

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0686/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 05.05.2023
		Verfasser/in: Dez.III/FB61/300
<b>Ludwigsallee (im Abschnitt Lousbergstraße bis Ponttor) Neumarkierung und Anpassung der Straßen-raumaufteilung</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
24.05.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
01.06.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Markierung der Ludwigsallee im Abschnitt Lousbergstraße bis Roermonder Straße zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss den Planungs- und Ausführungsbeschluss gemäß dem vorgelegten Plan (Plannr. 2023 / 04-01) zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Markierung der Ludwigsallee im Abschnitt Lousbergstraße bis Roermonder Straße zur Kenntnis und fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss gemäß dem vorgelegten Plan (Plannr. 2023 / 04-01).

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	2.184.600,32*	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	2.184.600,32	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	511.360,11**	511.360,11	360.000	260.000	0	0
Abschreibungen	841.883,47***	841.883,47	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	1.353.243,58	1.353.243,58	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

\*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 1.384.600,32 €

\*\*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 120.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 391.360,11 €

\*\*\*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 591.883,47 €

### Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

### Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

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

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

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

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

Sichere Radverkehrsanlagen haben ein deutlich höheres Potenzial, Personen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu bewegen. Eine Aussage zur CO<sub>2</sub>-Wirkung einzelner Netzabschnitte ist nicht seriös möglich.

## Erläuterung

### Hintergrund

Im Jahr 2018 wurde die Ludwigsallee im Abschnitt zwischen der Lousbergstraße und der Roermonder Straße aufgrund einer Regionetz-Baumaßnahme grundlegend erneuert. Die Markierung wurde als sogenannte Freigabemarkierung mit weißer Farbe aufgetragen und ist heute stark verblasst und damit kaum noch erkennbar. Aus diesem Grund müssen die Markierungen der Radverkehrsanlage und der Fahrstreifen **als reine Markierungsmaßnahme** erneuert werden.

Eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen ist die Erreichung der beschlossenen Klimaziele und die Klimaneutralität 2030. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen auch und vor allem im Verkehrs- und Mobilitätsbereich Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden. Dazu ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich. Um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, bedarf es klimaschonender, sozial verträglicher und ökonomisch tragfähiger Lösungen. Die dafür erforderliche Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird in allen anstehenden Planungen angestrebt. In diesem Sinne wird vor dem Aufbringen der endgültigen Markierung auch der Straßenraum in der Ludwigsallee auf Verbesserungspotentiale im Sinne der Mobilitätswende geprüft und daher eine leicht angepasste Planung vorgelegt, die die oben angeführten Ziele stärker fokussiert. Dabei gilt es auch die im November 2019 vom Rat der Stadt Aachen angenommenen Ziele des Radentscheids zu beachten und bestmöglich bei der Planung der neuen Markierungslösung zu berücksichtigen.

### Bestand (vgl. Anlage 1)

Die Ludwigsallee (Abschnitt Lousbergstraße bis Roermonder Straße) ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08). Sie hat als Teil des Alleenringes eine wesentliche Verbindungs- und Verteilerfunktion für den Verkehr der äußeren Stadtbezirke zur Aachener Innenstadt. Die Ludwigsallee dient darüber hinaus z.B. auch der Erreichbarkeit des innerstädtischen Hochschulcampus im Bereich Wüllnerstraße, Templergraben und Claßenstraße.

Der betrachtete Abschnitt ist ca. 170 m lang und im Fahrbahnbereich zwischen den Borden und heutigen Parkständen ca. 8,0 m bis 12,5 m breit. Die Ludwigsallee ist einseitig – nur entlang der Nordseite – zum überwiegenden Teil mit Wohnhäusern bebaut. Der südlich angrenzende begrünte Mittelstreifen ist Teil der ehemaligen äußeren Stadtbefestigung aus dem 14. Jahrhundert mit dem Ponttor als Stadttor. Die Ludwigsallee ist in diesem Abschnitt mit drei Richtungsfahrstreifen ausgebaut – zwei 3,00 m breite Geradeauspuren und eine 2,65 m bis 3,73 m breite Rechtsabbiegespur. Diese beginnt an der Einmündung der Lousbergstraße und führt in Richtung Roermonder Straße/BAB. Kurz vor dem Knoten Ponttor beginnt eine weitere Fahrspur für linksabbiegende Linienbusse, Taxen sowie Radfahrende in Richtung Malteserstraße.

Für Radverkehr existiert ein 1,80 bis 1,85 m breiter Radfahrstreifen zwischen der rechten Geradeausspur und der Rechtsabbiegespur. Radfahrende fühlen sich zwischen den beiden Kfz-Spuren aufgrund der geringen Breite der RVA und dem damit häufig einhergehenden geringen Überhol- / Vorbeifahrabstand der Kfz subjektiv unsicher.

Vor der Corona-Pandemie und dem Abriss und Ersatzneubau der Brücke Turmstraße wurden bei der letzten ohne Baustelleneinflüsse vorgenommenen Zählung im Juni 2007 im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr in der Ludwigsallee 7.108 Kfz gezählt. In der morgentlichen Spitzenstunde von 8 bis 9 Uhr befuhren ca. 674 Kfz die Ludwigsallee in diesem Abschnitt in Richtung Ponttor, während es am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr 615 Kfz waren.

In der Spitzenstunde am Morgen (8 – 9 Uhr) und am Abend (17 – 18 Uhr) wurde der freie Rechtsabbieger in die Roermonder Straße von ca. 363 bzw. 374 Kfz befahren. (s. Anlage 2)

### Ruhender Verkehr

Die Ludwigsallee verfügt im betrachteten Abschnitt, auf der bebauten Straßenseite, über sieben Längsparkstände. Im Bereich des Mittelgrünstreifens, verfügt die Ludwigsallee gegenüber der Hausnummern 13 – 23 über elf Längsparkstände.

Die Ludwigsallee befindet sich in der Bewohnerparkzone N.

### ÖPNV

Der Busverkehr fließt auf diesem Abschnitt des Alleenrings gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Der betroffene Abschnitt der Ludwigsallee wird von den Bussen der Linien 3A, 13A und einzelnen Fahrten der Linie 30 in den Hauptverkehrszeiten in einem 7,5-Minuten-Takt befahren- Zu Karneval und bei Sperrungen der Pontstraße wird zu Blockverkehrszeiten im Bereich vor Hausnummer 13-15 der Parkstreifen als Ersatzhaltestelle ausgeschildert. In der Zukunft soll der Buslinienverkehr und die damit verbundene Verkehrsleistung auf diesem Abschnitt weiter ausgebaut werden.

Um die Haltestelle in der Pontstraße zu erreichen, fährt der Busverkehr von der Ludwigsallee links in die Malteserstraße. Dafür steht dem ÖPNV eine kurze Busspur auf der Ludwigsallee zur Verfügung, die sich links von den beiden Kfz-Spuren im unmittelbaren Zulauf zum Knoten Ponttor ab Hausnummer 1a entwickelt.

### **Planung**

Die Markierung muss aufgefrischt werden, die neue Markierung muss den aktuell gültigen Regelwerken genügen und wird im Rahmen der in Aachen diskutierten Qualitätsmaßstäbe betrachtet. Dabei werden die per Ratsbeschluss vorgegebenen Qualitätskriterien des Radentscheids beachtet.

Die Verwaltung hat unterschiedliche Neumarkierungen überprüft und kommt im Ergebnis zu dem nachfolgenden Vorschlag:

## Radfahrstreifen in Mittellage zwischen Rechtsabbiegespur und der rechten Geradeausspur

Von der Lousbergstraße kommend stehen dem motorisierten Verkehr weiterhin zwei volle Spuren mit jeweils 3,0 m zur Verfügung, um negative Beeinträchtigungen für den Busverkehr zu vermeiden. Die RVA wird ab der Lousbergstraße auf 2,00 m und im weiteren Verlauf in Richtung Ponttor sukzessive auf 3,25 m aufgeweitet. Auf diese Weise können die Überhol-/Vorbeifahrabstände zwischen Kfz und Radfahrenden und damit auch die Sicherheit deutlich erhöht werden. Der Rechtsabbiegespur in die Roermonder Straße wird weiterhin durch das Kreuzen im Bereich des Schutzstreifens erreicht. Die Länge dieses Bereich zum Kreuzen der RVA wird um einige Meter reduziert. Eine weitere Reduzierung ist aufgrund der notwendigen Schleppkurven für Großfahrzeuge nicht möglich. Zusätzlich wird das illegale Kreuzen im Bereich des Radfahrstreifens durch einen baulichen Schutz mittels Flexpoller verhindert. Damit werden das Kreuzen und Abbiegen der Kfz unter Beachtung der zu Fuß Gehenden am Fußgängerüberweg räumlich entkoppelt. Durch die Reduzierung der Komplexität für die Kfz-Lenkenden kann die Aufmerksamkeit für die Einzelvorgänge und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Für die Rechtsabbiegespur kann eine Breite von 3,70 m bzw. 3,50 m neben der RVA zur Verfügung gestellt werden. Um dieses Maß und die Verbreiterung der RVA ermöglichen zu können, müssen die sieben Parkstände entlang der bebauten Seite der Ludwigsallee entfallen. Parkmöglichkeiten stehen in der Nebenfahrbahn der Roermonder Straße und auf den elf Längsparkplätzen entlang der Grünfläche in der Ludwigsallee zur Verfügung. Darüber hinaus verfügen einige Wohnhäuser über Einfahrten mit privaten Stellplätzen.

Ab der Hausnummer 11/13 endet der Schutzstreifen und ein Radfahrstreifen mit mehr als 3,00 m Gesamtbreite beginnt. Die Breite teilt sich in etwa 2,30 m nutzbare und rot eingefärbte Fahrfläche für die Radfahrenden, 0,25 m weißer Breitstrich als Trennung zwischen Rechtsabbiegespur und RVA sowie etwa 0,50 m Bereich der baulichen Trennung (für die Flexpoller) zwischen rechter Geradeausspur sowie RVA auf. Der Beginn der baulichen Protektion ist ab Hausnummer 7 möglich und wird mit einer Baake versehen.

Ab der Hausnummer 1a verringern sich die Breiten der RVA sowie der Fahrstreifen um die Busspur in die Malteserstraße erhalten zu können, die sich auf der linken Seite der Ludwigsallee entwickelt. Der Radfahrstreifen kann im schmalsten Abschnitt in etwa 1,85 m Breite angeboten werden, da für die Kfz im Knotenbereich eine überbreite Fahrspur in 5,55 m Breite angeboten werden soll, um das nebeneinander Aufstellen von großen Fahrzeugen und Pkw zu ermöglichen. Um trotzdem die Trennung zwischen Kfz und Radfahrenden zu erhalten, werden Klemmfixe auf dem Breitstrich des Radfahrstreifens installiert. Die Ausweisung als überbreite Fahrspur passt zu der sich anschließenden Aufteilung im Pontwall, die zunächst eine überbreite Fahrspur und dann eine Reduzierung auf eine Fahrspur vorsieht. Die Leistungsfähigkeit des Knoten bleibt selbst bei Berücksichtigung der worst-case-Verkehrszahlen aus der Zählung von 2007 erhalten.

Vor der überbreiten Kfz-Spur wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) eingeplant. Die Rotmarkierung der Radverkehrsanlage entspricht dem vierten Ziel des Radentscheids, die einheitliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen und erhöht die Sicherheit des Radverkehrs durch die Sichtbarkeit der Radverkehrsanlage.

Um eine neue Markierung aufzubringen, muss die alte Markierung zuerst entfernt werden. Dies kann durch abrasive Verfahren wie Fräsen oder Strahlen erfolgen, die die Fahrbahndecke beschädigen können. Da die alte Markierung in der Ludwigsallee jedoch größtenteils durch eine neue Farbmarkierung überdeckt wurde, werden keine oder nur minimale Schäden durch das Entfernen der alten Markierung erwartet.

### **Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die Umgestaltung der Ludwigsallee setzen sich aus Kosten für die Markierung, die Roteinfärbung der Schutz- und Radfahrstreifen und den Kosten für die Beschilderung zusammen.

Somit entstehen für die Umgestaltung der Ludwigsallee Kosten in Höhe von insgesamt 31.000,00 € Euro.

Ausreichende Mittel stehen bei PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6

"Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)" zur Verfügung.

### **Fazit und Empfehlung**

Die Verwaltung arbeitet derzeit in verschiedenen Projekten daran, die Radverkehrsführung auf dem nordwestlichen Alleenring zwischen Maastrichter Straße und Bastei sicher und komfortabel entsprechend den Zielen des politisch beschlossenen Radentscheides zu gestalten. Der Umbau der Ludwigsallee (im Abschnitt Bastei bis Lousbergstraße) mit einem Bordsteinradweg konnte in 2022 umgesetzt werden. In der Saarstraße wurde eine provisorische PBL eingerichtet. Im „Schatten“ der Baumaßnahme der Brücke Turmstraße werden in der Turmstraße Arbeiten der Regionetz ausgeführt, die auch für eine Veränderung der Oberflächenaufteilung genutzt werden sollen. Hierzu wird derzeit eine Planung erarbeitet und in Kürze eine gesonderte Vorlage zur politischen Entscheidung vorgelegt.

Die Planung wurde mit den verkehrslenkenden Fachdienststellen sowie mit ASEAG und Polizei erörtert.

Um die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu fördern und durchgehend sichere und komfortable Radverkehrsanlagen für den nordwestlichen Alleenring anbieten zu können, empfiehlt die Verwaltung den Planungs- und Ausführungsbeschluss für den Abschnitt der Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße entsprechend der vorgelegten Planung zu fassen. Mit der Annahme der Forderungen des Radentscheids Aachen durch den Rat der Stadt Aachen am 06.11.2019 wurden zudem weitere Qualitäts- und Quantitätsziele bezüglich der radverkehrlichen Infrastruktur formuliert. Zu deren Umsetzung tragen die in dieser Vorlage dargestellten Maßnahmen in hohem Maße bei.

**Anlage/n:**

Anlage 1 – Bestandsplan Ludwigsallee im Abschnitt Lousbergstraße bis Roermonder Straße

Anlage 2 – Fotos Ludwigsallee

Anlage 3 – Verkehrszählung Ludwigsallee 2007

Anlage 4 – Planung Ludwigsallee im Abschnitt Lousbergstraße bis Roermonder Straße