

N i e d e r s c h r i f t

Gemeinsame Sondersitzung des Mobilitätsausschusses mit der Bezirksvertretung Aachen-Mitte

6. September 2023

Sitzungstermin:	Donnerstag, 31.08.2023
Sitzungsbeginn:	17:00 Uhr
Sitzungsende:	21:03 Uhr
Ort, Raum:	Sitzungssaal des Rates, Rathaus

Anwesende:

Ratsherr Achim Ferrari

Ratsfrau Monika Annette Wenzel

Ratsherr Peter Blum

Frau Marianne Conradt

Ratsfrau Gaby Breuer

Ratsherr Dr. Sebastian Breuer

Frau Marlies Diepelt

Ratsherr Wilfried Fischer

Ratsherr Daniel Hecker

Bis 19:36 Uhr

Ratsfrau Elke Eschweiler

Vertretung für Ratsherrn Daniel
Hecker von 19:36 bis 20:28

Ratsherr Kaj Neumann

Ratsfrau Renate Wallraff

Ratsherr Tjark Zimmer

Herr Patrick Deloie

Herr Burkhard Fahl

Bis 20:28 Uhr

Herr David Hasse

Herr Christian Hofmann

Herr Olaf Jacobs

Herr Lasse Klopstein

Herr Laurenz Lehmann

Vertretung für: Herrn Nicolai Vincent
Radke

Herr Jörg Hans Lindemann

Herr Dr. Andreas Nositschka

Herr Dr. Ralf Gerhard Otten

Frau Melanie Penalosa

Frau Leona Piana

Vertretung für: Herrn Stefan Dussin
bis 19:30 und von 20:28 bis 21:03 Uhr

Herr Oliver Bode

Vertretung für Herrn Stefan Dussin
von 19:30 bis 20:28 Uhr

Herr Nicolai Vincent Radke

Herr Dr.-Ing. Jan van den Hurk

Herr Daniel Casper

Vertretung für: Herrn Jörg Veltrup

Herr Jan Frieders

Ratsherr Markus Mohr

Herr Pascal Pfeiffer

Herr Bernd Wallraven

Frau Caline Strack

Herr Rolf Winkler

von der Verwaltung:

MA/35/WP18

Ausdruck vom: 06.09.2023

Seite: 2/19

Beigeordnete Frauke Burgdorff

Herr Uwe Müller

Frau Silke Roder

Herr Armin Langweg

Herr Marc Hamblock

Herr Harald Beckers

Herr Torben Hammers

Frau Jana Elsner

Frau Marlene Willems

als Schriftführerin:

Frau Silke Retterath

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 **Eröffnung der Sitzung**

- 2 **Reallabor Templergraben | Abschlussbericht**
Vorlage: FB 61/0683/WP18

- 3 **Innenstadtmobilität für Morgen | Zwischenbericht- Bausteine des Konzepts, Informationsveranstaltungen im Herbst 2023**
Vorlage: FB 61/0742/WP18

- 4 **Mitteilungen der Verwaltung**

- 5 **Einstellung der Planung zur L 221n – Ortsumgehung Eilendorf, Ratsantrag der CDU-Fraktion**
vom 16. August 2023, TO-Antrag der CDU Fraktion vom 17.08.2023

- 6 **Barrierefreiheit im Straßenraum, Überarbeitung der Standards**
Vorlage: FB 61/0679/WP18

- 6.1 **Barrierefreiheit im Straßenraum: Überarbeitung der Standards - Ergänzungsvorlage**
Vorlage: FB 61/0738/WP18

- 7 **Turmstraße (im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall) Anpassung der Straßenraumaufteilung**
Vorlage: FB 61/0731/WP18

8 **Protected Bike Lane in der Saarstraße: Evaluation der temporären Verkehrsfreigabe**
Vorlage: FB 61/0730/WP18

Nichtöffentlicher Teil

1 **Vergabeeinspruch der SPD Fraktion zum Lastenrad-Buchungsportal**

Protokoll:

Öffentlicher Teil

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Die Ausschussvorsitzende Wenzel und Herr Bezirksbürgermeister Ferrari eröffnen die Sitzung und stellen die fristgerechte Einladung fest.

Auf Antrag der Ausschussvorsitzenden werden die Reihenfolge der TOPs Ö2 und Ö3 getauscht, was einstimmig von beiden Gremien angenommen wird.

Herr van den Hurk beantragt zudem die Vertagung des TOPs Ö6 und Ö6.1 wegen Beratungsbedarfs, was von den Mitgliedern des Mobilitätsausschusses ebenfalls einstimmig angenommen wird.

zu 2 Reallabor Templergraben | Abschlussbericht

Vorlage: FB 61/0683/WP18

Herr Otten berichtet, dass er bis gestern noch lediglich der Meinung gewesen sei, dass die Vorlage ihn nicht überzeugt habe. Außerdem stellt er in Frage, wie viele Leute wirklich den Fragebogen erhalten hätten, er selbst habe beispielsweise keinen erhalten. Aus seiner Sicht würde sich durch die Sperrung eine Erhöhung der Emissionen ergeben. Gestern habe jedoch ergänzend und unterstützend zu seiner Meinung der Verwaltungsgerichtshof in Kassel einen ähnlich gelagerten Verkehrsversuch als rechtswidrig zurückgewiesen. Somit sei auch der hier dargelegte Beschlussvorschlag nicht zulässig, so dass er diesem nicht folgen werde.

Ratsherr Blum glaubt, dass bereits von Anfang an festgestanden habe, dass man den Verkehrsversuch

MA/35/WP18

Ausdruck vom: 06.09.2023

Seite: 5/19

verstetigen habe wollen. Der Ringverkehr sei hier massiv unterbrochen und die Sperrung ergebe aus seiner Sicht keinen Sinn. Auch er werde dem nicht zustimmen.

Herr Lindemann zeigt sich ebenfalls erstaunt, dass die ursprünglich für wenige Monate angedachte Sperrung vor der Sperrung der Turmstraße nun zu diesem Ergebnis geführt habe. Aus seiner Sicht sind die vorliegenden Zahlen nicht belastbar, wichtige Infos würden zudem fehlen. Er weist auf ein ähnlich lautendes Urteil aus Berlin hin.

Ratsherr Neumann sieht am Templergraben eine deutlich gestiegene Aufenthaltsqualität. Der Zeitpunkt und die Rahmenbedingungen der Sperrung seien zudem seinerzeit durch ein Verkehrsgutachten vorgegeben worden. Der Templergraben sei nie als Hauptverkehrsstraße vorgesehen gewesen. Bezüglich der zitierten Urteile sei er der Meinung, dass es sich jeweils um individuelle Einzelfälle handele und es immer auf die Begründung ankomme.

Herr Klopstein weist darauf hin, dass man, wenn man einen Radverteilerling etablieren wolle, den motorisierten Individualverkehr auf den Alleening verlagern müsse.

Herr Hofmann kündigt an, den Beschlussvorschlag ebenfalls abzulehnen, da aus seiner Sicht die belastbaren Zahlen fehlten.

Herr van den Hurk mahnt dazu, das Thema gerade nicht mit zu vielen anderen Punkten zu überlagern. Der Radverteilerling werde nur funktionieren, wenn er attraktiv sei. Die Frage, ob eine Sperrung des Templergrabens zu einem Zusammenbruch des Verkehrs führen werde, sei aus seiner Sicht beantwortet, so dass man dem Beschluss zustimmen könne. Allerdings bitte er auch hier um entsprechend klare Kommunikation.

Herr Deloie unterstreicht die Bedeutung des Radverteilerlings. Er berichtet jedoch, dass die Verwaltung ursprünglich nicht beide Straßen gleichzeitig habe sperren wollen und er sei über die kurzfristige Sperrung des Annuntiatenbachs ähnlich wie seine Kolleg*innen der Bezirksvertretung sehr überrascht gewesen. Er beantrage, den Beschluss zu fassen, den Templergraben zu sperren, gleichzeitig jedoch die Sperrung am Annuntiatenbach aufzuheben und aktuelle Messungen durchzuführen.

Herr Radke sieht ebenfalls den Sinn und die Notwendigkeit, den Templergraben zu sperren. Er halte den Beschlussvorschlag der Verwaltung für nachvollziehbar und verweist auf die in der Vorlage genannten Zahlen.

Herr Otten appelliert, das Urteil ernst zu nehmen. Die Begründung für die Durchführung einer Maßnahme müsse im Vorhinein da sein und die hier aufgeführten Klimaziele seien keine tragfähigen Argumente.

Frau Strack lehnt einen Shared Space ab und erinnert auch an dieser Stelle an die Ausnahmegenehmigungen für Pflegekräfte.

Ratsherr Hecker möchte gerne von der Verwaltung wissen, ob die Maßnahme sicher rechtsgültig sei.

Herr van den Hurk sieht indes die hiesige Grundlage anders gelagert als in dem von Herrn Otten geäußerten Fall. Die Sperrung des Annuntiatenbachs sei seinerzeit auf Grund der Sperrung des Templergrabens notwendig geworden.

Frau Beigeordnete Burgdorff erinnert daran, dass man mit dem heutigen Beschluss noch keine verkehrsrechtlichen Anordnungen schaffe. Sie wirbt um Vertrauen dafür, dass die Verwaltung selbstverständlich vor der Umsetzung mit allen Fachämtern die Rechtslage prüfen werde.

Herr Müller ergänzt, dass man auf Grund der erhobenen Zahlen eine Verstetigung für sinnvoll erachte und die Umsetzung nach der Beschlussfassung des Ausschusses straßen- und verkehrsrechtlich prüfen werde.. Die Sperrung des Annuntiatenbachs hätte man noch stärker kommunizieren können, allerdings habe die damalige externe Begutachtung eine klare Richtung vorgegeben.

Bezirksbürgermeister Ferrari lässt sodann zunächst die Bezirksvertretung über den von Herrn Deloie eingebrachten Beschlussvorschlag abstimmen, die Sperrung des Annuntiatenbachs aufzuheben um an dieser Stelle Verkehrszählungen durchzuführen, die im Anschluss der Politik vorgestellt werden sollten. Der Antrag wird bei zwei Zustimmungen und einer Enthaltung abgelehnt.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die dauerhafte Einrichtung der im Rahmen des Reallabors erprobten Netzunterbrechungen für den MIV am Templergraben und Annuntiatenbach zu beschließen. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss außerdem die Verwaltung mit einer entsprechenden Umgestaltung der Zufahrtbereiche des Templergrabens und der Entwicklung einer Freigabelösung für den Linienbusverkehr am Annuntiatenbach zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die dauerhafte Einrichtung der im Rahmen des Reallabors erprobten Netzunterbrechungen für den MIV am Templergraben und Annuntiatenbach. Er beauftragt die Verwaltung mit einer entsprechenden Umgestaltung der Zufahrtbereiche des Templergrabens und der Entwicklung einer Freigabelösung für den Linienbusverkehr am Annuntiatenbach.

Abstimmungsergebnis:

Bezirksvertretung Aachen Mitte: Mehrheitlich bei 2 Enthaltungen und 3 Ablehnungen

Mobilitätsausschuss: Mehrheitlich bei 11 Zustimmungen und 6 Ablehnungen

zu 3 Innenstadtmobilität für Morgen | Zwischenbericht- Bausteine des Konzepts, Informationsveranstaltungen im Herbst 2023

Vorlage: FB 61/0742/WP18

Frau Beigeordnete Burgdorff leitet zum Thema Innenstadtmobilität ein, indem sie das aus vier Teilplänen bestehende Konzept kurz darstellt und einen herzlichen Dank an die verwaltungsweit daran beteiligten Kolleg*innen ausspricht, die das Ganze ermöglicht hätten.

Das Konzept füge nun zusammen, was zusammen gehört und ermögliche ein ganzheitliches Bild auf die verschiedensten Verkehrsteilnehmenden in der Stadt.

Anschließend präsentiert Herr Langweg zum Thema.

Herr van den Hurk spricht seinen Dank aus. Er sei überzeugt, dass es sich bei dem vorgestellten Konzept um einen guten Plan handele. Alle Beteiligten müssten sich überlegen, welchen Beitrag die Mobilitätspolitik leisten könne. Man müsse es dringend schaffen den Mobilitätsmix zu generieren, der Aachen zu einer lebens- und liebenswerten Stadt mache. Dies sei unbestritten eine große Herausforderung wegen der unterschiedlichen Interessenlagen, die es zu berücksichtigen gelte. Der Plan, der alles integriere, liege nunmehr vor, wenngleich es noch einige Hausaufgaben zu erledigen gebe und er an die Verwaltung appelliere, insbesondere eine gute Kommunikationskampagne ins Leben zu rufen. Außerdem solle an die Ausnahmegenehmigungen gedacht werden. Wichtig sei zudem die Kommunikation nach außen, dass Aachen erreichbar bleibe.

Auch Ratsherr Neumann spricht der Verwaltung für das große Engagement seinen Dank aus. Bisher habe es immer verschiedene Konzepte zu einzelnen Themen gegeben, die die Politik beschlossen habe, nie aber ein Gesamtkonzept. Daher habe sich auch nie ein zusammenhängendes Bild ergeben, was nun mit diesem großen Wurf gelungen sei.

Das Konzept bündele alle Interessen und schaffe eine gesteigerte Aufenthaltsqualität. Da der Straßenraum nur begrenzte Fläche zur Verfügung habe, sei genau dieser große Aufschlag hier von Nöten gewesen. Für den Umstieg müsse man die richtigen Angebote schaffen umso eine Verbesserung für alle Verkehrsmittel zu erreichen. Das vorgelegte Konzept sei eines der größten und wichtigsten Projekte der Mobilitätspolitik.

Herr Hofmann weist darauf hin, dass andere Städte deutlich leistungsfähigere Verteilerringe hätten als Aachen. So seien bereits jetzt schon die Wilhelmstraße oder der Boxgraben dicht befahren und es staute sich. Man solle andere Schritte zuerst angehen. So seien zum Beispiel die P&R Parkplätze zu weit draußen und würden keinen Zeitgewinn darstellen. Außerdem appellierte er daran, an ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zu denken.

Herr Lindemann sind indes die einzelnen Konzeptbausteine noch zu schwammig formuliert. Er möchte gerne wissen, inwieweit die Verwaltung bereits in die Umsetzung des AVV Gutachtens eingestiegen sei.

Frau Penalosa schließt sich dem Dank für das aus ihrer Sicht großartige Konzept an, welches alle einbindet.

Ratsherr Blum sieht die Gleichheit der Verkehrsteilnehmenden in dem vorgelegten Konzept nicht gegeben. Er sieht darin eine Zurückdrängung des PKW- Verkehrs und zudem seien die Belange der Außenbezirke nicht berücksichtigt. Man dürfe die rund 80% PKW Nutzer*innen nicht vergessen. Für diese sei zumeist auch der ÖPNV die Alternative und nicht die Nutzung eines Fahrrads. Daher solle man zunächst den ÖPNV Ausbau ausbauen; dieser sei noch nicht so weit.

Herr Nositschka spricht ebenfalls seinen Dank aus und gibt zu bedenken, dass es noch viele Baustellen gebe. Jeder müsse sich nun überlegen, wohin er die Stadt entwickeln wolle. Aus seiner Sicht werde der ÖPNV derzeit bereits ausgebaut, schließlich wolle man hin zu einem Verhältnis von zwei Dritteln Umweltverbund und einem Drittel PKW-Verkehr.

Ratsfrau Breuer tut sich schwer mit dem Ausdruck der „lebenswerten“ Innenstadt, der für ihr Empfinden etwas anderes aussage. Darüber hinaus sieht sie jedoch einen fraktionsübergreifenden Konsens, dass alle etwas ändern wollten. Lediglich über die Vorgehensweise gebe es unterschiedliche Ansichten. Sie plädiere dafür, erst Alternativen zu schaffen und sich die Zeit zu nehmen, da man sonst die Bürger*innen verlieren werde.

Gerade für viele junge Familien, sei die Nutzung des PKWs alternativlos.

Auch Herr Winkler sieht das Thema als große Aufgabe an, die jedoch aus seiner Sicht notwendig sei. Er habe die dringende Bitte an die Verwaltung, die Bevölkerung mitzunehmen. Dazu gehörten auch die Menschen, die in den Außenbezirken lebten.

Herr Otten schließt sich dem Dank an. Mit den vorgestellten drei Bausteinen schaffe man es, eine lebenswerte Stadt zu generieren, was von allen Politikern das Ziel sein sollte. Es gebe sicherlich unterschiedliche Herangehensweisen, sie alle müssten jedoch geprägt sein von gegenseitiger

Rücksichtnahme der unterschiedlichen Interessengruppen. Wichtig sei, dass die Innenstadt für Fußgänger sicherer werde. Außerdem solle man deutlich an die Öffentlichkeit die Information vermitteln, dass Aachen nicht „zu“ sondern für jeden zu erreichen sei. Alles andere würde sonst einer Katastrophe für die Stadt gleichkommen. Auch er betont die Wichtigkeit der Kommunikation der Verwaltung.

Frau Strack hält es ebenfalls für wichtig, dass die Innenstadt neu aufbereitet werde. Es müsse aber mehr Rücksicht genommen werden. Zudem sei kein flächendeckendes Leitsystem und Nullabsenkungen vorgesehen. Die Innenstadt müsse für alle erreichbar bleiben. Sie appelliert, das Parken für mobilitätseingeschränkte Menschen länger als eine Stunde zu ermöglichen und weist auf das Problem wild geparkter E-Scooter hin.

Herr Deloie hebt ebenfalls die Bedeutung der Kommunikationskampagne hervor. Man müsse die Bürger*innen dringend mitnehmen, da man bereits jetzt an Akzeptanz verloren habe. Man müsse den Bürger*innen die Angst nehmen vor dem benötigten Wandel. So schlägt er vor, die Bürger*innen schon einmal proaktiv zu informieren, was vorgesehen sei, wenn beispielsweise gleich zwei Ausfallstraßen zeitgleich gesperrt seien.

Zudem solle man den P&R Bereich stärken.

Herr van den Hurk meint, man müsse jetzt schlicht irgendwo anfangen, da es deutlichen Handlungsdruck gebe. Ziel sei es, einen gemeinsamen Weg zu finden, den man im Zweifel auch mit Kompromissen eingehen sollte.

Frau Strack weist noch einmal auf die Notwendigkeit sicherer Querungshilfen hin. Außerdem regt sie eine Aufstockung der Behindertenparkplätze an und erinnert daran, dass Pflegefachkräfte beispielsweise durchgängig fahren können müssten.

Ratsherr Breuer appelliert, man dürfe die Verkehrsteilnehmenden nicht gegeneinander ausspielen. Bei jeder Umverteilung sei es wichtig, eine für alle Beteiligten faire Verteilung zu erreichen.

Herr Müller pflichtet der Aussage zu, dass es wichtig sei zu kommunizieren, dass Aachen nicht „zu“ sei und dass alle gegenseitige Rücksicht nehmen sollten. Ziel sei es, bis 2030 den Anteil der Fahrten des Umweltverbundes von 54 auf 64 Prozent zu steigern. In der Innenstadt sei dieser Anteil bereits deutlich höher als in den Außenbezirken. Der Mobilitätsausschuss habe bereits umfassende Maßnahmen beschlossen, die nunmehr anlaufen würden.

Herr Lindemann gibt an, dass er gerne Zahlen für den Durchgangsverkehr von der Verwaltung haben wolle.

Beigeordnete Burgdorff berichtet, dass man eine solche Erhebung am Theaterplatz gemacht habe und dabei einen erheblichen Unterschied gemessen habe, gerade auch was den Lärm angehe. Man werde die Öffentlichkeit mit Veranstaltungen ab dem 05.09. gezielt mitnehmen und im Frühjahr noch einmal ganz genau über die Alltagsauswirkungen berichten.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig

Damit endet die gemeinsame Sondersitzung der Bezirksvertretung Aachen Mitte um 19:30 und beginnt nach einer fünfminütigen Sitzungsunterbrechung die Sitzung des Mobilitätsausschusses.

zu 4 Mitteilungen der Verwaltung

-

zu 5 Einstellung der Planung zur L 221n – Ortsumgehung Eilendorf, Ratsantrag der CDU-Fraktion

vom 16. August 2023, TO-Antrag der CDU Fraktion vom 17.08.2023

Herr Bode berichtet aus seiner Tätigkeit in der Bezirksvertretung Eilendorf zur Historie des Projekts und positioniert sich gegen den Bau der Ortsumgehung L221n.

Dem schließt sich Ratsherr Blum an. Auch er spricht gegen den Bau der Straße und berichtet ~~der~~ darüber hinaus von den verbindenden Themen der Umgehungsstraße zur Bezirksvertretung Brand.

Herr Hofmann gibt an, dass der Beschluss seinerzeit nur einstimmig ausgefallen sei, weil er nicht anwesend gewesen sei. Aus seiner Sicht gibt es keine Alternative, die Bewohner sollten endlich einmal zur Ruhe kommen können.

Er sehe bei einer Nicht- Weiterverfolgung des Themas keine Entlastung für die Eilendorfer Einwohner und kündigt daher an, dem von den Fraktionen SPD und Grüne eingebrachten Beschlussvorschlag nicht zuzustimmen.

Ratsherr Neumann sieht einen breiten Konsens für die grundsätzliche Entscheidung. Die Realität habe in den letzten Jahren das Projekt überholt. Der Ausbau des Zubringers sei definitiv nicht die zielführende Lösung.

Bezirksbürgermeisterin Eschweiler freut sich über das deutliche Zeichen der Zustimmung, sieht dies jedoch nicht im Beschlussvorschlag von Grünen und SPD wiedergespiegelt. Es ginge bei diesem Thema nicht um das Aussetzen der Planung sondern um die Einstellung als deutliches Zeichen gegenüber der Landesregierung nach Düsseldorf.

Herr van den Hurk attestiert ebenfalls das Ende des Projekts. Niemand wolle mehr die Umgehungsstraße. Allerdings seien trotzdem Bedürfnisse da, die man auffangen müsse und die zu dem nun vorliegenden Beschlussvorschlag geführt hätten.

Herr Nositschka zeigt sich erfreut über die Einigkeit bezüglich des Stopps der Planungen und schlägt vor, einen gemeinsamen Textvorschlag zu verfassen.

Herr Bode stimmt zu, dass die Planungen zur L221n obsolet seien. Er betont jedoch, dass man sich in der Bezirksvertretung seit langem um die Belange und Interessen der betroffenen Menschen in Eilendorf und insbesondere der Anwohner*innen der Von-Coels-Straße kümmere.

Bezirksbürgermeisterin Eschweiler sieht ebenfalls, dass alle Anwesenden das gleiche wollten und zeigt ihr Unverständnis darüber, dass man nunmehr über ein Wort streite.

Ihr sei es für neue Alternativen zudem wichtig, zunächst einmal belastbare Zahlen zu kennen.

Ratsherr Breuer stimmt zu, dass alle das Gleiche wollten und wirbt noch einmal für den ausgeteilten Beschlussvorschlag in dessen zweiten Satz Frau Bezirksbürgermeisterin Eschweiler jedoch eine Rolle rückwärts der Politik sieht.

Herr van den Hurk erläutert, man folge mit der Formulierung aus Stolberg und der Städteregion. Man brauche eine gute Grundlage für künftige Planungen und daher gehe es ihm auch nicht um ein Aufweichen des in Eilendorf gefassten Beschlusses, sondern lediglich darum, die generierten Daten auch für die künftigen anderweitigen Planungen nutzen zu können.

Bezirksbürgermeisterin Eschweiler betont, man treffe eine Entscheidung für Aachen und nicht für andere beteiligte Kommunen. Sie habe nicht erwartet, dass im Mobilitätsausschuss eine Umkehr des Beschlusses der Bezirksvertretung Eilendorf erfolge. Ein Aussetzen der Planungen so kurz vor dem Planfeststellungsverfahren sei definitiv zu wenig als Zeichen.

Herrn Bode ist keine Abstimmung mit Gremien der Städteregion bekannt. Außerdem habe man auch in Stolberg einen Beschluss zum Stopp der Planungen getroffen.

Herr Nositschka appelliert an das Gremium einen gemeinsamen Beschluss zu fassen und das Wort zu ändern.

Man habe ein Signal aus der Landesregierung, dass die Formulierung so ausreichend sei, erläutert Ratsherr Neumann.

Bezirksbürgermeisterin Eschweiler beantragt auf Grund der Nicht-Einigkeit im Gremium eine namentliche Abstimmung.

Ausschussvorsitzende Wenzel führt ebenfalls noch einmal aus, dass man beispielsweise von Herrn Krischer das Signal habe, dass das hier geschriebene Signal ausreichend sei. Allen sei klar, dass damit ein Stoppen gemeint sei. Sie gibt an, dass es sich bei dem Beschlussvorschlag von SPD und Grünen um den weitergehenden Beschlussvorschlag handele über den somit zuerst abzustimmen sei.

Auf Antrag von Frau Bezirksbürgermeisterin Eschweiler wird die Sitzung um 20:18 bis 20:21 unterbrochen.

Ratsherr Zimmer stellt sodann den Antrag der Fraktionen Zukunft und Die Linke, das Wort „aussetzen“ im Beschlussvorschlag durch das Wort „stoppen“ zu ersetzen.

Frau Bezirksbürgermeisterin Eschweiler bittet darum, im Protokoll zu vermerken, dass die Entscheidung über die Reihenfolge der abzustimmenden Beschlussvorschläge von Frau Ausschussvorsitzender Wenzel unter Verweis auf §4 der Geschäftsordnung getroffen worden sei und dass die Verwaltung, vertreten durch Frau Beigeordnete Burgdorff diese Vorgehensweise ebenfalls als der Geschäftsordnung entsprechend ansehe.

Frau Ausschussvorsitzende Wenzel lässt sodann über den Antrag der namentlichen Abstimmung abstimmen. Dieser wird bei 5 Zustimmungen abgelehnt.

Sodann wird auf Antrag der CDU-Fraktion die Beschlussfähigkeit des Gremiums durch 9 Ratsmitglieder und 8 sachkundige Bürger*innen festgestellt.

Anschließend stimmt das Gremium über den von den Fraktionen Zukunft und Die Linke eingebrachten geänderten Beschlussvorschlag ab:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, den angemeldeten Bedarf zur Planung der L221n gegenüber dem Land in Abstimmung mit

den Kommunen Stolberg und Eschweiler zu widerrufen. Die Planung durch Straßen.NRW zur L221n soll gestoppt werden.

Er beauftragt die Verwaltung, sich gemeinsam mit der Städteregion Aachen und den Kommunen Stolberg und Eschweiler für eine Beschleunigung der Planung und des Baus der L238n einzusetzen.

Die Verwaltung wird ferner beauftragt:

1. Sich dafür einzusetzen, dass der Schwerlastverkehr aus Stolberg in oder aus Richtung Belgien nicht in weiten Teilen die Autobahnanschlussstelle Brand nutzt. Es soll durch geeignete Maßnahmen insbesondere unterbunden werden, dass der LKW Verkehr aus Stolberg die Route Europastraße, L220, Freunder Landstraße und Trierer Straße nutzt.
2. So schnell wie möglich eine Alternativlösung zur Verkehrsentslastung der Von-Coels-Straße zu entwickeln und dabei auch die Erkenntnisse und Szenarien aus den Planungen der L221n, inklusive der Radwegführungen einfließen zu lassen.
3. Kurzfristig eine aktuelle Verkehrserhebung für die Von-Coels-Straße vorzunehmen.
4. Geeignete Maßnahmen zu einer Regelung des Verkehrs an der Kreuzung Nordstraße/ Debyestraße zu prüfen.

Der Vorschlag wird mit 2 Zustimmungen und 5 Enthaltungen abgelehnt.

Als zweites wird der Beschlussvorschlag der Fraktionen SPD und Grüne abgestimmt:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung den angemeldeten Bedarf zur Planung der L221n gegenüber dem Land in Abstimmung mit den Kommunen Stolberg und Eschweiler zu widerrufen. Die Planung durch Straßen.NRW zur L221n soll ausgesetzt werden.

Er beauftragt die Verwaltung, sich gemeinsam mit der Städteregion Aachen und den Kommunen Stolberg und Eschweiler für eine Beschleunigung der Planung und des Baus der L238n einzusetzen.

Die Verwaltung wird ferner beauftragt:

1. Sich dafür einzusetzen, dass der Schwerlastverkehr aus Stolberg in oder aus Richtung Belgien nicht in weiten Teilen die Autobahnanschlussstelle Brand nutzt. Es soll durch geeignete Maßnahmen insbesondere unterbunden werden, dass der LKW-Verkehr aus Stolberg die Route Europastraße, L220, Freunder Landstraße und Trierer Straße nutzt.
2. So schnell wie möglich eine Alternativlösung zur Verkehrsentslastung der Von-Coels-Straße zu entwickeln und dabei auch die Erkenntnisse und Szenarien aus den Planungen der L221n, inklusive der Radwegführungen, einfließen zu lassen.
3. Kurzfristig eine aktuelle Verkehrserhebung für die Von-Coels-Straße vorzunehmen.
4. Geeignete Maßnahmen zu einer Regelung des Verkehrs an der Kreuzung Nordstraße/ Debyestraße zu prüfen.

Der Antrag wird mit 6 Enthaltungen und zwei Ablehnungen mehrheitlich angenommen.

Als drittes wird über den Beschlussvorschlag der CDU Fraktion basierend auf dem Beschluss der Bezirksvertretung Aachen Eilendorf abgestimmt:

Der Mobilitätsausschuss schließt sich den Beschlüssen der Bezirksvertretungen Brand und Eilendorf an und empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die Verwaltung zu beauftragen, auf das Land einzuwirken, die Planung zur L 221n endgültig einzustellen und einen angepassten Beitrag der Stadt Aachen für den Regionalplan zu fertigen.

Der Beschlussvorschlag wird mit 5 Zustimmungen und 3 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

Beschluss:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, den angemeldeten Bedarf zur Planung der L221n gegenüber dem Land in Abstimmung mit den Kommunen Stolberg und Eschweiler zu widerrufen. Die Planung durch Straßen.NRW zur L221n soll ausgesetzt werden.

Er beauftragt die Verwaltung, sich gemeinsam mit der Städteregion Aachen und den Kommunen Stolberg und Eschweiler für eine Beschleunigung der Planung und des Baus der L238n einzusetzen.

Die Verwaltung wird ferner beauftragt:

1. Sich dafür einzusetzen, dass der Schwerlastverkehr aus Stolberg in oder aus Richtung Belgien nicht in weiten Teilen die Autobahnanschlussstelle Brand nutzt. Es soll durch geeignete Maßnahmen insbesondere unterbunden werden, dass der LKW Verkehr aus Stolberg die Route Europastraße, L220, Freunder Landstraße und Trierer Straße nutzt.
2. So schnell wie möglich eine Alternativlösung zur Verkehrsentslastung der Von-Coels-Straße zu entwickeln und dabei auch die Erkenntnisse und Szenarien aus den Planungen der L221n, inklusive der Radwegeführungen einfließen zu lassen.
3. Kurzfristig eine aktuelle Verkehrserhebung für die Von-Coels-Straße vorzunehmen.
4. Geeignete Maßnahmen zu einer Regelung des Verkehrs an der Kreuzung Nordstraße/ Debyestraße zu prüfen

Abstimmungsergebnis:

9 Zustimmungen, 6 Enthaltungen und 2 Ablehnungen

zu 6 Barrierefreiheit im Straßenraum, Überarbeitung der Standards

Vorlage: FB 61/0679/WP18

Die Vorlage wurde vertagt.

zu 6.1 **Barrierefreiheit im Straßenraum: Überarbeitung der Standards - Ergänzungsvorlage**

Vorlage: FB 61/0738/WP18

Die Vorlage wurde vertagt.

zu 7 **Turmstraße (im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall) Anpassung der Straßenraumaufteilung**

Vorlage: FB 61/0731/WP18

Herr van den Hurk stellt den ergänzenden Beschlussvorschlag der Koalition vor.

Von Herrn Lindemann kommt Lob für eben diesen. Er sehe zwar auch schon hinter dem Verwaltungsvorschlag die Zielsetzung, die Erweiterung sei jedoch daran orientiert und so könne er dem zustimmen.

Frau Strack erinnert auch bei dieser Maßnahme an die Einrichtung von Querungshilfen.

Ratsherr Neumann spricht der Verwaltung seinen Dank aus. Hier sei eine wirkliche Verbesserung entstanden. Lediglich in der Professor-Pirlet-Straße solle die Verwaltung noch einmal die Breite der Fahrbahn prüfen. Insgesamt handele es sich aber um einen guten Entwurf.

Beschluss:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Markierungslösung auf der Turmstraße im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall.

Des Weiteren beauftragt der Mobilitätsausschuss die Verwaltung den Einsatz von Fahrbahnteilern als bauliche Trennung zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr zu prüfen und wo immer möglich umzusetzen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig

zu 8 Protected Bike Lane in der Saarstraße: Evaluation der temporären Verkehrsfreigabe

Vorlage: FB 61/0730/WP18

Herr Lindemann erinnert an die unterschiedlichen Ansprüche im Straßenverkehr insbesondere zwischen den Gruppen der Bus- und Fahrradfahrenden. Als Provisorium sei er mit der Planung einverstanden, jedoch gebe es ein Statement der ASEAG, dass die Breite für Busse dort eigentlich zu gering sei.

Andererseits seien 3,50m für den Radverkehr zu breit.

Der Alleinring müsste dringend leistungsfähig bleiben.

Herr van den Hurk stimmt dem zu, stellt jedoch die Frage, wie man den Übergang hinbekomme und möchte daher von der Verwaltung wissen, wie lange der Zwischenstand geplant sei. Zudem möchte er wissen, warum man nicht die gelbe Farbe nutzen könne und ob es richtig sei, dass ein Teil der Trenner sowieso überarbeitet werden müsse.

Herr Müller antwortet, dass eine endgültige Lösung frühestens in 2026 geplant sei, allerdings habe man noch keine Haushaltsmittel eingestellt. Man habe rund 20 beschädigte Elemente gezählt, die ausgetauscht werden müssten. Die gelbe Farbe sei rein rechtlich nur für temporäre Lösungen bis zu einem Jahr oder für Baustellen zulässig und komme daher nicht in Betracht.

Herrn Hofmann sind die dafür benötigten 55.000 € zu viel. Aus seiner Sicht seien es nur wenige Trennelemente, die ausgetauscht werden müssten, so dass er anregt, diese für die Errichtung der Querungshilfen zu nutzen. Auch spricht er sich dafür aus, einen Meter von der Radfahrbreite weg zu nehmen, um die Enge der Fahrstreifen zu entschärfen.

Herr Nositschka wendet ein, dass es vor dem Knoten Bastei auf rund einen Meter Breite für Radfahrende zurück gehe und er auf jeden Fall die Protected Bike Lane aus Sicherheitsgründen eingerichtet lassen wolle.

Auch er verstehe die Kosten für die andere Farbe nicht und könne keine stärkeren Beschädigungen erkennen.

Wie die Situation an der Bushaltestelle geplant sei, möchte Frau Strack gerne wissen.

Herr Müller berichtet, dass man die 20 fehlerhaften Elemente gezählt habe. Die Protected Bike Lane höre für die Bushaltestelle auf, so dass der Bus bis an den Gehweg fahren könne. Eine Nutzung des Gehwegs durch Radfahrende sei indes nicht geplant.

Eine Verlagerung der Trennelemente und damit eine Änderung des Querschnitts würde allerdings sehr hohe zusätzliche Kosten verursachen.

Wenn man heute den Beschluss fasse, dann bleibe der Querschnitt genau so, hebt Herr Lindemann noch einmal hervor. Wenn man bereits 55.000 € für die andere Farbgebung in die Hand nehme, könne man auch noch etwas mehr investieren um den Querschnitt um einen Meter zu verändern.

Herr Hofmann konkretisiert, dass es bei seinem Wortbeitrag nicht um den Knoten Bastei, sondern auf den dahinter liegenden Streckenabschnitt gebe, wo durch leichte Links- und Rechtskurven die Busse teilweise mit dem Heck auf die anderen Spuren ragten.

Beschluss:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht zur Auswertung des Verkehrsversuches in der Saarstraße zur Kenntnis und beschließt die Verstetigung der Verkehrssituation in der Saarstraße.

Abstimmungsergebnis:

11 Zustimmungen, 5 Ablehnungen

Mobilitäts- ausschuss

14.09.2023

Herzlich willkommen!

www.aachen.de

19 von 133 in Zusammenstellung



Mobilitätsausschuss

14.09.2023

Öffentlicher Teil

Ö1: Eröffnung der Sitzung

Ö2: Genehmigung der Niederschrift der Sondersitzung vom 31.08.2023

Ö3: Bahnknoten Aachen Konferenz: Vortrag Go. Rheinland zu aktuellen Themen der SPNV- Angebotsplanung im Raum Aachen

Präsentation anzeigen

Agenda

-
- 01** Jahresfahrplan 2024

 - 02** Weitere Netzentwicklung: SPNV-Zielnetze 2032 / 2040

 - 03** Baumaßnahmen 2024

 - 04** Generalsanierung Hochleistungskorridore



Jahresfahrplan 2024

14.09.2023

Jahresfahrplan 2024

Neuordnung der Grenzverkehre in die Niederlande und nach Belgien (1)

- Verlängerung der Linie **RE 18** im Stundentakt über Maastricht (NL) nach **Lüttich (BE)**
- Verlängerung des **Halbstundentaktes** des **RE 18** nach Aachen Hbf (+106.000 Zkm p. a.)
- erfolgreiche Umsetzung des Projektes „**Dreiländerzug**“



Jahresfahrplan 2024

Neuordnung der Grenzverkehre in die Niederlande und nach Belgien (2)

- neue Linienführung der Linie **RE 29** auf belgischer Seite nach **Lüttich-Saint Lambert**
- Einsatz von **Lok-Wagen-Zügen** mit **Verdopplung der Sitzplatzkapazitäten**
- **Taktdrehung** um ca. eine halbe Stunde und **Ausweitung der Betriebszeiten**



Weitere Netzentwicklung: SPNV-Zielnetze 2032 / 2040

14.09.2023

2020er Jahre

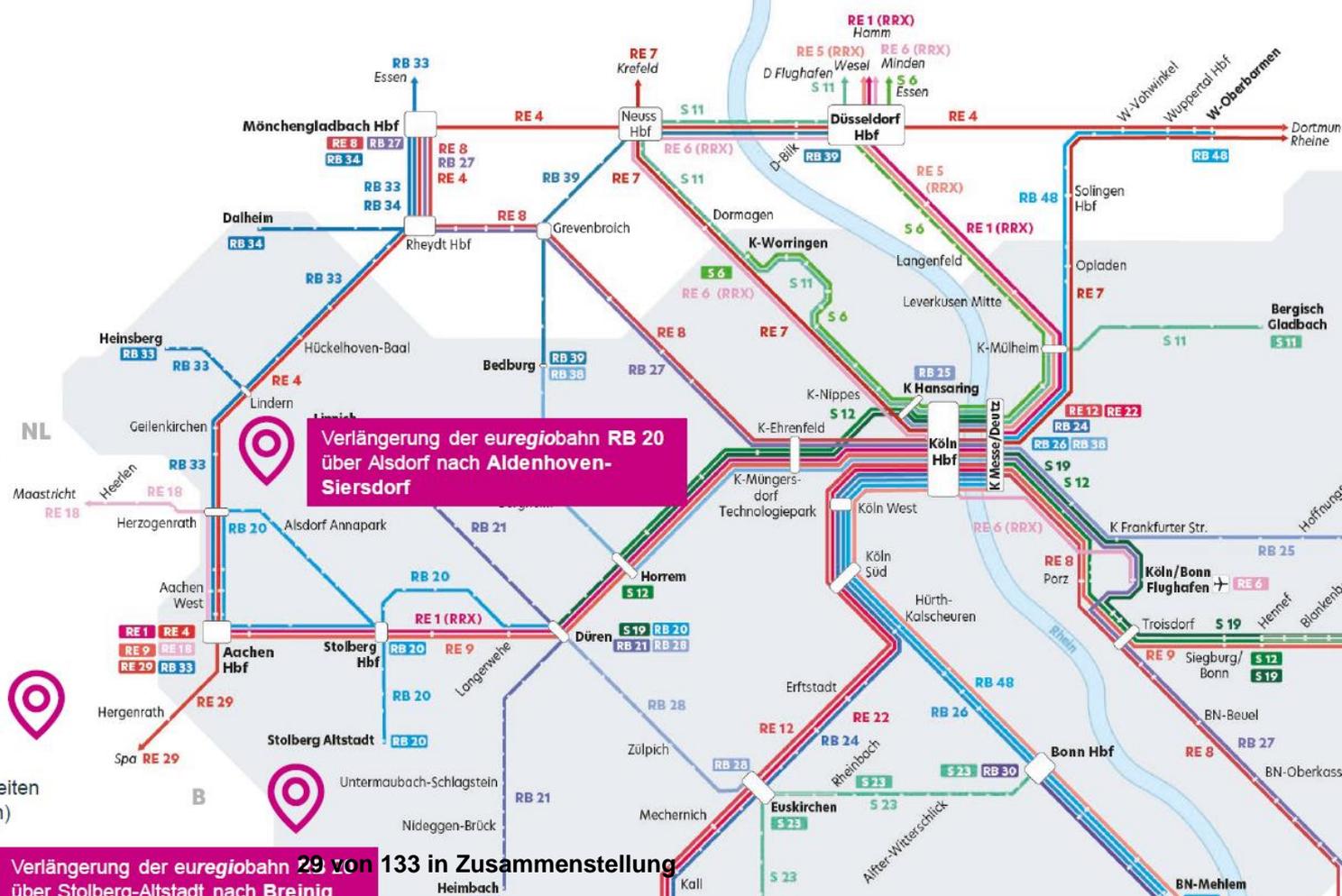
Aktuelle Themen der SPNV-Angebotsplanung im Raum Aachen

Dreiländerzug **RE 18**
Aachen – Maastricht –
Lüttich

Neue Linienführung **RE 29**
von Aachen nach Lüttich,
Ende 2020er: Verlängerung
nach **Brüssel** und **Köln**
mit Beschleunigung der Fahrzeiten
(Aachen – Köln ca. 45 Minuten)

Verlängerung der euregiobahn **29** von 133 in Zusammenstellung
über Stolberg-Altstadt nach Breinig

Verlängerung der euregiobahn **RB 20**
über Alsdorf nach Aldenhoven-
Siersdorf



Zielnetz 2032

Aktuelle Themen der SPNV-Angebotsplanung im Raum Aachen

Reaktivierung Streckenabschnitt
Erkelenz – Hückelhoven – Wassenberg
und Verlängerung der Linie **RB 35**
von Mönchengladbach nach Wassenberg



Weiterführung einer Leistung des
RE 18 von Maastricht nach **Eindhoven**



Verlängerung der **RB 21** Nord von
Linnich nach **Hückelhoven-Baal**



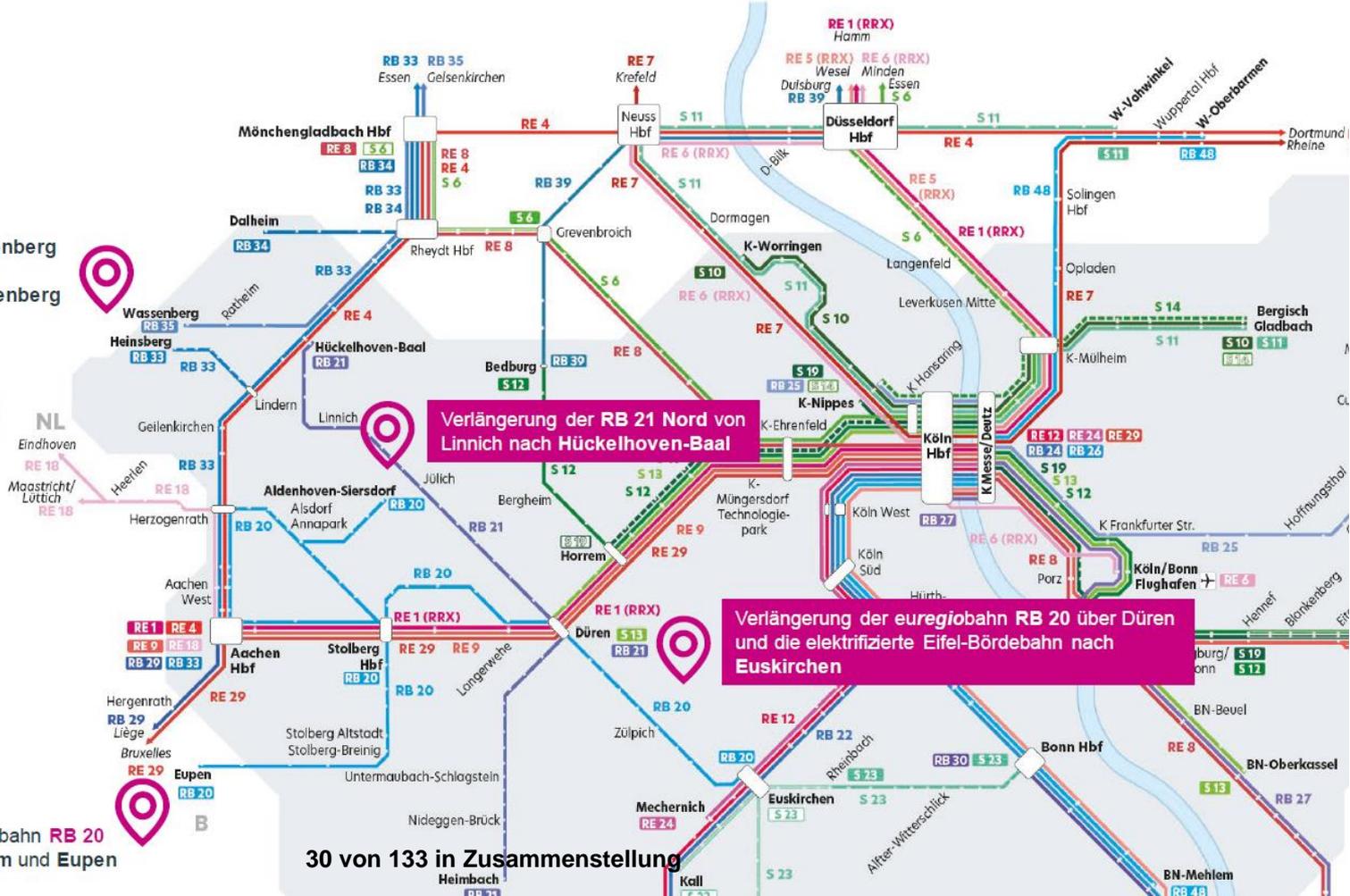
Verlängerung der euregiobahn **RB 20** über Düren
und die elektrifizierte Eifel-Bördebahn nach
Euskirchen



Verlängerung der euregiobahn **RB 20**
über Breinig nach **Walheim** und **Eupen**



30 von 133 in Zusammenstellung



Zielnetz 2040

Aktuelle Themen der SPNV-Angebotsplanung im Raum Aachen

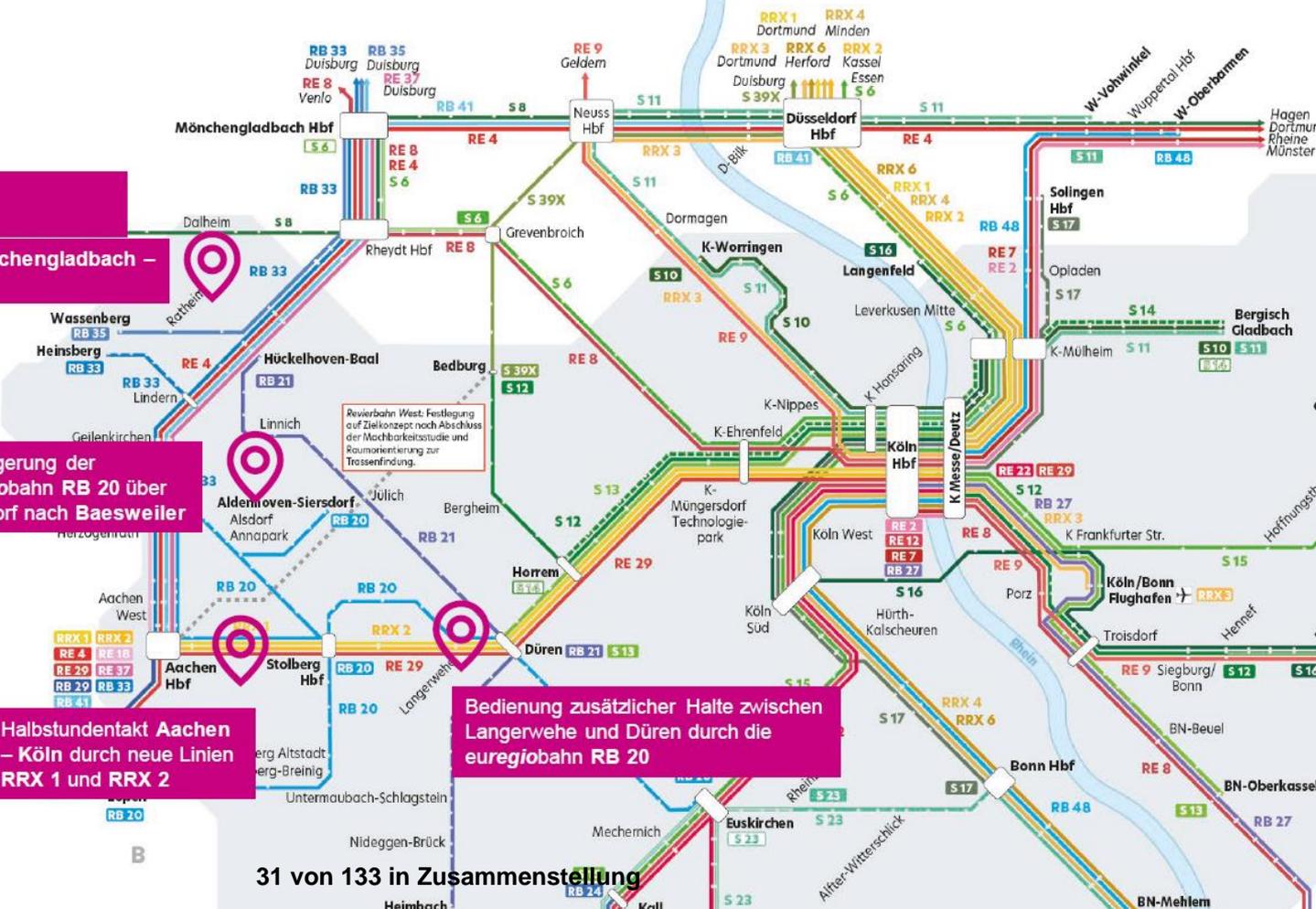
Neue Linie RE 37 Aachen – Mönchengladbach – Duisburg
Neue Linie RB 41 Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf

Verlängerung der euregiobahn RB 20 über Siersdorf nach Baesweiler

Halbstundentakt Aachen – Köln durch neue Linien RRX 1 und RRX 2

Bedienung zusätzlicher Halte zwischen Langerwehe und Düren durch die euregiobahn RB 20

Revierbahn West: Festlegung auf Zielkonzept nach Abschluss der Machbarkeitsstudie und Raumorientierung zur Trassenfindung.



Baumaßnahmen 2024

14.09.2023

Baumaßnahmen 2024 – Teilnetz Aachen

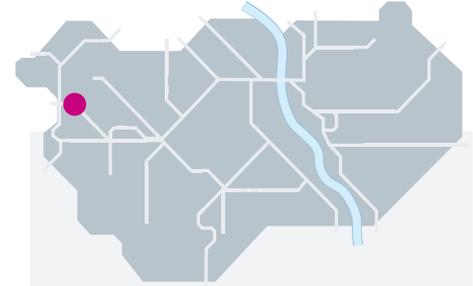


Anlass

Elektrifizierung euregiobahn – 1. Abschnitt

Bauzeitraum

(1) 15.02. – 05.07.24



Auswirkungen

RB 20: Teilausfall Herzogenrath – Alsdorf Annapark

Elektrifizierung der weiteren Abschnitte in den Jahren 2024 – 2026 wird noch terminiert.

Betroffener Streckenabschnitt

- Herzogenrath – Alsdorf Annapark

Betroffene Linien

- RB 20

Baumaßnahmen 2024 – Teilnetz Aachen

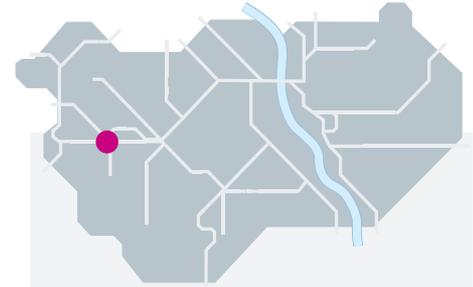


Anlass

Instandhaltung Lärmschutzanlagen
zwischen Aachen und Düren

Bauzeitraum

- (1) 11.12. – 15.12.23
- (2) 02.02. – 08.02.24
- (3) 15.11. – 13.12.24



Betroffener Streckenabschnitt

- Aachen – Düren

Betroffene Linien

- RE 1, RE 9, RB 20,
S 19

Auswirkungen

RE 1, RE 9: Auswirkungen von der Betriebsweise abhängig

Teilausfall bei Totalsperrung

Verspätungen bei Gleiswechselbetrieb

RB 20: Teilausfall Aachen Hbf – Stolberg Hbf

S 19: Teilausfall Aachen Hbf – Düren (nächtliche Fahrten)

Baumaßnahmen 2024 – Teilnetz Aachen

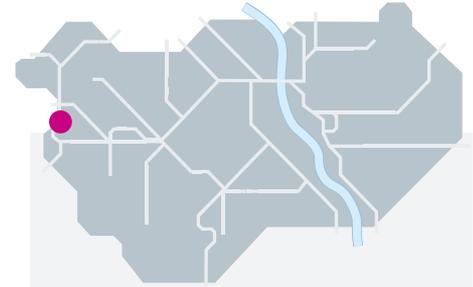


Anlass

Gleiserneuerung und Arbeiten
Lärmschutzanlagen

Bauzeitraum

08.11. – 15.11.24



Betroffener Streckenabschnitt

- Aachen –
Herzogenrath

Betroffene Linien

- RE 4, RE 18, RB 20,
RB 33

Auswirkungen

RE 4, RE 18, RB 20, RB 33: Ausfall Aachen Hbf – Herzogenrath

Generalsanierung Hochleistungskorridore

14.09.2023

Generalsanierung Hochleistungskorridore

Betroffenheit im Rheinland

 1. Halbjahr 2026 – Fernbahn **Köln** – **Hagen**

 2. Halbjahr 2026 – Rechte Rheinstrecke **Troisdorf** – Koblenz – **Wiesbaden**

 2. Halbjahr 2027 – Fernbahn **Köln** – Dortmund – **Hamm**

 1. Halbjahr 2028 – Linke Rheinstrecke **Hürth-Kalscheuren** – Koblenz – **Mainz**

 2. Halbjahr 2029 – Fernbahn **Köln** – **Aachen**

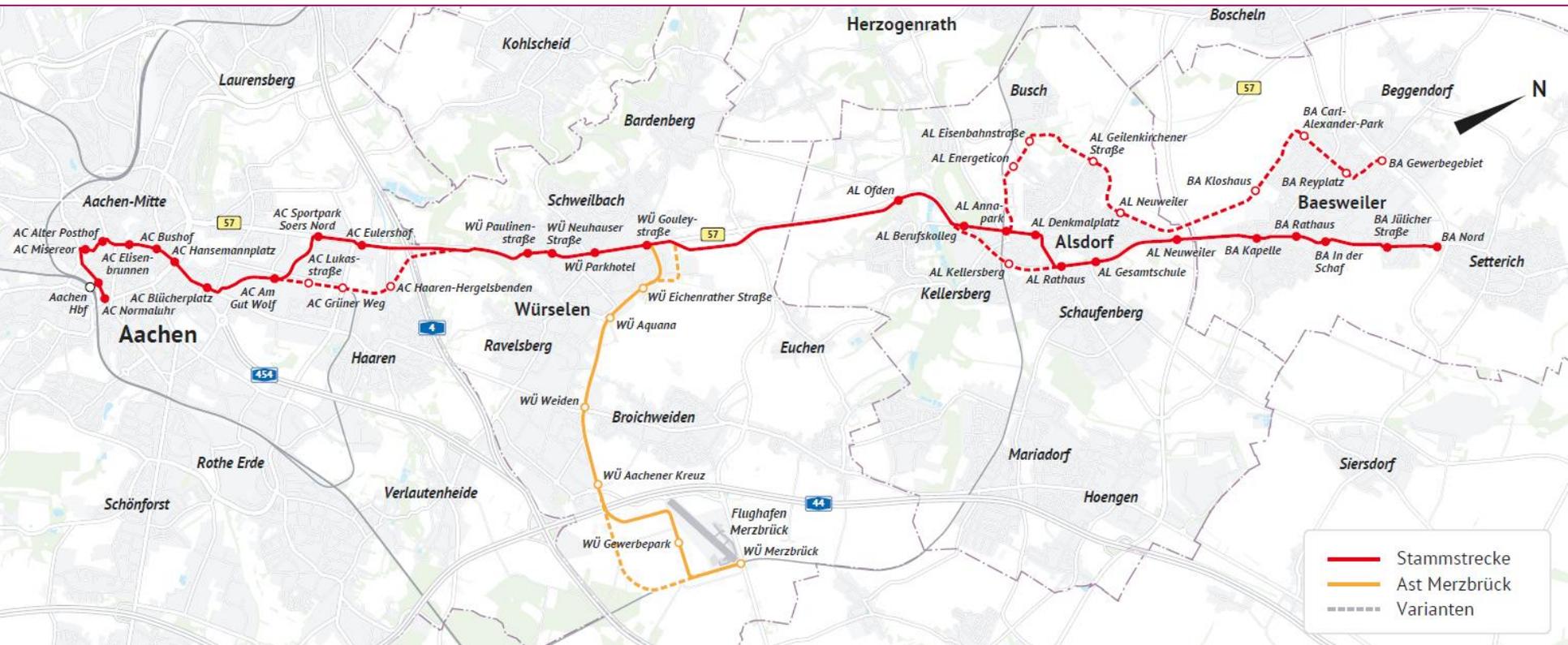
Ö3: Bahnknoten Aachen Konferenz: Vortrag Go. Rheinland zu aktuellen Themen der SPNV- Angebotsplanung im Raum Aachen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö5: Regiotram - Planungsbeschluss und Projektstruktur

[Präsentation anzeigen](#)

TRASSENÜBERBLICK REGIOTRAM



Übersicht der Planfälle

Planfall 1



Nutzen-Kosten-Indikator	ohne 30 % Risikozuschlag	1,00
	mit 30 % Risikozuschlag	0,72
Linienbeförderungsfälle		33.699
Investitionskosten		335 Mio. €
Gesamtfahrzeit		52 min

Planfall 2



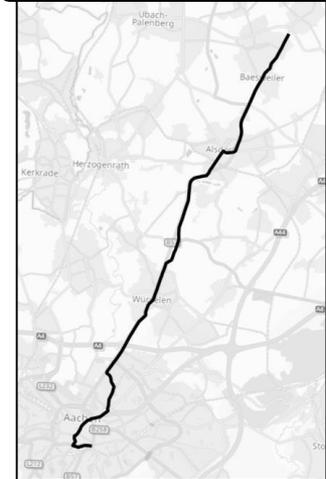
Nutzen-Kosten-Indikator	ohne 30 % Risikozuschlag	1,70
	mit 30 % Risikozuschlag	1,25
Linienbeförderungsfälle		37.435
Investitionskosten		290 Mio. €
Gesamtfahrzeit		49 min

Planfall 3



Nutzen-Kosten-Indikator	ohne 30 % Risikozuschlag	1,13
	mit 30 % Risikozuschlag	0,81
Linienbeförderungsfälle		35.454
Investitionskosten		325 Mio. €
Gesamtfahrzeit		49 min

Planfall 5



Nutzen-Kosten-Indikator	ohne 30 % Risikozuschlag	1,54
	mit 30 % Risikozuschlag	1,14
Linienbeförderungsfälle		38.058
Investitionskosten		330 Mio. €
Gesamtfahrzeit		51 min

FAHRTZEITEN AACHEN

Von/Nach Aachen Hbf.	Regiotram Planfall 5	Regiotram Planfall 2	Bus (HVZ)
Aachen Bushof	7	7	10
Würselen Parkhotel	22	22	32
Alsdorf Annapark*	32	32	46
Baesweiler In der Schaf	44	42	60

Von/Nach Aachen Bushof	Regiotram Planfall 5	Regiotram Planfall 2	Bus (HVZ)
Aachen Hbf.	7	7	10
Würselen Parkhotel	15	15	22
Alsdorf Annapark*	25	25	36
Baesweiler In der Schaf	37	35	50

* Für den Planfall 2 werden die Fahrtzeiten nach Alsdorf Kellersberg angegeben.

PLANFALL 5

Reisezeit [min]			
Bus NVZ (HVZ)	Regio-Tram	Differenz	
--	48	--	BW Nord
			<i>Baesweiler</i>
53 (60)	44	-9 (-16)	BW In der Schaf
46 (53)	37	-9 (-16)	AL Gesamtschule
41 (46)	32	-9 (-14)	AL Annapark 
30 (32)	22	-8 (-10)	WÜ Parkhotel
20 (23)	15	-5 (-8)	AC Eulershof
10 (10)	7	-3 (-3)	AC Bushof
↑	↑	↑	<i>Aachen</i>
			AC Hbf.

KOSTEN

VORPLANUNG (GESAMT)

- Vollständig getragen durch Stadt und StädteRegion Aachen

Ansatz Projekt Regiotram Vorplanung [T€]	2024	2025	Summe
Planungskosten (Eigenanteil bei Förderung)	304	203	507
weitere Planungskosten	806	537	1.343
Personalkosten AWV GmbH	187	194	381
Kommunikation (Fremdkosten Agentur)	225	225	450
Summe	1.522	1.159	2.680

KOSTEN

VORPLANUNG (ANTEIL STADT AACHEN)

- Vollständig getragen durch Stadt und StädteRegion Aachen

Ansatz Projekt Regiotram Vorplanung [T€]	2024	2025	Summe
Planungskosten (Eigenanteil bei Förderung)	114	76	190
weitere Planungskosten	302	201	503
Personalkosten AWV GmbH	78	81	159
Kommunikation (Fremdkosten Agentur)	113	113	225
Summe	607	471	1.077

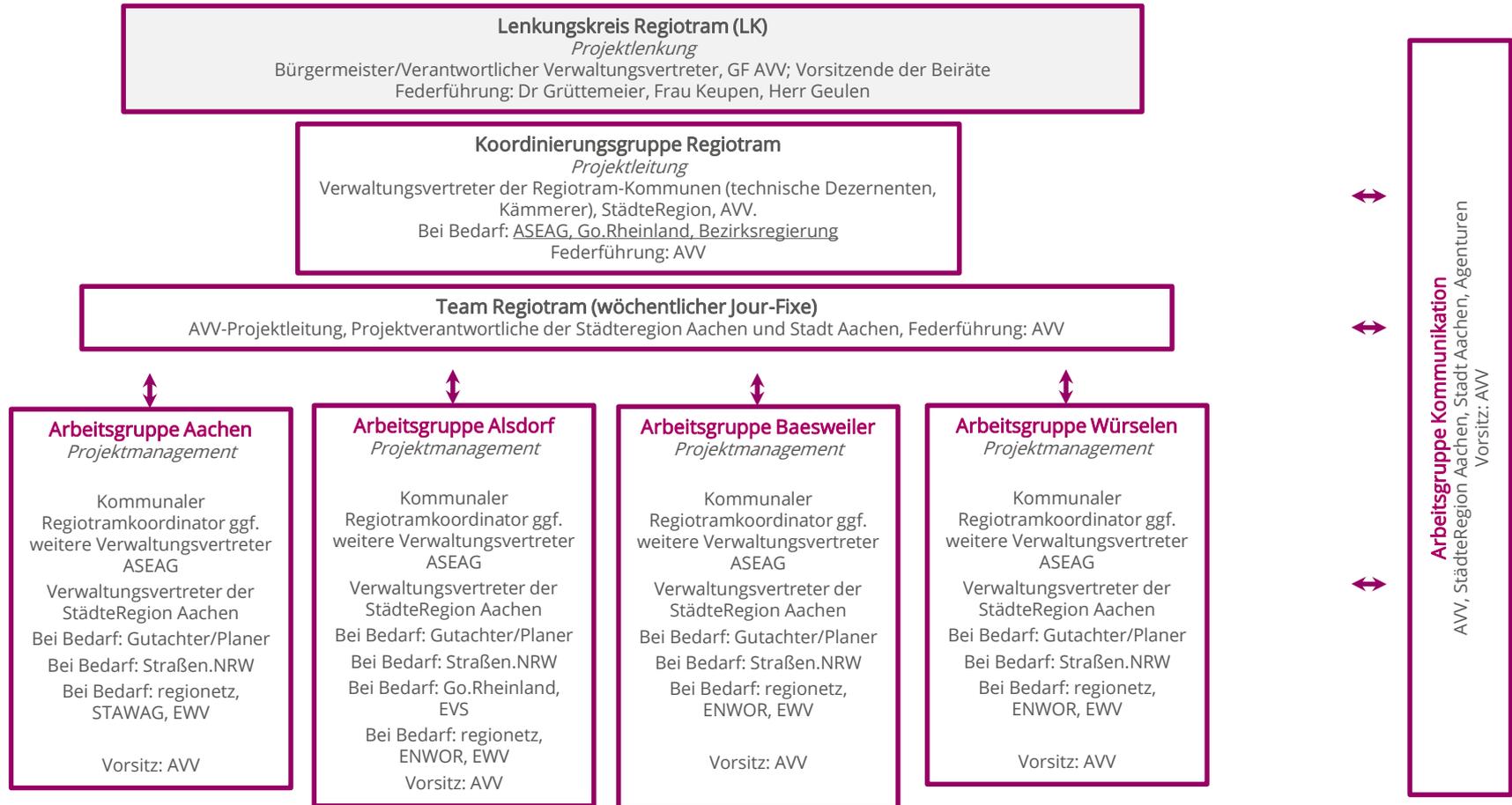
KOSTEN

GESAMTPROJEKT (VARIANTE 5)

- Aufteilung auf Kommunen und StädteRegion noch abzustimmen.

Investitionskosten (inkl. 10% Planungskosten)	330,0 Mio. Euro
Davon Eigenanteil (mind. 5%)	16,5 Mio. Euro
Zusätzliche Unterhalts-/Betriebskosten p.a.	2,4 Mio. Euro

Projektstruktur - aktuell



PROJEKTSTRUKTUR - ZUKÜNFTIG

- Derzeitige Struktur mit hohem Koordinierungsaufwand.
- Zukünftig verbindliche Projektstruktur notwendig (ab LP 3)
- Vermutlich mit eigener Gesellschaft. Optionen werden eruiert.

KOMMUNIKATION

REGIOTRAM VOR ORT

- Derzeit Roadshow in den vier beteiligten Kommunen.
- Interesse der Bürgerschaft wächst, auch auf der Webseite mehr Aktivität.
- In Aachen reger Austausch.



Die Regiotram im Dialog mit Aachen



11.00 Uhr Eröffnung Infostand

12.00 Uhr Begrüßung Oberbürgermeisterin
Sibylle Keupen und Städtereionsrat
Dr. Tim Grüttemeier

Diskussion: Die Regiotram trifft ...

12.30 Uhr ... den Handel

13.30 Uhr ... das Mobilitätskonzept

14.30 Uhr ... Unternehmen

15.30 Uhr ... Tourismus

16.30 Uhr ... den Radverkehr

17.30 Uhr ... Verkehrsteilnehmende

Führung entlang der Trasse:

16.00 Uhr Trassenspaziergang „Misereor“



www.regiotram-aachen.de

MEILENSTEINPLANUNG

Planung



Projektstruktur



DIE REGIOTRAM IST MACHBAR. ABER WIE SIEHT ES AUS MIT DEM

REALISIERUNGSPROZESS?



September 2023

Grundsatzbeschlüsse
zur weiteren Planung

- Planungsbeschluss
- Schaffung einer Projektorganisation

Jahresbeginn 2024

Beauftragung
weiterer Planung

Entwurfs- und
Genehmigungsplanung + Bürgerbeteiligung
(3 – 5 Jahre)

Planfeststellungsverfahren
(2 – 3 Jahre)

Bau
(4-5 Jahre)

Ö5: Regiotram - Planungsbeschluss und Projektstruktur

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö8: Umgestaltung der Salierallee

Planungsbeschluss

[Präsentation anzeigen](#)

Ög: Anpassung der Bewohnerparkzongrenzen

[Präsentation anzeigen](#)

Ö10: Theaterplatz i.R. Innenstadtkonzept 2022 hier: Grundsatzbeschluss Förderantrag und Leitplanken für die weitere Vorgehensweise

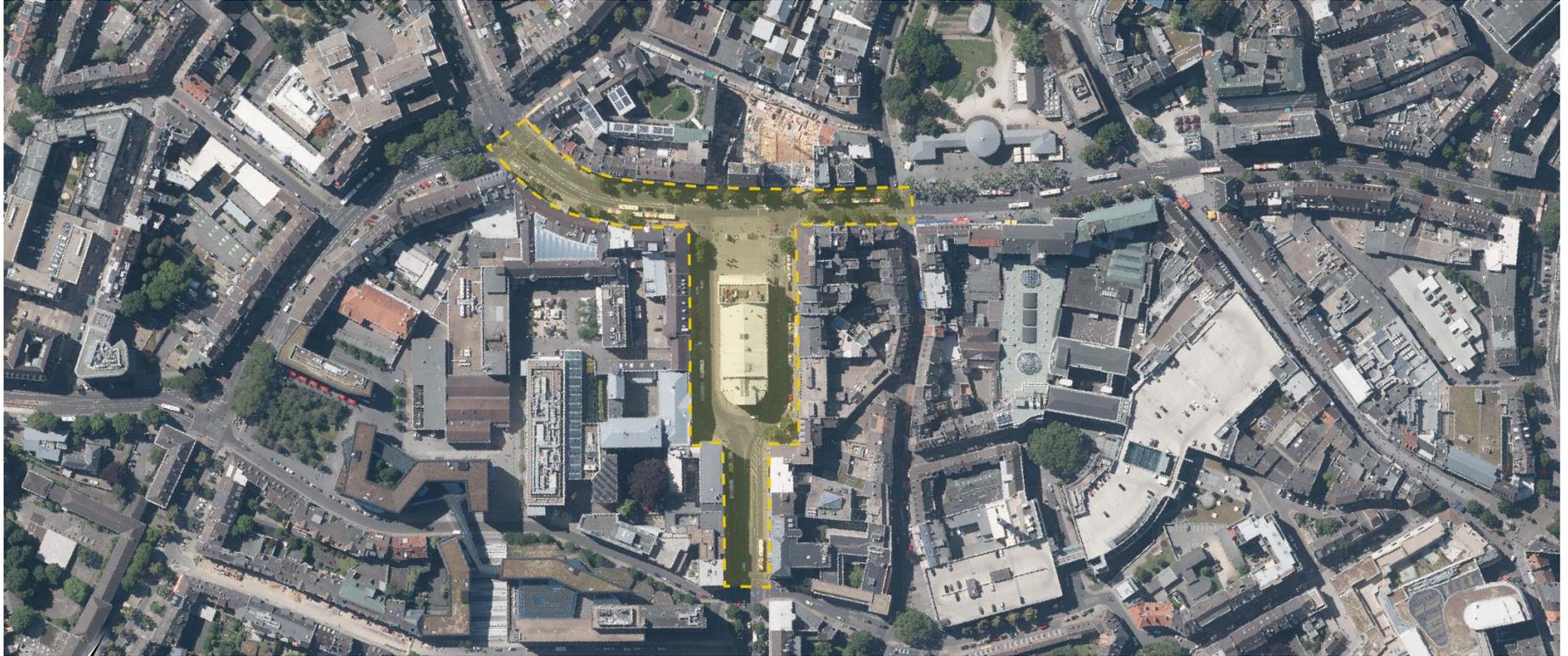
Präsentation anzeigen

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsprozess

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsraum



Umgestaltung Theaterplatz

Übergeordnete Ziele

- **Öffentlicher Raum mit hoher Aufenthalts- und Stadtbildqualität**
- **Ort der Kultur: Inszenierung des Stadttheaters**
- **Belebung der Innenstadt / Impulse für Handel und Gastronomie**
- **Reduzierung des MIV / Neuaufteilung des Straßenraums**
- **Berücksichtigung von Klimaschutz und Inklusion**
- **Wasser sichtbar machen**
- **Prozessorientierte Vorgehensweise und Beteiligung**



© Sebastian Becker | Baukultur NRW

Umgestaltung Theaterplatz

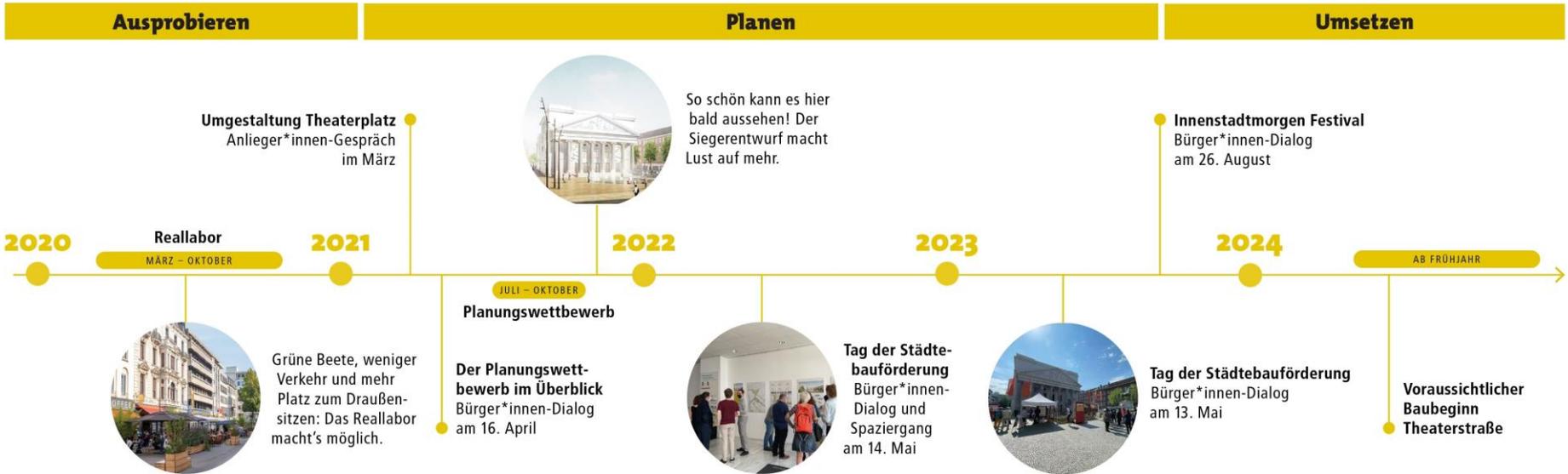
Planungswettbewerb - 1. Preis – club L94 Landschaftsarchitekten



© club L94 Landschaftsarchitekten

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsprozess



Umgestaltung Theaterplatz

Bauabschnitte

1. BA - Theaterstraße

- Antrag Städtebauförderung wurde eingereicht
- Leitungsbau ab 2024; Oberflächen ab 2025

2. BA - Theaterplatz

- Antrag Städtebauförderung September 2023
- Leitungsbau vrs. ab 2025; Oberflächen vrs. 2026 - 2027

3. BA - Kapuzinergraben

- Querschnittsuntersuchung in Bearbeitung
- Vorgehensweise in Abstimmung



Umgestaltung Theaterplatz

Förderflächen

1. BA Theaterstraße

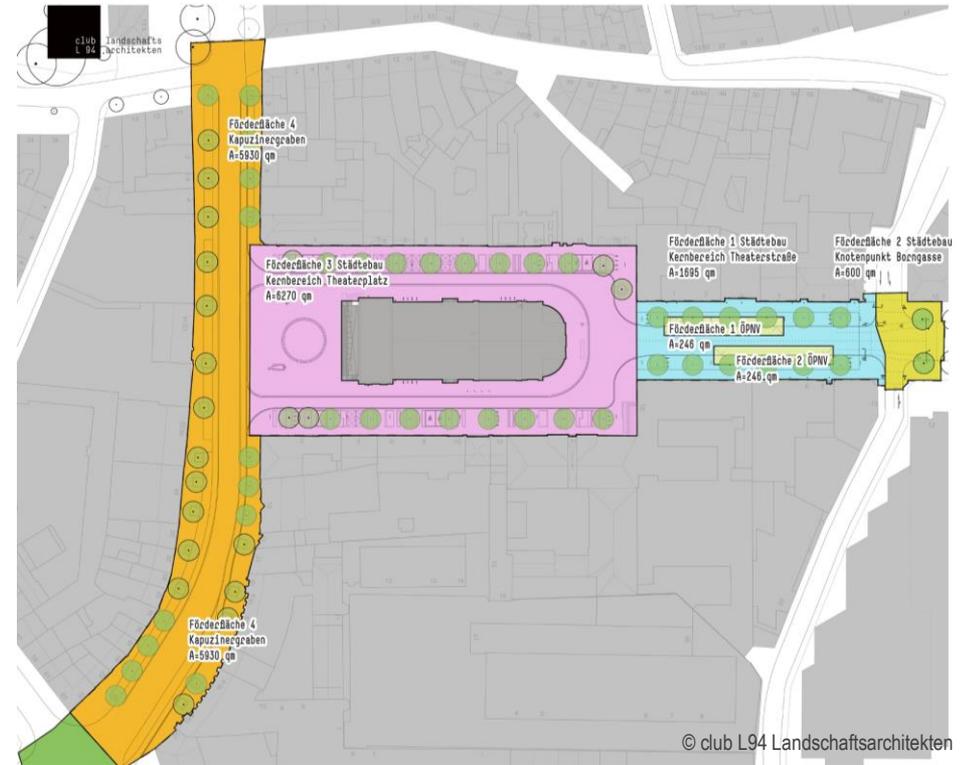
- Förderfläche Städtebau – Kernbereich: 1.695 qm
- Förderfläche Städtebau – Knotenpunkt: 600 qm
- Förderfläche ÖPNV: 492 qm

2. BA - Theaterplatz

- Förderfläche Kernbereich Theaterplatz: 6.270qm

3. BA - Kapuzinergraben

- Förderung über Programme des kommunalen Straßenbaus geeignet



Umgestaltung Theaterplatz

aktuelle und nächste Schritte

Planung Theaterstraße & Theaterplatz

- Weiterentwicklung bis Herbst 2023
- Begleitender Dialog mit Politik, Anlieger*innen & Öffentlichkeit

Grundsatzbeschluss Förderantrag

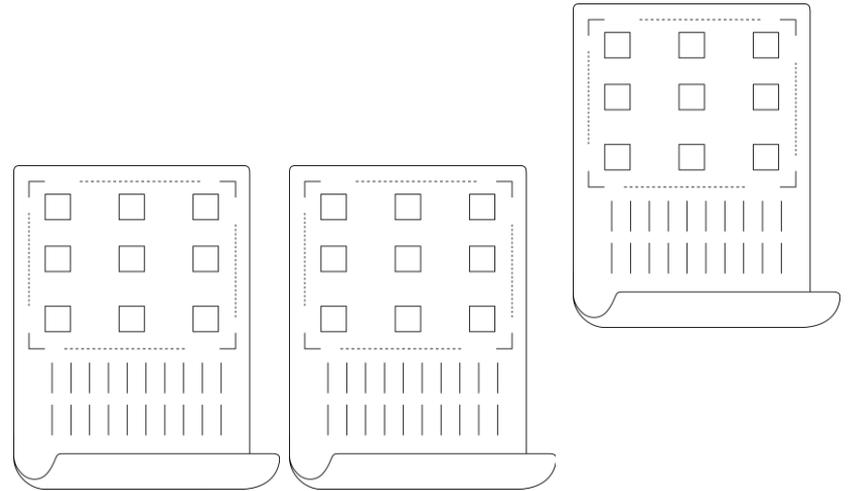
- September 2023

Förderantrag Theaterplatz

- Einreichung Oktober 2023

Planungsbeschluss Theaterstraße & Theaterplatz

- Ziel: Nov. / Dez. 2023



Umgestaltung Theaterplatz

Planungsstand

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsstand

Theaterstraße

- Theaterboulevard mit Baumallee und breiten Fußwegen
- Aufenthalts- und Gestaltqualität durch Sitzbänke und Mosaikpflaster
- Integration barrierefreier Haltestellen
- Mischverkehrsfläche für ÖPNV und Radverkehr
- ...

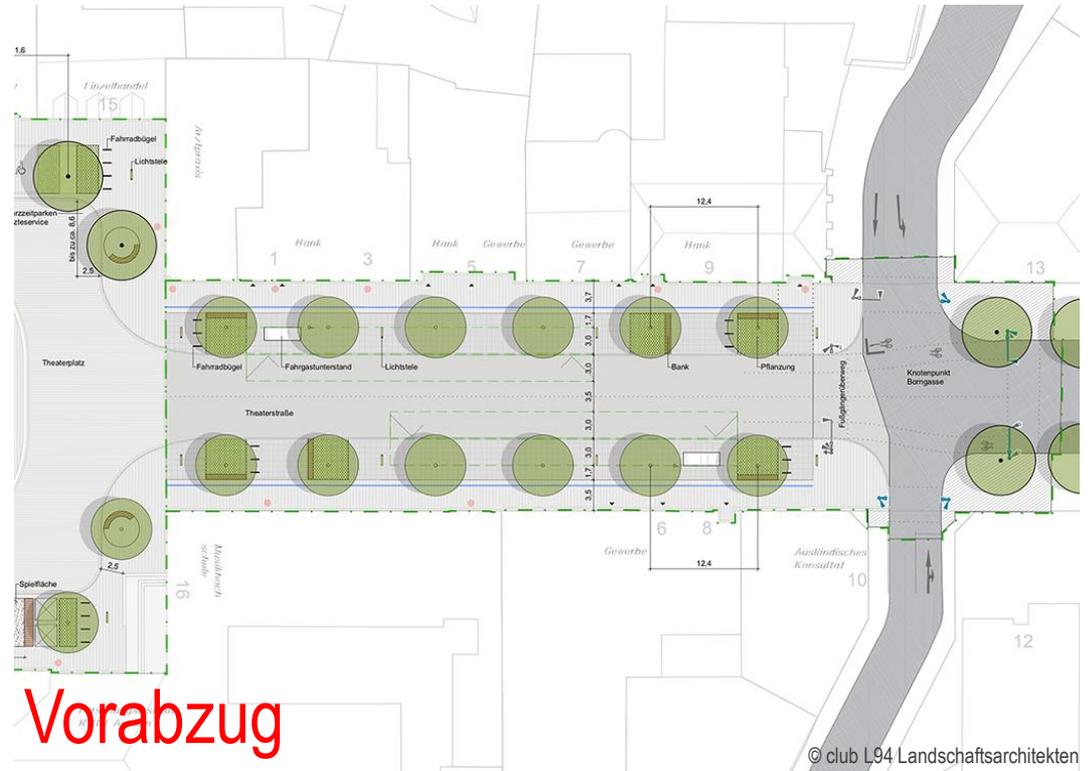


Umgestaltung Theaterplatz

Planungsstand

Theaterstraße

- Theaterboulevard mit Baumallee und breiten Fußwegen
- Aufenthalts- und Gestaltqualität durch Sitzbänke und Mosaikpflaster
- Integration barrierefreier Haltestellen
- Mischverkehrsfläche für ÖPNV und Radverkehr
- ...



Vorabzug

© club L94 Landschaftsarchitekten

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsstand

Theaterstraße

- Theaterboulevard mit Baumallee und breiten Fußwegen
- Aufenthalts- und Gestaltqualität durch Sitzbänke und Mosaikpflaster
- Integration barrierefreier Haltestellen
- Mischverkehrsfläche für ÖPNV und Radverkehr
- ...



Umgestaltung Theaterplatz

Planungsstand

Theaterplatz

- Materialkonzept in Erarbeitung
- Barrierefreier Zugang zum Theater
- Theatergärten mit Baumrigolen, Außengastronomie, ...
- Theaterbrunnen und Integration Löschwassertank
- Erreichbarkeit für Liefern & Laden; Arztbesuche, ...
- ...



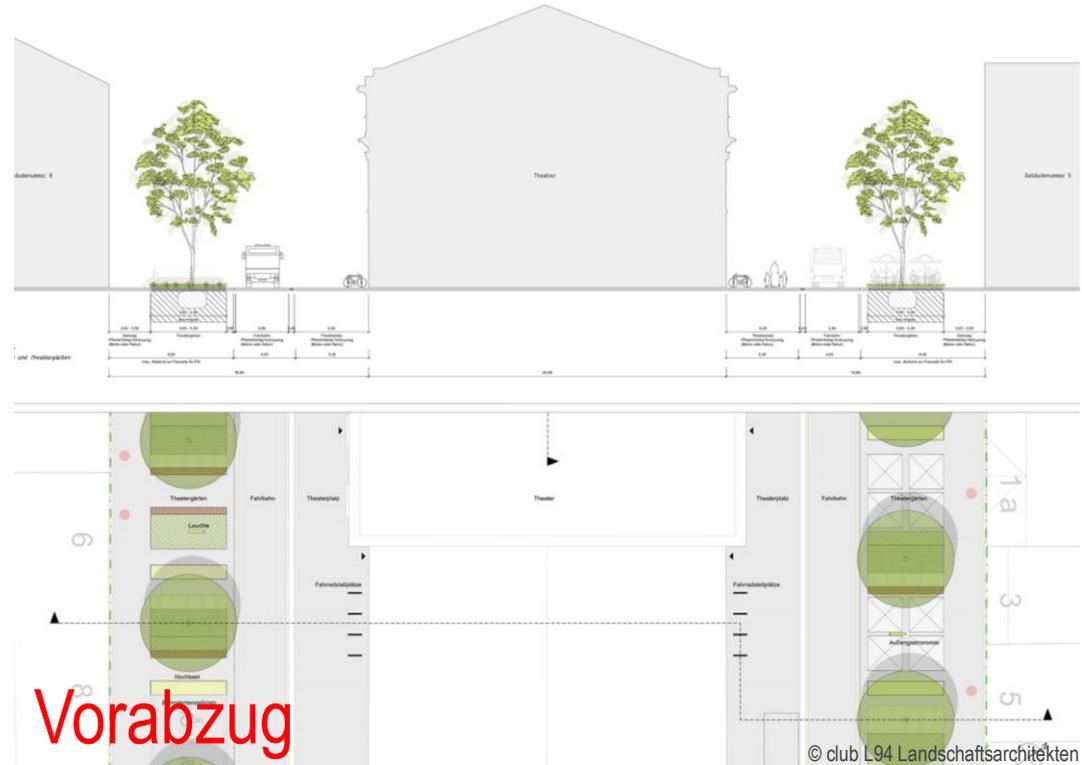
© Sebastian Becker | Baukultur.NRW

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsstand

Theaterplatz

- Materialkonzept in Erarbeitung
- Barrierefreier Zugang zum Theater
- Theatergärten mit Baumrigolen, Außengastronomie, ...
- Theaterbrunnen und Integration Löschwassertank
- Erreichbarkeit für Liefern & Laden; Arztbesuche, ...
- ...



Umgestaltung Theaterplatz

Planungsstand

Kapuzinergraben

- Attraktive Fußwege
- Fahrradfreundlicher Grabenring
- Trasse für Regiotram & ÖPNV
- Integration Liefern & Laden
- Erhalt möglichst vieler Bestandsbäume
- Prüfung Integration Paubach
- ...



Umgestaltung Theaterplatz

Planungsstand

Kapuzinergraben

- aktuell: Querschnittsuntersuchung in Varianten
- im Anschluss: Ergebnisse & polit. Abstimmung vrs. im 1. Halbjahr 2024
- danach: Weiterführung der Planung in Abstimmung mit dem Regiotram-Prozess



Umgestaltung Theaterplatz

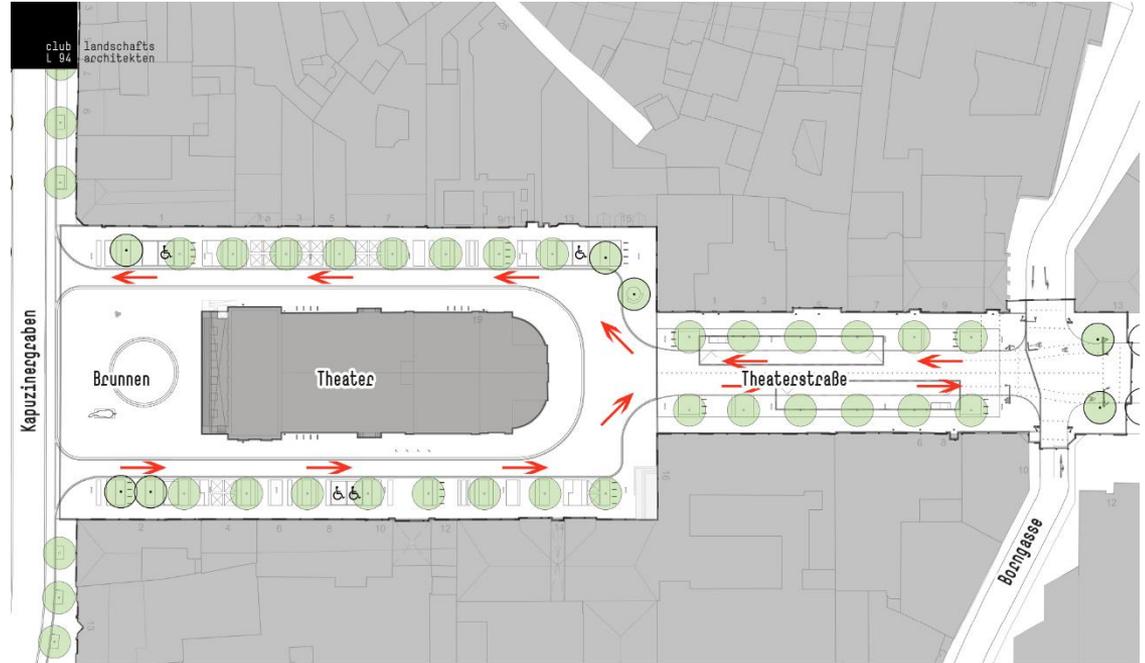
Planungsthemen

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Verkehrsführung

- ÖPNV beidseitig des Theaters
- Mischverkehrsflächen für ÖPNV, Radverkehr, Liefern und Laden
- Reduzierte Geschwindigkeit



Funktionspiktogramm

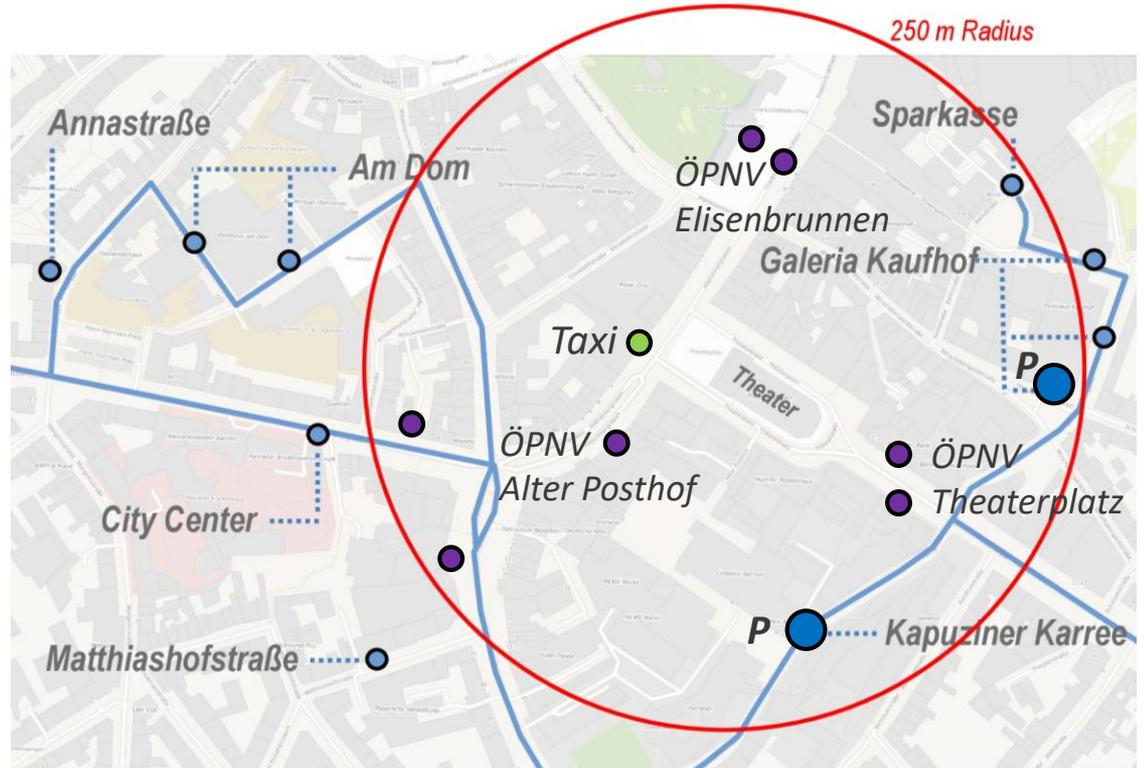
Erreichbarkeit - Verkehrsführung

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Erreichbarkeit

- Zwei große Parkhäuser innerhalb eines Radius von 250m
- Weitere Parkhäuser im näheren Umfeld
- Mind. 4 Taxi-Halteplätze im Kapuzinergraben in Sichtweite des Theaters
- 3 ÖPNV-Haltestellen im Planungsraum

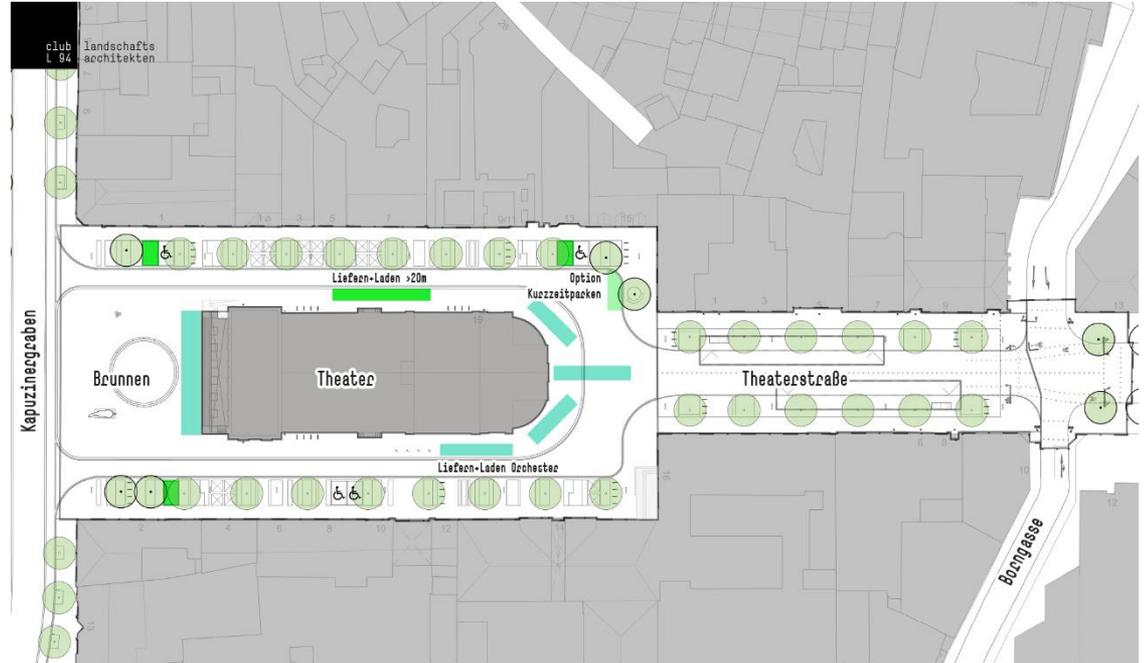


Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Liefen & Laden, Arztbesuche, Taxis

- Angebote auf beiden Platzseiten
- Anlieferung des Theaters bleibt in bisheriger Form erhalten
- Taxistellplätze zukünftig im Kapuzinergraben



Funktionspiktogramm

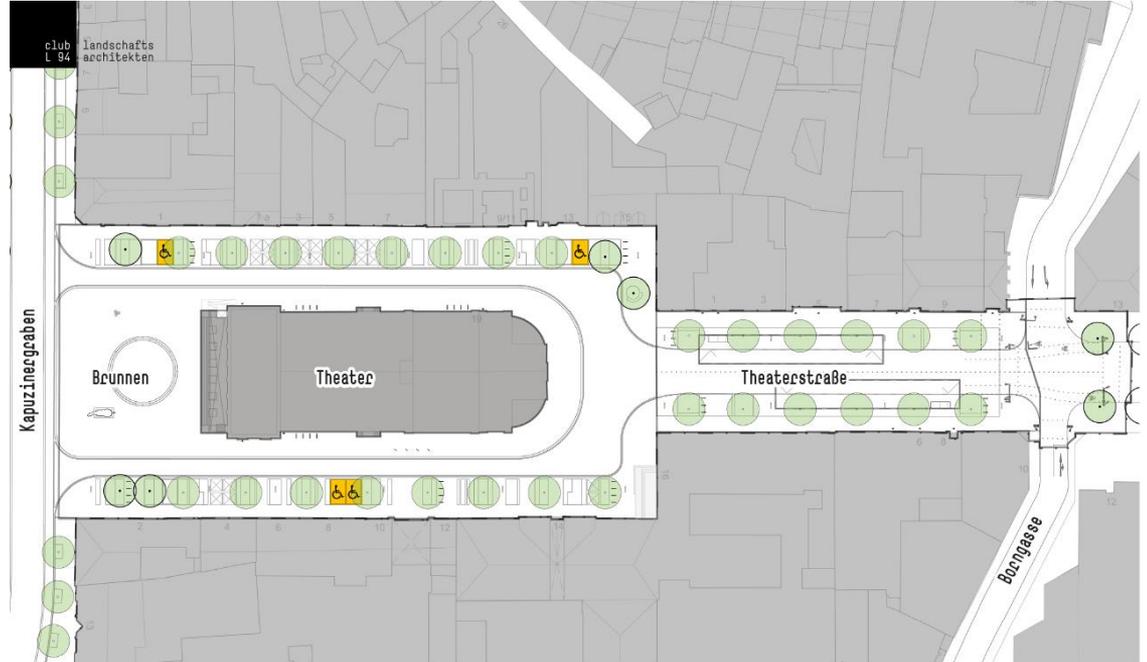
Erreichbarkeit - Liefen und Laden

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Behindertenparkplätze

- Angebote auf beiden Platzseiten
- Prüfung weiterer Möglichkeiten im Umfeld



Funktionspiktogramm

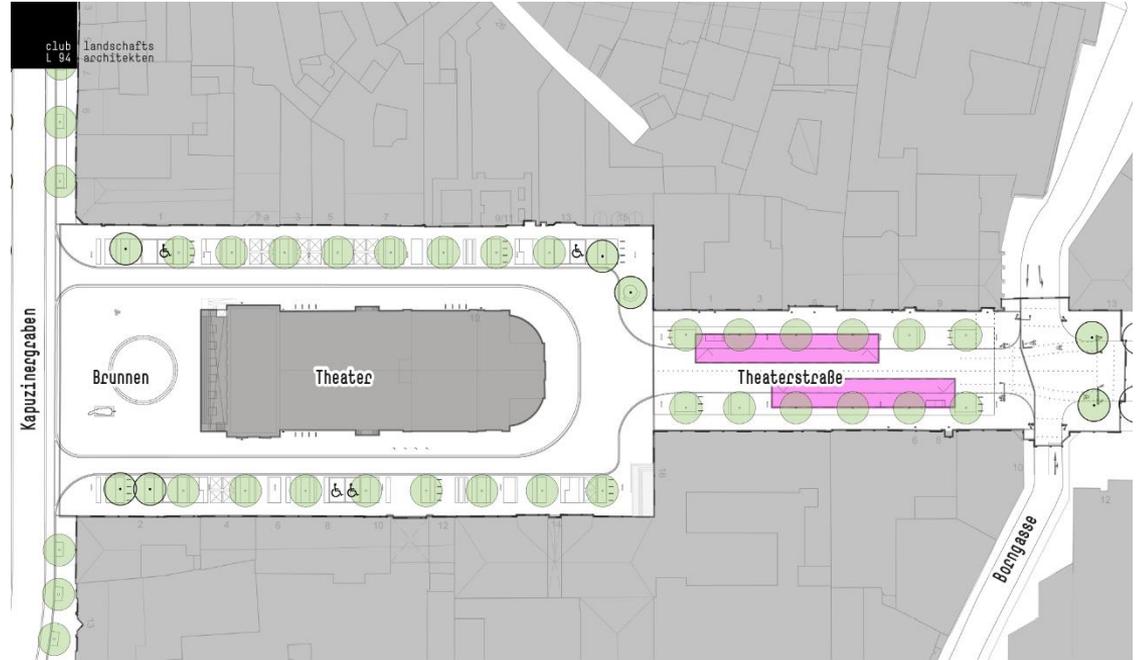
Erreichbarkeit - Parken behindertengerechte Stellplät

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

ÖPNV – Haltestellen Theaterplatz

- Verortung an bisheriger Stelle in der Theaterstraße
- Mehr Komfort durch barrierefreien Ausbau und überdachte Wartebereiche
- Reisebushaltestellen außerhalb des Planungsraums in Abstimmung mit der Politik und ATS



Funktionspiktogramm

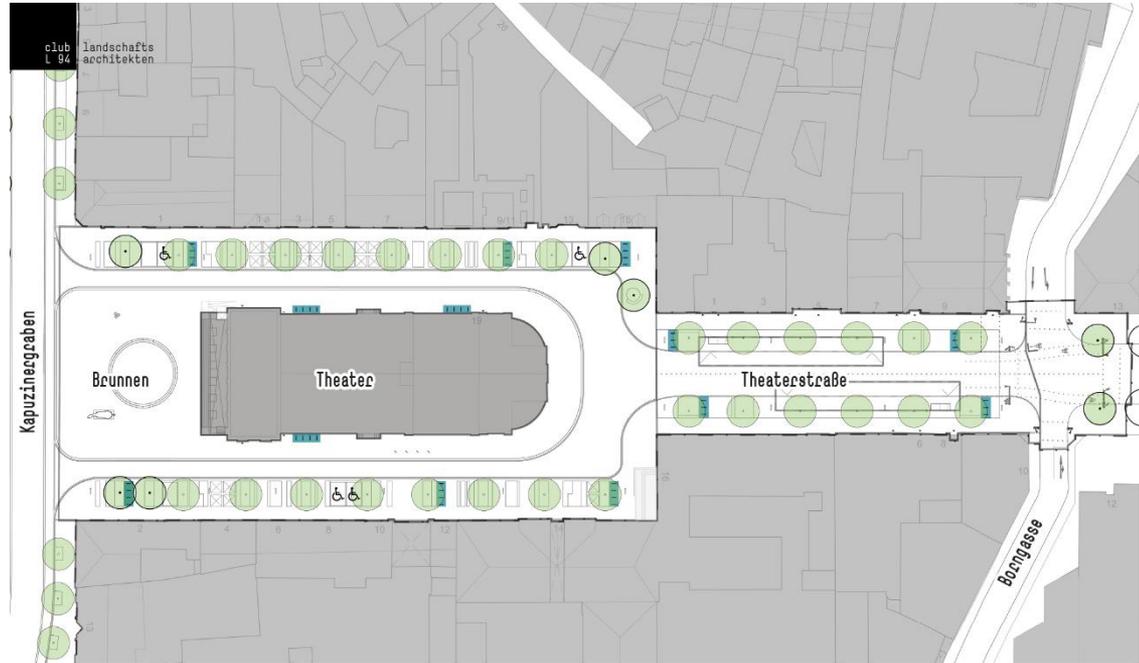
Erreichbarkeit - Haltestellen ÖPNV

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Fahrradabstellplätze

- Dezentrale Verteilung im Planungsraum
- Ca. 100 Abstellplätze im Bereich Theaterstraße / Theaterplatz



Funktionspiktogramm

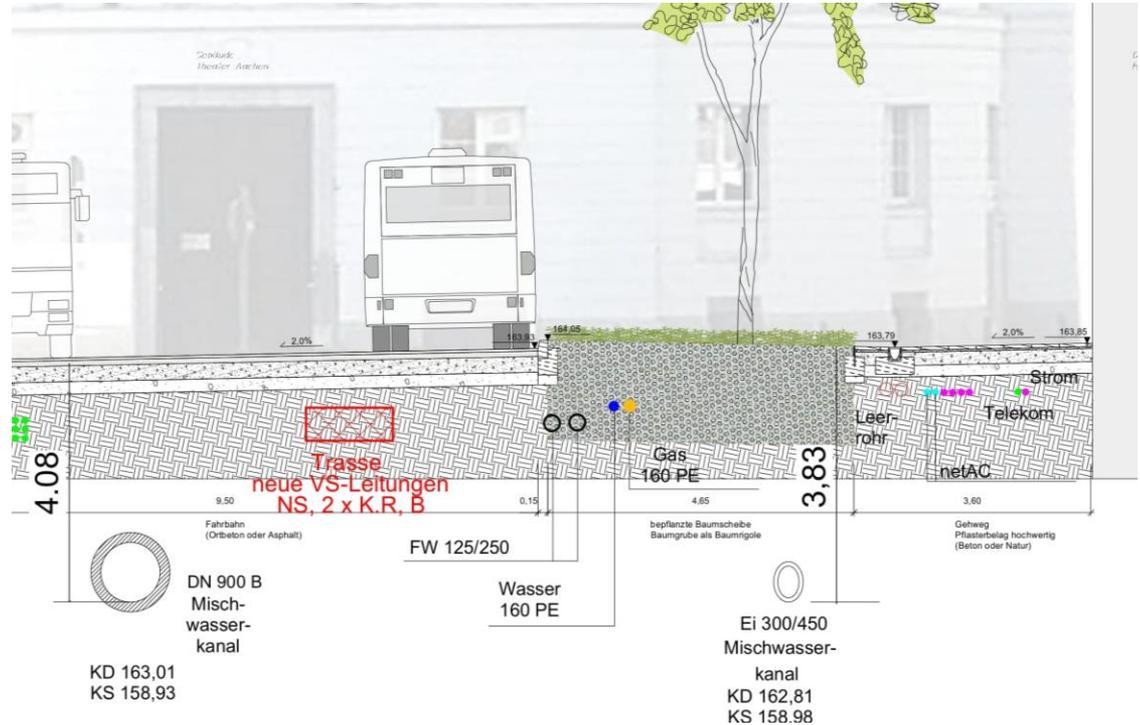
Erreichbarkeit - Parken Fahrradparken

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Leitungsbauarbeiten

- Entwicklung von Baumstandorten mit Speichermöglichkeiten für Regenwasser
- Verlegung neuer Versorgungsleitungen im Bereich Theaterstraße / Theaterplatz
- Anpassung Kanal wird geprüft
- aktuell in Planung

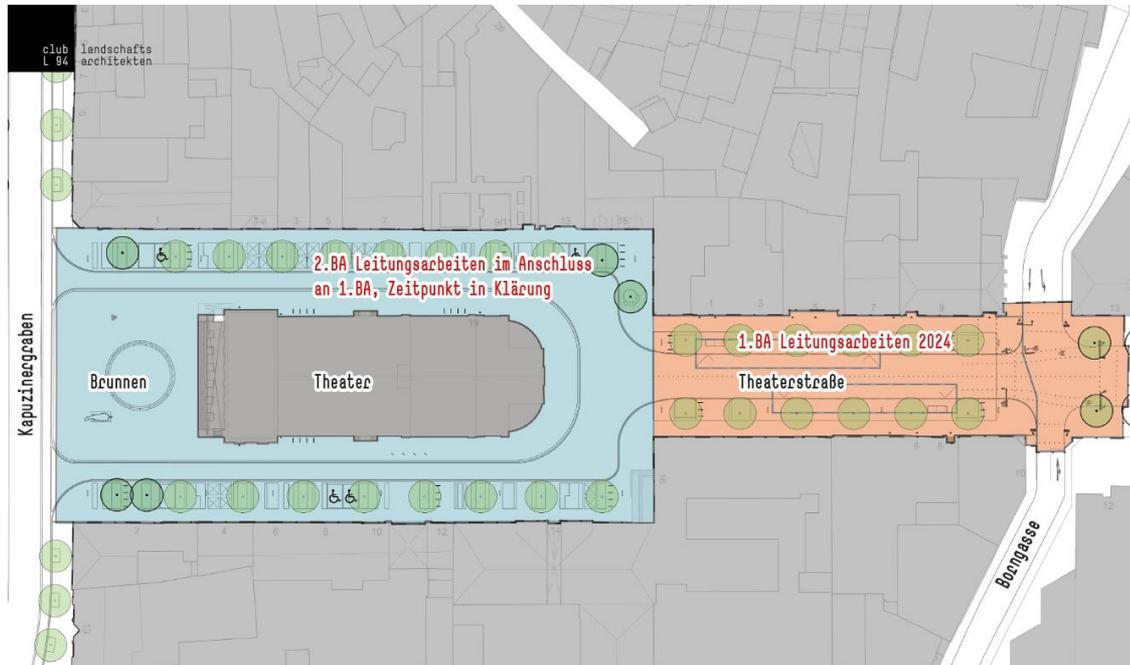


Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Leitungsbauarbeiten

- Beginn 1. Bauabschnitt vrs. im 2. Quartal 2024 / Dauer ca. 12 Monate
- Zeitpunkt Leitungsarbeiten Theaterplatz in Klärung
- Frühzeitige Information vor Beginn der Bauarbeiten



Bauabschnitte Leitungsbauarbeiten

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Vegetationskonzept

- ca. 35 Baumpflanzungen
- Prüfung geeigneter Arten für Theaterstraße / Theaterplatz / Kapuzinergraben
- Erhalt v. möglichst vielen Bestandsbäumen
- Integration von Hochbeeten in den Bereich der Theatergärten



Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Außengastronomie

- Aufrechterhaltung bestehender Standorte
- Gestalterischer Zusammenhang der Außenmöblierung als Zielsetzung
- Fortführung des Dialogs im Rahmen des gesamthaften Außengastronomie-Prozesses
- Angebot der Theater-Gastronomie im Bereich des Vorplatzes in Abstimmung



Funktionspiktogramm
Flächen für Außengastronomie

Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Theaterbrunnen

- Zentrales Gestaltungselement auf dem Vorplatz
- 2 halbkreisförmig eingeschnittene Sitzstufen
- Fontänen & flacher Wasserspiegel möglich – Wasserspiel für Kinder
- Brunnenfläche als Veranstaltungsfläche nutzbar und begehbar
- weitere Konkretisierung & Abstimmung in Vorbereitung



Der Wasserspiegel steht im Sinne des Konzeptes aus Drama und Komödie im Kontrast zur hellen Bühne und zum hellen Theater. Er kann aus einem dunklen, fast schwarzen Beton- oder Naturstein hergestellt werden. Ein Rahmen aus verschiebbaren Stufen ermöglicht das Sitzen am Wasser mit Blick auf das Theater. Im Sommer wird der Wasserspiegel zu einer großen Attraktion für Kinder und damit zu einem Wasserspielfeld: Die Fläche des Wasserspiegels kann multifunktional für Barfuß-Konzerte, OperAir Kino, Public Viewing, usw. genutzt werden. Der geförderete Löschwassertank wird unerröndlich mit der Pumpenkammer des Brunnens kombiniert.

In Anlehnung an die Stadtgründung der Stadt Aachen als Heilbad wird ein neuer Brunnen zum zentralen Gestaltungselement des Theaterplatzes. Die Form und Lage des neuen Brunnens orientiert sich dabei an dem ursprünglichen Bild des Baummodells bzw. der runden Denkmalaranlage. Der Wasserspiegel setzt somit die lange Tradition der Stadt Aachen als Heilbad fort und röhrt sich in eine Perlenkette der Brunnen von Theaterplatz und Kapuzinstraße über den Emilianbrunnen bis zum Domplatz ein.

Der Wasserspiegel erhält eine eigene Choreographie in Anlehnung an die unterschiedlichen Theateraufführungen. Meistens spiegelt das ruhige Wasser die materische Fassade des Theaters, den Himmel und die Wolken (der Vorhang ist geschlossen); dann entsteht ein mystischer Nebel (die Spannung steigt)... Fontänen beginnen zu sprudeln (der Vorhang öffnet sich)... die Vorstellung beginnt... mal laut (hohe Fontänen, viele Fontänen)... mal leise (wenige, niedrige Fontänen)...



Umgestaltung Theaterplatz

Dialog & Kommunikation

„Sommertag am Theaterplatz“

- Veranstaltung i.R. Innenstadtmorgenfestival am 29.8..2023
- Infostand zur Planung
- Spaziergang rund um den Platz
- Konzert der HfMT
- 1:1-Probe Theaterbrunnen
- Eis, Entenangeln & Liegestühle für alle

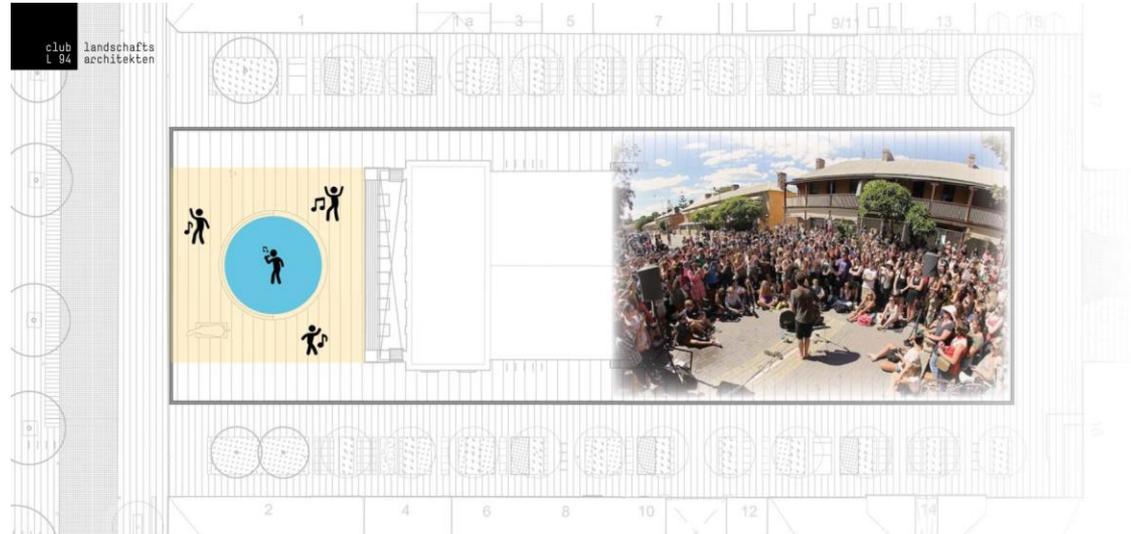


Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Nutzungsszenarien

- Vielfältige Möglichkeiten für Veranstaltungen auf dem Vorplatz, in den Platzecken und im rückwärtigen Theaterbereich
- Hier: **Bühne** im Bereich der **Brunnenanlage**



Umgestaltung Theaterplatz

Planungsthemen

Materialkonzept

- Prüfung verschiedener Material-Optionen
- Präferenz Naturstein (z.B. Granit; Valser Quarzit); Prüfung regional verbauter Steinarten
- Geeignete Materialität / Bauweise für die Busspur



Umgestaltung Theaterplatz

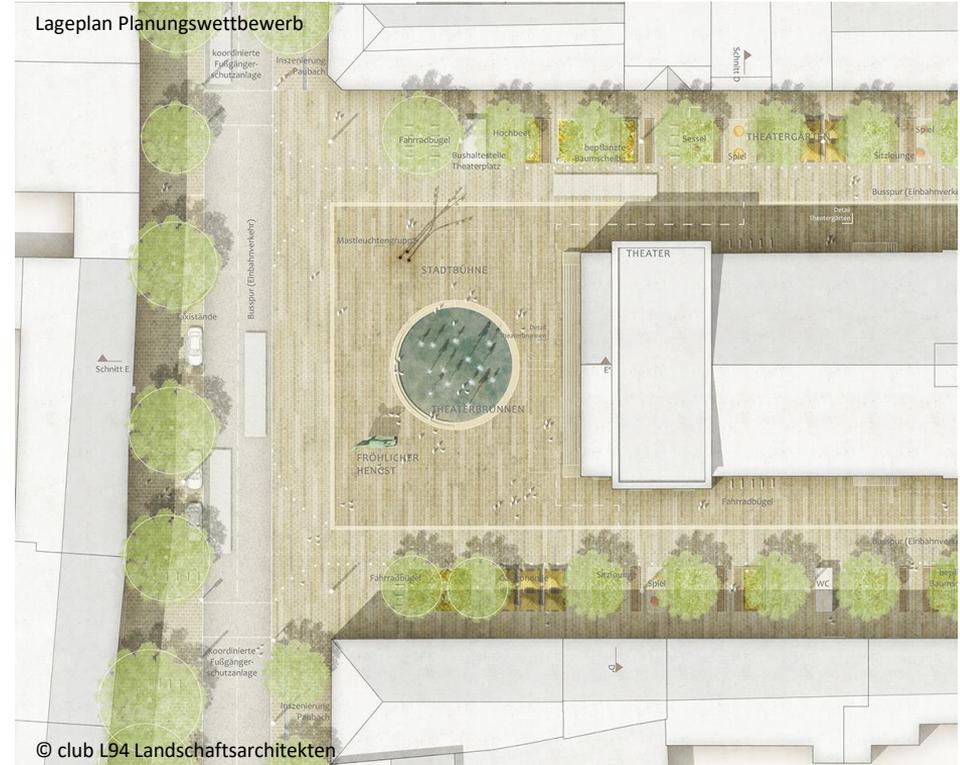
Materialvarianten

Umgestaltung Theaterplatz

Materialvarianten

Bewertungskriterien

- 1) Dauerhaftigkeit
- 2) Belastbarkeit und Strapazierfähigkeit der Flächen
- 3) Kosten
- 4) Erscheinungsbild
- 5) Realisierungsaufwand
- 6) Unterhaltung & Pflege
- 7) Revisionierbarkeit
- 8) Nachhaltigkeit / Ökobilanz
- 9) Klimabelange / Albedoeffekt
- 10) Lärmemissionen

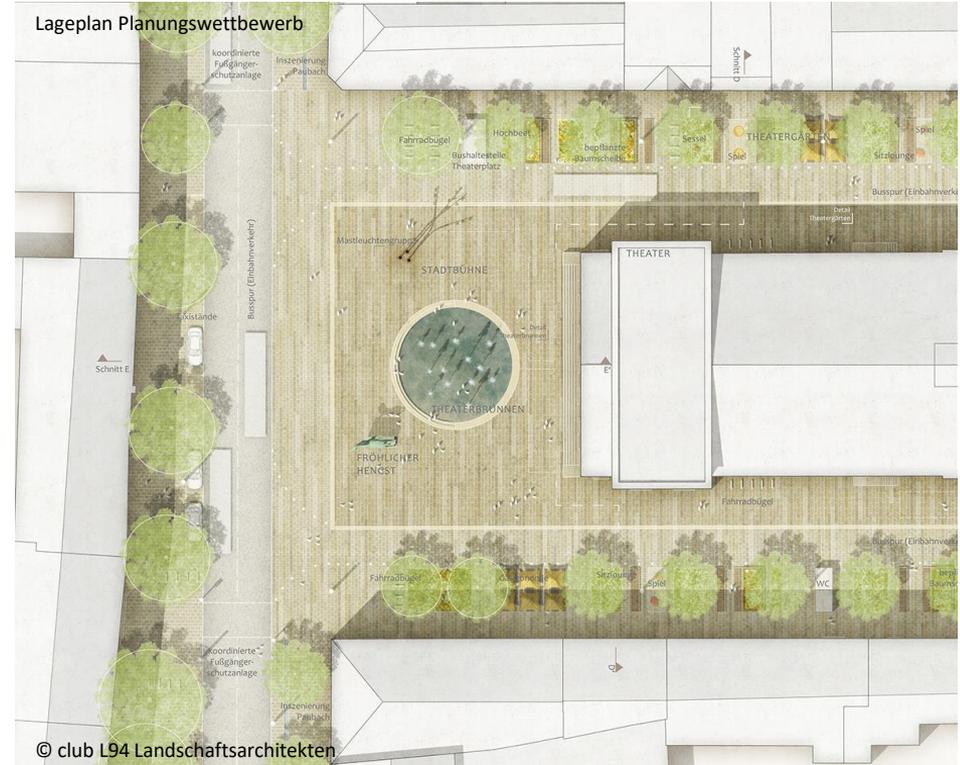


Umgestaltung Theaterplatz

Materialvarianten

Materialvarianten

- Weiterverfolgung von **Naturstein** wg Vorteilen bzgl. Erscheinungsbild, Ökobilanz, Dauerhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit, Unterhaltung, ...
- **Bauweise** für besonders belastete Verkehrsflächen:
 - Natursteinbelag mit Verschiebesicherung
 - Alternativen Ortbeton / Asphalt

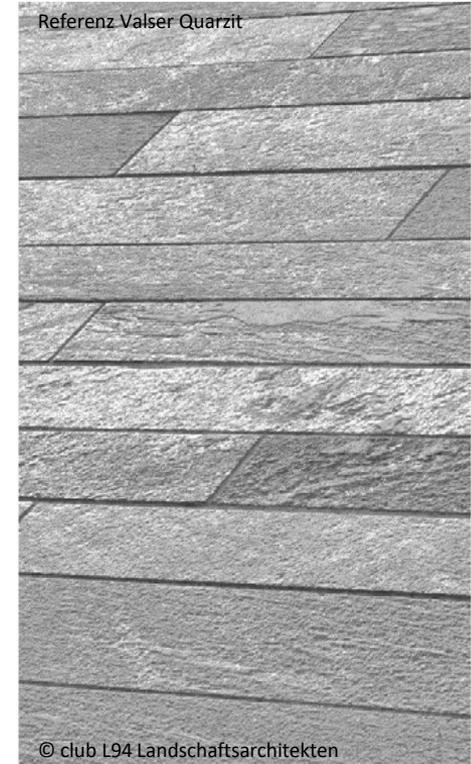


Umgestaltung Theaterplatz

Materialvarianten

Materialvarianten Theaterplatz

- Theaterplatz = TP
- Materialvarianten Platz, Nebenanlagen
 - **1** = Naturstein (z.B. Granit)
 - **2** = Naturstein (Valser Quarzit)
- Bauweise im Bereich der Fahrbahn:
 - **a** = Naturstein mit Verschiebesicherung
 - **b** = Ortbeton / Asphalt

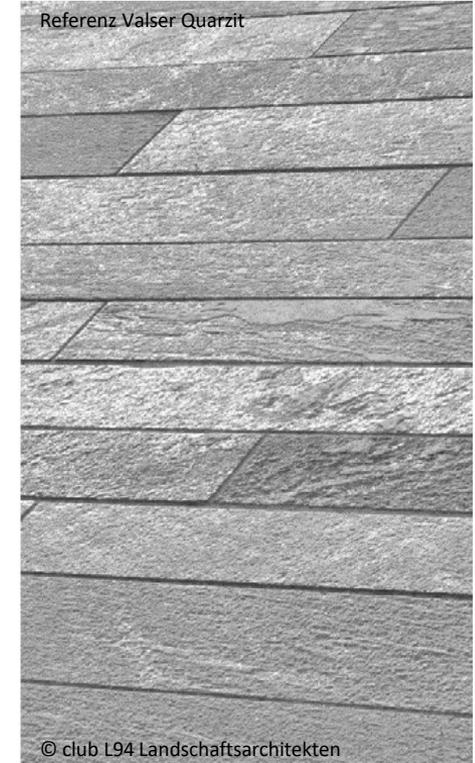


Umgestaltung Theaterplatz

Materialvarianten

Materialvarianten Theaterplatz

- TP 1a
 - Platz, Nebenanlagen und Fahrbahn in Naturstein (z.B. Granit)
 - Kostenschätzung: ca. 8,3 Mio. €
- TP 1b
 - Platz, Nebenanlagen und Fahrbahn in Naturstein (z.B. Granit); Fahrbahn Ortbeton / Asphalt
 - Kostenschätzung: ca. 7,8 Mio. €

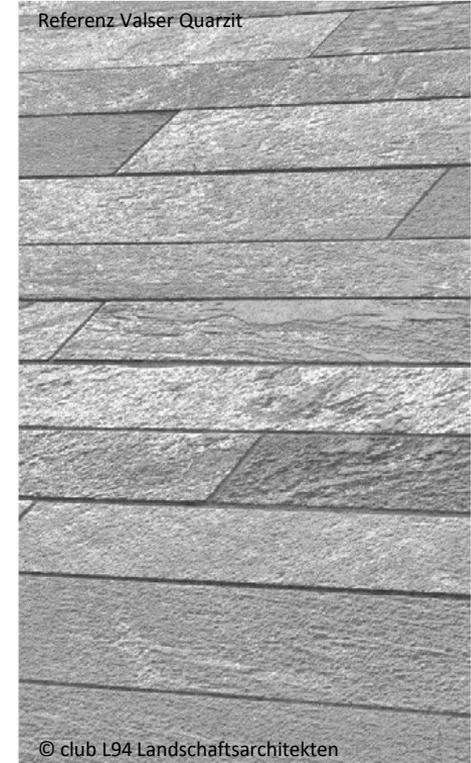


Umgestaltung Theaterplatz

Materialvarianten

Materialvarianten Theaterplatz

- **TP 2a**
 - Platz, Nebenanlagen und Fahrbahn in Naturstein (z.B. Valsler Quarzit)
 - Kostenschätzung: ca. 9,5 Mio. €
- **TP 2b**
 - Platz, Nebenanlagen und Fahrbahn in Naturstein (z.B. Valsler Quarzit); Fahrbahn Ortbeton / Asphalt
 - Kostenschätzung: ca. 8,7 Mio. €

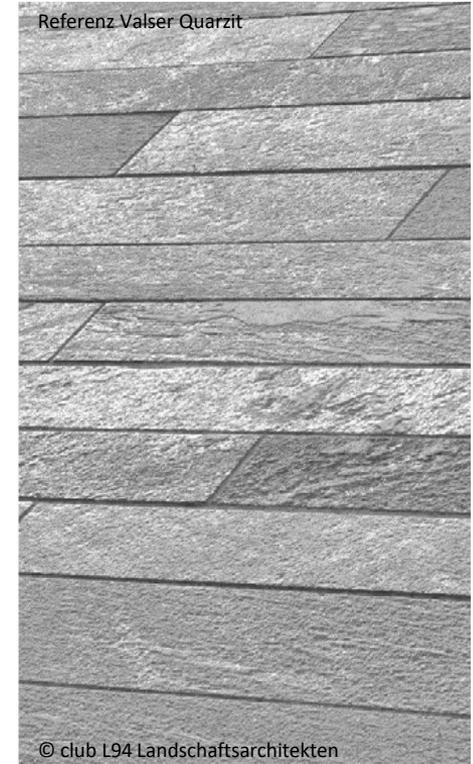


Umgestaltung Theaterplatz

Materialvarianten

Materialvarianten Theaterstraße

- Theaterstraße = **TS**
- Materialvarianten Nebenanlagen
 - **1** = Naturstein (z.B. Granit)
 - **2** = Naturstein (Valser Quarzit)
- Bauweise im Bereich der Fahrbahn:
 - Ortbeton / Asphalt



Umgestaltung Theaterplatz

Materialvarianten

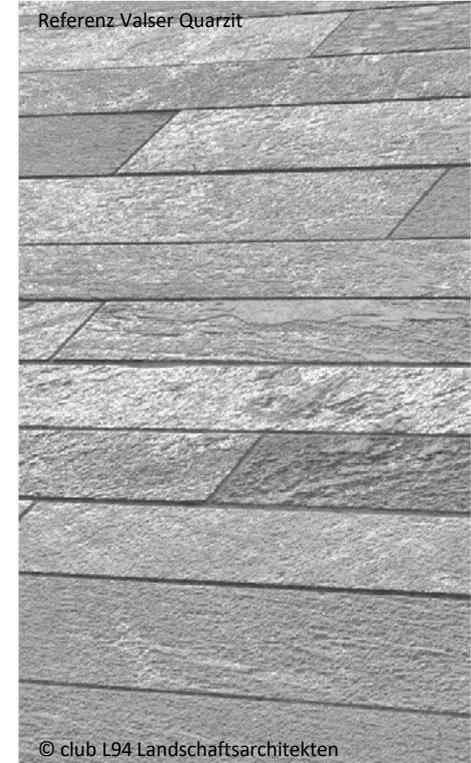
Materialvarianten Theaterstraße

– TS 1

- Nebenanlagen in Naturstein (z.B. Granit);
Fahrbahn Ortbeton / Asphalt
- Kostenschätzung: ca. 1,6 Mio. €

– TS 2

- Nebenanlagen in Naturstein (Valser Quarzit);
Fahrbahn Ortbeton / Asphalt
- Kostenschätzung: ca. 1,9 Mio. €

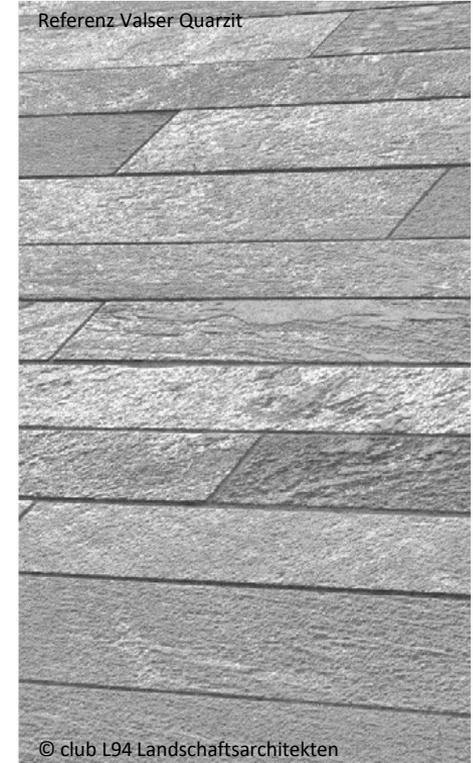


Umgestaltung Theaterplatz

Materialvarianten

Empfehlung der Verwaltung

- TP 1a
 - Platz, Nebenanlagen und Fahrbahn in Naturstein (z.B. Granit)
- TS 1
 - Nebenanlagen in Naturstein (z.B. Granit);
Fahrbahn Ortbeton / Asphalt



Umgestaltung Theaterplatz

Förderung & Finanzierung

Umgestaltung Theaterplatz

Förderung & Finanzierung

Sachstand Städtebauförderung

- Theaterstraße & Theaterplatz: Förderung der zuwendungsfähigen Kosten i. H. von bis zu 80% durch die Städtebauförderung
- Projektantrag 2022: Beantragung v. Planungskosten, Baukosten Theaterstraße sowie vorbereitenden Maßnahmen i. H. v. 3,8 Mio. €
- Antragstellung für Theaterplatz auf Basis des Innenstadtkonzepts letztmalig im Jahr 2023 möglich



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden

Umgestaltung Theaterplatz

Förderung & Finanzierung

Weitere Förderprogramme

- Förderung der beiden Bushaltestellen „Theaterplatz“ mit bis zu 90% über den Fördertopf „ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen im besonderen Landesinteresse“
 - Einplanungsantrag März 2023
- Förderung der Umgestaltung des Kapuzinergrabens über die Förderung des kommunalen Straßenbaus geeignet

Umgestaltung Theaterplatz

Förderung & Finanzierung

Haushalt

- Mittel für die 1. Planungsstufe (LPH 1-3) stehen unter PSP-Element 5-120102-000-00900-300-1 zur Verfügung
- Mittel für weitere Planungsstufen und Realisierung der Theaterstraße wurden für den Haushalt 2024 ff. beantragt
- Die Baukosten für den 2. BA (Theaterplatz) wurden für 2026 auf die §13-Liste gesetzt

Umgestaltung Theaterplatz

Förderung & Finanzierung

KAG - Beiträge

- Beitragspflichtige Baumaßnahme nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW.
- Aktuell: Beantragung Landesfördermittel bis zum 31.12.2026
- 100%ige Entlastung der Beitragspflichtigen möglich.
- Kein rechtlicher Anspruch auf Förderung; zukünftige Regelung nicht bekannt.
- Höhe der KAG-Beiträge für die Bauabschnitte Theaterstraße / Theaterplatz in Klärung.

Umgestaltung Theaterplatz

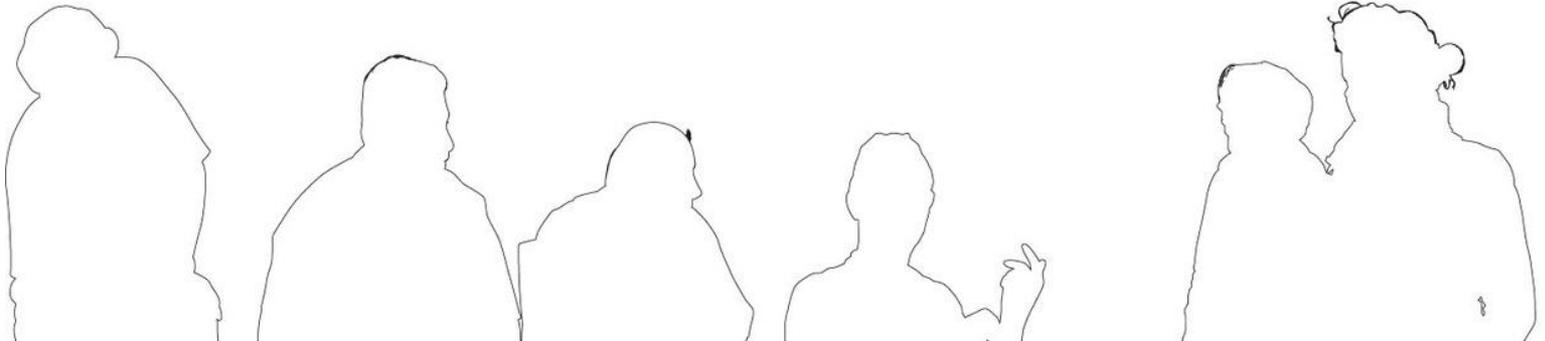
Dialog & Kommunikation

Umgestaltung Theaterplatz

Dialog & Kommunikation

Was möchten wir erreichen?

- Über den Planungs- und Bauprozess informieren
- Planung verständlich machen
- Lust auf den neuen Platz, seine Chancen und Nutzungsmöglichkeiten machen
- Ein offenes Ohr für die Anlieger*innen vor Ort haben

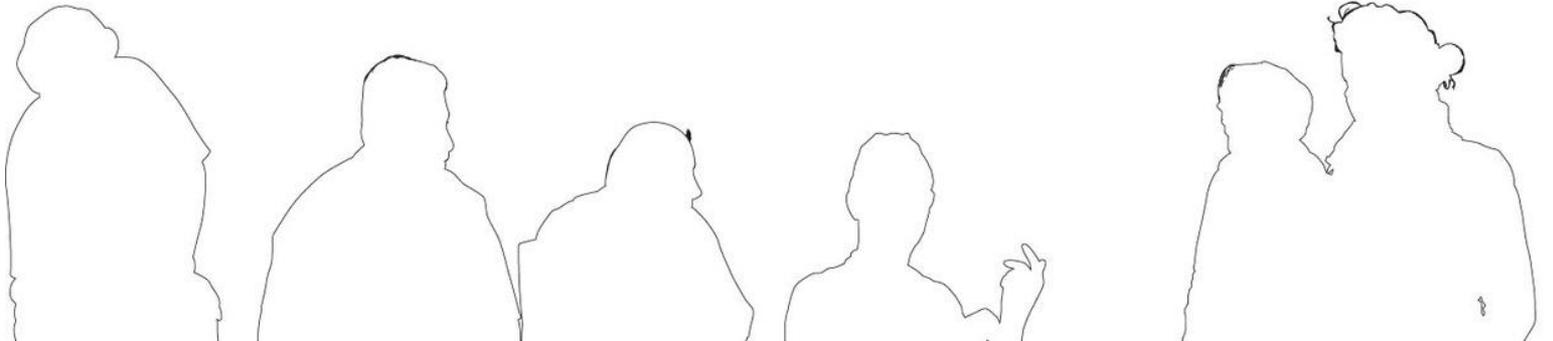


Umgestaltung Theaterplatz

Dialog & Kommunikation

An wen richten wir uns?

- Eigentümer*innen & Anwohner*innen
- Interessengruppen vor Ort: Einzelhandel, Ärzte, Gastronomie, Dienstleister
- Institutionelle Akteur*innen / Kultur: Theater, HfMT, IHK, RWTH, ..
- Vereine, Initiativen, Stadtöffentlichkeit



Umgestaltung Theaterplatz

Dialog & Kommunikation

„Sommertag am Theaterplatz“

- Veranstaltung i.R. Innenstadtmorgenfestival am 29.8..2023
- Infostand zur Planung
- Spaziergang rund um den Platz
- Konzert der HfMT
- 1:1-Probe Theaterbrunnen
- Eis, Entenangeln & Liegestühle für alle



Umgestaltung Theaterplatz

Dialog & Kommunikation

„Sommertag am Theaterplatz“

- Veranstaltung i.R. Innenstadtmorgenfestival am 29.8..2023
- Infostand zur Planung
- Spaziergang rund um den Platz
- Konzert der HfMT
- 1:1-Probe Theaterbrunnen
- Eis, Entenangeln & Liegestühle für alle



Umgestaltung Theaterplatz

Dialog & Kommunikation

„Sommertag am Theaterplatz“

- Veranstaltung i.R. Innenstadtmorgenfestival am 29.8..2023
- Infostand zur Planung
- Spaziergang rund um den Platz
- Konzert der HfMT
- 1:1-Probe Theaterbrunnen
- Eis, Entenangeln & Liegestühle für alle



Umgestaltung Theaterplatz

Dialog & Kommunikation

Unsere Angebote

		PLANUNGSPHASE	BAUSTELLENPHASE
vor Ort	Anlieger*innen & Stakeholder	Platzratgeber*innen (Projektbeirat)	
		Anlieger*innen-Dialoge	
	Stadtöffentlichkeit	Tag der Städtebauförderung*	aktuell in Planung
		Innenstadtmorgen-Festival*	
digital	Information	Projekt-Website: Blog-Beiträge, FAQ, „Blick auf Theaterplatz“	
		Social-Media-Posts & Pressearbeit	
	Feedbackmöglichkeit	Projekt-Website: Kontaktformular	

Umgestaltung Theaterplatz

Dialog & Kommunikation

Termine

- Tag der Städtebauförderung am 14. Mai (hat stattgefunden)
- Dialog mit der Politik im Frühsommer 2023 (hat stattgefunden)
- Projektwebsite – bis Mitte August 2023 (ist online)
- Dialog mit den Stakeholder*innen – 21.08.2023 (hat stattgefunden)
- Dialog mit der Öffentlichkeit im Rahmen des Innenstadtmorgen-Festivals – 26.08.23 (hat stattgefunden)
- Einrichtung eines Projektbeirats – bis Herbst 2023
- weitere in Planung ...

Umgestaltung Theaterplatz

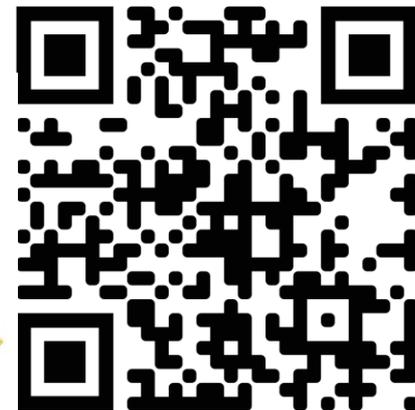
Dialog & Kommunikation

Wo finden Sie alle aktuellen Infos zum Prozess?

auf www.theaterplatz-aachen.de

Hier finden Sie...

- Aktuelle Informationen zu Planung und Dialogangeboten
- Ergebnisse und Präsentationen von Dialogveranstaltungen
- Feedback-Möglichkeit
- und mehr!



Kontakt und Rückfragen

Stadt Aachen

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur

Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung

Philip Spahr | Dipl.-Ing. Stadtplaner | Projektleiter

theaterplatz@mail.aachen.de | 0241 432 61509 | www.aachen.de

www.theaterplatz-aachen.de



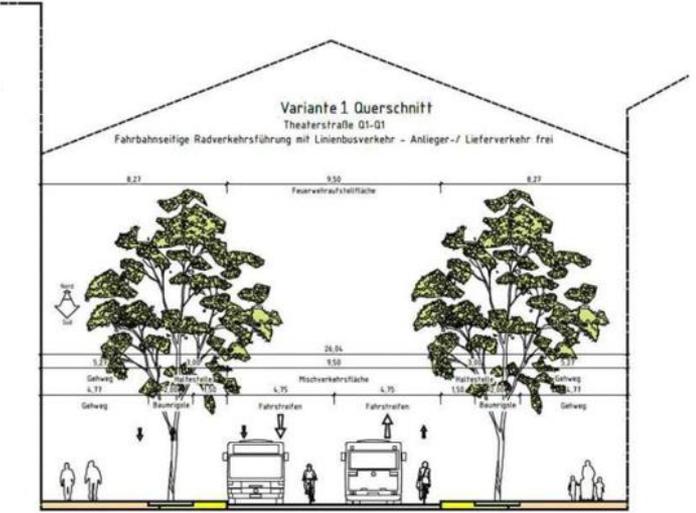
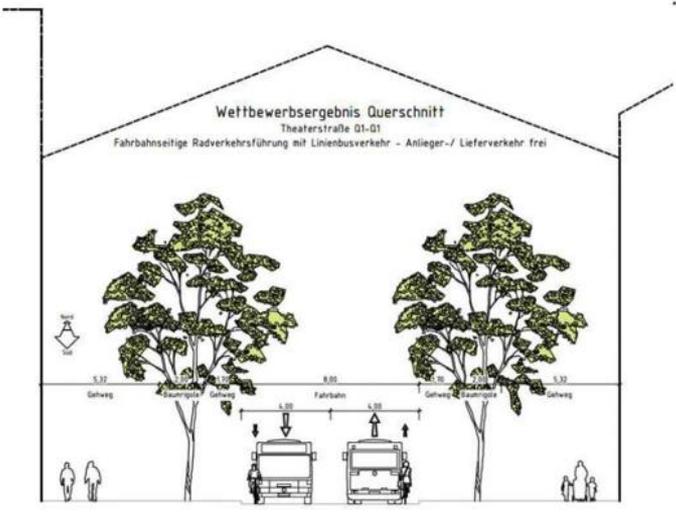
2

Theaterstraße historisch
Boulevard mit breiten Seitenraumbereichen



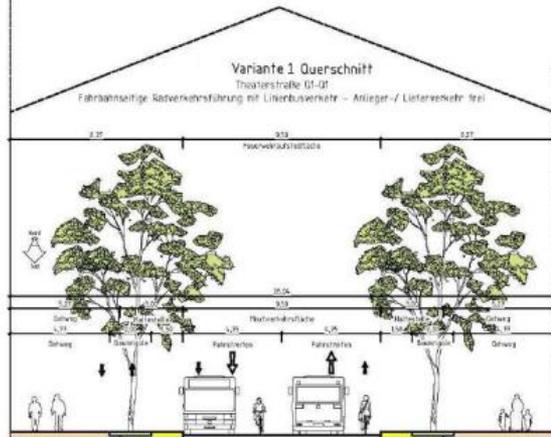
3

Theaterstraße Wettbewerbsergebnis
Club L94
„Boulevard“

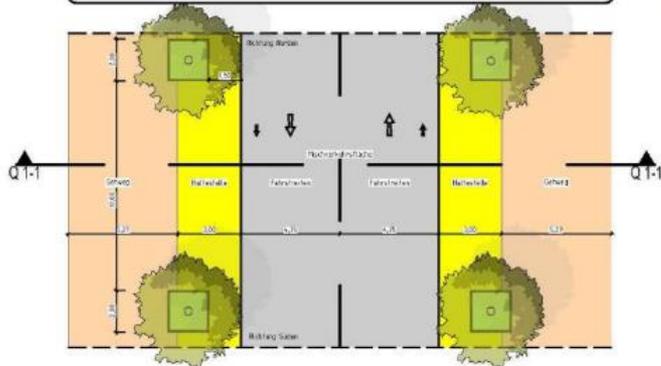


4

Wettbewerbsergebnis mit Betrachtung der Weiterentwicklung / Variante
fahrbahnseitige Radverkehrsführung



5,27 3,00 9,50 3,00 5,27



Unterbrechung der Fahrlinie des Radverkehrs [Konflikte Bus-Rad / Kfz-Rad]

Anleitung der Gebäude über die Nebenanlagen möglich

Bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr

Kfz-Verkehr und Radverkehr müssen nicht warten

Geradlinige Führung des Radverkehrs, sofern kein Bus hält

Maximaler Komfort für An- und Abfahrt des Busses

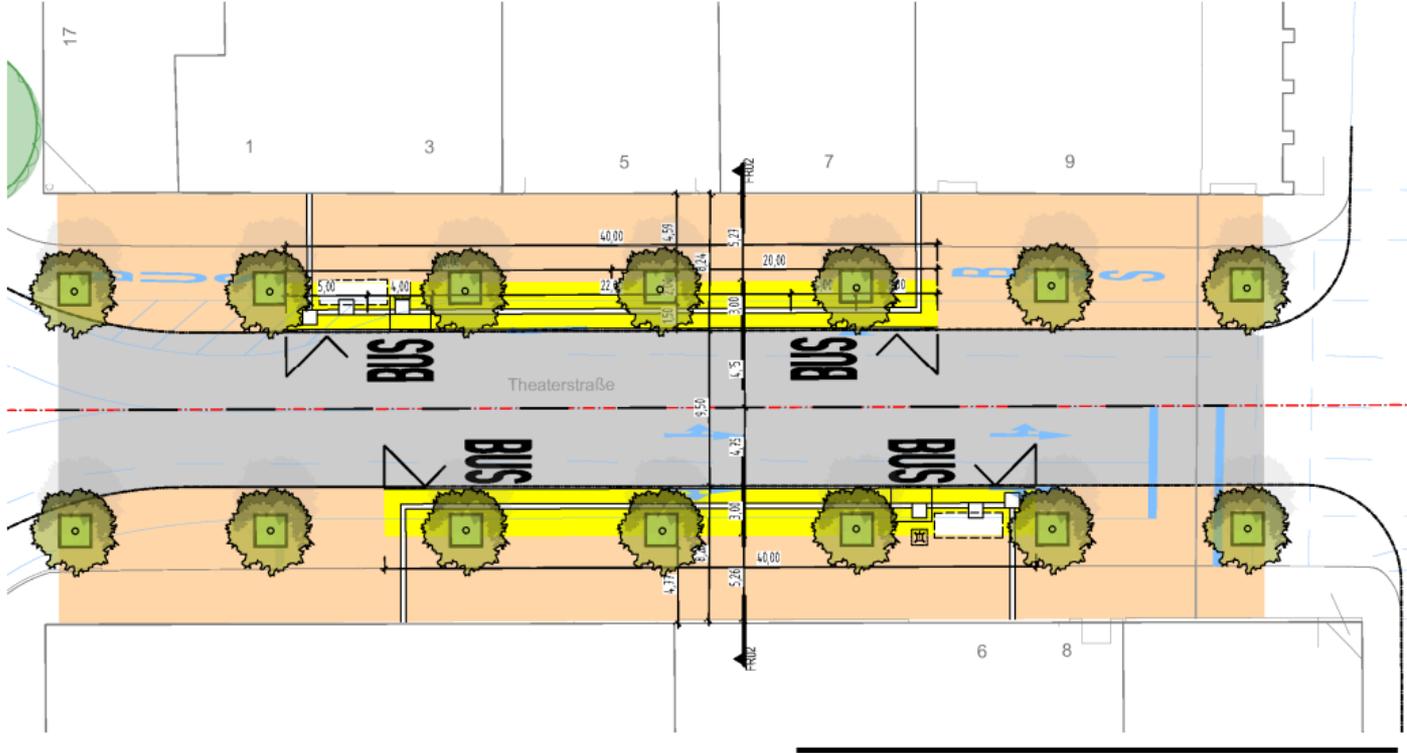
Geplante Radverkehrs-führung weiterfolgend angedacht bzw. in der Weiterführung in der Theaterstraße möglich

Keine bauliche Trennung zwischen Rad und Kfz-Verkehr

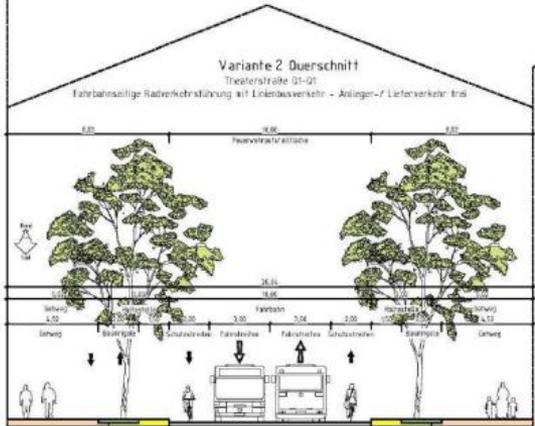
Variante 1

Fahrbahnseitige Radverkehrs-führung [4,75m] mit Linienbusverkehr [Querschnitt / Lageplan]

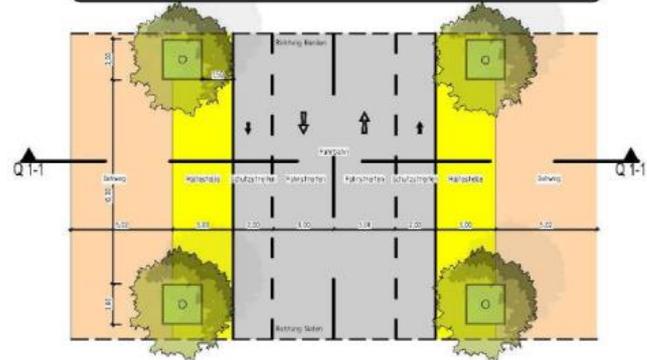
5



6 **Variante 1**
 Fahrbahnseitige Radverkehrsführung (4,75m)
 mit Linienbusverkehr (Lageplan Theaterstraße)



5,02 3,00 10,00 3,00 5,02



Unterbrechung der Fahrlinie des Radverkehrs [Konflikte Bus-Rad / Kfz-Rad]

Anleitung des Gebäude über die Nebenanlagen möglich

Bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr

Kfz-Verkehr und Radverkehr müssen nicht warten

Gemeinsame Führung von Bus- und Radverkehr im Haltestellenbereich

Erfordernis des Busverkehrs zum Ein- und Ausschwenken

Geplante Radverkehrsführung weiterfolgend angedacht bzw. in der Weiterführung in der Theaterstraße möglich

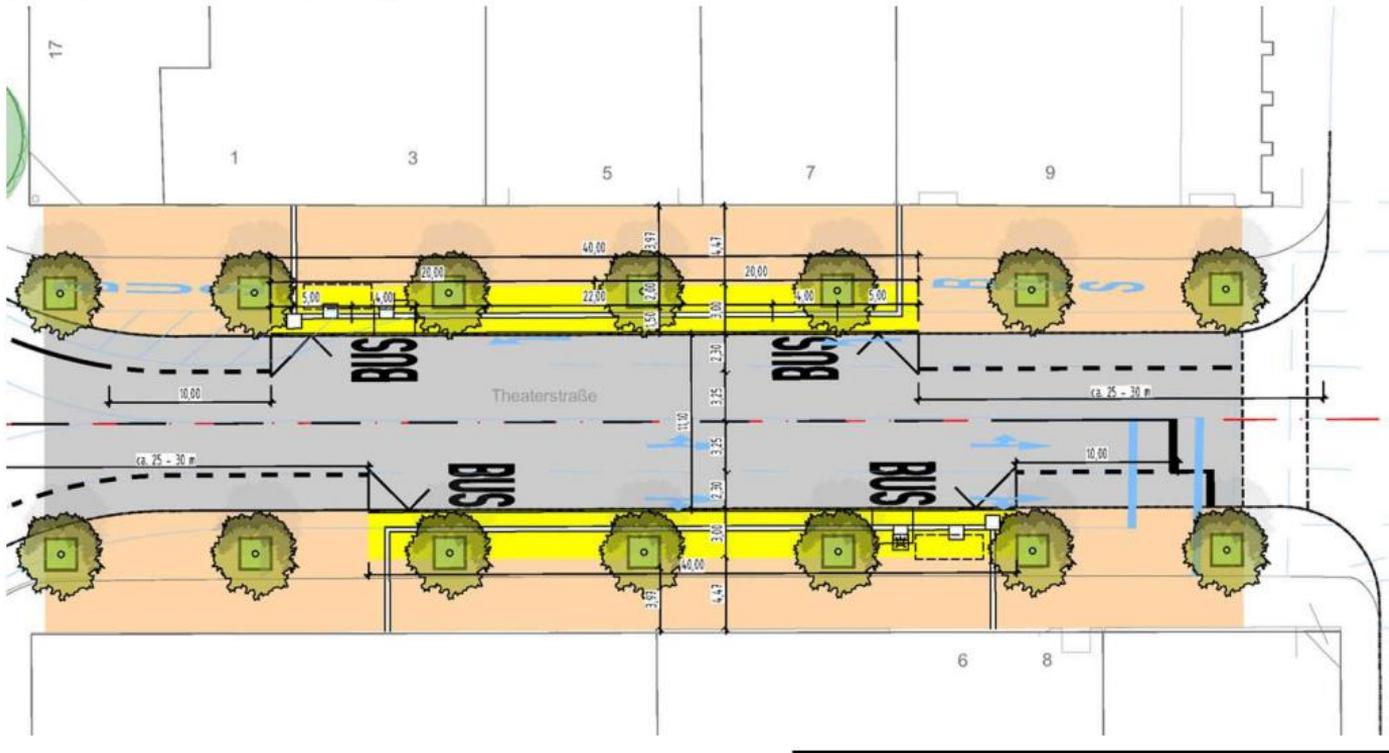
Gradlinige Führung des Radverkehrs, sofern kein Bus hält

Keine bauliche Trennung zwischen Rad und Kfz-Verkehr

Variante 2

Fahrbahnseitige Radverkehrsführung mit Schutzstreifen [2,00m] mit Linienbusverkehr (Querschnitt / Lageplan)

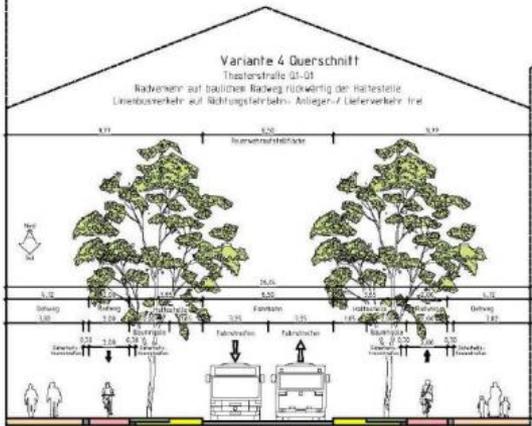
7



Variante 3

10

Radverkehr auf Radfahrstreifen / Schutzstreifen
im Haltestellenbereich (Lageplan Theaterstraße)



3,82 2,00 3,35 6,50 3,35 2,00 3,82



Nur kurze bauliche Führung des Radverkehrs im Seitenraum möglich

Nebenanlagen überschreiten die max. 9,00m zur Anleiterung der Gebäude von den Feuerwehraufstellflächen

Eigenständige Kontinuität in der Führung des Radverkehrs

Bauliche Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr

Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs bergen Gefahr von Konflikten zwischen Fahrgästen und Fußverkehr

Maximaler Komfort für An- und Abfahrt des Busses

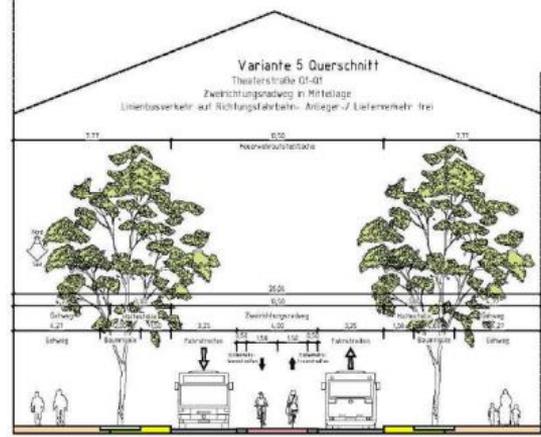
Verbreitete Haltestellenbereiche durch Integration der Baumscheiben

Kfz-Verkehr muss ggf. hinter dem haltenden Bus warten

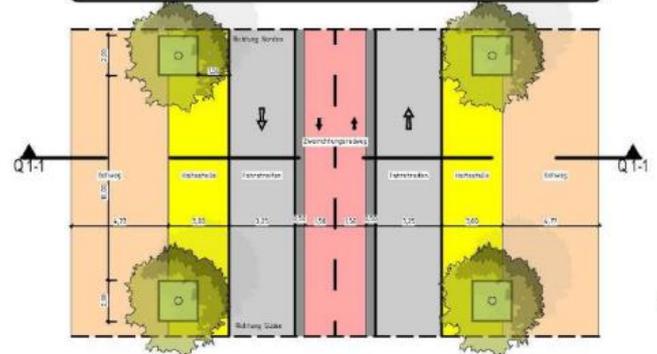
Variante 4

Radverkehr auf baulichem Radweg [2,00m] rückwärtig der Linienbushaltestelle [Querschnitt / Lageplan]

11



4,77 3,00 3,25 3,00 3,25 3,00 4,77



keine Unterbrechung der Fahrlinie des Radverkehrs

Wesentliche Konfliktstellen stehen nicht im Verhältnis zu kurzen Einbindung der Radverkehrsanlage

Radverkehrsanlage nur für einen kurzen Abschnitt möglich

Bauliche Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sowie Rad- und Fußgängerverkehr

Komfortable An- und Abfahrt für den Busverkehr

Kfz-Verkehr muss hinter dem haltenden Bus warten

13

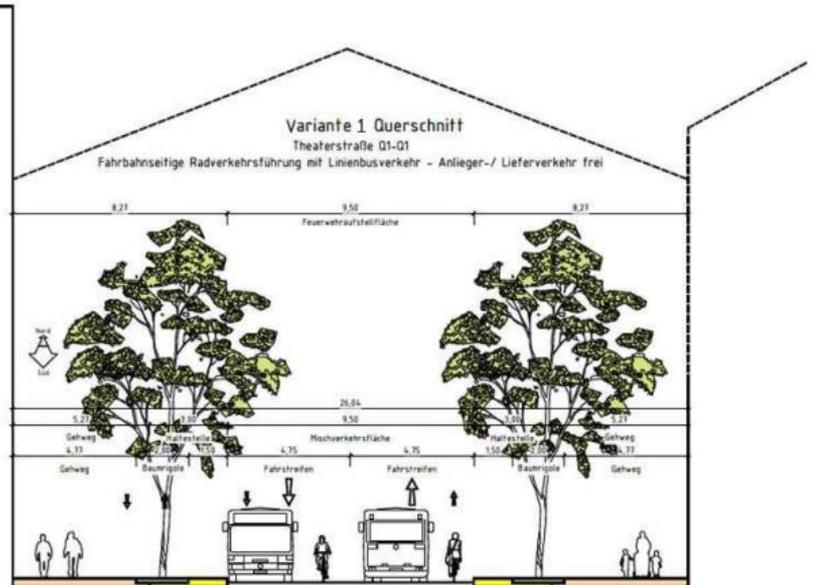
Variante 5
 Radverkehr auf baulichem
 Zweirichtungsradweg (3,00m)
 in Mittellage (Querschnitt / Lageplan)



Präferenz

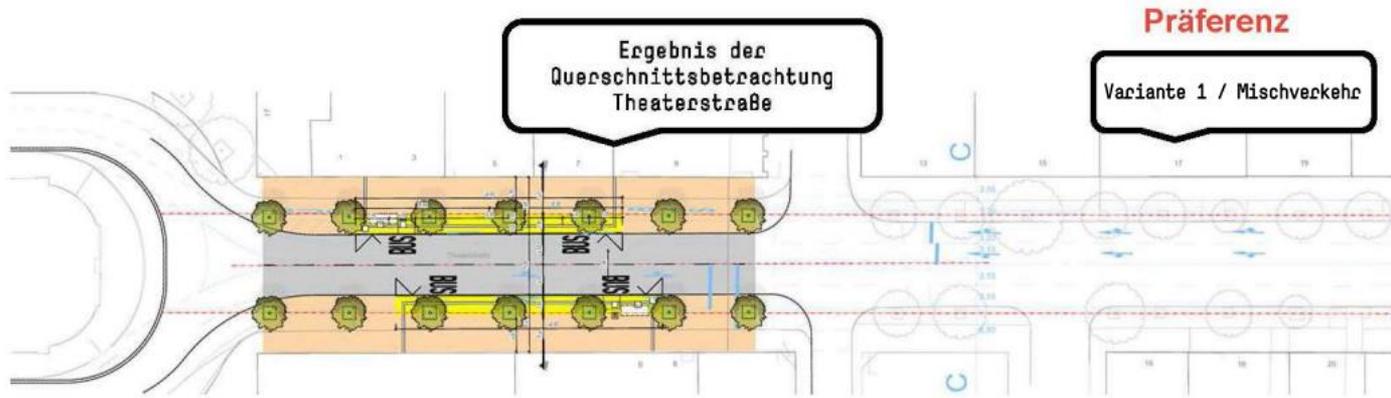
Variante 1

- Fahrbahn [9,50m] als Mischverkehrsfläche Zweirichtungsverkehr [Fahrstreifenbreite 4,75m]
- Haltestellenbereiche [3,00m]
- Fahrbahnseitige Radverkehrsführung mit Linienbusverkehr und Anlieger-/Lieferverkehr frei
- Überholung der andienenden Linienbusse richtlinienkonform durch Kfz- und Radverkehr gegeben
- Baumrigole [2,00m]
- Nebenanlagen [Gehwege etwa 4,70m]



Ergebnis

aus verkehrstechnischer Betrachtung / Bewertung



15

Ergebnis
aus verkehrstechnischer Betrachtung / Bewertung

Ö10: Theaterplatz i.R. Innenstadtkonzept 2022; hier: Grundsatzbeschluss Förderantrag und Leitplanken für die weitere Vorgehensweise

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö11: Bobenden

Abrechnung der Erschließungsanlage gemäß §§ 127ff. Baugesetzbuch (BauGB) zum Zwecke der Erhebung von Erschließungsbeiträgen

Ö12: Lontzenweg

Abrechnung der Erschließungsanlage gemäß §§ 127ff. Baugesetzbuch (BauGB) zum Zwecke der Erhebung von Erschließungsbeiträgen

Mobilitäts- ausschuss

14.09.2023

www.aachen.de

130 von 133 in Zusammenstellung



Mobilitätsausschuss

14.09.2023

Nichtöffentlicher Teil

N1: Genehmigung der nicht öffentlichen Niederschrift der Sondersitzung vom 31.08.2023

N2: Mitteilungen der Verwaltung