

Rolandstr./ Krefelder Str.

Herzlich willkommen!

Dialogveranstaltung
24.02.2026



www.aachen.de/rolandstrasse

Beteiligte

Dialogveranstaltung Rolandstraße/Krefelder Straße

- **Uwe Müller** Leiter des Fachbereichs Mobilität und Verkehr
- **Bastian Weiser** Leiter des Teams Verkehrsplanung
- **Max Geulen** Team Verkehrsplanung
- **Markus Engels** Team Verkehrsplanung
- **Dennis Zoller** Team Verkehrsplanung
- **Kai Mohnen** Leiter des Teams Verkehrskonzepte

Dialogveranstaltung

geplanter Ablauf

Informationen (18:00 – 18:45)

Warum wird in der Rolandstraße/Krefelder Straße geplant und was sind die bisherigen Planungsideen?

Austausch und Diskussion (18:45 – 19:30)

Was ist gut? Was sollte verbessert werden? Worauf sollten wir achten?

Zusammenfassung und Ausblick (19:30 – 20:00)

Was waren die wichtigsten Punkte aus den Gesprächen? Wie geht es weiter?

Unterlagen einsehen und reagieren



www.beteiligung.nrw.de/

www.aachen.de/rolandstrasse



rolandstrasse@mail.aachen.de



Verwaltungsgebäude „Am Marschierter“

Lagerhausstraße 20, 52064 Aachen

Mo – Do 8 bis 17 Uhr, Fr 8 bis 14 Uhr

Dort befinden sich auch Vordrucke und ein Briefkasten.

Teilen Sie uns Ihre Anmerkungen und Ideen noch bis zum 10. März mit!

Teil 1

Informationen

18:00 – 18:45 Uhr

Warum wird in der Rolandstraße/Krefelder Straße geplant
und was sind die bisherigen Planungsideen?

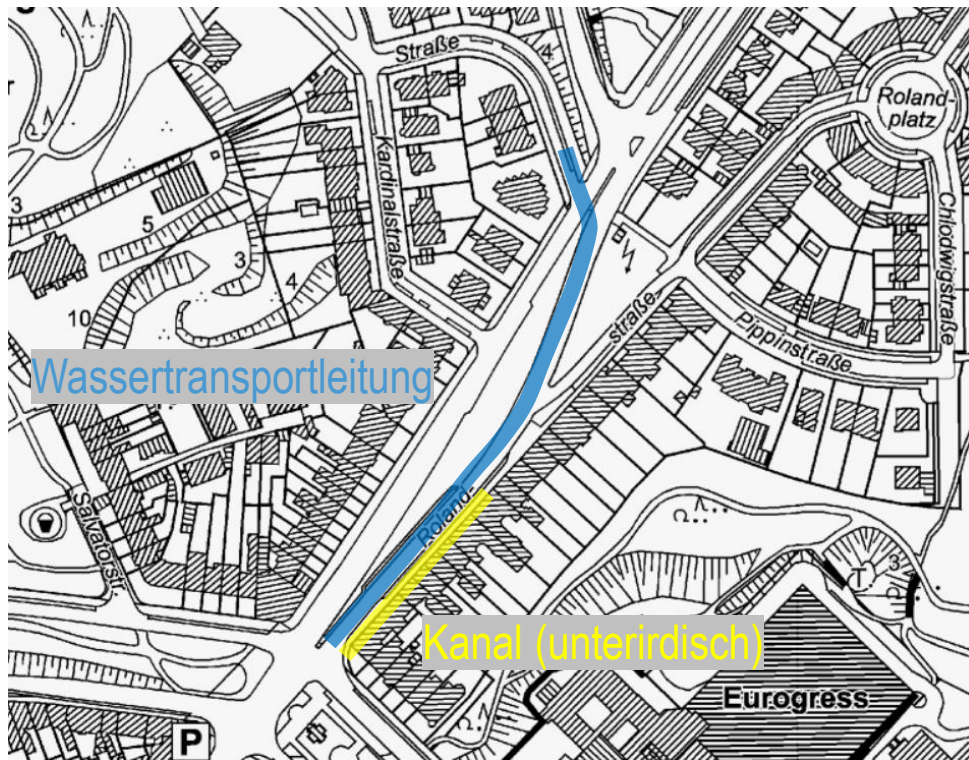
Planungs- anlass

Uwe Müller



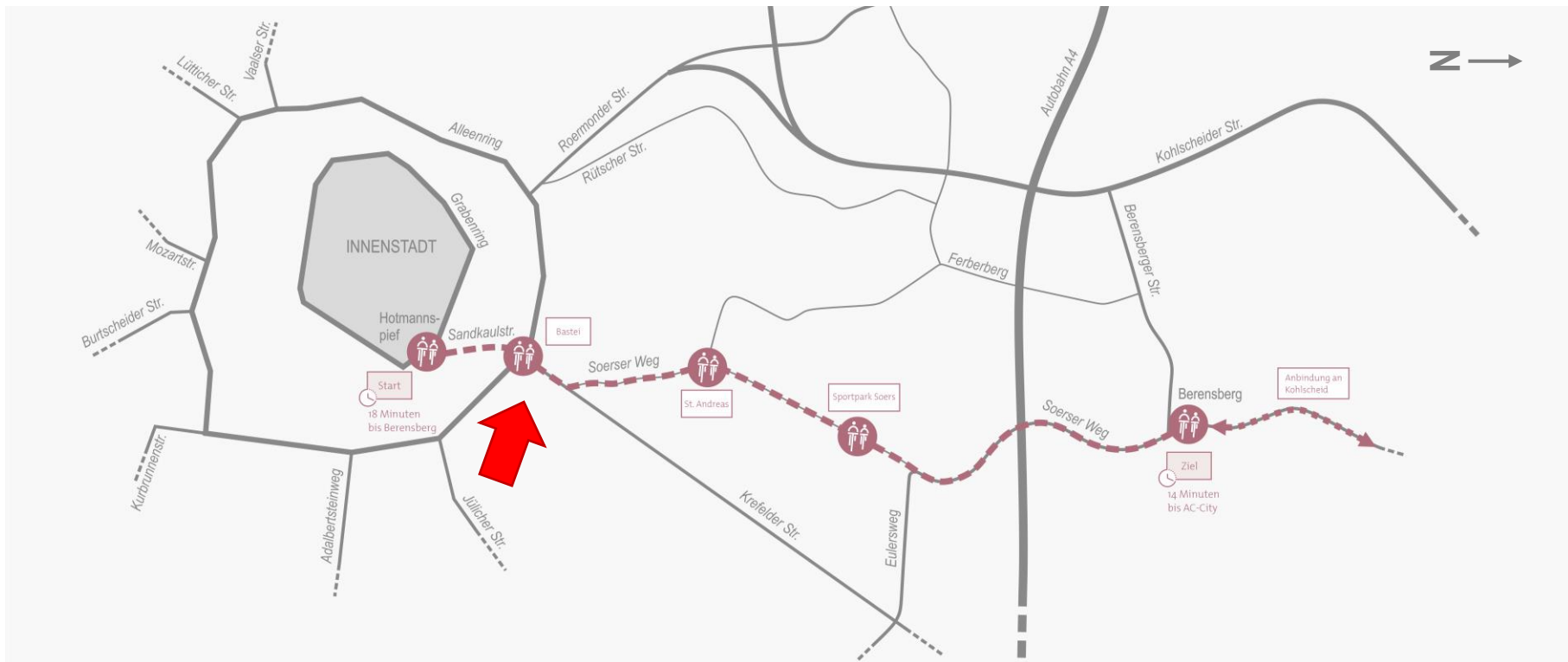
www.aachen.de/rolandstrasse

		Kanal	Wasser
2026	Q1		
	Q2		
	Q3		
	Q4		
2027	Q1		
	Q2		
	Q3		
	Q4		
2028	Q1		
	Q2		
	Q3		
	Q4		



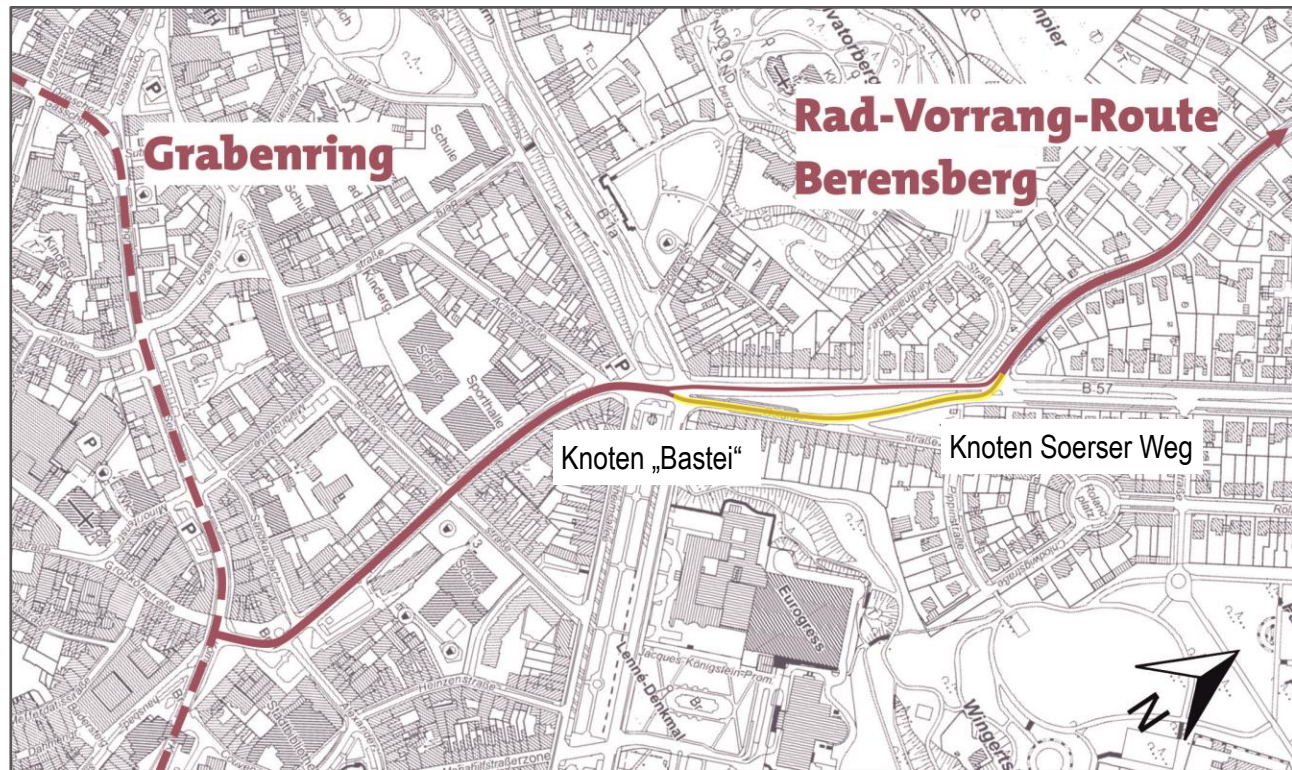
Erneuerungen durch die Regionetz (Wasser, Kanal)

Herbst 2026 – Herbst 2028



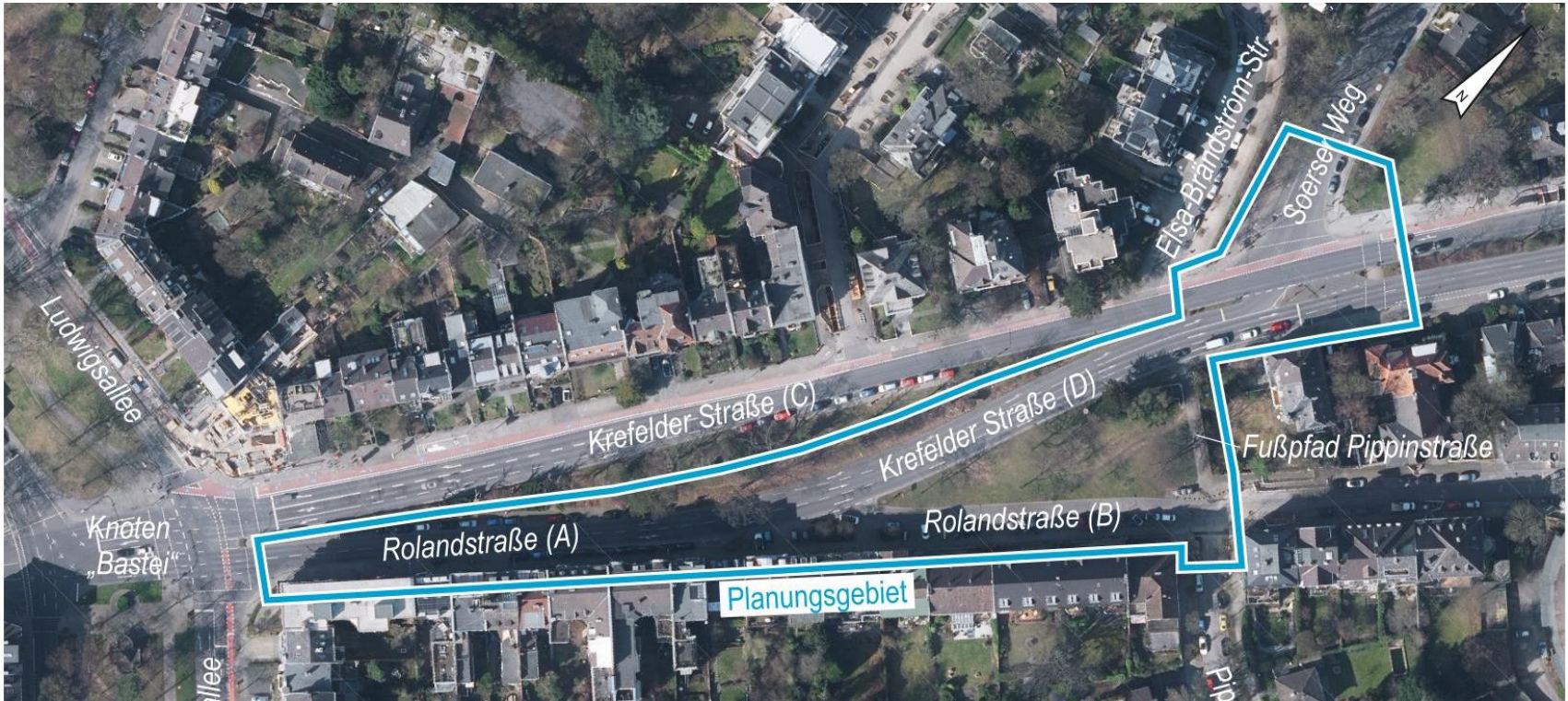
Planungsanlass

RVR Berensberg



Planungsanlass

Rad-Vorrang-Netz: Sicher und komfortabel in die Außenbezirke



Planungsgebiet

Politische Beratung

Auftrag zur Bürger*innenbeteiligung

03.12.2025 Bezirksvertretung Aachen-Mitte

18.12.2025 Mobilitätsausschuss

Politische Beratung. Rückmeldungen der Politik:

- Verbesserungen für Radverkehr an dieser Stelle notwendig
- Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben?
- Kosten im Blick behalten
- **Beschluss, Beteiligung nicht nur auf Basis von zwei Varianten durchzuführen**

10. Februar bis 10. März 2026

Beteiligungsphase

Verkehrs- netze

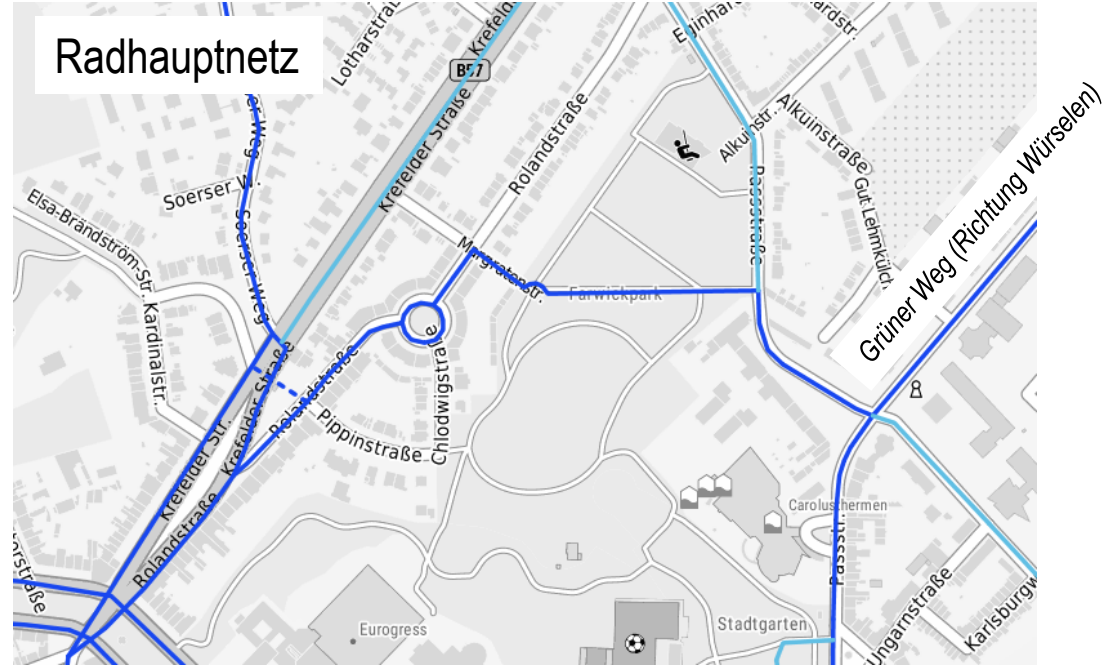
Max Geulen



www.aachen.de/rolandstrasse

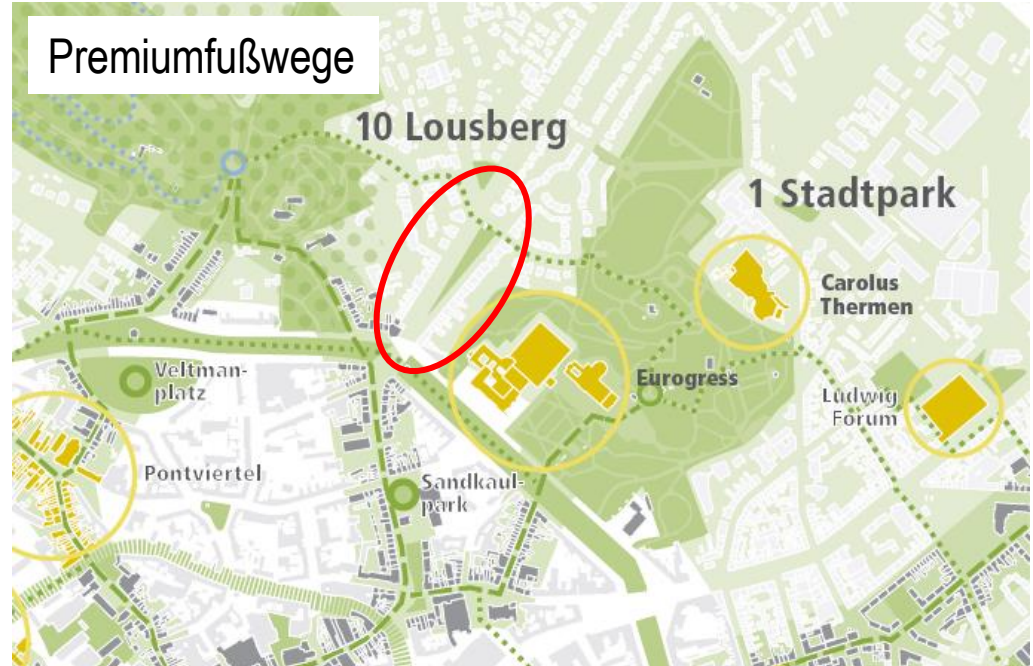
Netzbedeutung

Radverkehr



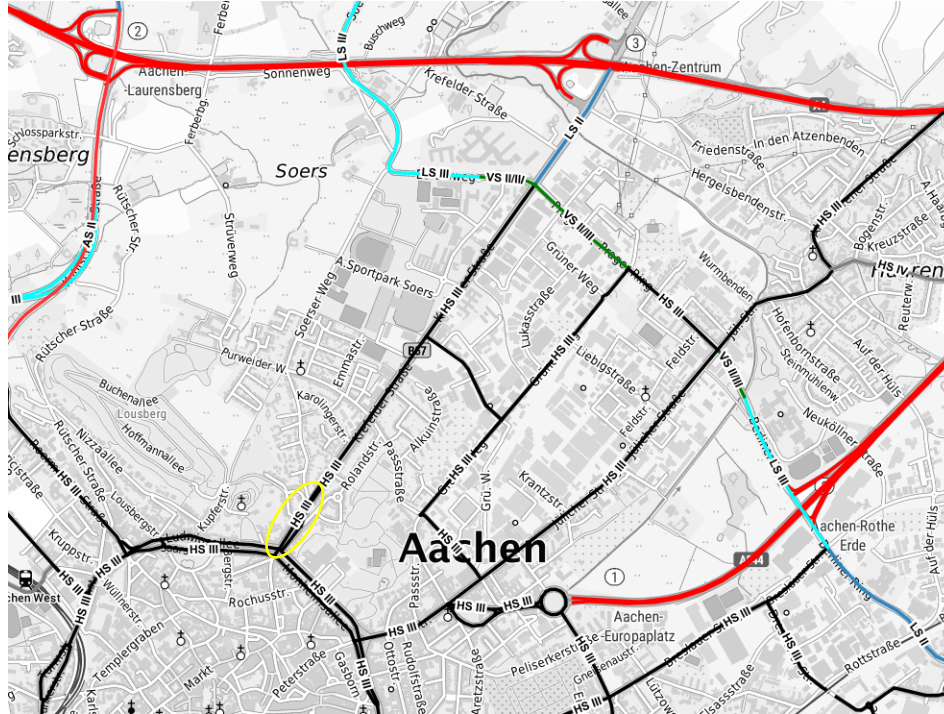
Netzbedeutung

Fußverkehr



Netzbedeutung

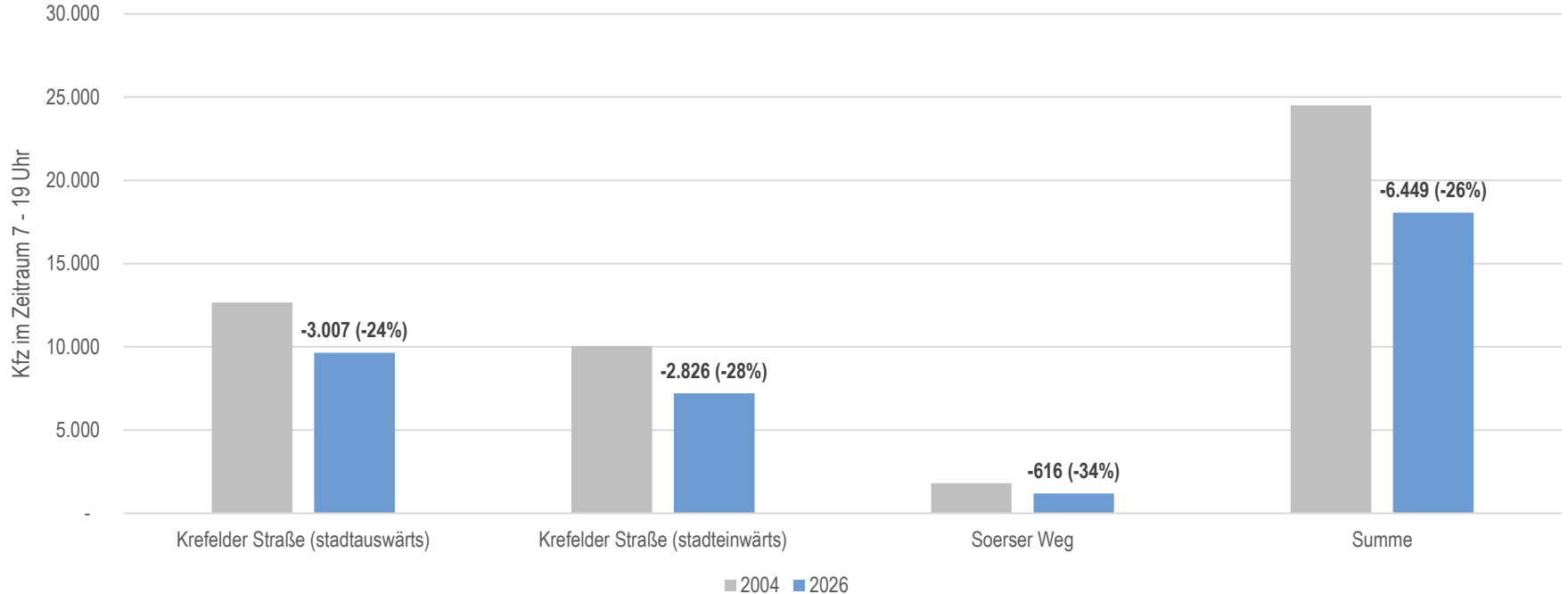
Motorisierter Individualverkehr



Hauptverkehrsstraßennetz

Einmündung Soerser Weg/Krefelder Straße

Rückgang der Verkehrsstärke



Netzbedeutung

ÖPNV



- Linie 54 im Halbstundentakt
- Linie 30 mit einzelnen Fahrten
- Haltestelle „Bastei“ nur stadtauswärts
- Fahrgäste täglich
 - ca. 20 Personen steigen ein
 - ca. 60 Personen steigen aus

Bestands- analyse

Max Geulen



www.aachen.de/rolandstrasse



Rad-Vorrang-Route: Derzeit keine Radverkehrsanlagen vorhanden



Haltestelle Bastei: Sehr kurzer Haltestellenbereich (ca. 8 m)



1. Kein Gehweg entlang Krefelder Straße stadtauswärts
2. Radverkehr muss sich zum Abbiegen in den Soerser Weg an dieser Stelle im fließenden Verkehr einordnen.



Aus fehlendem Gehweg resultierender Trampelpfad



Hochbord und Betonpoller: Eingeschränkte Nutzbarkeit für Rad- und Fußverkehr



Trampelpfad auf Mittelstreifen der Krefelder Straße auf Höhe der Elsa-Brändström-Straße



Rolandstraße im Bereich (B): Statt durch Markierung angeordnetem Längsparken wird Schrägparken praktiziert. Im Zuge der Planung soll das Parken neu geordnet werden

Planungs- ideen

Max Geulen



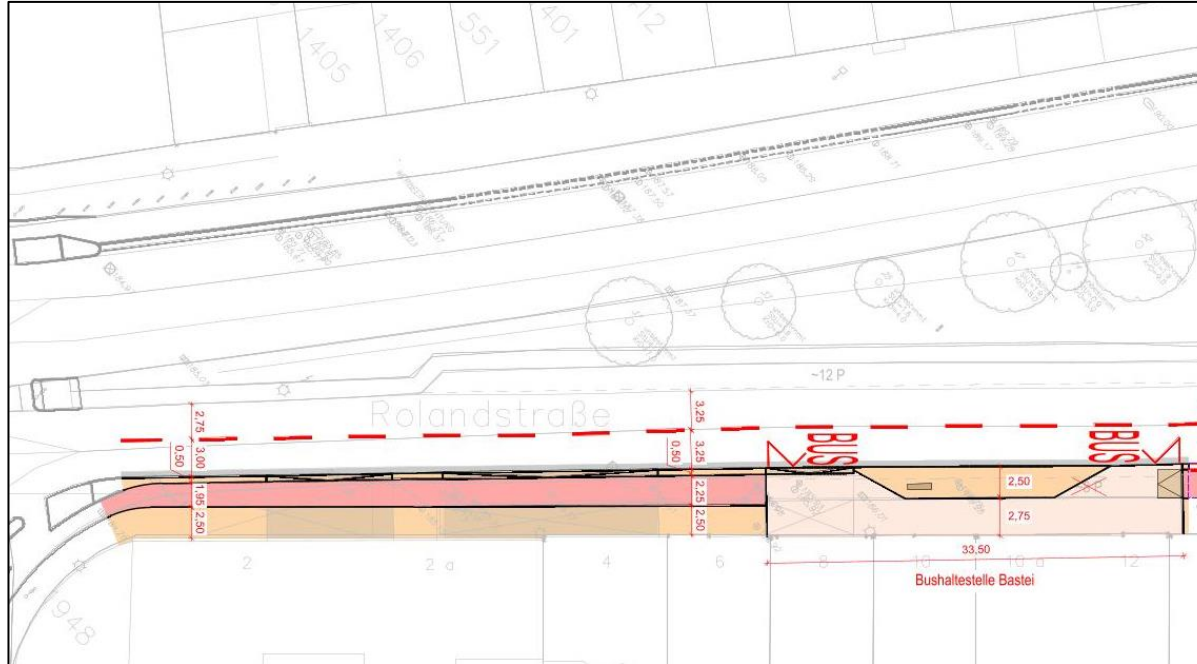
www.aachen.de/rolandstrasse



Anpassungen, die in allen Varianten gleichermaßen geplant sind

Anpassungen in allen Varianten

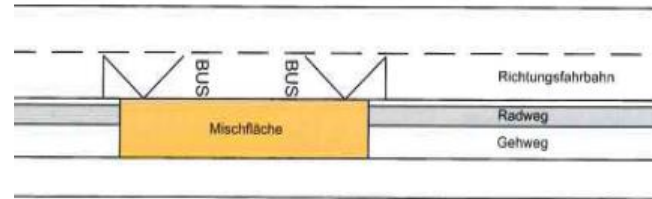
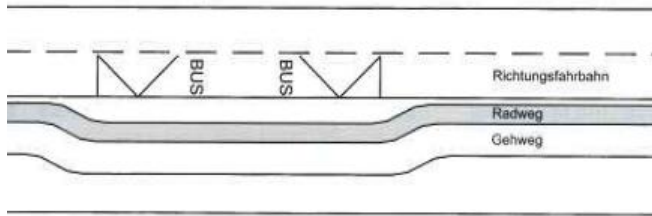
Zwischen Kreuzung „Bastei“ und Bushaltestelle



- Anknüpfen an die Planung der Kreuzung „Bastei“
- Baulicher Radweg wird angelegt
- Verlängerter Haltestellenbereich
- Auflösung des Radwegs im Haltestellenbereich

Radverkehrsführung an der Bushaltestelle

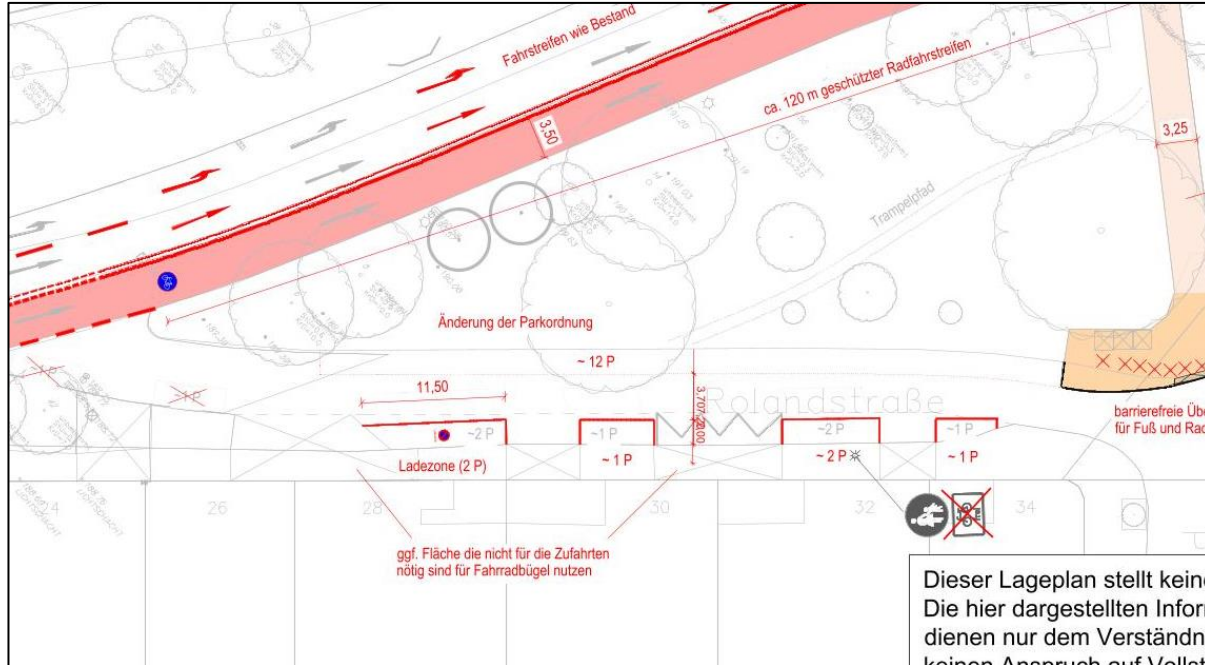
- Nach Möglichkeit: Radverkehrsanlage durchziehen
- Aber: Wartefläche, Rad- und Gehweg brauchen Platz. Insgesamt mind. 6 m nötig.
- An Haltestelle „Bastei“ vorhanden: 5,25 m → Führung im Mischverkehr



Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)

Anpassungen in allen Varianten

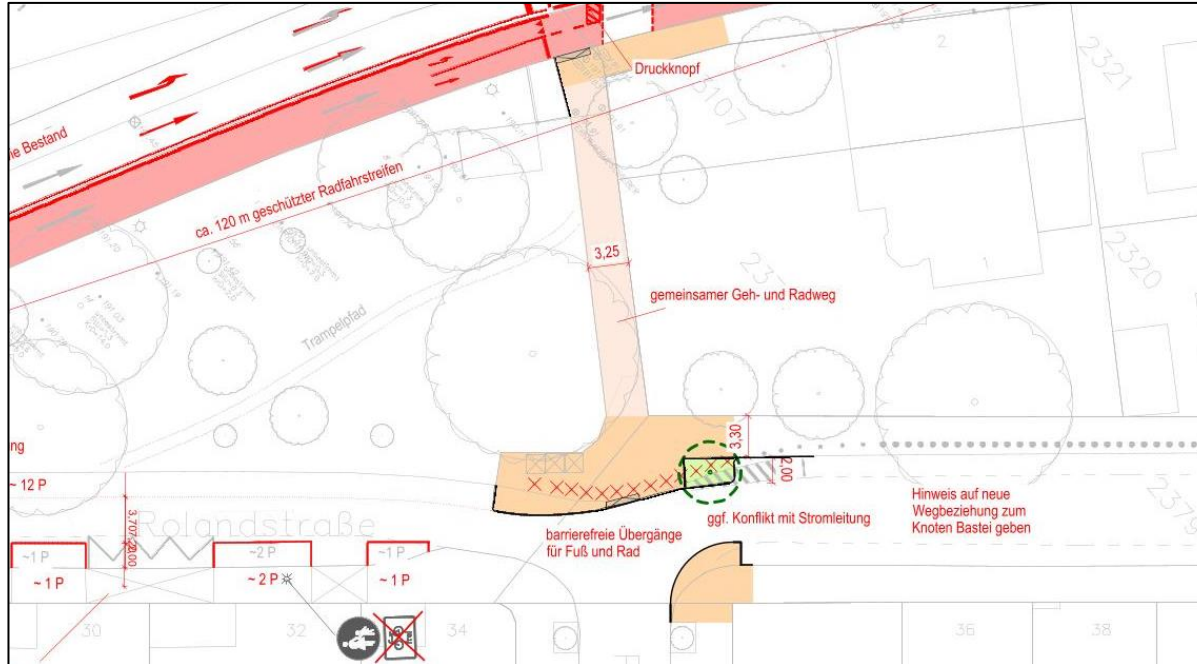
Änderung der Parkordnung



- Anstelle des praktizierten Schrägparkens: beidseitiges Fahrbahnrandparken
- Liefer- und Ladezone

Anpassungen in allen Varianten

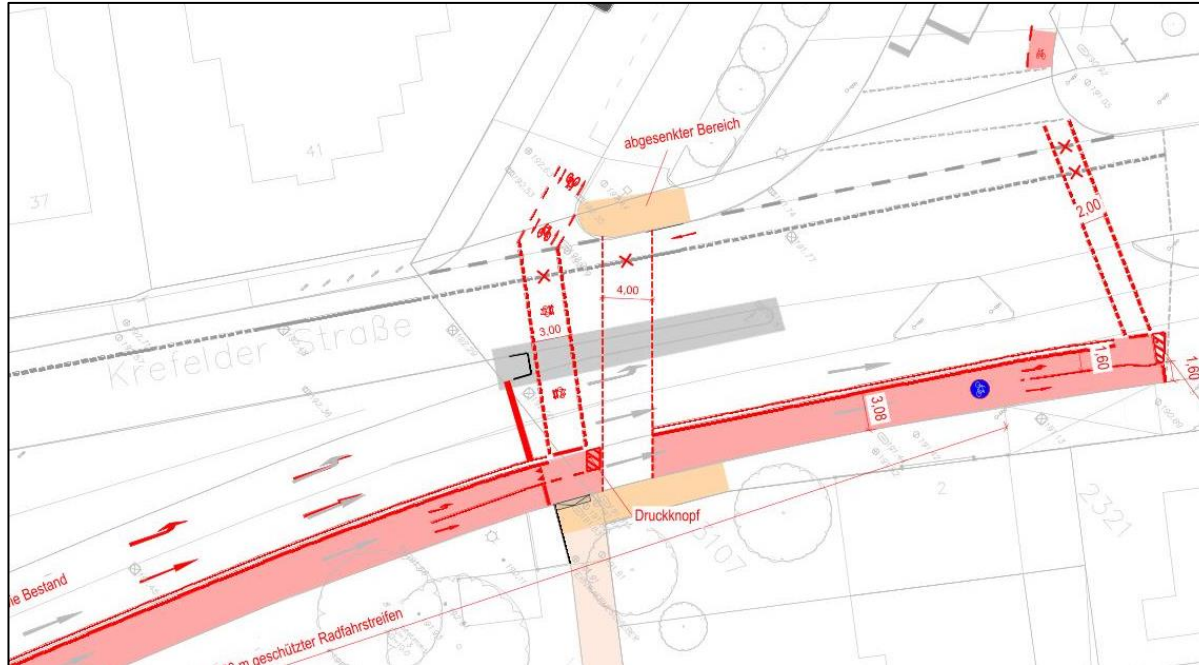
Geh-/Radweg Pippinstraße



- Entfernung der Betonpoller
- Barrierefreie Übergänge für Fuß- und Radverkehr
- Neue Wegebeziehung in Richtung Knoten „Bastei“
→ Rücknahme der Gehwegfreigabe für den Radverkehr
- Einheitliches Material, gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr

Anpassungen in allen Varianten

Neue Ampel über die Krefelder Straße

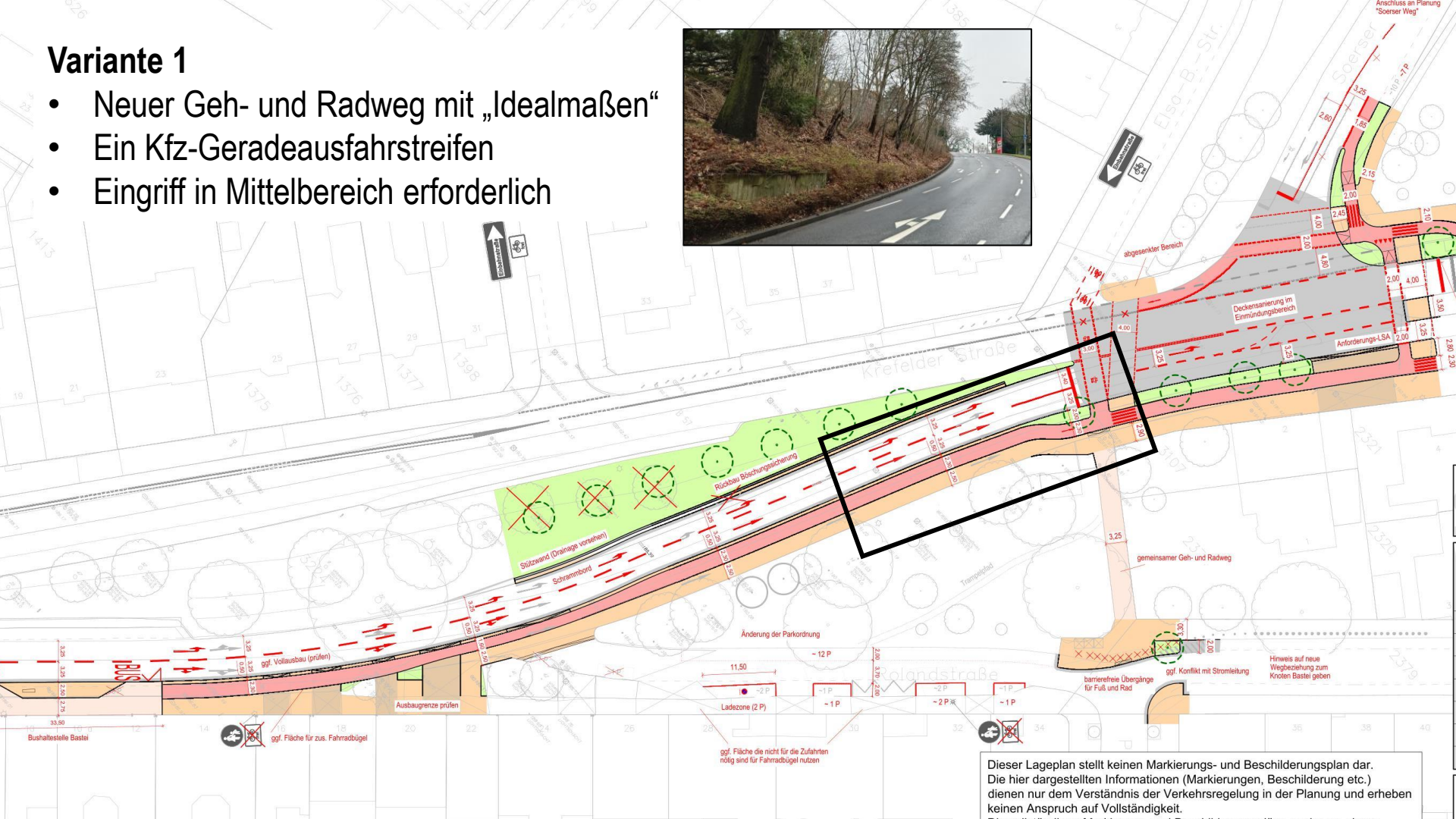


- Neue Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr
- Genaue Ausgestaltung je Variante leicht verschieden

(Variante 1)

Variante 1

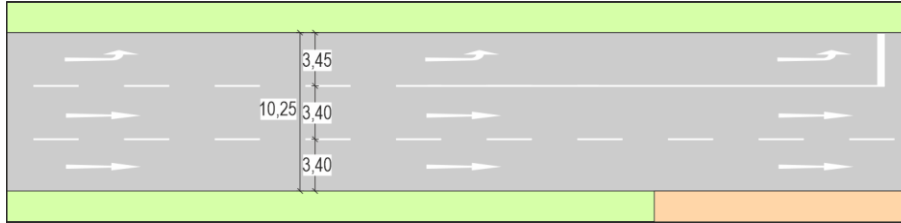
- Neuer Geh- und Radweg mit „Idealmaßen“
- Ein Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Eingriff in Mittelbereich erforderlich



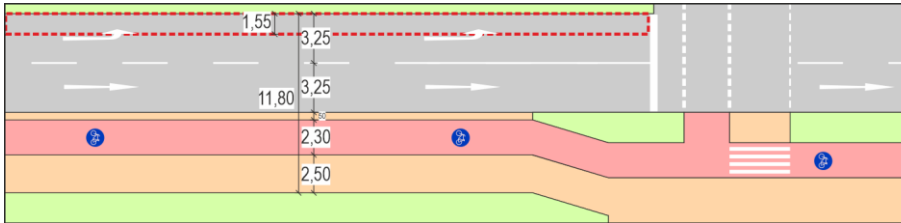
Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Variante 1

Schematische Darstellung



Bestand



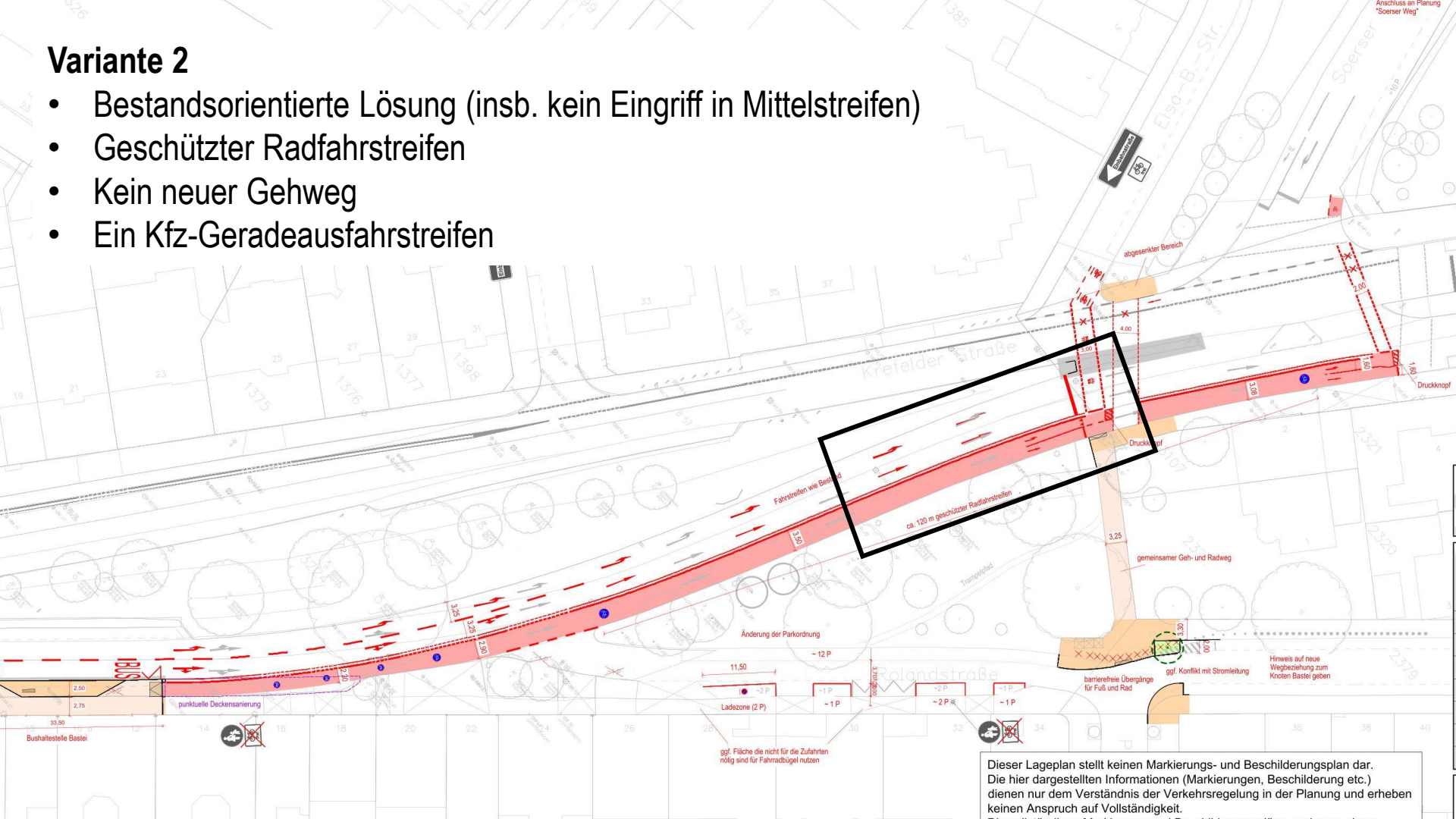
Planung (Variante 1)

- Neuer Geh- und Radweg mit „Idealmaßen“
- Ein Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Eingriff in Mittelstreifen nötig
- Kostenschätzung: Ca. 1,5 Mio. Euro

Variante 2

Variante 2

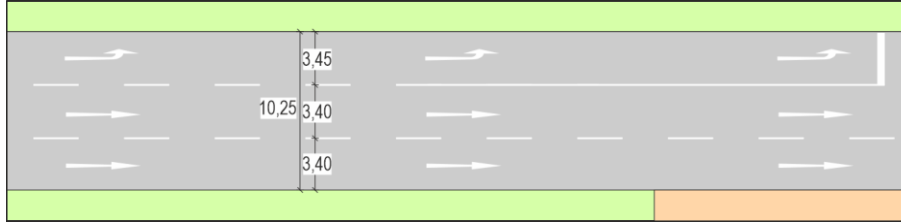
- Bestandsorientierte Lösung (insb. kein Eingriff in Mittelstreifen)
- Geschützter Radfahrstreifen
- Kein neuer Gehweg
- Ein Kfz-Geradeausfahrstreifen



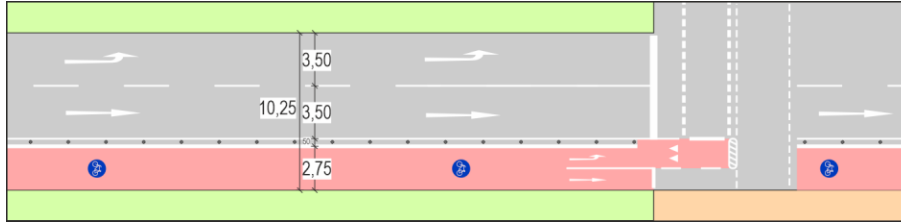
Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Variante 2

Schematische Darstellung



Bestand



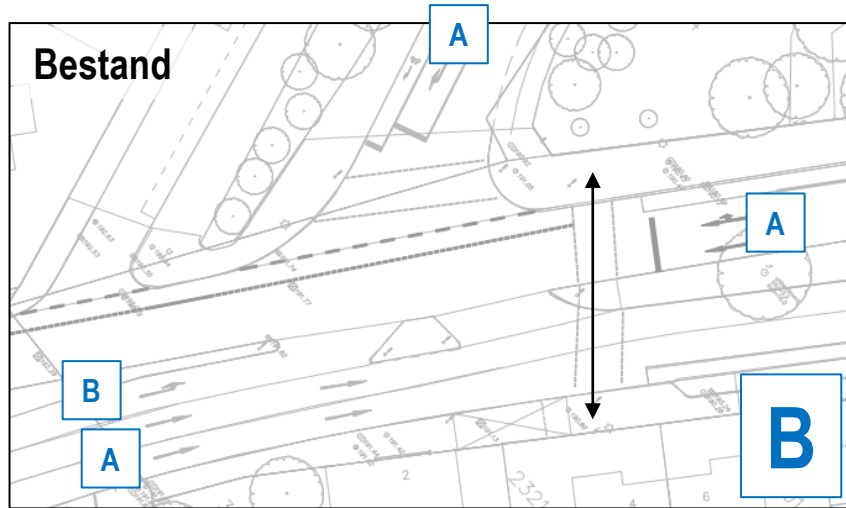
Planung (Variante 2)

- Bestandsorientierte Variante (geringster Umsetzungsaufwand)
- Komfortable Radverkehrsanlage
- Kein neuer Gehweg (Trampelpfad bleibt)
- 1 Kfz-Geradeausfahrtstreifen
- Kostenschätzung: ca. 600.000 Euro

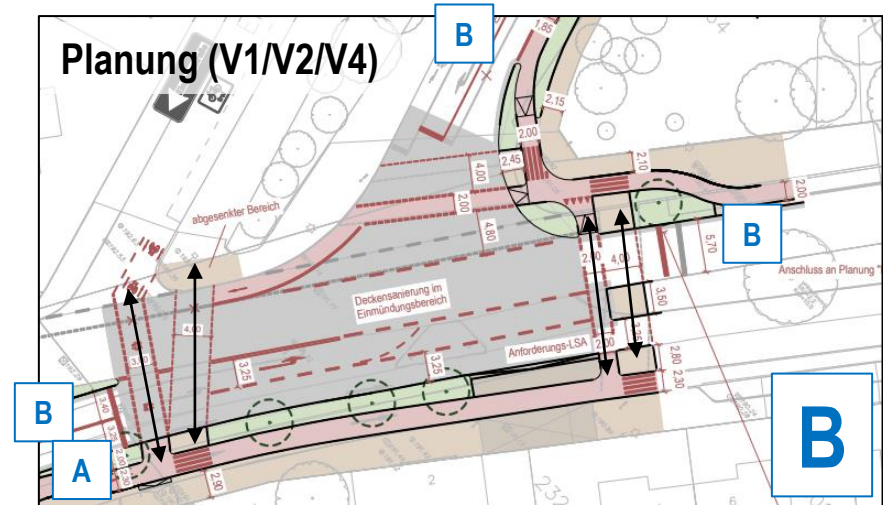
Leistungsfähigkeit: nachmittägliche Spitzenstunde

V1, V2 und V4: Ein Fahrstreifen entfällt

Annahme: Fuß-/Radverkehr fordert in jedem Umlauf die Freigabe an (worst case)



Qualitätsstufen nach HBS	
A: freier Verkehrsfluss	D: noch stabiler Verkehrszustand mit Beeinträchtigungen
B: nahezu freier Verkehrsfluss	E: die Kapazität wird erreicht
C: stabiler Verkehrszustand	F: Überlastung der Verkehrsanlage



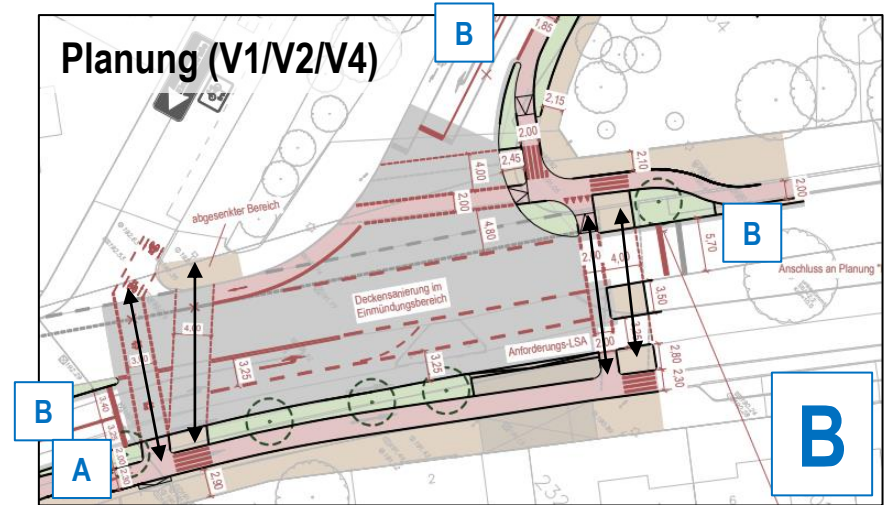
Einordnung

- HBS: schlechteste Teilbewertung maßgebend
- Qualitätsstufe bei Fahrstreifenentfall im worst case (Spitzenstunde, Daueranforderung, Freigabe aller Furten):

B → „nahezu freier Verkehrsfluss“

- Technisches Regelwerk: Mindestens Qualitätsstufe „D“ anstreben

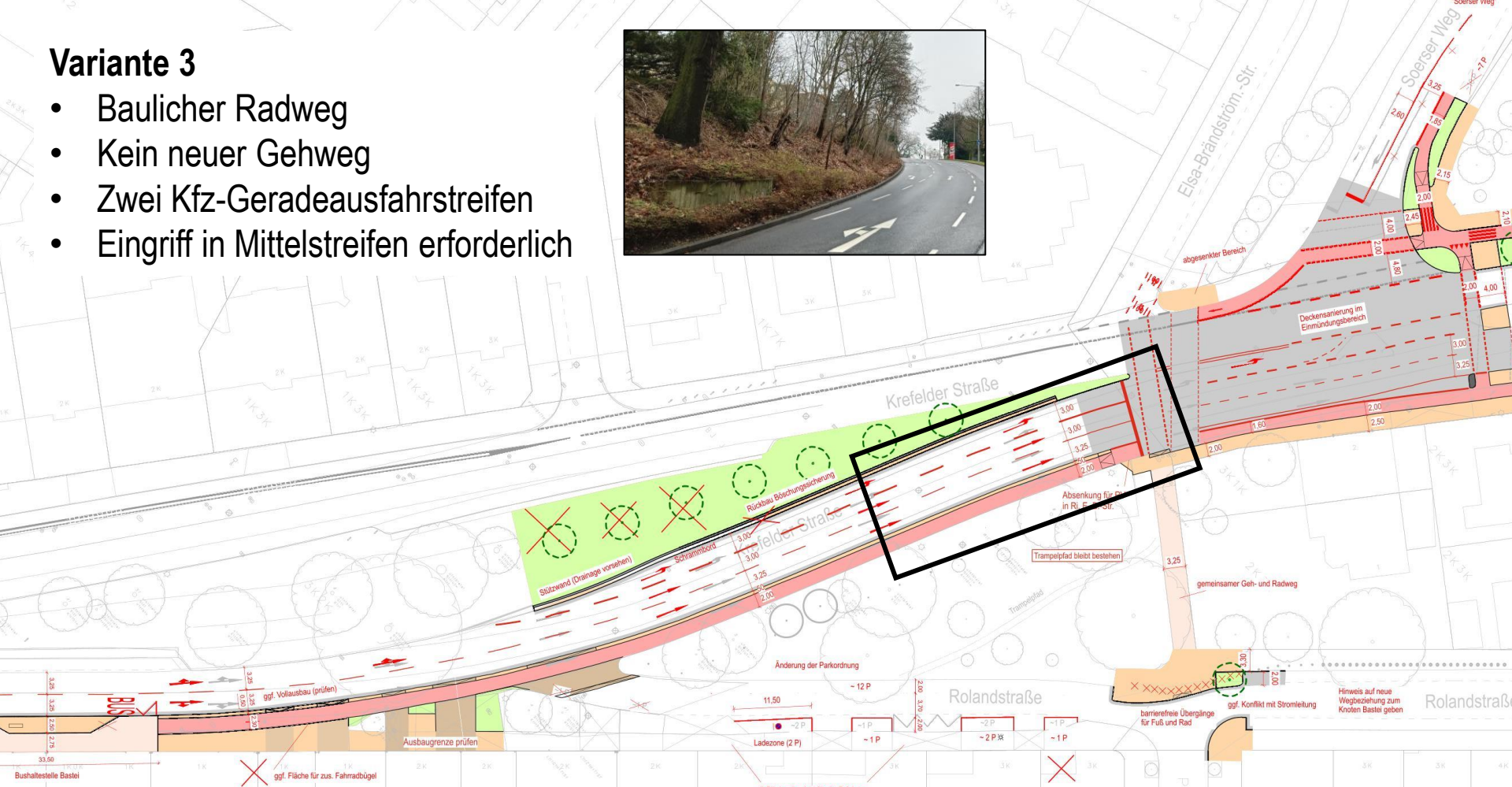
Fazit: Auch bei Entfall eines Fahrstreifens ist eine gute Leistungsfähigkeit gegeben.



Variante 3

- Baulicher Radweg
- Kein neuer Gehweg
- Zwei Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Eingriff in Mittelstreifen erforderlich

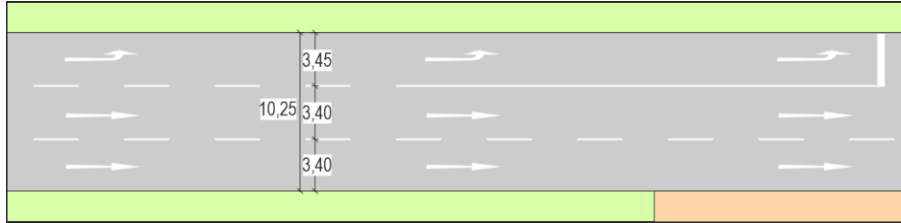
- Baulicher Radweg
- Kein neuer Gehweg
- Zwei Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Eingriff in Mittelstreifen erforderlich



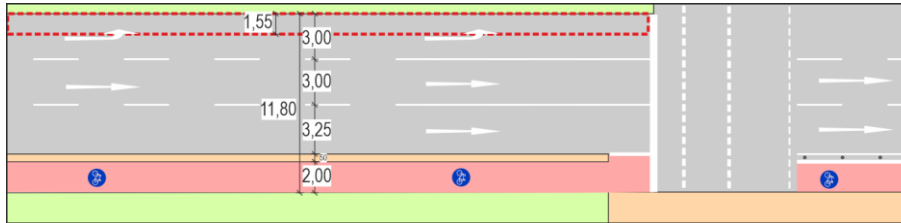
Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar.
Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.)
dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben
keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Variante 3

Schematische Darstellung



Bestand



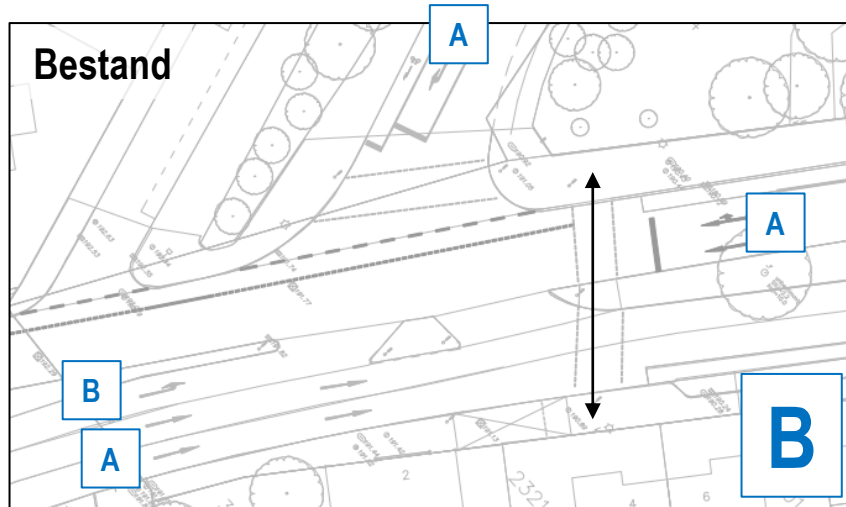
Planung (Variante 3)

- Zwei Kfz-Geradeausfahrtstreifen
- Neuer Radweg
- Kein neuer Gehweg (Trampelpfad bleibt)
- Eingriff in Mittelstreifen nötig
- Kostenschätzung: Ca. 1,5 Mio Euro

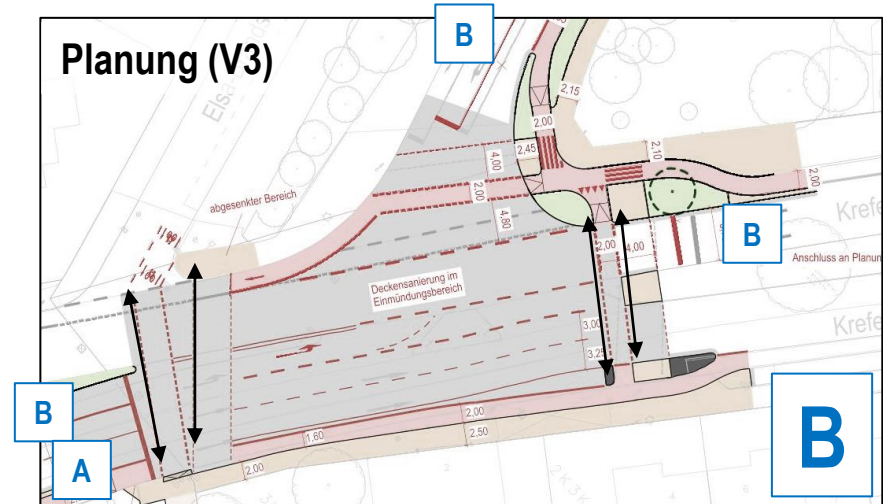
Leistungsfähigkeit: nachmittägliche Spitzenstunde

V3: Zwei Geradeausfahrstreifen bleiben erhalten

Annahme: Fuß-/Radverkehr fordert in jedem Umlauf die Freigabe an (worst case)



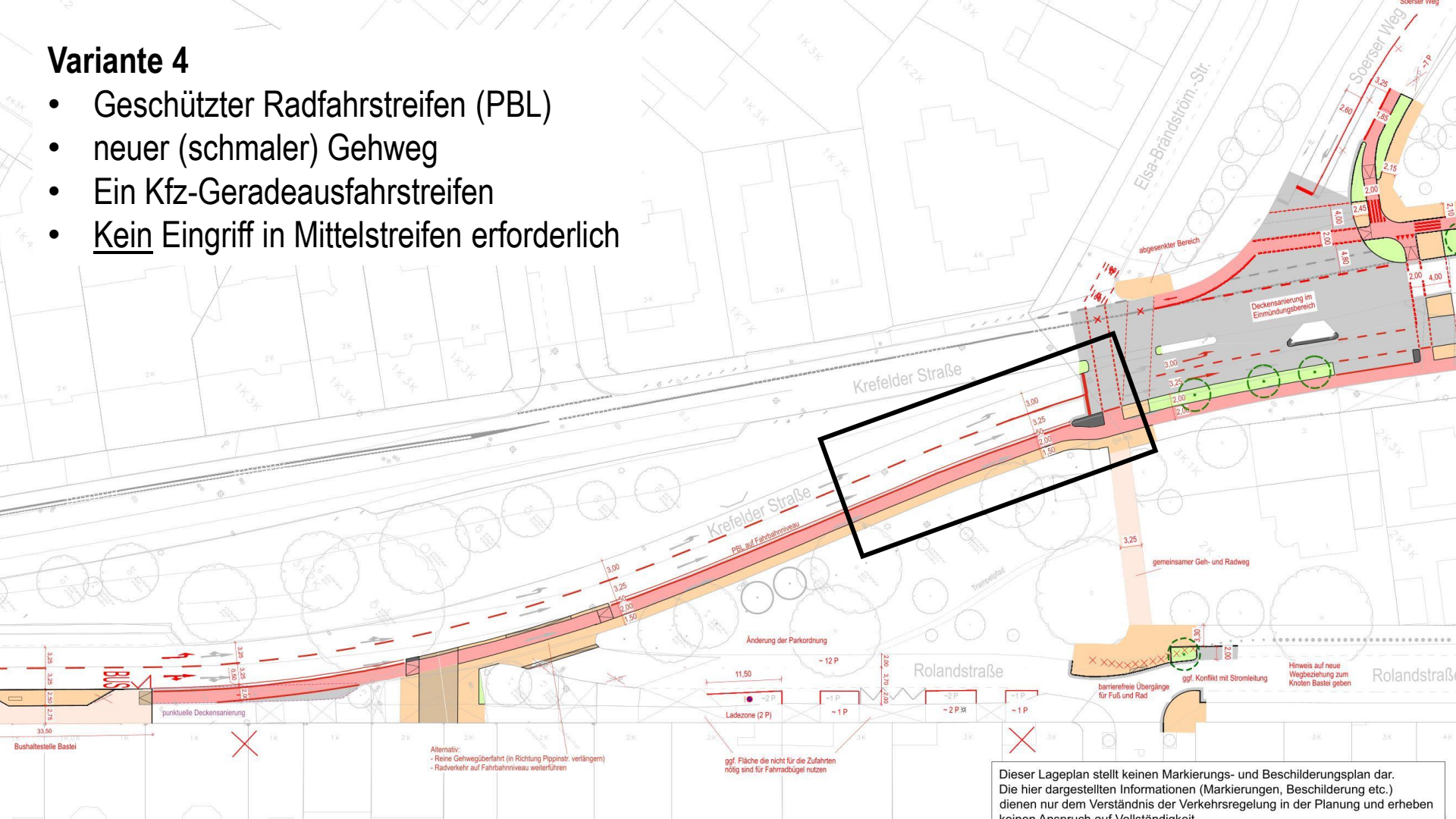
Qualitätsstufen nach HBS	
A: freier Verkehrsfluss	D: noch stabiler Verkehrszustand mit Beeinträchtigungen
B: nahezu freier Verkehrsfluss	E: die Kapazität wird erreicht
C: stabiler Verkehrszustand	F: Überlastung der Verkehrsanlage



Variante 4

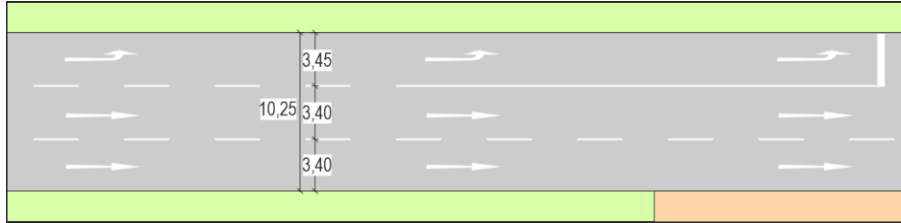
Variante 4

- Geschützter Radfahrstreifen (PBL)
- neuer (schmäler) Gehweg
- Ein Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Kein Eingriff in Mittelstreifen erforderlich

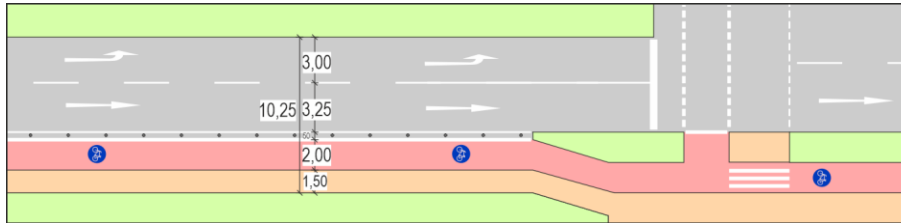


Variante 4

Schematische Darstellung



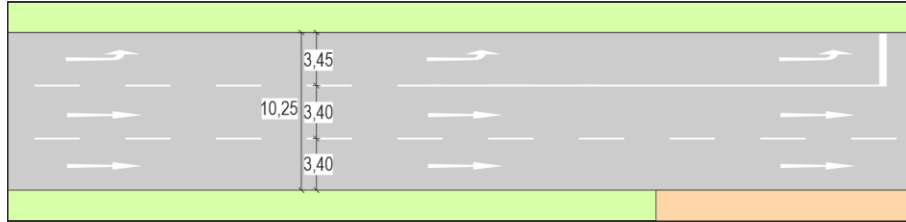
Bestand



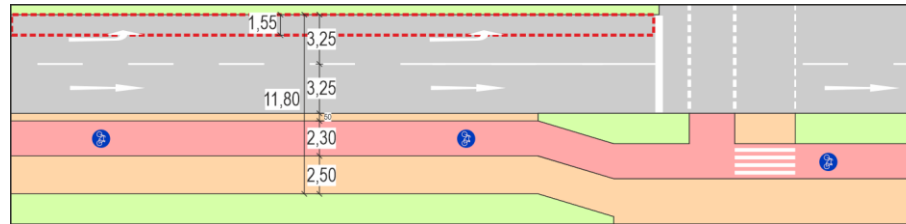
Planung (Variante 4)

- Geschützter Radfahrstreifen (PBL)
- Neuer (schmäler) Gehweg
- 1 Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Kein Eingriff in Mittelstreifen nötig
- Kostenschätzung: 1,25 Mio. Euro

Variante 4 und Variante 1

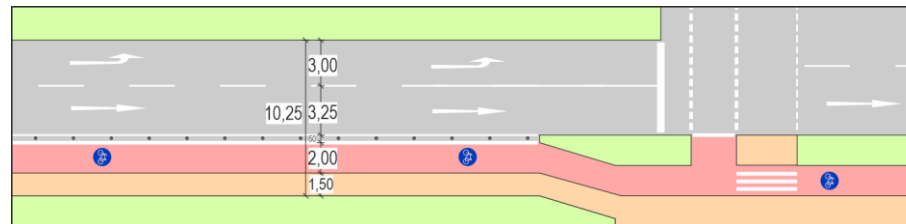


Bestand



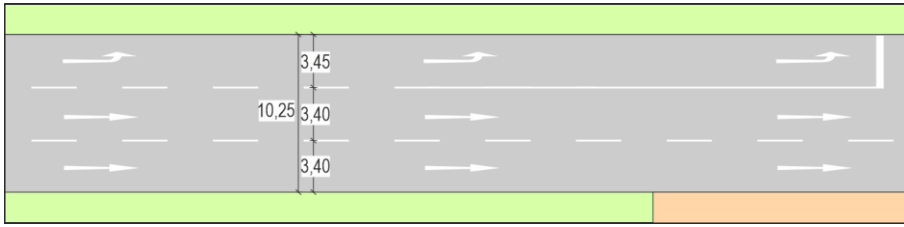
Variante 1

- Kostenschätzung bei 1,5 Mio. Euro
- aufgrund des aufwendigen Eingriffs jedoch mit größerer Unsicherheit behaftet

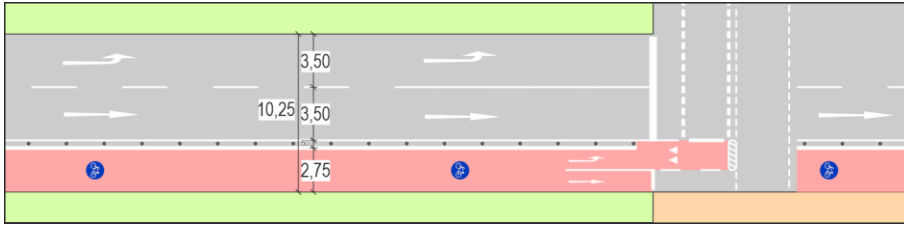


Variante 4

- Kostenschätzung bei 1,25 Mio. Euro
- weiteres Einsparpotenzial vorhanden
- → Weiterverfolgung von Variante 4

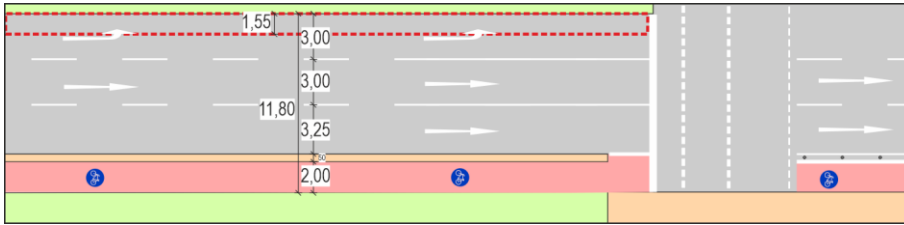


Bestand



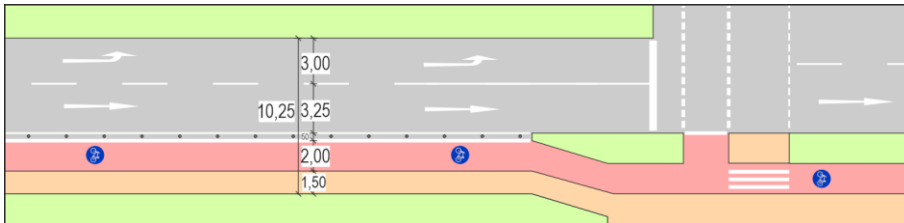
Variante 2: geschützter Radfahrstreifen (PBL)

- Geschützter Radfahrstreifen, aber kein neuer Gehweg
- 1 Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Kein Eingriff in Mittelstreifen
- Kostenschätzung: 600.000 Euro



Variante 3: Zwei Geradeausfahrstreifen

- Neuer Radweg, aber kein neuer Gehweg
- 2 Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Eingriff in Mittelstreifen notwendig
- Kostenschätzung: 1,5 Mio. Euro



Variante 4: PBL und neuer Gehweg

- Geschützter Radfahrstreifen und neuer (schmäler) Gehweg
- 1 Kfz-Geradeausfahrstreifen
- Kein Eingriff in Mittelstreifen
- Kostenschätzung: 1,25 Mio. Euro

Teil 2

Austausch und Diskussion

18:45 – 19:30 Uhr

Was ist gut? Was sollte verbessert werden? Worauf sollten wir achten?

Schreiben Sie Ihr Feedback auf!

Lob, Kritik und Anmerkungen



Positives

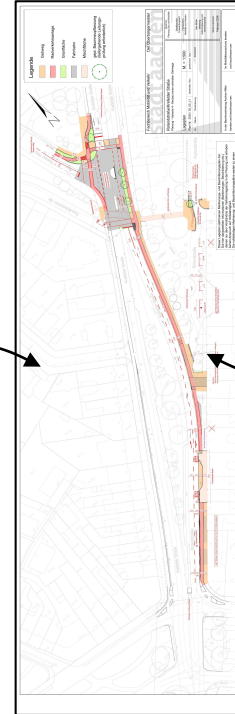


Negatives



Anmerkungen

**ortsunabhängige
Kommentare**
in die weiße Fläche



**ortsbezogene
Kommentare**
direkt an die
zugehörige Stelle

Teil 3

Zusammenfassung und Ausblick

19:30 – 20:00 Uhr

Was waren die wichtigsten Punkte aus den Gesprächen?

Wie geht es weiter?

Der Zeitplan

Beschlüsse und Umsetzung

- **18.12.2025**
Politischer Beschluss zur Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung
- **10. Februar bis 10. März 2026**
Beteiligungsphase
- **Juli 2026**
Festlegung einer Planungsvariante durch Politik (Planungsbeschluss)
Entscheidungsgrundlage u. a. der Bericht zur Bürger*innenbeteiligung
- **Ab Herbst 2026**
Regionetz-Arbeiten an den Ver- und Entsorgungsleitungen
- **Nach Möglichkeit im direkten Anschluss**
Beginn der Baumaßnahmen durch die Stadt Aachen

Unterlagen einsehen und reagieren



www.beteiligung.nrw.de/

www.aachen.de/rolandstrasse



rolandstrasse@mail.aachen.de



Verwaltungsgebäude „Am Marschierter“

Lagerhausstraße 20, 52064 Aachen

Mo – Do 8 bis 17 Uhr, Fr 8 bis 14 Uhr

Dort befinden sich auch Vordrucke und ein Briefkasten.

Teilen Sie uns Ihre Anmerkungen und Ideen noch bis zum 10. März mit!

Wir freuen und über Ihr Feedback
zur heutigen Veranstaltung!



Rolandstr./ Krefelder Str.

Danke für Ihre
Teilnahme!



www.aachen.de/rolandstrasse