

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0573/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 15.12.2022
		Verfasser/in: FB 61/400
Versuchsweise Einführung eines zeitlich befristeten Liefer- und Parkbereiches in der Ludwigsallee, zwischen der Einmündung Salvatorstraße und dem Gebäude Ludwigsallee 93		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
11.01.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
12.01.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen - Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss unter Würdigung der Bedarfe des ÖPNV die versuchsweise Einführung eines zeitlich befristeten Liefer- und Parkbereiches in der Ludwigsallee, zwischen der Einmündung Salvatorstraße und Ludwigsallee 93, zu beschließen. Der Verkehrsversuch endet spätestens im Oktober 2023

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt unter Würdigung der Bedarfe des ÖPNV die versuchsweise Einführung eines zeitlich befristeten Liefer- und Parkbereiches in der Ludwigsallee, zwischen der Einmündung Salvatorstraße und Ludwigsallee 93.

Erläuterungen:

Im Verlauf des Planungs- und Bauprozesses zur Neugestaltung der Ludwigsallee (2. Bauabschnitt zwischen Bastei und Lousbergstraße) hat eine Gruppe von Anwohnenden wiederholt auf das Bedürfnis hingewiesen, dort auf dem rechten Fahrstreifen am Fahrbahnrand halten zu können (Lieferdienste, Pflegekräfte, Transporte, etc.).

Die aktuelle Verkehrsregelung sieht auf der Grundlage der Beschlüsse des Mobilitätsausschusses (Planungsbeschluss vom 25.06.2020, Ausführungsbeschluss vom 18.03.2021) zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr und zur Umsetzung des Vorrangs des Fließverkehrs ein absolutes Halteverbot am Fahrbahnrand vor. Temporäres Halten und Parken ist nicht zulässig. Die Aufteilung der Fahrbahn erfolgt nicht baulich, sondern durch Markierung und Beschilderung. Straßenverkehrsrechtlich lassen sich diese Markierung und Beschilderung ohne sonstige Baumaßnahmen ändern.

Folgende grundlegende Möglichkeiten der Aufteilung ergeben sich:

- 2 Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr (Ist-Situation)
- 1 Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, 1 Fahrstreifen für temporäres Halten und Parken z.B. in Schwachverkehrszeiten
- 1 Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, 1 Fahrstreifen als Busspur (perspektivisch möglich unter der Voraussetzung einer Mindest-ÖPNV-Frequenz. Diese ist gegenwärtig noch nicht gegeben.)

Anlässlich der zurückliegenden Einweihung der Ludwigsallee wurde – wie auch schon vorher durch schriftliche Eingaben – darum gebeten, verwaltungsseitig zu prüfen, ob die Varianten 2 oder 3 umsetzbar wären, um Lieferrundfahrten und Laden zu ermöglichen.

Verkehrliche Ausgangslage (Alleering incl. Brückenbaustelle Turmstraße):

Die Verwaltung hat nach Fertigstellung der Baumaßnahme außerhalb der Ferienzeit eine Verkehrserhebung durchgeführt und diese ausgewertet. Die dabei erhobenen Werte verstehen sich als Stichprobe der Ist-Situation. Der Hinweis auf die Ist-Situation ist von Bedeutung, da der Alleering insgesamt und insbesondere in seinem nordwestlichen Quadranten aufgrund der Baustelle Brücke Turmstraße ein verändertes und grundlegend geringeres Verkehrsaufkommen im MIV aufweist.

Nach dem Ergebnis der Verkehrserhebung vom 16.08.2022 ist insgesamt festzustellen, dass innerhalb von 24 Stunden

- 10.791 Kfz und
- 1.029 Fahrräder (Radverkehrsanteil: 8,6 %)

gezählt wurden. Von den 10.791 Kfz wurden 294 Fahrzeuge als LKW/Busse klassifiziert; der Schwerverkehrsanteil ist mit 2,7 % sehr gering. Die Spitzenstundenbelastung wurde mit 835 Kfz/h auf beiden Spuren zwischen 17:15 Uhr bis 18:15 Uhr gemessen.

Über den ganzen Tag verteilt wurden im Erfassungsbereich der Kamera 33 Fahrzeuge, die auf dem Radweg fuhren und 9 Fahrräder, die auf den beiden Kfz-Fahrspuren unterwegs waren, festgestellt. Bei alleiniger Betrachtung der Gesamtverkehrsmenge kann dieser verkehrsfachlich auch auf einer Fahrspur abgewickelt werden. Ein zweispuriges Verkehrsangebot wurde vor allem wegen der Perspektive des Erhalts der Leistungsfähigkeit und der Ermöglichung eines reibungslosen ÖPNV-Angebots zu Ungunsten des Parkraumangebots beschlossen. Dies muss bei allen Vorschlägen für ein Angebot nach temporären Abstellflächen beachtet werden. Die ASEAG wird daher in die Vorbereitung und Durchführung des Verkehrsversuchs aktiv eingebunden. Eine ergänzende Erhebung der ÖPNV-Verkehrsdaten (hier v.a. Fahrzeiten) wird seitens der Verwaltung empfohlen.

Unter Betrachtung der bislang erhobenen Daten und unter Berücksichtigung der genannten Anforderungen aus MiV und ÖPNV-Abwicklung ist die versuchsweise Einführung eines zeitlich befristeten Liefer- und Bewohnerparkbereiches in der Ludwigsallee, zwischen der Einmündung Salvatorstraße und Ludwigsallee 93, verkehrsfachlich möglich.

Verkehrsversuch:

In der konkreten Versuchsanordnung kann zwischen 09:30 Uhr und 12:30 Uhr das Liefern und Laden durch ein eingeschränktes Haltverbot und zwischen 19:30 Uhr und 07:00 Uhr ein Parken angeboten werden. Der Versuchsbereich befindet sich innerhalb der Bewohnerparkzone „N“. Abweichend von der bisherigen Regelung für Bewohnerparkzonen sollte dieser Versuchsbereich nur den Inhaber*innen des Bewohnerparkausweises „N“ angeboten werden. Durch diese Abweichung wird in dem kurzen Versuchsbereich verhindert, dass Besucher*innen der nahegelegenen Innenstadt den knappen Parkraum zum Nachteil der Bewohner*innen der Bewohnerparkzone „N“ belegen.

Die ASEAG meldet gegenüber der o.a. Versuchsanordnung erhebliche Bedenken an. Das Verkehrsunternehmen begründet diese Bedenken vor allem mit der Befürchtung höherer Rückstauungen an den Knotenpunkten sowie mit Störungen des Verkehrsflusses im Falle von Unfällen, unzulässigem Parken und Halten auch außerhalb der angeordneten Zeiten und generell der räumlichen Engpässe für Großfahrzeuge durch den aufgewachsenen Baumbestand. Die ASEAG beurteilt die Spurverringering auch vor dem Hintergrund der zum Fahrplanwechsel im Sommer 2023 politisch beschlossenen Taktverstärkung der Ringlinien kritisch. Die Stellungnahme der ASEAG liegt in Anlage 2 bei. Aus Sicht der Verwaltung ist ein Verkehrsversuch vertretbar, sofern im Rahmen der Versuchsanordnung auch Daten zum ÖPNV gewürdigt werden. Eine ergänzende Verkehrserhebung soll daher insbesondere die Fahrzeiten des Linienverkehrs vor, während und nach Durchführung des Verkehrsversuchs ermitteln.

Auch die Polizei meldet gegenüber dem Verkehrsversuch Bedenken an und gründet diese auf die mögliche Einschränkung des Verkehrsflusses im Allgemeinen sowie die Beeinträchtigung des Radverkehrs durch parkende und haltende Kfz und eventuell unachtsam aufgeschlagene oder aufstehende Fahrzeughüren.

Die Verwaltung schlägt vor, den Verkehrsversuch auf den Bereich zwischen der Salvatorstraße und dem Gebäude Ludwigsallee 93 zu konzentrieren. So kann ein überschaubarer Bereich im Hinblick auf die Auswirkungen des Verkehrs betrachtet werden. Der Versuch sollte nach Einrichtung 6 Monate dauern. Nach 4 Monaten sollte eine erneute Verkehrserhebung erfolgen. Dieses Ergebnis kann entsprechende Informationen über den möglichen Fortbestand oder gegenläufig eine Rückführung sowie Fortentwicklung der Maßnahme liefern.

Neben der lokalen Verkehrserhebung ist stets die übergeordnete Netzbetrachtung von Relevanz. Die erneute Öffnung des Alleenrings nach Abschluss der Brückenbaustelle Turmstraße, ebenso wie die avisierte Neuerrichtung der Haarbachtalbrücke und damit Vollsperrung der Autobahn A 544 (Baumaßnahme der Autobahn GmbH) werden ab 2024 Auswirkungen auf das Hauptverkehrsstraßennetz in Aachen haben. Ob und inwieweit eine Reduzierung des Fließverkehrs in der Ludwigsallee auf einen Fahrstreifen dann verträglich und sinnvoll ist, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht einschätzen.

Zeitlicher Ausblick:

Die groben zeitlichen Meilensteine gestalten sich im Falle einer Beschlussfassung des Verkehrsversuchs wie folgt:

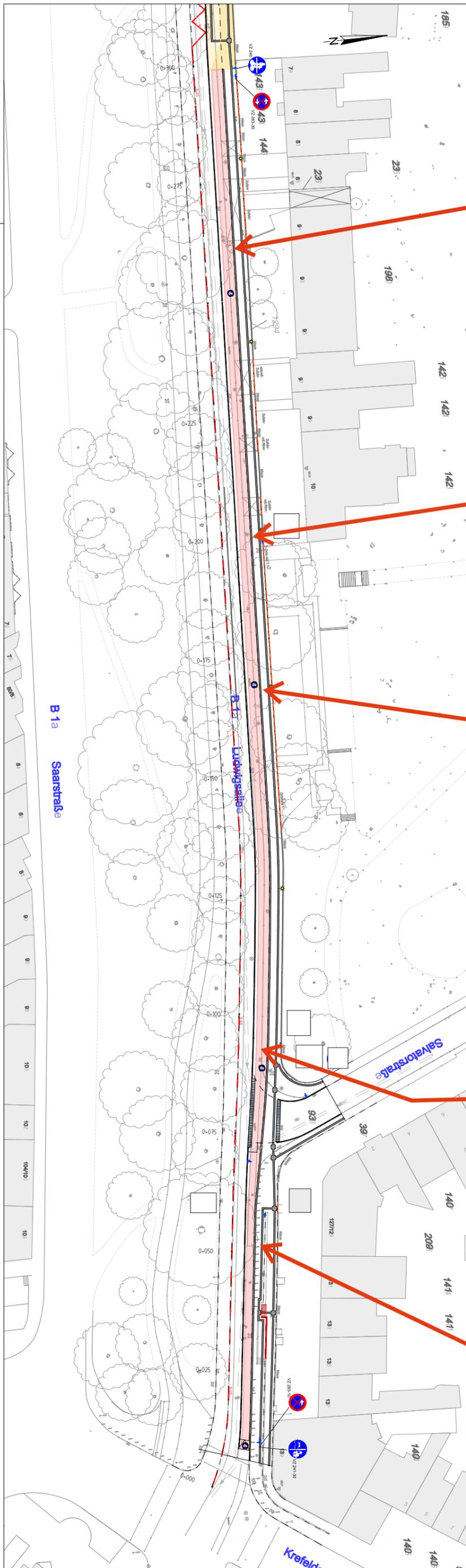
16.08.2022	Verkehrserhebung zur Ausgangslage Kfz, Radverkehr (Alleenring inklusive Brückenbaustelle Turmstraße), hiernach: Auswertung der erhobenen Daten
29.09.2022	Mitteilung im Mobilitätsausschuss, hiernach: Prüfung und Konzeption des Verkehrsversuchs
11.01.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte, Beratung des Verkehrsversuchs
12.01.2023	Mobilitätsausschuss, Beratung des Verkehrsversuchs
2023 Febr.	Verkehrserhebung zur Ausgangslage ÖPNV (Alleenring inklusive Brückenbaustelle Turmstraße)
2023 März	Vorbereitende Kommunikation
2023 April	Start Verkehrsversuch
2023 Juli Aug.	Verkehrserhebung zur Versuchszeit Kfz, Radverkehr, ÖPNV (inner- außerhalb der Ferienzeit, werktags, wochenends) hiernach: Auswertung der erhobenen Daten
2023 Sept.	Abschluss des Verkehrsversuchs, Rückführung der Verkehrsregelung auf durchgehend 2 Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr, hiernach: Gesamtauswertung und Zwischenbericht
2023 Nov.	Brückenbaustelle Turmstraße, voraussichtliche Verkehrsfreigabe und erneute Öffnung des Alleenrings
2024	Verkehrserhebung nach Abschluss der Brückenbaustelle Kfz, Radverkehr, ÖPNV hiernach: Auswertung der Daten
2024	Abschlussbericht

Über relevante Zwischenergebnisse bzw. Zwischenerkenntnisse wird die Verwaltung den politischen Gremien berichten.

Anlage/n:

- 1 Übersichtsplan mit Beschilderungsstandorte
- 2 Stellungnahme der ASEAG

Übersichtsplan der Beschilderungsstandorte



Ludwigsallee; 2. Bauabschnitt
 Versuchsweise Einführung von zeitlich befristeten Liefer- und Parkbereiche zwischen der Einmündung Salvatorstraße und Ludwigsallee 93
 Standort 5: Ludwigsallee 93
 a) Aufstellung eines neuen Verkehrszeichenmastes
 b) Folgende Beschilderung an Mast montieren: VZ 283-10, VZ 314-20, VZ 1044-30 „Bewohner mit Parkausweis N 19.30-7h“, VZ 286-20, VZ 1040-30 „9.30-12.30h“



Ludwigsallee; 2. Bauabschnitt
 Versuchsweise Einführung von zeitlich befristeten Liefer- und Parkbereiche zwischen der Einmündung Salvatorstraße und Ludwigsallee 93
 Standort 4: Ludwigsallee 101, Nähe Laterne 17
 a) Vorhandenes VZ 283-30 entfernen
 b) Folgende Beschilderung an Mast montieren: VZ 283-30, VZ 1040-31 „7-9.30 h 12.30-19.30h“, VZ 314-30, VZ 1044-30 „Bewohner mit Parkausweis N 19.30-7h“, VZ 286-30, VZ 1040-30 „9.30-12.30h“



Ludwigsallee; 2. Bauabschnitt
 Versuchsweise Einführung von zeitlich befristeten Liefer- und Parkbereiche zwischen der Einmündung Salvatorstraße und Ludwigsallee 93
 Standort 3: Ludwigsallee, Laterne 18 vor dem Bunker
 a) Aufstellung eines neuen Verkehrszeichenmastes
 b) Folgende Beschilderung an Mast montieren: VZ 283-30, VZ 1040-31 „7-9.30 h 12.30-19.30h“, VZ 314-30, VZ 1044-30 „Bewohner mit Parkausweis N 19.30-7h“, VZ 286-30, VZ 1040-30 „9.30-12.30h“



Ludwigsallee; 2. Bauabschnitt
 Versuchsweise Einführung von zeitlich befristeten Liefer- und Parkbereiche zwischen der Einmündung Salvatorstraße und Ludwigsallee 93
 Standort 2: Ludwigsallee, hinter der Einmündung Salvatorstraße
 a) Versetzung vorhandener Mast um 5 m in Richtung Ponttor
 b) Entfernung VZ 283-30 und an Laterne im Standort 1 montieren
 c) VZ 241-30 an neuer Schelle rechtsseitig vom Mast umhängen
 d) Folgende Beschilderung linksseitig an Mast montieren: VZ 283-10, VZ 1040-31 „7-9.30 h 12.30-19.30h“, VZ 314-10, VZ 1044-30 „Bewohner mit Parkausweis N 19.30-7h“, VZ 286-10, VZ 1040-30 „9.30-12.30h“



Ludwigsallee; 2. Bauabschnitt
 Versuchsweise Einführung von zeitlich befristeten Liefer- und Parkbereiche zwischen der Einmündung Salvatorstraße und Ludwigsallee 93
 Standort 1: Ludwigsallee 131, vor der Einmündung Salvatorstraße
 a) Montage des vom Standort 2 entfernten VZ 283-30 an Laterne 21



Stellungnahme der ASEAG vom 09.12.2022

Aus Sicht der ASEAG bestehen, neben den in der Vorlage der Verwaltung vorgebrachten Hinweisen und Bedenken, weitere erhebliche Bedenken gegen die Freigabe des rechten Fahrstreifens zum temporären Halten und Parken.

Über den Alleerling verkehren die verschiedenen Ringlinien, welche eine wichtige Verteilfunktion übernehmen. Fahrgäste aus den umliegenden Städten und Stadtbezirken können dort vor Erreichen der Innenstadt auf die Ringlinien umsteigen, um die weiteren Ziele in Aachen zu erreichen. Aufgrund der hohen Nachfrage und Wichtigkeit dieser Funktion, ist die Ausweitung dieser Linien und somit ein dichter Takt zum nächsten Fahrplanwechsel im Jahr 2023 bereits politisch beschlossen. Dies unterstreicht noch einmal die hohe Bedeutung des Alleerings für den ÖPNV.

Wie bereits in der ursprünglichen Stellungnahme der ASEAG genannt, ist die Abwicklung der Verkehrsmengen auf einem Fahrstreifen nur auf der freien Strecke möglich. Im Bereich von Lichtsignalanlagen sind laut Stadtverwaltung weiterhin zwei Fahrstreifen notwendig, um die Leistungsfähigkeit aufrecht zu halten. Bei einem einstreifigen Zufluss auf eine Lichtsignalanlage kann die Leistungsfähigkeit also zwangsläufig nur bei ständigem Füllen des Rückstauraumes gewährleistet werden.

Eine weitere mögliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit aufgrund von notwendigen Verflechtungen vor den dann Haltenden/parkenden Fahrzeugen wird ebenfalls nicht berücksichtigt bzw. genannt. Sollte es zudem zur Missachtung der Zeiträume beim Halten oder Parken kommen, kann die Leistungsfähigkeit auch in den verkehrstarken Zeiten nicht mehr gewährleistet werden.

Ein weiteres Problem sind die teilweise in den linken Fahrstreifen ragenden Bäume. Eine durchgängige Befahrung des linken Fahrstreifens kann aktuell nicht gewährleistet werden. Dies zeigen bereits heute auch entsprechende Warnschilder. So ist es beispielsweise am 22.09.2022 zu einem Unfall zwischen einem auf dem rechten Fahrstreifen befindlichen Linienbus und einem auf dem linken Fahrstreifen fahrenden LKW gekommen, da ein Überholen aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich ist.

Wir verweisen zusätzlich noch einmal auf den in der Mitteilung der Verwaltung genannten Punkt: Erhoben wurden die Verkehrsdaten während der Baumaßnahme Turmstraße. Sie zeigen also keineswegs eine reale Situation für die Zeit nach der Sperrung Turmstraße. Sollte das temporäre Halten und Parken jetzt erlaubt werden, wird es nur sehr schwer möglich sein, dies wieder aufzuheben.

Aus den oben dargestellten Gründen kann seitens der ASEAG zum temporären Freigeben zum Halten und Parken des rechten Fahrstreifens keine Zustimmung gegeben werden.