

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1217/WP17-1 Status: öffentlich AZ: Datum: 18.10.2019 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="181 672 379 703">Datum</th> <th data-bbox="386 672 954 703">Gremium</th> <th data-bbox="960 672 1382 703">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 712 379 743">30.10.2019</td> <td data-bbox="386 712 954 743">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="960 712 1382 743">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 752 379 784">31.10.2019</td> <td data-bbox="386 752 954 784">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="960 752 1382 784">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	30.10.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	31.10.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
30.10.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung								
31.10.2019	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 des Querschnitts „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

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 12.09.2019 wurde der Tagesordnungspunkt „Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Bastei -Bauliche Anpassung nach Regionetz-Maßnahme“ behandelt. Nach der Beratung wurden der Verwaltung weitere Prüfaufträge für die nächste Sitzung im Oktober erteilt: Der Ausschuss schloss sich der Empfehlung der Bezirksvertretung Aachen- Mitte vom 11.09.2019 an, die vorgestellten vier Varianten auf ihre Konformität mit den Inhalten eines Radentscheides zu überprüfen. Gegebenenfalls sollte dargestellt werden, welche Änderungen erforderlich wären, um eine solche Konformität herzustellen.

Im „Radentscheid“, einem Bürgerbegehren, das am 1.10.2019 dem Herrn Oberbürgermeister Philipp überreicht wurde, werden 7 verkehrspolitische Ziele dargestellt, die in den nächsten 8 Jahren von der Stadt Aachen umgesetzt werden sollen. Die Schaffung sicherer Radwege an Hauptverkehrsstraßen ist das Ziel Nr. 3: Hier wird u.a. die Anlage von Einrichtungsradwegen in einer Breite von 2,30 m gefordert, die baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kraftfahrzeuge geschützt werden sollen. Dies soll ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV geschehen.

2. Planung

Die vier im September vorgestellten Planungsvarianten unterscheiden sich hinsichtlich der Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen oder Radfahrstreifen), Fahrstreifenbreiten und Anzahl der Parkstände. Nur in Variante 2 (Radfahrstreifen, Parken nur auf Grünstreifen, 2 Kfz-Spuren) und in Variante 4 (Radfahrstreifen mit beidseitigem Parken, 1 Kfz-Spur) sind Radfahrstreifen mit Breiten von über 2,00 m möglich.

Auf Grundlage dieser beiden Querschnitte wurde die Machbarkeit von Einrichtungsradwegen in einer Breite von 2,30 m geprüft und zwei weitere Varianten (5 und 6) gemäß dem Ziel des „Radentscheids“ (Siehe Anlage 2, Querschnitt 7, Varianten 1 - 6) entwickelt:

Variante 5

Der Radverkehr wird neben 2 Kfz-Spuren (wie in Variante 2) ohne Längsparkstreifen auf einem 2,30 m Radweg geführt. Der Radweg kann entweder auf Fahrbahnniveau mit baulich abgetrenntem 0,50 m breitem Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr („Protected Bikelane“) oder auf Gehwegniveau angelegt werden.

Das Längsparken entlang der Häuserseite entfällt komplett. Das Parken wäre nur auf dem heutigen Parkstreifen des gegenüberliegenden begrünten Mittelstreifens möglich. Von den 64 Parkmöglichkeiten würden ca. 50 Parkstände entlang der Häuserseite entfallen.

Variante 6

Der Radverkehr wird in dieser Variante entlang der Häuserseite rechts neben dem Längsparkstreifen und einer Kfz-Spur auf einem 2,30 m Radweg geführt. Der Radweg mit baulich abgetrenntem 0,80 m breitem Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr („Protected Bikelane“) kann entweder auf Fahrbahnniveau oder auf Gehwegniveau angelegt werden.

Die bestehenden 64 Parkmöglichkeiten bleiben ca. 60 Parkständen erhalten.

3. Einstreifige Verkehrsführung

Die Führung des Radverkehrs auf einem breiten Radfahrstreifen bzw. Radweg ist nur möglich, wenn entweder ca. 50 Parkstände auf der Häuserseite entfallen oder der Kfz-Verkehr auf einer Fahrspur geführt wird.

Der Vorschlag einer einstreifigen Verkehrsführung basiert auf der Verkehrsbeobachtung, die seit Beginn der Baumaßnahme der RegioNetz GmbH (Oktober 2018) zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße durchgeführt wurde: Bedingt durch die Arbeiten in der Fahrbahn und den Nebenanlagen stand 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 war der rechte Fahrstreifen nur von (wenigen) rechts abbiegenden Fahrzeugen befahrbar.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit ergab, dass die einstreifige Verkehrsführung auf der Strecke möglich ist, wenn ab der Bastei ein überbreiter Verflechtungsbereich angelegt wird und im Aufstellbereich vor der Lichtsignalanlage am Knoten Lousbergstraße der Verkehr wieder zweistreifig geführt wird:

- In der Morgenspitze fahren ca. 1400 Kfz auf der Ludwigsallee von der Bastei in Richtung Ponttor. Zwischen Bastei und Ponttor ist abschnittsweise eine einstreifige Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr in Fahrrichtung Ponttor möglich. Der Geradeausverkehr muss aus Gründen der Leistungsfähigkeit zweistreifig über den Knoten Bastei geführt werden. Hinter der Bastei ist ein mindestens 80 m langer Verflechtungsbereich erforderlich, um den Verkehr auf einer Spur zusammenzuführen. Der Verkehr wird aus dem 5,20 m breiten Fahrstreifen der Monheimsallee auf einem überbreiten, regelkonformen ca. 5,55 m breiten Fahrstreifen in die Ludwigsallee bis zur Salvatorstraße geführt. In diesem Verflechtungsbereich kann die Radverkehrsanlage nur in einer Breite von ca. 1,75 m vorgesehen werden. Aufgrund der Mauern und Treppenanlagen zu den ca. 3 m höher liegenden Häusern ließe sich der Straßenraum nur mit erheblichem Umbau verbreitern.
- An der Einmündung Lousbergstraße ist ein ca. 100 m langer zweistreifiger Aufstellbereich für den Kfz-Verkehr erforderlich. Ab der Lousbergstraße sollte aus Gründen der Koordinierung mit dem Ponttor die Zweistreifigkeit für den Geradeausverkehr beibehalten werden.
- An der Fußgängersignalanlage Ehrenmal gibt es heute zwei 8 Sekunden lange Grünfenster pro Umlauf (90 sec) für die Fußgänger mit maximalen Wartezeiten von 37 Sekunden. Bei Einstreifigkeit des Kfz-Verkehrs müsste hier ein Grünfenster entfallen. Die Wartezeit für die Fußgänger würde damit bis zu 82 Sekunden betragen.

4. Fazit

Die Anlage von baulich geschützten Einrichtungradwegen in einer Breite von 2,30 m gemäß dem Ziel des „Radentscheids“ ist in der Ludwigsallee zwischen der Salvatorstraße und der Lousbergstraße grundsätzlich möglich. Sollte der Radweg baulich im Seitenraum auf Gehwegniveau angelegt werden, wäre der Eingriff mit erheblichen Kosten verbunden. Die Anlage einer „protected Bikelane“ auf Fahrbahnniveau mit baulicher Abtrennung wäre mit weniger Kosten verbunden. Im notwendigen

Verflechtungsbereich der Bastei kann allerdings nur eine Radverkehrsanlage mit 1,75 m Breite angelegt werden.

In der Variante 5 entfallen - wie in Variante 2 - ca. 50 Parkstände entlang der Häuserseite; dies wird als schwer umsetzbar eingestuft.

Bei der Variante 6 wird die Radverkehrsanlage/Radweg zwischen dem Parkstreifen und Gehweg vorgesehen. Es entfallen ca. 4 Parkstände.

Der heute zum Teil nur schmale Gehweg kann in beiden Varianten auf mindestens 2,50 m verbreitert werden.

In dem Streckenabschnitt von Salvatorstraße bis zur Lousbergstraße befinden sich 17 Grundstückszufahrten. Beim Ein – und Ausfahren müssten die Fahrzeuge die Radverkehrsanlage queren: Beim Verlassen des Grundstücks würde die Radverkehrsanlage durch wartende Fahrzeuge blockiert, die in den fließenden Verkehr der Ludwigsallee einbiegen wollen; beim Abbiegen in die Grundstücke würde durch die parkenden Fahrzeuge im Längsparkstreifen die Sicht auf die Radfahrenden eingeschränkt. Sollen diese Sichtdreiecke freigehalten werden, entfallen weitere Parkstände.

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 Verwaltung schlägt deshalb vor, eine Abwägung zwischen Variante 4 (Radfahrstreifen ohne bauliche Trennung, 1 Kfz-Spur, Längsparkstreifen) und Variante 6 (baulich geschützter Radweg, 1 Kfz-Spur, Längsparkstreifen) vorzunehmen. In Anbetracht des starken Gefälles und möglicher Konflikte bei Parkvorgängen und Grundstückseinfahrten sind Varianten zu bevorzugen, bei denen die Radfahrenden den Fahrzeugen ausweichen könnten, ohne andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Fußgänger) zu gefährden. Bauliche Elemente (Borde, Einbauten), die das Ausweichen verhindern, werden nicht befürwortet.

Die Variante 4, die bereits am 12.09.2019 im Mobilitätsausschuss vorgestellt wurde, stellt die Führung des Radverkehrs auf einem bis zu 2,75 m breiten Radfahrstreifen (inklusive Sicherheitsraum) auf der Fahrbahn dar. Diese Maße entsprechen den Zielen des Radentscheids und werden von der Verwaltung bevorzugt.

Anlage/n:

Anlage 1 - Bestand Lagepläne

Anlage 2 - Querschnitt 7, Varianten 1 - 6