

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1217/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 26.08.2019 Verfasser: Dez. III / FB 61/300									
Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Bastei - Bauliche Anpassung nach Regionetz-Maßnahme										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="188 674 379 701">Datum</th> <th data-bbox="387 674 954 701">Gremium</th> <th data-bbox="962 674 1374 701">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="188 712 379 739">11.09.2019</td> <td data-bbox="387 712 954 739">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="962 712 1374 739">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="188 750 379 777">12.09.2019</td> <td data-bbox="387 750 954 777">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 750 1374 777">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	11.09.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	12.09.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
11.09.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung								
12.09.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Erstellung einer Vorplanung auf Grundlage der Querschnitte zu „Planung V4“ zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer Vorplanung auf Grundlage der Querschnitte zu „Planung V4“.

Erläuterungen:

1. Anlass

Die RegioNetz wird in der Ludwigsallee zwischen der Kupferstraße und Bastei den Kanal und die Versorgungsleitungen erneuern. Baubeginn dieser Maßnahme ist März 2020; das Bauende ist voraussichtlich Mitte 2021. Die Wiederherstellung des Straßenraums soll dazu genutzt werden, die bestehenden funktionalen Mängel in diesem Abschnitt zu beheben und insbesondere die nicht mehr regelkonformen Radverkehrsanlagen aus den 90iger Jahren zu erneuern. (Der Mobilitätsausschuss hat sich am 14.09.2017 bereits mit dem Abschnitt der Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße beschäftigt und einen Planungs – und Ausführungsbeschluss gefasst: Hier werden nach der Wiederherstellung der Oberflächen Ende 2019 auch die Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) regelkonform erneuert.

Im dazwischen liegenden Abschnitt von Lousbergstraße bis Kupferstraße, in dem aktuell keine Versorgungsleitungen neu verlegt werden, entsprechen die Breiten des Radfahrstreifens, des Gehweges und der Parkstände nicht den aktuellen Regelwerken (Richtlinien für Anlage von Stadtstraßen, RAST 06). Auch hier soll der Straßenquerschnitt angepasst werden, so dass die gesamte Ludwigsallee (von Bastei bis Ponttor) eine regelkonforme Straßenraumaufteilung erhält.

2. Heutige Situation

Die Ludwigsallee ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes. Sie hat als Teil des Alleenringes eine wesentliche Verbindungs – und Verteilerfunktion für den Verkehr. Die Ludwigsallee dient darüber hinaus auch der Erreichbarkeit des innerstädtischen Hochschulcampus zwischen Wüllnerstraße, Templergraben und Claßenstraße, insbesondere durch Radfahrende.

Die Straßenraumbreite variiert zwischen ca. 11,00 m und 12,00 m. Die Ludwigsallee ist einseitig entlang der Nordseite mit Wohnhäusern bebaut. Zwischen Haus Nr. 101 und 127 ist keine Bebauung vorhanden; hier beginnt der Park des oberhalb liegenden Salvatorbergs. Südlich grenzt der begrünte Mittelstreifen (Teil der ehemaligen äußeren Stadtbefestigung aus dem 14. Jahrhundert) an. Die Ludwigsallee ist in diesem Abschnitt mit zwei Richtungsfahrbahnen ausgebaut, die an der Kreuzung Lousbergstraße in einen Geradeaus - Rechtsfahrstreifen und einen Geradeaus-Linksfahrstreifen münden. Vor der Kreuzung „Bastei“ wird der Kfz-Verkehr auf der Monheimsallee auf einer ca. 5,20 m überbreiten Spur in Richtung Ludwigsallee geführt. (s. Anlage 1 – Bestand Lagepläne und Anlage 2 – Fotos)

Radverkehr

In der Ludwigsallee wurde in den neunziger Jahren eine Radspur mit Breiten zwischen 1,40 m und 1,80 m angelegt, die später als Radfahrstreifen mit einem unterbrochenen Breitstrich (25 cm) markiert wurde. Die Radverkehrsanlage ist zwar an mehreren Stellen mit einem blauen Piktogramm (Zeichen 237) gekennzeichnet; aufgrund des fehlenden Verkehrszeichens in Form eines Verkehrsschildes handelt es sich hierbei allerdings um keinen (benutzungspflichtigen) Radfahrstreifen. In seiner Breite, seinem baulichen Zustand sowie der Markierung entspricht er nicht den Anforderungen nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010“: Es fehlen der erforderliche

Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr entlang der Häuserseite, so dass ein Unfallrisiko für Radfahrende durch plötzlich geöffnete Autotüren („Dooring-Unfälle“) entsteht. Diese Gefahr wird durch den zu schmal eingerichteten Längsparkstreifen (1,90 m) nochmals erhöht, da eine Vielzahl von abgestellten Kraftfahrzeugen aufgrund der Fahrzeugbreite Teile der Radverkehrsanlage in Anspruch nehmen. Ein

zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr, der an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr erforderlich ist, so dass beim Überholen von Radfahrenden ein Sicherheitsabstand von 1,50 m eingehalten werden kann, fehlt ebenfalls. (laut Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, VwV-StVO zu Absatz 4, Satz 2, Nr. 3, 22.05.2017.) Als weiterer Mangel auf diesem Streckenabschnitt können die fehlenden Roteinfärbungen der Furten an den beiden Knotenpunkten (Lousbergstraße und Kupferstraße) aufgeführt werden. Die Einrichtung der farblich hervorgehobenen Furten ist zwar nicht verpflichtend, diese können allerdings die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöhen, da andere Verkehrsteilnehmer durch diese ausdrücklich auf den Radverkehr hingewiesen werden.

ÖPNV

Der betroffene Abschnitt der Ludwigsallee wird von den Bussen der Linien 3A, 13A und einzelnen Fahrten der Linie 30 befahren. Die einzige Haltestelle „Ehrenmal/ Lousberg“ befindet sich an der Einmündung „Kupferstraße“ und ist als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet.

Fußgängerverkehr

Auch das Platzangebot für Fußgänger entspricht nur in Teilbereichen den Anforderungen der Richtlinien. Die Breiten variieren von ca. 1,80 m bis ca. 2,60 m. An der Bushaltestelle „Ehrenmal/ Lousberg“ ist der Wartebereich ca. 4,00 m breit, da dort kein Parken möglich ist. Zwischen Haus Nr. 77 und der Salvatorstraße ist das Parken auf dem Gehweg zulässig, so dass der hier für die Fußgänger verbleibende Platz unter 2,0 m liegt. Diese Breite entspricht nicht den Anforderungen der einschlägigen Empfehlungen und Richtlinien der FGSV (RASt 06 und EFA 02) sowie der VwV-StVO. Die Verwaltungsvorschriften zur StVO weisen im Absatz 1 zu § 42 Verkehrszeichen (zu Zeichen 315) darauf hin, dass „das Parken auf Gehwegen (...) nur zugelassen werden (darf), wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, (...)“. Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Parken

Derzeit gibt es im öffentlichen Raum für ca. 64 Fahrzeuge Parkmöglichkeiten: Davon 14 auf einem nicht befestigten Streifen unterhalb der Bäume des begrünten Mittelstreifens zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße sowie 50 Parkplätze am gegenüberliegenden Fahrbahnrand vor der Bebauung. Alle Parkstände befinden sich im Bewohnerparkbereich "N". Nach Einführung des Bewohnerparkens 2014 zeigten die Ergebnisse der Parkraumnachuntersuchung von 2017, dass die Parkraumnachfrage im Vergleich zum Zeitpunkt vor der Einführung der Bewohnerparkzone deutlich gesunken ist. Während 2011 noch 82 % der öffentlichen Parkstände im Tagesmittel belegt waren, lag die Auslastung im Jahr 2017 bei 63 %. Insbesondere auf der Ludwigsallee (von 95 % auf 67 %) ist die Auslastung des öffentlichen Parkraumes deutlich zurückgegangen. Dies ist in erster Linie durch die verminderte Parkraumnachfrage durch gebietsfremde Personen (keine Bewohner/innen des

Untersuchungsgebietes) im Gesamtgebiet zu erklären. Zudem war auf der Ludwigsallee der geringste Anteil an Kraftfahrzeugen von Bewohnerinnen und Bewohnern des Gebietes (rund 15 %) zu verzeichnen,

Verkehrsmengen

Die letzte Verkehrszählung für den Abschnitt zwischen Lousbergstraße und Kupferstraße datiert aus dem Jahr 2001. Eine im Knoten „An der Bastei“ im Winter 2014 durchgeführte Zählung ergab, dass in die Ludwigsallee zwischen 7 und 19 Uhr ca. 13.500 Kraftfahrzeuge einfuhren und im Vergleich zu 2001 (ca. 15.400 Kfz) die Verkehrsmenge um ca. 14 % zurückgegangen ist.

Bäume

Zwischen Bastei und Lousbergstraße befinden sich in der Ludwigsallee am Rand des begrünten Mittelstreifens 51 Bäume. Im Abschnitt Lousbergstraße bis Kupferstraße ist auf einem unbefestigten Streifen unterhalb der Bäume das Parken heute zulässig (s.o); im weiteren Verlauf bis zur Bastei ist derzeit das Parken nicht erlaubt.

Grundsätzlich führt ein Abstellen von Kraftfahrzeugen im Bereich unversiegelter Kronentraufbereiche geschützter Bäumen bereits mittelfristig zu erheblichen Schäden im Wurzelbereich der betroffenen Bäume. Auch das fach- und sachgerechte Anlegen von Parkplatzflächen unterhalb derzeit unversiegelter Kronentraufbereiche führt unweigerlich, auch unter Berücksichtigung einer für die Bäume umsichtigen und schonenden Arbeitsweise, zu erheblichen Eingriffen im durchwurzelten Bodenstandraum der Bäume, was sich ebenfalls nachteilig auf die Vitalität und Lebenserwartung des betroffenen Baumbestandes auswirkt. Die Anlage eines weiteren Parkstreifens unterhalb unversiegelter Kronentraufbereiche geschützter Bäume ist im Rahmen der Baumschutzsatzung nicht genehmigungsfähig.

3. Planung

Ziel der Planung ist die Anlage regelkonformer Verkehrsanlagen und die Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger. In der Fahrbahn kann die Führung des Radverkehrs mit unterschiedlichen Maßnahmen und Qualitäten erreicht werden. Teilweise sind auch bauliche Anpassungen der Gehwegbreiten erforderlich. Aufgrund der Straßencharakteristik, der bestehenden Flächenverfügbarkeit und den oben beschriebenen Aufgabenstellungen ergeben sich vier verschiedene Planungsansätze (Siehe Anlage 3, Querschnitte 6,7,8,13,15 - Varianten).

- Grundsätzlich soll in allen Varianten das zwischen Haus Nr. 77 und der Salvatorstraße angeordnete Gehwegparken entfallen und ein mindestens 2,0 m breiter separater Gehweg durch Versetzen der häuserseitigen Bordsteinanlage geschaffen werden.
- In der Knotenpunktzufahrt Lousbergstraße wird außerdem eine Aufstellfläche für den Radverkehr von 5,00 m Länge vorgeschlagen, um zum einen das Linksabbiegen zu erleichtern und zum anderen die Radfahrenden im Blickfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu halten. Darüber hinaus könnte zusätzlich die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens über die Knotenpunktzufahrt Lousbergstraße ermöglicht werden, indem dort eine entsprechende Aufstellfläche markiert wird.

- Die Furten der Radverkehrsanlagen an den Einmündungen zur Salvatorstraße, Kupferstraße und im Übergang zum bereits geplanten Radfahrstreifen (ab Lousbergstraße) sollen rot eingefärbt werden.
- Im Abschnitt zwischen Bastei und Salvatorstraße lässt sich aufgrund der Mauern und Treppenanlagen zu den ca. 2 – 3 m höher liegenden Häusern derzeit der Straßenraum nicht verbreitern. Die technische Machbarkeit einer Straßenraumverbreiterung auf der Häuserseite wäre separat zu prüfen. Allerdings wäre der Eingriff mit erheblichen Kosten verbunden.

An 5 ausgewählten Querschnitten zwischen Lousbergstraße und Bastei werden die alternativen Vorschläge zur zukünftigen Verkehrsflächenaufteilung dargestellt. Die Querschnitte geben die jeweils unterschiedlichen räumlichen Situationen im Verlauf der Ludwigsallee wieder.

Variante 1 – Schutzstreifen und Parken wie heute

Die Variante 1 sieht die Markierung eines Schutzstreifens mit Sicherheitstrennstreifen neben einem Parkstreifen vor. Die Fahrgassenbreite beträgt 5,55 m ohne Mittelmarkierung (nach RSt 06 eine ausreichende Fahrbahnbreite zum Nebeneinanderfahren von Kfz und LKW/Bus) und im Kurvenbereich an der Einmündung Kupferstraße 6,45 m. Der Schutzstreifen variiert zwischen 1,45 m und 1,85 m zzgl. je 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken. Im engen Straßenraum vor der Lichtsignalanlage an der Lousbergstraße lassen sich keine Regelmaße einhalten (siehe Querschnitt 6). Hier könnte nur ein 1,90 m Parkstreifen mit einem 0,35 m Sicherheitstrennstreifen zum 1,45 m Schutzstreifen markiert werden, was hier keine wirkliche Verbesserung gegenüber heute darstellt. Um die Regelmaße der Richtlinien umzusetzen, müssen an der Häuserseite zwischen Haus-Nr. 27 bis 41 ca. 7 Parkstände entfallen, so dass sich die Anzahl der Parkstände auf ca. 57 reduziert.

Variante 2 – Radfahrstreifen und nur Parken auf Grünstreifen

Im Rahmen des Aktionsplans „Mobilität neu denken“ hat das Büro SVK Kaulen für die Ludwigsallee Vorschläge zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr erarbeitet. Es wurde vorgeschlagen, eine durchgehend breite Radverkehrsanlage einzurichten, in der auch höhere Fahrgeschwindigkeiten (pedelecs) und Überholvorgänge (auch mit Lastenrädern) möglich sind.

In der Variante 2 wird deshalb die Markierung eines 2,50 m breiten Radfahrstreifen (inklusive Sicherheitsraum zum Kfz-Verkehr) vorgeschlagen. Zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße sind 2 Kfz-Spuren mit Breiten zwischen 5,80 m und 6,50 m vorgesehen. Zwischen Salvatorstraße und Kupferstraße wird der Kfz - Verkehr über einen überbreiten Fahrstreifen (ohne Mittelmarkierung) mit einer Breite von 5,00 m (ausreichende Fahrbahnbreite zum Nebeneinanderfahren von zwei Kraftfahrzeugen) geführt. Zwischen Haus Nr. 77 und der Salvatorstraße soll das Gehwegparken entfallen, damit die 3,70 m breite Fläche dem Fußgänger komplett (ohne Umbau) zur Verfügung steht. In Höhe der Bastei soll die Rampen – und Treppenanlage im Seitenraum auf der nördlichen Straßenseite zurückgebaut werden.

Das Längsparken entlang der Häuserseite entfällt. Stattdessen wurde eine komplette Verlagerung des Parkens auf den gegenüberliegenden begrünten Mittelstreifen vorgeschlagen (in Ergänzung der heutigen 14 Parkmöglichkeiten im begrünten Mittelstreifen s.o.). Ein zusätzlicher 0,5 m breiter Sicherheitsstreifen am linken Fahrbahnrand sollte das Aussteigen am Straßenrand erleichtern und

sicherer gestalten. Diese vom Gutachter vorgeschlagene Ergänzung eines Parkstreifens zwischen den Bäumen ist aus Gründen des Baumschutzes nicht möglich, so dass in dieser Variante durch den Wegfall des Längsparkens entlang der Häuserseite ca. 50 Parkstände entfallen würden.

Variante 3 – Schutzstreifen und nur linksseitiges Parken auf Fahrbahn

Die Variante 3 sieht wie in Variante 1 die Markierung eines Schutzstreifens vor. Allerdings wird auf einen Parkstreifen entlang der Häuserseite verzichtet und stattdessen linksseitig, wo es die Straßenraumbreite zulässt, ein mindestens 2,0 m breiter Parkstreifen auf der Fahrbahn entlang des begrünten Mittelstreifens markiert. Die Fahrgassenbreite beträgt zwischen ca. 5,55 m und 5,70 m, im Kurvenbereich an der Einmündung Kupferstraße stehen 6,45 m zur Verfügung. In dieser Variante kann durch die Verlagerung des Parkens auf die gegenüber liegende Straßenseite Platz für einen breiteren Schutzstreifens gewonnen werden; er variiert zwischen ca. 1,75 m – 1,85 m. Ein linksseitiger Parkstreifen hat allerdings den Nachteil, dass die Anwohner der Ludwigsallee die Fahrbahn entweder ungesichert queren oder Umwege bis zur nächsten Lichtsignalanlage in Kauf nehmen müssten. Die Anzahl der Parkstände bleibt gleich gegenüber heute.

Variante 4 - Radfahrstreifen mit beidseitigem Parken und einer Kfz-Spur

In dieser Variante wird der Platz für regelkonforme und durchgehend breite Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) durch eine weitgehend einstreifige Führung des Kfz-Verkehrs gewonnen. Der in dieser Variante geplante Radfahrstreifen soll in einer Breite von ca. 2,75 m (inklusive Sicherheitsraum zum Kfz-Verkehr, siehe Anlage 5 – Detail Radfahrstreifen) neben einem ca. 2,00 m bis 2,30 m breitem Parkstreifen mit einem ca. 0,50 m bis 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen angelegt werden. Der Kfz-Verkehr wird daneben auf einem ca. 3,50 m breiten Fahrstreifen geführt. Der Gehweg soll im Bereich des heutigen Gehwegparkens von 1,80 m auf 2,50 m baulich verbreitert werden.

Zu Beginn der Ludwigsallee soll ab dem Knoten Bastei ein überbreiter ca. 5,55 m breiter Fahrstreifen als Verflechtungsbereich bis zum Beginn der einstreifigen Führung etwa in Höhe Salvatorstraße angelegt werden. (Auf der Monheimsallee fahren heute zwei Kraftfahrzeuge nebeneinander vom 5,20 m breiten Fahrstreifen in die Ludwigsallee.) Der Radfahrstreifen kann im Verflechtungsbereich nur in einer Breite von 1,75 m vorgesehen werden.

Dieser Vorschlag basiert auf der Verkehrssituation, die seit Beginn der Baumaßnahme der RegioNetz GmbH (Oktober 2018) zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße beobachtet wurde: Bedingt durch die Arbeiten in der Fahrbahn und den Nebenanlagen steht seit fast einem Jahr in der Ludwigsallee nur ein Fahrstreifen von Kupferstraße bis kurz vor dem Knoten Ponttor für den Kfz-Verkehr zur Verfügung. Ab der Kupferstraße vor der Lichtsignalanlage an der Lousbergstraße ist der rechte Fahrstreifen nur von (wenigen) rechts abbiegenden Fahrzeugen befahrbar. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit ergab, dass die einstreifige Verkehrsführung aufgrund der ausreichend langen Grünphase möglich ist, um die Verkehre aus Richtung Bastei abzuwickeln: Im Gegensatz zur heutigen Baustellenführung soll im Aufstellbereich vor dem Knoten Lousbergstraße der Verkehr wieder zweistreifig in einem Gerade - Rechtsfahrstreifen und einen Geradeaus-Linksfahrstreifen geführt werden, um zweistreifig über den Knoten in Richtung Ponttor zu fahren.

Die bestehenden Parkmöglichkeiten mit ca. 64 Parkständen bleiben erhalten. Im Bereich des Knoten zur Lousbergstraße werden im Aufstellbereich einige Parkstände entfallen, für die im Bereich der Einmündung Kupferstraße Ersatz geschaffen werden kann.

4. Fazit

Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer über den Komfort der Verkehrsteilnehmer zu stellen ist (VwV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Abschnitt A, zu § 39-43). Die unterschiedlichen Radverkehrsanlagen, Fahrstreifenbreiten und Anzahl der Parkstände der vier Varianten sind in Anlage 4 gegenübergestellt. Unter Berücksichtigung der Belange der Radfahrer wurden Varianten mit ein- und zweistreifiger Führung des motorisierten Verkehrs entwickelt. Nach Abwägung aller Belange wird die Variante 4 als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Hierdurch kann eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr erreicht werden.

In den Varianten 1 und 3 wird der Radverkehr auf einem Schutzstreifen geführt. Dieser darf im Bedarfsfall durch Kfz-Verkehr überfahren werden - im Gegensatz zum heutigen Radfahrstreifen, der nur von Radfahrenden genutzt werden darf. Deshalb könnte die Anlage von Schutzstreifen subjektiv als Verschlechterung gegenüber heute empfunden werden, auch wenn die Breite der Parkstände und Sicherheitsabstände zum Parken eine Verbesserung darstellen. Darüber hinaus schafft die Verlagerung des Parkens auf die linke Fahrbahnseite - wie in Variante 3 - ein zusätzliches Problem für die querenden Anwohner.

Die Führung des Radverkehrs hingegen auf einem breiten Radfahrstreifen mit Sicherheitsabständen und Sicherheitsräumen (ohne Mindestmaße) wird aus Sicherheitsgründen favorisiert. Die Ergebnisse der Parkraumuntersuchung von 2017 (s.o.) haben ergeben, dass die Auslastung der Parkstände seit 2014 um ca. 30 % zurückgegangen ist. Eine maßvolle Reduzierung des bestehenden Parkraumangebotes ist daher grundsätzlich verträglich. Eine Reduzierung des Parkraumangebots um 50 Parkstände (= 70 %) hätte allerdings einen deutlich erhöhten Parkdruck zur Folge.

Die neue Querschnittsaufteilung der Variante 4 stellt deshalb mit der

- Führung des Radverkehrs auf einem bis zu 2,75 m breiten Radfahrstreifen
- bei Beibehaltung der Parkmöglichkeiten auf der Häuserseite und
- mit einer ausreichend breiten Kfz-Spur

eine sinnvolle neue Verkehrsflächenaufteilung dar.

Eine Straßenraumaufteilung, die zwei Kfz-Fahrstreifen, eine Radverkehrsanlage, Längsparkstreifen sowie ausreichende Bewegungsräume für Fußgänger gewährleistet, ist im vorliegenden Straßenraumquerschnitt nicht umsetzbar. Die ASEAG favorisiert aus betrieblichen Gründen die Variante 1.

Abschnitt Lousbergstraße - Ponttor

Sollten sich aus der Beschlusslage zu dieser Vorlage Änderungen in der zukünftigen Aufteilung des Straßenraumes ergeben, ist es erforderlich, die in 2017 beschlossene Verkehrsflächenaufteilung im Abschnitt Lousbergstraße bis Ponttor zeitnah zu überprüfen und ggfs. anzupassen.

5. Weitere Vorgehensweise

Die Regionetz GmbH muss die Straße nach ihrer Baumaßnahme in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen, der dem vorherigen Querschnitt und Ausbauzustand der Straße entspricht. Die reine Wiederherstellung wird durch die Regionetz GmbH vorgenommen. Für die Anpassungsmaßnahmen im Straßenraum sind zusätzlich Mittel aus dem städtischen Haushalt erforderlich.

Das bedeutet für die Ludwigsallee zwischen Bastei und Kupferstraße, dass aus der gemeinsamen Durchführung der Bauarbeiten mit der Regionetz GmbH für die Stadt nur ein Teilbetrag der Baukosten anfallen wird. Zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße sind städtische Mittel für die Markierungsarbeiten und sowie ggf. die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche erforderlich.

Eine Kostenschätzung kann erst im Rahmen der Vorplanung zu einer beschlossenen Variante ermittelt werden.

Anlage/n:

Anlage 1 - Bestand Lagepläne

Anlage 2 - Fotos

Anlage 3 - Querschnitte 6,7,8,13,15, Varianten

Anlage 4 – Variantenvergleich

Anlage 5 – Detail Radfahrstreifen