

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr: FB 61/0054/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:
		Datum: 03.02.2021
		Verfasser: Dez. III / FB 61/700
<b>Ludwigsallee (2. BA) zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße - Erweiterung der 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>
03.02.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
18.02.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts, die Verwaltung mit der Fortführung der Ausführungsplanung auf Grundlage der beigefügten Pläne 2020\_028\_L1 und 2020\_028\_L2 zu beauftragen und den Einbau des lärmoptimierten Asphalts mithilfe einer neuen Binder- und Deckschicht (Vorzugsvariante 1) weiterzuverfolgen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts mit der Fortführung der Ausführungsplanung auf Grundlage der beigefügten Pläne 2020\_028\_L1 und 2020\_028\_L2 und damit den Einbau des lärmoptimierten Asphalts mithilfe einer neuen Binder- und Deckschicht (Vorzugsvariante 1) weiter zu verfolgen (erweiterter Planungsbeschluss).

## 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	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener 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	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener 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 checked="" 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 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.

Derzeit wird die Entwurfs- und Ausführungsplanung erstellt, die wesentliche Ausbaudetails detailliert betrachtet. Grundzüge dieser Planung werden hier dargestellt. Hinsichtlich der Oberflächengestaltung der Fahrbahn wird eine Variantenbetrachtung erläutert.

### **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 Radweg auf Gehwegniveau fortzuführen.

Im Rahmen der weiteren Detaillierung der Entwurfsplanung kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass die bisherige Engstelle in der Nebenanlage auf Höhe 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 (Variante 2) den aufwendigeren Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (LOA) (Vorzugsvariante 1). Hierfür wären ca. 12 cm der bestehenden Asphaltkonstruktion abzufräsen und durch eine neue, spezielle Binder- und Deckschicht zu ersetzen. Das Verfahren ist insbesondere beim Einbau recht aufwendig und erfordert besondere Schutzvorkehrungen (Absperrungen, Sicherheitsdienst).

Ein von der Regionetz für den Kanalbau beauftragtes und der Stadt zur Verfügung gestelltes Bodengutachten zeigt bei näherer Betrachtung, dass der Straßenunterbau der Ludwigsallee nicht regelkonform ist, da eine Frostschuttschicht im Straßenaufbau fehlt. Ein kostenintensiver Vollausbau inkl. Herstellung der fehlenden Frostschuttschicht wäre mit der größten Dauerhaftigkeit der Fahrbahn verbunden, ist aber darüber hinaus mit weiteren Kostenrisiken durch archäologische Funde oder eine ggf. notwendige Bodenverbesserung – also einen weiteren, tiefergehenden Bodeneingriff – verbunden. Hierzu wäre, neben einer erforderlichen Erweiterung des Bodengutachtens um die Nebenanlage, eine zusätzliche Erweiterung des Bodengutachtens um den Umfang der Fahrbahn und deren Standfestigkeit zu veranlassen.

Aufgrund des massiven Eingriffs in den Kronentraufbereich des geschützten Baumbestandes wären weitere, aufwändige Wurzelsuchschachtungen vorgegeben. Mit deren Erkenntnissen wäre - soweit möglich - eine Umplanungen des Straßenbaus erforderlich oder, bei unvermeidbaren Kollisionen von Wurzeln des geschützten Baumbestandes mit dem Straßenaufbau, Eingriffe in den geschützten Baumbestand notwendig. Durch ein Entfernen von Wurzeln könnte die Stabilität oder Vitalität des betroffenen, geschützten Baumes nachteilig beeinträchtigt werden, so dass dessen Entfernung notwendig werden könnte.

Alternativ wären mit den zuständigen Fachleuten vor Ort individuelle Sonderlösungen für den Straßenbau zu entwickeln. Diese zeit- und kostenintensiven Sonderlösungen sind jedoch mit einer verringerten Langlebigkeit der Fahrbahn verbunden und führen zudem bei der Baufirma zur Ablehnung der Gewährleistung für den betroffenen Bereich.

Der richtlinienkonforme Vollausbau stellt somit für die Verwaltung keine durchführbare Option dar und wird hier nur der Vollständigkeit und Transparenz halber aufgeführt.

Die Verwaltung spricht sich daher nach Abwägung der Situation dafür aus, zum Zwecke der Lärmoptimierung lediglich die Binder- und Deckschicht aus LOA auf dem bestehenden Unterbau herstellen zu lassen, da die Straße trotz des bisher nicht regelkonformen Aufbaus keine erkennbaren Substanzschäden aufweist.

### **Baumbilanz und Ökologie**

Auf Veranlassung des Fachbereich Umwelt werden derzeit 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 in die Ausführungsplanung einfließen.

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.

## **Barrierefreiheit**

Für Blinde und Sehbehinderte wird eine Leitlinie aus kontrastierenden Rippenplatten angelegt. Zur Separation von Fuß- und Radweg wird eine 30 cm breite Kugelplatte vorgesehen, die gegenüber den bekannten Noppenplatten eine gröbere Oberflächenstruktur aufweist, was 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.

## **Beleuchtung**

Aufgrund von Konflikten zwischen den derzeitigen Beleuchtungsstandorten und dem geplanten Radweg sind die Beleuchtungsmaste im Detail zu prüfen und ggf. 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 würde. 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 und Beschlussempfehlung**

Die Regionetz-Maßnahme wird dank eines sehr zügigen Baufortschritts nach aktuellen Informationen im März 2021 (anstelle vom November 2021) abgeschlossen sein. Anschließend wäre die Oberfläche innerhalb einer veranschlagten Bauzeit von 6 Wochen wiederherzustellen, indem lediglich die gezogenen Gräben fachgerecht entsprechend dem vorherigen Standard durch die Regionetz

verschlossen würden (Variante 2). Wie oben bereits beschrieben, schlägt die Verwaltung für die Wiederherstellung der Fahrbahn vor, die Binder- und Deckschichten zu erneuern, um den lärmoptimierten Asphalt einbauen zu können und die Lärmbelastung der Anwohner damit zu reduzieren (Vorzugsvariante 1).

Aufgrund der aktuellen Baufortschritte soll bereits in der kommenden Beratungsfolge der Ausführungsbeschluss eingeholt werden, um die derzeit bestehende bauzeitliche Verkehrsführung der Regionetz-Maßnahme für die städtische Baumaßnahme zu übernehmen, sofern es die Rahmenbedingungen zulassen. Die Baufirma der Regionetz wäre über einen Nachtrag mit den Anpassungen in der Ludwigsallee beauftragbar.

Hierdurch ergeben sich Synergieeffekte für die Stadt und ein möglichst nahtloser Übergang der Bauarbeiten, so dass sich die Dauer der Einschränkungen der betroffenen Anwohner\*innen ebenfalls reduzieren. Ebenfalls positiv kann sich diese Entwicklung auf das Bauvorhaben „Brückenneubau Turmstraße“ auswirken. Sollte das aktuelle Zeitfenster genutzt werden können und der Straßenbau in der Ludwigsallee ebenso zügig durchgeführt werden können, sollte es geringere oder im Idealfall keine Konflikte durch die Brückensperrung Turmstraße und deren Umleitungsverkehre geben, wenn zu diesem Zeitpunkt die Vollsperrung der Ludwigsallee bereits aufgehoben wäre.

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

Gegenüber der Kostenermittlung für die Vorlage zum Planungsbeschluss vom 25.06.2020 ergeben sich durch neuere Erkenntnisse aus der Erarbeitung der Entwurfsplanung Mehrkosten für die Maßnahme.

Neben kleineren Posten in Summe von 47.000,- € für zusätzliche Dienstleistungen (SiGeKo und ökologische Baubegleitung) sowie die Ersatzpflanzung des oben genannten Ahorns, gibt es zwei größere Posten, die zu Mehrkosten führen:

- es ist eine sehr aufwendige Verkehrsführung erforderlich. Der zunächst geschätzte Kostenansatz zeigt sich nach Vergabe der Regionetz-Maßnahme als deutlich zu gering und muss um 88.000,- € erhöht werden
- die Erweiterung der städtischen Maßnahme um den Einbau des lärmoptimierten Asphalts, bestehend aus einer Binder- und einer Deckschicht (Vorzugsvariante 1) mit Kosten in Höhe von 150.000,- €.

Hieraus folgt ein aktueller Mehrbedarf an Haushaltsmitteln für das PSP-Element 5-120102-000-12100-300-1 (Ludwigsallee 2. BA) in Höhe von 243.000,- € für die Vorzugsvariante 1, die mit dem 1. Veränderungsnachweis bereits in die Haushaltsplanung 2021 eingestellt wurden.

Eine Erweiterung des Bodengutachtens muss kurzfristig beauftragt werden, um die Entwurfsplanung abschließen zu können. Die Kosten für diese Erweiterung werden aufgrund der Dringlichkeit über das Sofortprogramm Radverkehr finanziert.

Den dargestellten Mehrkosten kann eine vom Stadtbetrieb geplante Teildeckensanierung im Rahmen der Wiederherstellung nach der Regionetz-Maßnahme zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße mit geschätzten Kosten in Höhe von 50.000,- € gegenrechnet werden, die mit der Herstellung des lärmoptimierten Asphalts (Vorzugsvarianten 1) entfällt.

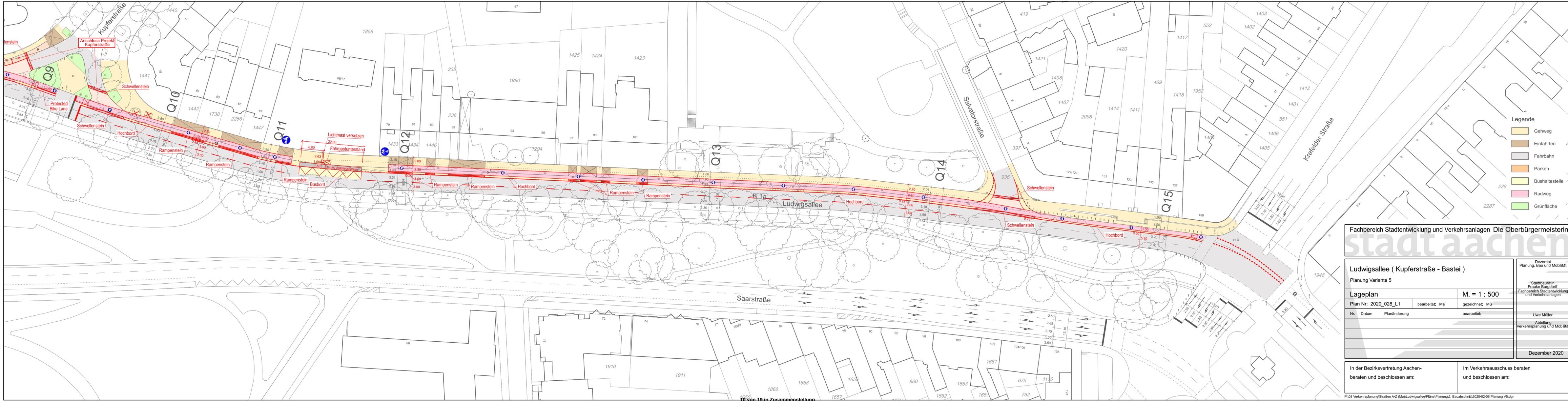
Bei einer Umsetzung der Vorzugsvariante 1 wären darüber hinaus mittels einer fiktiven Abrechnung der Wiederherstellungskosten die Regionetz für den Leitungsbau und die STAWAG für den Kanalbau an den Baukosten zu beteiligen.

Die Maßnahme löst eine Beitragspflicht gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) nur für die Aufwertung der Nebenanlage aus. Unabhängig davon, ob Vorzugsvariante 1 oder Variante 2 zur Ausführung kommen, wird hierfür keine Beitragspflicht ausgelöst und die betroffenen Eigentümer werden nicht an den Kosten für die Fahrbahnwiederherstellung der Ludwigsallee beteiligt.

Zur 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. Unabhängig von der weiter zu verfolgenden Variante ergeben sich für die betroffenen Eigentümer keine Änderungen an den im November 2020 gemachten Angaben. Daher ist seitens der Verwaltung keine weitere Bürgerinformationsveranstaltung vorgesehen.

**Anlage/n:**

- Lageplan 2020\_028\_L1
- Lageplan 2020\_028\_L2
- Protokoll zur Bürgerinfo vom 17.11.2020



**Legende**

- Gehweg
- Einfahrten
- Fahrbahn
- Parken
- Bushaltestelle
- Radweg
- Grünfläche

Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Die Oberbürgermeisterin

**stadt aachen**

<b>Ludwigsallee ( Kupferstraße - Bastei )</b>		Dezernat Planung, Bau und Mobilität	
Planung Variante 5		Stadtbaurätin Frauke Burgdorff	
<b>Lageplan</b>		Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen	
Plan Nr: 2020_028_L1	bearbeitet: Ma	<b>M. = 1 : 500</b>	
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
Uwe Müller		Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität	
		Dezember 2020	

In der Bezirksvertretung Aachen- beraten und beschlossen am:	Im Verkehrsausschuss beraten und beschlossen am:
---	---



## **Ergebnisse der digitalen Bürgerinformation am 17.11.2020 zur Planung Ludwigsallee im Abschnitt von Krefelder Straße - Lousbergstraße mit Anregungen und Bedenken (E-mail-Eingaben sowie schriftliche Eingaben in der Zeit vom 11. 11. bis 17.12.2020)**

### **Allgemeines**

- Insgesamt sind 116 Eingaben von Bürger\*innen zur Planung Ludwigsallee eingegangen.
- Dabei gibt es auch doppelte Eingaben von einzelnen Bürger\*Innen, z.B. per E-Mail und über ein von Bürgern zur Verfügung gestelltes pdf-Formular.
- Im Vorfeld der digitalen Bürgerinformationsveranstaltung sind bis zum 16.11. insgesamt 12 Eingaben eingegangen.
- Am 17.11. gab es 22 Eingaben, davon 13 während der Live-Veranstaltung.
- Zwischen 18.11. und 17.12. sind noch einmal 82 Eingaben eingegangen, hierbei häufig identische Eingaben über das bereitgestellte Formular
- Bei der Durchsicht der Eingaben lassen sich häufig angeführte Aspekte zu folgenden Themenbereichen zusammenfassen (Mehrfachnennungen möglich):
  1. 87 x Aspekt ruhender Verkehr (v.a. Verlust Parkraum aber auch Liefern und Laden)
  2. 69 x Aspekt Querschnittsaufteilung V6 vs. V5
  3. 11 x Fragen zur Bushaltestelle (Lage, Radverkehrsführung)
  4. 8 x Radverkehrsführung u.a. im Grünstreifen
  5. 7 x Wunsch nach frühzeitiger Bürgerinformation bzw. Kritik zum späten Zeitpunkt der Bürgerinfo (Beschlüsse schon gefasst)

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der Eingaben zu den einzelnen oben genannten Themenbereichen sowie die entsprechenden Antworten / Stellungnahmen der Verwaltung zusammengefasst:

### **1. Eingaben Ruhender Verkehr**

- Die Auslastung im Tagesmittel sei nicht so relevant, die Auslastung der Parkplätze insb. abends und nachts sehr hoch. Dies stehe im Widerspruch zur Erhebung, die im Zusammenhang mit dem Bewohnerparken durchgeführt wurde.
- Liefern und Laden sowie Haltemöglichkeiten am Straßenrand sind erforderlich.
- Die Alternative im APAG Parkhaus ist zu teuer und zu weit entfernt.
- Es werden zusätzliche Parksuchverkehre erzeugt.
- Die Parkplätze auf der linken Seite der Ludwigsallee sind zu gefährlich (Ausstieg in Kurvenlage, baulicher Zustand schlecht, Bordstein zu hoch).
- Parkplätze sollten mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden.
- Vereinzelt wird nach Möglichkeit von Schrägparkständen im Mittelstreifen, wie in der Monheimsallee, nachgefragt.
- Bewohnerparkbereiche sollen exklusiv für Bewohner freigehalten werden.
- Der Bunker könnte als Fläche für Parken, Car-Sharing und Ladesäulen genutzt werden.
- Parkzone „N“ soll über die gesamte Kupferstraße ausgedehnt werden oder die Ludwigsallee soll in die Parkzone „B“ mit einbezogen werden.

### Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Untersuchungsergebnisse der Nacherhebung des Bewohnerparkens im Jahr 2017 zeigen, dass durch die Einführung der Bewohnerparkzone die Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Mittel gesunken ist, dabei ist sie

morgens und abends höher als im Tagesverlauf. Der Anteil der Kfz, die nicht den Bewohner\*innen zugeordnet werden konnte, ist insbesondere in den Morgen- und Abendstunden deutlich zurückgegangen. Des Weiteren

belegen die Ergebnisse, dass auch der Anteil der Dauer- und Mehrfachparker im Mittel zurückgegangen ist. Im Vergleich der Vor- und Nacherhebung ist auch die abendliche Auslastung niedriger. Außerdem wurde nachgewiesen, dass deutlich mehr Bewohner\*innen die Parkplätze nutzen.

Die aktuelle Parksituation weist wegen der verschiedenen Baustellen (Ludwigsallee, aber auch Nizzaallee) weniger verfügbaren öffentlichen Parkraum auf.

Die APAG bietet am Parkhaus „Eurogress“ derzeit einen 24 h-Tarif und einen Job-Tarif an. Ein Home-Parking-Tarif für die Zeit von 16 bis 9 Uhr für ca. 40 €/Monat ist angestrebt. Dabei wird ein überdachter und überwachter Parkplatz - anders als beim Bewohnerparken am Straßenrand – garantiert. Bei einer Nutzung dieses Parkplatzangebotes entfallen zeitintensive Park-Such-Verkehre. Der Preis für einen Stellplatz im Parkhaus ist höher als die Gebühr für das Ausstellen des Bewohnerparkausweises, die allerdings nur eine Befreiung von der Parkgebührenpflicht und keinen Anspruch auf einen Parkplatz darstellt.

Die Parkplätze im Parkhaus „Eurogress“ sollen mit 20 e-Ladepunkten ausgestattet werden. Hier kann zukünftig konzentriert das Laden von e-Fahrzeugen im öffentlichen Raum angeboten werden.

Aachen verfährt bei der Einrichtung von Bewohnerparkzonen nach dem Mischprinzip des Kölner Modells: Alle öffentlichen Parkplätze werden bewirtschaftet und können sowohl von Bewohner\*innen und Besucher\*innen genutzt werden. Dabei müssen Besucher\*innen einen Parkschein am Automaten während der Bedienpflichtzeit ziehen. Bewohner\*innen parken kostenfrei mit einem Bewohnerparkausweis. Bei einer Trennung von Bewohner- und Besucherparkplätzen dürften gemäß § 45 StVO innerhalb eines Bereiches werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. Die verbleibenden Parkplätze sind dann nur kostenpflichtig und nicht mehr mit dem Bewohnerparkausweis nutzbar. Die jeweiligen Bereiche müssen separat beschildert werden. Um eine möglichst umfangreiche Nutzbarkeit aller Parkplätze zu gewährleisten wird die Verwaltung auch weiterhin nach dem Mischprinzip beschildern, da dies eine grundsätzlich höhere Bereitstellung von Parkplätzen für Bewohner ermöglicht.

Die zukünftige Liefer- und Ladesituation in der Ludwigsallee im Abschnitt zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße ist vergleichbar mit der an vielen anderen Hauptverkehrsstraßen in Aachen, in denen ebenfalls kein oder abschnittsweise kein Fahrbahnrandparken erlaubt ist und auch keine Parkstreifen zur Verfügung stehen, in denen Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden können.

Grundsätzlich besteht in angrenzenden Straßen, auch in denen, die einer Bewohnerparkzone angehören, immer die Möglichkeit in freien Lücken zum Liefern und Laden bzw. zum Ein- und Aussteigen zu halten. Sind in diesen Straßen überwiegend alle Parkplätze belegt, können separate Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden. In der Ludwigsallee bestünde zudem die Möglichkeit in verkehrlichen Schwachlastzeiten (z.B. zwischen ca. 19.00 und 7.00 Uhr) im rechten Fahrstreifen Liefer- und Ladezonen einzurichten. Die Verwaltung prüft diese Möglichkeiten.

Darüber hinaus kann für z.B. Umzüge, Möbellieferungen und ähnliche Gegebenheiten durch die Verwaltung eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Taxen haben bereits per Gesetz Sonderrechte. So dürfen diese in zweiter Reihe halten, um Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen, wenn es die Verkehrslage zulässt.

Im linksseitigen Grünstreifen ist aus Baumschutzgründen und wegen des denkmalgeschützten Belages auf dem Geh -/ Radweg sowie wegen der dann mangelhaften Sichtbeziehungen ein Schrägparken in der Grünanlage nicht möglich. Der Grünstreifen inklusive der Parkplätze zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße wird im Zuge der Baumaßnahme nicht verändert.

Verbesserungen des baulichen Zustands sollen allerdings im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen durch den Aachener Stadtbetrieb in Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt geprüft werden.

Da, wo die Querschnittsbreiten es ermöglichen, wurde im Rahmen der Planung auf der Fahrbahn ein Sicherheitstrennstreifen zu den linksseitigen Parkplätzen eingeplant.

Die Idee einer Umnutzung des Bunkers zu Zwecken einer Parkplatznutzung sowie als Car-Sharing oder E-Ladeplatz wird von der Verwaltung aufgenommen und geprüft.

Der Zuschnitt der Zone "N" endet heute mit der Bebauung in der Kupferstraße. Die Parkplätze außerhalb der Zone werden den Besucher\*innen des Salvator- und Lousbergs als Ausflugs- und Wanderparkplatz vorgehalten, um größeren Park-Such-Verkehr innerhalb der Bewohnerparkzone "N" zu vermeiden. Die Zonenerweiterung "N" um den anbaufreien Straßenabschnitt der Kupferstraße bis zum Teufelsdenkmal bedarf einer individuellen Prüfung und politischen Beratung.

Bei einer Grenzverschiebung wie z.B. der Zuweisung der Ludwigsallee oder eines Abschnitts der Ludwigsallee zur Bewohnerparkzone "B" sind rechtliche und planungsrelevante Rahmenbedingungen zu prüfen. Dabei wird die maximale Ausdehnung eines Gebietes von 1.000 m (vgl. VV zu § 45 Ziff. X Nr. 3 – Rn. 31) bezüglich der Erschließung des Gebietes sowie der Erreichbarkeit von Straßen und Straßenabschnitte geprüft. Gebiete sollen möglichst so abgegrenzt sein, dass den Bewohner\*innen in dem ausgewiesenen Gebiet ausreichend private und öffentliche Parkplätze in ortsüblicher fußläufiger Entfernung von ihrer Wohnung zur Verfügung stehen und Park-Such-Verkehre gering gehalten werden. Auf der Ludwigsallee / Saarstraße wurde der breite Mittelstreifen als Grenze geplant, da er eine räumliche Grenze zwischen den Quartieren darstellt und längere Fahrwege vermieden werden können. Grundsätzlich ist eine Grenzverschiebung möglich. Diese bedarf jedoch ebenfalls einer individuellen Prüfung und politischen Beratung.

## **2. Eingaben Querschnittsaufteilung**

- Die Mehrzahl der Petenten und Petentinnen wünscht eine Querschnittsaufteilung entsprechend Variante 6 statt Variante 5.
- Eine Zweispurigkeit sei nicht erforderlich (s. Baustelle) und böte weniger Verkehrsbelastung, weniger Lärm und Abgase, geringere Geschwindigkeiten, mehr Verkehrssicherheit und damit insgesamt eine Verbesserung der Lebensqualität.
- Die 2. Spur könnte in Stoßzeiten als ÖV-Spur, ansonsten zum Parken und Liefern und Laden freigegeben werden.
- Weitere Vorschläge sehen die Aufteilung in eine Kfz - und eine Bus-/Radmischspur oder aber die Einrichtung eines kombinierten Geh-/Radweges bei Beibehaltung des Parkstreifens vor.

### Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Variante 5 ermöglicht mit der Einrichtung einer im Regelfall 6,50 m breiten Fahrbahn neben dem vorgesehenen Geh- und Radweg die Markierung von zwei Fahrspuren. Die Zweispurigkeit wird vor allem zur Gewährleistung eines dauerhaft störungsfreien, attraktiven und stadtverträglichen ÖPNV geplant, der auch das Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit beinhaltet. Sie bietet aber auch die Flexibilität, die asphaltierte Fläche punktuell oder zeitlich befristet anders zu nutzen.

Aus Sicht der Verwaltung werden die aktuellen Beobachtungen der Anlieger\*innen bestätigt: Die aktuelle Verkehrssituation (die derzeit ohne Busverkehr in Richtung Ponttor existiert) zeigt, dass der Verkehr bis auf

wenige Situationen reibungslos funktioniert, auch die Hinweise zu weniger Lärm und Abgasen in der Ludwigsallee können nachvollzogen werden. Allerdings geschieht dies zu Lasten der Lärm – und Abgasbelastung der Anwohner\*innen in der Saarstraße, die seit August 2020 die Verkehrsmenge für beide Fahrtrichtungen aufnehmen muss.

### **3. Eingaben Bushaltestelle Ehrenmal**

- Durch die geänderte Lage entstehen längere Fußwege zur gesicherten Querungsstelle.
- Die Führung des Radverkehrs in der Bushaltestelle (Gehweg, Rad frei) wird häufig kritisiert.

#### Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgeschlagene Führung des Radverkehrs im Seitenraum neben der Fahrbahnrandhaltestelle ist nach den geltenden Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) geplant worden. Die Ausschilderung "Gehweg, Radfahrer frei"- bedeutet, dass Radfahrer\*innen besondere Rücksicht auf die Fußgänger\*innen nehmen. Dieses Prinzip des Mischverkehrs begreift die hier am Verkehr Teilnehmenden als mündige Bürger\*innen und spricht ihnen die Kompetenz zu, das eigene Geschwindigkeitsniveau entsprechend der Situation vor Ort zu wählen. Diese Führung des Radverkehrs wird seit Jahren an vielen Haltestellen praktiziert. Auf Grundlage der Bürgereingaben wird in der weiteren Planung eine Ausschilderung des Haltestellenbereichs als gemeinsamer Geh - und Radweg (VZ 240) in einer Breite von ca. 5,60m (inkl. Fahrgastunterstand) verfolgt. Auch hier ist die besondere Rücksichtnahme auf Zufußgehende erforderlich; allerdings mit mehr Nutzungsrechten der Radfahrenden – insbesondere in den Fällen, wo keine Fußgänger oder wartenden Fahrgäste anzutreffen sind. Zwischen Fahrgastunterstand und Bordstein wird für die Fahrgäste zusätzlich ein 1,50m breiter gepflasterter Ein – und Ausstiegsbereich geschaffen, um hier die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Eine separate Führung des Radweges hinter dem Wartebereich – die grundsätzlich präferiert würde – kann wegen der nicht ausreichenden Platzverhältnissen im Seitenraum (nach ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen mindestens 7,0 m) nicht vorgeschlagen werden.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle mit Hochbord für einen ebenen Einstieg in die Niederflerbusse sowie taktilen Leitelementen für sehbehinderte und blinde Menschen ist nur durch die Verschiebung der Haltestelle um ca. 60 m in Richtung Bastei möglich, da hier keine Grundstückszufahrten liegen. Insbesondere Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen haben zukünftig Vorteile durch die besseren Einstiegsmöglichkeiten wegen des neuen Hochbordes.

### **4. Eingaben Radverkehrsführung**

- Die Notwendigkeit von 2,30 m breiten Radverkehrsanlagen wird in Frage gestellt.
- Eine Radverkehrsführung im Grünstreifen und Fortführung über die Monheimsallee wird als Alternative zu Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn gewünscht.
- Angaben zum Radverkehrsanteil im Jahresverlauf / eine Zählung des Radverkehrs auf der Ludwigsallee werden gewünscht, der Bedarf an der Radverkehrsanlage insgesamt angezweifelt.
- Die Abbiegesituation für den Radverkehr aus der Ludwigsallee nach links in Richtung Veltmannplatz soll optimiert werden.
- Die Gestaltung der Kreuzungen sollte insgesamt radfahrfreundlicher werden.

- Die Situation im Bereich der Bastei ist für den Radverkehr zu schmal und nicht radentscheidkonform und könnte ggfs. durch einen Neubau der Bastion verbessert werden.
- Absenkungen an den zahlreichen Zufahrten sind für die Radfahrer\*innen nicht akzeptabel, auch über die Kupferstraße sollte der Radverkehr höher als das Kfz-Niveau geführt werden.
- Die Erreichbarkeit der Grundschule am Lousberg an der Saarstraße aus Richtung Bastei könnte für Radfahrer\*innen durch eine Ampel zwischen Bergstraße und Grünanlage verbessert werden.

#### Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Planung einer 2,30 m breiten Radverkehrsanlage zuzüglich eines 0,50 m breiten Sicherheitsabstands zum fließenden Verkehr resultiert aus den Vorgaben des Radentscheids Aachen, dem mit Beschluss des Rates der Stadt vom 04.11.2019 zugestimmt wurde. Danach sollen jährlich 5 km Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen in einer entsprechenden Breite angelegt werden. Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat die Verwaltung in der Sitzung am 25.06.2020 entsprechend aufgefordert, radentscheidkonforme Lösungen bei der Ausführungsplanung der Ludwigsallee zu berücksichtigen.

Die Radverkehrsführung im Grünstreifen ist nicht radentscheidkonform. Es ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nur eine gemeinsame Nutzung mit dem Fußverkehr denkbar. Auch muss das nicht komfortabel zu befahrende Kleinmosaikpflaster aus dem Jahr 1900 erhalten bleiben, da die gesamte „Promenade“ hier unter Denkmalschutz steht. Die Wegeführung ist heute als gemeinsamer Geh- und Radweg in beiden Richtungen zwischen Bastei und Lousbergstraße ausgeschildert und sollte zukünftig auch weiterhin für die interessierten Radfahrer\*innen nutzbar bleiben.

Eine Verkehrszählung aus dem Winter (Februar) 2014 gibt einen Radverkehrsanteil entlang der Ludwigsallee von 1,2% an. Eine noch ältere Zählung aus dem Frühjahr (Juni) 2001 zeigt einen Radverkehrsanteil von 2,7 %. Die Durchführung einer aktuellen Zählung ergibt wegen der bereits länger anhaltenden Baustellensituation keine belastbar realistischen Daten. Unabhängig davon ist die Planung als eine Angebotsplanung zur Erhöhung des Radverkehrs zu betrachten, die auf die Ziele der Mobilitätswende einzahlt und einen Beitrag zu der vom Mobilitätsausschuss angestrebten und beschlossenen Zielperspektive leisten soll. Als starke Verbesserung wird bis 2030 ein Wegeanteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes von > 64% formuliert!

Die Führung als Linksabbieger aus der Ludwigsallee in Fahrtrichtung Veltmannplatz wird als indirektes Linksabbiegen und Anpassung der Signalisierung in die weitere Planung aufgenommen.

Die Umgestaltung der Kreuzung Krefelder Straße/Monheimsallee/Saarstraße/Sandkaulstraße sowie der Krefelder Straße bis Einmündung Soerser Weg ist Teil des Förderprojektes #AachenMooVe! Und wird voraussichtlich bis Mitte 2022 realisiert.

Im Abschnitt von Krefelder Straße bis Salvatorstraße besteht aufgrund der nicht ausreichenden Verkehrsflächenbreite (inklusive Gehweg) eine nicht baulich veränderbare Engstelle. Der Kfz-Verkehr aus der Monheimsallee wird in einer überbreiten Fahrspur in die Ludwigsallee übergeleitet. Die Aufstellfläche ermöglicht das zweistreifige Einfahren in die Ludwigsallee, das zur Abwicklung der Kfz-Verkehre am Knoten derzeit notwendig ist. In der Ludwigsallee muss daher eine entsprechend breite Fortführung die Einfahrt ermöglichen, sodass hier eine Fahrbahn von 5,30 bzw. 5,55 m notwendig ist. Damit ist für den Kfz-Verkehr nur noch ein Nebeneinanderfahren mit "eingeschränkten Bewegungsspielräumen" nach den geltenden Richtlinien (Rast 06) möglich. Der Radweg oder geschützte Radfahrstreifen wird mit einer Mindestbreite von 1,50m (nach der aktuell geltenden der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) geplant, zuzüglich eines 0,50 m breiten Sicherheitsabstandes zum fließenden Kfz-Verkehr). Nur durch den kompletten Umbau/Neubau des Gebäudes Ludwigsallee 139, das in Privatbesitz ist, könnten durch einen geänderten Anschluss an die städtischen

Verkehrsflächen (Gehweg mit Treppenanlage) mehr Flächen für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Dies ist zur Zeit aber nicht absehbar!

Der geplante Radweg wird durchgehend auf Gehwegniveau geführt. Es gibt keine Absenkung des Radweges in den Grundstückszufahrten und den Einmündungen zur Kupferstraße sowie der Salvatorstraße. Die Grundstückseinfahrten erhalten am Fahrbahnrand einen "Schwellenstein", die Straßeneinmündungen einen „Rampenstein“, die beim Einfahren langsam überfahren werden müssen. Diese Führung des Radverkehrs in Seitenlage - ohne Absenkungen in Grundstückseinfahrten - wird seit Jahren in Aachen gebaut.

Um die Grundschule am Lousberg mit dem Fahrrad zu erreichen, können Kinder bis 10 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen auf dem Gehweg entlang der Saarstraße fahren. Heute existieren bereits eine Fußgängersignalanlage in Höhe des Ehrenmals/Kupferstraße mit Grünanforderung sowie eine Signalanlage in Höhe Bastei/Saarstraße, die beide in ca. 200m Entfernung zur Grundschule Saarstraße liegen. Eine weitere Fußgängersignalanlage mit Grünanforderung in Höhe der Bergstraße - in etwa 200m Entfernung der beiden vorhandenen Signalanlagen - würde die Leistungsfähigkeit für den Verkehr auf der Saarstraße in diesem 400m langen Abschnitt beeinflussen. Die Anregung, zur besseren Erreichbarkeit der Saarstraße und der Grundschule aus Richtung Bastei – ohne Umwegfahrten bis zur Kreuzung Veltmannplatz/ Lousbergstraße – zu gelangen wird aufgenommen und geprüft.

#### **5. Wunsch nach mehr Bürgerbeteiligung im Vorfeld der bereits gefassten Beschlüsse**

- Der späte Zeitpunkt der Beteiligung wird kritisiert.
- Wünsche der Bürger\*innen können nicht mehr berücksichtigt werden.
- Auf eine echte Bürgerbeteiligung mit Diskussionsformat wurde verzichtet und nur ein „youtube“-Format angeboten. Von anderen wird das gewählte Format befürwortet.
- Auf fehlende Einladungsflyer sowie den Wunsch die vorgestellte Planung weiterhin einsehen zu können wird hingewiesen.

#### Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Der gewählte Zeitpunkt der Beteiligung der Bürger\*innen orientiert sich am bisher üblichen Vorgehen. Seitens der Politik war bis dato gewünscht, dass die Beteiligung der Ausschüsse vor einer Information der Bürger\*innen geschehen sollte. Zur grundsätzlichen Verfahrensweise hinsichtlich der Beteiligung von Bürger\*innen bei Straßenbaumaßnahmen liegen aktuell Anträge verschiedener Parteien vor, deren Beratungsergebnis Einfluss auf die zukünftige Vorgehensweise haben wird.

Alle Eingaben werden – soweit möglich – in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.

#### **6. Weitere Einzelaspekte in den Eingaben**

- Die Einführung von Tempo 30 auf der Ludwigsallee wird gewünscht.
- Die Ludwigsallee soll als Anlieger- und Einbahnstraße geplant, der Durchgangsverkehr als Beidrichtungsverkehr in der Saarstraße geführt werden.
- Es wurden veraltete Pläne mit fehlenden Gebäuden verwendet.
- Gibt es Planungen um die Monheimsallee ähnlich zu gestalten?
- Wie ist die Fortführung im Bereich zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße geplant? Ergebnisse Verkehrsversuch Pontwall abwarten?
- Wie berechnen sich die Anliegerkosten und mit welchen Beiträgen ist je laufendem Meter Straße pro Grundstück zu rechnen?

- Eingabe zur Richtigstellung der geschätzten Baukosten auf der Internetseite
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind zu hoch.

Die Reduktion auf Tempo 30 kann in der Ludwigsallee nach der derzeitigen Rechtslage nur aus Lärmschutzgründen angeordnet werden. Ob die Voraussetzungen hierfür vorliegen wird derzeit geprüft.

Der Vorschlag, den Beidrichtungsverkehr in die Saarstraße dauerhaft zu verlegen, würde einseitig zu Lasten der dortigen Anwohner geschehen. Auch aus den bereits angeführten Gründen (siehe Querschnittsaufteilung) wird dies nicht verfolgt (s.o.).

Wenn Grundstückseigentümer nach Fertigstellung einer Neubaumaßnahme eine Schlussvermessung durchführen und dem Katasteramt der Städteregion diese Pläne mit den neuen Gebäuden vorliegen, kann dort das Kataster geändert werden. Dies war bis Dezember 2020 nicht geschehen.

Auch die Monheimsallee wird hinsichtlich der Führung des Radverkehrs aktuell betrachtet. Der dort vorhandene Radfahrstreifen entspricht hinsichtlich seiner Breite nicht mehr den Anforderungen, die auch die Stadt Aachen an ihre Radverkehrsanlagen hat. Da es sich um eine auch für den ÖPNV wichtige Achse - ohne Längsparken - handelt und der Verkehrsraum aber definierte und aufgrund der Gehwege und des Alleencharakters voraussichtlich nicht zu verändernde Bordsteinkanten aufweist, ist unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen eine für alle Verkehrsteilnehmenden akzeptable Lösung zu finden. Es wurden bereits verschiedene Varianten der Neuaufteilung des Verkehrsraums erstellt, die derzeit diskutiert und abgewogen werden.

Die Führung des Radverkehrs auf dem Abschnitt zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße bergab ist aktuell als Freigabemarkierung, d.h. provisorisch vorbereitet für eine endgültige Markierung, angelegt. Diese provisorische, gut sichtbare Markierung basiert auf der im September 2017 vom Mobilitätsausschuss beschlossenen Planung. Die Markierung wurde nach Beendigung der Arbeiten der Regionetz GmbH damals noch nicht mit Kaltplastik final markiert, da die Witterung dies zu diesem Zeitpunkt noch nicht zuließ (es sind Mindesttemperaturen erforderlich). Aufgrund des zwischenzeitlich Richtung Westen realisierten Verkehrsversuchs mit einer Protected Bike Lane auf dem Pontwall, den Baumaßnahmen des Versorgungsträgers auf dem östlichen Abschnitt der Ludwigsallee mit anschließender Neuaufteilung des Straßenraums von städtischer Seite sowie den neu definierten Anforderungen des Radentscheids ist dieser Abschnitt in einem völlig neuen Kontext zu sehen, weshalb die 2017 beschlossene Planung noch nicht final markiert wurde. Die veränderten Rahmenbedingungen erfordern, dass dieser bislang temporär markierte "Lückenschluss" hinsichtlich seiner finalen Markierung nochmals neu betrachtet und bewertet werden muss. Nach der Evaluation des Verkehrsversuches der Protected Bike Lane auf dem Pontwall wird die Aufteilung der Verkehrsflächen in diesem Abschnitt der Ludwigsallee nochmals überprüft werden.

Eine Beispielrechnung zu den Anliegerkosten wurde in der Präsentation dargestellt und ist im Internet einsehbar. Hier wurde die mögliche Beitragshöhe (Kosten pro m<sup>2</sup> Grundstücksgröße) für Grundstücksgrößen zwischen 200 und 400m<sup>2</sup> dargestellt.

Die in der Bürgerinformationsveranstaltung dargestellten Kosten (ca. 765.000 Euro ) wurden noch im November auf der Internetseite

[http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/strassenplanung\\_bau/ludwigsallee/index.html](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/ludwigsallee/index.html) näher erläutert: Neben den Baukosten des Radwegs auf Gehwegniveau sind in dieser Summe auch die grundhafte und barrierefreie Erneuerung des Gehwegs in gesamter Breite im Abschnitt zwischen Salvatorstraße und Lousbergstraße enthalten. Ebenso enthalten sind die Kosten für die bauliche Neugestaltung der Einmündungsbereiche Salvatorstraße und Lousbergstraße inkl. taktiler Leitelemente. Die Herstellungskosten beinhalten neben den reinen Baukosten u. a. Kostenansätze für externe Ingenieurleistungen, Anpassungen der

Beleuchtung und notwendige Nebenleistungen wie die aufwendige, bauzeitliche Verkehrsführung, die Baumfällung sowie das Versetzen des Fahrgastunterstandes.

Im März 2017 fanden an drei Zählstellen der Ludwigsallee zwischen Ponttor und Krefelder Straße in Höhe der Hausnummern 15,43 und 101 Geschwindigkeitsmessungen statt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit über den gesamten Erhebungszeitraum betrug an diesen Messstellen 38 km/h, 41 km/h und 48 km/h. Die höchste gemessene Geschwindigkeit betrug als Einzelereignis 100 km/h. Die Geschwindigkeit V85, die am ehesten das tatsächliche Fahrverhalten wiedergibt und von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird, betrug 45 km/h, 48 km/h und 55 km/h. Der Anteil der Geschwindigkeiten größer 60 km/h betrug im Abschnitt zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße 4,2 %. In den übrigen Abschnitten lag er unter 1%. Damit wird die Geschwindigkeitssituation in der Ludwigsallee als unauffällig bewertet.