

Vorlage	
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: E 18 - Aachener Stadtbetrieb FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement FB 20 - Fachbereich Finanzsteuerung	Vorlage-Nr: FB 61/0794/WP18 Status: öffentlich Datum: 05.02.2024 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Roermonder Straße im Abschnitt Überflieger über die Kohlscheider Straße bis Rathausstraße; hier: Bericht zur Bürger*innenbeteiligung und Sachstand	
Ziele:	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
22.02.2024	Mobilitätsausschuss
20.03.2024	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg
	Zuständigkeit
	Kenntnisnahme
	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	X		

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

Investive Auswirkungen	Ansatz 2024	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2025 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	650.000	650.000	1.950.000	1.950.000	0	0
Ergebnis	650.000	650.000	1.950.000	1.950.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2024	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2025 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	120.000	120.000	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	200.000	200.000	600.000	600.000	0	0
Ergebnis	320.000	320.000	960.000	960.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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 CO₂-Emissionen ist:

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

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 **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

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

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

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

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Ziel der Vorlage ist die Information der politischen Vertreter*innen über die Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung und den aktuellen Sachstand und den Konsequenzen in Hinblick auf anstehenden Baumaßnahmen darzustellen.

Es wird also insbesondere noch kein Beschluss zur Umgestaltung des Straßenraums gefasst, der sich auf den Klimaschutz und die Klimafolgenabpassung auswirken würde.

Erläuterungen:

Hintergrund

Eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen ist die Erreichung der 2020 (vgl. Vorlage FB 36/0424/WP17-1) und 2022 (vgl. Vorlage FB 36/0156/WP18) beschlossenen Klimaziele und die Klimaneutralität 2030. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen auch und vor allem im Verkehrs- und Mobilitätsbereich Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden. Dazu ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich. Um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, bedarf es klimaschonender, sozial verträglicher und ökonomisch tragfähiger Lösungen. Die dafür erforderliche Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird in allen anstehenden Planungen angestrebt.

Der Aachener Stadtbetrieb hat im Jahr 2022 eine Asphaltmaßnahme auf der Roermonder Straße in Laurensberg durchgeführt. Die Maßnahme erstreckte sich über den Bereich Kackertstraße bis Schurzelter Straße. Bei der Maßnahme handelte es sich um eine Unterhaltungsmaßnahme, in deren Rahmen kein grundhafter und weitreichender Umbau des Straßenraums erfolgte. Die Maßnahme war notwendig, um die Straße bis zur nächsten grundhaften Erneuerung in einem verkehrssicheren Zustand zu halten. Mittelfristig ist vorgesehen, die Roermonder Straße in diesem Abschnitt grundhaft zu erneuern und neu zu gestalten. Dies geschieht synchron zu den Arbeiten der Regionetz, die in Laurensberg in den kommenden Jahren das Leitungsnetz der Fernwärme mit umfangreichen Baumaßnahmen (hier insbesondere: Haupttrassenerschließung über die Roermonder Straße) ausbauen muss.

Im Nachgang zu der 2022 durchgeführten Straßenunterhaltung sollen jetzt wirksame Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur und insbesondere für die Verkehrssicherheit der Radfahrenden erzielt werden. Die bestehenden Borde sind bei der Straßenunterhaltungsmaßnahme unverändert geblieben. Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg und der Mobilitätsausschuss haben sich im März 2022 mit der Optimierung der Radverkehrsanlagen im Zuge der Straßenunterhaltungsmaßnahme auseinandergesetzt (vgl. Vorlage FB61/0352/WP18) und die Fachverwaltung beauftragt, eine Bürger*innenbeteiligung durchzuführen. Die Planunterlagen wurden im September 2022 öffentlich ausgelegt. Ferner fand am 19.09.2022 eine hybride Dialogveranstaltung statt – d.h. als Präsenzveranstaltung in Laurensberg bei zugleich digitaler Live-Übertragung online. Zu den Ergebnissen der Bürger*innenbeteiligung wird unter Nr. 3 sowie in Anlage 5 näher ausgeführt. Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung sind zahlreiche, sehr wertvolle Hinweise für eine umfassende Neugestaltung der Roermonder Straße inklusive baulicher Neugestaltung der Radverkehrsanlagen eingegangen. Diese finden Eingang in den in den kommenden Jahren bevorstehenden integrierten Planungsprozess. In Auszügen (d.h. soweit es eine Straßenunterhaltungsmaßnahme zulässt) können einzelne Aspekte schon jetzt Berücksichtigung finden.

Vorgestellte Planungsvarianten zur Bürger*innenbeteiligung

Der Straßenraum wurde in 2 Teilbereiche mit unterschiedlichen Planungsansätzen unterteilt (siehe Anlage 1 Übersichtskarte):

- Teilbereich I (TB I) Kohlscheider Straße bis Schloss-Rahe-Straße
- Teilbereich II (TB II) Schloss-Rahe-Straße bis Rathausstraße/Schlossparkstraße.

Im ersten TB ist im Wesentlichen eine Anpassung der Markierung an die aktuell gültigen Regelwerke ohne weitere Änderungen vorgesehen gewesen.

Im zweiten TB wurden mehrere Querschnittsvarianten betrachtet, die als Diskussionsgrundlage für den geplanten Bürger*innendialog dienten. Dabei wurden folgende Radinfrastrukturtypen vorgestellt:

BL (Buffered-Lane): Ein mindestens 1,50 m breiter Radfahrstreifen mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr.

Radentscheidkonforme PBL (Protected-Bike-Lane): Ein mindestens 2,30 m breiter Radfahrstreifen mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr, welcher zusätzlich mit baulichen Elementen ausgerüstet wird.

TB I (zwischen Kohlscheider Straße und Schloss-Rahe-Straße)

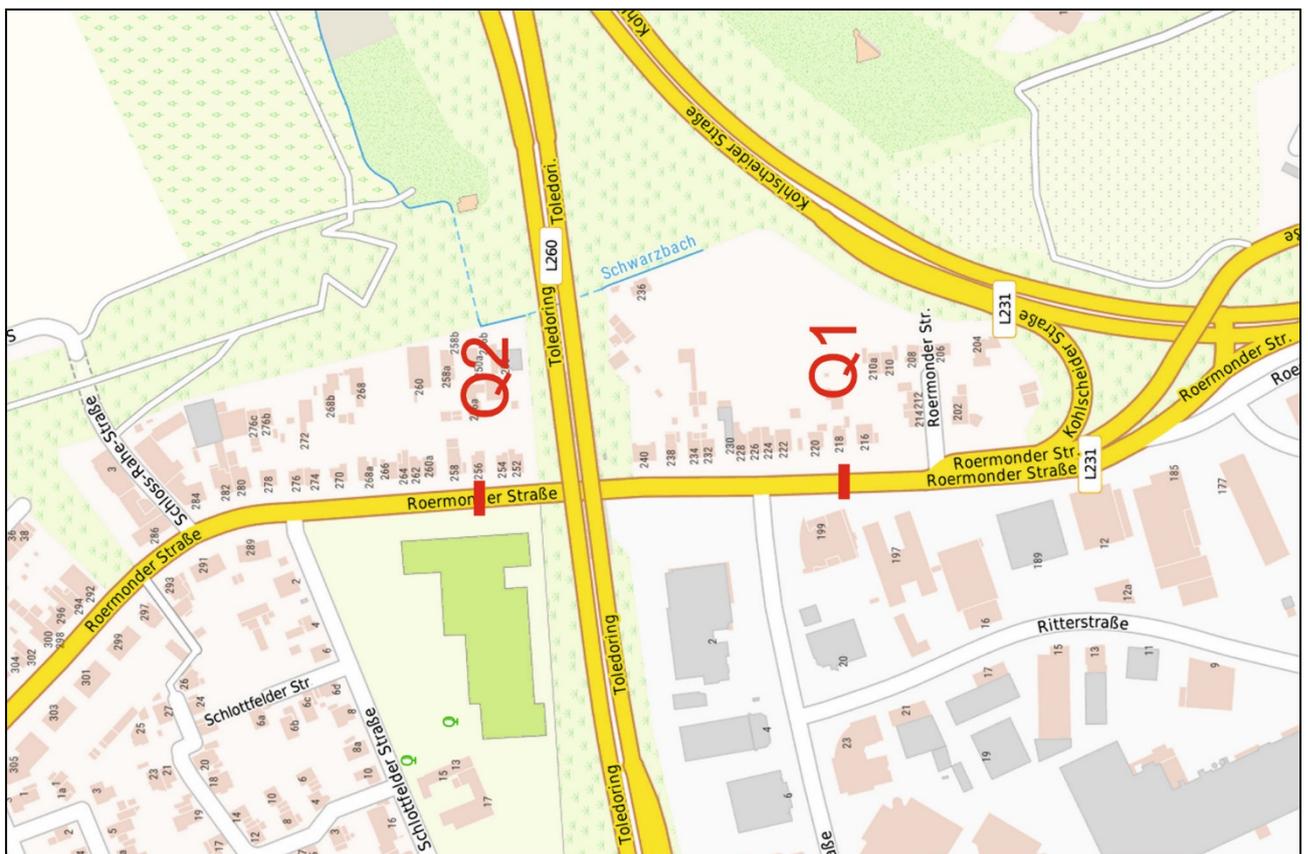


Abbildung 1: Übersicht Teilbereich I

Für die Querschnitte Q1 in Höhe Haus Nr.218 und Q2 in Höhe Haus Nr.252 sind in der Anlage 4 der ursprüngliche Bestand und Planungsvorschläge untereinander dargestellt.

Gehwege:

Die Gehwege und Querungsmöglichkeiten bleiben unverändert bestehen.

Radverkehrsanlage:

Fahrtrichtung Richterich

Auf dem Überflieger über die Kohlscheider Straße wurde von Straßen NRW eine großzügige Buffered Lane angelegt. Diese soll im ersten Abschnitt bis zur Schloss-Rahe-Straße als 1,50 m breiter Radfahrstreifen mit 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr und zusätzlich einem Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen fortgeführt werden (Variante 1). Da wo möglich, soll der Radfahrstreifen neben der breiten Entwässerungsrinne verlaufen, so dass diese nicht als Fahrfläche von Radfahrenden genutzt werden muss. Wo erforderlich, soll der zusätzliche Sicherheitstrennstreifen im Bereich zwischen den Baumfelder markiert werden. Je nach verfügbarer Breite wird die BL im Bereich der Mittelinseln als Schutzstreifen fortgeführt oder unterbrochen. Alternativ kann an Stelle der BL auch ein Radfahrstreifen (Variante 2) markiert werden. Anstelle des Sicherheits-trennstreifen zum Kfz-Längsverkehr könnte dann eine breitere Fläche der Radverkehrsanlage rot eingefärbt werden.

Fahrtrichtung Aachen:

Es ist keine Veränderung der Radverkehrsanlage möglich. In der Nebenanlage befindet sich ein nicht benutzungspflichtiger Radweg, welcher erhalten bleibt. Die Akzeptanz der Radfahrenden ist vorhanden, es existieren keine Parkstände und nur eine Grundstückszufahrt. Die gemeinsame Breite mit dem begleitenden Fußweg beträgt i.d.R. 4,00-5,00 m.

ÖPNV:

Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,50 m betragen; in der Kurve Höhe Schloss-Rahe-Straße soll die Fahrbahnbreite entsprechend der Schleppkurven und der Platzreserven erhöht werden. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus ist jederzeit möglich. Es findet keine Anpassung der Haltestellen statt und sie bleiben in der Gestaltungsart und Ausdehnung wie im aktuellen Bestand erhalten.

KFZ:

Der Aufstellbereich vor der LSA an der Kackertstraße wird auf ca. 6,00 m leicht verschmälert, so dass hier gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ein Nebeneinanderhalten bzw. -fahren von Pkw und Lkw bzw. auch Lkw/Lkw mit eingeschränktem Bewegungsspielraum möglich ist. Die Anzahl der Parkstände bleibt erhalten. Die Parkstände werden mittels Markierungen auf ca. 2,25 m Breite verschmälert und ein ausreichend breiter Sicherheitstrennstreifen zwischen parkenden Kfz und dem Radweg wird mittels Markierung hergestellt.

TB II (von Schloss-Rahe-Straße bis Rathausstraße/Schlossparkstraße):

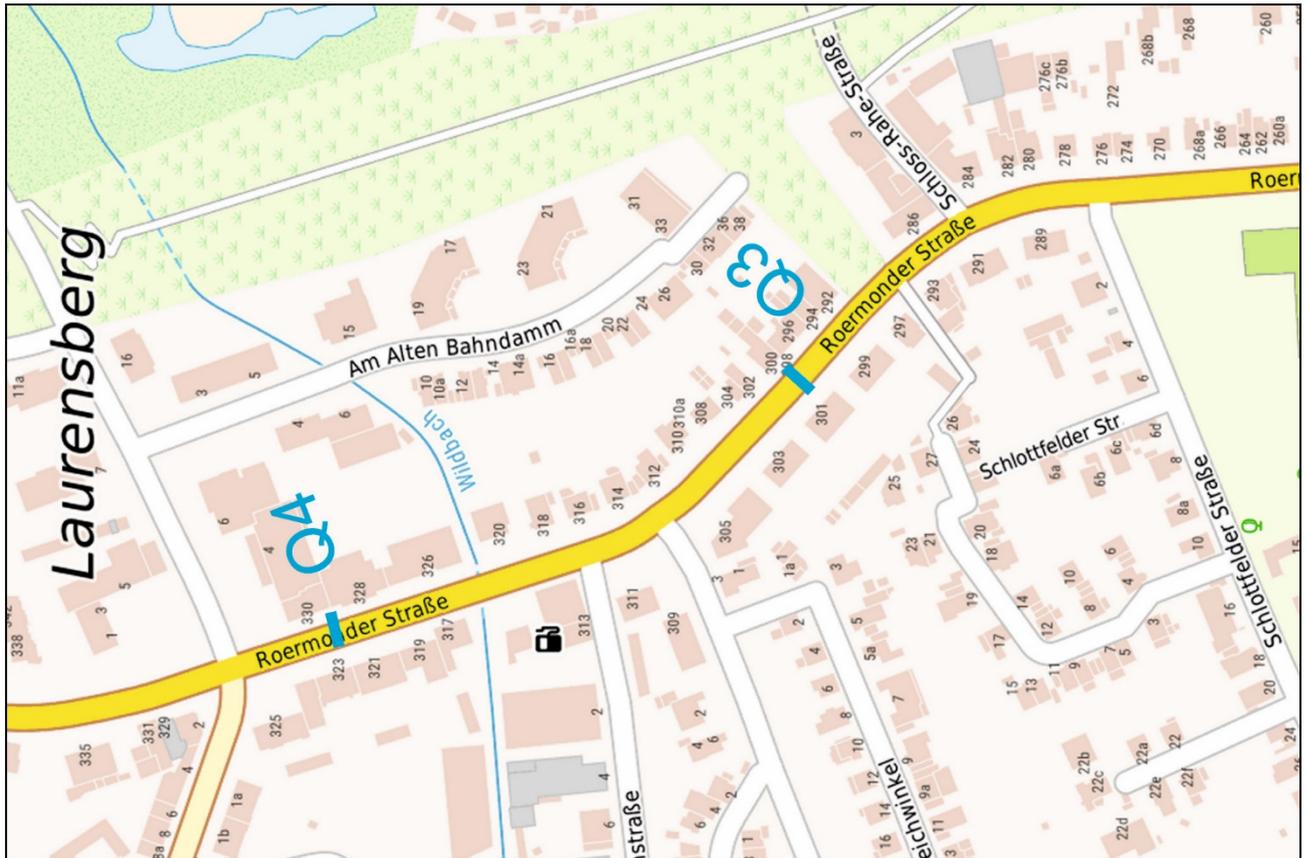


Abbildung 2: Übersicht Teilbereich II

Für die Querschnitte Q3 in Höhe Haus Nr.308 und Q4 in Höhe Haus Nr.319 sind in der Anlage 4 ebenfalls der Bestand und die Planungsvorschläge dargestellt. Insgesamt wurden 4 Varianten vorgestellt:

Die **Variante 1** sieht als wesentliches Element die BL mit entsprechenden Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen in Fahrtrichtung Richterich vor. Ausnahmen bilden der Haltestellenbereich (keine Radverkehrsanlage) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (Schutzstreifen). In Fahrtrichtung Aachen wird die bestehende Radinfrastruktur (eine Kombination aus Radfahrstreifen und anderen Radweg) ähnlich wie im Bestand, aber mit regelkonformen Sicherheitstrennstreifen bei dem Radfahrstreifen zu den Parkständen, wiederhergestellt. Aus diesen Gründen müssen ca. 15 Parkplätze entfallen.

Für die **Variante 2** wird im Wesentlichen das Entwurfs-element BL in beide Fahrrichtungen eingesetzt. Ausnahme bilden die Haltestellenbereiche (keine Radverkehrsanlage in Fahrtrichtung Richterich und ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Aachen) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine Radverkehrsanlage in Fahrtrichtung Aachen und ein Schutzstreifen in Fahrtrichtung Richterich). Dazu müssen ca. 23 Parkstände entfallen.

In der **Variante 3** kommt in Fahrtrichtung Richterich die PBL zum Einsatz. Auch hier bilden der Haltestellenbereich (keine RVA) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (Schutzstreifen) eine Ausnahme. In Fahrtrichtung Aachen wird ein Radfahrstreifen mit Ausnahme der Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine Radverkehrsanlage) vorgesehen. Es müssen ca. 32 Parkplätze entfallen.

Die **Variante 4** ist in Fahrtrichtung Richterich identisch mit Variante 3. In Fahrtrichtung Aachen wird eine BL mit Ausnahme der Haltestelle (Radfahrstreifen) und der Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine Radverkehrsanlage) vorgesehen. Auch hier müssen ca. 23 Parkstände entfallen.

Für die Varianten 2-4 muss ein Grünbereich entfallen, der als geplanter Baumstandort vorgesehen ist. Aktuell steht hier kein Baum.

Die Radverkehrsanlagen sollen im Bereich der neuen Asphaltdeckschicht rot eingefärbt werden.

ÖPNV:

Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,50 m betragen; in der Kurve Höhe Schurzelter Straße soll die Fahrbahnbreite entsprechend der Schleppkurven und der Platzreserven erhöht werden. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus ist jederzeit möglich. Es erfolgt keine Anpassung an den Haltestellen und sie bleiben in der Gestaltungsart und Ausdehnung wie im aktuellen Bestand erhalten.

KFZ:

Der Aufstellbereich vor der LSA an der Rathausstraße variiert je Variante zwischen ca. 4,50 m und ca. 5,30 m, so dass hier gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ein Nebeneinanderhalten bzw. -fahren von Pkw und Pkw bzw. Pkw und Lkw möglich ist. Die Parkstände werden auf ca. 2,00 m Breite verbreitert.

Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung

Die Bürger*innenbeteiligung hat im Zeitraum vom 12.09.2022 bis zum 23.09.2022 mit der Auslegung der Planunterlagen stattgefunden. Darüber hinaus gab es am 19.09.2022 eine Informationsveranstaltung im Familienzentrum Laurensberg, an der auch per Livestream teilgenommen werden konnte. Bei der Informationsveranstaltung waren ca. 30 Personen vor Ort anwesend und ca. 16 Personen haben digital teilgenommen.

Die Bürger*innen konnten während der Live-Veranstaltung über slido ihre Fragen, Ideen und Anregungen an die Verwaltung richten. Bis zum 25.09.2022 bestand zudem die Möglichkeit, die Verwaltung per Mail oder per Brief zu kontaktieren. Ein ausführlicher Bericht zur Bürger*innenbeteiligung liegt als Anlage 5 bei.

Im Folgenden werden einige Aspekte aus der Beteiligung besonders hervorgehoben, die in die weitere Planung miteinfließen, bzw. berücksichtigt werden:

- Schlechte Radwegführung von Stadtmitte kommend nach Laurensberg
- Subjektiv wahrgenommene hohe KFZ-Geschwindigkeiten
- Subjektiv wahrgenommene gefährliche Querungssituationen für zu Fuß Gehende
- fehlende Trennung Rad-Fußverkehr bzw. Rad-Kfz-Verkehr
- Radverkehrsführung teilweise in den verbleibenden Entwässerungsrinnen mit reduzierter Breite der Rotfärbung
- Reduktion von Parkständen bzw. Liefer- und Lademöglichkeiten, insbesondere auch für Pflegekräfte.

Aktuelle Baustellensituation und Auswirkungen auf die Planung

Die Regionetz prüft aktuell mögliche Trassenführungen zum Fernwärmeausbau und befindet sich hierzu in engmaschigem Austausch mit der Fachverwaltung. Die Stadt Aachen verfolgt bei

umfassenden Infrastrukturmaßnahmen grundsätzlich integrierte Planungsansätze, so dass es gelingt, den Fernwärmeausbau planerisch und baulich mit weiteren Sanierungsaufgaben im Untergrund (Kanal, Versorgungsleitungen, etc.), mit dem Ausbau der Telekommunikations- und Digitalisierungsinfrastruktur sowie mit Maßnahmen zur Neugestaltung der Mobilität und des öffentlichen Raums (Fuß- und Radverkehr, Baumvegetation, grüne Infrastruktur, Aufenthaltsqualität, Stärkung der Barrierefreiheit) zu kombinieren. Dieser umfassende bauliche Eingriff wird Teile der jetzt im Wege der Markierung zu ertüchtigenden Radverkehrsanlagen erneut verändern. Die Markierungsarbeiten verstehen sich vor diesem Hintergrund als Maßnahme mit einer Wirkungsdauer von bis 7 Jahren.

Für diesen Zeitraum wird zunächst die Herstellung der ursprünglichen Radfahr- bzw. Schutzstreifenmarkierung in Fahrtrichtung Richterich im Bereich der Asphaltmaßnahme aus 2022 empfohlen. Dies umfasst den Streckenabschnitt zwischen der Kohlscheider Straße und der Schurzelter Straße und entspricht dem Teilbereich I sowie einem kleineren Teilstück aus Teilbereich II. Neu wird die Anlage eines 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifens sein. Zur Berücksichtigung der breiteren Fahrzeugmaße wird zur Markierung der Parkstände das aktuell geltende Regellaß angesetzt. Daraus resultiert eine Reduktion von 8 Parkständen. Dies entspricht im TB I der Variante 2 und im TB II dem Bestand mit neu eingeführten Sicherheitstrennstreifen, die nach neuem Regelwerk ebenso zwingend erforderlich sind (siehe Lagepläne in Anlage 3).

In Fahrtrichtung Aachen ergibt sich die Beibehaltung des nichtbenutzungspflichtigen Radweges im Seitenraum.

Für die Markierung ist der Einsatz von weißer Kaltplastikmarkierung mit Roteinfärbung vorgesehen, um eine möglichst gut sichtbare Markierung herzustellen. Die Umsetzung erfolgt entsprechend der Witterung und der Dispositionen über den Rahmenvertrag des Aachener Stadtbetriebes, möglichst zeitnah im Frühjahr | Sommer 2024.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Herstellung der Markierung an der Roermonder Straße inklusive Roteinfärbung gemäß Anlage 3 belaufen sich auf ca. 65.000 €.

Die Mittel stehen, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2024, im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ zur Verfügung.

Fazit

Aufgrund der noch bevorstehenden integrierten Planung für die anstehenden umfassenden Baumaßnahmen im Kontext des Fernwärmeausbaus durch die Regionetz wird die Verwaltung, die Radverkehrsanlagen in einem ersten Schritt als Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen herstellen. Hierbei sind aufgrund der veränderten gesetzlichen Vorgaben zwingend Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr herzustellen.

Nach Vorliegen der abgestimmten Planung zur Fernwärmenetzverlegung auf der Roermonder Straße in Laurensberg wird die Planung zur Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung der neuen Randbedingungen fortgesetzt und der Politik zur weiteren Beratung vorgelegt.

Anlage/n:

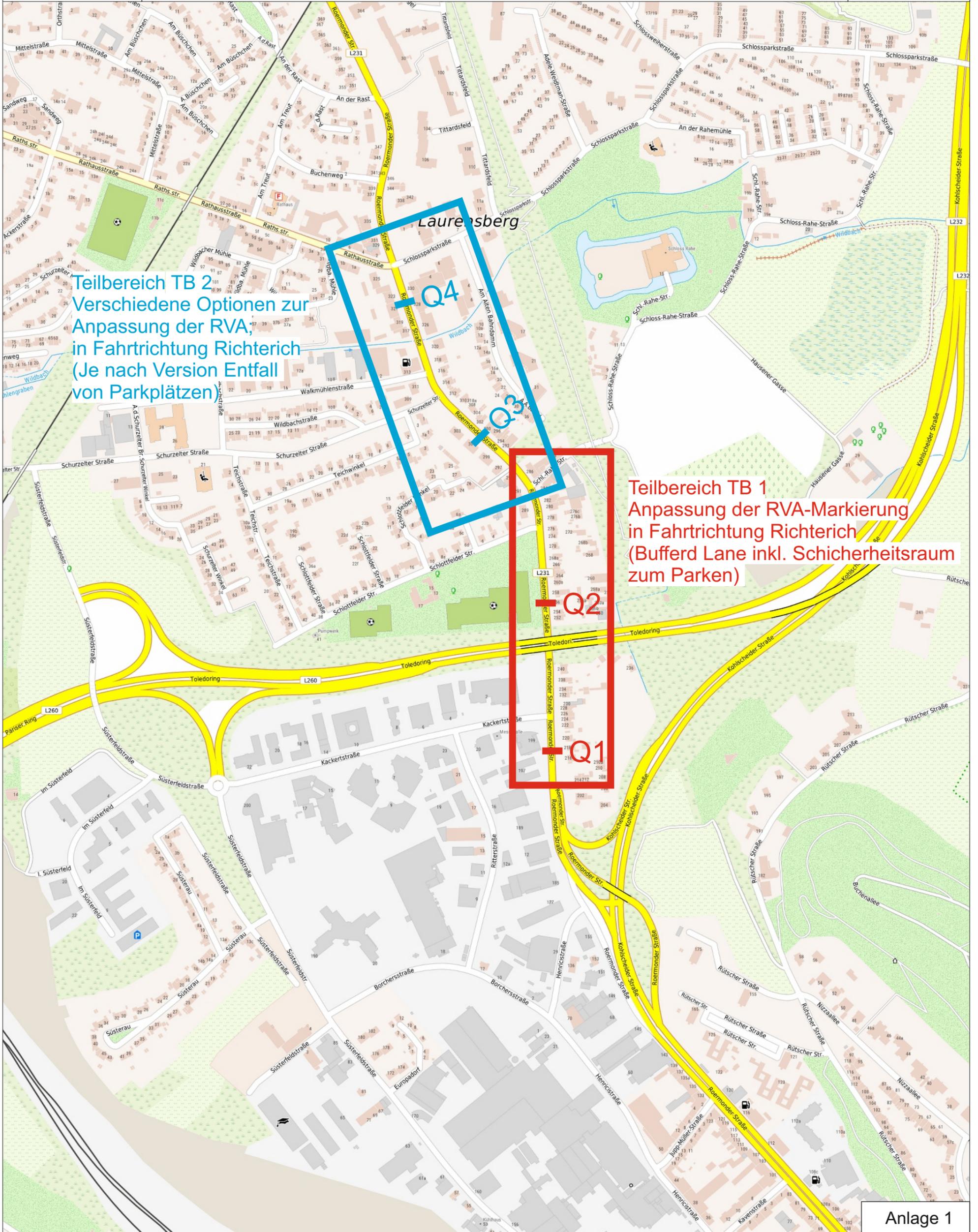
Anlage 1 – Übersichtsplan Roermonder Straße

Anlage 2 – Fotodokumentation Bestand

Anlage 3 – Lageplan über die Markierungsarbeiten

Anlage 4 – Querschnittsvarianten Roermonder Straße

Anlage 5 – Auswertung der Bürger*Innenbeteiligung



Anlage 1

Anlage 2 – Fotos (Juni 2022)

Roermonder Straße (im Abschnitt Kohlscheider Straße - Rathausstraße)



Abb. 1: Blickrichtung Überflieger Kohlscheider Straße



Abb. 2: Kreuzung Roermonder Straße Kackertstraße



Abb. 3: Bereich Kreuzung Roermonder Straße / Kackertstraße; Blickrichtung Laurensberg



Abb. 4: Bereich Haltestelle Wildbach; Blickrichtung Aachen-Zentrum



Abb. 5: Bereich Haltestelle Wildbach; Blickrichtung Laurensberg



Abb. 6: Bereich Einmündung Schloss-Rahe-Straße; Blickrichtung Aachen-Zentrum



Abb. 7: Bereich Einmündung Schloss-Rahe-Straße; Blickrichtung Laurensberg



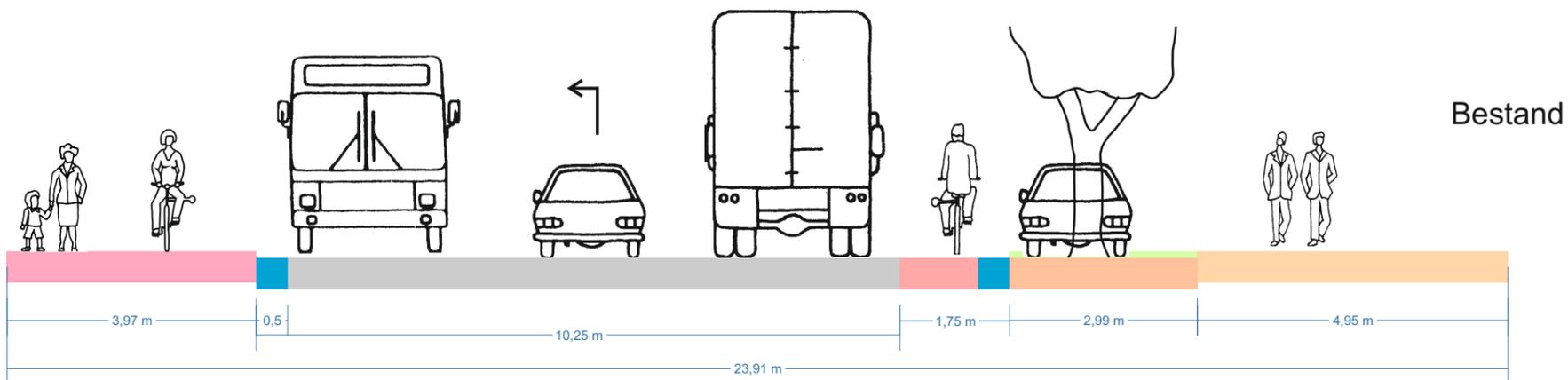
Abb. 8: Bereich Einmündung Schurzelter Straße; Blickrichtung Aachen-Zentrum



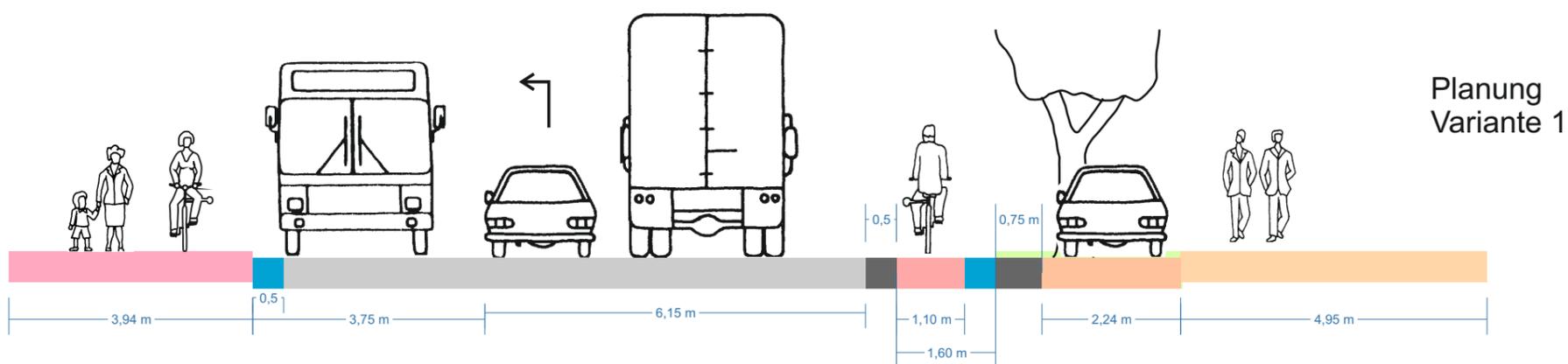
Abb. 9: Bereich Einmündung Schurzelter Straße; Blickrichtung Laurensberg

Querschnitt Q1 im Teilbereich TB1

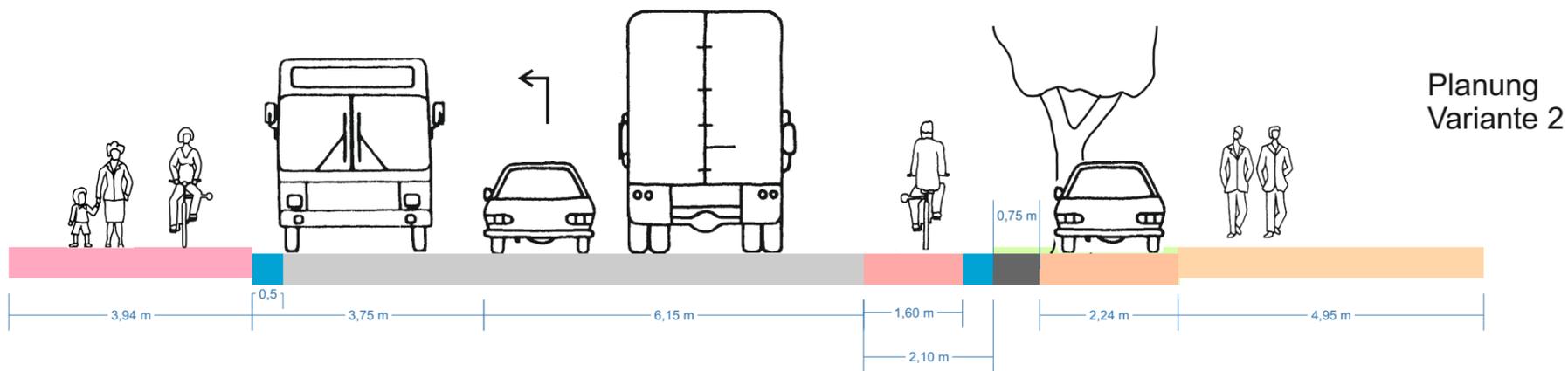
Roermonder Straße in Höhe Haus Nr.218 (Blickrichtung Richterich)



keine Markierung vorhanden bzw. nicht mehr erkennbar



Buffer Lane FR Richterich mit seitlichem Parken
Gehweg/anderer Radweg Fahrtrichtung Aachen

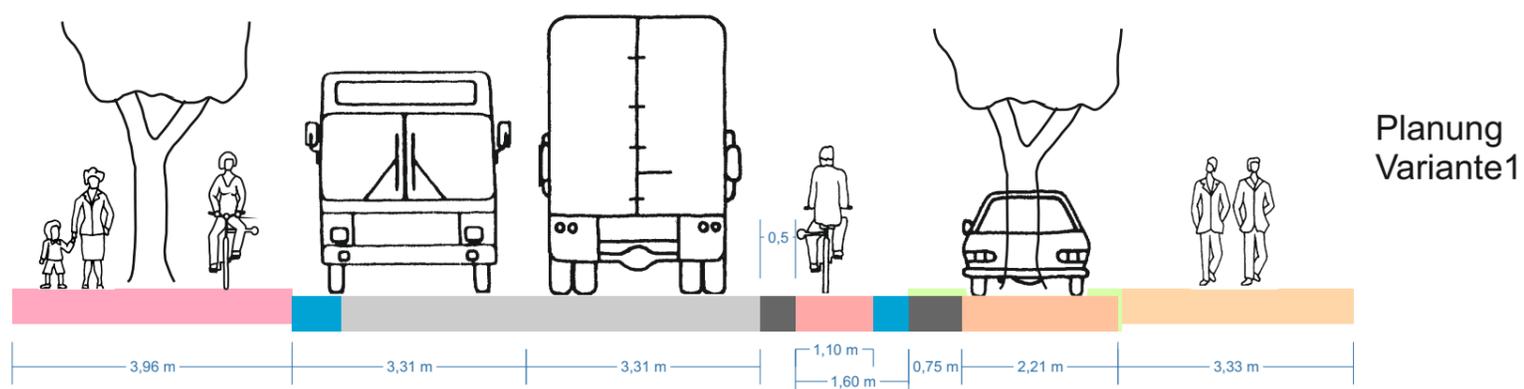
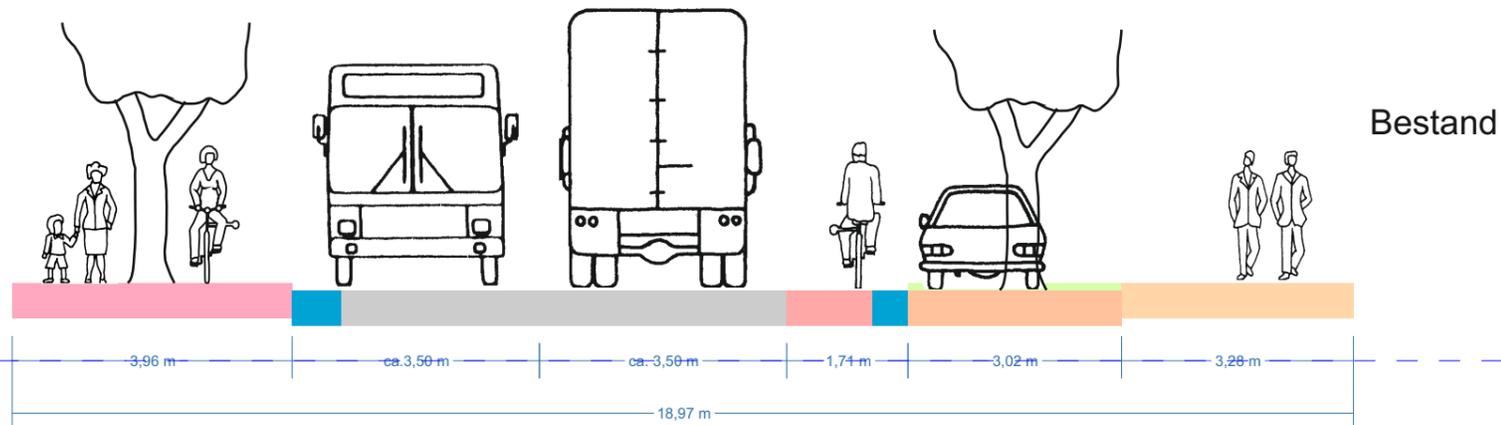


Radfahrstreifen FR Richterich mit seitlichem Parken
Gehweg/anderer Radweg Fahrtrichtung Aachen

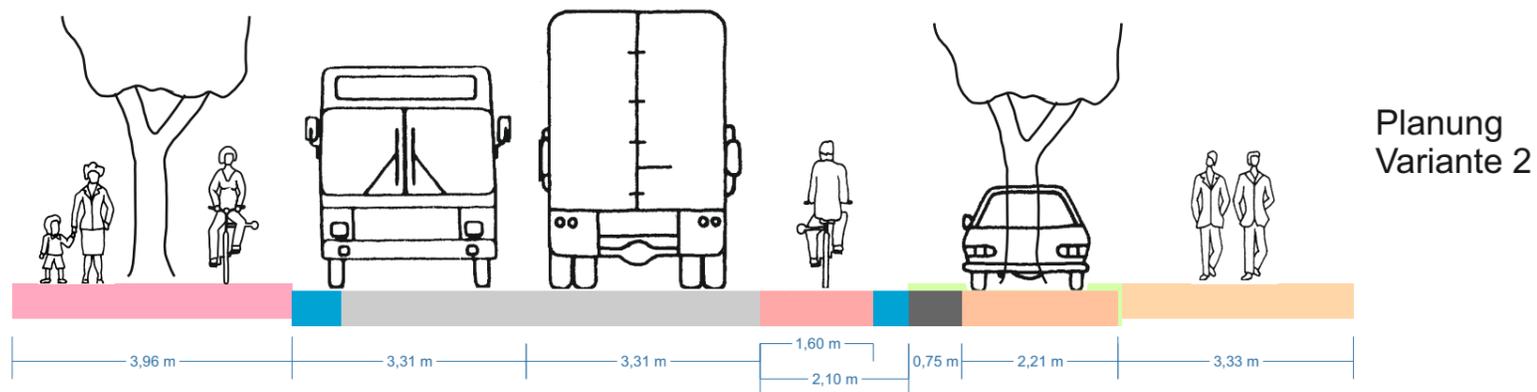
überbreite Entwässerungsrinne, tlw. in Radverkehrsanlage; keine Roteinfärbung möglich
ggf. stärker durch Lkw/Bus-Überfahrten belastet.

Querschnitt Q2 im Teilbereich TB1

Roermonder Straße in Höhe Haus Nr.252 (Blickrichtung Richterich)



Bufferd Lane Fahrtrichtung Richterich mit seitlichem Parken
Gehweg/anderer Radweg Fahrtrichtung Aachen



Radfahrstreifen Fahrtrichtung Richterich mit seitlichem Parken
Gehweg/anderer Radweg Fahrtrichtung Aachen

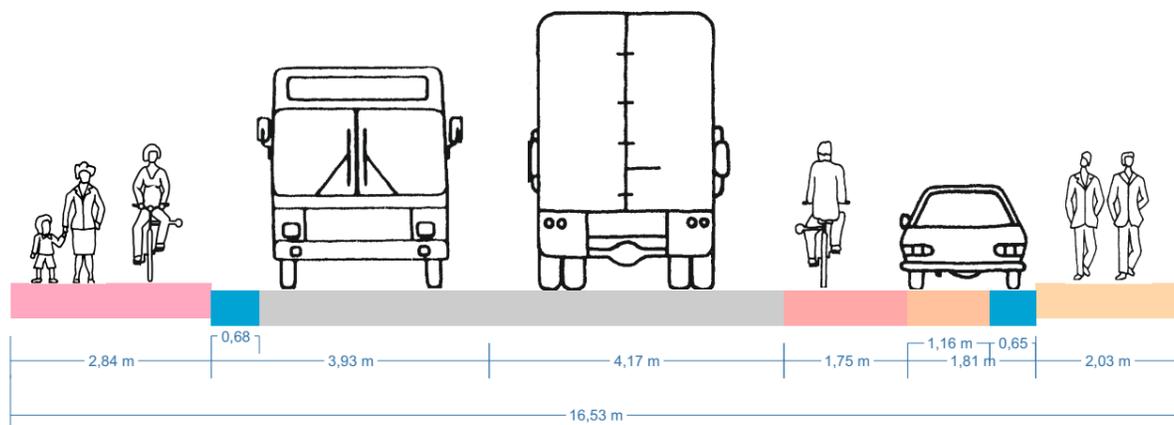
3 Baumfelder Fahrtrichtung Aachen sollten saniert werden und ggf. mit Wurzelbrücken dauerhaft gesichert werden.

■ überbreite Entwässerungsrinne, tlw. in Radverkehrsanlage; keine Roteinfärbung möglich
ggf. stärker durch Lkw/Bus-Überfahrten belastet.

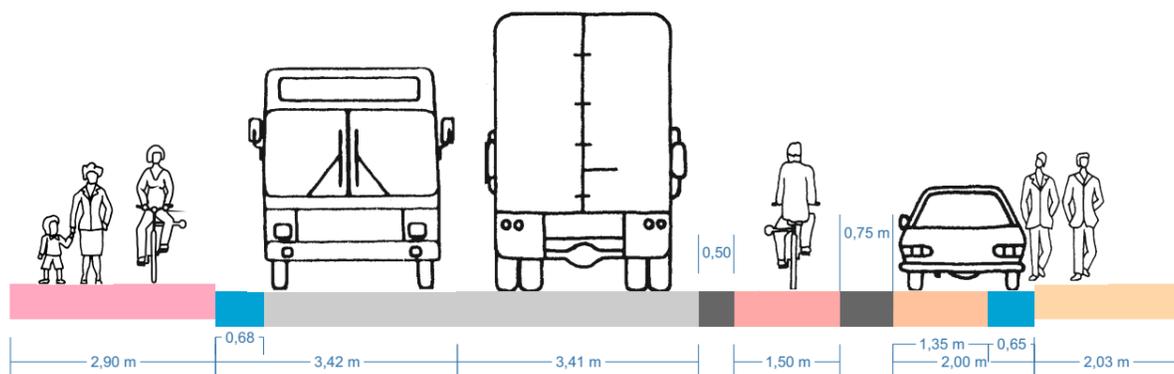
Querschnitt Q3 im Teilbereich TB2

Roermonder Straße in Höhe Haus Nr.308 (Blickrichtung Richterich)

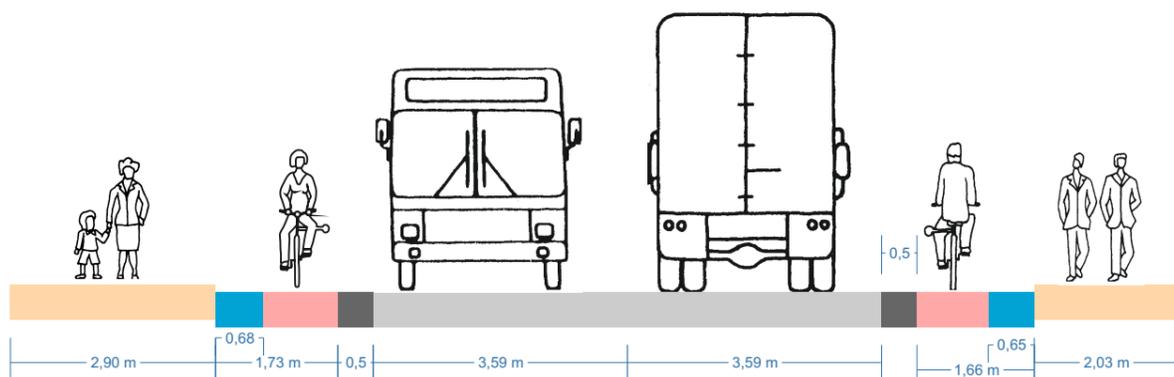
Bestand



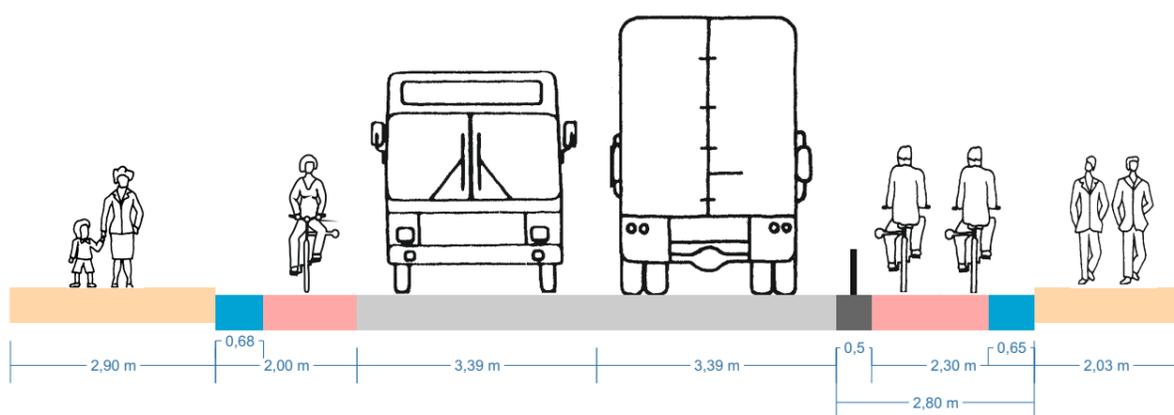
Planung Variante 1
Buffer Lane Fahrtrichtung Richterich
mit seitlichem Parken und
Gehweg/anderer Radweg in
Fahrtrichtung Aachen



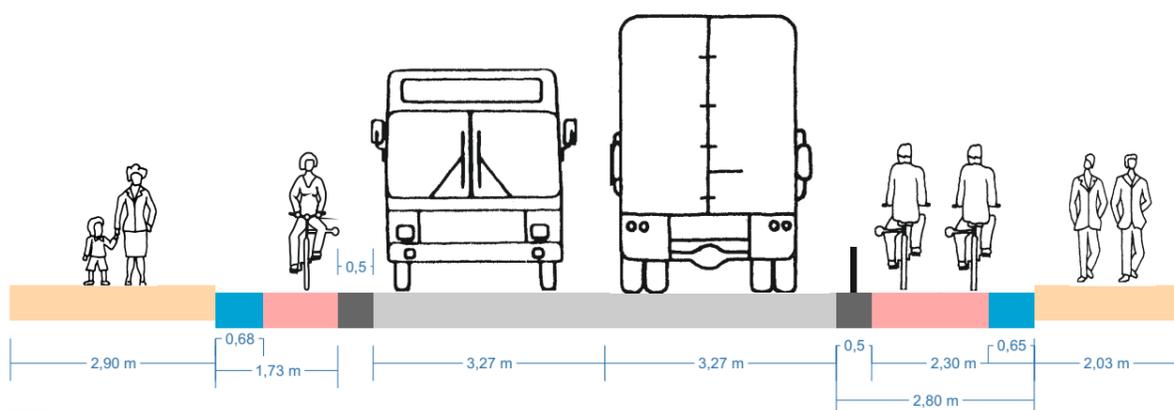
Planung Variante 2
Buffer Lane
in beide Fahrrichtungen



Planung Variante 3
(FB= min. 6,50m)
PBL in Fahrtrichtung Richterich
ohne seitliches Parken und
Radfahrstreifen in
Fahrtrichtung Aachen



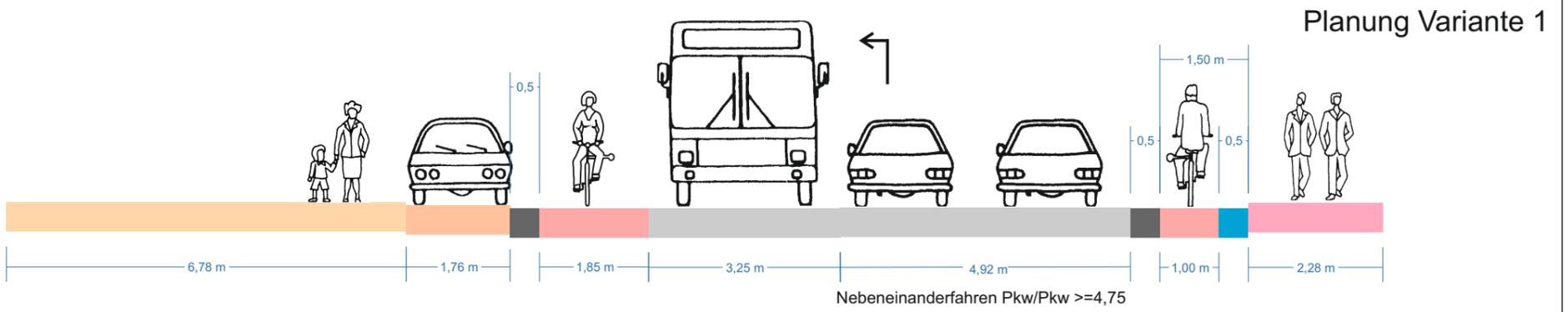
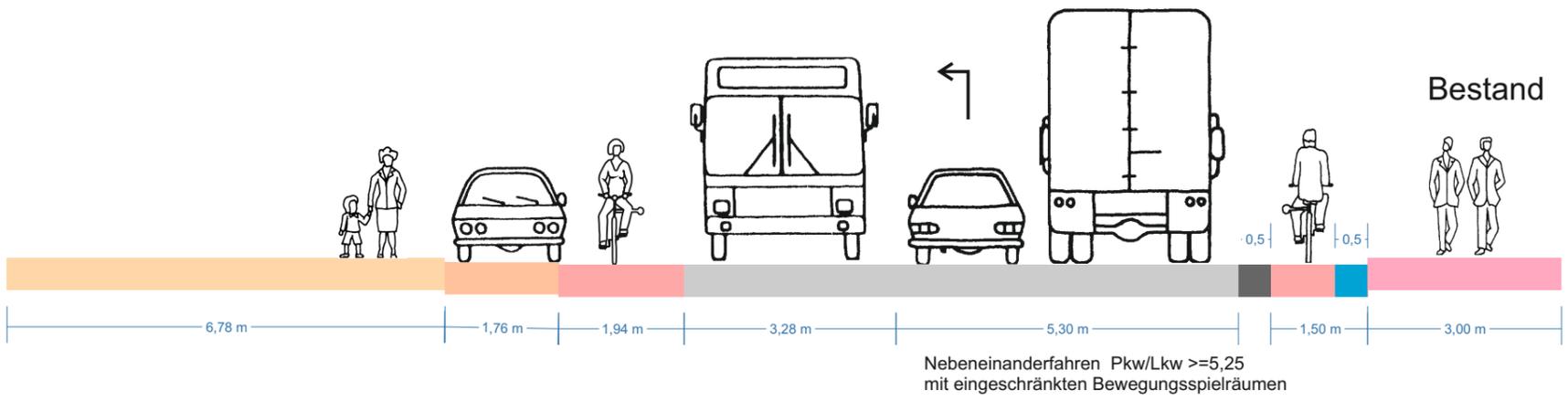
Planung Variante 4 (FB= min. 6,50m)
PBL in Fahrtrichtung Richterich
ohne seitliches Parken
und BL in Fahrtrichtung FR Aachen



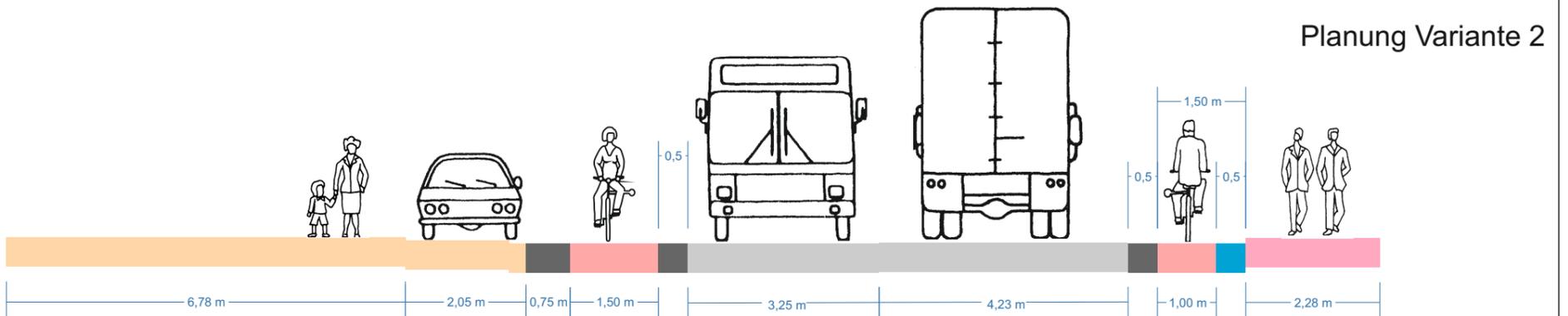
überbreite Entwässerungsrinne, tlw. in Radverkehrsanlage; keine Roteinfärbung möglich
ggf. stärker durch Lkw/Bus-Überfahrten belastet.

Querschnitt Q4 im Teilbereich TB2

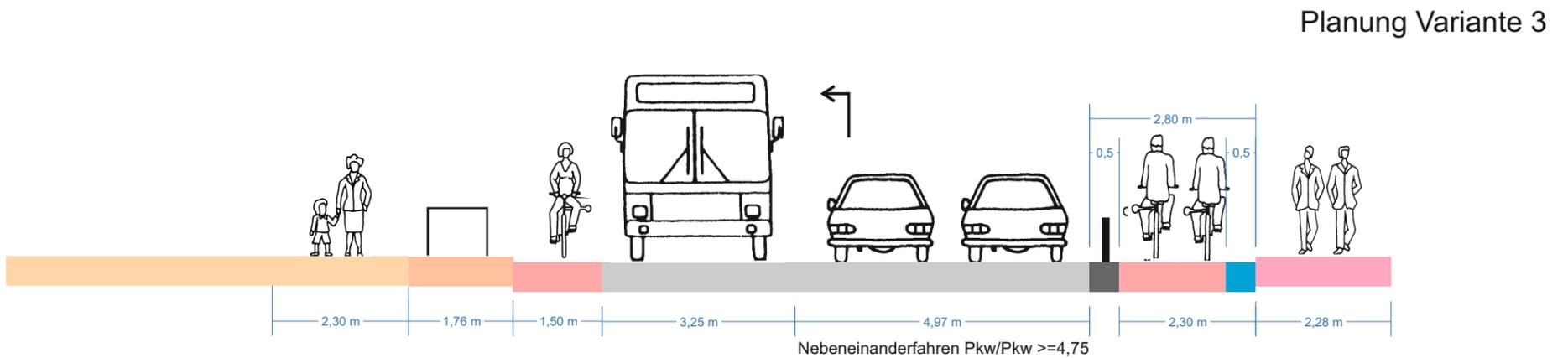
Roermonder Straße in Höhe Haus Nr.319 (Blickrichtung Richterich)



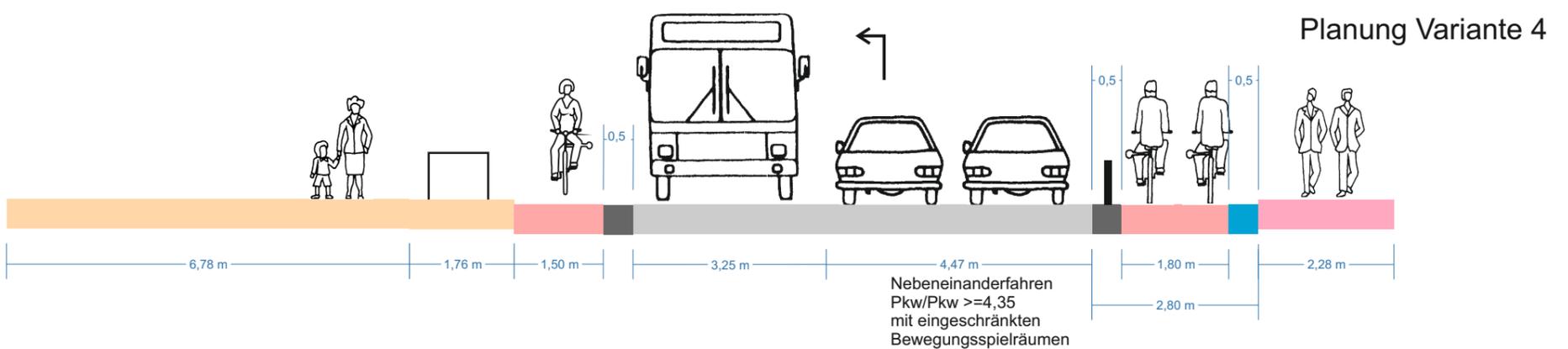
Variante 1; Bufferd Lane in Fahrtrichtung Richterich; Radfahrstreifen mit seitlichem Parken in Fahrtrichtung Aachen



Variante 2; Bufferd Lane in beide Fahrtrichtungen; mit seitlichem Parken, im Aufstellbereich der LSA ca 5,40 breit



Var. 3; PBL in Fahrtrichtung und ohne seitliches Parken Ri. Richterich; Schutzstreifen und tlw. ohne seitliches Parken in Ri. Aachen



Variante 4 PBL in Fahrtrichtung Richterich und ohne seitliches Parken; BL und tlw. ohne seitliches Parken in Fahrtrichtung Aachen

überbreite Entwässerungsrinne, tlw. in Radverkehrsanlage; keine Roteinfärbung möglich
ggf. stärker durch Lkw/Bus-Überfahrten belastet.



Bürger*innen dialog

Umgestaltung Roermonder Straße
im Abschnitt Laurensberg

September 2022

www.aachen.de



Beteiligungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung zur Roermonderstraße gab es folgende Möglichkeiten zur Beteiligung:

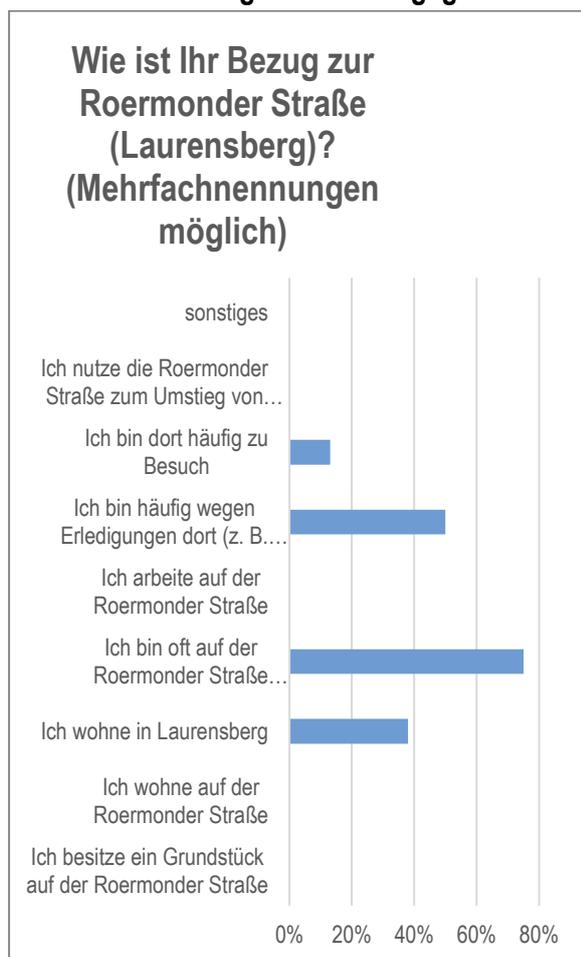
- Informationsveranstaltung am 19. September 2022 mit Beteiligung
 - vor-Ort (ca. 27 Bürger*innen)
 - per zoom (ca. 10-20 Bürger*innen)
 - per slido (3-8 Bürger*innen)
- Eingaben vor Ort im Bezirksamt Laurensberg 12.-23. September 2022
 - Aushang Pläne mit Briefkasten für analoge Eingaben (keine Eingaben)
- Online und per Email vom 12.-25. September 2022 (Eingaben von 18 Bürger*innen)

slido-Umfragen

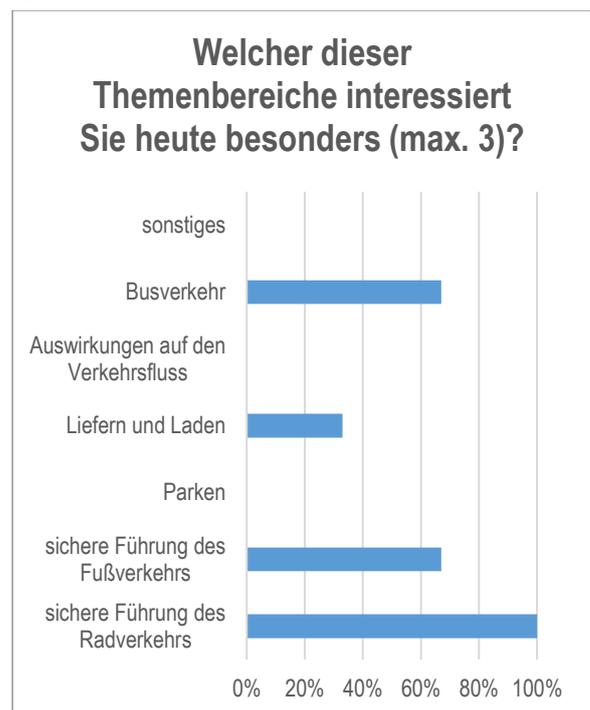
Die über slido an das Publikum gerichteten Umfragen wurden während der Live-Veranstaltung von 3 bis 8 Personen beantwortet.

Die deutliche Mehrheit der slido-Nutzer*innen wohnt nicht im Planungsgebiet, sondern nutzt die Roermonder Straße lediglich zur Durchfahrt.

Persönlicher Bezug zum Planungsgebiet



Relevante Themenbereiche

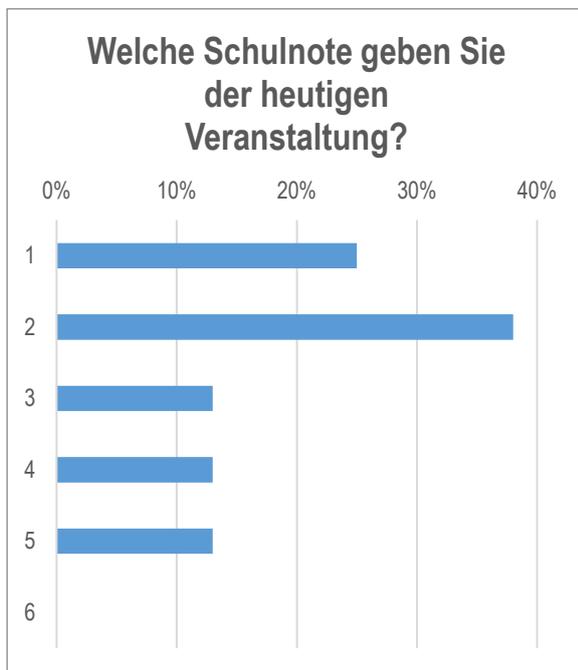


Für die slido-Nutzer*innen war die sichere Führung des Radverkehrs der mit Abstand relevanteste Themenbereich. Beiträge für Anwohner*innen fallen voraussichtlich nicht an, sodass die Finanzierung des Projekts keine hohe Relevanz für die Teilnehmenden hatte. Der im vorgelagerten öffentlichen Diskurs häufig thematisierte Parkraum war für die slido-Nutzer*innen eher weniger interessant (siehe auch „Zusammenfassung und Bewertung“).

Zusammenfassung und Bewertung

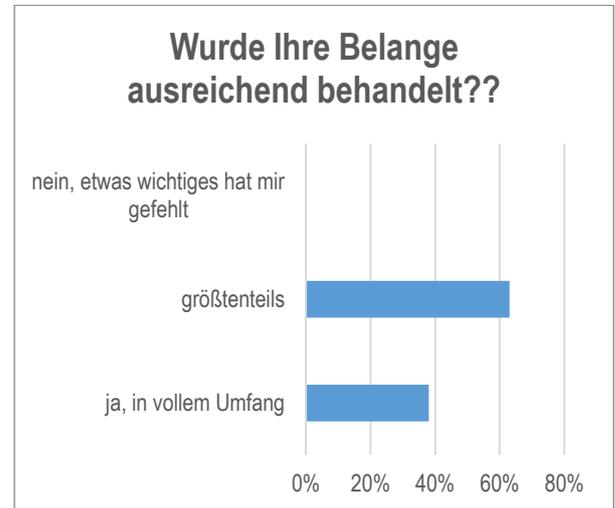
Hauptsächlich Radfahrende, die nicht im Planungsgebiet wohnen, dieses aber regelmäßig durchfahren, haben sich stark über slido beteiligt. Anwohner*innen waren unterrepräsentiert. Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass sich die Teilnehmenden vor allem für die sichere Führung des Radverkehrs interessierten und die Belange des Radverkehrs sehr hoch gewichtet wurden. Auch die Bewertung des ruhenden Verkehrs als unwichtigsten Planungsaspekt erscheint daher plausibel. Diese besondere Zusammensetzung der Stichprobe ist bei der Angabe der slido-Upvotes hinter den Eingaben im zweiten Teil dieses Berichts zu berücksichtigen.

Feedback der slido-Nutzer*innen



Im Anschluss an die Live-Veranstaltung wurden die slido-Nutzer*innen um ein kurzes Feedback gebeten, welches hier zusammengefasst dargestellt ist:

Von den Teilnehmenden vergaben 63 Prozent die Schulnote 1 oder 2. Die Veranstaltung wurde also eher positiv wahrgenommen.



Keine slido-Befragten empfanden einen für sie wichtigen Belang nicht ausreichend behandelt.

Fragen und Anregungen der Bürger*innen

Themen

Allgemein

Radverkehr

Parken

Fußverkehr

Busverkehr

Kfz-Verkehr

Anpassungsvorschläge

Weitere Fragen und Anregungen

Einzeleingaben (in vorherige Themenpunkten zusammengefasst)

Allgemein

Wann erfolgt grundhafter Ausbau mit deutlicher Verbesserung.

Zum aktuellen Stand kann hier noch keine Zeitlinie benannt werden.

Wann kommt Radschnellweg RS 4

Der RS 4 wird nicht kurzfristig umgesetzt. Aktuell läuft hier eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.

bitte keine Bäume entfernen!

Das Fällen von Bäumen war nicht für die Asphaltmaßnahme vorgesehen.

Radverkehr

Dies ist die wichtigste bzw. einzige Verbindung aus der Innenstadt nach Laurensberg/Richterich für den Radverkehr! Sie sollte so komfortable/sicher wie möglich ein.

Der hier betrachtete Teil der Roermonder Straße ist gemäß dem Radhauptnetz Aachen eine Hauptverbindung und somit eine wichtige Verbindung. Dies ist bei den Planungen zu beachten. Im Rahmen der Asphaltmaßnahme kann aber nur die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite berücksichtigt werden.

Fahrradweg auf linker Seite Richtung Norden ist nicht eindeutig. Wo soll man queren, wie lange darf man links fahren?

Die Wegbeziehung zwischen Henricistraße bis hinter Kackertstraße sind aufgrund des zu schmalen Gehradwegs und der Anordnung und Schaltung der beiden LSA nicht gut und verleiten zu verkehrswidrigem Verhalten.

Querung im Bereich LSA Kackertstraße besser für Rad

Ampel Kreuzung Selection Fitness sollte nur bei Bedarf an sein, bremst Fahrradfahrer zu sehr, schaltet zu spät auf grün, für Auto OK, aber nicht für Fahrrad.

Die Ampel in Höhe des Hauses mit der Hausnummer 222 für Radfahrer außer Kraft zu setzen, da von rechts ja kein Verkehr einfließen kann. Somit fällt zumindest der Grundweg bei roter Ampel auf den Bürgersteig auszuweichen.

Ampel Kr. Kackertstr. nicht für den Hauptverkehrsfluss (Nord-Süd) ausgelegt, zu lange Grün-Zeit für Kackertstr. Ist ein "Grüner Pfeil" für Radfahrer geradeaus?

Es gibt in der StVO keinen Grünpfeil für Radfahrer geradeaus. Außerdem würden erhebliche Konfliktpunkte mit den von links einbiegenden Kfz aus der Kackertstraße entstehen. Die linke Seite sollte maximal bis Höhe „Ampel“ (LSA) an der Kreuzung Kackertstraße benutzt werden. Die Straße kann im Bereich der LSA Höhe Hausnummer 197 auch sicher gequert werden. Eine Optimierung der dortigen Schaltung sollte für die finale Umsetzung nach der Regionetzmaßnahme geprüft werden.

Die Entwässerungsrinne sollte nicht zum Platz für Fahrrad zählen, man kann dort kaum Fahrradfahren (2. Querungshilfe Fahrbahn uneben)

Die Entwässerungsrinne ist mit ca. 50cm relativ breit und konnte nicht im Rahmen der Asphaltmaßnahme zurückgebaut werden. Sie ist in vielen Teilen noch relativ gut befahrbar. Ggf. ergibt sich im Rahmen der Regionetzmaßnahme aber die Möglichkeit zum Rückbau dieser. Hierzu kann aber noch keine finale Aussage getroffen werden.

Es ist mir nicht ganz klar geworden: Wird der Abschnitt Schurzelter Str. bis Rathausstr. kurzfristig auch noch saniert?

Im Rahmen der Asphaltmaßnahme war dieser Straßenabschnitt noch nicht vorgesehen. Ggf ergeben sich im Rahmen der Regionetzmaßnahme hier Optimierungsmöglichkeiten zur Verbesserung der RVA.

Die Buffered Lane Varianten finde ich zu schmal. Eine breite rot-markierte Fläche hat stattdessen mehr Wert.

Die Verwendung der Buffered Lane bzw. eines Radfahrstreifen mit einer breiteren rot-Einfärbung wurde im Bürgerdialog relativ ausgeglichen bewertet. Der Radverkehrsanlage soll rot eingefärbt werden. Ggf. ergibt sich durch die Regionetzmaßnahme der Rückbau der Entwässerungsrinne und ermöglicht eine noch breitere Rotmarkierung.

Rückbau Querungshilfen und neu FGÜ, Platz für RVA schaffen

Die Querungshilfe wird leider ihrem Namen nicht gerecht. Stattdessen verschärft sie die Gefahr eines Unfalls für Fahrradfahrer und Autofahrer, da die Fahrspur an dieser Stelle plötzlich enger und die Radspur ausgesetzt wird.

An den Engstellen im Straßenquerschnitt (Querungshilfen) schlagen wir vor, die Markierung für den Radverkehr nicht zu unterbrechen, sondern in geeigneter Weise fortzuführen (z. B. als Schutzstreifen). An diesen Stellen wird der Radverkehr sehr häufig vom Autoverkehr bedrängt und mit viel zu geringem Seitenabstand überholt

Im Rahmen der Asphaltmaßnahme war ein Rück- oder Umbau der Querungshilfen nicht vorgesehen. FGÜ (Zebrastreifen) ohne Mittelinsel sind aufgrund der mit deutlich über 750 Kfz in der Spitzenstunden hohen Werte lt. Regelwerk nicht möglich.

Die durchgehende Markierung eines Schutzstreifens im Bereich der Mittelinsel kann nur erfolgen, wenn die Restfahrbahn min. 2,25 m breit ist. Bei einem Radfahrstreifen sollte die Restfahrbreite mindestens 3,05 m breit sein, aufgrund des hohen ÖPNV-Anteils aber besser bei 3,25 m liegen.

Es ist zu bedenken, dass im Bereich der Mittelinseln i.d.R. kein Überholen von Radfahrenden mit ausreichendem Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m nach der StVO möglich ist und aus Sicherheitsgründen hintereinandergefahren werden muss, daher kann es aus Sicherheitsgründen sogar besser sein, einen Schutzstreifen nicht anzulegen.

Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung sind insbesondere die Radverkehrsführungen im Bereich der Mittelinseln stark diskutiert worden und stellen kritische Bereiche dar.

Die vor der Erneuerung des Straßenbelags vorhandene Markierung war ausreichend, abgesehen von den Bereichen an den zwei Verkehrsinseln.

Bitte die Fahrradspuren dieses Mal nicht an der Seite der Autofahrersitze kennzeichnen.

Die Markierung im Urzustand kann nicht wiederhergestellt werden, da Sie rechtlich nicht mehr zulässig ist. Insbesondere aufgrund der gewachsenen Breite von Kfz sind Parkstände mindestens 2,00 m breit herzustellen (vorher nur ca. 1,80 m breit). Außerdem sind gemäß der aktuellen StVO zum Parken Sicherheitstrennstreifen einzurichten. Diese sollten lt. Regelwerk mindestens 0,50 m, besser 0,75 m breit sein.

Die RVA verlief ursprünglich im Bereich der unfallkritischen Doringzone, welche eine Hauptursache von Radunfällen bildet.

Verkehrswidrige Nutzung linker Gehweg von Radfahrenden

Wo Gehwege nicht explizit freigegeben sind, ist die Benutzung linksseitiger Gehwege durch Radfahrende gemäß der StVO verboten.

Eine intensive Kontrolle von Radler und E-Roller, Nummernschilder an die Fahrräder.

Die Vorgabe, dass Fahrräder mit Nummernschildern auszustatten sind, liegt nicht im Regelungsbereich der Stadt Aachen.

Eine Flächen- und zeitabdeckende Kontrolle von Radler und E-Roller ist nicht möglich; dies gilt für alle Verkehrsarten.

Anderen Radweg benutzungspflichtig machen

Im aktuellen Zustand (z.B. zu geringe Breiten und Hindernisse) kann eine Benutzungspflicht für den anderen Weg von der Schurzelter Straße bis zur Kackertstraße in Richtung Innenstadt nicht in Aussicht gestellt werden.

Parken

Herstellung einer Quartiersparkgarage

Im Bereich TB2, Q4, befindet sich hinter dem Ärztehaus ein Parkplatz. Vielleicht die Möglichkeit prüfen, hier eine Quartiersgarage mit Kurzzeitparkplätzen zu errichten.

Hierzu gibt es im Bereich Laurensberg aktuell keine Überlegungen.

Es handelt sich um ein privates Grundstück.

Dann noch zu den Parkplätzen vor den Häusern Roermonder Str. 218 und 220. Bei Regen stehen beide Parkplätze unter Wasser und bei anhaltenden Regen fließt das Wasser über die Straße ab

Im Rahmen der Asphaltmaßnahme wurden die Parkstände nicht erneuert und keine neuen Straßenabläufe errichtet. Die Stelle wird weiter beobachtet.

Das Parken, insbesondere für Pflegedienste muss weiter möglich sein.

Längsparker für Lieferverkehr und ältere/Eingeschränkte und Geschäfte erhalten.

Erklärung von 4 Parteien, dass keine Parkstände weggenommen werden sollen.

Die Variante 2 (PBL) soll auf keinen Fall anwenden soll, denn es wurde leider nicht erwähnt, daß bei einem so überbreiten Radweg wiederum bis zu 32 Parkplätze wegfallen würden.

Unter Berücksichtigung der aktuellen gesetzlichen Vorgaben und Regelwerke ergibt sich bereits in der Wiederherstellung des Altzustandes aufgrund veränderter gesetzlicher Vorgaben eine Reduzierung der Anzahl der öffentlichen Parkstände. Für die finale Planung sollten Liefer- und Ladezonen ausgewiesen werden.

Überarbeitung des durchgeführten Radweges hinsichtlich der Anlieferfähigkeit des Küchen-/Möbelhandels.

Hier befindet sich aktuell auch schon eine RVA mit entsprechenden Vorgaben aus der StVO, die zu berücksichtigen sind. Die Anlieferung bleibt weiter möglich. Im Rahmen der jetzigen Maßnahme wird in diesem Bereich keine Veränderung vorgenommen.

Fußverkehr

TB 2 a enger Geh/Radweg, Mülltonnen

Aufgrund der schmalen Breite der Nebenanlage wird eine Verlegung der RVA auf die Fahrbahn in den weiteren Planungsschritten weiter verfolgt und geprüft.

Querungshilfe Haltestelle Wildbach: Fahrbahn verbreitern, Verlaust von 3-4 Bäume

Im Rahmen der Asphaltmaßnahme und auch mit der jetzt anstehenden Markierungsarbeiten wird keine bauliche Anpassung der Querungshilfe durchgeführt. Die vorhandenen Bäume sollen nicht gefällt werden.

Unfälle im Bereich Querungshilfe

Unfälle Schloss Rahe Straße

Für diesen Bereich der Roermonder Straße ist keine Unfallhäufungspunkte bekannt.

Rückbau der Querungshilfe und die Einrichtung eines Zebrastreifens:

- **Fußgänger, auch Personen mit Behinderung, könnten die Straße sicher kreuzen,**
- **die Fahrradspur könnte durchlaufen**
- **die Fahrbahn würde nicht verengt**
- **ein Konflikt zwischen Fahrrad und Auto würde verhindert.**

Im Rahmen der Asphaltmaßnahme war ein Rück- oder Umbau der Querungshilfen nicht vorgesehen. FGÜ (Zebrastreifen) ohne Mittelinsel sind aufgrund der mit deutlich über 750 Kfz in der Spitzenstunden hohen Werte lt. Regelwerk nicht herzustellen.

Die durchgehende Markierung eines Schutzstreifens im Bereich der Mittelinsel kann nur erfolgen, wenn die Restfahrbahn min. 2,25 m breit ist. Bei einem Radfahrstreifen sollte die Restfahrbreite mindestens 3,05 m breit sein, aufgrund des hohen ÖPNV-Anteils aber besser bei 3,25 m liegen.

Es ist zu bedenken, dass im Bereich der Mittelinseln i.d.R. kein Überholen von Radfahrenden mit ausreichendem Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m nach der StVO möglich ist und aus Sicherheitsgründen hintereinandergefahren werden muss, daher kann es aus Sicherheitsgründen sogar besser sein einen Schutzstreifen nicht anzulegen.

Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung sind insbesondere die Radverkehrsführungen im Bereich der Mittelinseln stark diskutiert worden und stellen kritische Bereiche dar.

Busverkehr

Ist perspektivisch der barrierefreie Ausbau der beiden Bushaltestellen "Wildbach" vorgesehen (ggf. zu Fahrbahnrandhaltestellen)?

Perspektivisch wird die Haltestelle Wildbach barrierefrei umgebaut werden. Dies kann jedoch nicht im Rahmen der reinen Markierungsarbeiten erfolgen. Es sind entsprechende Förderanträge gestellt worden und eine Abstimmung mit den anstehenden Baumaßnahmen zur Fernwärmeverlegung erfolgen.

Der ÖPNV soll gestärkt werden.

Der Umweltverbund soll im Hinblick auf das Erreichen der Klimaschutzziele (IKSK) gestärkt werden. Dies geschieht aber nicht wesentlich im Rahmen der Planung der Neumarkierung der Radverkehrsanlagen. Sehr wohl wird aber geprüft, dass keine Verschlechterung des ÖPNV durch die Neumarkierung entsteht. Dazu wird u.a. der Begegnungsfall Bus/Bus als wesentlicher Planungsansatz berücksichtigt.

Kfz-Verkehr

Hohe Geschwindigkeit TB 1

Vom 21.6-24.06.22 wurde eine Geschwindigkeitsmessung in Höhe der Roermonder Straße 268 durchgeführt. Es wurden bei der Messung festgestellt, dass keine Grenzwerte überschritten wurden, die eine weitere Beratung erfordern. Die V_{85} -Geschwindigkeit, die 85% der gemessenen Fahrten nicht überschreiten, lag bezogen auf beide Richtungen bei 50 km/h. Damit ist das Geschwindigkeitsniveau im gesamtstädtischen Vergleich sehr unauffällig.

Die Geschwindigkeit im Planungsgebiet sollte innerorts auf 30 km/h reduziert werden.

Die Regelhöchstgeschwindigkeit beträgt in Deutschland derzeit 50 km/h innerorts. Die Straßenverkehrsordnung macht genaue Vorgaben darüber, in welchen Fällen und in welchem Maße hiervon abgewichen werden darf.

Die Streckengeschwindigkeit kann innerorts auf klassifizierten Straßen nach § 45 (9) StVO auf 30 km/h begrenzt werden, falls sich im unmittelbaren Umfeld schützenswerte Einrichtungen wie Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser befinden. Dies ist im betrachteten Abschnitt der Roermonder Straße nicht gegeben. Auch hierbei sind enge Vorgaben der StVO zu beachten.

Eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in geschlossenen Ortschaften auf 30 km/h wird derzeit jedoch in weiten Teilen der Öffentlichkeit aus unterschiedlichen Gründen (Verkehrssicherheit, Lärm, Luftreinhaltung) diskutiert. Es bleibt abzuwarten, ob sich die Gesetzeslage in dieser Hinsicht verändert.

Anpassungsvorschläge

**Fahrtrichtung Aachen, Höhe Haus Nr. 291/Einmündung Schloss-Rahe-Str.
Überleitung RVA von Straße in Nebenanlage so gestalten, dass erkennbar ist dass der andere Radweg nicht benutzungspflichtig ist und auf der Fahrbahn weitergefahren werden darf.**

Der Hinweis wird für die weitere Planung weiterverfolgt und geprüft.

Im zweiten Teilabschnitt bevorzuge ich die Variante 2. Auch hier würde in Fahrtrichtung Richterich die Bufferd Lane realisiert. Und hier begrüße ich ausdrücklich die Trennung von Gehweg und Radweg in Richtung Innenstadt

Dennoch ist die Einmündung Kackertstr. in die Roermonder Str. m.E. eine Schwachstelle in der "offiziellen" Radverbindung Innenstadt-Laurensberg, da sie unkomfortabel, unsicher (mangelnde Breite Zweirichtungsradweg von der Henricistr./Obi aus) und zeitaufwändig ist. Neben den gestern vielfach geschilderten Problemen beim Radfahren in Richtung Richterich trägt das gewiss auch dazu bei, dass Radfahrende regelwidrig den anderen Radweg in Richtung Aachen auch in Richtung Richterich nutzen.

Der Hinweis wird für die weitere Planung weiterverfolgt und geprüft, wie die Situation verbessert werden kann. Die Stelle ist der Verwaltung bekannt.

Bitte die Möglichkeit prüfen, ob auf lange Sicht durch Austausch der Bordsteine in Bordschwellen vielen Anwohnern die Möglichkeit gegeben wird, auf dem eigenen Grundstück Stellplätze zu schaffen.

Notwendige Zufahrten zu Grundstücken sind durch die Grundstückseigentümer*innen herzustellen. Dazu ist ein Antrag bei der Stadt Aachen notwendig. Grundsätzlich werden Grundstückszufahrten nur zu Stellplätzen baulich hergestellt. Mit einer Zufahrt zum Grundstück ist die Erschließung bereits gesichert, daher sollen i.d.R. alle Zufahrten über diese eine Grundstückszufahrt geplant werden. Diese Vorgaben gelten aus Gründen des Fußgängerschutzes - in diesem Fall auch aus Gründen der Sicherheit von Radfahrenden- sowie zur Erhaltung möglicher Parkstände im öffentlichen Raum.

Besteht die Möglichkeit im TB1, Q2, unter dem Toledoring Parkmöglichkeiten zu schaffen

Das Grundstück ist nicht im Besitz der Stadt Aachen.

Im Bereich TB2, Q3, ragen vor den [REDACTED] die Hecken sehr weit auf den Gehweg, so dass man dort nur hintereinander laufen kann. Könnten diese Hecken vielleicht schmaler geschnitten werden, um die gesamte Gehwegbreite nutzen zu können

Der Grundstückseigentümer*innen haben den lichten Verkehrsraum freizuhalten.

die Ampelschaltung an der Fußgängerampel im Bereich Roermonder Str. 214, sollte schneller erfolgen, so dass ein zügiges Überqueren der Straße für Fußgänger ermöglicht wird.

Der Hinweis wird für die weitere Planung weiterverfolgt und geprüft.

Einzeleingaben

ich möchte heute an der Bürgerbeteiligung bzgl. der Radwege auf der Roermonder Straße zwischen Schloß Rahe Straße und Schloßparkstraße/Rathausstraße teilnehmen. In diesem Bereich ist es jetzt schon sehr schwierig, einen Parkplatz zu bekommen. Vor einigen Jahren wurden die Parkplätze in diesem Bereich auf der linken Seite stadtauswärts zu Gunsten des Radweges auf der rechten Seite stadtauswärts weggenommen. In diesem Straßenabschnitt wohnen viele Leute die keine Autoabstellmöglichkeit an ihren Häusern haben und es arbeiten auch Menschen, die tagsüber einen Stellplatz für ihr Auto brauchen. Deshalb bin ich der Meinung, daß man auf keinen Fall die Variante 2 (PBL) anwenden soll, denn es wurde leider nicht erwähnt, daß bei einem so überbreiten Radweg wiederum bis zu 32 Parkplätze wegfallen würden (siehe AZ vom 30.8.22). Das ist auf keinen Fall hinnehmbar. Bei dem bisherigen Radweg auf der rechten Seite stadtauswärts gab es ja schließlich bisher auch keine Probleme und es sollten doch auch beide Parteien – Radfahrer und Autofahrer – gegenseitig Rücksicht nehmen, dann wird es auch in der Zukunft weiter funktionieren. Es ist ja schließlich so, daß nicht jeder auf ein Fahrrad, wie hier in der Stadt angestrebt wird, umsteigen kann, sei es aus gesundheitlichen Gründen, langen Arbeitswegen usw. und dann muß auch weiterhin die Möglichkeit sein, daß auf der Roermonder Straße in dem oben aufgezeigten Bereich geparkt werden kann. Ich hoffe sehr, daß es eine Entscheidung zu meiner aufgezeigten Variante gibt.

der Straßenbelag der Roermonder Str. in Laurensberg ist nun neu saniert worden. Die Arbeiten wurden in kurzer Zeit und mit wenig Behinderung für den Verkehr durchgeführt. Vielen Dank auch der Firma.

Der Radweg wurde neu ausgemessen und soll nun markiert werden. Ganz wichtig! Ich hoffe, dass die Radfahrer den Radweg dann auch annehmen. Zur Zeit wird er von einem Drittel der Radfahrer genutzt. Das zweite Drittel nutzt den Radweg gegenüber in anderer Fahrtrichtung. Das wird da zum Problem wo der Bürgersteig sehr schmal ist. Das letzte Drittel fährt auf dem Bürgersteig.

Mein Vorschlag: Die Ampel in Höhe des Hauses mit der Hausnummer 222 für Radfahrer außer Kraft zu setzen, da von rechts ja kein Verkehr einfließen kann. Somit fällt zumindest der Grund weg bei roter Ampel auf den Bürgersteig auszuweichen.

Dann noch zu den Parplätzen vor den Häusern Roermonder Str. 218 und 220. Bei Regen stehen beide Parkplätze unter Wasser und bei anhaltenden Regen fließt das Wasser über die Straße ab. Gemeldet habe ich das der Gemeinde Laurensberg erstmals am 10. Oktober 2014 mit 5 Foto's und der Stadt Aachen am 28. Januar 2021. Eine Antwort habe ich nie bekommen. Heute mache ich einen weiteren Versuch mit der Hoffnung, dass die Parkplätze so gestaltet werden, dass das Wasser über die Regenrinne ablaufen kann.

Ich muß diese Straße, da schwer gehbehindert, mehrmals pro Tag befahren. Seit der Instandsetzung sind dort einige Vormarkierungen aufgemalt worden, danach nichts mehr. Diese sind zwischenzeitlich verblasst. Zur besseren Sicht sollten die Übergänge zumindest weißgetünchte Ränder, noch besser in die Fahrbahn eingelassene Lichter erhalten.

Viel wichtiger ist aber eine intensive Kontrolle der Radler. Sie fahren ohne Licht, teils zu dritt nebeneinander, die Spitze der Dämlichkeiten ist das Benutzen der linken Fahrbahn und fahren zu zweit auf einem E-Roller. Und Nummernschilder an die Fahrräder wie an Mofas. Geht doch !

Anregung: bitte die Fahrradspuren dieses Mal nicht an der Seite der Autofahrsitze kennzeichnen.

ich befahre jeden Werktag die Roermonder Straße im Teilstück Kackertstraße über die Kreuzung Rathausstraße/Schlossparkstraße hinaus in beide Fahrrichtungen.

Den ersten Teilabschnitt sehe ich dabei eher unkritisch. Durch die ‚Entwässerungsrinne‘ in Fahrtrichtung Richterich halte ich automatisch einen Abstand zu den parkenden Fahrzeugen. Hier begrüße ich aber ausdrücklich die Variante 1 mit den BL und dem 50cm -Abstand zu den fahrenden KFZs.

Die Nutzung des anderen Radwegs in beiden Varianten in Fahrtrichtung Innenstadt ist nicht sehr glücklich. Sowohl die Bushaltestelle als auch die ausgeprägten Wurzeln der Bäume in der Nähe der Brücke bergen Gefahrenstellen. Im zweiten Teilabschnitt bevorzuge ich die Variante 2. Auch hier würde in Fahrtrichtung Richterich die BF realisiert. Und hier begrüße ich ausdrücklich die Trennung von Gehweg und Radweg in Richtung Innenstadt. Der Gehweg im Bestand ist hier sehr schmal und es kommt immer wieder zu Irritationen von Fußgängern und Radfahrenden. Auch ein Überholen anderer Radfahrer ist auf diesem anderen Radweg schwierig. Bei einer Verlagerung auf die Fahrbahn ist hier mehr Spielraum gegeben. Durch den BF ist auch im Abschnitt Q4 ein Abstand zu den parkenden Fahrzeugen gegeben, wie auf der anderen Seite durch die Entwässerungsrinne.

Mehrmals kam ja zur Sprache, dass der andere Radweg (Richtung Aachen) auch nur stadteinwärts benutzt werden darf, stadtauswärts (Richtung Richterich) ab Einmündung Kackerstraße aber keinesfalls. Es wurden auch mehrfach die für den Radverkehr ungünstigen Ampelschaltungen im Bereich Kackerstraße erwähnt.

Es deckt sich auch mit meinen Beobachtungen, dass entsprechend viele Radfahrende die Roermonder Straße zwischen Obi und Einmündung Kackerstraße "wild" kreuzen oder halt über die Einmündung Kackerstraße hinaus regelwidrig linksseitig den anderen Radweg benutzen.

Hier möchte ich zu Bedenken geben (ohne dass ich eine schöne Lösung anzubieten hätte), dass m.E. das Problem auch darin besteht, dass die "offizielle" Radverkehrsführung stadtauswärts rechts am Obi vorbei (im Anhang in violett, rot und gelb, Henricistr. und Roermonder Str.) es bei regelgerechter Benutzung erfordert, zweimal an der Ampel zu stehen.

Entweder es wird die Roermonder Str. früh an der Ampel "violett 1" gekreuzt mit den heute Abend ebenfalls erwähnten sehr langen Wartezeiten (an der offenbar "dummen" Ampel, d.h. unabhängig davon, ob entlang der Roermonder Str. gerade Kraftverkehr stattfindet). Dann kommt die nächste Ampel an der Einmündung Kackerstraße ("violett 2").

Oder es wird der linksseitige Radweg bis zur Einmündung Kackerstraße benutzt (im Anhang gelb); dann muss einmal mit Ampel die Kackerstraße gequert werden ("gelb 1") und unmittelbar darauf (räumlich, eben nicht zeitlich ...) dann die Roermonder Str. ("gelb 2").

Beide Varianten kosten ganz schön viel Zeit und erfordern die Benutzung des rot eingezeichneten Wegs (und des gelben Stücks bis "gelb 1"), der als getrennter Geh- und Zweirichtungsradschwergeweg einfach schrecklich ist. Der Zustand ist schlecht und vor allem ist dieses Stück als Zweirichtungsradschwergeweg viel zu schmal. Einerseits stehen Schilder, Ampelmasten etc. auf der Trennlinie zwischen Geh- und Radwegteil, was das lichte Profil doch sehr einschränkt. Zum Anderen ist der Gehwegteil zu einem nennenswerten Teil durch die Hecken der angrenzenden Grundstücke so zugewachsen/eingeengt, dass man zu Fuß auf den Radwegteil ausweichen muss oder wenigstens möchte. Regelmäßig erlebe ich hier sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad Konflikte, weil sich erstaunlich häufig Fußgänger*innen und Radfahrende (zeitgleich in beiden Richtungen) treffen.

Ich persönlich fahre stadtauswärts seit Jahren den grün eingezeichneten Umweg über Borchersstr., Ritterstr., Kackerstr. bis zur Roermonder Str. (links am Obi vorbei). Openstreetmap sagt zwar, dass es 200 Meter Umweg sind, aber ich empfinde es als wesentlich komfortabler und auch nicht unsicherer als die beschriebenen Alternativen. Vor allem muss ich dann beim direkten Linksabbiegen von der Kackerstr. auf die Roermonder Str. nur max. einmal an der Ampel warten ("grün 1"). Es ist dann auch lange grün, so dass ich da gut wegkomme (eine Grünphase reicht meist, um sogar einen Rückstau auf der Kackerstr. fast bis zur Ritterstr. abfließen zu lassen).

Bestimmt möchte nicht jede*r den Umweg fahren. Bei Beibehaltung der bisherigen Radverkehrsführung müsste es m.E. für Radfahrende Richtung Richterich ermöglicht werden, die Einmündung Kackerstr. ohne potenziellen Ampelhalt queren zu können. Dazu müsste an der Ampel "violett 2" schnell oder immer grün für geradeausfahrende Radfahrende sein, was zumindest theoretisch ja konfliktfrei möglich ist, sofern man die Radverkehrsanlage als eigene Spur betrachtet (ist im Bereich der Kreuzung evtl. Platz für eine Abtrennung mit Protektoren?). Oder eine Querungsmöglichkeit der Roermonder Str. wie "violett 1" wird auch im Bereich "gelb 1", also auf der Südseite der Kackerstr., geschaffen, wobei Radfahrende dann ohne Halt in Richtung Richterich weiterfahren dürfen.

beim heutigen Zurücklegen des unten beschriebenen Weges ist mir aufgefallen, dass mein Vorschlag aus dem letzten Absatz der untenstehenden Mail (Einsparen eines Ampelstops für Radfahrende Richtung Richterich) nicht ohne Weiteres funktionieren kann, da Konfliktpotenzial mit der Fußgängerampel ("gelb 2") besteht. Schade.

Dennoch ist die Einmündung Kackerstr. in die Roermonder Str. m.E. eine Schwachstelle in der "offiziellen" Radverbindung Innenstadt-Laurensberg, da sie unkomfortabel, unsicher (mangelnde Breite Zweirichtungsradschwergeweg von der Henricistr./Obi aus) und zeitaufwändig ist. Neben den gestern vielfach geschilderten Problemen beim Radfahren in Richtung Richterich trägt das gewiss auch dazu bei, dass Radfahrende regelwidrig den anderen Radweg in Richtung Aachen auch in Richtung Richterich nutzen.

im Nachgang zu der Informationsveranstaltung möchte ich aus meiner Perspektive zwei Anmerkungen zum Teilbereich 2 übermitteln.

1. Fahrtrichtung Richterich, Bereich Querungshilfe in Höhe Haus Nr. 292

Der Schutzstreifen/Radverkehrsanlage wird neben den Längsparkständen geführt; im Bereich der Querungshilfe sind keine Parkstände, der Schutzstreifen schwenkt nach rechts in Richtung Bordstein rüber. Direkt davor und danach gibt es Bereiche in Form eine langgezogenen Dreiecks (in der Flucht der Parkstände), in denen der Abstand zwischen Schutzstreifen und Bordstein von der Breite der Parkstände auf Null schrumpft und zurück (sorry, weiß nicht wie ich das besser sagen soll). Die bisherige Erfahrung genau an dieser Stelle zeigt, dass auch in diesen Bereichen/Dreiecken Kraftfahrzeuge abgestellt werden, die dann natürlich in die Radverkehrsanlage hineinragen. Das ist sowohl am Anfang als auch am Ende der Engstelle auch in dem Video zu sehen, das auf der Informationsveranstaltung gezeigt wurde (wobei das noch die harmloseren Ausprägungen sind). Meine Befürchtung ist, dass es sehr absehbar genau so weitergehen wird, falls Variante 1 so realisiert wird.

Als Notlösung wären evtl. physische Barrieren denkbar, die solches Falschparken verhindern. Nach meiner Erfahrung müssten die entsprechenden Bereiche aber geradezu festungsmäßig ausgebaut sein, um dauerhaft die gewünschte Wirkung zu zeigen (anhängendes Foto veranschaulicht m.E. gut die Renitenz, mit der zu rechnen ist; das Bild ist von der Roermonder Str. Fahrtrichtung Richterich, ehemalige Busbucht hinter der Einmündung Rathausstraße).

2. Fahrtrichtung Aachen, Höhe Haus Nr. 291/Einmündung Schloss-Rahe-Str.

Hier geht es mir in den Varianten 2 bis 4 um die Gestaltung der Überleitung der Buffered Lane/des Radstreifens auf den nicht benutzungspflichtigen anderen Radweg. Für mich sieht es auf den Plänen so aus, als würden die zur jeweiligen RVA gehörenden durchgezogenen Linien zum Bordstein geführt. Das sendet m.E. ein grundfalsches Signal an alle Verkehrsteilnehmenden aus: die RVA auf Fahrbahnniveau endet hier und wird "oben" auf Gehwegniveau "fortgesetzt". Das ist fragwürdig, weil der andere Radweg selbst fragwürdig ist - jedenfalls reicht es nicht für die Anordnung einer Benutzungspflicht. Radfahrende, die genauso regelgerecht auf der Fahrbahn weiterfahren möchten, müssen die Überleitung ignorieren und die durchgezogenen Linien überfahren - meine Prognose ist, dass sich einige bis viele Autofahrende dann sehr rücksichtslos verhalten und auch noch im Recht fühlen werden ("der Radweg geht doch da oben weiter!").

Ich möchte vorschlagen, die RVA stattdessen so enden zu lassen, wie es kurz vorher auch an der Engstelle/Querungshilfe vorgesehen ist: die durchgezogenen gehen in gestrichelte Linien über, aber geradeaus weiter. Das würde sowohl Rad- als auch Autofahrenden signalisieren, dass es legitim bzw. rechtens ist, wenn Radfahrende geradeaus auf der Fahrbahn weiterfahren. Diejenigen, die das nicht möchten (wozu auch ich in diesem Abschnitt oft zähle), werden die Auffahrt zum anderen Radweg auch so finden - das schaffen sie jetzt ja auch (die trotz Mängeln gute Akzeptanz des anderen Radwegs haben Sie in der Veranstaltung selbst erwähnt). Wenn der Verkehrsraum für den Kraftverkehr freigeräumt werden soll, sollte das wenigstens durch gute Angebote für Radfahrende geschehen und nicht durch so eine fadenscheinige Überleitung, die suggeriert, dass Radfahrende ihr folgen sollen oder gar müssen - sollen oder müssen sie eben nicht, sie können/dürfen, wenn sie möchten.

Eingabe zur Asphaltmaßnahme auf der Roermonder Straße in Laurensberg

Wir wohnen in Richterich und befahren die Roermonder Straße unabhängig von einander nahezu arbeitstäglich mit dem Fahrrad. Uns ist es sehr wichtig, dass durch die anstehenden Markierungsarbeiten eine möglichst sichere Radverkehrsführung insbesondere in der FR Richterich erreicht wird. Dabei ist es uns egal, ob das durch einen Radfahrstreifen, eine Bufferd Lane oder PBL erreicht wird. Die Fachleute müssen aus ihrer Erfahrung beurteilen, welche dieser Lösungen die größte Sicherheit bietet. An den Engstellen im Straßenquerschnitt (Querungshilfen) schlagen wir vor, die Markierung für den Radverkehr nicht zu unterbrechen, sondern in geeigneter Weise fortzuführen (z. B. als Schutzstreifen). An diesen Stellen wird der Radverkehr sehr häufig vom Autoverkehr bedrängt und mit viel zu geringem Seitenabstand überholt. Wir hoffen, dass durch eine Markierung auf der Fahrbahn auch an diesen Stellen der Radverkehr besser wahrgenommen wird und sich die Lage dadurch verbessert.

Ab stadteinwärtigen Ende der Maßnahme muss eine Quermöglichkeit für den Radverkehr geschaffen werden. Zuzeit gibt es dort eine völlig unklare Fahrsituation.

Wir könnten uns vorstellen, dass ein Streckengebot 30 km/h auch eine gute Lösung sein könnte, wenn durch entsprechende Maßnahmen sichergestellt wird, dass diese Geschwindigkeitsbegrenzung auch eingehalten wird!

ich habe per Zoom an ihrer Infoveranstaltung zur geplanten Radverkehrsanlage für die Roermonderstraße teilgenommen und möchte mich für die Präsentation und gute Diskussionsführung bedanken.

Ich nutze diesen Streckenabschnitt bei meinem täglichen Arbeitsweg mit dem Fahrrad. Daher habe ich mich zunächst über die Fahrbahninstandsetzung im Mai und nun die geplante Verbesserung der Radverkehrsanlagen dort gefreut.

Vieles was sowohl als Schwächen der bisherigen Markierungen in ihrem Vortrag als auch aus den Beiträgen der Teilnehmer zu entnehmen war, kann ich bestätigen.

Das die beiden Querungshilfen nicht ganz unproblematisch sind kann ich bestätigen, jedoch habe ich eher das Gefühl, das die Pkw-Fahrer mich sehen aber u.U. den Abstand bis zur Mittelinsel unterschätzen und dann vor der Insel abbremsen müssen, da sie merken das es nicht passt. Dies wird vielen mit Pedelec so gehen, da die Geschwindigkeit (ich fahre dort konstant mit 25 bis 27 km/h) von vielen Pkw-fahrern nicht richtig eingeschätzt wird. Eine Führung des Radverkehrs über den heutigen Parkstreifen (Querung 1 bei Nr. 270) bzw. eine Verbesserung in der Führung (Querung 2 bei Nr. 292) wäre für alle rollenden Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsgewinn. Hierzu müßten an der Querung 1 drei Baumstandorte entfallen. An der Querung 2 wäre die Bordsteinführung für die erforderliche Breite des Radfahrstreifens (Bufferd Lane) anzupassen. In der Diskussion wurde angeregt, anstelle der Mittelinseln dort FGÜ einzurichten. Die Fußgängerzahlen geben das aber nicht her. Auch denke ich, das hierdurch eine Sicherheit erwartet wird, die nicht unbedingt gegeben ist. Für ungeübte wie Schüler oder unserichere ältere Personen ist die Querung in zwei Schritten mit Mittelinsel bei einer so stark befahrenen Straße angenehmer. Allenfalls könnten man darüber nachdenken, die FGÜ zusätzlich einzurichten, sofern man dies auf Grund der Unterschreitung der Mindestanzahl von Querenden trotzdem anordnen möchte/ könnte.

In jedem Fall sollte vor Beginn der Markierungsarbeiten an der Querung 2 (Haus Nr. 292) die Überfahrt für Radfahrer über die Rinnenplatten auf den Seitenstreifen noch instand gesetzt werden. Hier ist der Asphalt schadhaft, was für Radfahrer sehr unschön ist. Leider fehlte bei der Fahrbahninstandsetzung im Mai hierfür ein Arbeitstag in der Vorbereitung.

Für den Teilabschnitt 2 halte ich die Bufferd Lane für die sinnvollste und am ehesten (auf Grund der Stellplätze) realisierbare Lösung. Sie bietet aus meiner Sicht auch einen ausreichenden Sicherheitsgewinn gegenüber dem Altzustand und auch nicht zu viel Sicherheitsverlust gegenüber der PBL. Verbessert werden sollte bei dieser Lösung noch die Einleitung an der Bushaltestelle. Gemäß ERA müßte diese 20 m lang sein, im ersten Teil mit durchgehendem Breitstrich.

Eine in der Diskussion vorgebrachte Meinung, bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h wären andere Breiten möglich, teile ich nicht, mal davon abgesehen das dies, wie von Frau Strehle auch erwähnt, dort gar nicht zulässig ist, es handelt sich schließlich um die Ortsdurchfahrt einer Landstraße. Schon heute fährt man zwischen parkenden und im Rückstau vor der Kreuzung Rathausstraße stehenden Autos durch, da nützt auch eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/ h nichts.

Für die Fahrtrichtung stadteinwärts halte ich die Beibehaltung der Führung über den Radweg ab der Einmündung Schurzelter Straße für den sinnvollsten Kompromiss. Die anderen Lösungen würden neue Probleme an

der Querung 2, nun auch in Gegenrichtung, schaffen. Weiterhin müsste eine gegenüber der Planung wesentlich schlankere Aufleitung vorgesehen werden, damit man diese mit dem Fahrrad auch zügig befahren kann.

In diesem Abschnitt ist es aber wichtig, dass die Hauseigentümer ihre Hecken zum Gehweg immer zurückschneiden, damit der Gehweg auf voller verfügbarer Breite nutzbar ist. Hier könnte der Stadtbetrieb die Hauseigentümer kurzfristig entsprechend auffordern. Dies trifft im Übrigen auch auf den weiteren Verlauf in Richtung Hennericstraße zu. Die meisten Radfahrer fahren dortin beide Richtungen, da man (von der miserablen Fahrbahnoberfläche der Hennericstraße mal abgesehen) dort wesentlich angenehmer und ruhiger fährt als über den weiteren Verlauf der Roermonderstraße. Ähnliches, was den mangelnden Rückschnitt angeht, gilt im Übrigen auch für den Abschnitt von der Rathausstraße bis zum Rathaus Richterich an vielen Stellen.

Ich würde mich freuen, wenn die ein oder andere meiner Anregungen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

als betroffene Anwohner der Roermonder Straße (unten namentlich genannt) möchten wir Ihnen hierdurch unsere Meinung zu dem geplanten erweiterten Radfahrweg auf der Roermonder Straße mitteilen.

Wir sind gegen eine Wegnahme der Parkplätze, da bereits die aktuelle Parksituation grenzwertig ist.

Ich selbst fahre aktiv Fahrrad, benutze aber auch regelmäßig meinen PKW. Die vor der Erneuerung des Straßenbelags vorhandene Markierung war ausreichend, abgesehen von den Bereichen an den zwei Verkehrsinseln.

Wie wir gehört haben, besteht die Idee, diese durch Zebrastreifen zu ersetzen, wodurch die Verengung dort wegfallen würde. Außerdem wurde die Möglichkeit eines Tempolimits 30km/h auf der Roermonder Straße angesprochen. Dadurch wäre sowohl den Fußgängern wie auch den Radfahrern, aber insbesondere auch den Anwohnern geholfen.

.....

Bitte nehmen Sie diese Mail als Beitrag zur Bürger*innenbeteiligung,

auf der Bürgerversammlung, wurden mehrere Punkte angesprochen. Als Anwohnerin im TB1, Q2, möchte ich mich gern dazu äußern:

1. die Ampelschaltung an der Fußgängerampel im Bereich Roermonder Str. 214, sollte schneller erfolgen, so dass ein zügiges Überqueren der Straße für Fußgänger ermöglicht wird.
2. der Radfahrstreifen sollte im Bereich der Überquerungshilfe nicht unterbrochen werden, vielleicht, wie am Montagabend vorgeschlagen wurde, überlegen, ob es möglich ist einen Zebrastreifen zu markieren. Als direkte Anwohnerin an der Überquerungshilfe kenne ich die Probleme. Es kommt ständig zu Konflikten zwischen Autofahrern und Radfahrern.
3. bitte keine Bäume entfernen!
4. Bitte die Möglichkeit prüfen, ob auf lange Sicht durch Austausch der Bordsteine in Bordschwellen vielen Anwohnern die Möglichkeit gegeben wird, auf dem eigenen Grundstück Stellplätze zu schaffen.
5. Besteht die Möglichkeit im TB1, Q2, unter dem Toledoring Parkmöglichkeiten zu schaffen?
6. Im Bereich TB2, Q4, befindet sich hinter dem Ärztehaus ein Parkplatz. Vielleicht die Möglichkeit prüfen, hier eine Quartiersgarage mit Kurzzeitparkplätzen zu errichten.
7. Im Bereich TB2, Q3, ragen vor den Häusern [REDACTED] die Hecken sehr weit auf den Gehweg, so dass man dort nur hintereinander laufen kann. Könnten diese Hecken vielleicht schmaler geschnitten werden, um die gesamte Gehwegbreite nutzen zu können?

Ich begrüße es sehr, dass breitere Radstreifen markiert werden. Leider lässt sich der Autoverkehr dadurch nicht wegrationalisieren, er besteht parallel zum Radverkehr.

Für ein Entfallen von Stellplätzen sollten alle Möglichkeiten für einen teilweisen Ersatz, sei es auf privatem Grund oder im öffentlichen Bereich in Betracht gezogen werden.

Zu guter Letzt ermöglicht mir der breitere Radstreifen in Laurensberg nicht sicher in die Stadt zu fahren. Ein Radweg auf dem weiteren Verlauf der Roermonder Strasse Richtung Innenstadt fehlt leider vollständig.

wir sind Anwohner der Roermonder Straße in Laurensberg. Trotz des ausgewiesenen Mischgebietes hat sich an der Roermonder Straße zwischen Kackertstraße und Schlottfelder Straße vor allem eine Wohnbebauung etabliert.

Die Lärm- und Feinstaubbelastung durch schnell fahrenden Verkehr ist mittlerweile jedoch unzumutbar. Außerdem besteht zu befürchten, dass sie sich durch die Neubauprojekte in Kohlscheid und Richtericher Dell weiter verschärfen wird.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs ist es uns, zwei gesunden Erwachsenen, nur mit Mühe und unter Gefahr möglich die Roermonder Straße an der Bushaltestelle Wildbach zu queren. Kinder und ältere Menschen sind hier stark gefährdet von einem schnell fahrenden Auto erfasst zu werden.

Wie jemand mit einer Behinderung in Zukunft die Straße hier queren können soll, erschließt sich uns nicht. Die Roermonder Straße wird hier so selten überquert, da Fußgänger Angst haben müssen sie zu überqueren!

Eine Durchschnittsgeschwindigkeit zu ermitteln, macht für die Beurteilung der Sicherheit wenig Sinn. Warum wird in der Roermonder Straße nicht geblitzt?

Die Querungshilfe wird leider ihrem Namen nicht gerecht. (Sie wurde wohl errichtet, nachdem eine Passantin von einem Auto erfasst und tödlich verletzt worden war.)

Stattdessen verschärft sie die Gefahr eines Unfalls für Fahrradfahrer und Autofahrer, da die Fahrspur an dieser Stelle plötzlich enger und die Radspur ausgesetzt wird.

Dies ließe sich lösen durch den Rückbau der Querungshilfe und die Einrichtung eines Zebrastreifens:

- Fußgänger, auch Personen mit Behinderung, könnten die Straße sicher kreuzen,
- die Fahrradspur könnte durchlaufen,
- die Fahrbahn würde nicht verengt,
- ein Konflikt zwischen Fahrrad und Auto würde verhindert.

Um die Sicherheit vor allem für den CO₂-freien Fußgänger und Fahrradverkehr zu erhöhen, und den Lärm für die zahlreichen Anwohner zu reduzieren, plädieren wir für eine Reduzierung der erlaubten Fahrgeschwindigkeit auf maximal Tempo 30!

hiermit machen wir eine Eingabe zur Optimierung der Rad Verkehrsanlage auf der Roermonder Straße im Bereich zwischen Kackertstraße und Rathausstraße.

Eingabe :

Überarbeitung des durchgeführten Radweges im Bereich des Grundstücks [REDACTED]

Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen B-Plan Nr. 14 Laurensberg in einem Mischgebiet.

Der im Bereich des Grundstücks geplante Radweg verhindert eine den Grundzügen des Geschäftszweiges entsprechenden täglichen Anlieferung und Auslieferung der entsprechenden Waren ([REDACTED]). Wir bitten um Überarbeitung der vorliegenden Planungen bezogen auf den Aspekt der Anlieferung. (Überfahrbarkeit des Radweges im Anlieferfall).

Hinzu kommt, dass sich im linken Grundstücksbereich eine zusätzliche Absenkung des Bordsteins befindet, welche in der Planung keine Berücksichtigung gefunden hat. Auch hier bitten wir um Berücksichtigung.

Mindestens dreimal pro Woche wird das Geschäft von größeren LKWs mit Hebebühne angefahren. Die von Ihnen angedachte Planung der Radverkehrsanlage schränkt unsere Anlieferungsmöglichkeiten komplett ein, welche für den Betrieb des Geschäfts unerlässlich sind.

Wir begrüßen es, dass das Radfahren in Aachen beziehungsweise auch in Laurensberg sicherer werden soll, allerdings muss die Möglichkeit der Anlieferung gewährleistet bleiben.

Ein Radstreifen, welcher im Bereich vor unserem Grundstück nicht zu überfahren ist, hat die direkte Folge, dass die anliefernden Fahrzeuge, unter anderem auch Sattelschlepper, im Bereich der Fahrbahn anhalten müssen und mit den Waren den Radweg kreuzen müssen.

Wir bitten unbedingt um Überarbeitung der Planung bzw. der Berücksichtigung, der dem zulässigen Gewerbe entsprechenden Belange.

Hinzu kommt, dass sogar die private Fläche vor dem Gebäude schon jetzt von Fahrzeugen der Pflegedienste benutzt wird. Dies deutet auf die Versorgungsbelange der umliegenden Bewohner hin.

Gerne stehen wir für eine Abstimmung zur Verfügung.

vielen Dank für Ihre tolle Präsentation. Ich habe das Gefühl, Sie haben die Belange des Radverkehrs gut im Blick und ich denke, Sie sind in der Roermonder Straße auf einem guten Weg. Ich plädiere für möglichst breite, sichere und wo möglich baulich getrennte Radverkehrsanlagen. In Laurensberg sind bereits erstaunlich viele Radfahrende unterwegs. Durch einen Ausbau der Radverkehrsanlagen in der Roermonder Straße können auch die unsicheren Radfahrende zum Radfahren animiert werden. Anbei einige Anmerkungen:

1. Buffered Lane vs. Radfahrstreifen

Mir gefallen die breiten rot-eingefärbten Radfahrstreifen deutlich besser als die Buffered Lanes. Insbesondere aufgrund der größeren rot-eingefärbten Fläche halte ich die optische Wirkung der Radfahrstreifen für vorteilhafter. Demgegenüber kann ich keinerlei Vorteile der Buffered Lanes erkennen. Im Übrigen halte ich die Buffered Lanes auch nicht für regelkonform: Der gepufferte Bereich darf/soll weder von Kfz noch von Fahrrädern befahren werden. Damit ist der gepufferte Bereich auch kein Bestandteil des angrenzenden Radfahrstreifens, d.h. die Regelbreite eines RFS von mind. 1,85 m muss auch ohne den gepufferten Bereich erreicht werden, was in der Roermonder Straße nicht der Fall wäre. Sicherheitsräume zum fließenden Verkehr sind meiner Meinung nach zwar grundsätzlich sinnvoll, dürfen aber nicht auf Kosten der Breite des Radfahrstreifens selbst gehen sondern dürfen nur Zusatz zu einem regelkonformen RFS sein.

2. Radverkehrsführung an Mittelinseln

Ich schließe mich der grundsätzlichen Kritik über Mittelinseln an, dass diese für Radfahrende unangenehm bis gefährlich sind, da sie den Kfz-Verkehr und den Radverkehr auf eine gemeinsame Fläche zwingen. Mittelinseln sollten zukünftig nur gebaut werden, wenn daneben der Kfz-Fahrstreifen und Radfahrstreifen getrennt weitergeführt werden kann. Existierende Mittelinseln neben Radfahrstreifen sollten zurückgebaut werden und durch eine alternative Querungshilfe (FGÜ oder Bedarfs-LSA) ersetzt werden. Leider hat in der Roermonder Straße die Baumaßnahme bereits stattgefunden, ohne dass die Planung vorab fertiggestellt wurde. Zukünftig sollte zuerst geplant und erst dann saniert werden. Insofern nun nur noch eine Markierungslösung in Frage kommt, schlage ich vor, den Radfahrstreifen im Bereich der Mittelinsel zwar zu unterbrechen, aber dennoch mit einer fortgeführten Fahrrad-Piktogrammreihe auf den Radverkehr aufmerksam zu machen.

3. Radfahrstreifen stadteinwärts hinter Schurzelter Str.

Ich befürworte die Idee, den Radverkehr stadteinwärts hinter der Schurzelter Straße ein Stück weit auf der Fahrbahn zu führen, um dem Fußverkehr auf dem zu schmalen Gehweg mehr Raum zu geben. Ich bitte jedoch um Prüfung, ob die Überleitung auf den vorhandenen Radweg im Seitenraum bereits vor der Mittelinsel an der Einfahrt zwischen Hausnr. 301 und 299 stattfinden kann, damit der Radverkehr nicht auf der Fahrbahn durch die Engstelle an der Mittelinsel muss. Ab dieser Stelle ist der Gehweg auch wieder deutlich breiter (knapp 2,00 m). Die Überleitung in den Seitenraum sollte über eine Nullabsenkung führen, da der Radverkehr in sehr spitzem Winkel auf den abgesenkten Bordstein trifft und ansonsten Sturzgefahr besteht.