eine der Markierung. Die bauliche Herstellung der 2020 beschlossenen Querschnittsaufteilung (gemäß Variante 5) bietet die Flexibilität, mittels Markierung und / oder Beschilderung das Parken auf dem rechten Fahrstreifen zu erlauben.

### **Weiteres Vorgehen**

Die Regionetz-Maßnahme wird dank eines sehr zügigen Baufortschritts nach aktuellen Informationen im März 2021 (anstelle vom November 2021) abgeschlossen sein.

Nach Fassung des Ausführungsbeschlusses erfolgt unmittelbar die Vorbereitung der Vergabe. Die Baufirma der Regionetz soll über einen Nachtrag mit den baulichen Anpassungen in der Ludwigsallee beauftragt werden, so dass nach derzeitigem Sachstand und Durchführung aller notwendigen Prüfungen die Beauftragung für Ende April vorgesehen ist. Aufgrund der bereits eingerichteten

bauzeitlichen Verkehrsführung werden die Arbeiten kurzfristig nach Auftragsvergabe beginnen können.

Für die Erneuerung der Nebenanlage und die anschließende Wiederherstellung der Fahrbahn mit einem lärmoptimierten Asphalt (LOA) wird mit einer Bauzeit von einem Jahr gerechnet.

### **Kosten, Finanzierung und Beitragspflicht**

Die Gesamtkosten für den Ausbau der Ludwigsallee betragen rd. 1.035.000,- €. Hiervon entfallen 1.011.000,- € auf den Bereich Tiefbau und rd. 24.000,- € auf Festwerte wie Begrünung und Verkehrseinrichtungsgegenstände.

Im Haushalt 2021 sind für das PSP-Element 5-120102-000-12100-300-1 (Ludwigsallee 2. BA) Mittel in Höhe von 792.000,- € eingeplant. Ein Mehrbedarf in Höhe von 243.000,- € wurde mit dem 1. Veränderungsnachweis bereits in die Haushaltsplanung 2021 eingestellt.

Mittels einer fiktiven Abrechnung der Wiederherstellungskosten beteiligen sich die Regionetz für den Leitungsbau und die STAWAG für den Kanalbau an den Baukosten.

Die Maßnahme löst eine Beitragspflicht gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) für die Aufwertung der Nebenanlage aus.

Für die Fahrbahnwiederherstellung der Ludwigsallee wird keine Beitragspflicht ausgelöst. Die betroffenen Eigentümer werden an diesen Kosten nicht beteiligt.

Zu der zu Beginn genannten Bürgerinformation wurden die betroffenen Eigentümer schriftlich eingeladen. Durch den Leiter des Fachbereichs Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement (FB 60), Herrn Larosch, wurden Angaben der voraussichtlichen Beitragshöhen, unterteilt nach Grundstücksgröße und Örtlichkeit, vorgestellt und erläutert. Für die betroffenen Eigentümer ergeben sich keine Änderungen an den im November 2020 gemachten Angaben. Daher ist seitens der Verwaltung keine weitere Bürgerinformationsveranstaltung vorgesehen.

### **Anlage/n:**

- Ausbauquerschnitte-Straßenbau
- Lageplan-Straßenbau
- Protokoll zur Bürgerinfo vom 17.11.2020
- Bürgereingaben (Stand 23.02.2021)