

## **Protokollauszug** **Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vom 19.02.2025**

---

**Zu Ö 5 Umgestaltung des Knotens Vaalser Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit und barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Venskyhäuschen“ (Planungsbeschluss)  
geändert beschlossen  
FB 68/0146/WP18**

Herr Dr. Otten regt ein Gesamtkonzept zur Verkehrssicherheit an Bushaltestellen an. Die Abwicklung des Rechtsabbiegeverkehrs sei wichtig, um Staus zu vermeiden. Seine Fraktion favorisiere die Variante 1.

Herr Klopstein bezieht sich auf das Thema Haltestellenkap und damit verbundene mögliche Probleme für den Kfz-Verkehr. Für eine Abwägung fehlten die entsprechenden Zahlen. Des Weiteren erkundigt er sich nach den Signalplänen für alle Varianten. Diese Informationen sollten bis zum Mobilitätsausschuss vorliegen.

Herr Radke teilt mit, im Hinblick auf die Führung des Busverkehrs gebe es Bedenken. Nachfolgende Fragen, die er kurz erläutert, sollen im Mobilitätsausschuss beantwortet werden:

- Stadteinwärts bestünde bei beiden Varianten zur Spitzenstunde die Gefahr, dass Busse nicht an die Haltestelle heran kommen. Falls das zusätzliche Buskap gewählt würde, wird hier die Situation wesentlich verschärft?
- Wie können die o.g. Situationen zur Spitzenstunde verhindert werden? Z.B. Pfortnerung, Busspuren im Vorlauf?
- Wie hoch ist die Gefahr, dass in Variante 3 stadtauswärts Busse durch Rückstau nicht in die Busbucht kommen? Wie hoch ist die Zahl der Rechtsabbieger? Wie stellt sich das im Vergleich zu Variante 2 (mit getrennter Signalisierung) dar?
- In Variante 3 entfallen die Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn entlang der Vaalser Straße, was eine deutliche Verschlechterung für den Radverkehr darstellt. Warum sollen sie entfernt werden?
- Wie hoch sind die Zeiten, die notwendig sind, um über (diagonal und geradeaus) die Kreuzung zu kommen (Vergleich V 2/ V 3)?

- Gibt es signaltechnische Möglichkeiten, dafür zu sorgen, dass der Bus stadteinwärts nicht im Rückstau festhängt? Also z.B. längere Grünphase, wenn sich ein Bus nähert.
- Die Bushaltstelle Vaalser Straße stadtauswärts ist als „Gehweg, Radfahrer frei“ dargestellt. Fahrgäste steigen direkt in diese Mischverkehrsfläche aus. Sie haben damit keinen geschützten, für sie reservierten Ein-/Ausstiegsbereich. Sie können beim Aussteigen nicht erkennen, dass sie eine Fläche betreten, auf der auch mit Radverkehr zu rechnen ist. Warum wird nicht eine Lösung wie an der Ludwigsallee geplant, in dem der Ein-/Ausstiegsbereich und der dahinter liegende gemeinsame Geh-/Radweg deutlich getrennt und gestalterisch hervorgehoben werden?
- Wie wird das Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr auf den Dreiecksinseln in Variante 2 bewertet?

Er spricht sich dafür aus, die Varianten 2 und 3 zunächst weiterzuführen und im Mobilitätsausschuss, wenn weitere Informationen hierzu vorliegen, eine Entscheidung zu treffen.

Für die Verwaltung erläutert Herr Rohbock die Umgestaltungsmaßnahmen mittels der Präsentation, die in ALLRIS einsehbar ist.

Herr Hasse weist darauf hin, dass das Thema Leistungsfähigkeit für den ÖPNV in der Präsentation nicht enthalten sei und bittet, diese Frage für den Mobilitätsausschuss mitzunehmen.

Herr Dr. Otten bekräftigt, durch die Sperrung der Autobahn habe eine Verlagerung des Verkehrs stattgefunden. Er kritisiert, dass die Verkehrszählung von 2019 ist. Es sollte aktuelle Zahlen und eine Simulation zur Bewertung der Verkehrsabwicklung geben.

Frau Penalosa regt an, die Varianten 2 und 3 weiterzuverfolgen. Die Planung für die Haltestelle Venskyhäuschen sieht sie kritisch. Des Weiteren weist sie auf die Unfälle mit Radfahrern in dem Bereich hin. Bezüglich Kaufland-Zufahrt gibt sie zu bedenken, dass es hier zu Problemen mit links abbiegenden Kfz komme, die Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen übersehen. Auch weist sie auf die Stellungnahme der Kommission Barrierefreies Bauen hin, wonach die Variante 2 favorisiert werde.

Herr Deloie merkt an, dass es einheitliche Grundsätze für die Radverkehrsführung an Bushaltestellen geben sollte, hinsichtlich Barrierefreiheit und Konflikt mit Fußgängern. Wünschenswert wäre auch eine Verkehrssimulation des Knotenpunktes im Hinblick auf eventuelle Rückstaus. Er persönlich bevorzuge die Variante 3, weil er einen Vollausbau der Kreuzung für sehr schwierig und derzeit nicht finanzierbar halte. Des Weiteren bittet er zu prüfen, ob das Linksabbiegen in Richtung Kaufland entfallen könne.

Herr Ferrari macht folgenden Beschlussvorschlag, über den abgestimmt wird.

**Beschluss:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss auf Grundlage der Varianten 2 und 3 zu fassen und die Verwaltung mit der Erarbeitung der Ausführungsplanung zu beauftragen.

**Abstimmungsergebnis:**

Mehrheitlich, 5 Gegenstimmen

Die in der Diskussion aufgeworfenen Fragen sollen im Mobilitätsausschuss behandelt werden.

Anlage 1 25-02-19\_B0

# **Umbau des Knotens Vaalser Str. / Amsterdamer Ring und der Bushaltestelle Venskyhäuschen**

# Vaalse Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

## Bestandssituation

- Freie Rechtsabbieger
- Hohe Anzahl an Furten
- Radfahrsteifen in Mittellage
- Radverkehr in Haltestellen



# Vaalse Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

## Bestandssituation



Vaalse Straße rechts in Richtung Amsterdamer Ring (Außenringversatz)



Einmündung Halifaxstraße (freier Rechtsabbieger in Richtung Vaals)

# Vaalseer Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

## Bestandssituation



Knotenarm Vaalseer Straße (stadtauswärts), Böschung am Kaufland



Dreiecksinsel an der Halifaxstraße, Blickrichtung stadteinwärts)

# Bushaltestelle Venskyhäuschen

## Bestandssituation



Haltestelle Venskyhäuschen (stadteinwärts)

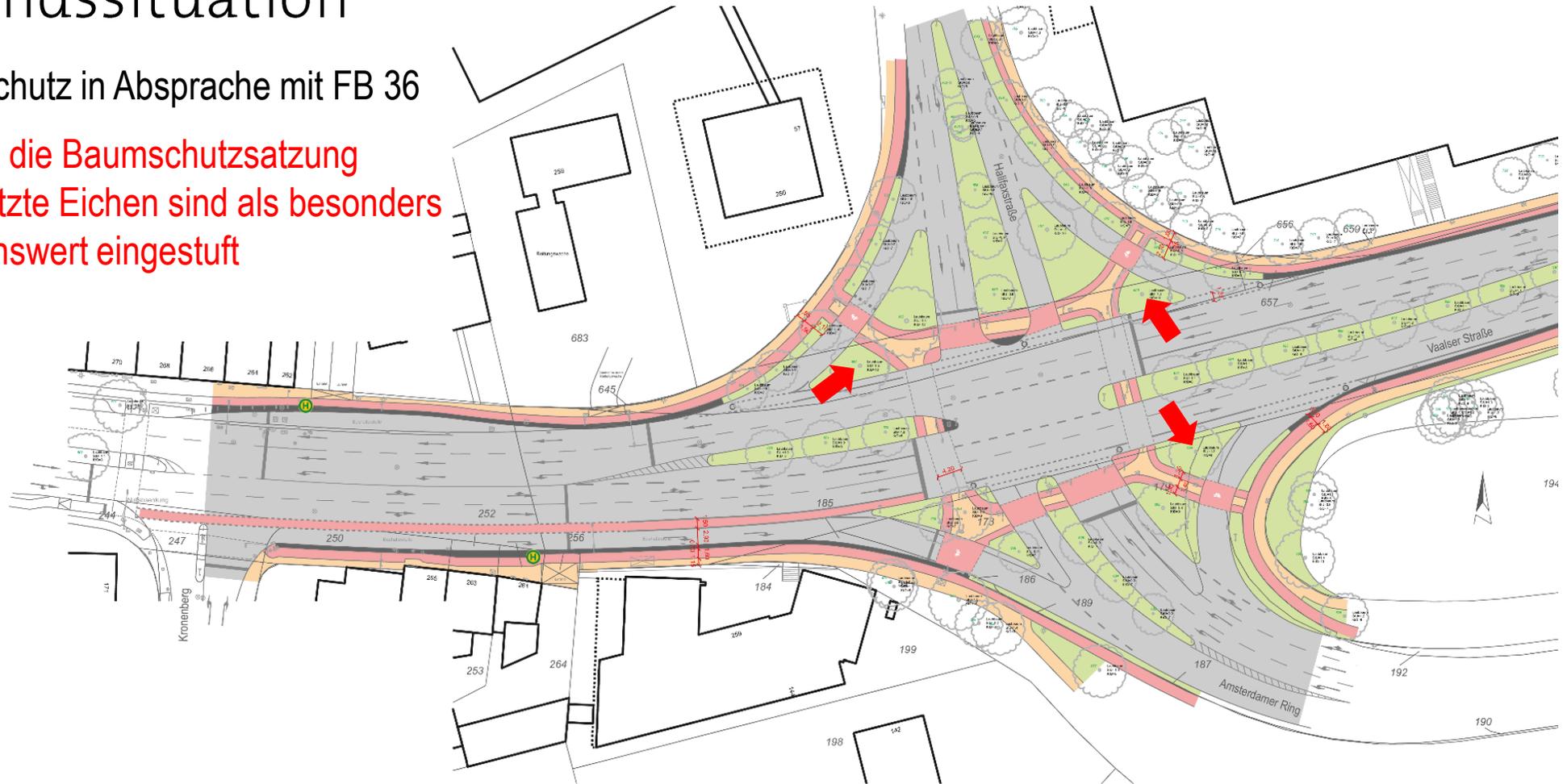


Haltestelle Venskyhäuschen (stadtauswärts)

# Vaalse Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

## Bestandssituation

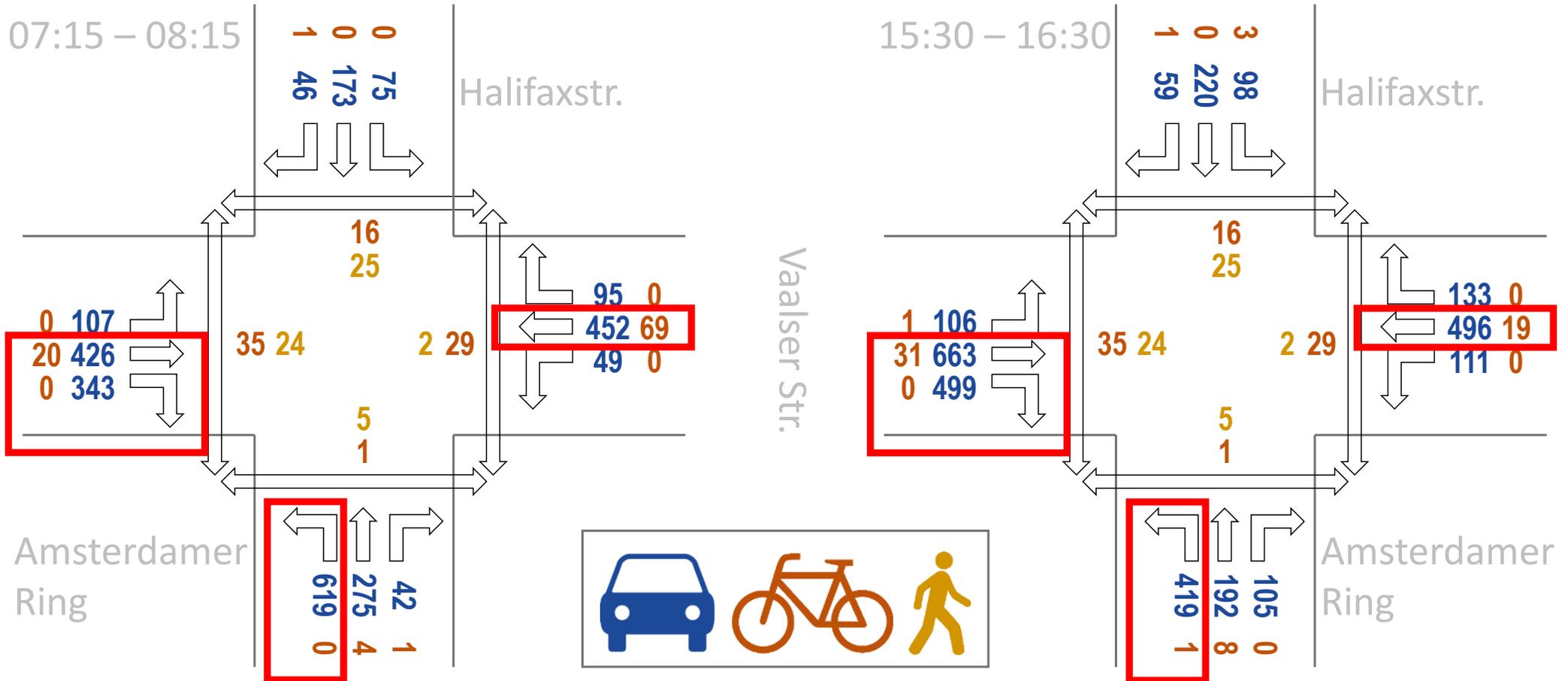
- Baumschutz in Absprache mit FB 36
- 3 durch die Baumschutzsatzung geschützte Eichen sind als besonders erhaltenswert eingestuft



# Verkehrsbelastung

10.12.2019 [Kfz,Rf,Fg/h]

Hst. Venskyhäuschen stadteinwärts ca. 220 Linienbusse u. 600 Einsteiger

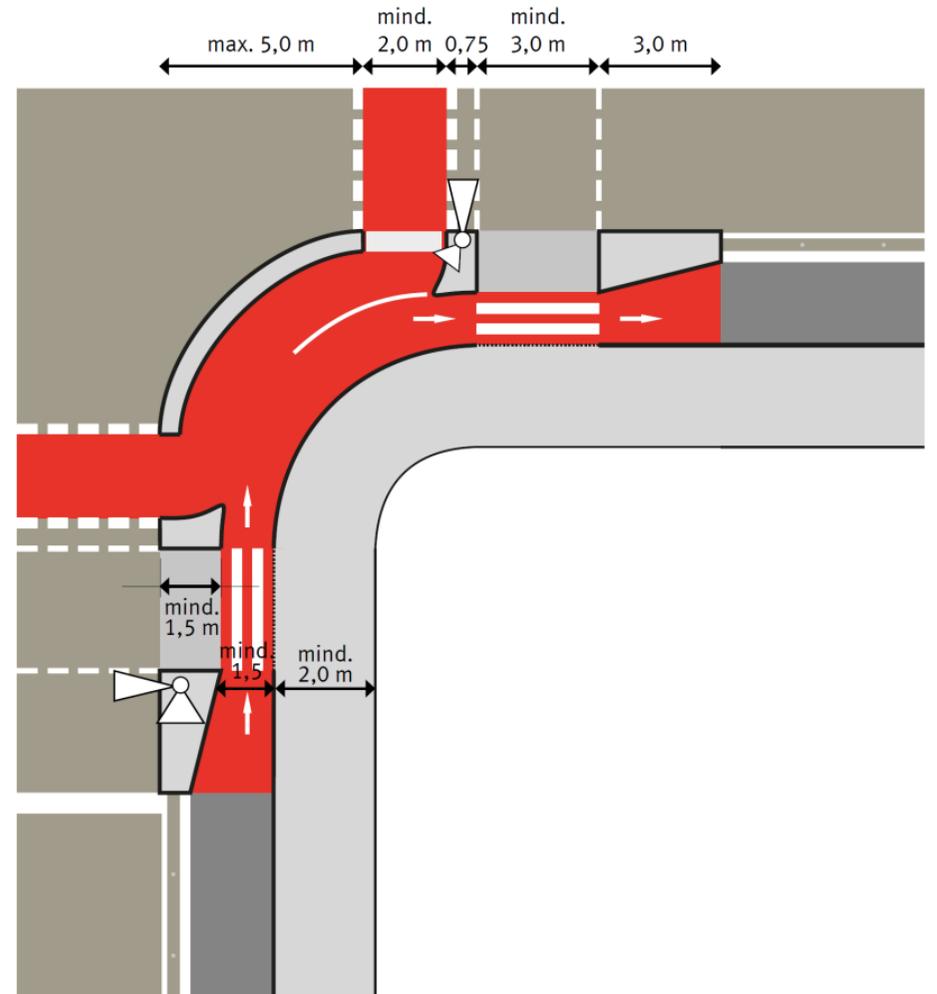


# Geschützte Kreuzung

## Vorgaben nach Radentscheid

- durch Schutzinseln getrennte Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich des Kfz-Verkehrs
- Die Haltelinien für den Radverkehr liegen direkt an der zu querenden Fahrbahn
- Die Schutzinseln verkleinern die Abbiegeradien der Kfz und sorgen dabei für ideale Sichtbeziehungen zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr

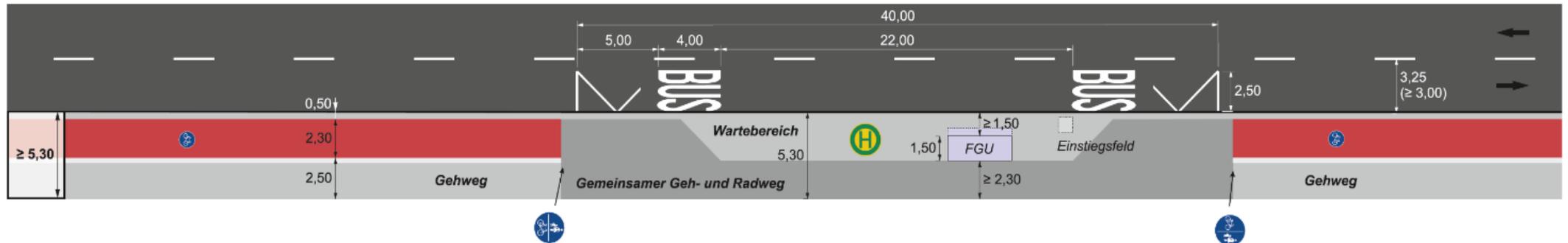
[[www.radentscheid-aachen.de/ziele](http://www.radentscheid-aachen.de/ziele)]



Prinzipische Skizze nach „Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr“

# Radverkehr in Haltestellen

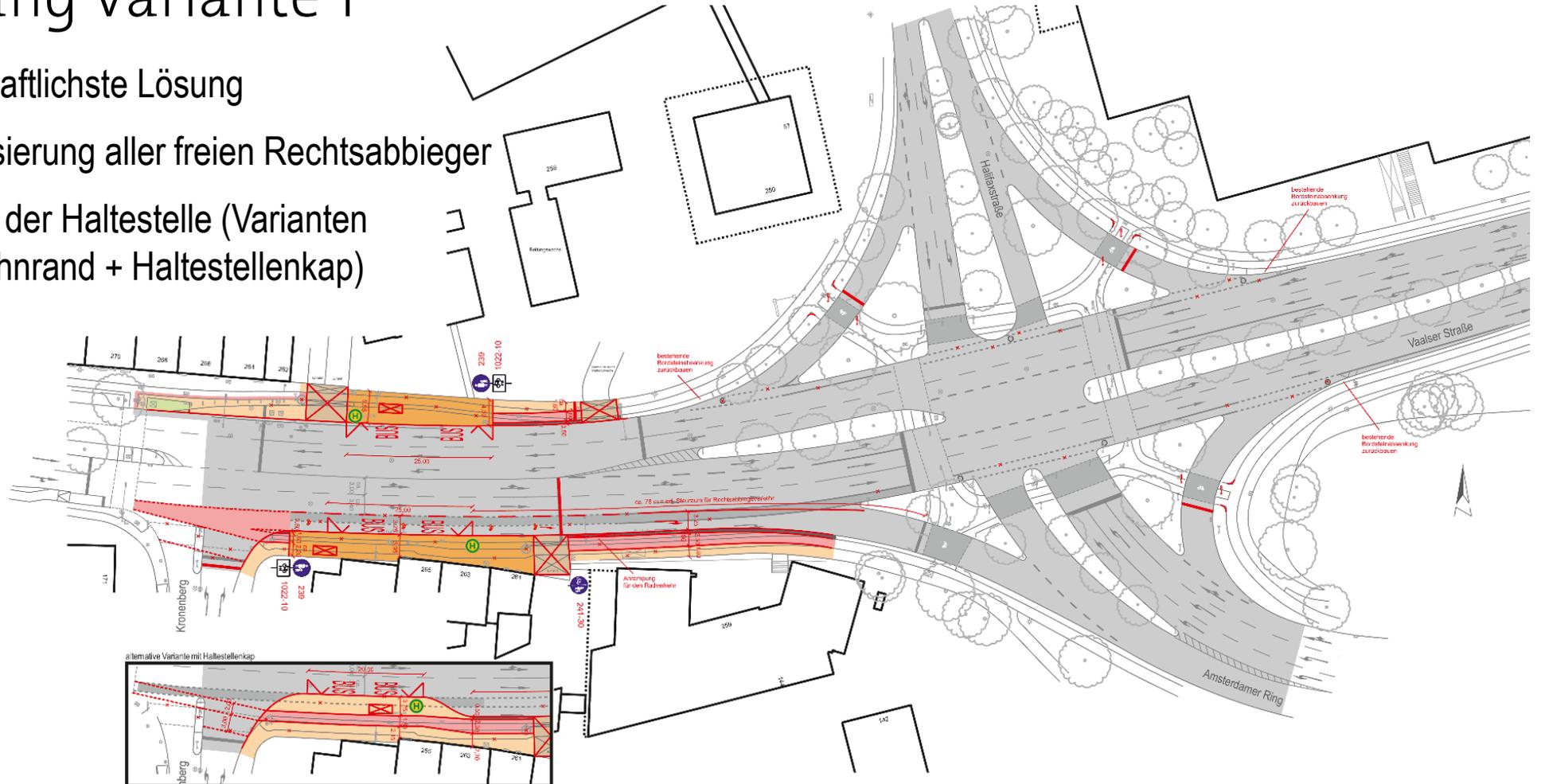
## Standards (in Bearbeitung)



# Vaalse Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

## Planung Variante 1

- Wirtschaftlichste Lösung
- Signalisierung aller freien Rechtsabbieger
- Umbau der Haltestelle (Varianten Fahrbahnrand + Haltestellenkap)

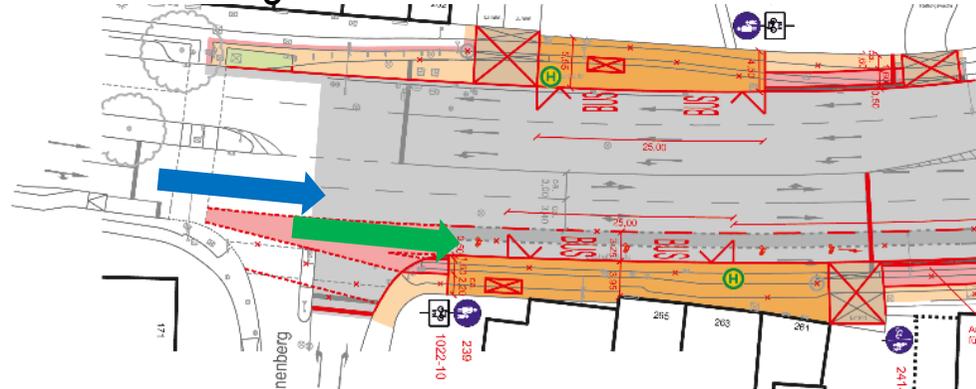


# Vaalseer Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

## Planung Bushaltestelle Venskyhäuschen

### Fahrbahnrandhaltestelle

- Wenig Störung des Verkehrsflusses (MIV)
- Erhöhtes Konfliktpotential NMIV
- REAC wünscht daher eine optionale Führung auf der Fahrbahn
- Keine Bedenken seitens der Verwaltung, da Kfz und Rad in getrennten Phasen ankommen



### Haltestellenkap

- Wunsch der ASEAG
- Klare Trennung NMIV (wartende Fahrgäste / Rad)
- Bei wartendem Bus entsteht Engstelle für MIV
- Verflechtungslänge hinter LSA Kronenberg unzureichend
- MIV und Bus fahren gleichzeitig ein, daher ist mit Rückstau am Kronenberg zu rechnen

alternative Variante mit Haltestellenkap

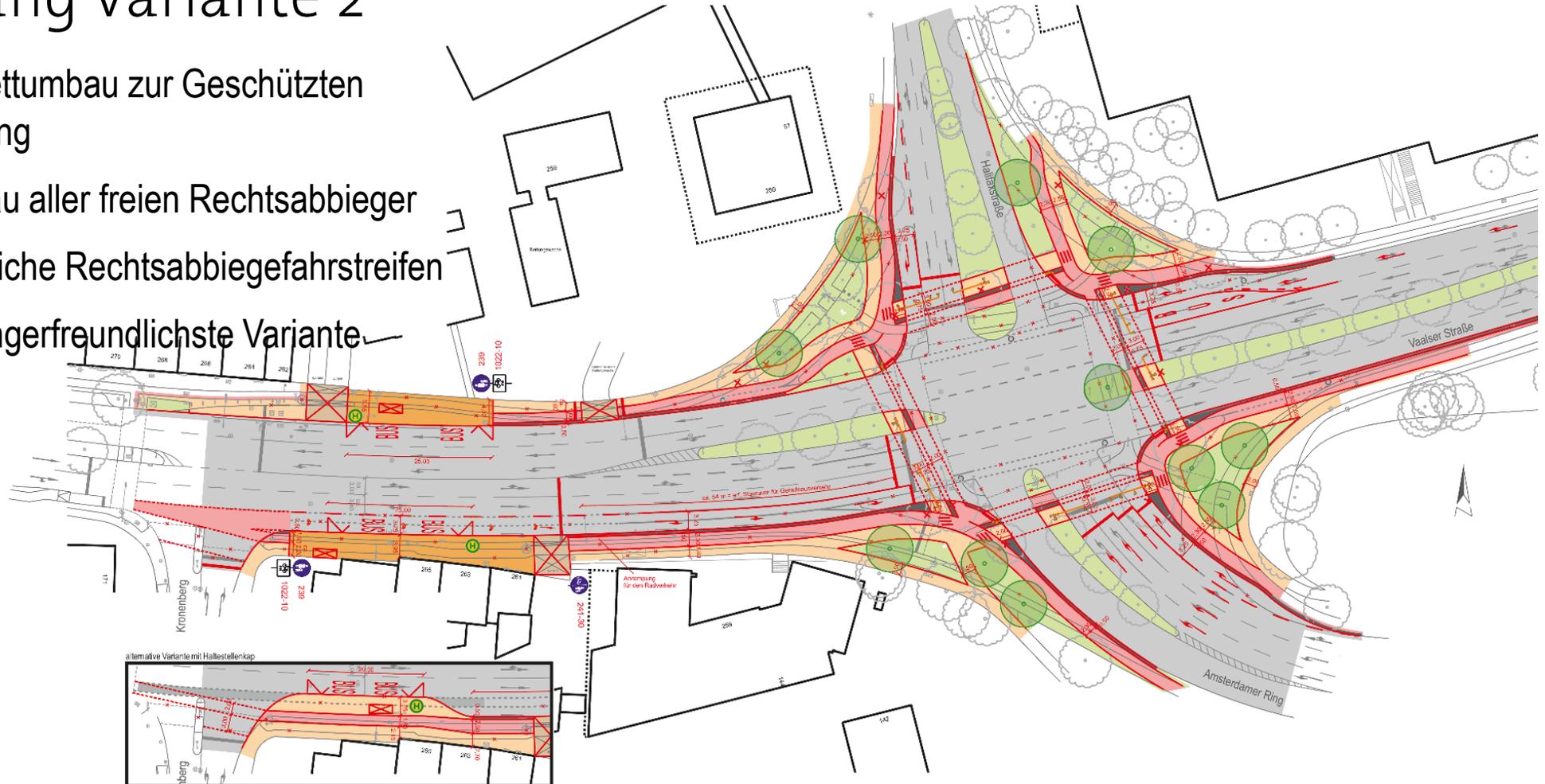




# Vaalse Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

## Planung Variante 2

- Komplettumbau zur Geschützten Kreuzung
- Rückbau aller freien Rechtsabbieger
- Zusätzliche Rechtsabbiegefahrstreifen
- Fußgängerfreundlichste Variante

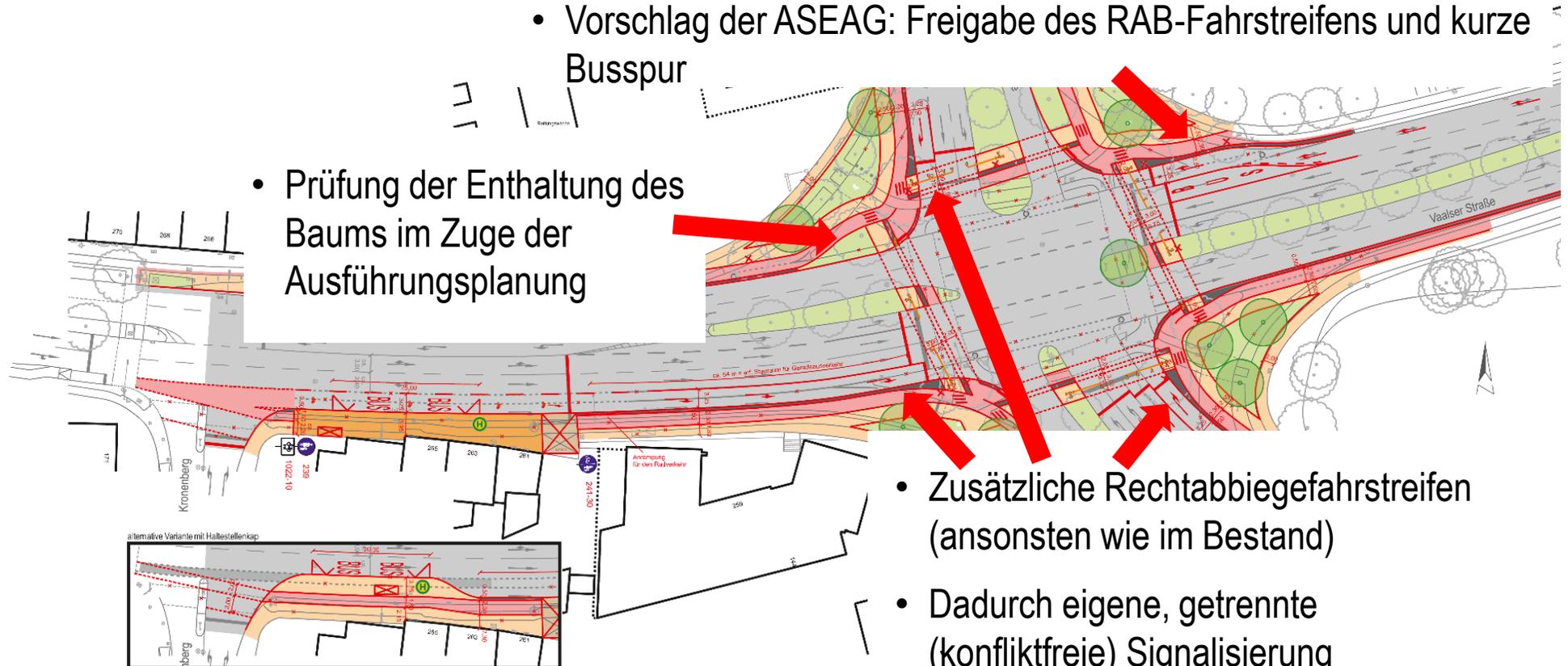


# Vaalse Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

## Planung Variante 2

- Wegen baulichen Zwangspunkts nicht ausreichender Platz für zusätzl. Rechtsabbiegefahrstreifen bzw. 2 Geradeausfahrstreifen
- Vorschlag der ASEAG: Freigabe des RAB-Fahrstreifens und kurze Busspur

- Prüfung der Enthaltung des Baums im Zuge der Ausführungsplanung

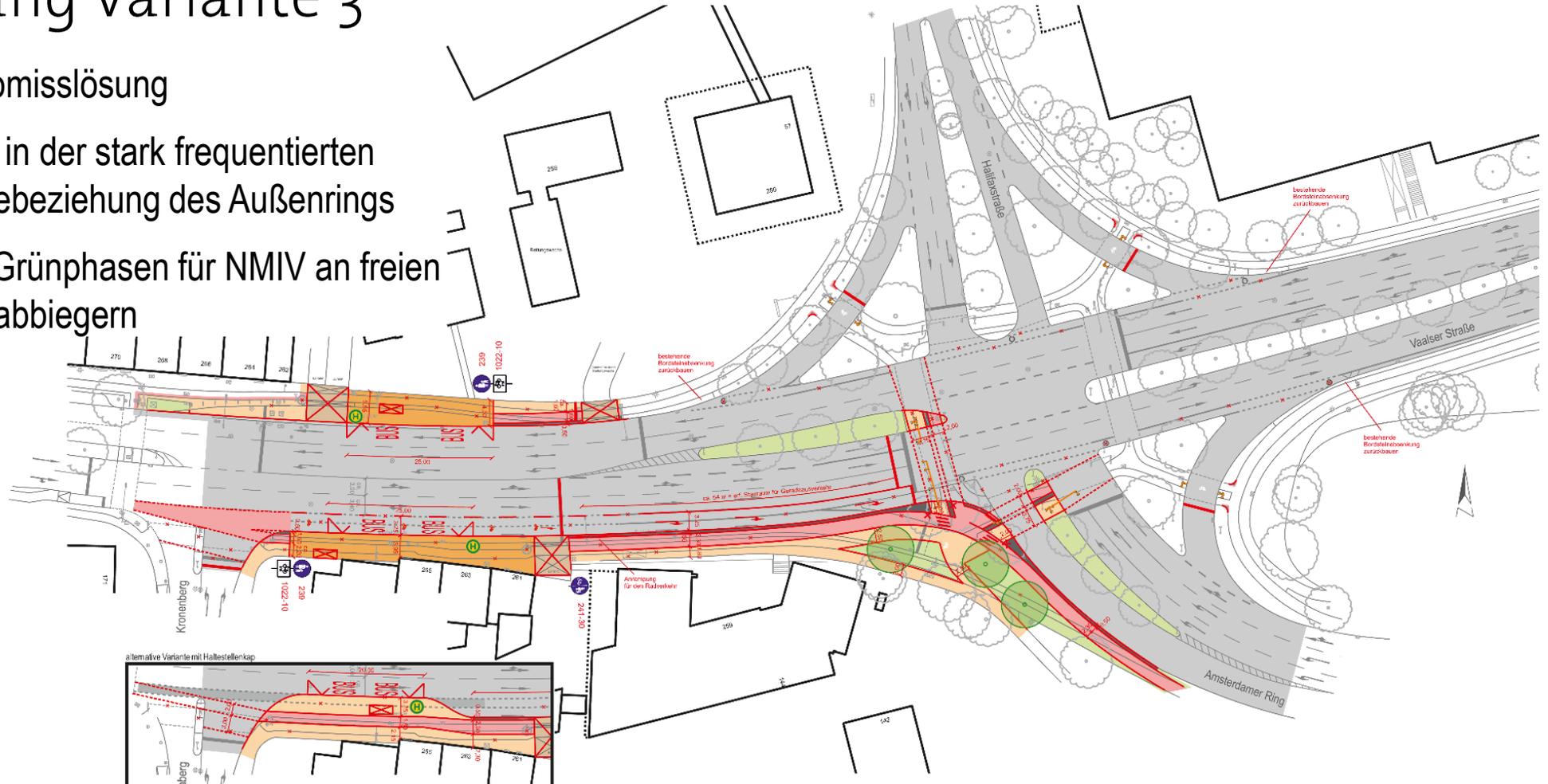


- Zusätzliche Rechtsabbiegefahrstreifen (ansonsten wie im Bestand)
- Dadurch eigene, getrennte (konfliktfreie) Signalisierung

# Vaalse Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße

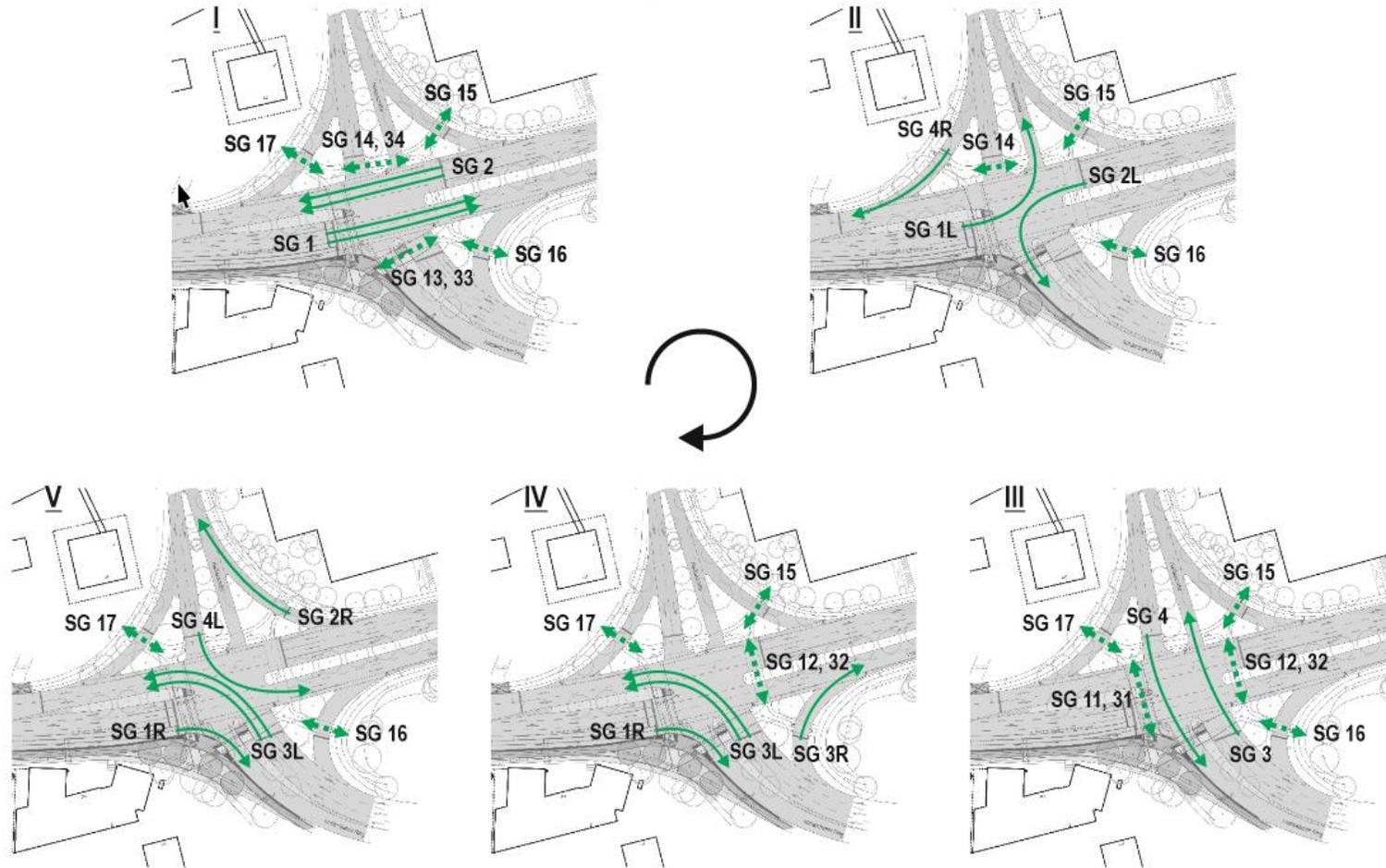
## Planung Variante 3

- Kompromisslösung
- Umbau in der stark frequentierten Abbiegebeziehung des Außenrings
- Lange Grünphasen für NMIV an freien Rechtsabbiegern



# Signalisierung

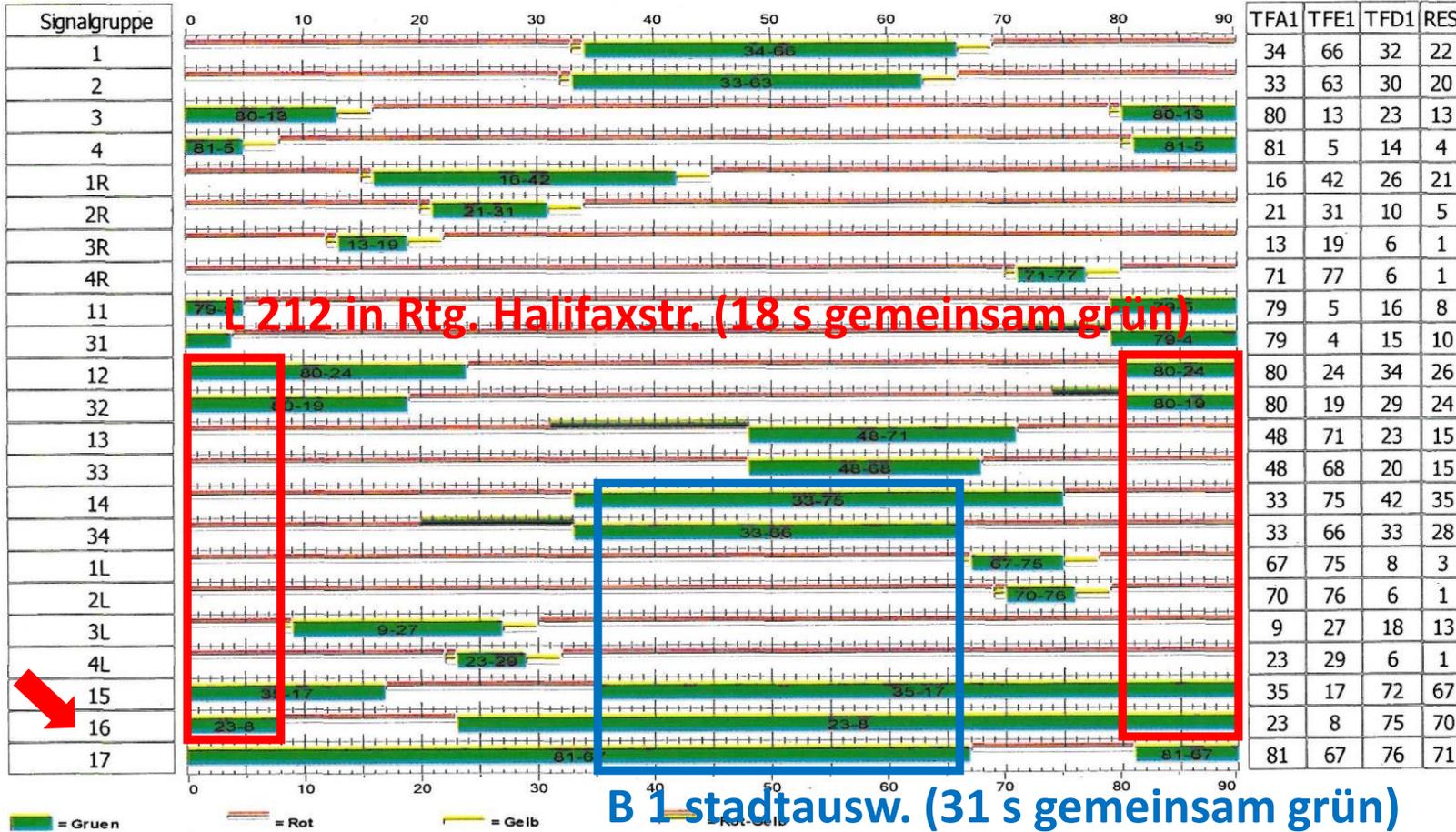
## Entwurf der Phaseeneinteilung (V3)



# Signalisierung

## Radverkehrskoordinierung (V3)

Die Grünzeiten der neu signalisierten Furten betragen 72 bis 76 Sekunden in einem 90-Sekunden-Umlauf, d.h. die Furten sind mindestens 80% der Zeit grün.



TFA1	TFE1	TFD1	RES
34	66	32	22
33	63	30	20
80	13	23	13
81	5	14	4
16	42	26	21
21	31	10	5
13	19	6	1
71	77	6	1
79	5	16	8
79	4	15	10
80	24	34	26
80	19	29	24
48	71	23	15
48	68	20	15
33	75	42	35
33	66	33	28
67	75	8	3
70	76	6	1
9	27	18	13
23	29	6	1
35	17	72	67
23	8	75	70
81	67	76	71

# Planungsvarianten

## Baumbilanz

BÄUME	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
Anzahl gefällt	0	15	3
Anzahl neu	0	11	3
Differenz	0	-4	0

# Planungsvarianten

## Bewertung

KRITERIUM	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
Fußgängerkomfort	--	+	-
Ziele REAC	-	+	0
Verkehrssicherheit NMIV	0	++	+
Kfz-Leistungsfähigkeit	+	-	0
Baumbestand	++	-	+
Umbaukosten	0	--	-

# Planungsvarianten

## Vor- und Nachteile Variante 2 vs. Variante 3

### Variante 2 (Vollausbau) im Vergleich zu Variante 3 (Teilausbau)

- + Einheitliches Design für den ganzen Knoten
- + Erhöhter Komfort durch weniger zu querende Furten
- + (geringfügige) Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß/Rad (z.B. bei Missachtung Rotlicht)
- Leistungsfähigkeitsverlust durch längere Furten/ Räumzeiten (gering) und Fahrstreifenreduktion stadtauswärts (hoch)
- Großer Eingriff in den Baumbestand
- Höhere Umbaukosten

**Vielen Dank**  
**für Ihre Aufmerksamkeit**