

|   |                                |                                    |
|---|--------------------------------|------------------------------------|
| <b>Vorlage</b>  |                                | <b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0395/WP18 |
| Federführende Dienststelle:<br>FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und<br>Mobilitätsinfrastruktur<br>Beteiligte Dienststelle/n:                                  |                                | Status: öffentlich                 |
|   |                                | Datum: 14.04.2022                  |
|   |                                | Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300 |
| <b>Kommunaler Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1:<br/>Umgestaltung der Krefelder Straße zwischen Soerser Weg und<br/>Bastei (Planungs- und Ausführungsbeschluss)</b> |                                |                                    |
| <b>Ziele:</b> Klimarelevanz<br>positiv  |                                |                                    |
| <b>Beratungsfolge:</b>  |                                |                                    |
| <b>Datum</b>  | <b>Gremium</b>                 | <b>Zuständigkeit</b>               |
| 04.05.2022  | Bezirksvertretung Aachen-Mitte | Anhörung/Empfehlung                |
| 19.05.2022  | Mobilitätsausschuss            | Entscheidung                       |

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umgestaltung der Krefelder Straße gemäß Variante 2 (Radfahrstreifen und PBL) zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umgestaltung der Krefelder Straße gemäß Variante 2 (Radfahrstreifen und PBL).

## Finanzielle Auswirkungen

|  |    |      |  |
|--|----|------|--|
|  | JA | NEIN |  |
|  | x  |      |  |

### PSP-Element 5-120102-900-09700-300-1 Radverkehrsanlagen (KKS)

| <b>Investive<br/>Auswirkungen</b>      | Ansatz<br>2022      | Fortgeschrie-<br>bener<br>Ansatz 2022 | Ansatz<br>2023 ff.  | Fortgeschrieb-<br>ener Ansatz<br>2023 ff. | Gesamt-<br>bedarf (alt) | Gesamt-<br>bedarf<br>(neu) |
|--|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---|-------------------------|----------------------------|
| Einzahlungen                           | 0                   | 0                                     | 0                   | 0   | 0                       | 0                          |
| Auszahlungen                           | 750.804,50          | 750.804,50                            | 0                   | 0   | 0                       | 0                          |
| Ergebnis                               | 750.804,50          | 750.804,50                            | 0                   | 0   | 0                       | 0                          |
| + Verbesserung /<br>- Verschlechterung | 0                   |                                       | 0                   |   |                         |                            |
|  | Deckung ist gegeben |                                       | Deckung ist gegeben |   |                         |                            |

### PSP-Element 4-120201-969-9 Euregionales Interreg-Projekt

| <b>konsumtive<br/>Auswirkungen</b>     | Ansatz<br>2022*     | Fortgeschrie-<br>bener<br>Ansatz 2022 | Ansatz<br>2023 ff.  | Fortgeschrieb-<br>ener Ansatz<br>2023 ff. | Folge-<br>kosten (alt) | Folge-<br>kosten<br>(neu) |
|--|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---|------------------------|---------------------------|
| Ertrag                                 | 0                   | 0                                     | 0                   | 0   | 0                      | 0                         |
| Personal-/<br>Sachaufwand              | 0                   | 0                                     | 0                   | 0   | 0                      | 0                         |
| Abschreibungen                         | 39.000              | 39.000                                | 0                   | 0   | 0                      | 0                         |
| Ergebnis                               | 39.000              | 39.000                                | 0                   | 0   | 0                      | 0                         |
| + Verbesserung /<br>- Verschlechterung | 0                   |                                       | 0                   |   |                        |                           |
|  | Deckung ist gegeben |                                       | Deckung ist gegeben |   |                        |                           |

\*aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021

**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 | <input 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:**

|                                     |                         |
|-------------------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | vollständig             |
| <input type="checkbox"/>            | überwiegend (50% - 99%) |
| <input type="checkbox"/>            | teilweise (1% - 49 %)   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | nicht                   |
| <input type="checkbox"/>            | nicht bekannt           |

Die Umgestaltung der Krefelder Straße im Abschnitt Soerser Weg bis Knoten Bastei dient der Radverkehrsförderung. Sie ist Bestandteil des Klimaschutzprojekts #AachenMooVe! und der Realisierung des Aachener Rad-Vorrang-Netzes. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass diese Maßnahme dazu beiträgt, einen Teil der heute stattfindenden Pkw-Fahrten in Zukunft auf das Fahrrad zu verlagern. Langfristig ist also mit einem positiven Effekt auf den Klimaschutz zu rechnen.

Im Zuge der Maßnahme werden keine Flächen ver- oder entsiegelt.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Das Förderprojekt #AachenMooVe! beinhaltet infrastrukturelle Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, insbesondere auch zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit im Hauptverkehrsstraßennetz. Die Umgestaltung der Krefelder Straße zwischen Soerser Weg und Bastei ist eine Maßnahme im Projekt. Die Kosten werden zu 80% aus Mitteln des Landes NRW und der EU finanziert. Die Umsetzung muss dafür bis Ende 2022 erfolgen.

Grundlage für die Auswahl des betrachteten Straßenraums ist zum einen das Aachener Konzept der Rad-Vorrang-Routen. Die Krefelder Straße ist im Abschnitt vom Soerser Weg bis zum Knoten Bastei Teil der Rad-Vorrang-Route Berensberg. Der Knoten Bastei ist ebenfalls Teil dieser Rad-Vorrang-Route und wird ebenfalls im Rahmen des Förderprojekts überplant (vgl. Vorlage FB61/0157/WP18). Zum anderen verfügt die Krefelder Straße im genannten Abschnitt über keine Radverkehrsanlagen, sodass durch die geplante Umgestaltung eine erhebliche Verbesserung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs erzielt würde.

### **2. Die vorgestellte Planung im Kontext anderer Maßnahmen**

Das Planungsgebiet für die Radverkehrsachse erstreckt sich zwischen der Einmündung Soerser Weg und dem Knoten Bastei. Betrachtet wird in dieser Vorlage nur die stadteinwärtige Fahrtrichtung.

Obwohl auch in stadtauswärtiger Fahrtrichtung (Rolandstraße und Krefelder Straße) Handlungsbedarf in Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur besteht und konkrete Ideen vorliegen, wird diese Planung aufgrund einer anstehenden Regionetz-Maßnahme zurückgestellt. Hier wird in 2023 / 2024 eine Wassertransportleitung von der Elsa-Brändström-Straße aus kommend durch die Rolandstraße zum Knoten Bastei (siehe Anlage 3) gelegt.

Die aktuelle Planung schlägt eine kurzfristig realisierbare Markierung auf der Fahrbahn vor, da diese zeitlich mit den anderen Baumaßnahmen koordiniert werden kann. Die notwendige Organisation der Umleitungsverkehre während der Umbauarbeiten am Knoten Bastei und der Regionetzmaßnahme zur Verlegung der Wassertransportleitung schließt einen zeitaufwendigeren Umbau im Bereich der Nebenanlage der Krefelder Straße stadteinwärts momentan aus.

Durch die Leitungsneulegung wird auch die Umgestaltung des Knotens Bastei beeinflusst: Der Umbau der Ecke Monheimsallee/Rolandstraße kann erst nach Abschluss der Regionetzmaßnahme erfolgen.

Weitere Verkehrsprojekte in diesem Gebiet sind der Umbau der Ludwigsallee und die Errichtung einer Protected Bike Lane auf der Monheimsallee in Fahrtrichtung Bastei. Die Projekte sollen Mitte 2022 bzw. Ende 2022 abgeschlossen sein.

### **3. Verkehrliche Rahmenbedingungen**

#### Motorisierter Individualverkehr (fließend)

Die Krefelder Straße (B57) bindet auf städteregionaler Ebene Würselen und Alsdorf an das Aachener Zentrum an. Zudem befindet sich an der Krefelder Straße die Anschlussstelle „Aachen Zentrum“ der Autobahn 4. Sowohl aus Richtung Köln als auch aus Richtung Düsseldorf sowie aus den

Niederlanden kommend wird der Kfz-Verkehr durch die Autobahn-Wegweisung über die Krefelder Straße in die Aachener Innenstadt geleitet. Im Jahr 2014 wurde in Fahrtrichtung Aachen eine Verkehrsbelastung von circa 10.800 Kraftfahrzeugen im Zeitraum von 7 bis 19 Uhr gezählt. Der Schwerverkehrsanteil betrug etwa 2 Prozent. Aufgrund der dargestellten Bedeutung für den Kfz-Verkehr wird eine zweistreifige Pkw-Befahrbarkeit als Rahmenbedingung für die Planung verstanden. Dies bedeutet nicht zwangsläufig, dass die heute bestehenden, eigenständigen Fahrstreifen in der Form erhalten bleiben müssen. Wichtig ist vielmehr, dass zwei Pkw weiterhin im Regelfall nebeneinander fahren können.

#### Motorisierter Individualverkehr (ruhend)

Im betrachteten Abschnitt weist die Krefelder Straße circa elf Parkstände in Mittellage auf. Das Planungsgebiet ist Bestandteil der Bewohnerparkzone „E“.

#### ÖPNV

Die Krefelder Straße wird im Abschnitt Soerser Weg – Bastei von der ASEAG-Linie 54 im Halbstundentakt (morgens auf einen Viertelstundentakt verdichtet) befahren. Hinzu kommen Gelegenheitsfahrten der Linie 30. Eine Haltestelle befindet sich hier nicht. Die Linie 54 bindet Berensberg und Herzogenrath an die Aachener Innenstadt an. Werktäglich werden ca. 1.000 Fahrgäste mit der Linie (einschließlich Verstärkerfahrten) befördert.

#### Radverkehr

Die Krefelder Straße verfügt im Abschnitt Soerser Weg bis Bastei (Fahrtrichtung Aachener Innenstadt) über keine bauliche oder markierte Radverkehrsanlage. Der Radverkehr wird hier bei hohen Kfz-Belastungen (siehe oben) im Mischverkehr geführt. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um ein Teilstück der Rad-Vorrang-Route Berensberg handelt, ist dies kein akzeptabler Zustand. Im Juli 2021 wurde die radentscheidkonforme Umgestaltung des Knotens Bastei beschlossen. Der in dieser Vorlage betrachtete Abschnitt der Krefelder Straße knüpft direkt an diese Planung an.

#### Fußverkehr

Die Bedingungen für den Fußverkehr sind insgesamt als gut zu bewerten. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des starken Schüler\*innenverkehrs (GGs Am Lousberg, 4. Gesamtschule und Gymnasium St. Ursula) entscheidend. Vom Soerser Weg kommend wird der Gehweg in Richtung Bastei kontinuierlich breiter; von 2,25 m an der Elsa-Brändström Straße bis hin zu etwa 5,00 m an der Kreuzung Bastei. Das Regelmaß von 2,50 m wird damit nur zu Beginn geringfügig unterschritten und an den meisten Stellen deutlich übertroffen. Im Rahmen des Konzepts der Premiumfußwege ist vorgesehen, die Achse zwischen Lousberg und Stadtpark zu stärken. Auf Höhe der Elsa-Brändström-Straße soll auf der Krefelder Straße eine zusätzliche signalgestützte Querung eingerichtet werden. Für diese Maßnahme sind jedoch ein baulicher Eingriff und damit noch weitere Planungsschritte nötig. Aus diesem Grund wurde beschlossen, die Rad- und die Fußverkehrsmaßnahme voneinander zu entkoppeln und die Markierung der Radverkehrsanlage zeitlich vorzuziehen.

## **4. Planung**

Für die Umgestaltung der Krefelder Straße wurden zwei Varianten ausgearbeitet (siehe Anlagen 1 und 2). Diese unterscheiden sich jedoch nur zwischen dem Soerser Weg und der Kardinalstraße. Im

Zulauf auf den Knoten Soerser Weg und zwischen Kardinalstraße und Knoten Bastei sind beide Varianten identisch.

### **Zulauf auf den Knoten Soerser Weg (Variante 1 und Variante 2)**

Im Zulauf des Knotens Krefelder Straße / Soerser Weg werden die zwei Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs in einen 5,60 m überbreiten Fahrstreifen neben einem 2,30 m breitem Radfahrstreifen überführt. Zwischen der Radverkehrsanlage und dem fließenden Verkehr ist ein 0,50 m breiter Pufferstreifen vorgesehen. Auf dem überbreiten Fahrstreifen können sich ein Großfahrzeug und ein Pkw nebeneinander aufstellen.

### **Soerser Weg – Kardinalstraße (Variante 1)**

In Variante 1 wird der Radfahrstreifen in einen 2,00 m breiten Schutzstreifen überführt. Die danebenliegende Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr ist 5,50 – 5,60 m breit und erlaubt damit eine durchgängige Befahrbarkeit mit zwei Pkw nebeneinander, ohne den Schutzstreifen in Anspruch zu nehmen. Der Schutzstreifen wird den Radentscheid-Vorgaben entsprechend auf voller Länge rot eingefärbt.

### **Soerser Weg – Kardinalstraße (Variante 2)**

In Variante 2 wird der vor der Einmündung Soerser Weg 2,30 m breite Radfahrstreifen hinter der Einmündung auf eine Breite von 2,00 m reduziert. Die neben dem Radfahrstreifen liegende Kfz-Fahrbahn ist wie auch in Variante 1 zwischen 5,50 und 5,60 m breit und erlaubt damit das Nebeneinanderfahren zweier Pkw. Auch der Radfahrstreifen wird vollflächig rot eingefärbt.

### **Kardinalstraße – Knoten Bastei (Variante 1 und Variante 2)**

Ab der Einmündung Kardinalstraße geht der Schutzstreifen bzw. der Radfahrstreifen in einen – weiterhin rot eingefärbten – geschützten Radfahrstreifen von mindestens 2,30 m Breite über. Hierdurch stehen im Zulauf zum Knoten Bastei nur noch drei statt vier Fahrstreifen zur Verfügung. Im Planungsbeschluss zum Knoten Bastei wurde diese Reduzierung für den Aufstellbereich bereits festgelegt. Bei der Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen der Umgestaltung des Knotens wurde bereits mit der nun geplanten Straßenraumaufteilung kalkuliert. Als bauliche Trennelemente sollen hier – wie auf der Monheimsallee – FLEX-Poller zum Einsatz kommen.

Auf Höhe der Hausnummern 11 bis 15 wird eine Liefer- und Ladezone eingerichtet. Dazu kann der Radfahrstreifen überfahren werden, um auf die Ladezone zu gelangen. Da das Halten neben einem (geschützten) Radfahrstreifen nach StVO unzulässig ist, gäbe es ansonsten keine legale Möglichkeit, Fahrzeuge zu be- und entladen. Diese Ladezone kann sowohl durch den Kiosk in Hausnummer 3 als auch für Lieferverkehre für (und durch) Privatpersonen genutzt werden. Die Einhaltung der ordnungsgemäßen Nutzung der Ladezonen wird behördlich überwacht. Darüber hinaus könnte in der Kardinalstraße eine weitere Liefer- und Ladezone eingerichtet werden.

Mit der geplanten Radverkehrsanlage wird sowohl in Variante 1 als auch in Variante 2 ca. 140 m radentscheidkonforme Infrastruktur errichtet.

## **Empfehlung**

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung von Variante 2, bei der zwischen Soerser Weg und Kardinalstraße ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen und zwischen Kardinalstraße und Bastei ein 2,30 m breiter geschützter Radfahrstreifen markiert wird. Mit der Markierung als Radfahrstreifen wird auf der ganzen Länge eine Mitnutzung durch den Kfz-Verkehr verkehrsrechtlich ausgeschlossen.

## **5. Bürger\*inneninformation**

Die Verwaltung wurde am 17. Februar 2022 vom Mobilitätsausschuss mit der Durchführung einer Bürger\*inneninformation zur Umgestaltung der Krefelder Straße auf Basis von Variante 1 (Schutzstreifen und geschützter Radfahrstreifen) beauftragt. Im Zeitraum vom 9. bis zum 23. März 2022 fand die Bürger\*inneninformation zur geplanten Umgestaltung der Krefelder Straße statt. Auf der Homepage [www.aachen.de/krefelderstrasse](http://www.aachen.de/krefelderstrasse) standen eine vertonte und eine textkommentierte Präsentation des Vorhabens zum Download bereit. Zudem waren die Unterlagen im Verwaltungsgebäude „Am Marschierort“ einsehbar.

Das Informationsverfahren wurde wie für vergleichbare Beteiligungsveranstaltungen per Handzettel, Pressemitteilung und über die Webseite der Stadt Aachen beworben. Die Webseite wurde im Informationszeitraum von rund 260 Personen besucht. Während des Beteiligungszeitraums sind lediglich fünf Eingaben eingegangen.

Mehrere Eingaben thematisieren den in Variante 1 geplanten Schutzstreifen zwischen dem Soerser Weg und der Kardinalstraße. In den Stellungnahmen der Bürger\*innen wurde die Aufwertung zu einem Radfahrstreifen angeregt. Vor diesem Hintergrund ist Variante 2 (Radfahrstreifen und PBL) entstanden, die nun zur Umsetzung durch die Verwaltung empfohlen wird.

Die eingegangenen Fragen und Anregungen sowie die Stellungnahmen der Verwaltung liegen dieser Vorlage als Bericht zur Bürger\*inneninformation (Anlage 4) bei.

## **6. Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die Umgestaltung der Krefelder Straße werden mit 120.000 € kalkuliert. Es stehen ausreichende Mittel im PSP-Element 5-120102-900-09700-300-1/4-120102-985-8 Radverkehrsanlagen (KKS) bereit. Im Rahmen des Projekts #AachenMooVe! werden die Kosten mit bis zu 80 Prozent durch das Land NRW und die Europäische Union bezuschusst.

### **Anlage/n:**

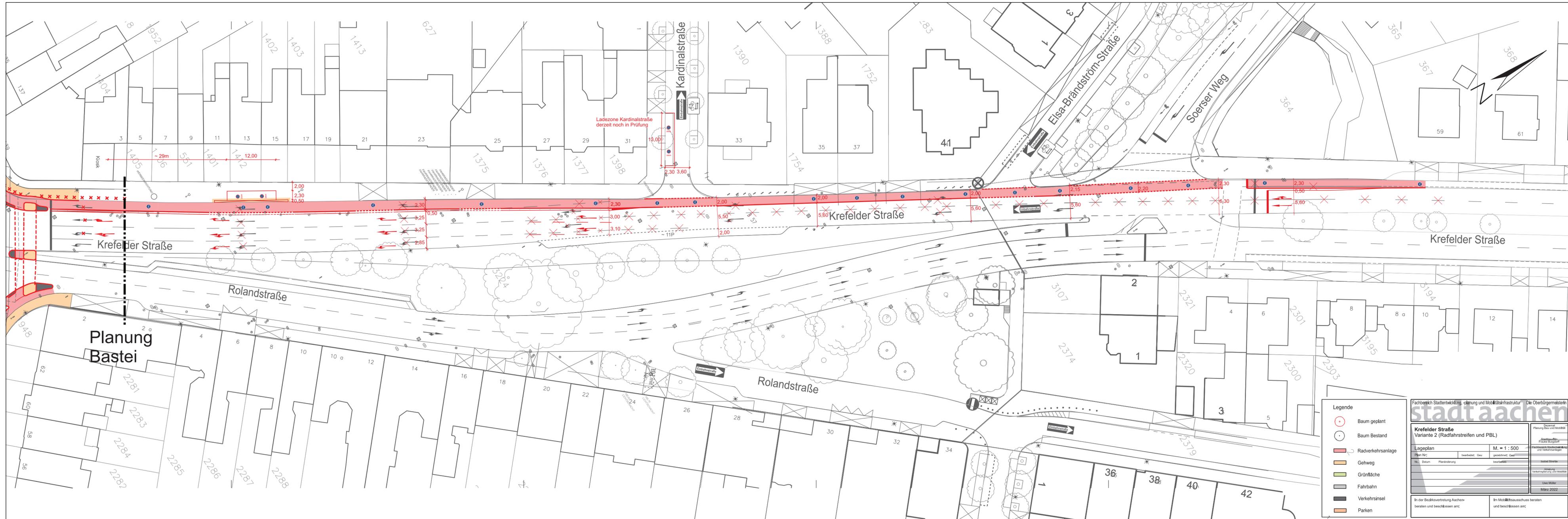
Anlage 1 – Variante 1 (Schutzstreifen und PBL)

Anlage 2 – Variante 2 (Radfahrstreifen und PBL)

Anlage 3 – Infrastrukturmaßnahmen rund um den Knoten Bastei

Anlage 4 – Bericht zur Bürger\*inneninformation





- Legende**
- Baum geplant
  - Baum Bestand
  - Radverkehrsanlage
  - Gehweg
  - Grünfläche
  - Fahrbahn
  - Verkehrsinsel
  - Parken

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

**Stadt Aachen**

**Krefelder Straße**  
Variante 2 (Radfahrstreifen und PBL)

Lageplan M. = 1 : 500

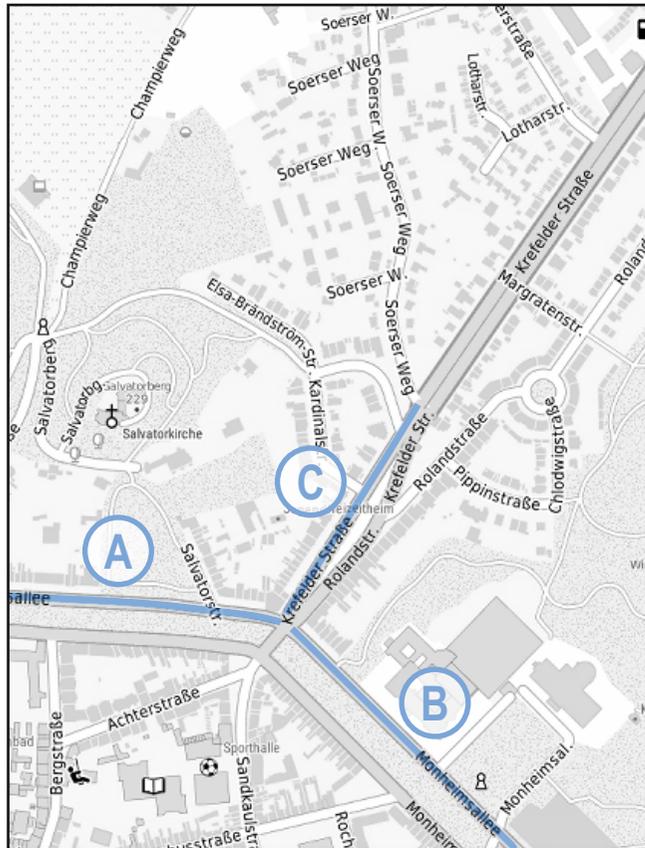
|      |        |               |            |      |             |      |
|------|--------|---------------|------------|------|-------------|------|
| Nr.: | Datum: | Planänderung: | beurteilt: | Geu: | gezeichnet: | Geu: |
|      |        |               |            |      |             |      |

In der Bezirksvertretung Aachen beraten und beschlossen am:

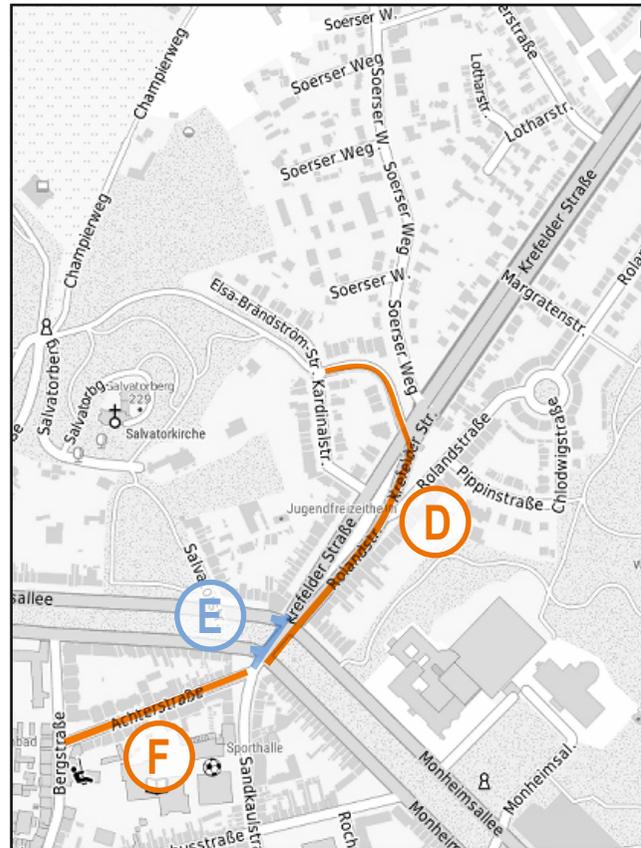
Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

März 2022

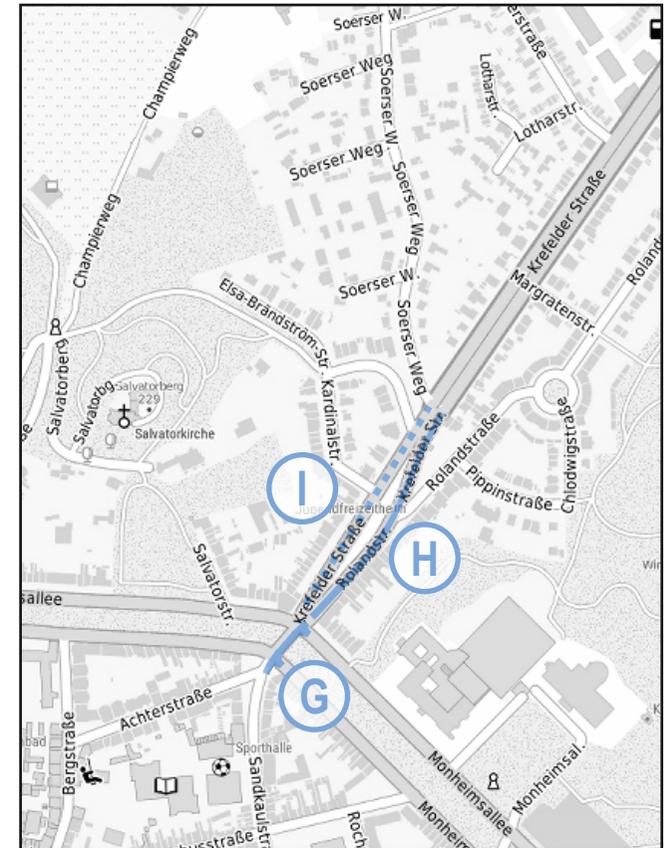
# Infrastrukturmaßnahmen rund um die Bastei



- 2022**
- A** Abschluss Straßenbau Ludwigsallee
  - B** Protected Bike Lane Monheimsallee
  - C** Umsetzung der Schutzstreifen- und PBL-Maßnahme im Rahmen des Förderprojekts #AachenMooVe!



- 2023/2024**
- D** Neulegung von Versorgungsleitungen in der Elsa-Brändström-Straße und Rolandstraße. Kfz-Umleitung währenddessen über die Krefelder Straße.
  - E** Knotenumbau Bastei (Westseite)\*
  - F** Regionetz-Arbeiten in der Achterstraße (Gas, Wasser, Strom, Kanal)



- ab 2024/2025**
- G** Knotenumbau Bastei (Ostseite)\*
  - H** Neugestaltung der Rolandstraße / Krefelder Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts\*
  - I** Ggf. weitere Aufwertung der Radverkehrsanlagen stadteinwärts möglich\*

\* Zeitliche Durchführung der Baumaßnahme hängt technisch und baustellenlogistisch von der Regionetzmaßnahme in der Rolandstraße ab.



# Bürger\*innen information

Umgestaltung der Krefelder Straße  
im Abschnitt Soerser Weg - Bastei

März 2022

[www.aachen.de](http://www.aachen.de)

stadt aachen



# Resonanz

Die Verwaltung wurde am 17. Februar 2022 vom Mobilitätsausschuss mit der Durchführung einer Bürger\*inneninformation zur Umgestaltung der Krefelder Straße beauftragt. Zuvor hatte die Bezirksvertretung Aachen-Mitte eine entsprechende Empfehlung ausgesprochen.

Im Zeitraum vom 9. bis zum 23. April fand die Bürger\*inneninformation zur geplanten Umgestaltung der Krefelder Straße statt. Auf der Homepage [www.aachen.de/krefelderstrasse](http://www.aachen.de/krefelderstrasse) standen eine vertonte und eine textkommentierte Präsentation des Vorhabens zum Download bereit. Zudem waren die Unterlagen im Verwaltungsgebäude „Am Marschierdor“ einsehbar.

Auf die Informationsphase wurde, wie üblich, durch den Einwurf von Handzetteln, eine Pressemitteilung und den facebook-Auftritt von AachenCleverMobil hingewiesen. Zudem wurden die Eigentümer\*innen der Immobilien im Planungsgebiet angeschrieben, welche nicht selbst dort wohnen. Als öffentliche Einrichtungen wurden die GGS Am Lousberg, die Vierte Gesamtschule und das Sankt Ursula Gymnasium auf die Bürger\*inneninformation und die Möglichkeit zur Reaktion hingewiesen.

Die Webseite wurde zwischen dem 9. und 23. März von 256 Personen besucht. Insgesamt wurden fünf Eingaben zum Projekt von Privatpersonen gemacht. Es gab keine Stellungnahme von einer der Schulen.

## Meinungen zum Projekt

- Ich bin Eigentümerin eines Hauses auf der Krefelder Straße und möchte mich für die Information zur geplanten Umgestaltung bedanken.
- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende ist zu begrüßen (2x). Ich hoffe, dass dadurch auch die Pkw-Nutzung eingeschränkt wird.
- Radentscheidkonforme Umbaumaßnahmen begrüße ich sehr

### Stellungnahme der Verwaltung

Durch die geplante Maßnahme wird ein Abschnitt der Krefelder Straße, auf dem es derzeit keine Radverkehrsinfrastruktur gibt, für den Radverkehr deutlich aufgewertet. Dieses Vorhaben stellt auch einen Baustein der Umsetzung des Radentscheids und der Realisierung des Aachener Rad-Vorrang-Netzes dar.

Die Krefelder Straße besitzt jedoch auch eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr. Eine wesentliche Rahmenbedingung für die Planung war daher die durchgängige Befahrbarkeit mit zwei Pkw nebeneinander. Auch das Be- und Entladen von Kraftfahrzeugen soll für Privatpersonen und Gewerbetreibende weiterhin möglich sein. Zu diesem Zweck werden Ladezonen eingerichtet (siehe nächstes Unterkapitel).

## Liefern und Laden

- Die Gestaltung der Ladezone halte ich für gelungen und einen guten Kompromiss, da der Radfahrstreifen geradlinig geführt wird und fürs Beladen nicht in Anspruch genommen wird.
- Durch die geplanten Poller würden Häuser ohne Zufahrt von autoabhängigen Dienstleistungen abgeschnitten, da der Weg zur Ladezone unter Umständen zu weit ist (Gärtner, Umzüge, Gerüstbauer)
- Falls die geplanten Poller tatsächlich gebaut werden, bitte ich um die Errichtung einer zusätzlichen Ladezone vor den Häusern 27 - 31.
- Die Möglichkeit einer weiteren Ladezone direkt hinter der Einmündung Kardinalstraße wäre sinnvoller als eine Ladezone in der Kardinalstraße, da in diesem Bereich aufgrund der Zufahrten sowieso kein baulicher Schutz durch Poller möglich ist.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Das Halten neben (geschützten) Radfahrstreifen ist laut StVO unzulässig. Damit das Be- und Entladen eines Kraftfahrzeugs sowohl für private als auch für gewerbliche Zwecke weiterhin möglich ist, ist eine Ladezone im Bereich der Häuser 13 – 15 geplant. Eine weitere Ladezone im Einmündungsbereich der Kardinalstraße wird derzeit geprüft.

Durch die Einrichtung der Ladezonen bleiben Dienstleistungen, die auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind, also weiterhin möglich.

Eine Ladezone in der Kardinalstraße hätte gegenüber einer zweiten Ladezone auf der Krefelder Straße den Vorteil, dass die Radverkehrsanlage nicht vom Kraftfahrzeug überfahren werden muss, um zur Ladezone zu gelangen. Die Ladezone in der Kardinalstraße läge nur wenige Meter von Haus Nummer 31 entfernt, was als vertretbar eingestuft wird.

## **(geschützter) Radfahrstreifen statt Schutzstreifen**

- 2,30 m breite Radfahrstreifen mit einer Doppellinie bieten bereits ausreichenden Schutz für den Radverkehr. Eine bauliche Abtrennung ist nicht erforderlich. Ich rege an, darauf zu verzichten
- An anderen Stellen in Aachen sind überbreite Fahrstreifen nur 4,75 m breit. Durch Reduktion des hier vorgesehenen überbreiten Fahrstreifens auf 4,80 m könnte statt des 2,00 m breiten Schutzstreifens eine 2,30 m Protected Bike Lane mit einem Trennelementstreifen (0,50 m) angelegt werden.
- Kann der Schutzstreifen als Radfahrstreifen ausgeführt werden und ggf. mit Protektionselementen versehen werden? Die verbleibende Kernfahrbahn von 5,50 m ist laut RASSt ausreichend.
- Da ein Überfahren des Schutzstreifens nicht vorgesehen ist, kann an dieser Stelle auch ein Radfahrstreifen angelegt werden.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Durch die geplanten Protektionselemente im Abschnitt Kardinalstraße – Kreuzung Bastei wird die objektive und subjektive Verkehrssicherheit der Radfahrenden erhöht. Zudem stellen die Poller einen effektiven Schutz gegen illegal haltende Kraftfahrzeuge dar. Aus diesen Gründen soll im genannten Abschnitt nicht auf die Flex-Poller verzichtet werden.

Eine Reduzierung der Kernfahrbahn im Abschnitt zwischen dem Soerser Weg und der Kardinalstraße auf ein Maß von unter 5,50 m wird kritisch gesehen. Da die Krefelder Straße als Verbindung zwischen der Aachener Innenstadt und dem Autobahnnetz eine wichtige Achse für den motorisierten Individualverkehr darstellt, soll eine Befahrbarkeit mit zwei Pkw nebeneinander durchgängig gewährleistet sein. Hierfür ist nicht zwingend der Erhalt der heutigen beiden Fahrstreifen erforderlich. Stattdessen könnte, dem Planungsvorschlag entsprechend, ein überbreiter Fahrstreifen markiert werden. Im Regelfall sollen diese 5,00 m – 5,50 m breit sein. Damit möglichst viele Fahrzeuge tatsächlich nebeneinander fahren und damit den Raum effizient nutzen, wurde das Maß von 5,50 m festgelegt.

Der zwischen Soerser Weg und Kardinalstraßen geplante Schutzstreifen kann zu einem Radfahrstreifen aufgewertet werden. Ein Schutzstreifen böte an der Stelle den Vorteil einer geringfügig breiteren rot eingefärbten Fläche, da die Markierung schmaler ist. Zudem wäre im fließenden Kfz-Verkehr das kurzzeitige Überfahren möglich, falls zwei Großfahrzeuge nebeneinander fahren und der Schutzstreifen frei ist. Da die Fahrbahn allerdings bereits im Knotenzulauf auf ein Maß verengt wird, bei dem Großfahrzeuge in der Regel nicht nebeneinander stehen oder fahren, wird der Vorschlag, zwischen Soerser Weg und Kardinalstraße einen Radfahrstreifen anstelle eines Schutzstreifens zu markieren übernommen.

Radfahrstreifen werden nur in Ausnahmefällen und im Rahmen einer temporären Verkehrsführung mit durchgängigen Leitschwellen versehen. Dies hat stadtgestalterische und entwässerungstechnische Gründe; zudem sind diese Schwellen nicht mit Müllcontainern überrollbar. Bei einer Protected Bike Lane, wie sie im Abschnitt Kardinalstraße – Kreuzung Bastei geplant ist, bestehen diese Probleme nicht. Dafür wird aber ein 0,50 m breiter

Streifen benötigt, in dem die Trennelemente platziert werden. Im Abschnitt Soerser Weg – Kardinalstraße würde dies zu einer schmalen Radverkehrsanlage führen.

## Weitere Fragen und Anregungen

Auf dem Gehweg gab es früher immer viele falsch geparkte Fahrzeuge, sodass die genannte Breite oftmals nicht zur Verfügung stand.

### Stellungnahme der Verwaltung

Die Duldung des Parkens auf dem Gehweg wurde mit Einrichtung der Bewohnerparkzone „E“ beendet. Seitdem steht die volle Breite dem Fußverkehr zur Verfügung.

Das Rechtsabbiegen in die Ludwigsallee muss verbessert werden. Schon vor der heutigen Baustelle gab es Rückstau bis zur Tankstelle.

### Stellungnahme der Verwaltung

Die Kreuzung „Bastei“ wird den Zielen des Radentscheid entsprechend grundlegend umgestaltet. Der Beschluss dazu wurde im Juli 2021 durch den Mobilitätsausschuss gefasst. Beschlossen wurde eine sogenannte „konfliktfreie Signalisierung“. Das bedeutet, dass zukünftig rechtsabbiegende Fahrzeuge nicht mehr gleichzeitig grün haben mit Rad- und Fußverkehr, die die Ludwigsallee überqueren. Hierdurch soll eine hohe Verkehrssicherheit erreicht werden. In Tageszeiten von hohem Rad- und Fußaufkommen können sich durch diese Trennung Vorteile für den Kfz-Verkehrsfluss ergeben. Gerade in der morgendlichen Spitzenverkehrszeit ist jedoch ein bemerkbarer Rückstau in die Krefelder Straße zu befürchten. Diese Nachteilige Auswirkung wurde jedoch zugunsten der erhöhten Verkehrssicherheit in Kauf genommen. Weitere Informationen finden Sie unter [www.aachen.de/kreuzung-bastei](http://www.aachen.de/kreuzung-bastei).

Ich rege eine Buslinie durch die Sandkaulstraße an, damit Bewohner\*innen und Nutzer\*innen des P+R-Angebots am Tivoli direkter in die Innenstadt kommen

### Stellungnahme der Verwaltung

Eine Buslinie über die Sandkaulstraße zum Bushof zu führen, wäre denkbar z. B. für ein direktes P+R-Shuttle vom Tivoli oder als Schnellbuslinie SB 51 aus der Region ins Aachener Zentrum. Derzeit ist die Umsetzung dieser beiden Ideen jedoch nicht eingeplant.

Es sollte ein sinnvolles Park-and-Ride-Angebot am Tivoli geben, sodass Besucher\*innen von der Autobahn abgefangen werden.

### Stellungnahme der Verwaltung

Das Parkhaus am Tivoli ist bereits im P+R-Netz der Stadt Aachen integriert und von der Autobahn kommend ausgeschildert. Das Parkticket gilt gleichzeitig als Fahrschein. Die Nutzung kostet 5 € für bis zu 5 Personen und beinhalten die Parkkosten sowie die Hin- und Rückfahrt vom Tivoli in die Stadt. Weitere Informationen finden Sie unter [www.aachen.de/parkandride](http://www.aachen.de/parkandride).