

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 68/0009/WP18
Federführende Dienststelle: FB 68 - Fachbereich Mobilität und Verkehr		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt		Datum: 25.04.2024
FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung		Verfasser/in: Dez.III/FB68/300
Umgestaltung der Krakaustraße - Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung und Planungsbeschluss		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.05.2024	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
04.06.2024	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung
13.06.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung und den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss auf Grundlage der Variante 2 (Anlage 7) zu fassen und die Verwaltung damit zu beauftragen, die Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt die Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung und den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss auf Grundlage der Variante 2 (Anlage 7) zu fassen und die Verwaltung damit zu beauftragen, die Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung und den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er fasst den Planungsbeschluss auf Grundlage der Variante 2 (Anlage 7) und beauftragt die Verwaltung damit, die Ausführungsplanung zu erarbeiten.

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	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Die Umgestaltung der Krakaustraße zur Fahrradstraße und der Ausbau des Premiumfußweges sowie die Reduktion von Kfz-Parkplätzen führen dazu, dass sich mehr Menschen ohne ein Kfz fortbewegen und dadurch zu einer Einsparung von CO₂-Emissionen beitragen.

Zusätzlich sind neue Baumpflanzungen und Grünflächen vorgesehen. Dadurch wird an dieser Stelle ein Beitrag zur Klimafolgenanpassung geleistet, da durch die Pflanzung von Bäumen einer Aufheizung des Bereiches entgegengewirkt wird. Zudem entstehen ortsnahe Versickerungsmöglichkeiten.

Erläuterungen:

Anlass und bisherige politische Beratungen

In der Krakaustraße plant die Regionetz umfangreiche Maßnahmen zur Kanal- und Leitungserneuerung. Der Beginn der Bauarbeiten ist für das dritte Quartal 2024 vorgesehen. Die hierfür erforderlichen Tiefbaumaßnahmen sollen zur Anpassung der Straßenraumgestaltung genutzt werden. Als Bestandteil übergeordneter Mobilitätskonzepte soll die Neugestaltung insbesondere die Anforderungen der Nahmobilitätskonzepte für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigen.

Die Krakaustraße bildet einen Abschnitt des Premiumfußweges 6 zwischen dem Pfalzbezirk und dem Naherholungsgebiet Hangeweiher. Im Zuge der Entwicklung des Wegenetzes sollen die Qualitäten hinsichtlich Sicherheit und Komfort (Barrierefreiheit, Bänke, Grünstrukturen, Orientierung) gestärkt und identitätsstiftende sowie die Aufenthaltsqualität steigernde Elemente („das gewisse Extra“) ergänzt werden. Zudem führt die Rad-Vorrang-Route in Richtung Preuswald über die Krakaustraße. Im Rad-Vorrang-Netz soll der Radverkehr sicher, komfortabel und zügig sowie nach Möglichkeit bevorrechtigt geführt werden. Die Rad-Vorrang-Routen sind zudem Teil des 2023 beschlossenen Radhauptnetzes der Stadt Aachen. Als wichtiger Baustein für das ebenfalls in 2023 beschlossene Grundkonzept der „Innenstadtmobilität für morgen“ soll die Krakaustraße zukünftig zu einer bevorzugten Route für den Fuß- und Radverkehr werden und so zu einer lebenswerten Innenstadt beitragen.

Im Hinblick auf die Klimaanpassungsstrategie für die Stadt Aachen sollten außerdem so viele hochstämmige Bäume und entwässernde Grünflächen wie möglich in der Innenstadt realisiert werden, um ein besseres Regenwassermanagement zu erreichen und die Temperaturen in den heißen Monaten zu mildern (siehe Strategiepapier „Anpassung an die Folgen des Klimawandels“, beschlossen am 19.01.2019).

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 21.09.2022 und im Mobilitätsausschuss am 29.09.2022 wurde zuletzt über den Sachstand zur „Umgestaltung der Krakaustraße im Rahmen der Konzepte der Premiumfußwege und Rad-Vorrang-Routen“ berichtet. Insbesondere wurden die aktuelle Situation und der offensichtliche Handlungsbedarf erläutert. Die heutige Führung des Radverkehrs in der Krakaustraße entspricht nicht den Anforderungen der hier geplanten Rad-Vorrang-Route in Richtung Preuswald. Als Kernelement zur Bündelung und Bevorrechtigung des Radverkehrs in Nebenstraßen bietet sich auch in der Krakaustraße die Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) an. Fahrradstraßen stellen zudem eine Regellösung für die Führung des Radverkehrs auf einer Hauptverbindung des Aachener Radhauptnetzes dar.

Außerdem unterschreiten die bestehenden Gehwegbreiten die Regelmaße der einschlägigen Richtlinien, insbesondere im Hinblick auf den hier verlaufenden Premiumfußweg (Mindestbreite 2,5 m). Die Straße ist heute mit Ausnahme der beiden Bäume am nördlichen Ende komplett vegetationslos und besteht nur aus undurchlässigen Flächen (s. Bestandsplan **Anlage 1**).

In den oben genannten Gremien wurden drei Varianten vorgestellt, um erste Überlegungen zu skizzieren. Da die Pflanzung von Bäumen, die ein signifikantes Element der Premiumfußwege darstellen, auf der Westseite aufgrund einer Fernwärmeleitung im Untergrund nicht realisiert werden kann, wurde in der Krakaustraße die östliche Nebenanlage als Premiumfußwegseite vorgeschlagen.

Drei Entwurfsvarianten zur Straßenraumaufteilung wurden erarbeitet, die sich insbesondere bezüglich der Breite der Fahrradstraße und Gehwege sowie der Anordnung und Anzahl der seitlichen Kfz-Parkständen und Bäume (inklusive Grünstreifen) unterscheiden (s. Querschnitte **Anlage 2**):

- Variante „bestandorientiert“:
 - Straßenraumaufteilung am Bestand orientiert.
 - Erhalt der westlichen Längsparkständen.
 - Schaffung eines Multifunktionsstreifens mit Bäumen (ca. 9), Grünflächen, Fahrradparken und Kfz-Parken auf der Premiumfußwegseite
 - Dadurch Reduzierung der Kfz-Parkplätze von ca. 55 auf 33 Parkplätze
 - Auf der Premiumfußwegseite durchgängig nutzbare Gehwegbreite von ca. 2,30 m, wobei sich der Gehweg abschnittsweise aufweitet.
 - Fahrradstraße mit 4,00 m breiter Fahrgasse und 0,60 m breiten Sicherheitstrennstreifen.

- Variante „Grüner Premiumfußweg“:
 - Schaffung eines 4,00 m breiten Seitenraums auf der Premiumfußwegseite, aufgegliedert in einen durchgängig ca. 2,50 m breiten Gehweg und in einen 1,50 m breiten Grünstreifen inklusive 13 Baumneupflanzungen.
 - Auf der westlichen Seite bleiben die Kfz-Parkstände erhalten, wobei neue Fahrradparkplätze und Gehwegvorziehungen eingeplant werden.
 - Kfz-Längsparkstände auf der Ostseite entfallen, dadurch Reduzierung auf ca. 23 Parkplätze
 - Die Gestaltung einer Fahrradstraße erfolgt mit einer 4,20 m breiten Fahrgasse und einem 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen.

- Variante „Breiter Premiumfußweg“:
 - Deutliche Verbreiterung der Nebenanlage auf der Premiumfußwegseite.
 - Hier Kfz-Parkplätze zwischen ca. 8 Baumneupflanzungen
 - Die zum Großteil nutzbare Gehwegbreite des Premiumfußweges beträgt 3,75 m.
 - Kfz-Längsparkstände auf der Westseite entfallen, dadurch Reduzierung auf ca. 17 Parkplätze
 - Fahrradstraße mit den „Optimalmaßen“ (4,50 m Fahrgasse, 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen) entsprechend der Aachener Gestaltungsstandards.

Auf der Grundlage der beschriebenen drei Varianten hatte der Mobilitätsausschuss die Verwaltung beauftragt, eine Bürger*innenbeteiligung durchzuführen (vgl. **Vorlage FB 61/0500/WP18**).

Bürger*innenbeteiligung

Der Bürger*innendialog hat am 03.06.2023 zwischen 14 und 16 Uhr vor Ort in der Krakaustraße stattgefunden. Alle Eigentümer*innen der Straße wurden per Brief zu der Veranstaltung eingeladen.

Ebenso wurden die Anwohner*innen durch die Verteilung von Handzetteln informiert. Etwa 25-30 Personen waren bei der Präsentation und der anschließenden Diskussion anwesend.

Anmerkung: Nach sorgfältiger Prüfung der Planungsvarianten vor der Bürger*innenbeteiligung wurde festgestellt, dass die geplanten Baumstandorte in der Planungsvariante „breiter Premiumfußweg“ aufgrund der Lage von bestehenden und geplanten Leitungen und Kanälen der Regionetz nicht realisierbar sind. Da neue Baumplantungen bzw. Begrünung (Klimafolgeanpassung) ein wichtiges Ziel der Planung darstellen, wurde diese Planungsvariante verworfen. Somit wurden lediglich die Planungsvarianten „bestandorientiert“ (Variante 1) und „Grüner Premiumfußweg“ (Variante 2) im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung diskutiert.

Nach der Dialogveranstaltung vor Ort in der Krakaustraße wurde die Planung im Foyer des Verwaltungsgebäudes Am Marschierort ausgestellt und alle Unterlagen auf einer zu diesem Zweck erstellte Internetseite der Stadt Aachen (www.aachen.de/krakaustrasse) zur Verfügung gestellt.

Anmerkungen und Stellungnahmen wurden bis Ende August 2023 per E-Mail, Post und in persönlichen Gesprächen von der Verwaltung gesammelt und ausgewertet.

Erkenntnisse aus den Rückmeldungen der Bürger*innen

Neben Einzeleingaben gingen auch schriftliche Stellungnahmen des Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Aachen/Düren (s. **Anlage 3**) und der Bürger*inneninitiative (BI) Krakaustraße (s. **Anlage 4**) bei der Verwaltung ein. Die Initiative hatte sich im Rahmen bzw. im Nachgang der Vor-Ort-Veranstaltung organisiert. In 2023 hat die Verwaltung mehrere Gespräche mit Vertreter*innen geführt, um sich über Anregungen und Wünsche zur Planung auszutauschen. Zu diesem Zeitpunkt umfasste die Initiative Krakaustraße ca. 60-70 Anwohner*innen.

Die gesammelten Eingaben wurden thematisch zusammengefasst und fachlich bewertet. Die entsprechende detaillierte Auswertung ist in **Anlage 5** aufgeführt.

Insbesondere die folgenden Aspekte, die von den Bürger*innen wiederholt genannt wurden, werden als besonders wichtig für die weiteren Planungs- und Realisierungsphasen des Projekts betrachtet:

1) Präferenz für die Planungsvariante 2 „Grüner Premiumfußweg“

Nicht nur die Stellungnahmen des ADFC Aachen/Düren und der BI Krakaustraße, sondern auch die Mehrzahl der per E-Mail eingegangenen und in dem Bürger*innendialog getätigten Anmerkungen zeigen, dass im Rahmen des Beteiligungsprozesses insgesamt die Planungsvariante 2 "Grüner Premiumfußweg" bevorzugt wird.

Als Argumente wurden genannt, dass in dieser Variante die Fahrradstraße breiter und somit mit größeren Sicherheitsräumen realisiert werden kann. Darüber hinaus wird in dieser Planungsvariante der durchgehende begrünte Streifen begrüßt, wodurch eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität, insbesondere entlang der Premiumfußweg-Seite, erzielt werden kann.

2) Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehr in der zukünftigen Fahrradstraße

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde vermehrt die Anregung geäußert, Maßnahmen in der Krakaustraße vorzusehen, um den Kfz-Durchgangsverkehr zu reduzieren. Hierbei wurden Einbahnstraßenlösungen und eine Kfz-Netzunterbrechung im Übergangsbereich zur Mörgensstraße als Beispiele genannt.

In einer Verkehrszählung am 27.09.2016 wurden in der Spitzenstunde (am Nachmittag) 240 Kfz/h erfasst, die Gesamttagesmenge lag hochgerechnet bei ca. 2790 Kfz. Entsprechend der Einsatzgrenzen aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) wird die Einrichtung einer Fahrradstraße bis zu einer Kfz-Verkehrsstärke von 400 Kfz in der Spitzenstunde empfohlen. In neueren Empfehlungen zu Fahrradstraßen (H-RSV 2021, Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS) werden Prognoseverkehrsstärken von 2.500 Kfz als Orientierungswerte benannt.

Die Verwaltung empfiehlt zunächst auf zusätzliche – über die Einrichtung der Fahrradstraße hinausgehende - verkehrslenkende Maßnahme zu verzichten, da zukünftig eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen zu erwarten ist:

- Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße wird der Kfz-Verkehr dem Radverkehr untergeordnet.
- Mit der Schaffung von Lenkungspunkten für den Kfz-Verkehr im Rahmen des Konzeptes „Innenstadtmobilität für morgen“ (vgl. Vorlage FB 61/0742/WP18) können Kfz-reduzierende Effekte innerhalb des Alleenrings erzielt werden. Das betrifft entsprechend der Verkehrsmodellierungen auch die Krakaustraße.

Wenn nach Einrichtung der Fahrradstraße zu hohe Kfz-Verkehrsmengen festgestellt werden, die die vorgesehene Funktion der Fahrradstraße beeinträchtigen, ist das nachträgliche Vorsehen von Kfz-verkehrsreduzierenden Maßnahmen weiterhin möglich.

3) Erweiterung des Planungsbereiches in Richtung Norden:

Die BI Krakaustraße hat den Wunsch geäußert, den Bereich zwischen Matthiashofstraße und Hubertusstraße ins Planungsgebiet zu integrieren und damit eine umfangreichere Platzgestaltung zu schaffen, in der die aktuelle Nutzung als Außengastronomie integriert und verbessert werden kann.

Eine Erweiterung des Planungsgebietes wird jedoch im Rahmen dieses Projektes seitens der Verwaltung nicht vorgesehen, da dieser Bereich kein Bestandteil der anstehenden Regionetz-Maßnahme ist und der Fokus auf einer Ertüchtigung der Rad- und Fußverkehrsführung und Realisation neuer Grünstrukturen in der Krakaustraße liegt. Eine etwaige Neugestaltung des Platzbereiches erfordert einen eigenständigen, umfangreichen Planungsprozess, in dem auch Überlegungen zu einer möglichen Netzunterbrechung für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen sind (vgl. Punkt 2). Die Gestaltung der Fortführung der Rad-Vorrang-Route und des Premiumweges in der Mörgensstraße bzw. Südstraße wird in einer separaten Vorlage thematisiert.

4) Vollflächige Roteinfärbung der Fahrradstraße

Eines der wichtigsten Anliegen der BI Krakaustraße ist der Verzicht auf die vollflächige Roteinfärbung der Fahrradstraße, da zu viele technische und gestalterische Gründe dagegensprechen würden. In den aktuell geltenden Planungsrichtlinien wird keine Aussage zur Roteinfärbung von Fahrradstraßen getätigt. Der „Leitfaden Fahrradstraßen“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) führt eine vollflächige Roteinfärbung als optional auf. Der Standard zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen sah zunächst nur Roteinfärbungen in Knotenbereichen vor. Seit Annahme des Radentscheides 2019 werden entsprechend des Ziels 4 alle Radfahrflächen bei Sanierung oder Neuanlage rot eingefärbt. Dies betrifft auch Fahrradstraßen. So sind die Fahrradstraßen der RVR Brand bereits in roter Farbe umgesetzt worden. Noch nicht eingefärbte Fahrradstraßen sollen nachträglich rot eingefärbt werden. Zum Erhalt der Einheitlichkeit der Gestaltung von Radverkehrsanlagen und zur Berücksichtigung der beschlossenen Ziele des Radentscheids sieht die Verwaltung weiterhin vor, die Fahrbahn der geplanten Fahrradstraße Krakaustraße vollflächig in Rot umzusetzen.

Im Rahmen eines Austausches zwischen der BI Krakaustraße und dem Koordinationsteam des Radentscheids, hat das Koordinationsteam den Zweck der Roteinfärbung von Fahrradstraßen als Mittel zur Verdeutlichung der durchgehenden Routenführung und des Vorrangs des Radverkehrs erläutert. Es hat dabei auch die besondere Bedeutung der Krakaustraße als Bestandteil der Rad-Vorrang-Route Preuswald hervorgehoben. Der ADFC Aachen/Düren hat in einem Austausch mit der BI Krakaustraße diese Position ebenfalls unterstrichen.

5) Ausbau der Straße niveaugleich/ mit minimalem Niveauunterschied

Die BI hat sich für einen niveaugleichen Ausbau von Fahrbahn und Gehweg in der Krakaustraße „im Sinne einer barrierefreien Gestaltung und einer übergreifenden Nutzung der Straße“ ausgesprochen. Die Initiative fordert außerdem zu prüfen, ob „ein Absenken auf das ehemals geplante Niveau“ der Straße möglich ist. Als Begründung für diesen Vorschlag wird die Einschätzung angeführt, dass sich das derzeitige Straßenniveau aus früheren sukzessiven Straßenbauarbeiten ergeben hat und es im Vergleich zur Höhe der Kelleröffnungen zur Straße hin als besonders kritisch angesehen wird.

Ein niveaugleicher Ausbau der Straße ist normalerweise nur in einem verkehrsberuhigten Bereich anzuwenden und stellt in dem Fall ein gutes Instrument zur Geschwindigkeitsreduzierung und der Zusammenführung von Geh- und Fahrflächen dar. Außerhalb dieser besonderen Bereiche ist die Gestaltung jedoch nicht zu empfehlen, da es die Sicherheit der Fußgänger*innen auf den Gehwegen beeinträchtigen kann. Außerdem fördert das Fehlen eines Bordsteins zur Begrenzung der Kfz-Stellplätze häufig die unkorrekte Positionierung von Kfz, wodurch sich effektiv nutzbare Gehweg- oder Fahrbahnfläche reduzieren kann. Aus diesen Gründen wird ein niveaugleicher Ausbau in der Krakaustraße nicht empfohlen.

Eine Absenkung des gesamten Straßenniveaus muss technisch genau geprüft werden. Zudem muss die Reprofilierung des Straßenniveaus einen ordnungsgemäßen Wasserabfluss bei extremen Wetterereignissen gewährleisten, ohne die Sicherheit der angrenzenden Keller zu gefährden. Die entsprechende Detailprüfung wird in der Ausführungsplanung erfolgen.

6) Entfall von Kfz-Parkplätzen

Die in der Planung vorgesehene deutliche Reduzierung von Kfz-Längsparkständen wurde im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung ebenfalls thematisiert und zum Teil kritisiert. In diesem Zusammenhang wurde die sehr hohe Parkraumauslastung, begründet durch die geringe Zonengröße der Bewohnerparkzone F benannt. Aus Sicht der Fachverwaltung kann durch die vorgesehene Anpassung der Bewohnerparkzonengrenzen und die damit einhergehende Vergrößerung der Bewohnerparkzonen innerhalb des Alleenrings (vgl. Vorlage FB 61/0902/WP18) einer Erhöhung des Auslastungsgrades in der heutigen Zone F entgegengewirkt werden. Auch die Nutzung von naheliegenden innerstädtischen Parkhäusern kann durch das Angebot des Home-Tarifes für Bewohner*innen attraktiv sein. Darüber hinaus ist aus Sicht der Verwaltung eine Umverteilung der begrenzten Straßenraumflächen erforderlich, um den Zielkonzepten der Premiumfußwege und Rad-Vorrang-Routen zu entsprechen.

Planung

Nach Auswertung der Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung und der fachlichen Abwägung wird die Planungsvariante 2 „Grüner Premiumfußweg“ (s. Lageplan **Anlage 7**) als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Im Vergleich zur bestandsorientierten Variante 1 (s. Lageplan **Anlage 6**) kann hier eine breitere Fahrradstraße mit größeren, richtlinienkonformen Sicherheitsräumen realisiert werden. Die Gehwege können zudem breiter und somit den Anforderungen der Premiumfußwege entsprechend ausgebaut werden. Der in Variante 2 vorgesehene durchgängige Grünstreifen mit einer großen Anzahl an Bäumen (13 anstatt 9) sowie die größere Flächenverfügbarkeit für Stadtmobiliar (z.B. Bänke und Spielpunkt) sorgen im Vergleich für eine höhere Aufenthaltsqualität auf der Seite des Premiumfußweges. Die geringere Anzahl von Kfz-Parkplätzen (ca. 23 gegenüber ca. 33 Parkplätze in Variante 1) ist nachteilig zu werten. Insgesamt entspricht jedoch die Straßenraumgestaltung der Variante 2 in einem deutlich höheren Maße den Zielvorgaben der Konzepte der Premiumfußwege und der Rad-Vorrang-Routen sowie der notwendigen Klimafolgeanpassung als die Variante 1.

Die Planung der Variante „Grüner Premiumfußweg“ sieht eine Fahrradstraße mit einer 4,20 m breiten rot eingefärbten Fahrgasse vor. Das Begegnen von zwei Fahrrädern und zwei Fahrrädern oder einem Kfz ist bei dieser Breite gut möglich. An der Einmündung Hubertusstraße soll die Fahrradstraße Vorfahrt erhalten. Der Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen auf der Westseite hat eine Breite von 0,75 m, was dem Regelmaß entspricht. Durch den Entfall der Parkplätze auf der Ostseite verbleiben von den ca. bestehenden 55 Parkplätzen in der Planung 23 Kfz-Parkplätze. Dem im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung eingebrachte Wunsch nach Liefer- und Ladebereichen wird entsprochen. Diese Flächen werden in der Nähe der (Außen-) Gastronomiestandorte in den Einmündungsbereichen Boxgraben und Hubertusstraße geplant. Der Gehweg auf der westlichen Seite orientiert sich an dem Bestand und ist ca. 2,40 m bis 2,50 m breit.

Der Gehweg auf der östlichen Premiumfußwegseite wird auf 2,50 bis 2,60 m verarbeitet. Angrenzend ist ein 1,50 m breiter Grünstreifen vorgesehen, der nur punktuell durch Bänke, Fahrradbügel und Querungsangebote unterbrochen wird. Der neue Grünstreifen stellt ein wichtiges Element zur Entsiegelung des Bodens dar und kann somit als lokal wirksame Maßnahme zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels beitragen. Im Hinblick auf eine nachhaltige Niederschlagswasserbeseitigung dient der Streifen zudem als mögliche Versickerungs- bzw. Retentionsfläche. Innerhalb des Grünstreifens werden ca. 13 neue Bäume gepflanzt. An diesen Stellen ragen die unterirdischen Baumgruben ca. 50 cm in die Gehwegfläche hinein, um das erforderliche Volumen für den Wurzelraum zu gewährleisten. Der Gehweg soll hier übergebar mit einem nicht hoch verdichteten Material hergestellt werden. Die genaue Ausgestaltung wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Die Bäume ermöglichen verschiedene Verbesserungen hinsichtlich der Klimafolgenanpassung. Neben der zuvor genannten Verbesserung der Starkregenvorsorge ermöglichen diese auch eine deutlich höhere Kühlleistung (Verdunstung) und eine hohe Verschattung des Gehwegs sowie der Fassaden (Hitzevorsorge). Das mögliche Einbringen von Baumrigolen zur Reduzierung des Oberflächenabflusses wird im Rahmen der Ausführungsplanung für eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung geprüft. Die Eingabe mehrerer Bürger*innen, barrierefreie Querungen vorzusehen, wird in der Planung berücksichtigt. Neben der signalisierten Querung an der Einmündung zum Boxgraben werden an der Einmündung Hubertusstraße und in der Mitte der Straße, auf Höhe der Hausnummer 25, zwei neue barrierefreie Querungsangebote hergestellt. Die Gestaltung ggfs. erforderlicher weiterer Angebote zur Querung des Grünstreifens wird im Rahmen der Ausführungsplanung betrachtet. Die Planung sieht vor, dass Fahrradparkangebot auf ca. 42 Plätze auszuweiten. Die von Bürger*innen genannten erforderlichen Lastenrad-Parkplätzen werden in Nähe der Postfinale (Hausnr. 3) realisiert.

Weiteres Vorgehen

Nach der Planungsbeschlussfassung kann die Regionetz über die geplante Umgestaltung informiert werden. Sie hat dann die Möglichkeit, insbesondere die geplanten Baumstandorte bei ihren Arbeiten zu berücksichtigen sowie die Lage von Kappen, Schächten und Schiebern an die neue Bordsteinlage anzupassen.

Die Regionetz plant den Beginn der Kanal- und Leitungserneuerungsmaßnahmen in der Krakaustraße ab dem 3. Quartal 2024 mit einer Bauzeit von ca. 18 Monaten. Der Straßenumbau soll sich an die Maßnahme der Regionetz anschließen. Hier wird, basierend auf der Vorzugsvariante 2, derzeit mit einer einjährigen Bauzeit gerechnet, sodass von einem Ende der gesamten Baumaßnahme in 2027 auszugehen ist.

Für die Vorzugsvariante 2 entstehen nach derzeitiger Schätzung Kosten i.H.v. ca. 1.500.000 €. Die Umsetzung der Maßnahme ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist. Die Teilmaßnahme „Premiumfußweg Krakaustraße“ ist im Rahmen des Innenstadtkonzepts 2022 förderfähig. Der Bewilligungsbescheid liegt seit Herbst 2023 vor. Die für den Premiumfußweg relevanten Kosten in Höhe von circa 900.000 € werden zu 80 % gefördert. Die Fördermaßnahme muss bis Ende 2027 umgesetzt werden.

Auf Grundlage des Planungsbeschlusses wird die Ausführungsplanung erstellt und im Anschluss der Ausführungsbeschluss zur Beratung vorgelegt. Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

Anlage/n:

Anlage 1 – Bestandsplan (M 1:250)

Anlage 2 – Querschnitte der ursprünglichen Planungsvarianten

Anlage 3 – Stellungnahme des ADFC

Anlage 4 – Stellungnahme der BI Krakaustraße

Anlage 5 – Zusammenfassender Bericht zur Bürger*innenbeteiligung

Anlage 6 – Lageplan – Variante 1 „bestandorientiert“ (M 1:250)

Anlage 7 – Lageplan – Variante 2 „Grüner Premiumfußweg“ (M 1:250)

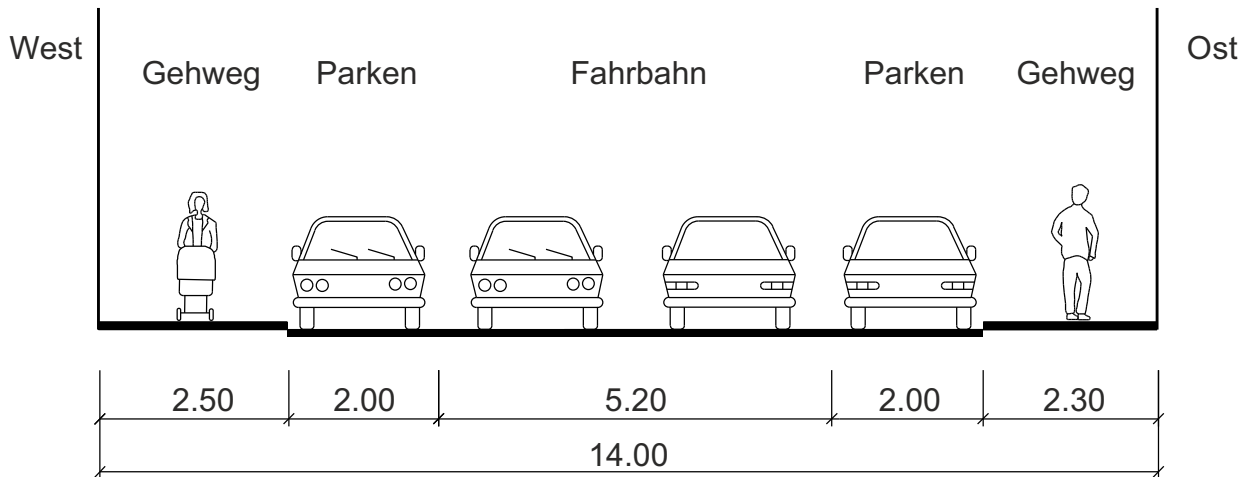


Fachbereich Mobilität und Verkehr Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen
Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin
Frauke Burgdorf
Fachbereich Mobilität und Verkehr
Uwe Müller
Abteilung
April 2024

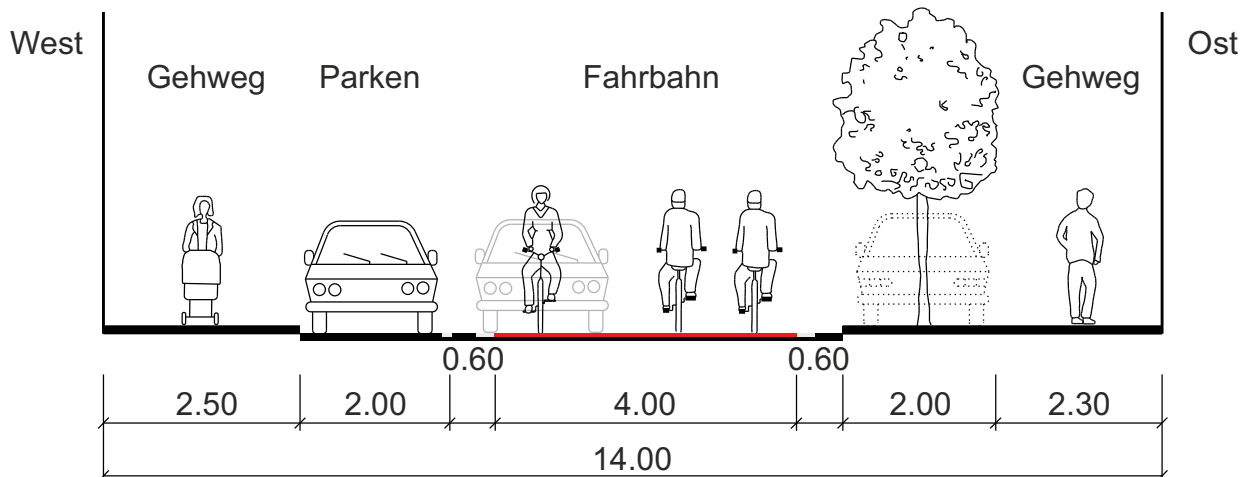
Krakastraße
Bestand
Lageplan
M. = 1 : 250
Plan Nr.: bearbeitet: BW gezeichnet: SB
Nr.: Datum Planänderung bearbeitet:
In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am: Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

Krakaustraße

Bestand

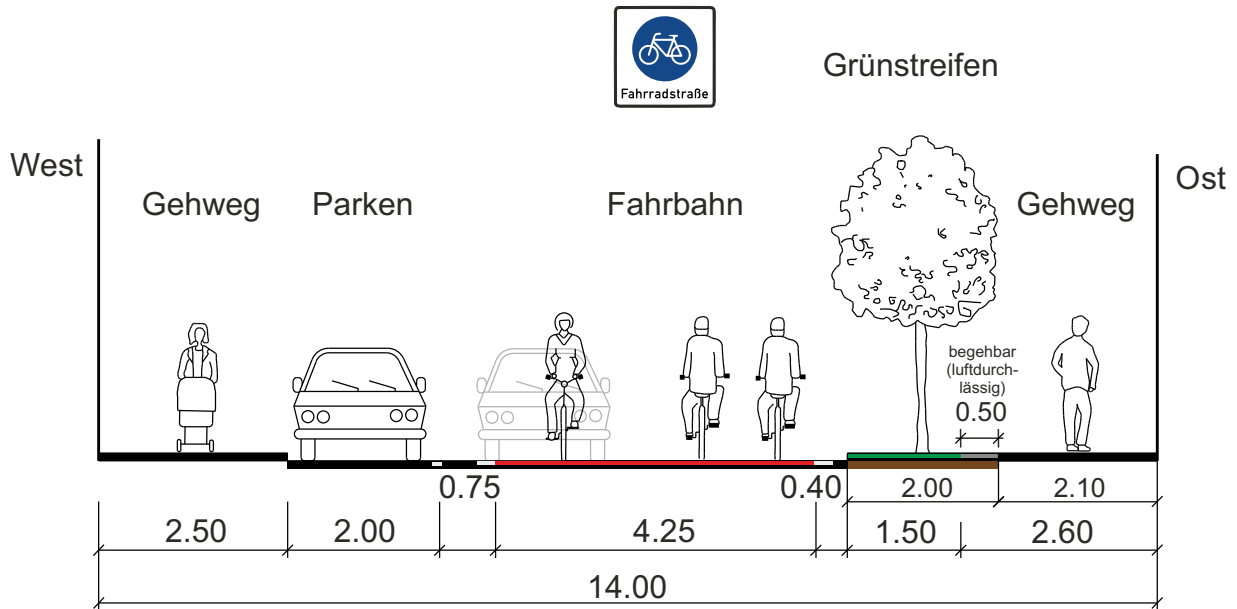


Variante „bestandsorientiert“



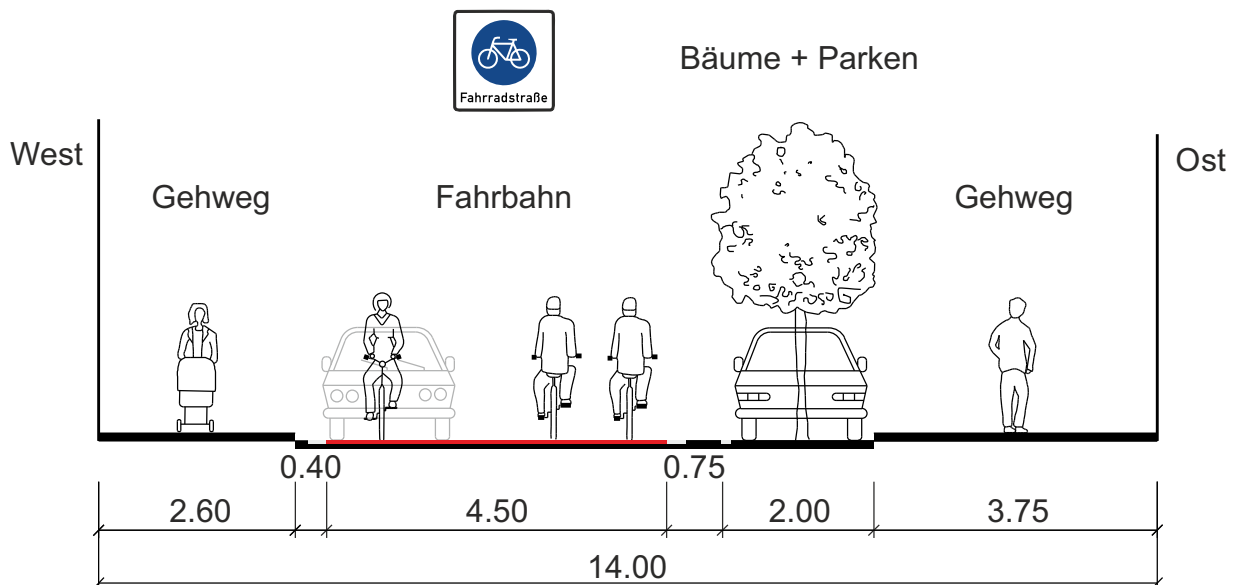
Krakaustraße

Variante „grüner Premiumfußweg“



Variante „breiter Premiumfußweg“

(verworfen)



Aachen, 08. Juni 2023

Umgestaltung der Krakaustraße

Eingaben des ADFC Aachen/Düren im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung

Unsere Position

Der ADFC spricht sich hier klar für die Variante 2, den "grünen Premiumfußweg" aus. Dort wird der von der E Klima 2022¹ für Fahrradstraßen empfohlene Sicherheitsabstand von 0,75 m zum ruhenden Verkehr eingehalten.

Durchgängigkeit

Damit die Krakaustraße in der RVR Preuswald kein Einzelprodukt bleibt, wünschen wir uns von der Verwaltung einen konkreten Zeitplan dafür, wann die Mörgensstraße und die Südstraße ebenfalls zu Fahrradstraßen umgestaltet werden.

Bereich um den Last Exit

Die Gestaltung der Straße am Last Exit deutet darauf hin, dass die Straßenanordnung zwischen der Krakaustraße und der Mörgensstraße ideal ist, um Schleichverkehr zu unterbinden. Die aktuelle Anordnung und Struktur könnten dazu genutzt werden, unerwünschten Kfz-Durchgangsverkehr effektiv zu reduzieren. Zusätzlich fordern wir eine Gehwegüberfahrt entlang der Einmündung der Hubertusstraße gemäß Ziel 2.2 des Radentscheids.

Liefern & Laden

In Variante 1 gibt es eine Liefer- und Ladezone auf Höhe von Haus-Nr. 38. Diese würden wir auch gerne in Variante 2 sehen und sprechen uns zugleich für eine weitere Liefer- und Ladezone auf Höhe von Haus-Nr. 2 aus.

¹ Steckbrief zur ERA: "Wenn ruhender Verkehr nicht zu vermeiden ist, sind Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von min. 0,75 m zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen so auch bei Schutzstreifen und in Fahrradstraßen. Auch im Mischverkehr sollte insbesondere bei schmalen Fahrbahnen ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von min. 0,75 m vorgesehen werden." - Seite 37 [Steckbriefe zu den E Klima 2022](#)

Ben Jansen

Vorsitzender & Referent Radverkehrsplanung

ben.jansen@adfc-ac.de

Stellungnahme der Bürger*inneninitiative Krakastraße zu den Planungsvarianten 1 und 2

In der BI Krakastraße sind ca. 60-70 Anwohner*innen vertreten, die sich gemeinsam auf einige wesentliche Wünsche und Vorstellungen geeinigt haben, von denen die für den Planungsbeschluss ausschlaggebenden Punkte die Folgenden sind:

1. Die BI begrüßt den Vorschlag der Verwaltung die Krakastraße zu einer Rad-Vorrang-Route umzugestalten.
2. Die BI begrüßt den Vorschlag der Verwaltung die Ostseite zu einem Premiumfußweg umzugestalten.
 - a. Dazu wird eine sinnvolle und durchgängige Begrünung (vgl. Variante 2) gewünscht, die im weiteren Verlauf auch durch Ideen aus der Anwohner*innenschaft gestaltet wird.
 - b. Es besteht der Wunsch der BI den dadurch notwendigen Wegfall von Parkplätzen möglichst auf 50 % der aktuellen Gesamtzahl (ca. 58) zu reduzieren.

Wir erwarten zusätzlich, dass die weiteren Belange der BI zu gegebenem Zeitpunkt mit der BI diskutiert und berücksichtigt werden.

Für die BI Krakastraße





Bürger*innen beteiligung

Umgestaltung der Krakaustraße
im Rahmen der Konzepte
der Premiumfußwege und
Rad-Vorrang-Routen

www.aachen.de



Zahlen und Fakten

Interessierte

ca. **30**

Personen haben an den
Bürger*innendialog
teilgenommen

Reaktionen

1

Eingabe per Post

Eingaben per Mail

28

Weiterführendes

2

Treffen mit der Bürgerinitiative

Stimmungsbild

Viele Bürger*innen äußerten sich positiv zum Vorhaben, die Krakaustraße zu einer Fahrradstraße mit Premiumfußweg umzugestalten. Die generelle Förderung des Fuß- und Radverkehrs, der Zugewinn an Sicherheit und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität wurden hierfür als Gründe genannt.

Vielfach wurde die geplante Roteinfärbung der Fahrradstraße kritisch bewertet. Ebenso wurden die Probleme des (heute) starken Kfz-Durchgangsverkehrs und der hohen Fahrgeschwindigkeiten genannt. Der geplante Entfall von Parkraum für Kfz und die Kosten des Projekts wurden von einzelnen Bürger*innen negativ bewertet.

Spezifische Kommentare und Rückmeldungen zu den Varianten wurden vor allem per E-Mail übermittelt, wobei grundsätzlich Planungsvariante 2 „Grüner Premiumfußweg“ bevorzugt wurde.

Allgemeine Fragen und Anregungen zum Projekt

Allgemeiner Widerspruch gegen die gesamte Planung, die als "Luxussanierung" bezeichnet wird.

Die Entscheidung über das Straßenbauprogramm betreffend die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze obliegt der Gemeinde im Rahmen der ihr zustehenden Planungshoheit. Es besteht deshalb kein Anspruch einzelner Grundstückseigentümer*innen, von der Planung und Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen ausgenommen zu werden.

Soweit nach Abschluss der Arbeiten gegen die Eigentümer*innen ein Ausbaubeitrag nach Kommunalabgabengesetz Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) in Verbindung mit der städtischen Beitragssatzung festgesetzt wird, bleibt es den Bürger*innen unbenommen, Rechtsmittel gegen den betreffenden Bescheid einzulegen.

Eigenschaften der Fahrradstraße

Muss die Fahrradstraße in der Krakaustraße mit einer vollflächigen Roteinfärbung gekennzeichnet werden?

In den aktuell geltenden Planungsrichtlinie wird keine Aussage zur Roteinfärbung von Fahrradstraßen getätigt. Der Leitfadens Fahrradstraßen der AGFS führt eine vollflächige Roteinfärbung als optional auf. Der Standard zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen sah zunächst nur Roteinfärbungen in Knotenbereichen vor. Seit Annahme des Radentscheides 2019 werden entsprechend des Ziels 4 alle Radfahrflächen bei Sanierung oder Neuanlage roteingefärbt. Dies betrifft auch Fahrradstraßen. So sind die Fahrradstraßen der RVR Brand bereits in roter Farbe umgesetzt worden. Noch nicht eingefärbte Fahrradstraßen sollen nachgerüstet werden. Zum Erhalt der Einheitlichkeit der Gestaltung von Radverkehrsanlagen und zur Berücksichtigung der beschlossenen Ziele des Radentscheids soll auch die Fahrbahn der geplanten Fahrradstraße Krakaustraße in Rot umgesetzt werden.

Müssen die Sicherheitstrennstreifen zu den Kfz-Parkplätzen 0,75 m breit sein?

Die derzeit gültige Richtlinie zur Planung von Straßen stellt die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen in ihrer aktuellen Fassung (RASt 06) dar. Darin wird die Breite von Sicherheitstrennstreifen mit 0,5 m – 0,75 m angegeben. Auch in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) werden diese Breiten genannt. Nach aktuellem Stand der Technik wird empfohlen eine Breite 0,75 m nicht mehr zu unterschreiten. Dies wird sowohl in den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E-Klima 2022) als auch in dem Ad-hoc Arbeitspapier „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“ beschrieben.

Autoparkplätze

Können in der Planung aufgrund des hohen Parkdrucks möglichst wenige Autoparkplätze entfallen?

Der Wegfall der Parkplätze ist erforderlich, um die übergeordneten Ziele der Neuplanung berücksichtigen zu können. Einer Erhöhung des Auslastungsgrad in der heutigen Bewohnerparkzone F soll durch die Neuordnung der Bewohnerparkzonen (s. unten) entgegengewirkt werden. Mit der Einrichtung von Liefer- und Ladezonen soll kurzes Halten zum Aus- und Einladen möglich werden.

Können für den Erhalt einer möglichst großen Anzahl an Parkplätzen, die Parkplätze schräg angeordnet werden?

Schrägparkplätze lösen einen hohen Flächenbedarf aus, welcher unter Berücksichtigung der übergeordneten Planungsziele im begrenzten Straßenraum nicht abbildbar ist. Außerdem werden Schrägparkstände in Fahrradstraße aufgrund der rückwärts in die Fahrbahn ausfahrenden Kfz aus Verkehrssicherheitsgründen nicht empfohlen.

Ist eine Neuordnung der Anwohnerparkbereiche geplant?

Eine Neuordnung der Bewohnerparkzonen innerhalb des Alleenrings ist vorgesehen. Bewohnerparkzonen wurden früher sehr restriktiv umgesetzt und auf wenige Straßen beschränkt. Mittlerweile werden die Zonen innerhalb des gesetzten Rahmens maximiert geplant. Eine Anpassung der Bewohnerparkzonengrenzen innerhalb des Alleenring wird im 2. Quartal 2024 in den politischen Gremien beraten. So sollen eine höhere Flexibilität und ein vielfältigeres Parkraumangebot für die Bewohnenden entsteht.

Ist der Einbau von Sickerpflaster im Bereich der Parkplätze denkbar?

Wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Ist eine deutliche Markierung der Parkplätze vorgesehen?

Es ist geplant die Parkplätze baulich vom Straßenraum abzutrennen. In der Länge markierte Längsparkplätze im öffentlichen Straßenraum müssen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Länge von 5,70 m aufweisen, um rückwärtiges Einparken für alle Pkw zu gewährleisten. Kleinere Fahrzeuge benötigen diese Länge nicht, so dass bei nicht markierten Längsparkplätzen i.d.R. mehr Fahrzeuge auf der gleichen Länge geparkt werden können. Die Stadt Aachen markiert deshalb i.d.R. keine einzelnen Längsparkplätze. In Einzelfällen werden der Beginn und das Ende der Längsparkstände durch Markierung kenntlich gemacht oder wie im Fall der Krakaustraße geplant, baulich eingefasst.

Liefer-und Ladezone

Können jeweils am Anfang und am Ende der Straße Liefer-/ Ladezonen einrichtet werden?

Ist in die Planung mitaufgenommen worden.

Fahrradstellplätze

Können noch mehr Fahrradstellplätze und Anlagen für das Abstellen von Lastenrädern in der weiteren Planung vorgehen werden?

Ist in die Planung mitaufgenommen worden.

Sind überdachte Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) geplant?

Aufgrund von Leitungslagen im Untergrund war die eigentlich vorgesehene testweise Einrichtung einer überdachten Fahrradabstellanlage an dem dafür vorgesehenen Standort vor Hausnummer 1 in der Krakaustraße nicht möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden weitere Standorte geprüft.

Können Fahrradbügel auf befestigten, aber nicht versiegelten Flächen geschaffen werden?

Aufgrund des in der Regel schlechten Erscheinungsbildes und der schwierigen Unterhaltung werden Fahrradbügel auf unbefestigten Flächen, beispielsweise auf Rasengittersteinen, für die Krakaustraße nicht empfohlen.

Fußverkehr

Kann die Gehwegbreite begrenzt werden, um das wilde Parken von E-Rollen zu vermeiden?

Die Breite eines Gehweges sollte nach den aktuellen Richtlinien mindestens 2,50 m breit sein, damit das Begegnen von Fußgänger*innen bspw. auch mit Kinderwagen möglich ist. Das wilde Aufstellen von E-Rollern soll nicht über die Gehwegbreite, sondern über festgelegte Abstellzonen reguliert werden.

Kann der Gehweg entlang der Krakaustraße an der Einmündung Hubertusstraße niveaugleich weitergeführt werden (um die Vorfahrt der Fahrradstraße baulich zu verdeutlichen)?

Gehwegüberfahrten an Einmündungen, die gegenüber der Fahrradstraße untergeordnet sind, sind geeignete Elemente, um die Vorfahrt des Fahrverkehrs auf der Fahrradstraße zu verdeutlichen und dem Fußverkehr eine Vorberechtigung zu ermöglichen. Allerdings ist der Einbau an der Einmündung Hubertusstraße als durchlaufender Gehweg (mit Gehwegplatten) nicht möglich, da sich in diesem Bereich die Zufahrt zum Mörgenshof befindet, die auch von Großfahrzeugen genutzt wird.

Können entlang der Straßen zwei bis drei barrierefreien Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr hergestellt werden.

Ist in die Planung mitaufgenommen worden.

Durchgangsverkehr

Kann der Kfz-Durchgangsverkehr z.B. durch die Einführung eines Modalfilters an dem Knoten Hubertusstraße/Krakaustraße und/oder die Umwandlung der Straße in eine stadtauswärts gerichtete Einbahnstraße reduziert werden?

In einer Verkehrszählung am 27.09.2016 wurden in der Spitzenstunde (am Nachmittag) 240 Kfz/h erfasst, die Gesamttagesmenge lag hochgerechnet bei ca. 2790 Kfz. Entsprechend der Einsatzgrenzen aus den RASSt 2006 wird die Einrichtung einer Fahrradstraße bis zu einer Kfz-Verkehrsstärke von 400 Kfz in der Spitzenstunde empfohlen. In neueren Empfehlungen zu Fahrradstraßen (H-RSV 2021, Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS) werden Prognoseverkehrsstärken von 2.500 Kfz als Orientierungswerte benannt.

Die Verwaltung empfiehlt zunächst auf zusätzliche verkehrslenkende Maßnahme zu verzichten, da zukünftig eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen zu erwarten ist:

- Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße wird der Kfz-Verkehr dem Radverkehr untergeordnet.
- Mit der Schaffung von Lenkungspunkte für den Kfz-Verkehr im Rahmen des Konzeptes „Innenstadtmobilität für morgen“ (vgl. Vorlage FB 61/0742/WP18) können Kfz-reduzierende Effekte innerhalb des Alleenrings erzielt werden. Das betrifft entsprechend der Verkehrsmodellierungen auch die Krakaustraße.

Wenn nach Einrichtung der Fahrradstraße zu hohe Kfz-Verkehrsmengen festgestellt werden, die die vorgesehene Funktion der Fahrradstraßen beeinträchtigen, ist das nachträgliche Vorsehen von Kfz-verkehrsreduzierenden Maßnahmen weiterhin möglich.

Platzgestaltung

Kann das Planungsgebiet erweitert werden, um eine umfangreiche Platzgestaltung im Bereich zwischen Matthiashofstraße und Hubertusplatz zu schaffen?

Eine Erweiterung des Planungsgebietes wird im Rahmen dieses Projektes seitens der Verwaltung nicht vorgesehen, da dieser Bereich kein Bestandteil der anstehenden Regionnetz-Maßnahme ist und der Fokus auf die Ertüchtigung der Rad- und Fußverkehrsführung und Realisation neuer Grünstrukturen in der Krakaustraße liegt. Eine etwaige Neugestaltung des Platzbereiches erfordert einen eigenständigen umfangreichen Planungsprozess, in dem auch Überlegungen zu einer möglichen Netzunterbrechung für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen sind

Straßenniveau

Kann das Straßenniveau abgesenkt und auf das ursprüngliche Straßenniveau zurückgeführt werden, um die Kellergeschoße von Starkregenereignisse zu schützen?

Wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Kann die Straße zukünftig niveaugleich ausgebaut werden?

Ein niveaugleicher Ausbau der Straße ist normalerweise nur in einem verkehrsberuhigten Bereich anzuwenden und stellt in dem Fall ein gutes Instrument zur Geschwindigkeitsreduzierung und der Zusammenführung von Geh- und Fahrflächen dar. Außerhalb dieser besonderen Bereiche ist die Gestaltung jedoch nicht zu empfehlen, da es die Sicherheit der Fußgänger*innen auf den Gehwegen beeinträchtigen kann. Außerdem fördert das Fehlen eines Bordsteins zur Begrenzung der Kfz-Stellplätze häufig die unkorrekte Positionierung von Kfz, wodurch sich effektiv nutzbare Gehweg- oder Fahrbahnfläche reduzieren kann. Aus diesen Gründen wird ein niveaugleicher Ausbau in der Krakaustraße nicht empfohlen

Grünflächen

Können die Beeteinfassungen so gestaltet werden, dass Grünflächen nicht überlaufen werden und vor Hunden und ordnungswidrigem Parken geschützt sind?

Die Gestaltung der Beeteinfassung wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Fassadenbegrünung und Beetpatenschaften sind für die Einwohner*innen sehr wünschenswert.

Eine direkte Beantragung für Patenschaften ist bei dem Aachener Stadtbetrieb möglich.

Ausstattung und Möblierung

Kann eine Neugestaltung der Laternen vorgesehen werden?

Eine Neugestaltung der Beleuchtung wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

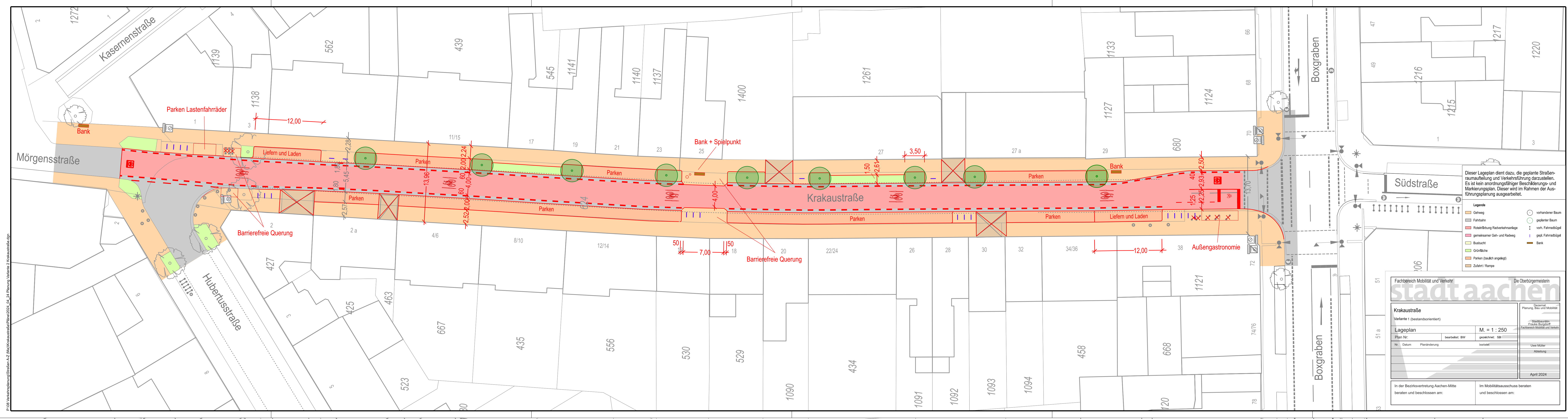
Können Elektroladesäulen für den Fahrrad- und Autoverkehr bereitgestellt werden?

Die Einrichtung von Ladesäulen wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft

Ist die Aufstellung eines Trinkwasser-Spenders in der Straße denkbar?

Der Auftrag zur Entwicklung eines Standortkonzeptes mit anschließender Errichtung von netzwassergebundenen Trinkwasserspendern in Aachen-Innenstadt und den Bezirken ruht im Augenblick. Insbesondere auf Grund der hohen Unterhaltungskosten, die von mehreren politischen Vertretern*innen sehr kritisch gesehen wurden, sind weder investive noch konsumtive Haushaltsmittel für die Zukunft angemeldet worden. Eine Aussage, wann weitere Trinkwasserspender aufgestellt werden können, kann daher derzeit nicht getroffen werden.

P:\08_Verkehrsplanung\Straßen_A-Z_Ma\Krakastraße\Plan\2024_04_24_Planung_Variante 2 Krakastraße.dgn



Dieser Lageplan dient dazu, die geplante Straßenraumaufteilung und Verkehrsführung darzustellen. Es ist kein anordnungsfähiger Beschilderungs- und Markierungsplan. Dieser wird im Rahmen der Ausführungsplanung ausgearbeitet.

- Legende**
- Gehweg
 - Fahrbahn
 - Rotinführung Radverkehrsanlage
 - gemeinsamer Geh- und Radweg
 - Busbuchse
 - Grünfläche
 - Parken (baulich angelegt)
 - Zufahrt / Rampe
 - vorhandener Baum
 - geplanter Baum
 - vorh. Fahrradbügel
 - gepl. Fahrradbügel
 - Bank

Fachbereich Mobilität und Verkehr
Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Krakastraße
Variante 1 (bestandsorientiert)

Lageplan

Plan Nr.:	bearbeitet: BW	gezeichnet: SB
Nr.:	Datum:	Planänderung:
bearbeitet:		

M. = 1 : 250

gezeichnet: SB

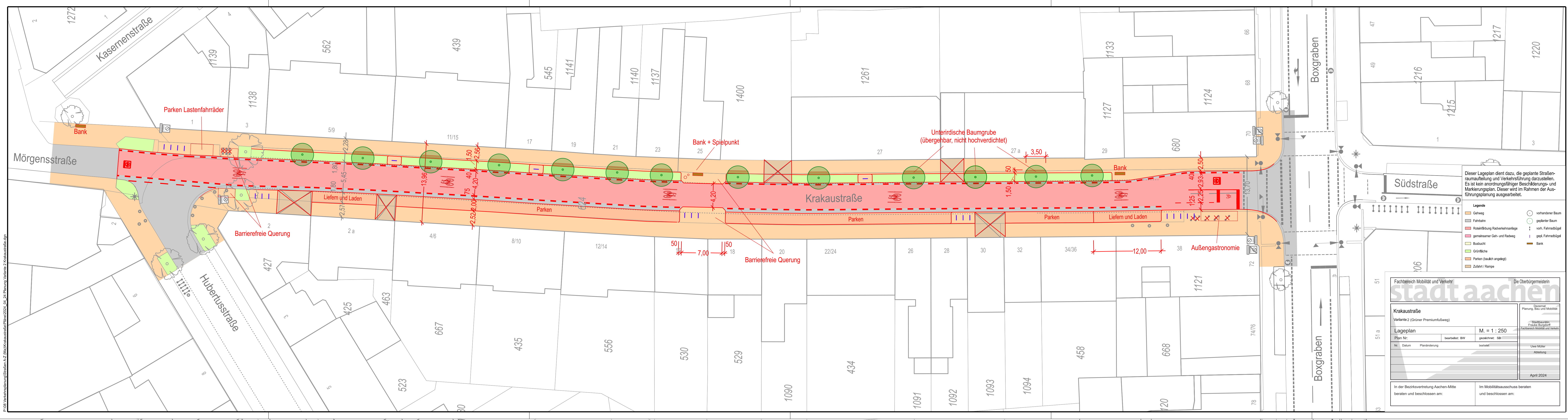
Uwe Müller
Abteilung

April 2024

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am:

Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

P:\08 Verkehrsplanung\Straßen A-Z_Ma\Krakastraße\Plan\2024_04_24 Planung_Variante 2 Krakastraße.dgn



Dieser Lageplan dient dazu, die geplante Straßenraumaufteilung und Verkehrsführung darzustellen. Es ist kein anordnungsfähiger Beschilderungs- und Markierungsplan. Dieser wird im Rahmen der Ausführungsplanung ausgearbeitet.

- Legende**
- Gehweg
 - Fahrbahn
 - Rotenfärbung Radverkehrsanlage
 - gemeinsamer Geh- und Radweg
 - Busbucht
 - Grünfläche
 - Parken (baulich angelegt)
 - Zufahrt / Rampe
 - vorhandener Baum
 - gepflanzter Baum
 - vorh. Fahrradbügel
 - gepl. Fahrradbügel
 - Bank

Fachbereich Mobilität und Verkehr Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Krakastraße
Variante 2 (Grüner Premiumfußweg)

Lageplan		M. = 1 : 250	
Plan Nr.:	bearbeitet: BW	gezeichnet: SB	
Nr.:	Datum:	Planänderung:	bearbeitet:
In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am:		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:	

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
 Stadtbaurätin Frauke Burgdorf
 Fachbereich Mobilität und Verkehr
 Uwe Müller
 Abteilung
 April 2024