



Bürger*innen beteiligung

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

www.aachen.de

stadt aachen



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.