



Bürger*innen information

Umgestaltung der Krefelder Straße
im Abschnitt Soerser Weg - Bastei

März 2022

www.aachen.de

stadt aachen



Resonanz

Die Verwaltung wurde am 17. Februar 2022 vom Mobilitätsausschuss mit der Durchführung einer Bürger*inneninformation zur Umgestaltung der Krefelder Straße beauftragt. Zuvor hatte die Bezirksvertretung Aachen-Mitte eine entsprechende Empfehlung ausgesprochen.

Im Zeitraum vom 9. bis zum 23. April fand die Bürger*inneninformation zur geplanten Umgestaltung der Krefelder Straße statt. Auf der Homepage www.aachen.de/krefelderstrasse standen eine vertonte und eine textkommentierte Präsentation des Vorhabens zum Download bereit. Zudem waren die Unterlagen im Verwaltungsgebäude „Am Marschierdor“ einsehbar.

Auf die Informationsphase wurde, wie üblich, durch den Einwurf von Handzetteln, eine Pressemitteilung und den facebook-Auftritt von AachenCleverMobil hingewiesen. Zudem wurden die Eigentümer*innen der Immobilien im Planungsgebiet angeschrieben, welche nicht selbst dort wohnen. Als öffentliche Einrichtungen wurden die GGS Am Lousberg, die Vierte Gesamtschule und das Sankt Ursula Gymnasium auf die Bürger*inneninformation und die Möglichkeit zur Reaktion hingewiesen.

Die Webseite wurde zwischen dem 9. und 23. März von 256 Personen besucht. Insgesamt wurden fünf Eingaben zum Projekt von Privatpersonen gemacht. Es gab keine Stellungnahme von einer der Schulen.

Meinungen zum Projekt

- Ich bin Eigentümerin eines Hauses auf der Krefelder Straße und möchte mich für die Information zur geplanten Umgestaltung bedanken.
- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende ist zu begrüßen (2x). Ich hoffe, dass dadurch auch die Pkw-Nutzung eingeschränkt wird.
- Radentscheidkonforme Umbaumaßnahmen begrüße ich sehr

Stellungnahme der Verwaltung

Durch die geplante Maßnahme wird ein Abschnitt der Krefelder Straße, auf dem es derzeit keine Radverkehrsinfrastruktur gibt, für den Radverkehr deutlich aufgewertet. Dieses Vorhaben stellt auch einen Baustein der Umsetzung des Radentscheids und der Realisierung des Aachener Rad-Vorrang-Netzes dar.

Die Krefelder Straße besitzt jedoch auch eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr. Eine wesentliche Rahmenbedingung für die Planung war daher die durchgängige Befahrbarkeit mit zwei Pkw nebeneinander. Auch das Be- und Entladen von Kraftfahrzeugen soll für Privatpersonen und Gewerbetreibende weiterhin möglich sein. Zu diesem Zweck werden Ladezonen eingerichtet (siehe nächstes Unterkapitel).

Liefern und Laden

- Die Gestaltung der Ladezone halte ich für gelungen und einen guten Kompromiss, da der Radfahrstreifen geradlinig geführt wird und fürs Beladen nicht in Anspruch genommen wird.
- Durch die geplanten Poller würden Häuser ohne Zufahrt von autoabhängigen Dienstleistungen abgeschnitten, da der Weg zur Ladezone unter Umständen zu weit ist (Gärtner, Umzüge, Gerüstbauer)
- Falls die geplanten Poller tatsächlich gebaut werden, bitte ich um die Errichtung einer zusätzlichen Ladezone vor den Häusern 27 - 31.
- Die Möglichkeit einer weiteren Ladezone direkt hinter der Einmündung Kardinalstraße wäre sinnvoller als eine Ladezone in der Kardinalstraße, da in diesem Bereich aufgrund der Zufahrten sowieso kein baulicher Schutz durch Poller möglich ist.

Stellungnahme der Verwaltung

Das Halten neben (geschützten) Radfahrstreifen ist laut StVO unzulässig. Damit das Be- und Entladen eines Kraftfahrzeugs sowohl für private als auch für gewerbliche Zwecke weiterhin möglich ist, ist eine Ladezone im Bereich der Häuser 13 – 15 geplant. Eine weitere Ladezone im Einmündungsbereich der Kardinalstraße wird derzeit geprüft.

Durch die Einrichtung der Ladezonen bleiben Dienstleistungen, die auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind, also weiterhin möglich.

Eine Ladezone in der Kardinalstraße hätte gegenüber einer zweiten Ladezone auf der Krefelder Straße den Vorteil, dass die Radverkehrsanlage nicht vom Kraftfahrzeug überfahren werden muss, um zur Ladezone zu gelangen. Die Ladezone in der Kardinalstraße läge nur wenige Meter von Haus Nummer 31 entfernt, was als vertretbar eingestuft wird.

(geschützter) Radfahrstreifen statt Schutzstreifen

- 2,30 m breite Radfahrstreifen mit einer Doppellinie bieten bereits ausreichenden Schutz für den Radverkehr. Eine bauliche Abtrennung ist nicht erforderlich. Ich rege an, darauf zu verzichten
- An anderen Stellen in Aachen sind überbreite Fahrstreifen nur 4,75 m breit. Durch Reduktion des hier vorgesehenen überbreiten Fahrstreifens auf 4,80 m könnte statt des 2,00 m breiten Schutzstreifens eine 2,30 m Protected Bike Lane mit einem Trennelementstreifen (0,50 m) angelegt werden.
- Kann der Schutzstreifen als Radfahrstreifen ausgeführt werden und ggf. mit Protektionselementen versehen werden? Die verbleibende Kernfahrbahn von 5,50 m ist laut RASSt ausreichend.
- Da ein Überfahren des Schutzstreifens nicht vorgesehen ist, kann an dieser Stelle auch ein Radfahrstreifen angelegt werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Durch die geplanten Protektionselemente im Abschnitt Kardinalstraße – Kreuzung Bastei wird die objektive und subjektive Verkehrssicherheit der Radfahrenden erhöht. Zudem stellen die Poller einen effektiven Schutz gegen illegal haltende Kraftfahrzeuge dar. Aus diesen Gründen soll im genannten Abschnitt nicht auf die Flex-Poller verzichtet werden.

Eine Reduzierung der Kernfahrbahn im Abschnitt zwischen dem Soerser Weg und der Kardinalstraße auf ein Maß von unter 5,50 m wird kritisch gesehen. Da die Krefelder Straße als Verbindung zwischen der Aachener Innenstadt und dem Autobahnnetz eine wichtige Achse für den motorisierten Individualverkehr darstellt, soll eine Befahrbarkeit mit zwei Pkw nebeneinander durchgängig gewährleistet sein. Hierfür ist nicht zwingend der Erhalt der heutigen beiden Fahrstreifen erforderlich. Stattdessen könnte, dem Planungsvorschlag entsprechend, ein überbreiter Fahrstreifen markiert werden. Im Regelfall sollen diese 5,00 m – 5,50 m breit sein. Damit möglichst viele Fahrzeuge tatsächlich nebeneinander fahren und damit den Raum effizient nutzen, wurde das Maß von 5,50 m festgelegt.

Der zwischen Soerser Weg und Kardinalstraßen geplante Schutzstreifen kann zu einem Radfahrstreifen aufgewertet werden. Ein Schutzstreifen böte an der Stelle den Vorteil einer geringfügig breiteren rot eingefärbten Fläche, da die Markierung schmaler ist. Zudem wäre im fließenden Kfz-Verkehr das kurzzeitige Überfahren möglich, falls zwei Großfahrzeuge nebeneinander fahren und der Schutzstreifen frei ist. Da die Fahrbahn allerdings bereits im Knotenzulauf auf ein Maß verengt wird, bei dem Großfahrzeuge in der Regel nicht nebeneinander stehen oder fahren, wird der Vorschlag, zwischen Soerser Weg und Kardinalstraße einen Radfahrstreifen anstelle eines Schutzstreifens zu markieren übernommen.

Radfahrstreifen werden nur in Ausnahmefällen und im Rahmen einer temporären Verkehrsführung mit durchgängigen Leitschwellen versehen. Dies hat stadtgestalterische und entwässerungstechnische Gründe; zudem sind diese Schwellen nicht mit Müllcontainern überrollbar. Bei einer Protected Bike Lane, wie sie im Abschnitt Kardinalstraße – Kreuzung Bastei geplant ist, bestehen diese Probleme nicht. Dafür wird aber ein 0,50 m breiter

Streifen benötigt, in dem die Trennelemente platziert werden. Im Abschnitt Soerser Weg – Kardinalstraße würde dies zu einer schmalen Radverkehrsanlage führen.

Weitere Fragen und Anregungen

Auf dem Gehweg gab es früher immer viele falsch geparkte Fahrzeuge, sodass die genannte Breite oftmals nicht zur Verfügung stand.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Duldung des Parkens auf dem Gehweg wurde mit Einrichtung der Bewohnerparkzone „E“ beendet. Seitdem steht die volle Breite dem Fußverkehr zur Verfügung.

Das Rechtsabbiegen in die Ludwigsallee muss verbessert werden. Schon vor der heutigen Baustelle gab es Rückstau bis zur Tankstelle.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Kreuzung „Bastei“ wird den Zielen des Radentscheid entsprechend grundlegend umgestaltet. Der Beschluss dazu wurde im Juli 2021 durch den Mobilitätsausschuss gefasst. Beschlossen wurde eine sogenannte „konfliktfreie Signalisierung“. Das bedeutet, dass zukünftig rechtsabbiegende Fahrzeuge nicht mehr gleichzeitig grün haben mit Rad- und Fußverkehr, die die Ludwigsallee überqueren. Hierdurch soll eine hohe Verkehrssicherheit erreicht werden. In Tageszeiten von hohem Rad- und Fußaufkommen können sich durch diese Trennung Vorteile für den Kfz-Verkehrsfluss ergeben. Gerade in der morgendlichen Spitzenverkehrszeit ist jedoch ein bemerkbarer Rückstau in die Krefelder Straße zu befürchten. Diese Nachteilige Auswirkung wurde jedoch zugunsten der erhöhten Verkehrssicherheit in Kauf genommen. Weitere Informationen finden Sie unter www.aachen.de/kreuzung-bastei.

Ich rege eine Buslinie durch die Sandkaulstraße an, damit Bewohner*innen und Nutzer*innen des P+R-Angebots am Tivoli direkter in die Innenstadt kommen

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Buslinie über die Sandkaulstraße zum Bushof zu führen, wäre denkbar z. B. für ein direktes P+R-Shuttle vom Tivoli oder als Schnellbuslinie SB 51 aus der Region ins Aachener Zentrum. Derzeit ist die Umsetzung dieser beiden Ideen jedoch nicht eingeplant.

Es sollte ein sinnvolles Park-and-Ride-Angebot am Tivoli geben, sodass Besucher*innen von der Autobahn abgefangen werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Das Parkhaus am Tivoli ist bereits im P+R-Netz der Stadt Aachen integriert und von der Autobahn kommend ausgeschildert. Das Parkticket gilt gleichzeitig als Fahrschein. Die Nutzung kostet 5 € für bis zu 5 Personen und beinhalten die Parkkosten sowie die Hin- und Rückfahrt vom Tivoli in die Stadt. Weitere Informationen finden Sie unter www.aachen.de/parkandride.