

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0896/WP18
Federführende Dienststelle: FB 68 Fachbereich Mobilität und Verkehr		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 09.04.2024
		Verfasser/in: Dez.III / FB 68/200
Verkehrsberuhigung im westlichen Burtscheid; hier: Bürgerantrag vom Dezember 2023		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.04.2024	Bürgerforum	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Das Bürgerforum nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Antrag gilt damit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

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>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **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

Da diese Vorlage nur zur Kenntnis dient und zunächst keine Baumaßnahme mit sich bringt, werden somit auch keine CO₂-Emissionen verursacht.

Sonstige Maßnahmen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht beziffert werden.

Erläuterungen:

Anlass

Mit dem Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW bitten die Antragsteller*innen Maßnahmen zur Schulwegsicherung und zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs im westlichen Burtscheid zu prüfen (vgl. Anlage 1).

Neben diesem Antrag gab es in der Vergangenheit weitere Eingaben zur Situation und Verkehrsberuhigung in Burtscheid. Diese Vorlage wird daher auch weitere Aspekte neben den im Bürgerantrag genannten beleuchten.

Die Vorlage dient der zusammenfassenden Darstellung der Sachlage. Daraus folgende mögliche Planungsaufträge müssen durch die zuständigen politischen Gremien beauftragt werden.

1. Heutige Situation

Der Bürgerantrag bezieht sich auf den Bereich des westlichen Burtscheids. Begrenzt wird das Quartier von Eupener Straße, Salierallee, Siegelallee, Kapellenstraße und Robert-Schuman-Straße. Als Hauptverkehrsstraßen nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) sind sie wichtige Verbindungsstraßen zwischen dem Aachener Süden und der Innenstadt.

In diesen Straßen gilt jeweils Tempo 50.

Die Straßen innerhalb des Gebietes gehören nicht zum Hauptstraßennetz. Sie übernehmen hauptsächlich Erschließungsfunktionen und sind in einer Tempo-30-Zone zusammengefasst.

Die Unfalllage im Gebiet ist laut Polizei unauffällig.

2. Grundlagenermittlung

Um die verkehrliche Situation einschätzen zu können, wurden zunächst verschiedene Erhebungen durchgeführt.

Verkehrserhebungen

Die Stadt Aachen hat Verkehrserhebungen an zwei Stellen im Gebiet in 2024 vorgenommen.

Eine Verkehrserhebung am Knoten Malmedyer Str./Gregorstr./Berdoletstr./Malmedyer Str./Heißbergstr. von Februar 2024 ergab für den gesamten Zählzeitraum von 12 Stunden (7:00-19:00 Uhr) eine Belastung von rund 5.380 Kfz und rund 760 Radfahrer*innen im Knoten. Der größte Zulauf erfolgt dabei über die westliche Malmedyer Straße von Kapellenstraße kommend (ca. 2.670 Kfz bei 220 Radfahrenden) (vgl. Anlage 3). Dieser Arm des Knotens verzeichnet eine Verkehrsstärke von rund 233 Kfz/h. Des Weiteren wird die Berdoletstraße mit ca. 206 Kfz/h an diesem Knoten befahren. Die Einbahnstraßen Gregorstraße und Heißbergstraße kommen auf 61 bzw. 91 Kfz/h und die südliche Malmedyer Straße auf 97 Kfz/h.

Eine Verkehrserhebung am Knoten Amyastrasse/Rhein-Maas-Straße im Februar 2024 ergab für den gesamten Zählzeitraum von 12 Stunden (7:00-19:00 Uhr) eine Belastung von rund 1.880 Kfz und 370 Radfahrer*innen im Knoten. Der größte Zulauf auf den Knoten erfolgt dabei aus der südlichen Amyastrasse von der Salierallee kommend (725 Kfz bei 139 Radfahrenden) (vgl. Anlage 4).

Die Amyastraße verzeichnet dabei eine Verkehrsstärke von etwa 145 Kfz/h, die Rhein-Maas-Straße von ca. 66 Kfz/h.

Geschwindigkeitsmessungen

Seitens der Stadt Aachen wurden in 2022 und 2024 Geschwindigkeitsmessungen im Gebiet vorgenommen. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Geschwindigkeitsmessungen (ohne Ahndung)

Datum	Straße	Hausnr.	Anzahl Fahrzeuge			Vzul.	Vd.	V85.	Vzul.+10
			gesamt	durchschn./Tag (DTV)	Kfz/h				
22.03.- 25.03.22	Rhein-Maas-Str.	35	3.755	1.379	88	30 km/h	28 km/h	34 km/h	3,9 %
20.02.- 27.02.24	Malmedyer Straße	31	9.337	1.657	106	30 km/h	30 km/h	36 km/h	6,9 %
27.02.- 05.03.24	Neustraße	20	15.596	2.594	166	30 km/h	27 km/h	34 km/h	3,9 %
05.03.- 12.03.24	Kapellenstraße	72	33.886	4.826	309	50 km/h	35 km/h	43 km/h	0,4 %

Vzul.= zulässige Höchstgeschwindigkeit

Vd= Mittelwert der gemessenen Geschwindigkeiten

V85= Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird

Vzul. +10= Anteil Überschreitungen von 10 km/h über die geltende Höchstgeschwindigkeit

Es wurden Geschwindigkeiten an drei Stellen innerhalb der Tempo-30-Zone ermittelt. Es wurden bis zu 2.594 Fahrzeuge/Tag erfasst. Hier ergibt sich im Querschnitt eine Belastung von etwa 166 Kfz/h. Maximal 6,9 % der ermittelten Fahrzeuge fahren schneller als 40 km/h.

An der Kapellenstraße waren die Ergebnisse ebenfalls unauffällig. Nur 0,4 % fahren schneller als 60 km/h. Dies könnte mit der nah gelegenen Lichtsignalanlage zusammenhängen.

Im gesamtstädtischen Vergleich sind daher alle Messstellen als sehr unauffällig zu bezeichnen.

Die Situation wird innerhalb der Verwaltung anhand des Geschwindigkeitsprofils beraten. In der Regel werden planerische Veränderungen vorgenommen, wenn 40 % der Verkehrsteilnehmer*innen die geltenden Höchstgeschwindigkeit um 10 km/h überschreiten. Andernfalls ist ab etwa 15 % Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 10 km/h auch die Einrichtung sogenannter Messstellen möglich. Dort wo eine Messstelle eingerichtet wird, dürfen im Anschluss Geschwindigkeitskontrollen durch das Ordnungsamt durchgeführt und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet werden.

Aufgrund der ermittelten geringen Überschreitungen sind nach der städtischen Klassifizierung keine planerischen Maßnahmen notwendig. Messstellen vom Ordnungsamt gibt es daher bislang nicht.

Bewertung der Erhebungen:

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind für Wohn- bzw. Anliegerstraßen wie Rhein-Maas- oder Amyastraße Verkehrsstärken bis zu 400 Kfz/h charakteristisch. Dieser Wert wird für beide Straßen jeweils für die Summe beider Richtungen deutlich unterschritten. Die Neustraße (ebenfalls als Anliegerstraße eingestuft) erreicht in der Spitzenstunde eine Verkehrsstärke von etwa 240 Kfz/h. Damit wird auch hier der charakteristische Wert aus der RASt 06 unterschritten.

Wohnsammelstraßen wie die Malmedyer Straße werden laut RASt 06 durch Verkehrsstärken von 400-800 Kfz/h charakterisiert. Im Februar wurden ca. 233 Kfz/h ermittelt. Damit liegt die Verkehrsstärke deutlich unter dem Wert für Wohnsammelstraßen.

Im Ergebnis liegen die Verkehrsstärken im Viertel unter den Verkehrsstärken nach RASt 06 und sind auch im gesamtstädtischen Vergleich nicht als auffällig zu bewerten. Gleiches gilt auch für die Geschwindigkeiten im Quartier.

3. Weitere Prüfung der Gesamtsituation

Im Bürgerantrag werden folgenden Maßnahmen genannt, die geprüft werden sollen:

- Unterbindung von Durchgangsverkehren durch Schleifenerschließung oder Unterbrechungen der direkten Durchfahrten für den Kfz-Verkehr
- Schulwegsicherheit (z.B. durch sichere Kreuzungen, Elternhaltestellen für weiterführende Schulen außerhalb des Wohnviertels, Schulstraßen)

Diese Fragestellungen werden im Folgenden beleuchtet:

Unterbindung von Durchgangsverkehren

Die im vorhergehenden Abschnitt beschriebenen Verkehrsstärken liegen nach RASt 06 für die betrachteten Straßenabschnitte unter dem charakteristischen Werten für solche Straßen. Sie lassen keine ungewöhnlichen Durchgangsverkehre erwarten. Durch die Verwaltung werden daher keine Netzunterbrechungen vorgeschlagen.

Sichere Kreuzungen bzw. Situation an den Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen)

Am Fußgängerüberweg Malmedyer Straße/Heißbergstraße/Gregorstraße/Berdoletstraße sind in 2023 Parkverbotsschilder zur Freihaltung der Sichtfelder auf den Fußgängerüberweg aufgestellt worden.

Die Verwaltung beobachtet und prüft die Situation und wird entsprechend der Notwendigkeit nachbessern. Denkbar wären weitere bauliche Maßnahmen, wie etwa das Anheben des gesamten Knotenbereiches auf Gehwegniveau.

Auch die Situation am Fußgängerüberweg am Knoten Neustraße/Altdorfstraße wird weiter beobachtet.

Schulwegsicherheit

Seit einigen Jahren werden die langfristigen Effekte von Elternhol- und -bringdiensten deutlich: Diese verursachen einen erheblichen Teil der morgendlichen und mittäglichen Verkehrsbelastung im Umfeld

der Schulen. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Aachen ein Konzept entwickelt, das die eigenständige Mobilität von Schüler*innen fördern soll. Das Mobilitätsprojekt „sicher zur Schule & sicher zurück“ wird seit 2008 in Zusammenarbeit mit der Polizei durch ein von der Stadt beauftragtes Verkehrsplanungsbüro an Aachener Grundschulen und weiterführenden Schulen umgesetzt. Die Verkehrssicherheit an Schulen soll erhöht und der Hol- und Bringverkehr reduziert werden. Außerdem erfolgt die Planung und Einrichtung von Elternhaltestellen. Schulen, die Interesse an der Durchführung eines Mobilitätsprojektes haben, können sich beim Fachbereich „Mobilität und Verkehr“ (FB 68) melden. Ansprechpartnerin ist Frau Dr. Küpper (stephanie.kuepper@mail.aachen.de).

Einrichtung einer Schulstraße

Unter der Einrichtung einer Schulstraße wird die zeitlich beschränkte Sperrung einer Straße vor einer Schule zu Schulbeginn und/oder Schullende verstanden.

Es ist vorgesehen, dass für Aachen zunächst die Einrichtung einer Schulstraße an einer Schule erprobt wird. Derzeit ist vorgesehen, diese Probephase im Bereich der Grundschule Höfchensweg einzuplanen. Sobald belastbare Erkenntnisse aus diesem Versuch für Aachen vorliegen, können diese auf andere Schulen übertragen werden. Die Verwaltung wird zum Thema Schulstraße fortlaufend in verschiedenen Gremien berichten. Aus diesem Grund kann dem Wunsch nach einer Schulstraße zum jetzigen Zeitpunkt nicht entsprochen werden.

Dialog-Display für Geschwindigkeiten

Es sei darauf hingewiesen, dass mit dem Umzug der Gemeinschaftsgrundschule Michaelsbergstraße in die Malmedyer Straße und ggf. in der Berdoletstraße ein Dialog-Display installiert wird, welches den Kfz-Fahrenden ihre gefahrenen Geschwindigkeiten anzeigt. Die Displays tragen zur Verkehrssicherheit und zur Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeit bei.

Über die Themen im betrachteten Abschnitt hinaus gab es weitere Eingaben zur Situation und Verkehrsberuhigung in diesem Bereich vonurtscheid.

Geschwindigkeitsreduzierung auf der Kapellenstraße

Die Kapellenstraße ist eine Hauptverkehrsstraße den Kfz-Verkehr nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Als Landesstraße L233 ist sie zudem Teil des klassifizierten Straßennetzes und erfüllt damit eine übergeordnete Verbindungsfunktion zwischen dem Aachener Süden und der Stadtmitte. Gemäß § 45 Abs. 1c der Straßenverkehrsordnung (StVO) ordnen die Straßenverkehrsbehörden Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich aber nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) erstrecken. Die alternative Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung mit Tempo-30 an der Kapellenstraße ist wegen der fehlenden rechtlichen Voraussetzungen derzeit nicht möglich.

Als Gründungsmitglied der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, der mittlerweile 1.068 Städte, Gemeinden, Landkreise und ein Regionalverband angehören, hat sich die Stadt Aachen sehr deutlich für eine entsprechende Änderung der StVO eingesetzt, die am 24. November 2023 im Bundesrat auch mit der Stimme der nordrhein-westfälischen Landesregierung gestoppt wurde.

Lichtsignalanlage auf Höhe Kapellenstraße 82

Bürger*innen hatten gemeldet, dass die Grünphase an der Lichtsignalanlage zum Queren für Fußgänger*innen zu kurz sei.

Die Grünzeit ist bei der Straßenbreite von ca. 9,00 m ausreichend lang, um die Fahrbahn bei Grün zu queren, wenn bei Grünbeginn losgegangen wird. Dabei ist nicht zwingend erforderlich, dass in der Grünzeit die komplette Fußgängerfurt überquert werden kann. Die Fußgänger*innen, die bei Grün losgegangen sind, erhalten im Anschluss an die Grünzeit noch eine Räumzeit, in der die Fahrzeuge, die im Konflikt mit den Zufußgehenden stehen, Rot angezeigt bekommen.

Es ist keine Änderung der Signalplanung vorgesehen.

Bewohnerparken

Derzeit ist der Parkdruck im südlichen Bereich des betrachteten Gebietes recht hoch, da die Bewohnerparkzone BU3 nicht den gesamten Bereich des westlichen Burtscheids bis zur Salierallee abdeckt.

Die Ausweitung des Bewohnerparkens ist eine städtische Daueraufgabe. Über die derzeit vorhandenen oder in Umsetzung befindlichen Bewohnerparkzonen hinaus gibt es eine Prioritätenliste zur Einrichtung weiterer Bewohnerparkzonen. Von Seiten der Verwaltung ist vorgesehen, pro Jahr etwa zwei Bewohnerparkzonen neu einzurichten. Im Mai 2023 haben die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss zuletzt die Prioritätenliste zur Umsetzung beschlossen. Zu den nächsten Zonen, die umgesetzt werden sollen, zählen die Zonen „BU5“ (Malmedyer Straße), „Erz“ (Erzbergerallee) und „BU4“ (Kalverbenden). Die Zone BU5 soll abhängig von personellen und materiellen Ressourcen in 2025 umgesetzt werden. Im Zuge der Einrichtung können in einzelnen Abschnitten Anpassungen der Parkordnung notwendig werden.

4. Fazit und Empfehlung

Die durchgeführten Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen haben die im Antrag benannten Fragestellungen bzgl. hoher Durchgangsverkehre sowie überhöhter Geschwindigkeiten nicht bestätigt. Daher werden dazu auch keine Maßnahmen eingeplant. Die Situation an den Kreuzungen und Querungsstellen werden aber weiter beobachtet und ggf. nachgeschärft. Insbesondere am fünfarmigen Knoten Malmedyer Str./Gregorstr./Berdoletstr./Malmedyer Str./Heißbergstr. wird die Verwaltung weitere Verbesserungsmöglichkeiten prüfen und zu gegebener Zeit in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vorstellen. Das Thema Schulstraßen ist Gegenstand zahlreicher politischer Anträge und wird in diesem Zusammenhang auch für die Schulen im Bereich des westlichen Burtscheids weiter geprüft.

Anlage/n:

Anlage 1 - Bürgerantrag Verkehrsberuhigung im westlichen Burtscheid vom 12.12.2023

Anlage 2 - Übersichtskarte westliches Burtscheid

Anlage 3 - Verkehrserhebung Malmedyer Str./Gregorstr./Berdoletstr./Malmedyer Str./Heißbergstr.

Anlage 4 - Verkehrserhebung Knoten Amyastraße/Rhein-Maas-Straße

Bürger:innenantrag

Verkehrsberuhigung im westlichen Burtscheid

Schulwegsicherung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs

Die Antragstellenden beziehen sich auf den Bereich des westlichen Burtscheids. Grob umrissen wird das Viertel begrenzt von Eupener Straße, Salierallee, Kapellenstraße und Robert-Schumann-Straße (siehe Karte). Im Süden ist das Quartier geprägt von Einfamilienhäusern und geht im Norden in Mehrfamilienhausbebauung über. Im Viertel leben viele Familien mit Kindern, aber auch ältere Menschen.

Das Viertel grenzt unmittelbar an das Zentrum Burtscheids mit seiner guten Infrastruktur aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen sowie an Standorte der Fachhochschule Aachen und der Katholischen Hochschule. Im Quartier selbst liegen drei Schulen und eine Kita.

Obwohl es sich um ein Wohnviertel (30er-Zone) handelt, ist es durch Durchgangsverkehr belastet, da viele Kfz-Fahrende v.a. zwischen dem Zentrum Burtscheids (Kapellenstraße) und der Eupener Straße, aber auch der Salierallee mitten durch das Wohngebiet fahren. Hier wird besonders die Achse Malmedyer Str. – Berdoletstr. – Eckenberger Str. – Rhein-Maas-Str., sowie die Amyastrasse und das Mühlental genutzt. Dabei wird oftmals mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren und insbesondere in Kreuzungsbereichen und an den Fußgängerüberwegen der Vorrang von Fußgängerinnen und Fußgängern missachtet. Hinzu kommen Bring- und Holverkehre im Bereich Rhein-Maas-Gymnasium und Einhard Gymnasium.

Gerade zu den morgendlichen Stoßzeiten zwischen 07:30 – 08:30 Uhr und am Nachmittag ist dies verstärkt zu beobachten. Dadurch entstehen Gefährdungen für Kinder und Jugendliche auf den Weg zu den Schulen im Viertel und für solche, die aus dem Viertel heraus zu anderen Schulen unterwegs sind. Verschärft wird diese Situation noch durch Bring- und Holverkehre von Eltern an den Schulen. Hier ist besonders im Umfeld des Rhein-Maas-Gymnasiums regelmäßig zu beobachten, dass der Kreuzungsbereich Rhein-Maas-Str. / Amyastr. und umliegende Gehwege zugesperrt und Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger behindert und gefährdet werden. Gleichzeitig ist zu diesen Zeiten die große Mehrheit der Kinder und Jugendlichen zu Fuß und mit dem Fahrrad auf dem Schulweg im Viertel unterwegs.

Ein besonderes Nadelöhr für die Schülerinnen und Schüler bildet der Kreuzungsbereich am „Kapellchen“. Der ganze Bereich ist sehr unübersichtlich gestaltet und kaum auf die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ausgelegt. Die Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) werden oft von Kfz ignoriert. Mit dem geplanten Umzug der Grundschule Michaelsbergstraße werden noch einmal wesentlich mehr Schülerinnen und Schüler im Viertel unterwegs sein. Die Situation an der Kreuzung am „Kapellchen“ ist vor diesem Hintergrund nicht tragbar.

Die Umgestaltung der Salierallee - unter Berücksichtigung sicherer Radverkehrsinfrastruktur - könnte ein Ausweichen von Kfz in das Wohnviertel zukünftig noch verstärken. Gleiches gilt für eine Erweiterung des FH-Campus an der Eupener Str. Beide Entwicklungen stellen fraglos eine Bereicherung für das Viertel dar, müssen aber mit Maßnahmen flankiert werden, die sicherstellen, dass es nicht zu noch mehr Verkehr in den Wohngebieten kommt.

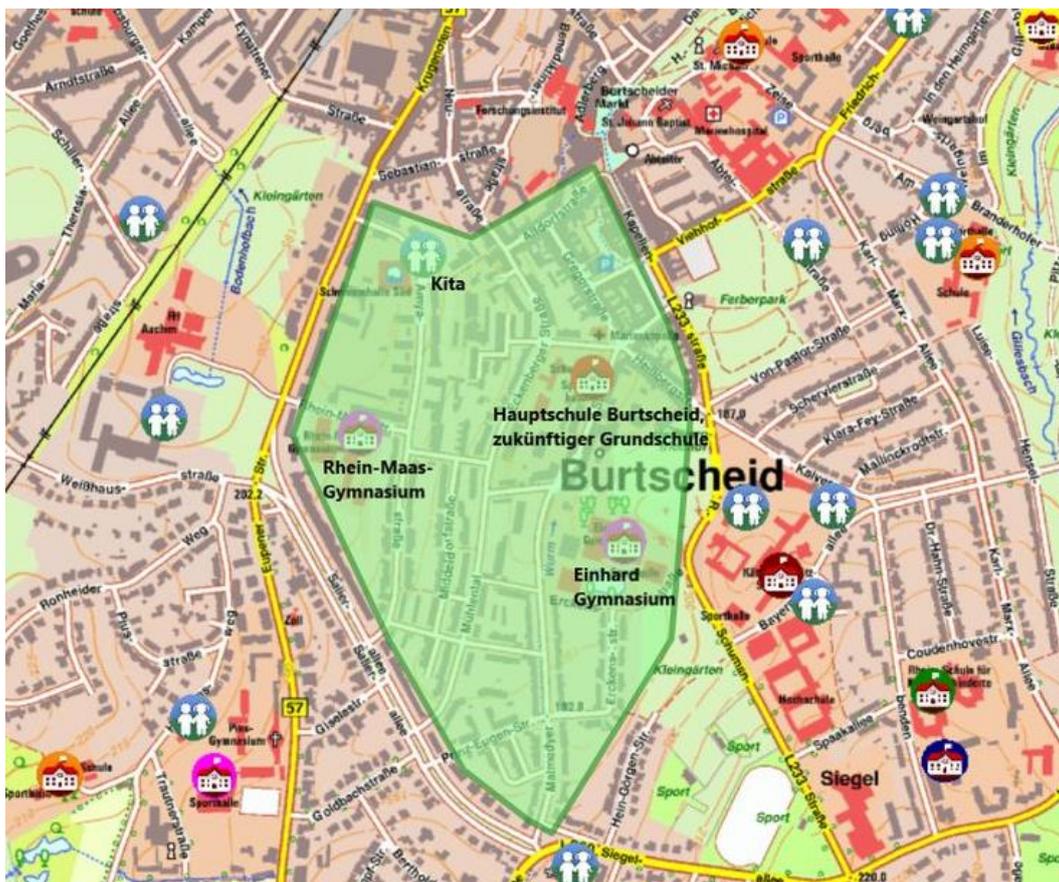
Die oben geschilderte Sachlage verdeutlicht, dass das Viertel große Potenziale hat, wenn es um nachhaltiges innenstadtnahes Wohnen geht. Die sog. „15-Minuten-Stadt“, in der fast alle Wege in 15

Minuten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den ÖPNV erledigt werden können, ist hier keine Illusion. Aber gerade für Kinder bestehen Gefahren auf den Wegen im Viertel und den Schulwegen, die durch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und sicherere Gestaltung der Kreuzungsbereiche behoben werden müssen.

In den vergangenen Wochen waren durch die Sanierung der Fahrbahndecken Eckenberger Straße, Rhein-Maas-Straße und Amyastraße gesperrt. Während dieser Zeit war ein massiver Rückgang des Verkehrsaufkommens im Viertel zu bemerken. Die Lebensqualität erhöhte sich spürbar. Kinder spielten gefahrlos auf den Straßen. Gleichzeitig blieb das Viertel auch für Kfz erreichbar. Es gab keine Beschwerden oder spürbare Verkehrsbehinderungen auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen (z.B. Eupener Straße oder Salierallee). Dieses unfreiwillige „Reallabor“ zeigte, dass eine Verkehrsberuhigung des Viertels ohne Problem in der Praxis umsetzbar ist und so zu mehr Sicherheit und Lebensqualität für alle Menschen im Viertel führt.

Die Antragstellenden fordern die Stadt Aachen auf, ein Konzept zur Verkehrsberuhigung im westlichen Burtscheid zu entwickeln und umsetzen, das v.a. folgende Aspekte berücksichtigt:

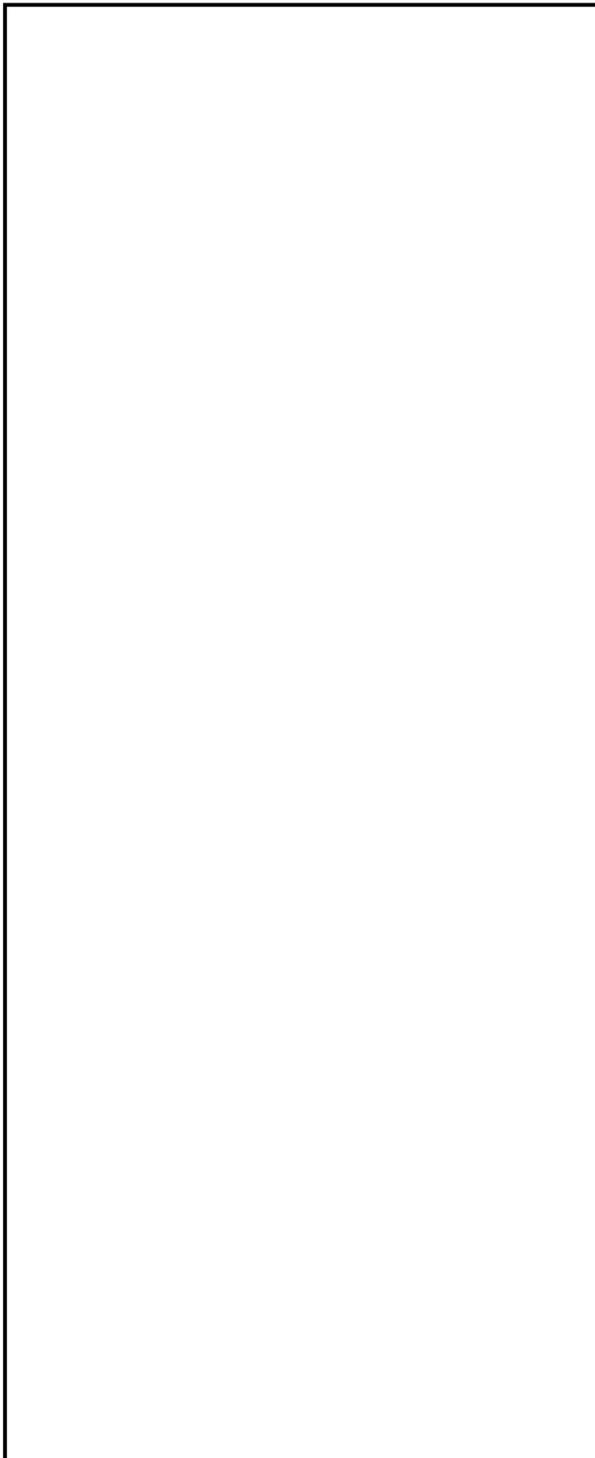
- **Unterbindung von Durchgangsverkehren durch Schleifenerschließung oder Unterbrechungen der direkten Durchfahrten für den Kfz-Verkehr**
- **Schulwegsicherheit (z.B. durch sichere Kreuzungen, Elternhaltestellen für weiterführende Schulen außerhalb des Wohnviertels, Schulstraßen)**

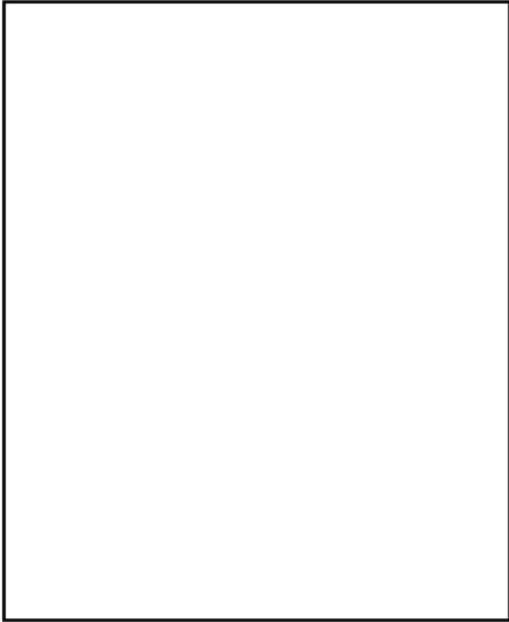


Hauptantragsteller:

An empty rectangular box with a black border, intended for the main applicant's information.

Unterstützerinnen und Unterstützer des Antrages:

A large, empty rectangular box with a black border, intended for the names and details of supporters of the application.





Verkehrszählung:

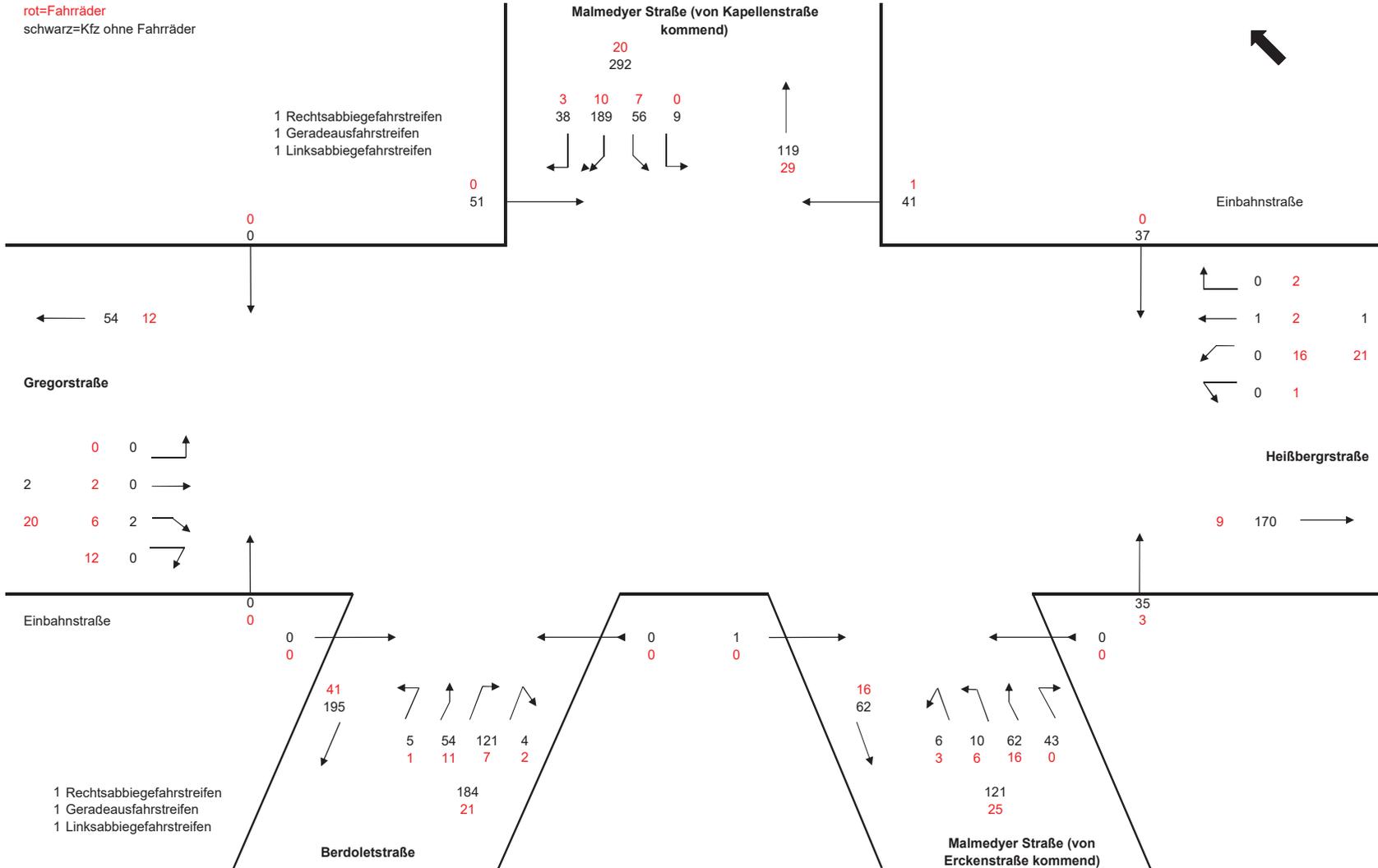
27.02.2024

Malmedyer Str./Gregorstr./Berdoletstr./Heißbergstr.

7:30-8:30 Kfz Spitzenstunde

(in Kfz)
(in Fußgängern)

7:30-8:30 Kfz Spitzenstunde Vormittags



Verkehrszählung:

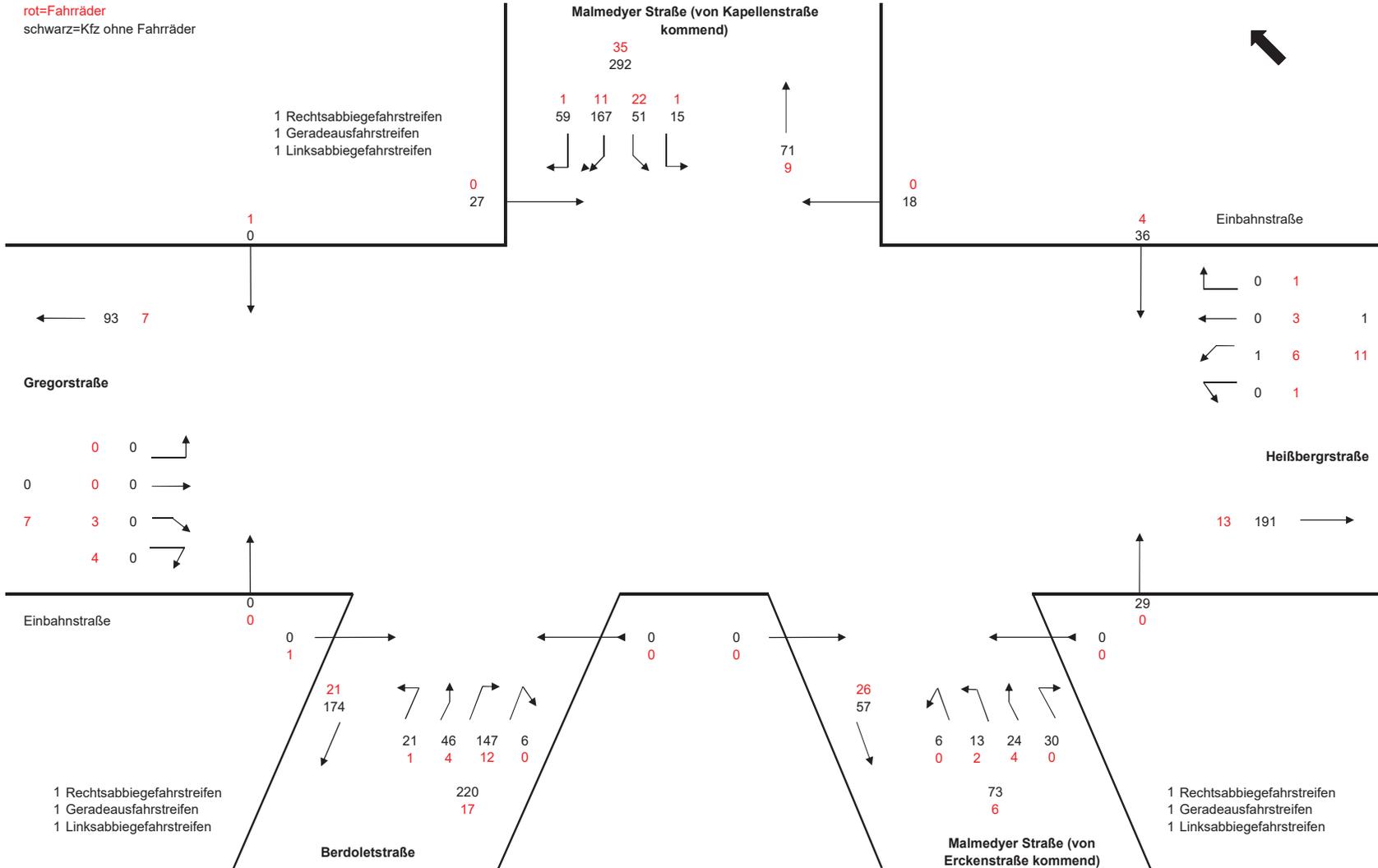
27.02.2024

Malmedyer Str./Gregorstr./Berdoletstr./Heißbergstr.

15:45-16:45 Kfz Spitzenstunde Nachmittags

(in Kfz)
(in Fußgängern)

15:45-16:45 Kfz Spitzenstunde Nachmittags



Verkehrszählung:

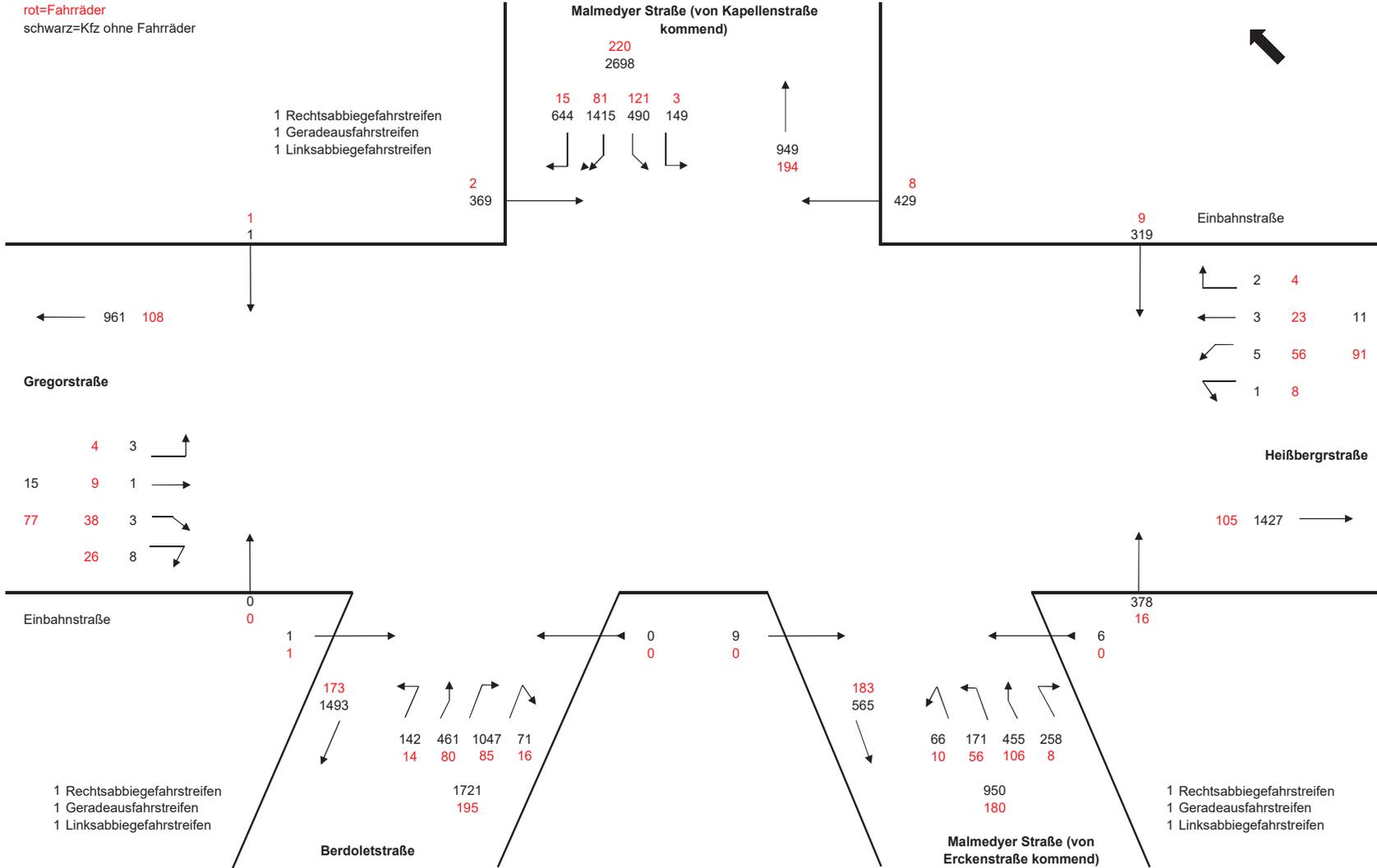
27.02.2024

Malmedyer Str./Gregorstr./Berdoletstr./Heißbergstr.

7 - 19 Uhr

(in Kfz)
(in Fußgängern)

7:00-19:00 Gesamttag

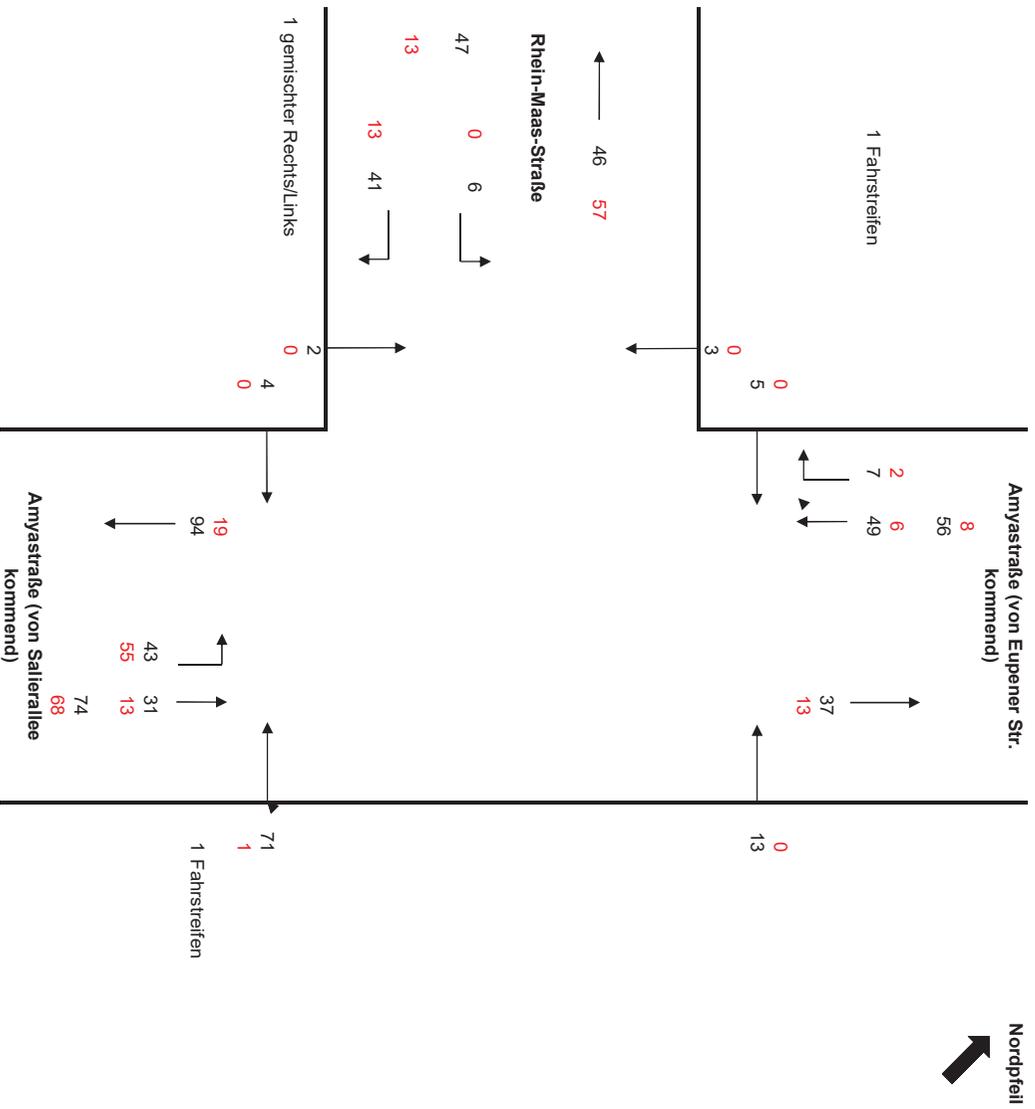


Verkehrszählung:
29.02.2024

Amystraße / Rhein-Maas-Straße
1:15 Kfz Spitzenstunde Vorm

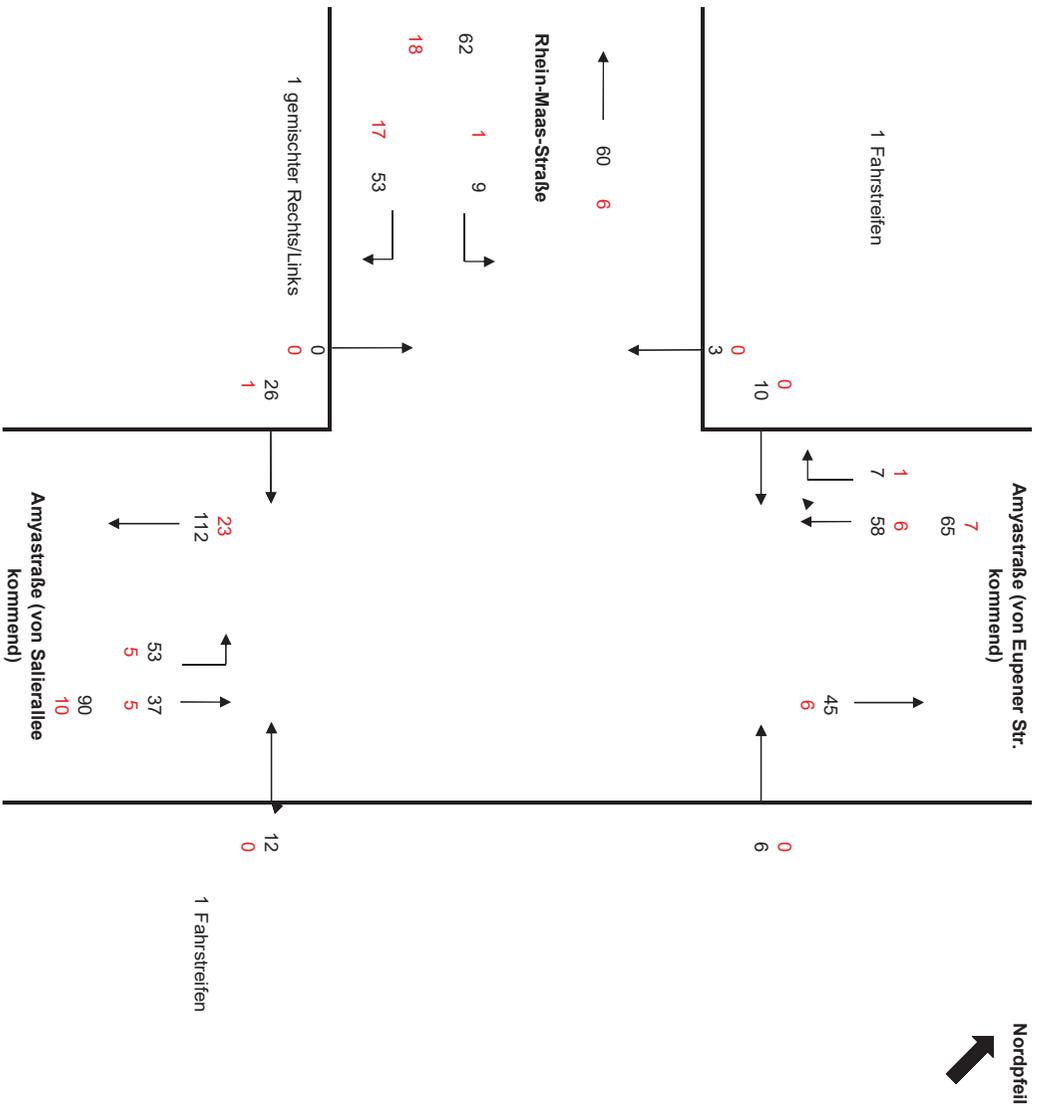
(in Kfz)
(in Fußgängern)

7:15-8:15 Kfz Spitzenstunde Vormittags



rot=Fahrräder
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

15:45-16:45 Kfz Spitzenstunde Nachmittags

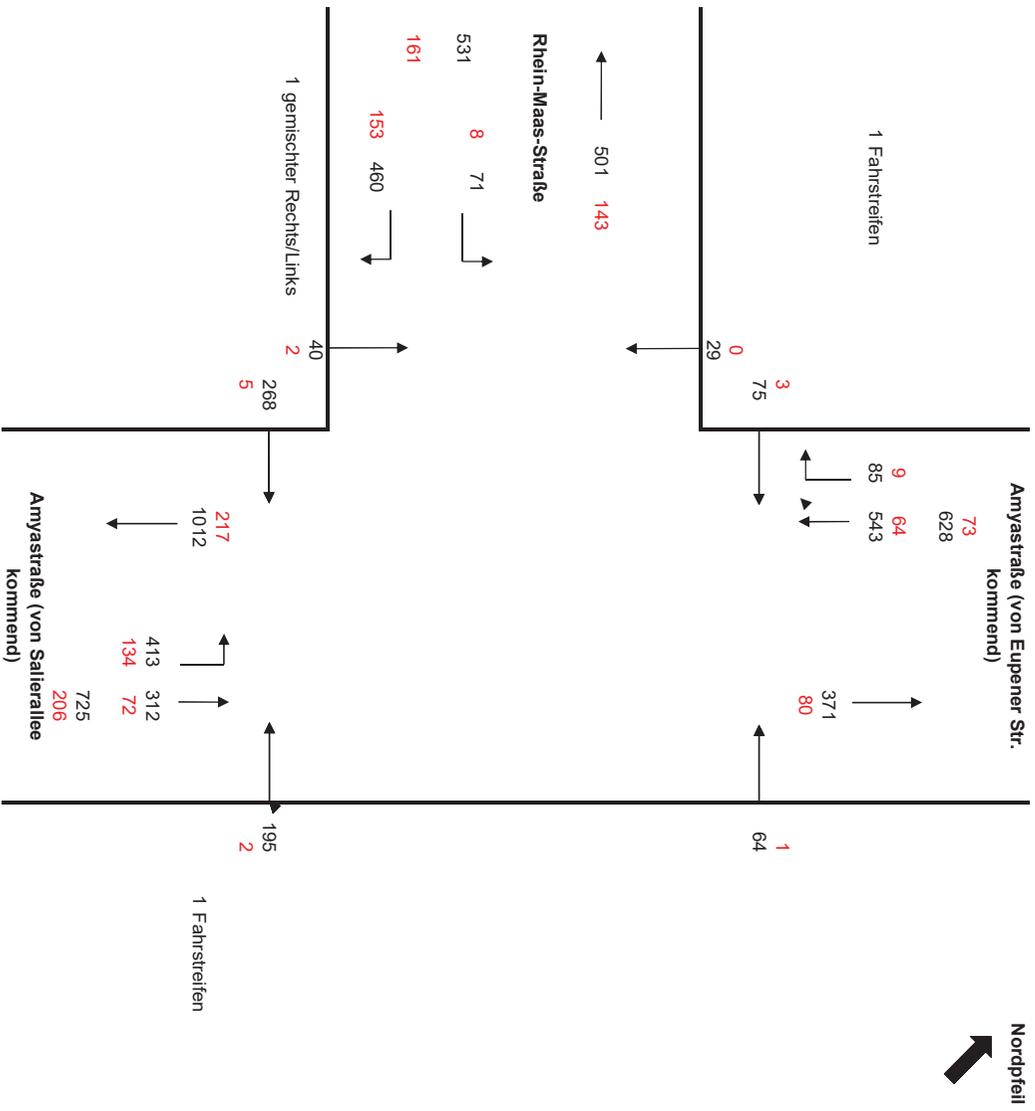


Verkehrszählung:
29.02.2024

Amystraße / Rhein-Maas-Straße
7 - 19 Uhr

(in Kfz)
(in Fußgänger)

7:00-19:00 Gesamttag



rot=Fahräder
schwarz=Kfz ohne Fahrräder