



Red
Räder
Bremsen
Öl
Stuhl

Grüner Weg

Bürger*innenbeteiligung

Vorstellung der Vorplanung

Tagesordnung

- I Begrüßung
- II Informationen
- III Mögliche Varianten
Austausch und Diskussion
- IV Kosten
- V Weiteres Vorgehen

Bisherige Möglichkeiten der Beteiligung

Unterlagen einsehen und beteiligen

- alle Unterlagen und Pläne online unter: www.aachen.de/baustellen
- oder
- im Foyer des Verwaltungsgebäudes „Am Maschiertor“
(Verwaltungsgebäude, 52064 Aachen)



Bürger*innenbeteiligung Grüner Weg

Sehr geehrte Bürger*innen,

der Grüne Weg soll im Abschnitt zwischen Lombardenstraße und Prager Ring umgestaltet werden.

Die Stadt Aachen möchte Ihnen im Rahmen der Bürger*innen-Beteiligung die verschiedenen Varianten der aktuellen Planung vorstellen und Fragen beantworten. Ihre Anregungen und Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Die Pläne können Sie einsehen:
Im Foyer des Verwaltungsgebäudes
„Am Marschiertor“
Lagerhausstraße 20, 52064 Aachen

vom 14.08. bis 08.09.2023
Mo – Do 08.00 bis 17.00 Uhr
Fr 08.00 bis 14.00 Uhr

Informationsveranstaltung im „Das LIEBIG“
Liebigstraße 19, 52080 Aachen

**Montag, 04.09.2023
18.00 – 20.00 Uhr**

Weitere Informationen und Planunterlagen finden Sie online unter:
www.aachen.de/baustellen

oder Tel.: 0241 432-61317

Senden Sie Ihre Anregungen und Hinweise bis zum 08.09.2023 an:
gruenerweg@mail.aachen.de
oder nutzen Sie den Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes „Am Marschiertor“.

Ihr Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur

www.aachen.de/baustellen



Informationen



Anlass...

- Neuaufteilung des Verkehrsraumes zur Verbesserung der verkehrlichen, baulichen, gestalterischen und sicherheitstechnischen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer*innen dringend erforderlich
- funktionale Mängel und alterungsbedingte Schäden in der Fahrbahn, im Parkstreifen, an den Bordsteinen und im Gehweg

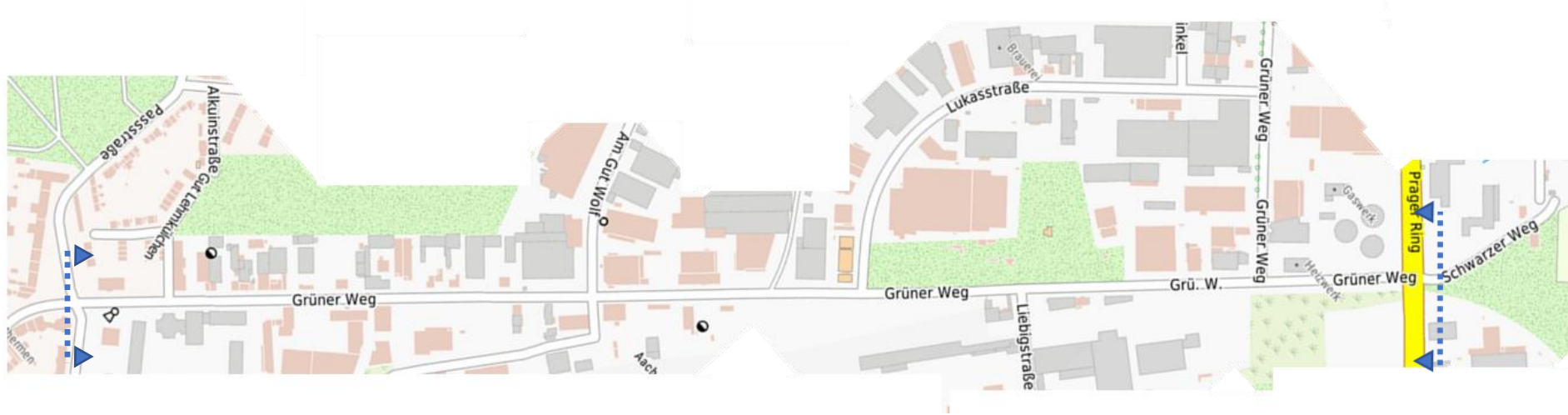
...und Zielsetzung

- Sicherung für den Radverkehr als Verbindung zwischen dem Bahntrassenradweg Aachen-Jülich und in Richtung der Innenstadt
- Haupterschließung des Gewerbegebiets sichern

Bisherige politische Beratung

- **07.06.2018:** Ausführungsbeschlusses zur Umsetzung von Schutzstreifen
- **November 2019:** Annahme des Radentscheides und dessen Ziele durch den Rat der Stadt Aachen
 - Verwaltung wird beauftragt bisherige Planung an die Qualitätsanforderungen des Radentscheides anzupassen
 - Verzögerung im Zeitplan, sodass die Ausbauarbeiten nicht wie geplant im Anschluss an die Arbeiten der Regionetz folgen konnten
- **02.09.2021:** Planungsbeschluss zur Herstellung eines Radwegs im Seitenraum zw. Gut Lehmkülchen und Lukasstraße, zw. Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg ist zu prüfen, ob durch eine Einbahnstraßenregelung bessere Verhältnisse für den Radverkehr geschaffen werden können

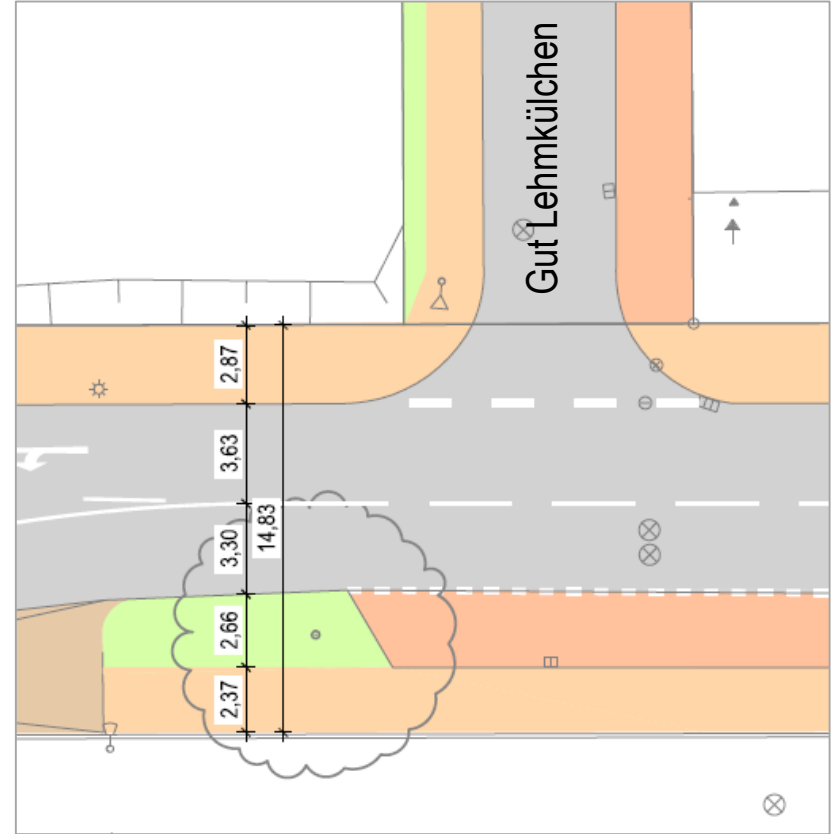
Bestand



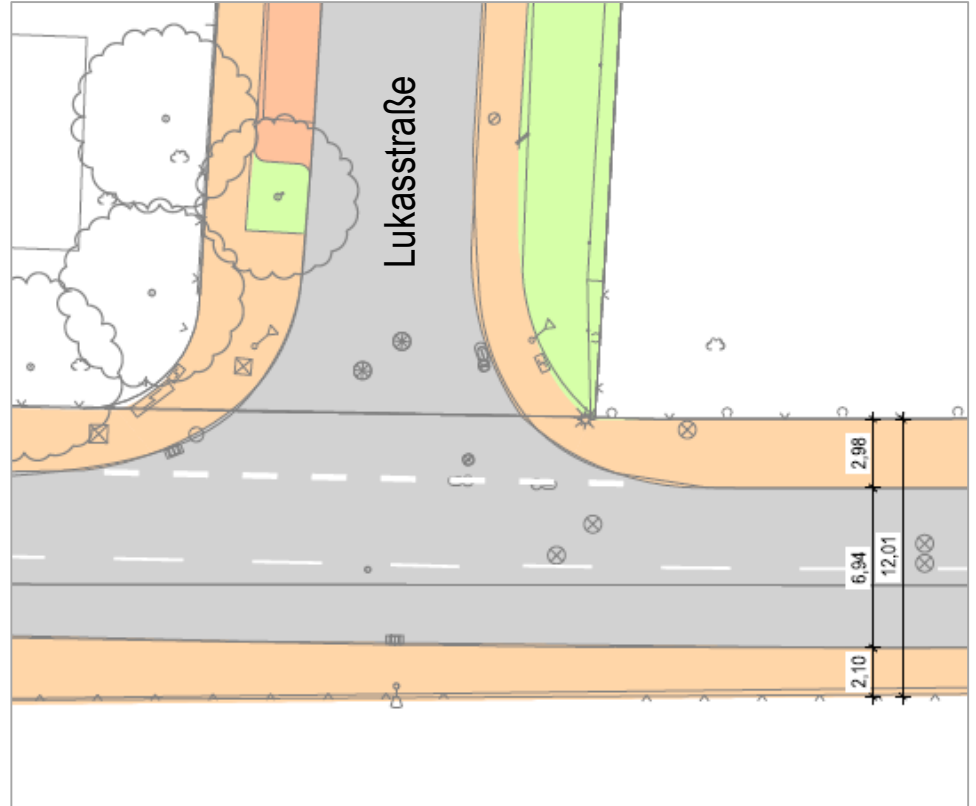
Bestand

- rund 7.500 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von rund 3 %
- ÖV: rund 30 Fahrten pro Tag je Richtung im Halbstunden-Takt
- von Lombardenstraße bis Prager Ring eine Länge von rund 1.580 m
- Keine Radverkehrsanlage im Bestand vorhanden
- Gehwege ohne Leiteinrichtung, mit einer Breite von rund 2,10 – 3,00 m
- Einseitige Beleuchtung auf der Seite des breiteren Gehwegs
- Einseitige Parkbucht ab Einmündung Gut Lehmkülchen bis kurz vor gem. Geh-/Radweg (Verbindung zur Krefelder Straße) rund 480 m mit rund 92 Kfz-Parkplätzen, einseitige Parkbucht Höhe Hausnr. 93 & 101 rund 60 m lang mit rund Kfz-Parkplätzen
- Ein Baum an der Einmündung Gut Lehmkülchen, 4 Bäume in der Mittelinsel zw. Abzweig Grüner Weg und Prager Ring im öffentlichen Straßenraum

Bestand



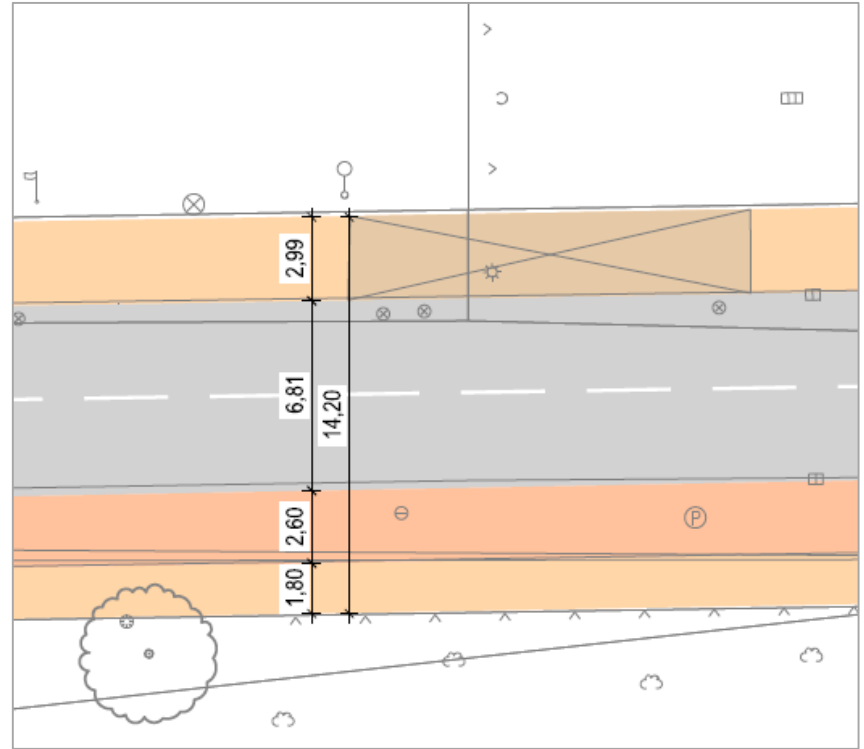
Bestand



Bestand



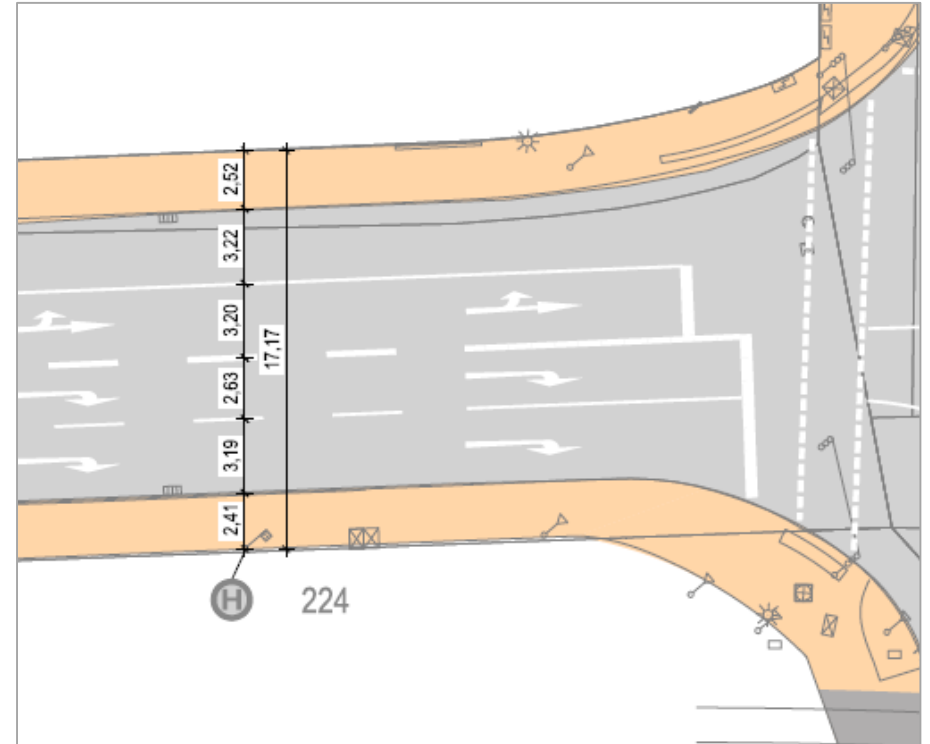
Höhe Hausnr. 101 | ca. 60 m lange Parkbucht



Bestand



Aufweitung zum Kontenpunkt Prager Ring



Regelwerk/Grundsätze - Platzbedarf

Platzbedarf der Radfahrer*innen

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

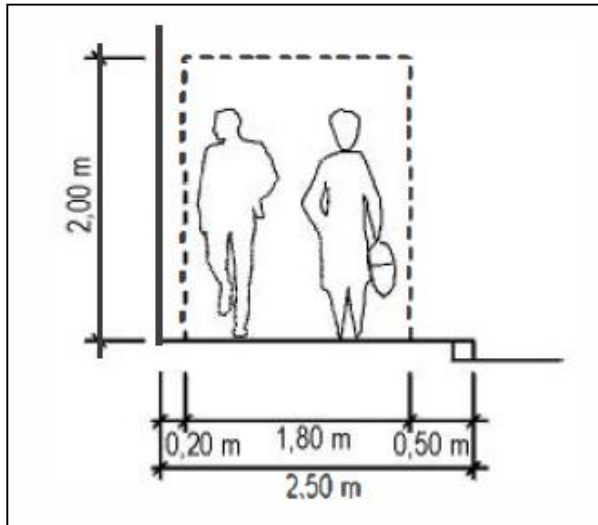
Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß	2,00 m		0,75 m	
	(bei geringer Rad- verkehrsstärke)	(1,60 m)			
beidseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
einseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Breitenmaße von
Radverkehrsanlagen und
Sicherheitstrennstreifen
(Empfehlungen für die Anlage von
Radverkehrsanlagen (ERA) S. 16)

Regelwerk/Grundsätze - Platzbedarf

Platzbedarf der Fußgänger*innen



Regelbreite eines Seitenraums
(Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) S. 81)

Mobilitätsbehinderte	Breite	Länge
blinde Person mit Langstock	1,20 m	–
blinde Person mit Föhrhund	1,20 m	–
blinde Person mit Begleitperson	1,30 m	–
Person mit Stock	0,85 m	–
Person mit Armstötzen	1,00 m	–
Person mit Rollstuhl	1,10 m	–
Person mit Kinderwagen	1,00 m	2,00 m
Rollstuhl mit Begleitperson	1,00 m	2,50 m

Breiten- und Längenbedarf für mobilitätseingeschränkte Personen
(Einrichtungsverkehr)
(RASt 06 S. 29)

Barrierefreiheit

- gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben
- Behindertengleichstellungsgesetz (Bund: 2002, NRW: 2003)

Die Nutzung des Straßenraumes muss „in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ möglich sein. (BGG NRW, § 4 Abs. 1)

- Mobilitätsausschuss Aachen (März 2009):
 - taktile Elemente für zukünftige Bauvorhaben beschlossen
 - Gehweg mind. 2,00 m breit
 - mit Leitstreifen (0,30 m breiten Rippenplatten & kontrastierender Begleitstreifen)



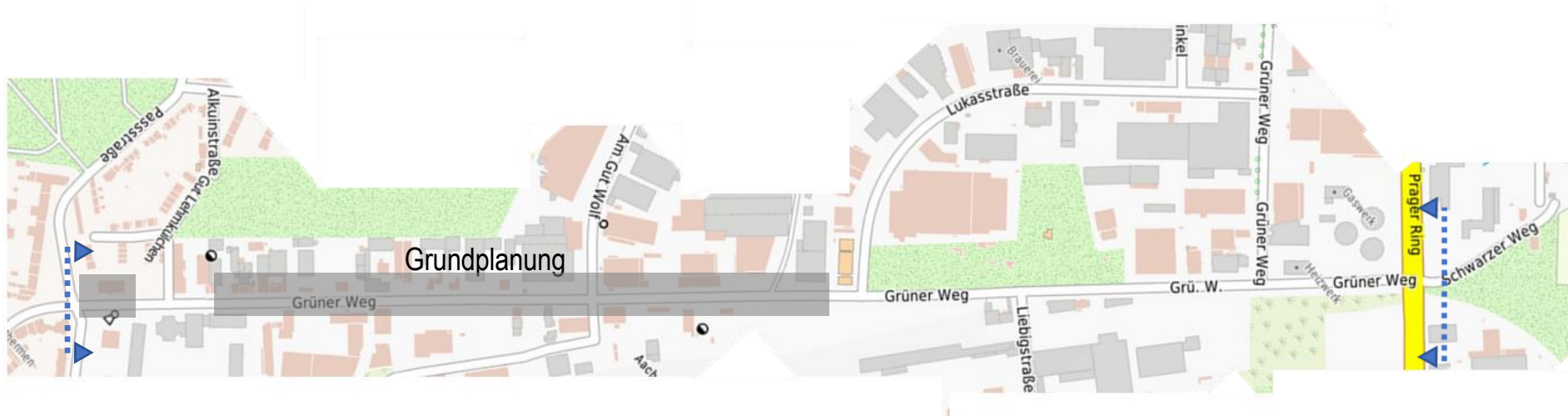
Varianten



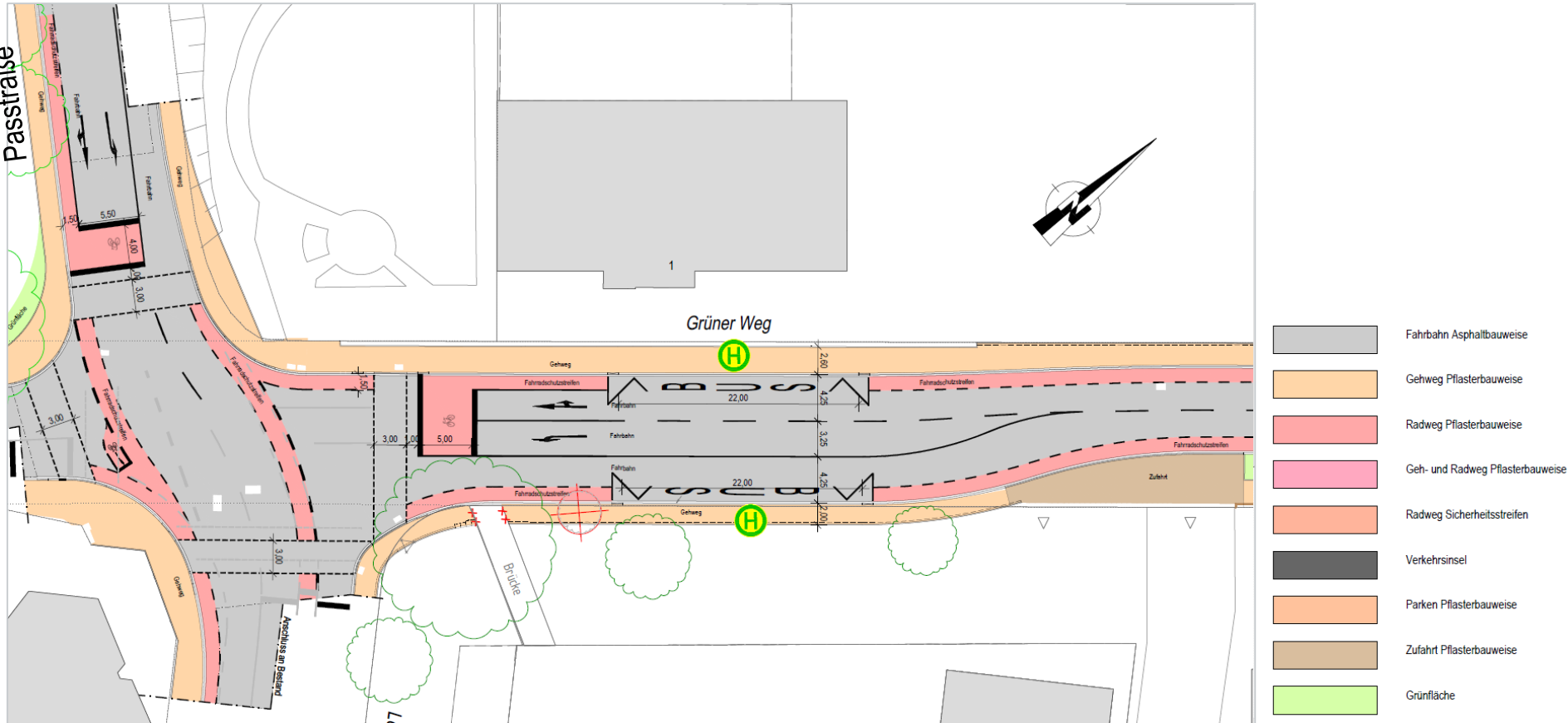
Bausteine der Planungsvarianten



Vorstellung der Grundplanung

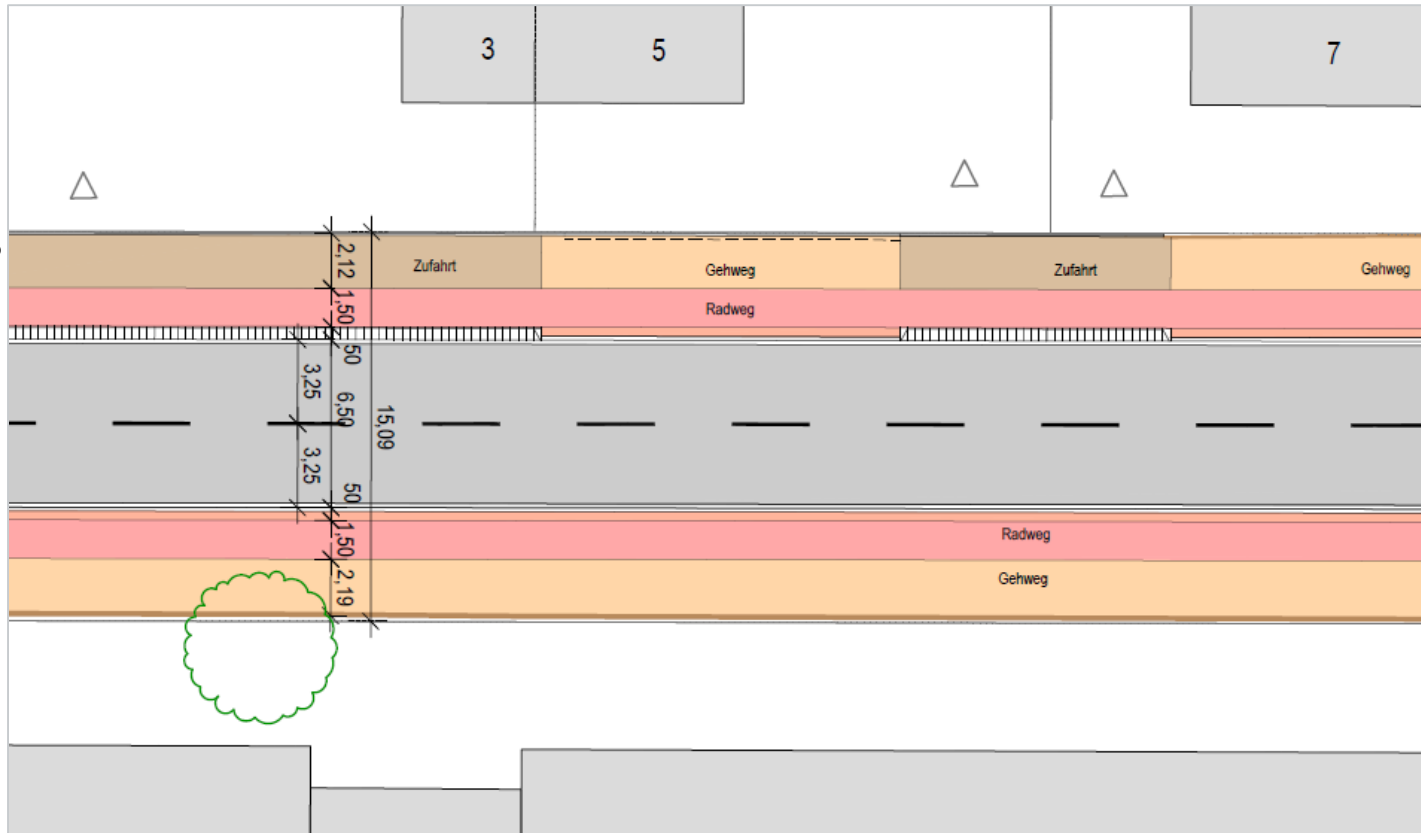


Vorstellung der Grundplanung

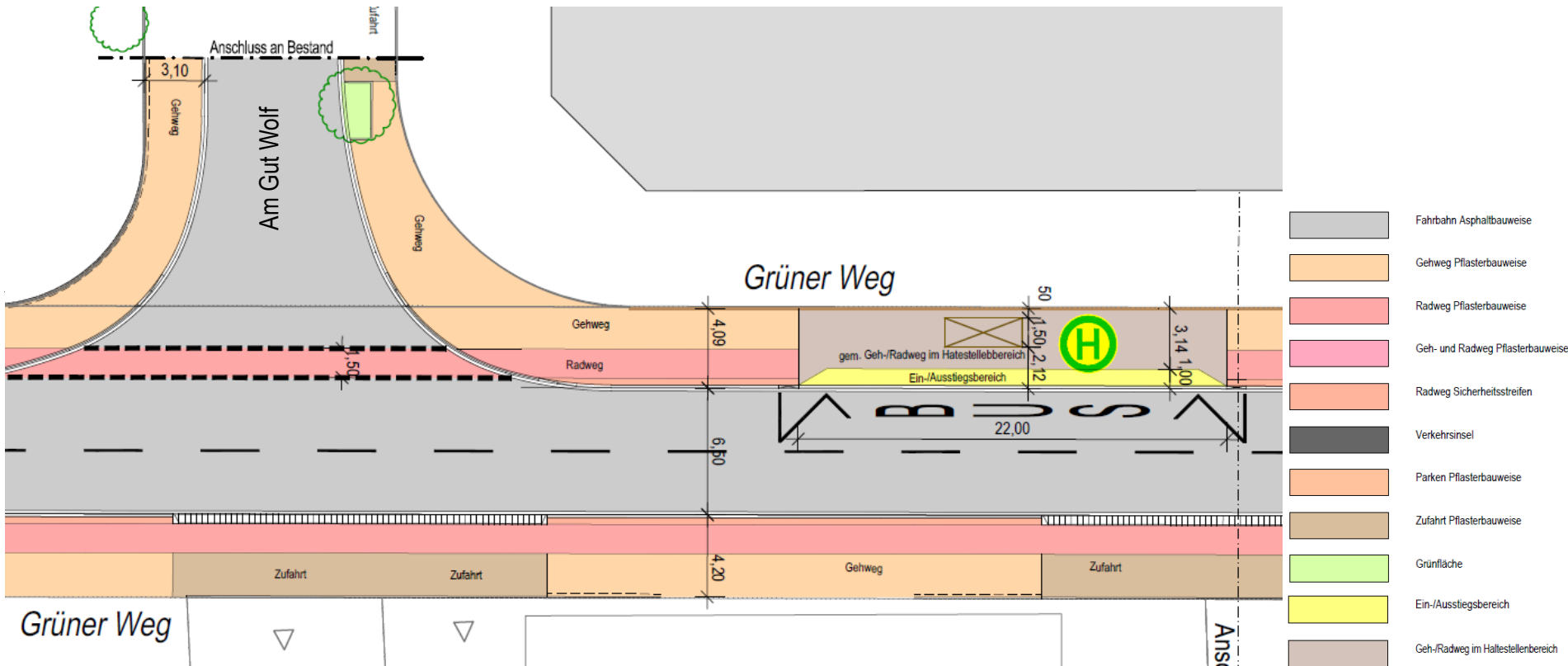


Vorstellung der Grundplanung

Einmündung Gut Lehmküchen

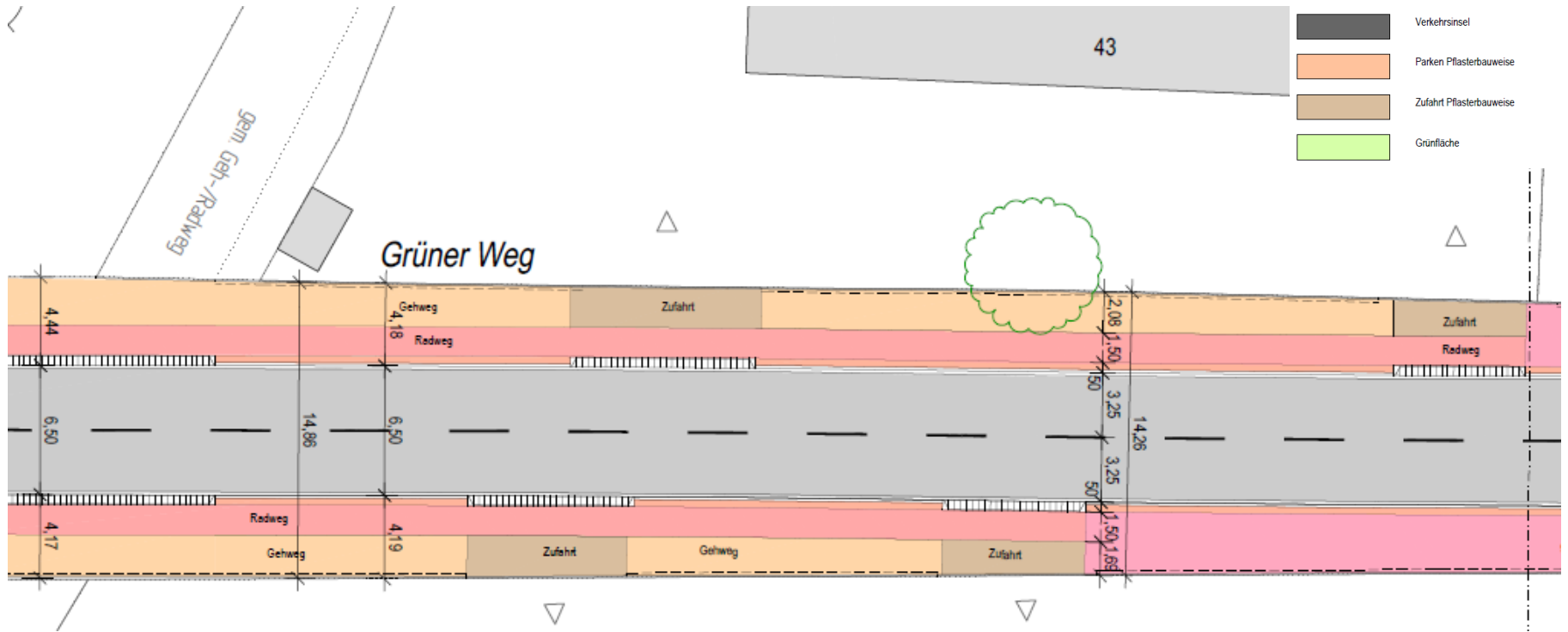


Vorstellung der Grundplanung

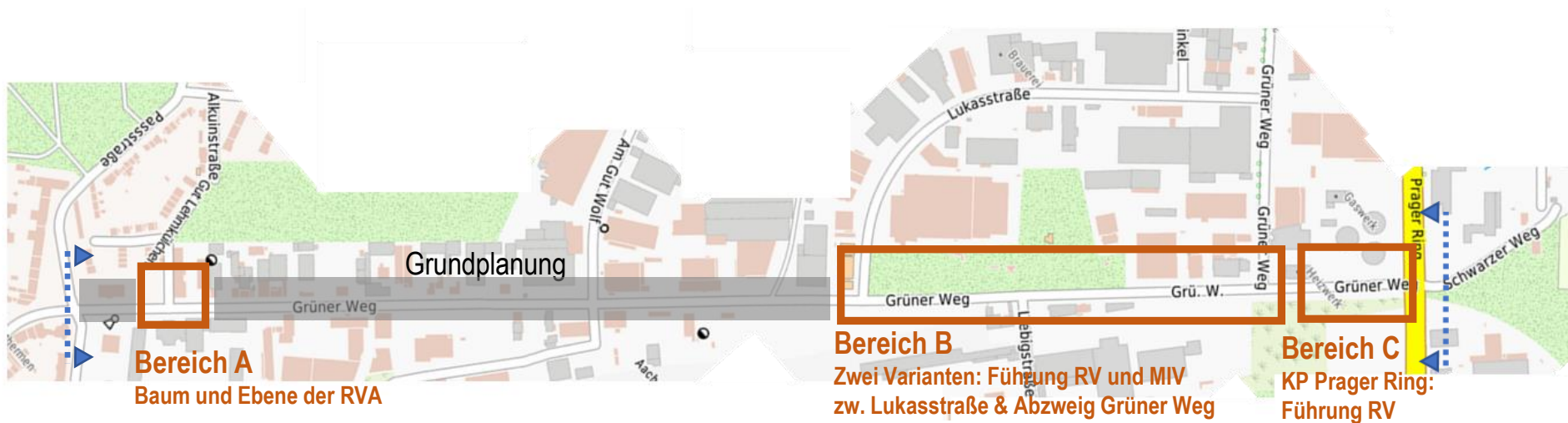


Vorstellung der Grundplanung

-  Fahrbahn Asphaltbauweise
-  Gehweg Pflasterbauweise
-  Radweg Pflasterbauweise
-  Geh- und Radweg Pflasterbauweise
-  Radweg Sicherheitsstreifen
-  Verkehrsinsel
-  Parken Pflasterbauweise
-  Zufahrt Pflasterbauweise
-  Grünfläche



Bausteine der Planungsvarianten

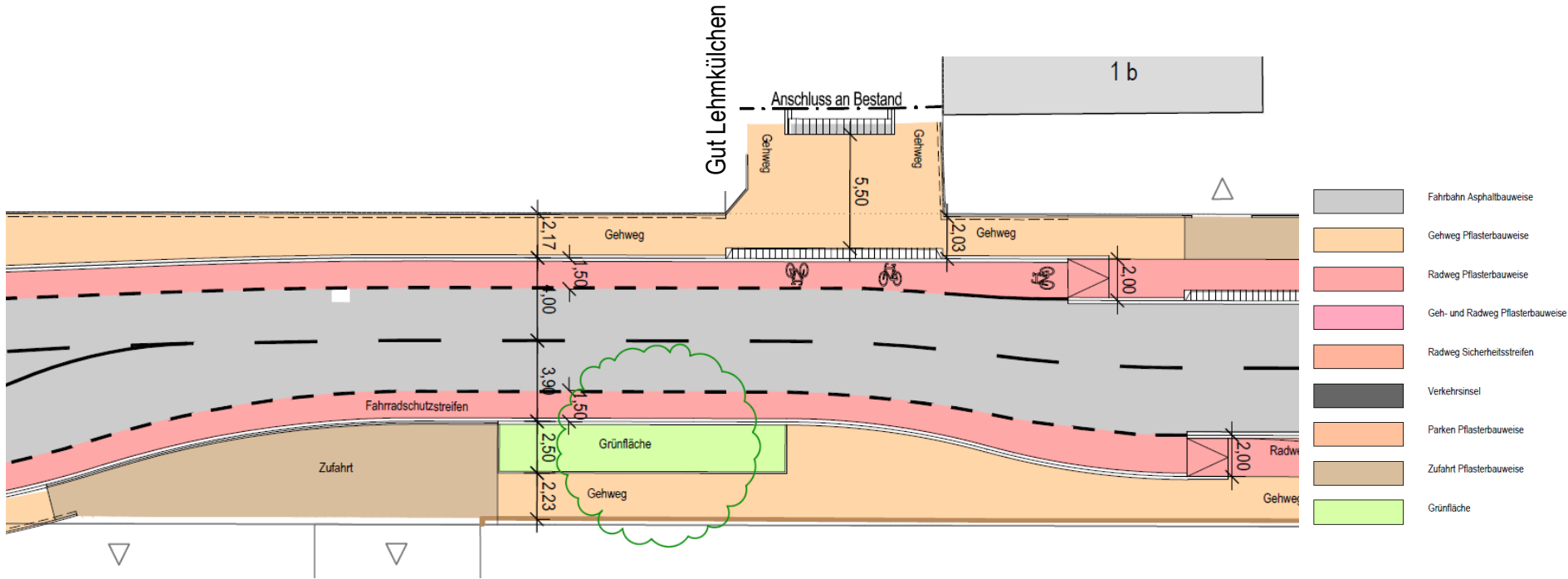


Varianten zu Bereich A



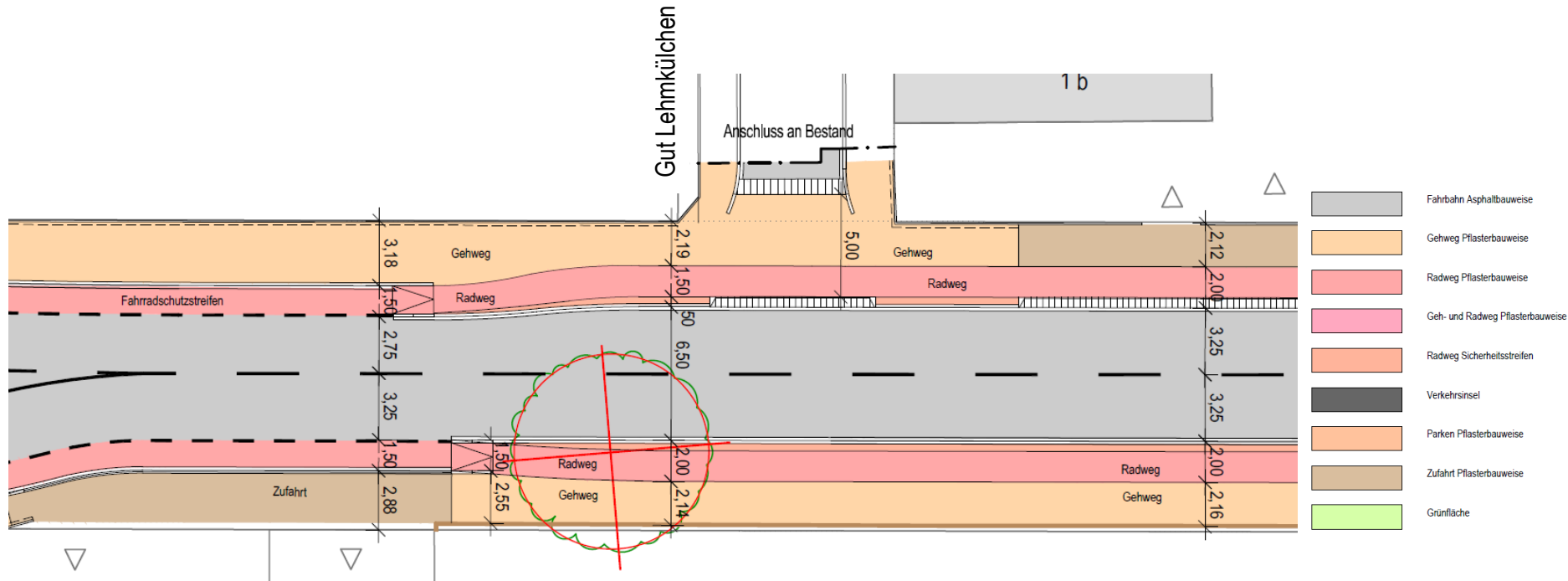
Bereich A

Variante 1 | Baumerhalt & RVA Fahrbahnniveau



Bereich A

Variante 2 | Baumentfall & RVA angehoben auf Gehwegniveau

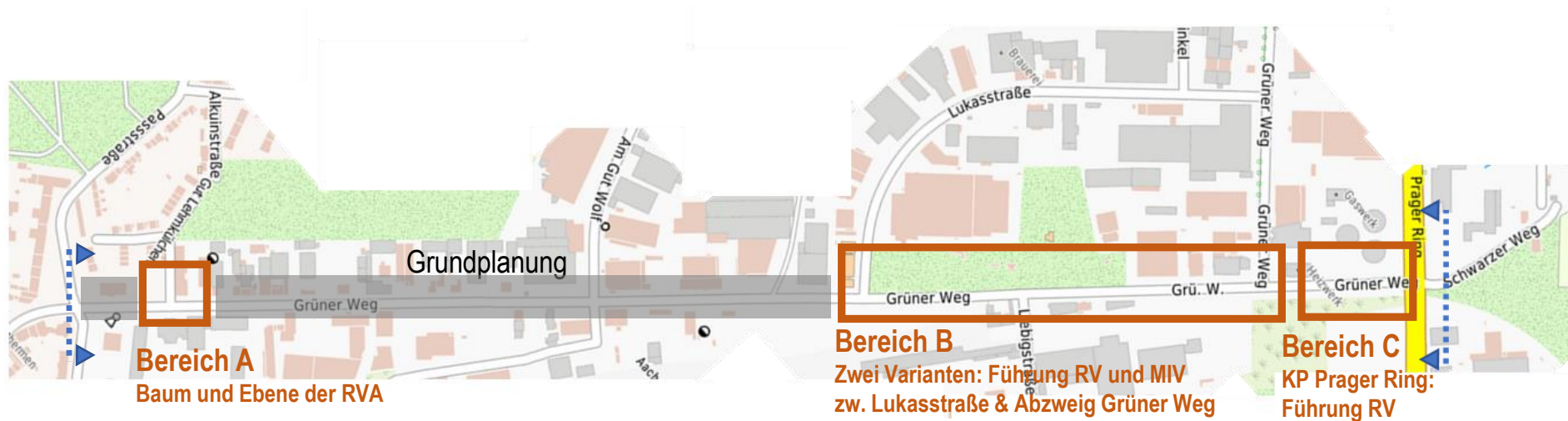


Bereich A | Baum und Ebene der RVA

Vor- und Nachteile

- **Fachbereich Umwelt** spricht sich für den Erhalt des Baumes aus (Variante 1)
- Die **ASEAG** spricht sich aus Sicherheitsgründen gegen eine Fahrbahnverengung aus, da der Schutzstreifen aufgrund der verbleibenden geringen Restfahrbahnbreite im Bereich der Engstelle regelmäßig vom Linienbus- und Schwerverkehr überfahren werden würden (Variante 2)
- Die **Polizei** spricht sich gegen eine Fahrbahnverengung aus mit dem Hinweis das nach StVO §2 Absatz 4 Satz 2 Nr. 5 eine Markierung eines Schutzstreifens nur dann zulässig ist, wenn eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch Kfz-Verkehre nur in seltenen Fällen erfolgt. (Variante 2)

Bausteine der Planungsvarianten



Varianten zu Bereich B



Variante 1

Bereich B
MIV Einrichtungsverkehr
beidseitiger getr. Geh-/Radweg im Seitenraum
Verlegung Haltestelle Lukasstraße

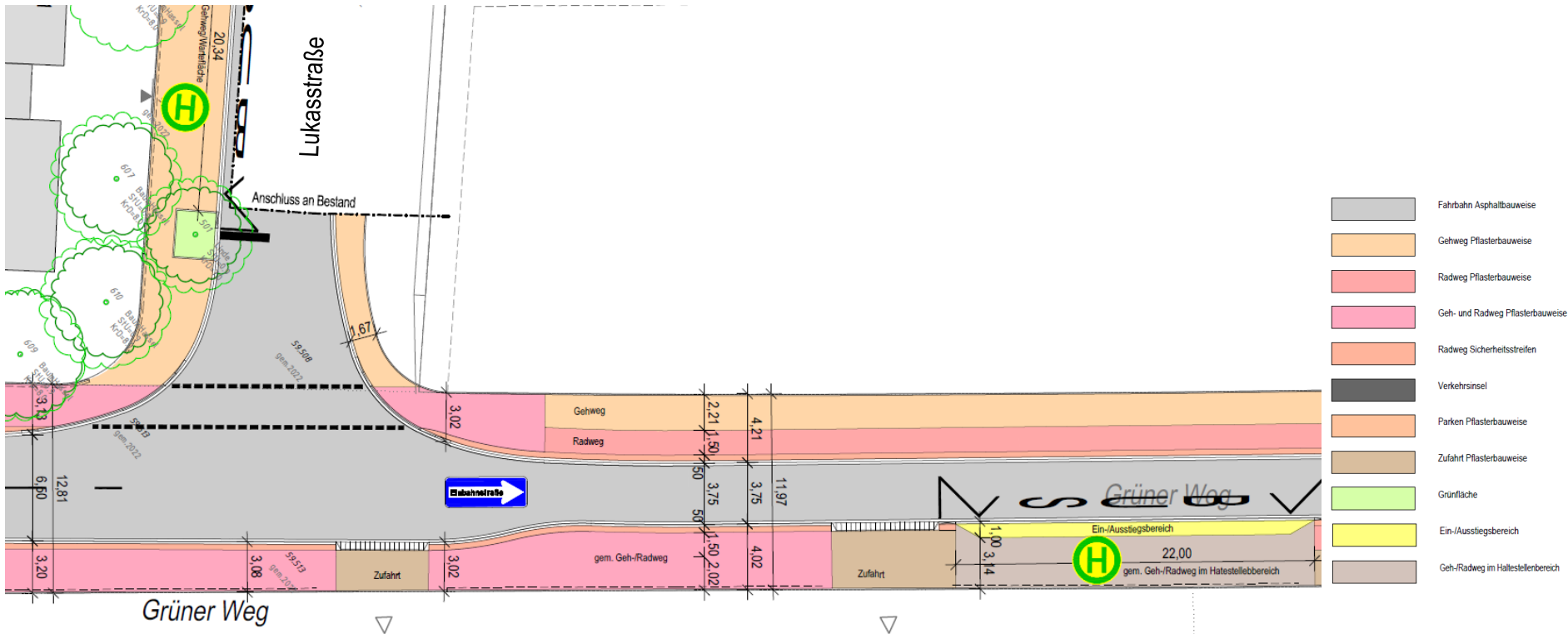


Variante 2

Bereich B
MIV Zweirichtungsverkehr
beidseitiger gem. Geh-/Radweg im Seitenraum

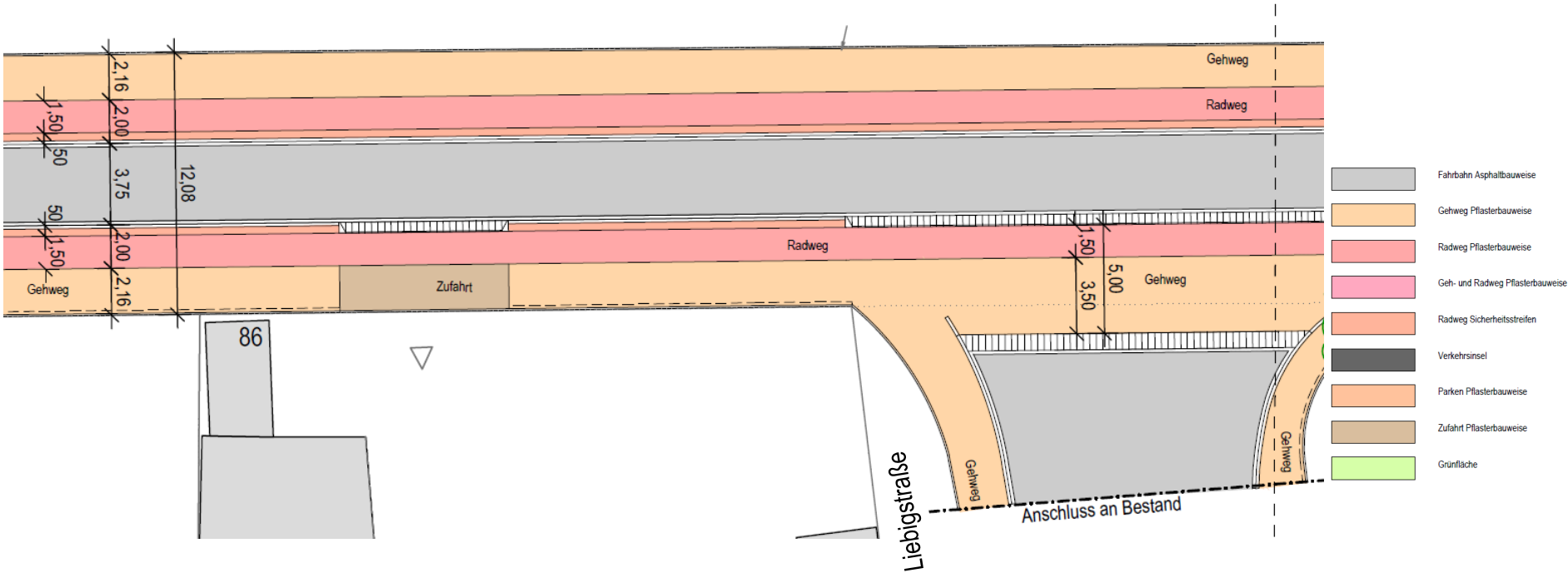
Bereich B

Variante 1 | Einrichtungsverkehr zw. Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg



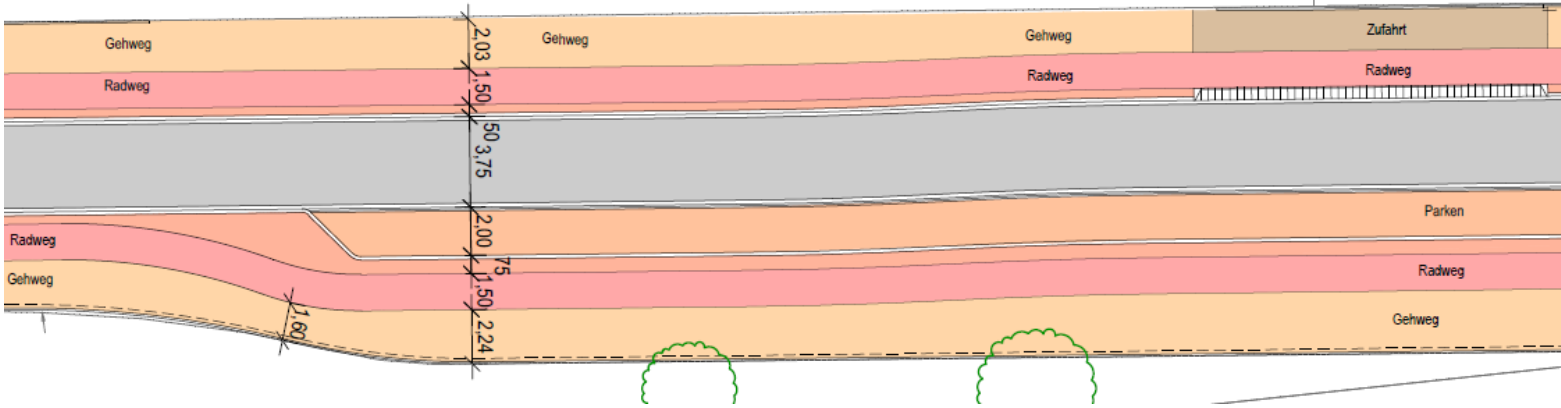
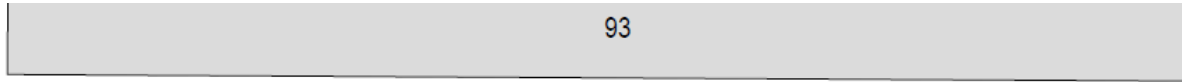
Bereich B

Variante 1 | Einrichtungsverkehr zw. Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg



Bereich B

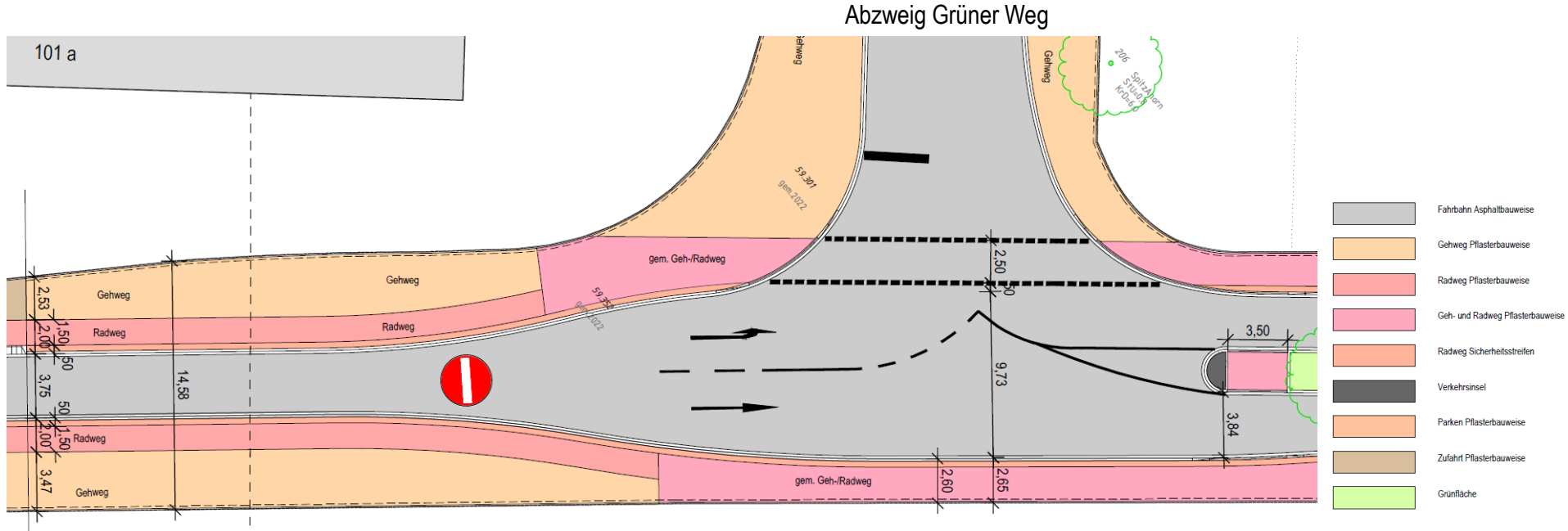
Variante 1 | Einrichtungsverkehr zw. Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg



- Fahrbahn Asphaltbauweise
- Gehweg Pflasterbauweise
- Radweg Pflasterbauweise
- Geh- und Radweg Pflasterbauweise
- Radweg Sicherheitsstreifen
- Verkehrsinsel
- Parken Pflasterbauweise
- Zufahrt Pflasterbauweise
- Grünfläche

Bereich B

Variante 1 | Einrichtungsverkehr zw. Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg

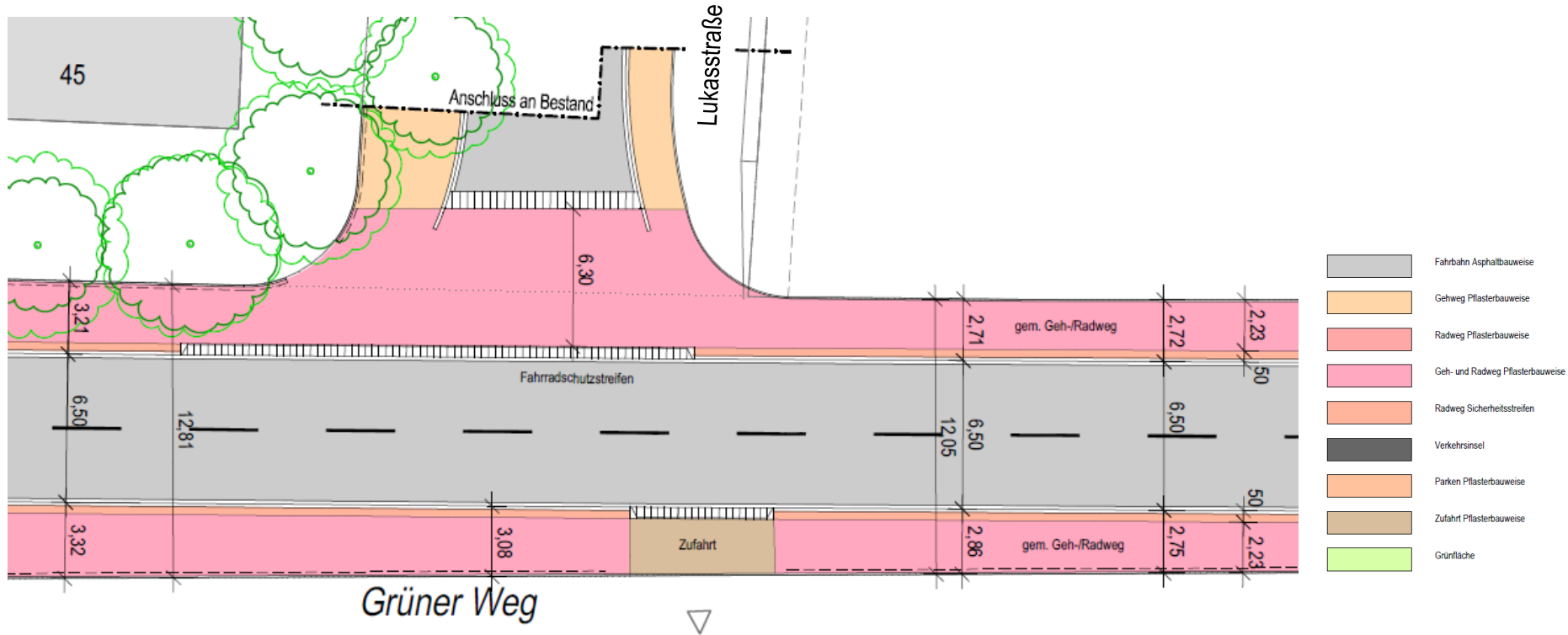


Varianten zu Bereich B



Bereich B

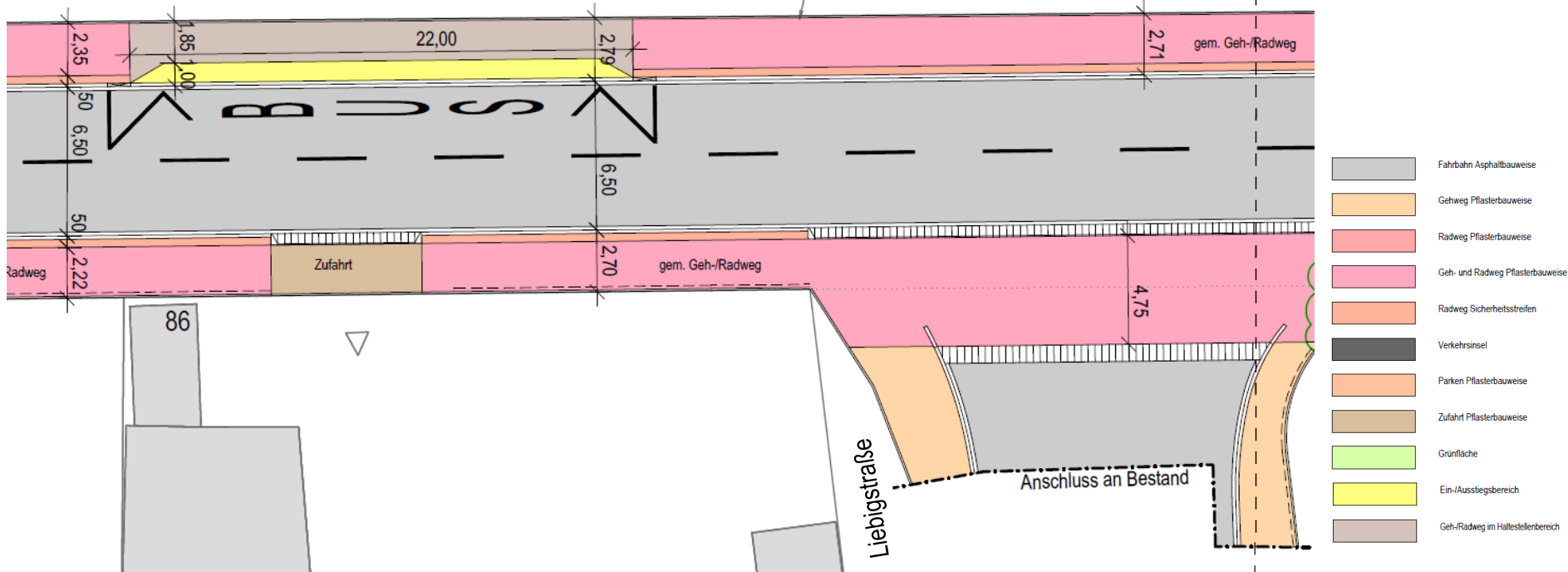
Variante 2 | Zweirichtungsverkehr zw. Lukasstr. und Abzweig Grüner Weg



Bereich B

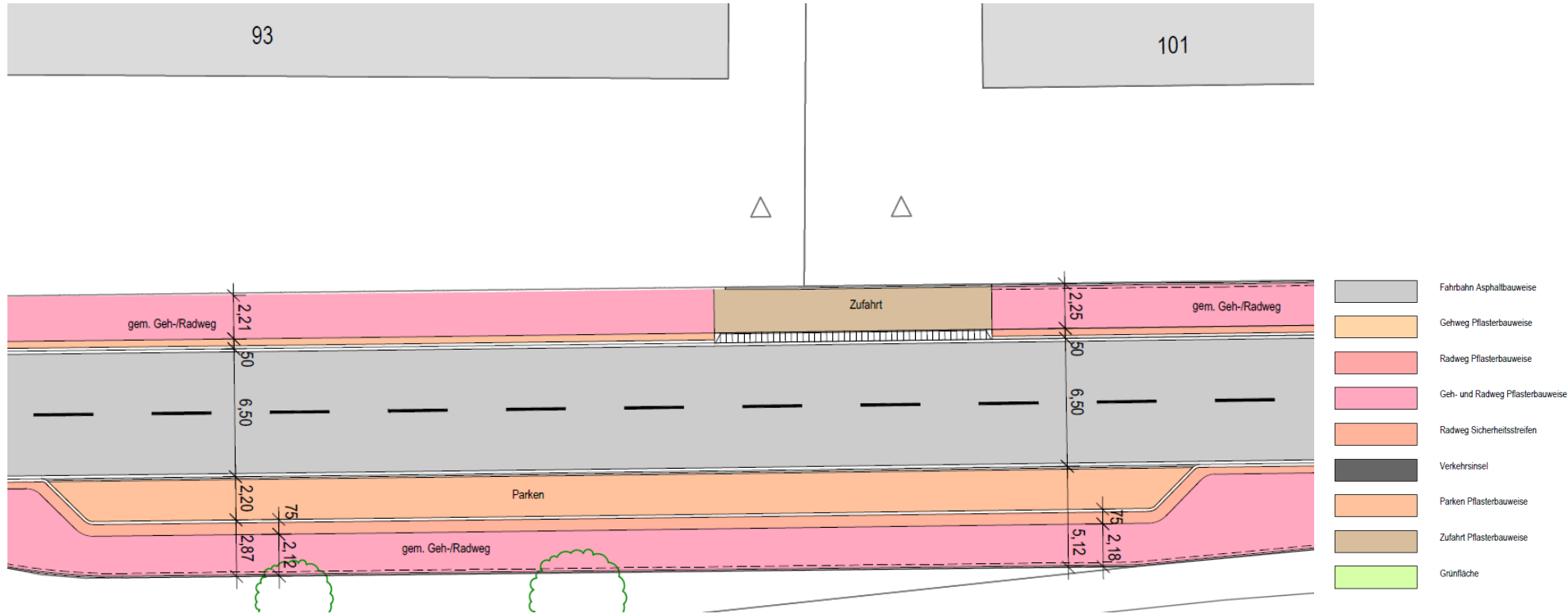
Variante 2 | Zweirichtungsverkehr zw. Lukasstr. und Abzweig Grüner Weg

Haltestelle Lukasstraße stadteinw.



Bereich B

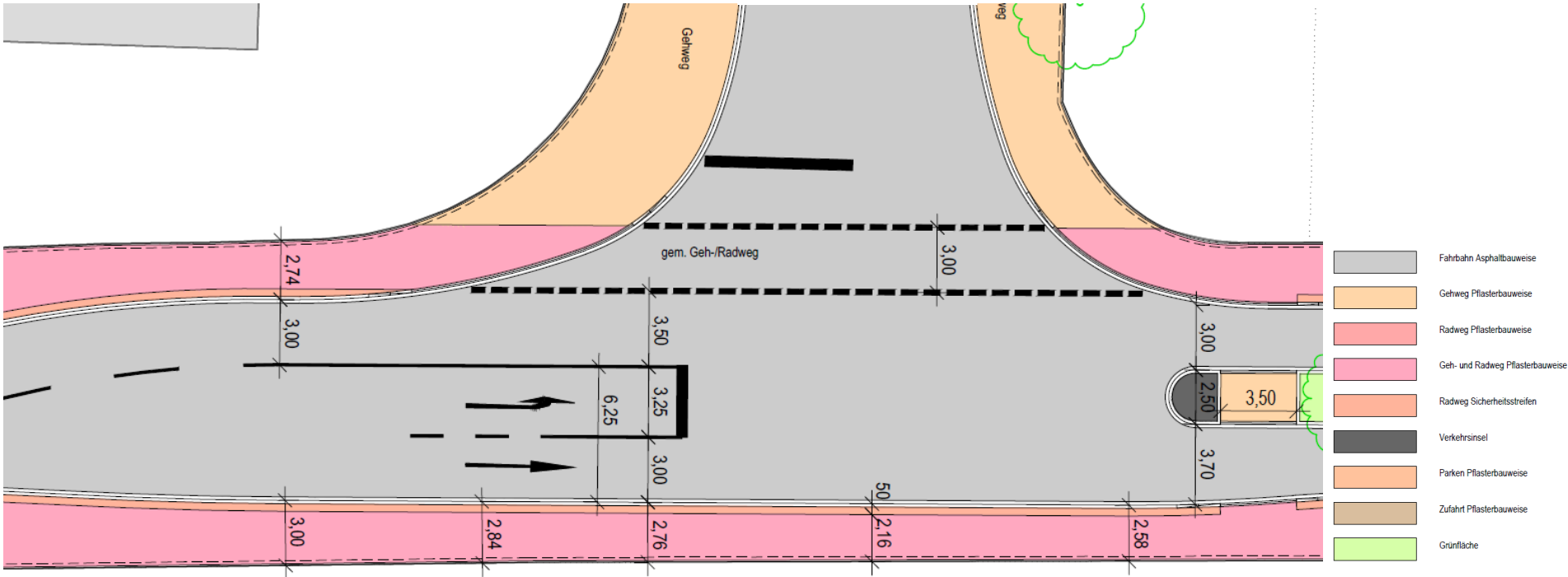
Variante 2 | Zweirichtungsverkehr zw. Lukasstr. und Abzweig Grüner Weg



Bereich B

Variante 2 | Zweirichtungsverkehr zw. Lukasstr. und Abzweig Grüner Weg

Abzweig Grüner Weg



Bereich B | Führung zw. Lukasstraße & Abzweig Grüner Weg

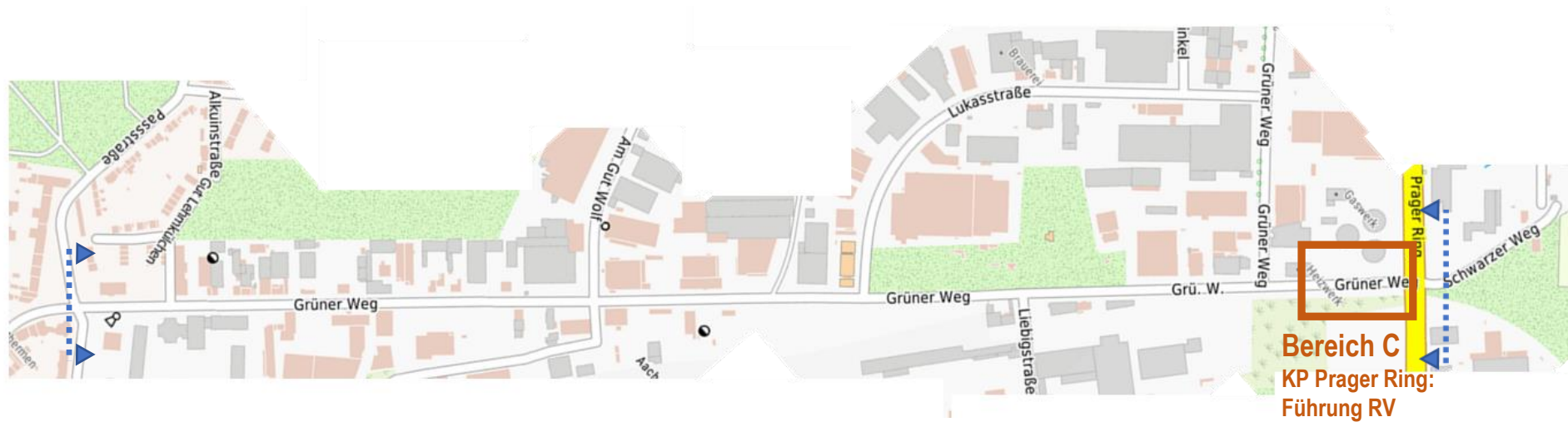
Vor- und Nachteile

- Die **Polizei** und die **ASEG** sprechen sich für eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs im Seitenraum und somit eine Führung des MIV im Zweirichtungsverkehr (Variante 2) aus, unter Berücksichtigung folgender Hinweise:
 - Durch eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum würde die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehrs erhöht werden. (Argument für Variante 1)
 - Eine Führung des MIV im Einrichtungsverkehr stadtauswärts und stadteinwärts über die Lukasstraße würde zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung der Lukasstraße führen. (Argument für Variante 2)
 - Bei einer Führung des MIV im Einrichtungsverkehr stadteinwärts über die Lukasstraße würde der im Grünen Weg stadteinwärts im Seitenraum geführte Fuß- und Radverkehrsstrom an den Einmündungen Abzweig Grüner Weg und Lukasstraße gekreuzt werden, dies stellt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. (Argument für Variante 2)

Bausteine der Planungsvarianten

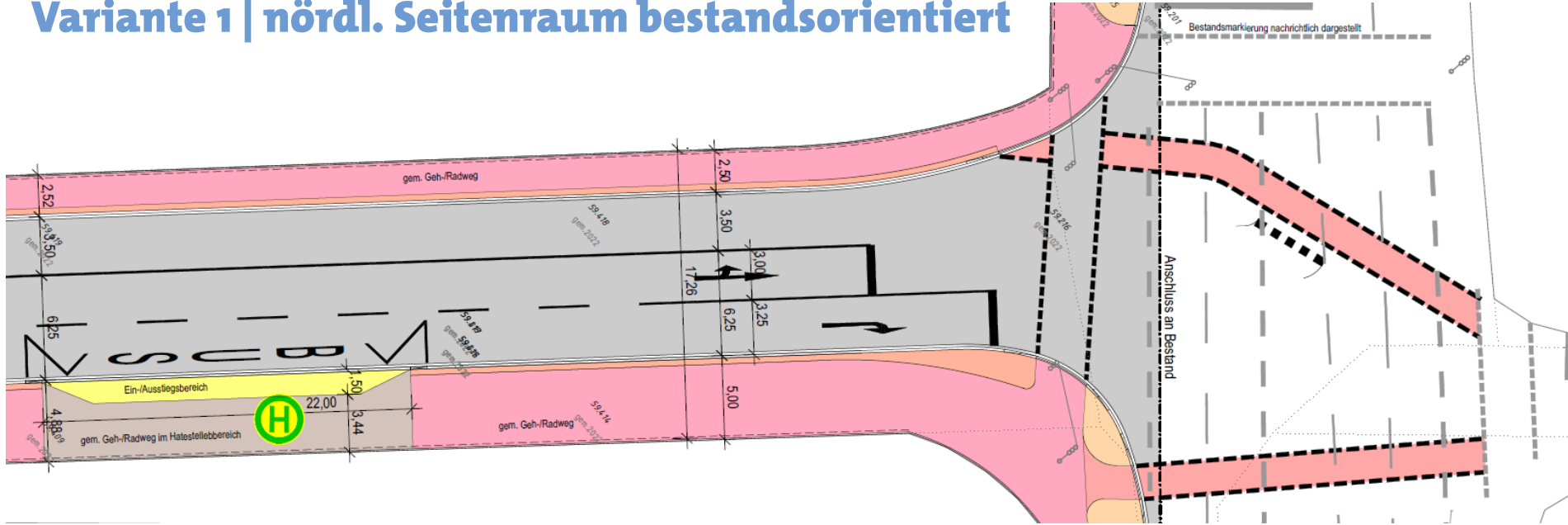


Varianten zu Bereich C



Bereich C

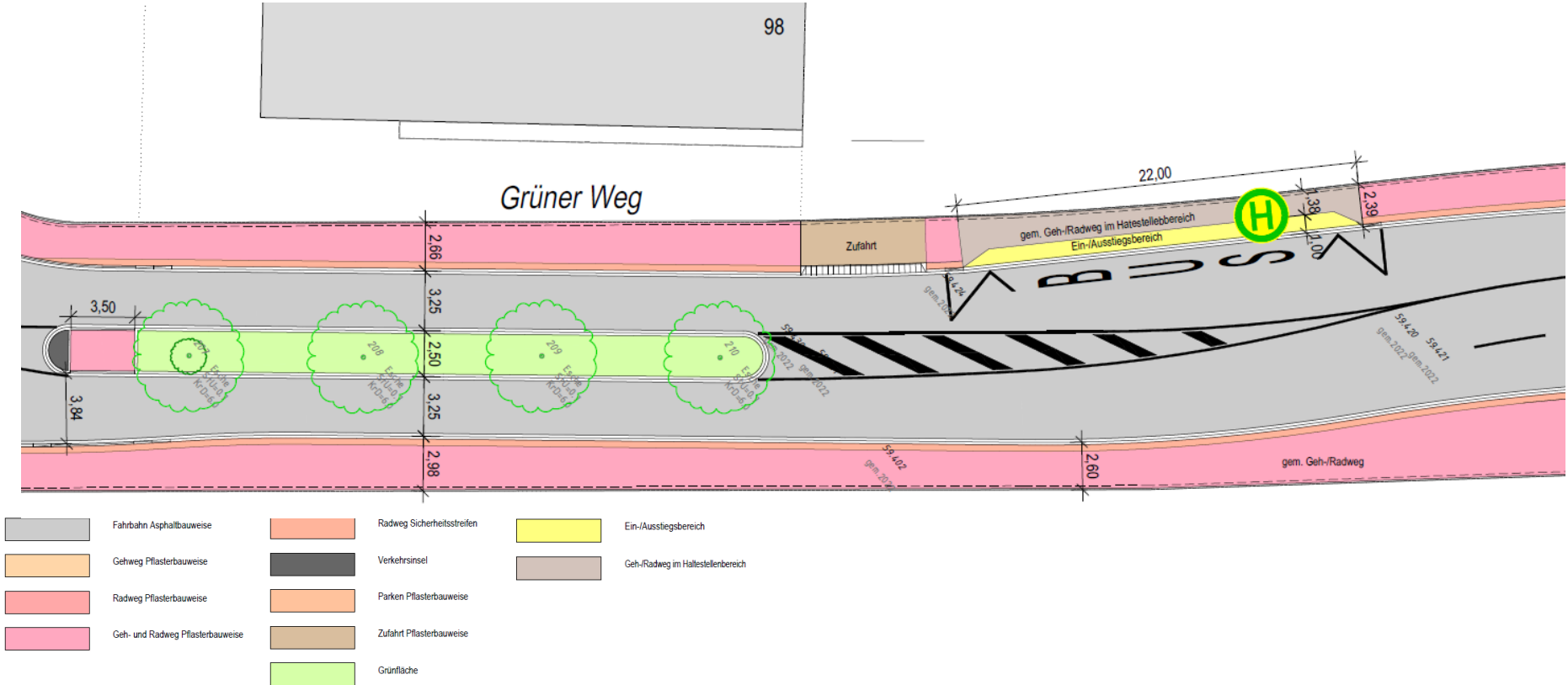
Variante 1 | nördl. Seitenraum bestandsorientiert



	Fahrbahn Asphaltbauweise		Radweg Sicherheitsstreifen		Ein-/Ausliegsbereich
	Gehweg Pflasterbauweise		Verkehrinsel		Geh-/Radweg im Haltestellenbereich
	Radweg Pflasterbauweise		Parken Pflasterbauweise		
	Geh- und Radweg Pflasterbauweise		Zufahrt Pflasterbauweise		
			Grünfläche		

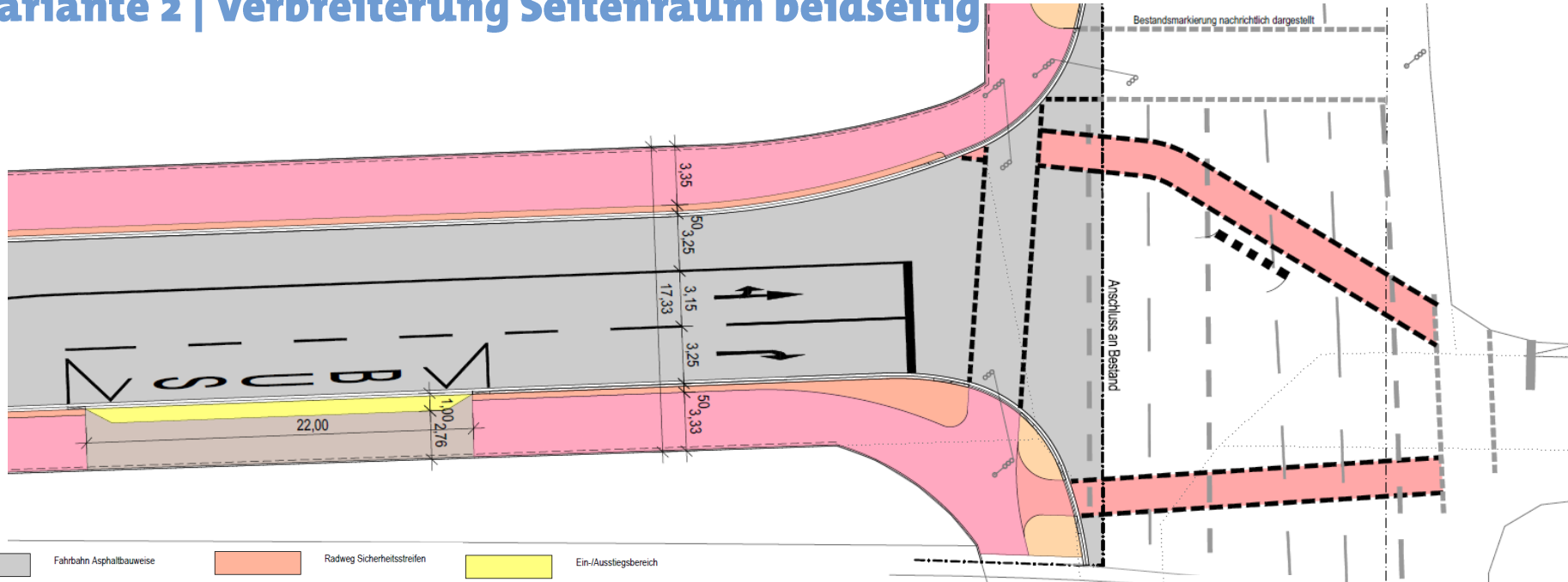
Bereich C

Variante 1 | nördl. Seitenraum bestandsorientiert



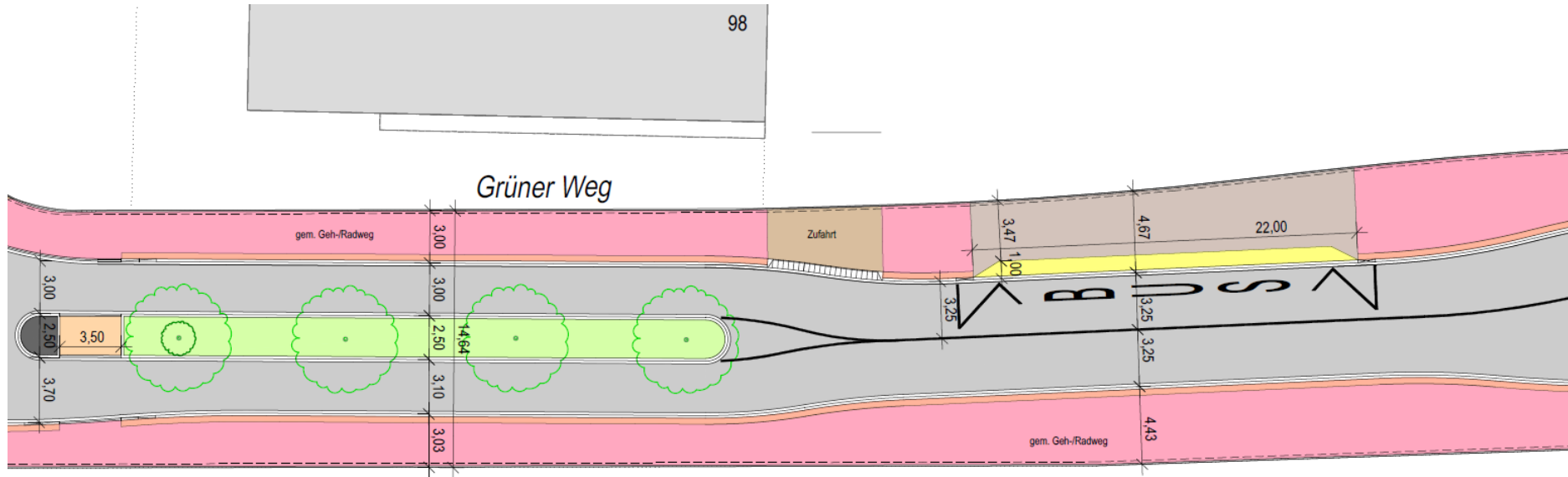
Bereich C

Variante 2 | Verbreiterung Seitenraum beidseitig



Bereich C

Variante 2 | Verbreiterung Seitenraum beidseitig



	Fahrbahn Asphaltbauweise		Radweg Sicherheitsstreifen		Ein-/Ausliegsbereich
	Gehweg Pflasterbauweise		Verkehrinsel		Geh-/Radweg im Haltestellenbereich
	Radweg Pflasterbauweise		Parken Pflasterbauweise		
	Geh- und Radweg Pflasterbauweise		Zufahrt Pflasterbauweise		
			Grünfläche		

Bereich C | Flächenumverteilung auf Seitenräume

Vor- und Nachteile

- Die **Polizei** spricht sich für die beidseitige Verbreiterung des Seitenraums aus (Variante 2), da eine größere Fläche im Bereich der Haltestellen Schwarzer Weg entsteht.
- Die **ASEAG** spricht sich gegen einen starken Fahrbahnverschwenk wie in Variante 2 aus.

Austausch & Diskussion

Ihre Meinung und Anregungen zu den Varianten



Kosten



Kosten

- Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten grob über die umzubauende Fläche ermittelt.
- Der Ausbauabschnitt Grüner Weg von Lombardenstraße bis Prager Ring hat eine Länge von rund 1.580 m
- Die Kostenschätzung ergibt für beide Varianten rund 8,9 Mio. €

Straßenbaubeiträge nach KAG

Die geplante Maßnahme löst **eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz** für das Land Nordrhein-Westfalen aus.

Beitragspflichtig sind alle Eigentümer*innen, deren Grundstücke in dem o.a. Abschnitt von der Erschließungsanlage erschlossen werden.

Beitragspflichtige Straßenbaukosten

Straßenbaubeiträge werden im Wesentlichen für folgende Teileinrichtungen erhoben:

- Fahrbahn, Parkstreifen, Geh-, Rad- und gemeinsame Geh- und Radwege
- Oberflächenentwässerung
- Straßenbeleuchtung

Entlastung der Beitragspflichtigen durch Landesförderung

Derzeit können für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen **nach § 8 Kommunalabgabengesetz** für das Land Nordrhein-Westfalen bis zum 31.12.2026 durch die Kommunen Landesfördermittel beantragt werden.

Hiernach würde sich derzeit eine 100%ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei Genehmigung des Antrags ergeben. Ein rechtlicher Anspruch auf Förderung besteht nicht. Ob die derzeitig befristet geltende Förderregelung durch das Land verlängert wird, steht noch aus.

Bei Fragen hierzu senden Sie uns gerne eine Mail an: **FB60-beitraege@mail.aachen.de**

Allgemeine Informationen zum Straßenbaubeitrag

Ansprechpartner*innen zum Thema Beiträge

Christian Schüsseler (Teamleitung Beitragsberechnung)

Telefon: 0241 / 432 6027

christian.schuesseler@mail.aachen.de

Dirk Schröders (Abteilungsleitung)

Telefon 0241 / 432 6020

dirk.schroeders@mail.aachen.de

Weiteres Vorgehen

bis zum 08. September 2023: Unterlagen einsehen und beteiligen

- alle Unterlagen und Pläne online unter: **www.aachen.de/baustellen**
(hier wird auch die Präsentation der heutigen Veranstaltung hochgeladen)

oder

- Im Foyer des Verwaltungsgebäudes „Am Maschiertor“ (Lagerhausstraße 20, 52064 Aachen)
- senden Sie uns Ihre Anregungen, Ideen und Hinweise per Mail an: gruenerweg@mail.aachen.de
- Betreff: Bürger*innenbeteiligung Grüner Weg

Weiteres Vorgehen

- Protokoll dieser Veranstaltung und alle Informationen unter:

www.aachen.de/baustellen

- Politische Beratungsfolge
 1. Vorlage zum Planungsbeschluss und Vorstellen der Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung im 4. Quartal 2023
 2. Vorlage zum Ausführungsbeschluss
- Start der Umsetzung in Abhängigkeit der Haushaltsplanung in 2025



Sie sind hier: > Verkehr > Straße > StraÙenplanung und -bau

StraÙenplanung und -bau

Mobilitätsdashboard
clever mobil in Aachen
Verkehrsinformationen
Verkehrskonzepte

Baustelleninformationssystem

Tagessaktueller Überblick über Baustellen und andere Verkehrsbehinderungen heute, in der kommenden Woche sowie in den kommenden drei Monaten im interaktiven Stadtplan



Alte Vaalser Straße
Umgestaltung zur Fahrradstraße

Alt-Haaremer-StraÙe
Die Alt-Haaremer Straße wird im Abschnitt zwischen Friedenstraße und Haaremer Gracht als Unfallerschwerpunkt eingepordnet. Daher soll der StraÙenraum zu Gunsten der Radfahrer*innen verändert werden.

Bastei
Umgestaltung des Knotens Bastei zur Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr (Update 15.02.23)

Bismarkstraße
Umgestaltung zur Fahrradstraße

Brander Wall: Rad-Vorrang-Route
Im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand ist für den Radweo der



Kontakte
Weitere Informationen:
0241 432 0
> StraÙenschäden online melden
F8 StraÙenentwicklung und Verkehrsanlagen
> Abteilung Verkehrsmanagement
> Abteilung StraÙenplanung und -bau
> Abteilung StraÙenverkehr und Sondernutzungen
Aachener StraÙenverbau
> Abteilung StraÙenunterhaltung und Brückenbau
> Weitere Infos zu dieser Abteilung

Weitere Informationen
> www.stzweigung.de
Baustelleninfo
> **NetAachen**
Baustelleninfo
Umleitungen: bei > **Bus** und > **Bahn**
> **Autobahnkreuz**
Aachen: Information zum Umbau
> **Barrierefreies Bauen** im öffentlichen Raum

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**