

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0806/WP18 Status: öffentlich Datum: 07.11.2023 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300									
Konzept zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeanbindung im südöstlichen Umfeld des Uniklinikums Aachen, hier auch: "Kennlichmachung Radwegführung Kullenhofstraße im Bereich Querung zum Klinikum", Antrag der CDU-Fraktion in der BV Laurensberg vom November 2020										
Ziele:										
Beratungsfolge: <table border="1" data-bbox="181 913 1414 994"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>29.11.2023</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.12.2023</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	29.11.2023	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung	14.12.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
29.11.2023	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung								
14.12.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Laurensberg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der weiteren Planung der vorgestellten Maßnahmen zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beschließt, die Verwaltung mit der weiteren Planung der vorgestellten Maßnahmen zu beauftragen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

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 unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Mit der Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für zu Fuß gehende und Radfahrende im Umfeld des Uniklinikums wird sich die Attraktivität des Umweltverbundes deutlich erhöhen. Hierdurch soll ein Umstieg vom Pkw auf den Umweltverbund begünstigt werden. Dieser potenziell positive Effekt auf den Klimaschutz lässt sich jedoch noch nicht konkret messen/quantifizieren.

Erläuterungen:

Aus der Studierendenschaft (Uni.Urban.Mobil, UUM) und dem Umfeld des Uniklinikums Aachen (UKA) gab es in den vergangenen Jahren mehrere Eingaben zur Verkehrssituation von zu Fuß gehenden und Fahrradfahrer*innen insbesondere im Bereich Forckenbeckstraße / Pauwelsstraße, dem Zubringer zum Uniklinikum sowie aus dem Bereich der „ovalen Ringfahrbahn“ und auch hinsichtlich der Anbindung Richtung Kullenhofstraße.

Gemeinsam mit Vertreter*innen des UKA, verschiedener Fachdienststellen der Stadt Aachen, sowie Uni.Urban.Mobil (UUM) wurden in einem Ortstermin Mängel und Defizite festgestellt, für die im Rahmen der weiteren Bearbeitung Verbesserungs- und Lösungsmöglichkeiten geplant und entwickelt werden sollten.

Die Verwaltung hat daraufhin einen externen Planungsauftrag für die Konzepterarbeitung ausgeschrieben und an das Aachener Planungsbüro verkehrskonzept gbr, Simone Heidemann und Walter Braun, vergeben.

Die Ergebnisse des Planungsauftrags werden in der Vorlage und in der als Anlage 1 beigefügten Präsentation dargestellt. Nach einer umfangreichen Analyse der Problemstellen vor Ort werden konzeptionelle Verbesserungsvorschläge vorgestellt und die entsprechenden Kosten ermittelt.

Städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen / Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet
In den vergangenen Jahren haben sich entlang des Pariser Ringes und der Forckenbeckstraße einige bauliche Veränderungen ergeben, weitere Bauvorhaben befinden sich aktuell in der Umsetzung oder sind geplant.

Neben einem Parkhaus sind verschiedene Einrichtungen mit Bezug zur RWTH Aachen oder zum UKA entstanden. Hierzu gehören u. a. die Einrichtungen des Clusters Biomedizintechnik im Bereich zwischen Pariser Ring, der Forckenbeckstraße und dem Zubringer zum UKA.

Im „Center for Teaching and Training (CT²)“ finden Seminare und Ausbildungen für über 1000 Studierende statt. In unmittelbarer Nachbarschaft entsteht aktuell ein weiteres Gebäude (geplante Fertigstellung 3. Quartal 2025), welches Schulen für die Ausbildungsberufe des UKA, die Hebammenakademie etc. beherbergen wird. Hier werden zukünftig weitere 500 Schüler*innen unterrichtet. Beide Einrichtungen haben einen engen Bezug zum UKA, da dort bspw. Vorlesungen, klinische Ausbildungen oder Forschung stattfinden. Dies führt zu einer hohen Anzahl an Ortswechsellern und somit Wegen zwischen den verschiedenen Standorten.

Darüber hinaus erfolgen viele Wege zur Forckenbeckstraße / Pauwelsstraße / UKA aus Richtung Kullenhofstraße -u.a. dem neuen Parkhaus -, der Vaalser Straße oder der Valkenburger Straße über die ovale Ringfahrbahn kommend.

Einen Überblick über das Untersuchungsgebiet, die Einrichtungen und die relevanten Wegebeziehungen gibt die Darstellung auf Seite 2 in Anlage 1.

Analyse Fußverkehr

Zur Erfassung der aus der Studierendenschaft genannten örtlichen Defizite erfolgten intensive Beobachtungen und Aufnahmen durch den Gutachter vor Ort. Hier wurden vier Problemstellen identifiziert, die in der Anlage 1 (S. 3-6) dargestellt sind.

1. Aus Sicht der Studierenden wurde die Überquerung der Pauwelsstraße im Bereich der Bushaltestellen (Problemstelle 1, s. Anlage 1, Seite 3) bemängelt. Hier queren neben Ein- und Aussteigern an den Bushaltestellen auch zu Fuß gehende in Richtung der nördlich angrenzenden Ziele (Campus Melaten, Mensa Vita).
2. Die Problemstelle 2 (Anlage 1, S. 4) zeigt die Situation entlang des „Zubringers“ zur Pauwelsstraße. Hier sind nur unzureichend schmale Gehwege (ca. 0,9 m inkl. Bordstein) vorhanden. Die angrenzende Grünfläche vor dem Gebäude MTZ weist deutliche Trittspuren auf.
3. Eine weitere Problemstelle ist eine fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen über die Forckenbeckstraße im Bereich des CT²-Gebäudes (Anlage 1, S. 5).
4. Da auf der Brücke über den Dorbach an der Kullenhofstraße auf der nördlichen Straßenseite kein Gehweg vorhanden ist, muss die Kullenhofstraße kurz vor der ovalen Ringfahrbahn gequert werden, um auf kürzestem Wege z.B. vom Parkhaus in der Kullenhofstraße zum CT² zu gelangen. Zwischen Kullenhofstraße und Forckenbeckstraße fehlen jedoch Gehwege entlang der ovalen Kreisfahrbahn. Trotzdem wird diese kurze und direkte Wegeverbindung - wie ein Trampelpfad vor Ort zeigt - rege genutzt (Anlage 1, S. 6).

Analyse Radverkehr

Im Untersuchungsgebiet sind entlang der Kullenhofstraße, der Forckenbeckstraße und in der ovalen Ringfahrbahn Radfahrstreifen vorhanden. Die Pauwelsstraße und der „Zubringer“ sind mit Verkehrszeichen 245 StVO „Bussonderfahrstreifen“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt, nur Rettungsdienste, Lieferverkehre und Radfahrende sind ausgenommen, auf dem „Zubringer“ ist zudem auch die Zufahrt zur Notaufnahme frei (Anlage 1, S. 8).

Analog zum Bereich Fußverkehr werden nachfolgend die drei genannten Problemstellen für den Radverkehr dargestellt:

1. Die Problemstelle 1 (Anlage 1, S. 10) zeigt den Bereich der Einmündung des „Zubringers“ auf die Forckenbeckstraße. Aus Sicht der Studierenden wurde insbesondere gemeldet, dass das Linksabbiegen von Radfahrenden in den „Zubringer“ als gefährlich wahrgenommen wird.
2. Im Bereich der Kullenhofstraße wird die Führung der rechtsabbiegenden Kfz über den Radfahrstreifen aus Sicht der Studierenden als problematisch wahrgenommen (Anlage 1, S. 11).
3. An der ovalen Ringfahrbahn weist ein „Weg“ durch eine Grünfläche zum Beidrichtungsradweg in Richtung Vaalser Straße darauf hin, dass der offizielle Weg vermutlich wegen zu kleiner Kurvenradien abgekürzt wird (Anlage 1, S. 12.).

Konzeptideen Fußverkehr

Querung Pauwelsstraße

Zur Verbesserung der Querungssituation im Bereich der Pauwelsstraße wurden verschiedene Maßnahmen geprüft (Anlage 1, S. 13-16).

Die Breite der Pauwelsstraße (rd. 6,50 m im Bereich der Bushaltestellen) lässt die Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe nicht zu. Eine Aufpflasterung - eine Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau – wird aufgrund der hohen Busfrequenz und den häufigen Fahrten von Rettungsdiensten zur Notaufnahme nicht empfohlen. Gleiches gilt auch für eine punktuelle Einengung, die wegen des dichten Busverkehrs (Spitzenstunde mit 42 Bussen) aus betrieblichen Gründen nicht empfohlen werden kann.

Die Möglichkeit, einen Fußgängerüberweg als Querungshilfe anzulegen, ist an Bedingungen gebunden, die in der Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) formuliert sind (Anlage 1, S. 13). Punktuelle Erhebungen vor Ort haben gezeigt, dass die Kfz-Mengen vermutlich nicht im erforderlichen Bereich liegen werden. Durch die geplanten Veränderungen im Bereich des Vorplatzes des UKA werden sich die Kfz-Verkehrsmengen auf der Pauwelsstraße in Zukunft voraussichtlich weiter reduzieren. Deshalb erscheint ein Fußgängerüberweg auch langfristig weder möglich noch notwendig.

Um die Querungen zu bündeln, erscheint es aber weiterhin sinnvoll, eine Querungsstelle optisch hervorzuheben. Hier bietet sich entweder die Verwendung von farbigem Asphalt oder eine Asphalt-Prägung (es werden Muster in den Asphalt „gedruckt“). Prägeasphalt ist deutlich günstiger und wird vom Gutachter für eine Umsetzung empfohlen. Die geschätzten Kosten liegen bei rd. 10.000 €.

Querung Forckenbeckstraße

Zur Verbesserung der Fußwegeverbindung zwischen dem UKA und den neuen Einrichtungen im Bereich der Forckenbeckstraße soll eine neue Querungsmöglichkeit auf der Forckenbeckstraße geplant werden. Die verschiedenen Möglichkeiten sind in der Anlage 1 auf den Seiten 17-20 dargestellt.

Vorgeschlagen wird die Anlage einer Mittelinsel mit einer Breite von 2,75 m. Hierzu müssten die Radfahrstreifen im Bereich der Mittelinsel aufgehoben werden. Zudem entfällt ein Parkstand im seitlichen Parkstreifen. Die Kosten für die Anlage der Mittelinsel werden vom Gutachter auf rd. 56.000 € geschätzt.

Aus Sicht des Gutachters wäre die Ergänzung der Mittelinsel um einen Fußgängerüberweg sinnvoll. In weiteren Zählungen müsste noch nachgewiesen werden, ob die für den Fußgängerüberweg erforderlichen Verkehrsmengen erreicht werden. Die Kosten für einen zusätzlichen Fußgängerüberweg (Markierung, Beschilderung, Beleuchtung) werden mit rd. 22.000 € geschätzt.

Gehweg im Bereich „Zubringer“

Der heute mit rd. 0,90 m deutlich zu schmale Gehweg im Bereich des „Zubringers“ zum UKA könnte zulasten der Grünfläche und mit einem Versetzen von zwei Lichtmasten auf ein Maß von 2,00 m bis

2,50 m verbreitert werden (Anlage 1, Seite 21). Der Gutachter schätzt die Kosten für diese Maßnahme auf rd. 72.000 €.

Das UKA hat als Grundstückseigentümerin diesem Ansatz grundsätzlich zugestimmt. Im Bereich der bestehenden Stellplätze wäre dahingegen eine Verbreiterung des Gehweges nur mit Eingriff in den privaten Parkplatz möglich. Da hierdurch bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplätze entfallen müssten, erscheint eine Verbreiterung im Bereich des Parkplatzes nicht möglich und eine Zustimmung des UKA konnte hier nicht erreicht werden.

Vor dem Hintergrund der hohen Kosten empfiehlt die Verwaltung in einem ersten Schritt auf die Verbreiterung des Gehwegs im Bereich des „Zubringers“ zu verzichten und eine Führung / Bündelung des Fußverkehrs über die Flächen des MTZ vorzusehen.

Gehwege im Bereich „ovalen Ringfahrbahn“

Eine Problematik der ovalen Ringfahrbahn liegt darin, dass die Ringfahrbahn selber und die Zufahrten / Ausfahrten von der Kullenhofstraße und dem „Zubringer“ in der Baulast der Stadt Aachen liegen, die weiteren Zu- und Ausfahrten zum Pariser Ring (L260) liegen als Außerortsstrecken jedoch in der Baulast von Straßen.NRW. Die Baulastverhältnisse sind in Anlage 1, S. 24, dargestellt.

Diese eigentlich eher formale Unterscheidung hat im vorliegenden Fall Auswirkungen auf die Anlage von Fußgängerüberwegen. Aus verkehrsplanerischer Sicht und nach Empfehlung des Gutachters wären Fußgängerüberwege an allen Zu- und Ausfahrten sinnvoll. Hierzu müssen zukünftig noch Abstimmungsverfahren mit Straßen.NRW geführt werden.

Um eine sichere Fußwegeverbindung von der Kullenhofstraße (neues UKA Parkhaus) zum Bereich Forckenbeckstraße zu ermöglichen müsste die Wegweisung auf dem Fahrbahnteiler in der Kullenhofstraße versetzt und eine neue Fußgängerpassage geschaffen werden. Der bestehende Fahrbahnteiler reicht mit einer Breite von rd. 1 m für einen sicheren Aufenthalt von zu Fuß gehenden nicht aus. Um eine entsprechend breite Mittelinsel (2,50 m) realisieren zu können müsste der nördliche Fahrbahnrand etwas verschoben werden. Hieran anschließend sieht das Konzept vor, dass ein neuer, 2,50 m breiter Gehweg zwischen Kullenhofstraße und „Zubringer“ ergänzt wird. Im Bereich der bestehenden Mittelinsel im „Zubringer“ wird ebenfalls ein Durchlass für Fußgänger angelegt. Diese Maßnahmen sind in Anlage 1 auf S. 26 dargestellt und werden vom Gutachter mit Kosten in Höhe von rd. 100.000 € abgeschätzt.

Ergänzt werden könnten diese Maßnahme durch die Anlage von Fußgängerüberwegen zumindest über die in der Baulast der Stadt Aachen liegenden Straßenabschnitte (s. Anlage 1, S. 27). Hier schätzt der Gutachter die Kosten auf rd. 45.000 €.

Konzeptideen Radverkehr

Einmündung „Zubringer“ auf die Forckenbeckstraße

Für den Kreuzungsbereich werden vom Gutachter einige Maßnahmen vorgeschlagen, die in Anlage 1 auf S. 22 dargestellt sind.

Demnach soll die Radverkehrsanlage auf der Forckenbeckstraße im Bereich der Einmündung rot eingefärbt werden. Die ursprüngliche Einfärbung war zum Zeitpunkt des Ortstermins sehr verblasst und ist zwischenzeitlich wieder neu markiert worden.

Im Zubringer wird empfohlen, eine Mittelinsel zu markieren auf der z.B. eine Wiederholung der Beschilderung (Busfahrstreifen mit entsprechenden Zusatzzeichen) aufgestellt werden kann. Hierdurch kann das Einbiegen von Fahrzeugen verlangsamt werden. Für Kfz aus dem Zubringer sollte zudem ein Rechtsfahrgebot eingerichtet werden. Ein Linksabbiegen ist an dieser Stelle nicht erforderlich, da über die Pauwelsstraße ausgefahren werden kann. Für weniger sichere Radfahrende, die von der Forckenbeckstraße links in den „Zubringer“ abbiegen möchten, kann zu Lasten des an dieser Stelle über 5,00 m breiten Gehwegs die Möglichkeit einer Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen geschaffen werden. Die Kostenschätzung beläuft sich für diese Maßnahmen auf rd. 17.000 €.

Rechtsabbiegefahrstreifen der Kullenhofstraße auf den Pariser Ring

Radfahrende sollten nach Ende des baulich angelegten Radweges zunächst auf einem gesicherten Radfahrstreifen im Blickfeld der Autofahrenden geführt werden. Der Radfahrstreifen könnte in diesem Bereich mit flexiblen Warnbaken vom Kfz-Verkehr abgetrennt werden. Anschließend sollte eine eindeutige Querung des Radfahrstreifens durch rechtsabbiegende Kfz erfolgen (Anlage 1, S. 22). Die Kosten für diese Maßnahme werden auf rd. 17.000 € geschätzt.

„Ovale Ringfahrbahn“ / Pariser Ring

An der südlichen Auffahrt vom Pariser Ring in die „ovale Ringfahrbahn“ sollte eine direktere Führung des Radverkehrs von der Radverkehrsanlage in der Ringfahrbahn zum Geh-/Radweg Richtung Vaalser Straße geschaffen werden. Hierzu soll die Haltelinie etwas zurückverlegt werden und ein Teil der Grünfläche asphaltiert oder gepflastert werden (s. Anlage 1, S. 28). Die Kosten hierfür betragen rd. 9.000 €.

Antrag „Kenntlichmachung Radwegeführung Kullenhofstraße im Bereich Querung zum Klinikum“

Mit dem in Anlage 2 beigefügten Antrag beantragt die CDU Fraktion in der Bezirksvertretung Laurensberg eine deutlichere Kenntlichmachung der Wegeführung für Radfahrende im Querungsbereich der Kullenhofstraße zum Neuenhofer Weg, z.B. über eine Ergänzung der Beschilderung, Markierung und gfs. über eine zusätzliche Ausleuchtung des Bereichs (s. Anlage 2).

Stellungnahme der Verwaltung

Die im Antrag formulierten Wünsche nach einer Verbesserung der Kenntlichmachung der Radwegeführung im Bereich der Querungsstelle an der Kullenhofstraße sind ebenfalls über den Personalrat der Uniklinik kommuniziert und im Zuge der Bearbeitung des oben aufgeführten externen Planungsauftrags gegenüber der Verwaltung geschildert worden. Die Verwaltung hat die Situation vor

Ort geprüft und empfiehlt im Beidrichtungsradweg auf Höhe der Querungsstelle eine Ergänzung von Radfahrpiktogrammen mit Richtungspfeilen zu markieren. In Fahrtrichtung Steinbergweg steht im Bereich der Querungsstelle das Verkehrszeichen „Radfahrer frei“ (VZ 1022-10 StVO). Der Schildermast steht auf der Grenze zwischen Fußweg und Grünfläche und somit sehr weit aus dem Blickfeld der Radfahrenden entfernt. Die Beschilderung sollte besser sichtbar auf die Trennung zwischen Rad- und Gehweg platziert werden. Gleichzeitig kann sie etwas in Richtung Uniklinik gedreht werden, so dass sie von dieser Fahrbahnseite besser zu sehen ist. Eine weitere Verdeutlichung mit Markierungen der Straßenverkehrsordnung auf der Seite der Uniklinik ist nicht möglich. Der Beidrichtungsradweg in der Kullenhofstraße stellt ein freiwilliges Angebot für den Radverkehr dar. Eine Ergänzung von z.B. Pfeil-Markierungen auf der Seite der Uniklinik suggeriert dem Radverkehr in Richtung Steinbergweg, er müsse an dieser Stelle die Straßenseite wechseln, um weiterfahren zu dürfen. Da der Radweg aber nur ein Angebot darstellt, bleibt dem Radverkehr die Wahl an dieser Stelle auch in der Fahrbahn Richtung Steinbergweg weiterzufahren. Hinsichtlich der Beleuchtung kann mitgeteilt werden, dass der Standort zusammen mit der STAWAG geprüft wurde. Der Leuchtkopf soll kurzfristig durch einen leistungsfähigeren Leuchtkopf ausgetauscht werden um eine bessere Ausleuchtung der Querungsstelle zu gewährleisten.

Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Die vorgestellten Maßnahmen stellen sinnvolle Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts von zu Fuß gehenden und Radfahrenden im Umfeld des Universitätsklinikums dar. Die geschätzten Kosten belaufen sich lt. Gutachter auf rd. 280.000 € und wurden von der Verwaltung für den Haushalt 2024 in den Jahren 2024 und 2025 angemeldet.

Die Verwaltung empfiehlt nach den politischen Beschlüssen, die Planung der einzelnen Maßnahmen weiterzuführen und die weiteren Abstimmungen mit den zuständigen Stellen bei Straßen.NRW und zwecks erforderlicher Grundstücksregelungen mit dem BLB zu führen. Eine stufenweise Umsetzung soll nach weiteren Ausführungs-beschlüssen für die einzelnen Maßnahmen in den folgenden Jahren erfolgen.

Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben den weiteren Ausführungsbeschlüssen vorbehalten. Die Umsetzung der Maßnahmen ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist.

Anlage/n:

Anlage 1: Präsentation

Anlage 2: Antrag der CDU-Fraktion in der BV Laurensberg aus November 2020