

Vorlagennummer: FB 68/0103/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 08.08.2024

Soerser Weg und Merowingerstraße; hier: Bürgerantrag vom 13.03.2024

Vorlageart: Kenntnisnahme
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68/200

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
03.09.2024	Bürgerforum	Kenntnisnahme

Erläuterungen:

1. Anlass

Der vorliegende Bürgerantrag gemäß §24 GO NRW bezieht sich auf den Soerser Weg (im Abschnitt Merowingerstraße bis Krefelder Straße) und die Merowingerstraße (siehe Anlage 1).

Im Herbst 2022 hat die Regionetz begonnen, die unterirdischen Gas- und Wasserleitungen im östlichen Gehweg des Soerser Wegs zu erneuern. Die Wiederherstellung des Gehwegs wurde im Frühling 2024 abgeschlossen. Der Soerser Weg war im Zeitraum dieser Arbeiten voll gesperrt; der Linienverkehr wurde über die Merowingerstraße umgeleitet. Zu diesem Zweck wurde das Halten und Parken am südlichen Fahrbahnrand der Merowingerstraße in dieser Zeit untersagt (siehe Anlage 2).

Im Bürgerantrag wird zum einen bemängelt, dass die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr auf der westlichen Straßenseite des Soerser Wegs im Zuge der Regionetz-Maßnahme nicht verbessert worden seien. Zum anderen sei die Situation für Fuß- und Radverkehr auf der östlichen Straßenseite nun schlechter als vor den Leitungsarbeiten. In Bezug auf die Merowingerstraße wird kritisiert, dass das Halten und Parken am südlichen Fahrbahnrand nach Abschluss der Baumaßnahme wieder gestattet ist. Radfahrende hätten nun wieder weniger Platz und wichen deshalb zum Teil auf den Gehweg aus.

2. Soerser Weg

2.1. Netzbedeutung

Der Soerser Weg ist von Wohnnutzung geprägt. Er ist im betrachteten Abschnitt zwischen Merowingerstraße und Krefelder Straße Teil einer Tempo-30-Zone. Der Soerser Weg nimmt allerdings auch Durchgangsverkehr aus Richtung Berensberg zum Knoten Bastei auf, wenngleich die Hauptstraßenverbindung über den Eulersweg und die Krefelder Straße verläuft.

Die ASEAG-Linie 54 fährt im Halbstundentakt. Die Linie bindet Berensberg, Kohlscheid und Herzogenrath an die Aachener Innenstadt an. Werktäglich werden ca. 1.000 Fahrgäste befördert.

Der Soerser Weg ist Teil der Rad-Vorrang-Route (RVR) Aachen – Berensberg (Kohlscheid). Das Rad-Vorrang-Netz wurde 2019 politisch beschlossen. Ziel ist es, sichere und komfortable Radverkehrsverbindungen zwischen der Aachener Innenstadt und den Außenbezirken/den angrenzenden Kommunen herzustellen. Die Rad-Vorrang-Routen bilden das Rückgrat des Radhauptnetzes, welches im August 2023 beschlossen wurde.

Als Schulweg kommt dem Soerser Weg eine hohe Bedeutung zu. Er ist eine empfohlene Route für die GGS Am Lousberg. Auch Schüler*innen der weiterführenden Schulen, z. B. der 4. Aachener Gesamtschule und des St.-Ursula-Gymnasiums, nutzen den Soerser Weg.

2.2. Ausgangslage vor Beginn der Leitungsbauarbeiten

Vor Beginn der Regionetz-Arbeiten war im Soerser Weg auf beiden Straßenseiten ein Radweg im Seitenraum in Asphaltbauweise vorhanden.

In Richtung Kohlscheid war dieser jedoch nicht mehr für den Radverkehr nutzbar, da er legal beparkt wurde (siehe Anlage 3). Der Radverkehr fuhr in Fahrtrichtung Kohlscheid gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Da die Breite des Asphaltstreifens der ehemaligen Radverkehrsanlage (ca. 1,55 m) nicht für ein Fahrzeug ausreichte, wurde ein Teil des Gehwegs ebenfalls zum Parken genutzt. An einigen Stellen war hierfür durch eine punktuelle Markierung eine Grenze vorgegeben. Die Breite des Gehwegs variierte zwischen ca. 2,00 m und 2,50 m. Durch das Parken stand dem Fußverkehr jedoch nur eine eingeschränkte Breite von ca. 1,55 m bis 2,05 m zur Verfügung. Da die Regelbreite für Gehwege laut Regelwerk 2,50 m beträgt, wies der Gehweg in Bezug auf die nutzbare Breite einen Mangel auf.

In Fahrtrichtung Aachener Innenstadt (bergauf) kann der vorhandene Radweg über weite Strecken genutzt werden. Er ist ca. 1,55 m breit und es ist kein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn vorhanden. Der Radweg ist nicht benutzungspflichtig (ein sogenannter „anderer Radweg“); es ist also auch erlaubt, auf der Fahrbahn zu fahren. Die Regelbreite eines Radwegs beträgt 2,00 m. Zum fließenden/ruhenden Verkehr ist in der Regel ein 0,50 m bzw. 0,75 m breiter Sicherheitsabstand (Sicherheitstrennstreifen) vorzusehen. Damit weist der bestehende Radweg sowohl in Bezug auf die Breite als auch auf den Sicherheitsabstand einen Mangel auf.

2.3. Prüfung möglicher Synergieeffekte zwischen Leitungsbaustelle und städtischen Zielen

Vor dem Hintergrund, dass der Soerser Weg Teil der noch zu planenden RVR Aachen – Berensberg ist, gab es bereits vor Bekanntwerden der Regionetz-Maßnahme Überlegungen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Gemäß der Einstufung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ist der Soerser Weg in Bezug auf Kfz-Verkehrsstärke und -geschwindigkeit dem Belastungsbereich I zuzuordnen (siehe Anlage 4). Die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr ist hier der Regelfall.

Gemäß dem im August 2023 beschlossenen Konzept zum Aachener Radhauptnetz ist die im Soerser Weg bergab angebotene Führungsform im Mischverkehr einer Tempo-30-Zone „in Ausnahmefällen“ zulässig (siehe Anlage 5). Aus Sicht der Verwaltung ist aufgrund der deutlichen Längsneigung der

Straße eine Unterscheidung nach Fahrtrichtung sinnvoll. Bergab ist die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad- und Kfz-Verkehr vergleichsweise gering. Überholungen finden eher selten statt. Rad- und Kfz-Verkehr können in Richtung Kohlscheid deshalb gut gemeinsam auf der Fahrbahn geführt werden.

Bergauf kommt die Mischverkehrsführung aus Sicht der Verwaltung eher nicht in Betracht, da in diese Richtung die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad- und Kfz-Verkehr groß ist und der Radverkehr einen hohen Schutzbedarf hat. Daher ist die Führung auf einem baulich angelegten Radweg (wie heute vorhanden) denkbar, was auch eine „Regellösung“ für diese Hierarchiestufe ist. Der bestehende Radweg sollte dazu allerdings verbreitert und mit einem Sicherheitstrennstreifen versehen werden.

Die Leitungsbauarbeiten fanden nur auf der östlichen Straßenseite statt. Die westliche Nebenanlage (Geh- und angrenzender Radweg) blieb durch die Bauarbeiten unangetastet. Damit war eine Verbreiterung des bergauf führenden Radwegs im Rahmen der Wiederherstellung nach der Regionetz-Maßnahme nicht möglich. Auf östlicher Seite fanden die Arbeiten in der östlichen Nebenanlage (Gehweg und angrenzender Parkstreifen) statt. Die Bordsteinlage blieb unverändert. Eine Verbreiterung oder Verschmälerung der Nebenanlage war damit nicht ohne erheblichen Zusatzaufwand in Planung und Bau möglich. Mögliche Synergien beschränkten sich daher auf eine Anpassung der Oberflächen der betroffenen Nebenanlage.

Eine mögliche Wiedernutzung des Asphaltstreifens als Radweg stellte aus Sicht der Verwaltung keine sinnvolle Option dar. Aufgrund des Gefälles ist die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zum einen verträglich und zum anderen auch sicherer als die Führung auf einem zu schmalen Radweg hinter parkenden Fahrzeugen.

2.4. Wiederherstellung der östlichen Nebenanlage

Aus diesem Grund wurde entschieden, anstelle des Asphaltstreifens Gehwegplatten einzubauen, sodass die östliche Nebenanlage ein durchgängiges Material aufweist (siehe Anlage 3). Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss wurden darüber am 31.08.2023 in Form einer Mitteilung informiert. Durch diese angepasste Gestaltung der Nebenanlage ergibt sich mittelfristig die Option, dem Fußverkehr einen Gehweg von angemessener Breite zur Verfügung zu stellen und damit den oben beschriebenen Mangel zu beheben.

Hierfür müsste das Parken jedoch entweder mit zwei oder mit allen vier Rädern auf die Fahrbahn verschoben werden. Da auf der westlichen Straßenseite an vielen Stellen bereits auf der Fahrbahn geparkt wird, würde die Fahrbahn (auch vor dem Hintergrund des Linienverkehrs) jedoch zu schmal werden. Das Parken könnte nicht beidseitig beibehalten werden; zahlreiche Parkmöglichkeiten müssten entfallen. Durch die kurvige Streckenführung, den Linienverkehr, die Anforderungen hinsichtlich einer attraktiven Radverkehrsführung und der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist eine sorgfältige Planung notwendig, die all diesen Belangen Rechnung trägt.

2.5. Weiteres Vorgehen

Kurzfristig soll also die derzeitige Straßenraumaufteilung beibehalten werden. Die Fahrzeuge parken mit allen vier Rädern auf dem verbreiterten Gehweg. Eine Begrenzungsmarkierung ist nicht vorhanden und soll nach Möglichkeit vermieden werden, da dies bei Änderung der Parkordnung einen

Austausch der markierten Gehwegplatten erfordern würde. Dem Fußverkehr steht im Bereich parkender Fahrzeuge der gleiche Raum zur Verfügung wie vor der Baumaßnahme (auf Höhe von Hausnr. 12 ca. 1,85 m, siehe Anlage 2). An Stellen, wo kein Fahrzeug parkt, profitiert der Fußverkehr bereits heute vom verbreiterten Gehweg.

Im Soerser Weg besteht in Bezug auf die beschriebenen Defizite für Rad- und Fußverkehr Handlungsbedarf. Wie beschrieben, ist jedoch noch eine detailliertere Planung nötig, um eine gute Basis für eine neue Straßenraumaufteilung zu schaffen. Die im Bürgerantrag formulierten Hinweise fließen in den Planungsprozess ein. Dieser wurde bereits begonnen, wird aber wegen anderer Prioritäten derzeit nicht vorangetrieben. Anderen Projekten und Straßenraumanpassungen, infolge eines beabsichtigten Fernwärmeausbaus, wurde zuletzt Vorrang eingeräumt. Eine neue Straßenraumaufteilung bedarf eines politischen Beschlusses und würde von einer Bürger*innenbeteiligung flankiert.

3. Merowingerstraße

3.1. Netzbedeutung

Auch die Merowingerstraße ist von Wohnnutzung geprägt und Teil derselben Tempo-30-Zone wie der Soerser Weg. Es findet kein regulärer Linienverkehr statt.

Die Merowingerstraße ist eine „Verbindung“ im Radhauptnetz und steht damit bezüglich der radverkehrlichen Bedeutung eine Hierarchiestufe unter dem Soerser Weg.

Auch der Merowingerstraße kommt eine hohe Bedeutung als Schulweg zu. Sie wird im Aachener Schulwegplan der KGS Passstraße als Schulweg empfohlen.

3.2. Verkehrsplanerische Einordnung der Verkehrssituation

In der Merowingerstraße wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt (siehe Anlage 3). Auf der nördlichen Straßenseite ist ein baulich angelegter Senkrecht-Parkstreifen vorhanden. Die Fahrbahnbreite bleibt über den Straßenverlauf hinweg relativ konstant. Auf der Südseite parken Fahrzeuge am Fahrbahnrand. Im Abschnitt Am Wolf – Krefelder Straße ist eine höhere Parkraumnachfrage zu beobachten als im Abschnitt Soerser Weg – Am Wolf. Neben parkenden Fahrzeugen verbleibt eine Fahrgasse von ca. 4,95 m. Sowohl das Fahrbahnrandparken als auch die verbleibende Restfahrbahnbreite sind für eine Tempo-30-Zone üblich.

Auch die Merowingerstraße ist gemäß der ERA-Systematik dem Belastungsbereich I zuzuordnen, in dem die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr den Regelfall darstellt (siehe Anlage 4). Gemäß dem Konzept zum Aachener Radhauptnetz sind für die Merowingerstraße mehrere Führungsformen denkbar. Sowohl die heute vorliegende Mischverkehrs-Führung in einer Tempo-30-Zone als auch die mögliche Einrichtung einer Fahrradstraße werden als „Regellösungen“ bewertet (siehe Anlage 5). Die Einrichtung einer Fahrradstraße würde den Entfall des Fahrbahnrandparkens auf der Südseite bedingen. Es wurden noch keine konkreteren Planungen für die Merowingerstraße begonnen.

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1 - Bürgerantrag (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 - Straßenraumaufteilung Merowingerstraße (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 - Straßenraumaufteilung Soerser Weg (öffentlich)
- 4 - Anlage 4 - Eignung RV-Führung ERA (öffentlich)
- 5 - Anlage 5 - Eignung RV-Führung RHN (öffentlich)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Aachen, 13.3.2024

nachdem der **Soerser Weg** nach nicht nur gefühlt sehr langer Bauzeit wieder geöffnet wurde, sind wir Fußgänger und Radfahrer völlig frustriert:

Auf der **linken Seite stadteinwärts** wurde ein wahres Park-“Paradies“ geschaffen, wo sich – völlig ohne Abtrennung – parkende Fahrzeuge und Fußgänger den Platz teilen dürfen. Je nach Einparkfähigkeit des Fahrzeuglenkers bleibt nur sehr wenig Platz für Fußgänger, geschweige denn für Menschen mit Kinderwagen oder im Rollstuhl übrig. Entgegenkommende haben keinen Platz und Radfahrer wurden auf dieser Seite überhaupt nicht berücksichtigt.

Die **rechte Seite** blieb wie vor der Baumaßnahme: holpriger Fußweg, schmaler Radweg, der teilweise legal von parkenden Autos blockiert werden darf.

Wir Fußgänger werden uns also den „Bürgersteig“ wie bisher mit unsicheren Radfahrern teilen müssen. Das ist gerade morgens vor Schulbeginn nachvollziehbar, wenn sehr viele Schüler die Lousbergschule, die 4. Aachener Gesamtschule, St. Ursula und das KKG ansteuern...

Über die Situation auf der **Merowingerstraße** sind wir ebenfalls unglücklich:

Während der Baumaßnahme galt ein Absolutes Halteverbot auf der rechten Seite Richtung Krefelder Straße. Radfahrer konnten völlig stressfrei die nicht mehr von Hindernissen blockierte Fahrbahn benutzen und wir Fußgänger mussten unseren Bereich nicht teilen.

Jetzt wurden die Verkehrsschilder abmontiert, parkende Fahrzeuge stehen erneut am Straßenrand und unsichere Radfahrer weichen wieder auf den Fußweg aus. Am schlimmsten ist dies kurz vor der Einmündung zur Krefelder Straße, wo es besonders eng ist.

Beide Straßen führen übrigens an vielen Einfamilienhäusern mit Garagen vorbei und bei der Merowingerstraße gibt es auf der Seite von St. Andreas jede Menge Parkplätze.

Genutzt werden die Straßenrand-Parkplätze besonders von Pendlern oder Stadtbesuchern, die die Parkgebühren in der Innenstadt vermeiden möchten. An der Ecke Merowinger-/ Krefelder Straße kommen noch die Hotelgäste hinzu.

Unsere Bitterkeit ist insbesondere deshalb so groß, weil wir uns schon Ende 2021 an Aachener Politiker und Verwaltungsangestellte gewandt haben, um auf unsere Interessen bzgl. der Verkehrssicherheit in diesem Gebiet hinzuweisen. Bei zwei „Verkehrs-Spaziergängen“ wurde uns von Herrn van den Hurk und Frau Vogelheim unsere berechtigten Anliegen bestätigt, Almut Schauber vom Radentscheid Team teilte unsere Besorgnis, verschiedene Vertreter der Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität äußerten Verständnis für uns, aber weitergebracht hat uns das alles in keiner Weise.

Wir Soerser sind zu einem großen Teil umweltbewußt und beweisen dies täglich als Fußgänger, Radfahrer und Benutzer des ÖPNV. Warum werden unsere Interessen im Vergleich zum Autoverkehr nicht angemessen berücksichtigt?

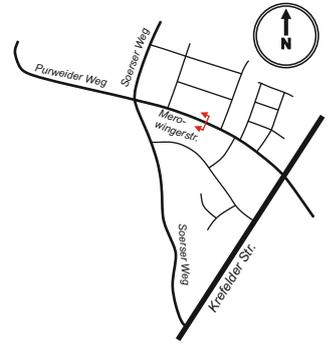
Wir erwarten zeitnahe Verbesserungen – bevor unsere Grundschul Kinder ihren Schulabschluss erreicht haben...

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 2

Straßenraumaufteilung der Merowingerstraße
im Bestand und während der Baumaßnahme im Soerser Weg



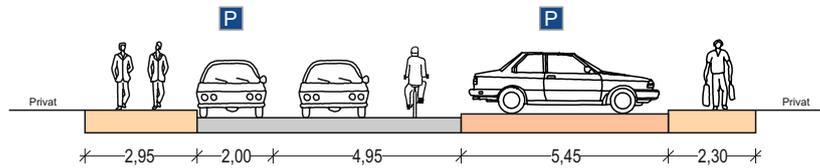
Blickrichtung Soerser Weg



Hausnummer 37

Hausnummer 34

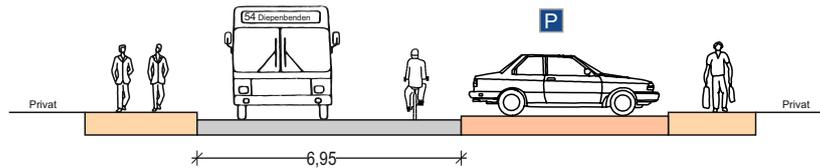
Bestand



Hausnummer 37

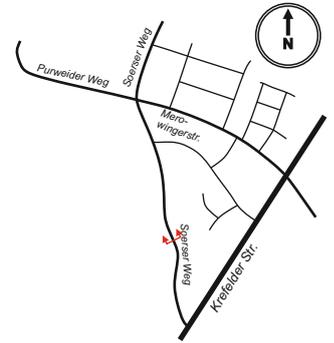
Hausnummer 34

während der
Bauarbeiten
im Soerser Weg



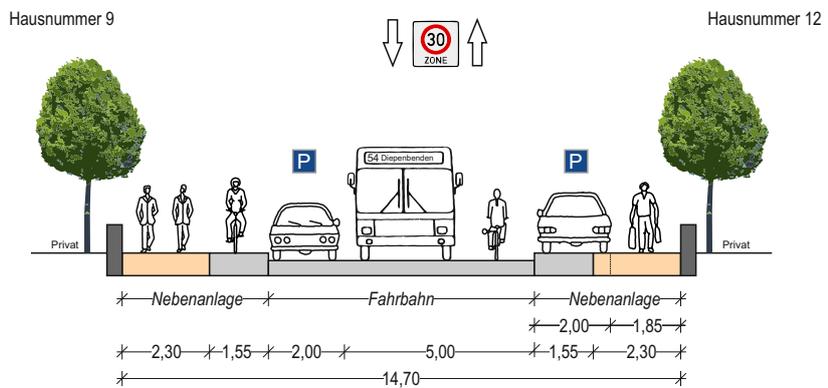
Anlage 3

Straßenraumaufteilung des Soerser Wegs vor und nach dem Leitungsbau

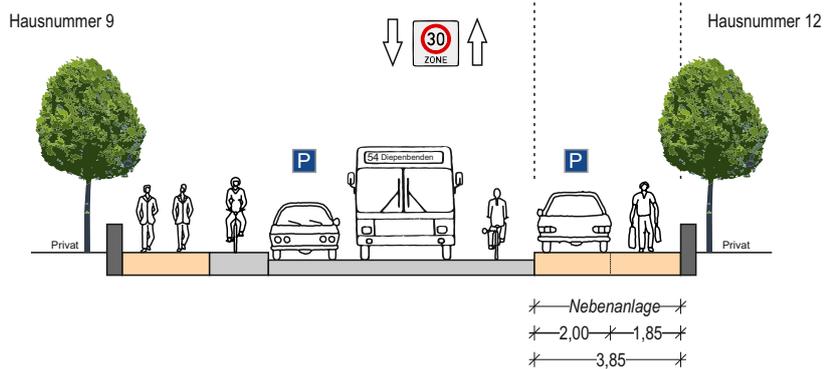


Blickrichtung Kohlscheid

vor Leitungsbau



nach Wiederherstellung



Anlage 4

Eignung von Radverkehrs-Führungsformen nach ERA 2010, Kap. 2.3

Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen

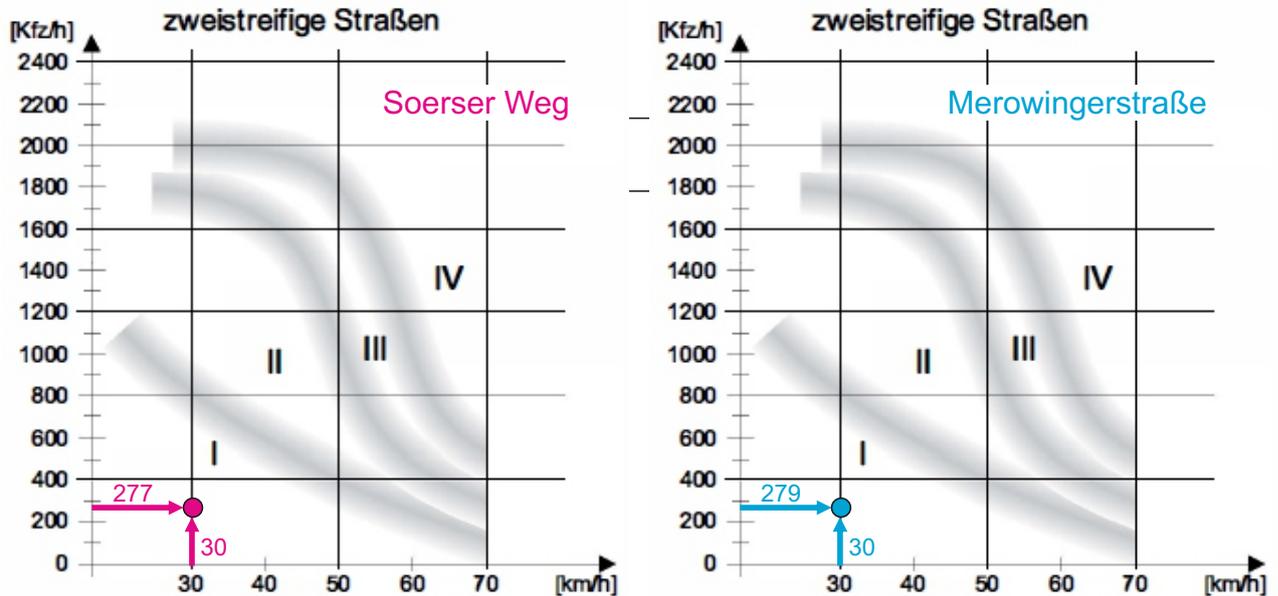


Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen	3.2	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrcken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.1 und 3.6	
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht	3.1 und 3.4	
	- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	
III/IV	- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 und 3.4	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden
	- Radfahrstreifen	3.3	
	- Radweg	3.4	
	- gemeinsamer Geh- und Radweg	3.6	

Anlage 5

Eignung von Radverkehrs-Führungsformen im Aachener Radhauptnetz (Beschluss vom 24.08.2023)

Eignungsbewertung von Führungsformen des Radverkehrs für das Aachener Radhauptnetz
 [grün x = Regellösung; gelb (x) = in Ausnahmefällen; rot - = nicht geeignet]

INNERORTS	HIERACHIESTUFE RADHAUPTNETZ					BEMERKUNG
	festgelegt in der H-RSV 2021		weitere kommunale Stufen (Aachen-spezifisch)			
FÜHRUNGSFORM	Radschnell- verbindung (FGSV)	Radvorrangroute (FGSV)	Hauptverbindung (SN II)	duale Ergänzung	Verbindung (SN III)	
UNABHÄNGIG						
Radweg	x	x	x		x	
Gemeinsamer Geh- und Radweg	-	(x)	(x)		x	
Gehweg / FGZ (Radverkehr frei)	-	-	-		(x)	
SEITENRAUM						
Radweg	x	x	x	x	x	
Zweirichtungsradweg	x	x	x	x	x	individuelle kritische Prüfung bzgl. des Konfliktpotenzials (Zufahrten, Einmündungen, etc.) erforderlich
Gemeinsamer Geh- und Radweg	-	(x)	(x)	-	(x)	
FAHRBAHN						
Protected Bikelane	x	x	x	x	x	
Buffered Bikelane	x	x	x	x	x	
Radfahrstreifen	x	x	x	x	x	
Radfahrstreifen (Bus frei)	(x)	(x)	(x)	x	x	
Busspur (Radverkehr frei)	-	-	-	(x)	(x)	zu vermeiden, da der ÖPNV Radfahrende i.d.R. nicht überholen kann (durch Ausweichen auf Kfz-Fahrstreifen)
Schutzstreifen	-	(x)	(x)	x	x	
Fahrradstraße	x	x	x		x	
Fahrradzone	x	x	x		x	
Mischverkehr Tempo 50	-	-	-	(x)	(x)	ggfs. Ergänzung zusätzlicher (nicht-benutzungspflichtiger) Angebote im Seitenraum erforderlich
Mischverkehr Tempo 30 (Strecke)	-	(x)	(x)	x	(x)	ggfs. Ergänzung zusätzlicher (nicht-benutzungspflichtiger) Angebote im Seitenraum erforderlich
Mischverkehr Tempo 30 (Zone)	-	(x)	(x)		x	Zur Attraktivitätssteigerung auch in Kombination mit (nicht-benutzungspflichtigen) Radwegen denkbar
Mischverkehr Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	-	(x)	(x)		x	

Soerser Weg

Merowingerstraße

