



# Bürger\*innen beteiligung

Umgestaltung Grüner Weg

14.08 - 08.09.2023

[www.aachen.de](http://www.aachen.de)

stadt aachen



# **Inhaltsverzeichnis**

**1. Zusammenfassung**

**2. Zahlen und Fakten**

**3. Fragen und Anregungen Bürger\*innen und  
Bürger**

**4. Eingaben über Mails und Briefe**

## Zusammenfassung

### Allgemeines

Die Umgestaltung des Grünen Wegs war bereits mehrfach Gegenstand der politischen Diskussion:

- 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 Ausbaurbeiten 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

Am 04. September wurden im Rahmen einer Bürger\*innenbeteiligung die ausgearbeiteten Planungsvarianten vorgestellt und diskutiert. Es wurde eine dauerhafte Einsichtnahme und Möglichkeit zur Stellungnahme vom 14.08. bis zum 08.09.2023 per Mail oder per Post (Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes am Marschierort) angeboten.

Im Vorfeld sind alle Hauseigentümer\*innen des Grünen Wegs sowie alle Anwohner\*innen des Grünen Wegs und der angrenzenden Nebenstraßen, inkl. der Straße Gut Lehmkülchen, mittels Flyer über die Bürger\*innenbeteiligung informiert worden.

Die Präsentation, die am 04.09.2023 gezeigt wurde sowie weitere Unterlagen stehen unter [https://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/strassenplanung\\_bau/gruener\\_weg/index.html](https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/gruener_weg/index.html) zur Verfügung.

### Protokoll der Veranstaltung

Im Folgenden werden die wichtigsten Themen, die während der Veranstaltung aufkamen, aufgezeigt und zusammengefasst dargestellt. Alle Fragen und Anmerkungen, die während der Veranstaltung sowie durch Eingaben (Email und Briefe) aufkamen, werden im Laufe des Berichtes themenbezogen dargestellt und beantwortet.

Die Veranstaltung wurde von ungefähr 30 Bürgerinnen und Bürger besucht, die eine relativ heterogene Gruppe aus Gewerbetreibenden, Anwohnenden sowie Eigentümer\*innen darstellten. Die Verkehrsmittelwahl der Anwesenden war ebenfalls gemischt und bestand aus Autofahrenden und Fahrradfahrenden.

Der Austausch sowie die Diskussionen während der Veranstaltung waren inhaltlich kontrovers aber konstruktiv und zu jedem Zeitpunkt sachlich und themenbezogen.

Die Veranstaltung war folgendermaßen aufgebaut, zunächst erfolgte die Begrüßung durch die Moderation. Im Anschluss wurde der Verlauf der Veranstaltung erläutert und die einzelnen Tagesordnungspunkte innerhalb der Präsentation dargestellt. Nach der Begrüßung wurden zuerst allgemeine Informationen über die Möglichkeiten der Beteiligung erklärt. Außerdem wurde die bisherigen Politische Beratung wie auch der Bestand des Grünen Weg dargestellt. Als nächsten Tagesordnungspunkt, wurden die möglichen Planungsvarianten erläutert, die sich innerhalb der Vorplanung ergeben haben. Innerhalb dieses Tagesordnungspunktes gab es einen zusätzlichen Zeitraum für Fragen, Anmerkungen der Bürger\*innen. Darüber hinaus konnte zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung Fragen gestellt werden. Nachdem die Varianten erläutert worden sind und von den Besucher\*innen keine weitere Fragen aufkamen, wurde das Thema Kosten besprochen. Hierbei vor allem in Hinblick auf das Kommunalabgabengesetz (KAG). Im letzten Tagesordnungspunkt wurde das weitere Vorgehen der Planung sowie der politische Prozess dargestellt.

Während der Beteiligung wurden viele Fragen und Anmerkungen von Seiten der Bürger\*innen an die Verwaltung gestellt. Die wichtigen Themen hierbei waren der ruhende Verkehr, der Radverkehr, der ÖPNV, die Erschließung und Zufahrten der Grundstücke sowie die Verkehrszählung. Vor allem der Wegfall der Parkplätze wurde im Laufe der Veranstaltung immer wieder in den Diskussionen aufgegriffen. Hierbei wurden von verschiedenen Bürger\*innen Bedenken geäußert, dass der Wegfall zu Problemen für die ansässigen Gewerbebetriebe führen kann. Es gab auch Anmerkungen die darin kein Problem sehen. Insgesamt spielte das Thema Sicherheit eine große Rolle. Ein weiterer Bestandteil des Austausches zwischen Verwaltung und Bürger\*innen, war das Thema Verkehrszählung sowie die Zufahrten der Grundstücke. Hierbei spielte vor allem die in der Zählung beobachtete Anzahl an LKWs eine große Rolle sowie die Ansprüche an die Zufahrten auf die Gewerbegrundstücke, die mit den LKWs einhergehen.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die vorliegende Planung des Grünen Wegs während der Veranstaltung sowie während des gesamten Beteiligungszeitraumes zu einigen Fragen, Anmerkungen und Diskussionen geführt hat. Die Themen, die die Verwaltung durch Briefe, telefonisch sowie durch Email erreichten, decken sich mit den dominierende Themen während der Veranstaltung. Es ergab sich ein Konsens darüber, dass der Grüne Weg erhebliche bauliche Mängel aufweist und dass es nötig ist, diese zu beheben und dabei den Radverkehr zu stärken.

### **Weiteres Vorgehen**

Hinweise, Anregungen und Meinungen konnten der Stadt schriftlich oder per Mail bis zum 08.09.2023 mitgeteilt werden. Anschließend erfolgte die Prüfung, ob einzelne Punkte der Planung eventuell aufgrund der Anregungen der Bürger\*innen noch geändert werden können.

# Zahlen und Fakten

Beteiligungszeitraum: 14.08. - 08.09.2023

## Interessierte

---

**36**

**Besucher\*innen nahmen an der  
Veranstaltung teil.**

**ca. 15**

**Anwohner\*innen.**

**ca. 15**

**Eigentümer\*innen**

## Reaktionen

---

**2**

**Anmerkungen per Post**

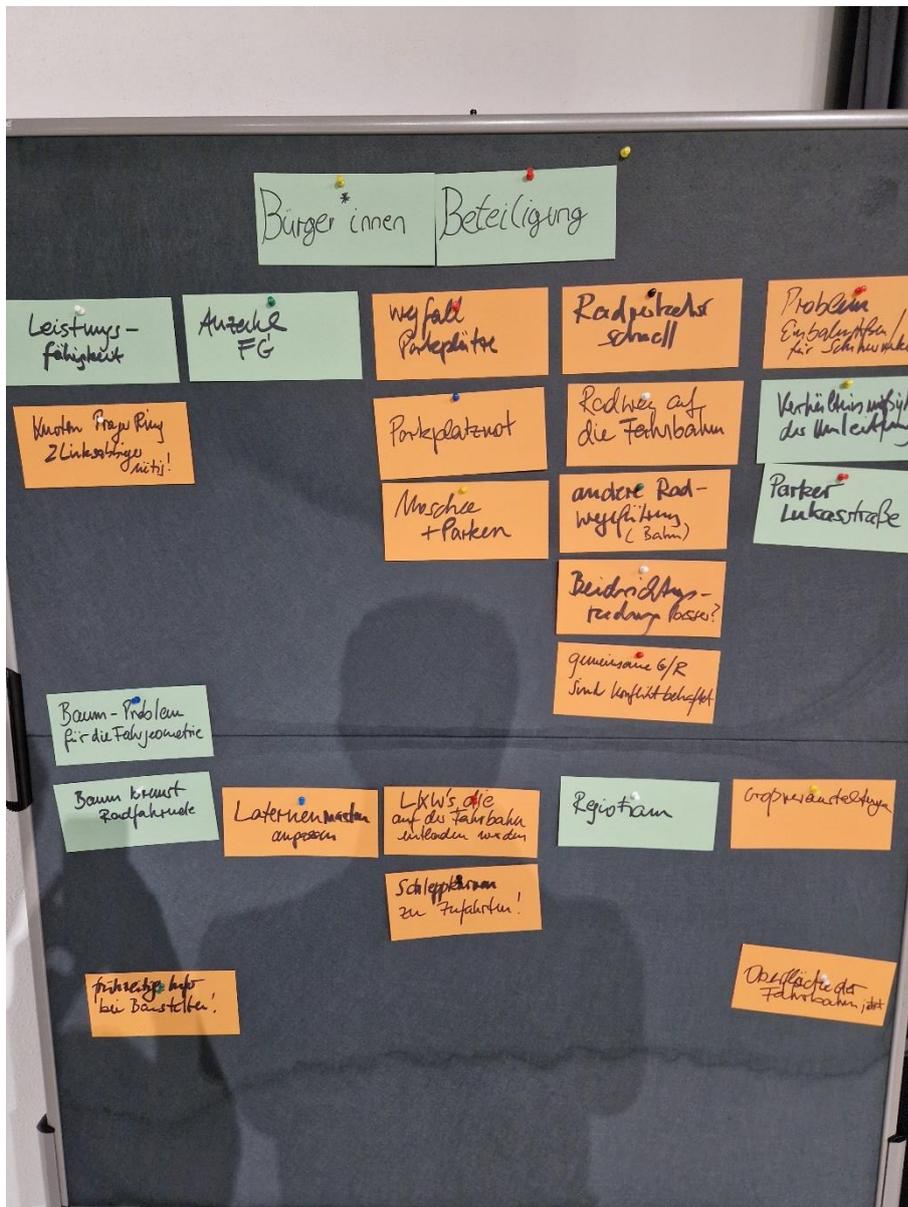
**Eingaben per Mail**

**12**

**85**

**Anmerkungen und Fragen während  
der Veranstaltung**

Das nachfolgende Foto zeigt die Anregungen der Teilnehmer\*innen, die bei der Versammlung stichpunktartig auf Moderationskarten festgehalten wurden:



# Fragen und Anregungen der Bürger\*innen

## Themen

---

Allgemeines

Ruhender Verkehr

Radverkehr

ÖPNV

Erschließung und Zufahrten der Grundstücke

Verkehrszählung

Fragen und Rückmeldung zu den Planungsbausteinen

## Themenblöcke

Bei der Durchsicht der Eingaben lassen sich häufig angeführte Aspekte zu folgenden Themenbereichen zusammenfassen (Mehrfachnennungen möglich):

1. Allgemeines
2. Ruhender Verkehr
3. Radverkehr
4. ÖPNV
5. Erschließung und Zufahrten der Grundstücke
6. Verkehrszählung
7. Fragen und Rückmeldungen zu den Planungsbausteinen

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der Eingaben zu den einzelnen oben genannten Themenbereichen sowie die entsprechenden Antworten / Stellungnahmen der Verwaltung zusammengefasst.

### 1. Allgemeines

#### **Welchen Einfluss hat die Bürger\*innenbeteiligung auf die Politik?**

Im Rahmen der Bürger\*innenbeteiligung werden die per Mail, Brief oder während der Veranstaltung eingegangenen Rückmeldungen gesammelt und dokumentiert. Anschließend werden diese in die Politik gespiegelt, die somit die Rückmeldungen und das Stimmungsbild der Bürger\*innen zu den Planungsvarianten zur Kenntnis nimmt und unter Abwägung der Vor- und Nachteile eine Entscheidung für das weitere Vorgehen fällt.

#### **Was bedeutet der Umbau für die Regiotram?**

Die Umbaumaßnahmen haben keinen unmittelbaren Einfluss auf die Regiotram. Vielmehr deckt sie sich mit der Zielsetzung der Umbaumaßnahmen in Bezug auf die Erschließung des Gewerbegebietes. Auch ist das Projekt Regiotram eher mittelfristig zu sehen. Nach aktuellem Planungsstand kreuzt die Regiotram den Grünen Weg in Höhe des Radweges zur Krefelder Straße und bietet zugleich die Möglichkeit einer multimodalen Verknüpfung an der geplanten Haltestelle im Bereich des Grünen Weges. Es gibt zudem Überlegungen einer möglichen Radwegeführung parallel zur Bahn bis zum Nordbahnhof, dies muss aber im Zuge der weiteren Planungen noch geprüft werden.

#### **Gibt es ein Verkehrsgutachten?**

Das beauftragte Ingenieurbüro ist mit der Vor- und Ausführungsplanung für den Grünen Weg beauftragt. In dem Auftragsumfang ist kein zusätzliches Verkehrsgutachten für den Grünen Weg enthalten.

**Die Positionierung der Laternen ist zurzeit problematisch und sollte zukünftig besser bedacht werden. (2x)**

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden auch die Standorte der Straßenbeleuchtung geprüft und bei Bedarf angepasst. Der Prüfung werden auch die Schleppkurven der Fahrzeuge in den Zufahrten zugrunde gelegt, sodass diese Bereiche entsprechend von Beleuchtungsmasten zukünftig freigehalten werden.

**Wann beginnt die Bauzeit?**

Der Start der Umsetzung ist zum derzeitigen Zeitpunkt in Abhängigkeit der Haushaltsplanung für das Jahr 2025 vorgesehen.

**Wie lange geht der Umbau?**

Zum derzeitigen Planungsstand kann hierzu noch keine Aussage getroffen werden.

**Der Baubeginn ist für Anfang 2025 geplant und somit während der Sperrung der A544. Hier würde durch den zeitlichen Beginn einer neuen Baustelle eine weitere Verschärfung herbeigeführt.**

Frühester Zeitpunkt für einen Beginn von Bauarbeiten ist vorbehaltlich des Haushalts das Jahr 2025. Allerdings halten wir die Verkehrslage im Kontext der Vollsperrung der A544 im Blick. Ein Umsetzungsbeginn wird nur unter der Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen der Sperrung der A544 erfolgen.

**Wurden Verbände wie Kommission für Barrierefreiheit, Rad und Fußgänger Verbände berücksichtigt?**

Es liegt eine Stellungnahme des ADFC zur Planung vor. Die Kommission barrierefreies Bauen wurde beteiligt.

**Woher kommt der momentane schlechte Zustand der Straße?**

Der Rat der Stadt Aachen hat sich in seiner Sitzung am 6. November 2019 inhaltlich den Zielen des Radentscheides angeschlossen. Dies hatte für den Grünen Weg die Folge, dass die zum damaligen Zeitpunkt bestehende Vorplanung auf politischen Wunsch nochmals überplant werden musste, da sie nicht den vom Radentscheid geforderten Qualitätsanforderungen gerecht werden konnte. Durch die erforderliche erneute Planung entstand eine Verzögerung im Zeitplan, sodass die Ausbauarbeiten nicht wie ursprünglich geplant mit den seinerzeit fertigen und beschlossenen Ausbauplänen im direkten Anschluss zu den Arbeiten der Regionetz stattfinden konnten. Somit entspricht der derzeitige Zustand nach den Regionetzmaßnahmen natürlich nicht dem Endausbau.

**Ist ein empfohlenes Sicherheitsaudit durchgeführt worden, oder ist das Ziel "Radweg um jeden Preis" höher eingestuft worden?**

Ein Sicherheitsaudit wurde bislang nicht durchgeführt. Bei der Planung sind grundsätzlich die Belange aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Dabei ist das oberste Ziel, unter Abwägung aller Vor- und Nachteile die eine Variantenplanung mit sich führt, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer herzustellen.

**Ein Großteil der vernetzten Gewerbetreibenden und Anwohner lehnt es ab für diese Planung finanziell belastet zu werden, da der Planungsentwurf an den Interessen eines Gewerbegebietes komplett vorbei geht.**

Die Maßnahme stellt eine beitragsfähige Maßnahme nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) dar, für die Ausbaubeiträge zu erheben sind. Eine genauere Aussage zur Höhe der Kosten für die Eigentümer\*innen kann erst erfolgen, wenn eine Kostenschätzung für die Baumaßnahme vorliegt. Diese liegt derzeit noch nicht vor. Derzeit können für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen nach § 8 KAG NRW 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. Inzwischen wurde das KAG NRW angepasst und es sind keine Beiträge mehr durch die Eigentümer\*innen zu leisten,

**Aktuell dient der Grüne Weg als Ausweichroute für die Baustelle auf der Jülicher Straße, was zukünftig nicht mehr möglich wäre.**

Der Zeithorizont der derzeitigen Baustelle auf der Jülicher Straße sieht einen Abschluss der Maßnahme vor dem Beginn der Umsetzung im Grünen Weg vor. Grundsätzlich steht dem Grünen Weg als Ausweichroute für die Jülicher Straße nach Umsetzung der Maßnahme im Grünen Weg nichts im Wege.

## 2. Ruhender Verkehr

### Wie viele Parkplätze werden wegfallen?

Entsprechend der vorgestellten Planung werden rund 92 Kfz-Parkplätze im öffentlichen Raum entfallen.

### Wie werden die verringerten Parkplätze aufgefangen? Werden zusätzliche Parkplätze entstehen?

Aufgrund der geringen Querschnittsbreite im Grünen Weg, ist es platztechnisch nicht möglich den politischen Auftrag eines getrennten Radweges im Seitenraum, sowie gleichzeitig Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum umzusetzen.

### Weitere Rückmeldungen:

- Gewerbebetriebe sind im Grünen Weg durch den Wegfall der Parkplätze gefährdet. Nicht jeder kann Fahrradfahren und nicht alle Firmen haben Parkplätze auf dem eigenen Gelände. (2x)
- Bei Großveranstaltungen in der Nähe gibt es einen zusätzlichen hohen Parkdruck. Durch den Wegfall der Parkplätze würde das verstärkt werden. (2x)
- Während der Besuchszeiten der ansässigen Moschee wird durch den Wegfall der Parkplätze sehr hoher Parkdruck entstehen.
- Das Gewerbegebiet verliert mithin durch den Wegfall dieser Vielzahl von Parkplätzen enorm an Attraktivität und Wert.
- Es sind arbeitende Menschen, die diese Parkplätze tagsüber nutzen müssen.
- Ein Teil meiner Belegschaft ist auf die Parkplätze angewiesen, Ausweichplätze im Umkreis gibt es nicht. Denn in den angrenzenden Straßen gibt es nur das Anwohnerparken oder die Möglichkeit einen Parkschein zu ziehen.
- Mir ist durchaus bewusst, dass Mitarbeitende, Kunden und Anwohner kein Anrecht auf einen kostenlosen Parkplatz im öffentlichen Raum haben. Dennoch ist es durch die enge Bebauung nicht jedem Gewerbetreibenden möglich, Parkplätze auf dem Betriebsgrundstück anbieten zu können.

### Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Der öffentlich Raum im Grünen Weg ist für alle Verkehrsträger da. Bei der Abwägung den Verkehrsraum jedem Verkehrsteilnehmer im gleichen Maß zukommen zu lassen, war ausschlaggebend, dass für den Radverkehr keine sichere Verkehrsführung angeboten werden kann. Da die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer über den Komfort einzelner Nutzer\*innen steht, wurde angestrebt, dem Radverkehr in der Planung eine eigene Verkehrsanlage anbieten zu können.

Das Parken, das für alle Nutzergruppen im Bestand umsonst möglich ist, darf nicht zwingend zulasten der Verkehrssicherheit der Nutzer\*innen beibehalten werden.

### **3. Radverkehr**

**Gibt es eine andere Möglichkeit die Radtrasse nach Würselen zu leiten? Warum wird der Radverkehr nicht über die Krefelderstraße geleitet? Es existiert schon die Planung zur RVR Haaren, demnach ist die Notwendigkeit den Grünen Weg auszubauen nicht gegeben.**

Entsprechend des politisch beschlossenen Radhaupttroutennetzes im Juni bzw. August 2023 gilt der Grüne Weg als Radhauptverbindung (Netzkategorie II nach RASt), was unter anderem in seiner Verbindungsfunktion der Innenstadt mit dem Bahntrassenradweg Aachen-Jülich begründet ist. Dabei gilt es insbesondere für Pendler\*innen eine gesicherte Radverkehrsführung anzubieten.

**Warum soll der Fahrradstreifen teilweise in den Seitenraum und nicht auf der Fahrbahn?**

Im November 2019 erfolgte die Annahme des Radentscheides und dessen Ziele durch den Rat der Stadt Aachen. Zu diesen zählt auch „Ziel 3: Sichere Radwege an Hauptstraßen“. Entsprechend diesem Ziel sollen die Radwege baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt werden. Zudem bieten bauliche Radwege im Seitenraum eine subjektive verkehrssichere Führung, aufgrund ihrer Abgrenzung in Bezug auf die Verkehrsfläche des fließenden Kfz-Verkehrs.

**Ist es möglich einen Beidrichtungsradweg zu etablieren?**

Zweirichtungsradwege stellen innerorts ein Sicherheitsrisiko, sowohl auf der Strecke als auch an den Knotenpunkten dar. Da viele Kfz-Fahrende beim Ein- oder Abbiegen Radfahrende in Gegenrichtung nicht erwarten und somit nicht rechtzeitig oder gar nicht wahrnehmen.

**Wird es eine Benutzungspflicht auf den gemeinsamen Geh-/Radwegen geben?**

Die Frage der Benutzungspflicht für die geplanten Radverkehrsanlage wird abschließend in der Ausführungsplanung geprüft und entschieden.

**Insbesondere vor dem Hintergedanken der Stadt, die Vennbahnroute entlang der Bahnlinie weiter auszubauen, ergibt sich weder für die Radfahrer noch für die Gewerbetreibenden und Anwohner ein wirklicher Nutzen aus einer derartigen Umgestaltung.**

Bei der Überlegung der Stadt Aachen einen Radweg entlang der Bahntrasse auszubauen handelt es sich um eine Planung mit einem längerfristigen Zeithorizont. Aufgrund von fehlendem Grunderwerb ist eine Umsetzung derzeit nicht möglich. Durch die Regiotramplanung könnte sich die Möglichkeiten für den Radweg eröffnen. Darüber hinaus gibt es auch bei Realisierung des Radweges zum Nordbahnhof die Notwendigkeit heute für sichere Führung des Radverkehrs am Grünen Weg.

**Laut der Legende sollen die Radwege in Pflasterbauweise ausgeführt werden. Wir sprechen uns dagegen und klar für eine Asphaltbauweise aus, da nur diese Ziel 4 des Radentscheids gerecht wird. Ein großer Nachteil der Pflasterbauweise ist aus unserer Sicht auch die Akzeptanz des Radwegs. Zudem hat Asphalt einen geringen Rollwiderstand.**

Die Bauweise wird auf Ebene der Ausführungsplanung ausgearbeitet. Die Rückmeldung wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft und berücksichtigt.

**Alle fahrbahngebundenen Radverkehrsfurten sollten um eine Roteinfärbung ergänzt werden.**

Die Anmerkung wird gerne in die Planung mit aufgenommen.

**Radstreifen auf der Fahrbahn ist ein Sicherheitsrisiko durch die abladenden LKW.**

Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr hat nahezu durchgängig eine Breite von 6,50 m. Dadurch hat der Kfz-Verkehr genügend Platz, um bei freier Fahrbahn wie heute, an einem auf der Fahrbahn stehenden LKW vorbei zu fahren. Das Be- und Entladen durch LKW auf der Fahrbahn sollte jedoch nur in Ausnahmefällen passieren. Grundsätzlich müssen auf den Grundstücken der jeweiligen Unternehmen Flächen dafür vorgehalten werden und die Nutzung des öffentlichen Raumes nur im Einzelfall stattfinden. Das aufgeschulterte Halten zum Be- und Entladen auf dem geplanten Radweg ist nicht erlaubt und hat aufgrund der unterschiedlichen Höhenniveaus von Fahrbahn und Radweg im Be- und Entladeprozess so viele Nachteile, dass die Verwaltung nicht davon ausgeht, dass dies häufiger praktiziert wird. Dies wäre zudem ordnungsrechtlich zu ahnden.

**Die erhöhte Geschwindigkeit des Radfahrens bergab stadtauswärts muss berücksichtigt werden. (2x)**

Die Geschwindigkeit der Radfahrenden bergab wird dann gefährlich, wenn es Ein- und Ausfahrten von Grundstücken gibt. Durch die Führung des Radverkehrs auf Gehwegniveau und die Ein- und Ausfahrten über Schwellensteine, die den Kfz-Verkehr zur nachhaltigen Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten veranlassen, sowie durch den Wegfall der Parkstände ergeben sich bessere Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz- und dem Radverkehr.

**Der Radweg sollte optimalerweise über eine andere Route geführt werden oder über einen einfachen Rotstreifen in der Fahrbahn, um keine falsche Sicherheit zu suggerieren.**

Durchgängige sichere Radverkehrsanlagen fehlen am Grünen Weg, sodass die regionale Rad-Vorrangroute Aachen-Würselen des Qualitätsradwegs Bahntrassenradweg Aachen-Jülich am Schwarzen Weg endet und die notwendige Verbindung in/aus Richtung Innenstadt fehlt. Damit entsteht durch die Planung im Grünen Weg ein Lückenschluss zwischen dem Bahntrassenradweg und der Innenstadt. Der Grüne Weg ist zudem Teil des politisch beschlossenen Radhauptnetzes.

**Der Fußgängerverkehr im Grünen Weg ist vernachlässigbar gering. Einer gemeinsamen Fahrrad- und Fußgängerspur steht im gesamten Grünen Weg nichts im Wege.**

Fußwege sind im Grünen Weg zur Erschließung der Grundstücke zwingend erforderlich. Die Richtlinien geben für Fußwege zur Begegnung von sich begegnenden zu Fuß Gehenden 1,80 m zuzüglich Sicherheitsräume als Maß vor (RASt 06, Kapitel 6.1.6). Die Notwendigkeit, dass sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können besteht immer und unabhängig von der Menge der zu Fuß Gehenden. Zudem werden aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten des Fuß- und Radverkehrs getrennte Verkehrsanlagen favorisiert. Somit können Sicherheit und Barrierefreiheit für den Fußverkehr sowie die Sicherheit für den Radverkehr bei ausreichend breiten Gehwegen und Radverkehrsanlagen am besten sichergestellt werden. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsdichte entlang des Grünen Weges ist es im Bereich A und B so mit notwendig eine getrennte Geh- und Radwege auch mit einer angemessenen Gehwegbreite zu schaffen, um die Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu gewährleisten. In den Abschnitten C und D von Am Gut Wolf bis Prager Ring ist die Nutzungsdichte durch den Fußverkehr deutlich geringer, weshalb es in diesen Bereich vertretbar ist einen, gemeinsamen Geh-/Radweg einzuplanen.

### **Weitere Rückmeldungen**

- Selbst der Ravelweg bzw. Vennbahnweg sieht eine kombinierte Nutzung von Fußgängern und Radfahrern vor, bei einer viel höheren Besuchsfrequenz.
- Man muss sich hier die Frage stellen, ob ein derartiger Ausbau von beidseitigen Fahrradwegen in einem Gewerbegebiet verhältnismäßig ist und der Nutzen, der, relativ gesehen, wenigen Radfahrern zu Gute kommt, den wirtschaftlichen Schaden von uns Gewerbetreibenden und damit den Wegfall eines attraktiven Gewerbegebietes aufwiegt.
- Der Umbau ist wichtig für den Radverkehr und bedeutet ein Lückenschluss der Trasse. Gemeinsame Geh-/Radweg sind kritisch zu sehen, eine getrennte Radverkehrsanlage wäre besser.

### **Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:**

Im November 2019 erfolgte die Annahme des Radentscheides und dessen Ziele durch den Rat der Stadt Aachen. Zu diesen zählt auch „Ziel 3: Sichere Radwege an Hauptstraßen“. Entsprechend diesem Ziel sollen die Radwege baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt werden. Dies hatte für den Grünen Weg die Folge, dass die zum damaligen Zeitpunkt bestehende Vorplanung auf politischen Wunsch nochmals überplant werden musste, da sie nicht den vom Radentscheid geforderten Qualitätsanforderungen gerecht werden konnte. Genannte Trassen wie der Vennbahnweg sind bereits vor dem Radentscheid realisiert worden.

Entsprechend des politisch beschlossenen Radhaupttroutennetzes im Juni bzw. August 2023 gilt der Grüne Weg als Radhauptverbindung (Netzkategorie II nach RAST), was durch Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt mit dem Bahntrassenradweg Aachen-Jülich begründet ist. Ausschlaggebend für die Kategorisierung des Grünen Wegs

als Radhauptroute sind nicht nur die umliegenden Quell- und Zielpunkte, sondern auch den Nutzen für z.B. die Zielgruppe der Pendler\*innen als direkte Verbindungsrouten zwischen dem Bahntrassenradweg und der Innenstadt.

Zudem wird bei der Planung das Prinzip der Angebotsplanung verfolgt. Das heißt, dass nicht nur bestehende Verkehre berücksichtigt werden, sondern auch die Verkehre, die zusätzlich durch ein entsprechendes Angebot erzeugt werden bzw. sich verlagern würden. Bei der vorliegenden Planung kann aufgrund der geringen Platzverhältnisse ein Führungselement für den Radverkehr lediglich zur Sicherung angeboten (1,50 m Breiter Radweg).

Die Trasse bietet mit einer gesicherten Führung des Radverkehrs Potenzial für weitere Pendler\*innen. Schon heute liegen der Radverkehrsanteile an den Knotenpunkten Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg zwischen rund 12 und 15 %.

## 4. ÖPNV

**Die gemischte Führung mit Fußgängern und Bushaltestellen auf so engem Raum, macht keinen Sinn und bedeutet für alle Beteiligten nur Nachteile.**

Der Wartebereich kann aufgrund des schmalen Straßenraum nicht abgetrennt vom Fuß- und Radweg im Seitenraum angelegt werden. Aufgrund dessen wird eine Mischfläche angelegt, in dessen Bereich ein 1,00 m breite Fläche für den Ein- und Ausstiegsbereich mit einem anderen Pflaster gestaltet wird. Dies erzeugt eine höhere Aufmerksamkeit für den Gehenden oder Fahrenden im Seitenraum. Bei Fahrgastwechsel ist grundsätzlich gegenseitige Rücksichtnahme im Haltestellenbereich erforderlich. Eine solche Ausgestaltung ist aufgrund der niedrigen Fahrgastzahlen, der zu Stoßzeiten halbstündlichen ÖPNV-Taktung und des zu erwartenden geringen Fußverkehrs vertretbar.

**Die Verlegung der Bushaltestellen in Richtung Kreuzung wird zu einer Blockade der Kreuzung führen, sofern Busse gleichzeitig auf beiden Seiten halten.**

Durch die niedrigen Fahrgastzahlen kann ein Fahrgastwechsel in kurzer Zeit erfolgen, weswegen das Halten des Busses nicht als langanhaltende „Blockade“ eingestuft wird. Die in einer Variante verlegten Haltestellen Lukasstraße liegen nicht unmittelbar gegenüber, weswegen ein Überholen des Busses möglich ist. Zudem fahren und halten nicht so viele Buse im Grünen Weg.

## 5. Erschließung und Zufahrten der Grundstücke

### Werden die Firmeneinfahrten im Bestand berücksichtigt?

Alle Grundstückszufahrten des Bestands werden grundsätzlich in der Planung berücksichtigt. Hinweise auf besondere Bedarfe können während der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

**Die Ausfahrt vom Firmengelände ist wegen schlechter Sichtverhältnisse oft gefährlich. Durch die ganzen Einmündungen und das Vortasten beim Rangieren bzw. Herausfahren wird der Bürgersteig und Fahrradweg ständig blockiert werden.**

Grundsätzlich ist ein vorsichtiges Herausfahren aus den Grundstückszufahrten notwendig. Auch jetzt schon muss mit Fußgängerverkehr im Seitenraum gerechnet werden und verlangt deswegen ein vorsichtiges Herantasten beim Ausfahren. Durch den Entfall des baulich angelegten Parkens im Seitenraum wird die Sicht beim Ausfahren auf den fließenden Kfz-Verkehr freigehalten.

**Durch die Einbahnstraße, die in einer Variante vorgeschlagen wird und durch die verengte Fahrbahn, gibt es zusätzliche Probleme für die LKW zum Entladen und bei der Einfahrt auf das Firmengelände. Das würde zu weiteren Staus führen. (5x)**

Die Einrichtung der Einbahnstraßenregelung, wie sie in einer Variante vorgestellt wurde, betrifft den Abschnitt Lukasstraße bis Abzweig Grüner Weg. Die dort ansässigen Firmen sowie der Gartenverein werden weiter erreichbar bleiben. Die Reduzierung der Fahrbahnbreite um 0,50 m ändert nichts an der Erreichbarkeit der Grundstücke.

**Bereits heute wird hierfür die gesamte Breite des Grünen Wegs benötigt, damit die Fahrzeuge auf und von unserem Gelände kommen können. Durch die Umgestaltung wird befürchtet, dass die LKW (40 Tonner) nicht mehr den benötigten Radius haben, um von der Straße Grüner Weg in die Toreinfahrt und wieder raus zu gelangen. (2x)**

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die Zufahrten und ihre Breite entsprechend der größten Fahrzeuge und ihre Schleppkurve geprüft. Die Planung wird dann entsprechend dieser Prüfung feinjustiert. Die Anfahrbarkeit der Grundstücke bleibt erhalten.

**Laut Plan haben die abgeflachten Bordsteine dieselbe Breite, wie die Grundstückszufahrten. Das heißt, LKW dürften erst ab der Straße einlenken, was auf Grund des Wendekreises der Fahrzeuge nicht möglich ist. (3x)**

Im Rahmender Ausführungsplanung werden die Zufahrtsbreiten geprüft. Dies erfolgt mittels einer Schelppkurve des entsprechend größten Fahrzeug, sodass entsprechend des Ergebnisses die Zufahrtsbreite und die notwendigen Rampensteine ergänzt oder angepasst wurden.

**Die hohen Einfahrten werden wahrscheinlich sehr schnell kaputt gehen, auf Grund der Lastverkehre. Sind grundsätzlich die Rad- und Fußwege für diese schweren LKW ausgelegt?**

Im Bereich der Zufahrten wird der Unterbau im Seitenraum bautechnisch so angepasst, dass die entstehenden Schwerlasten durch das Überfahren von Geh- und Radwegen im Seitenraum durch den Schwerlastverkehr aufgenommen werden kann. Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung ausgearbeitet.

## 6. Verkehrszählung

- Wie sind die Verkehrsdaten erstellt worden? Vor allem die Anzahl der LKW wirken sehr niedrig. Die Zahl sollte immer im Kontext des Messungszeitpunkt gesetzt werden. (3x)
- Wurden auch Fußgänger gezählt?

### Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrszählung wurde durch die Auswertung von Videoaufnahmen erstellt. Die Zählungen wurden an drei verschiedenen Knotenpunkt auf dem Grünen Weg durchgeführt (Grüner Weg/Am Gut Wolf, Grüner Weg/Lukasstraße, Grüner Weg/Abzweig Grüner Weg). Die Zählungen fanden an repräsentativen Normalwerkstage (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb der Schulferien von 7:00 bis 19:00 Uhr statt. Es wurden alle Verkehrsarten erfasst einschließlich Radfahrende auf der Fahrbahn. Fußgänger wurden nicht gezählt.

Bis zum Frühjahr 2023 wurden die erfassten Verkehrsteilnehmer drei verschiedenen Kategorien zugeordnet:

- Krad: Alle Motorräder, Mopeds, Fahrräder mit Elektromotor und dreirädrigen Krafträder, Fahrzeuglänge: 0,96 - 2,32 m
- Pkw & Lieferwagen (Lfw): Alle Fahrzeuge zur Personenbeförderung, auch solche mit leichtem Anhänger: Limousinen, Coupés, Kombis, Geländewagen, Lieferwagen, Straßenkreuzer, Wohnmobile, Reisemobile, kleine Sanitätsfahrzeuge, Kleinlastwagen, Abschleppwagen usw., Fahrzeuglänge: 3,98 –6,84 m
- Andere Fahrzeuge (Lkw, LkwA & Sattel-Kfz und Bus): Alle Großfahrzeuge (s. Beschreibung unten). Fahrzeuglänge: 6,17 m - 23,65 m

Die neue Klassifizierung seit dem Frühjahr 2023 umfasst fünf verschiedene Kategorien:

- Krad: Alle Motorräder, Mopeds, Fahrräder mit Elektromotor und dreirädrigen Krafträder, Fahrzeuglänge: 0,96 - 2,32 m
- Pkw & Lieferwagen (Lfw): Alle Fahrzeuge zur Personenbeförderung, auch solche mit leichtem Anhänger: Limousinen, Coupés, Kombis, Geländewagen, Lieferwagen, Straßenkreuzer, Wohnmobile, Reisemobile, kleine Sanitätsfahrzeuge, Kleinlastwagen, Abschleppwagen usw., Fahrzeuglänge: 3,98 –6,84 m
- Bus: alle Busse einschließlich Schulbusse und Gelenkbusse, Fahrzeuglänge: 9,51 – 13,69 m
- Lkw: Alle Großfahrzeuge auf Einzelrahmen: Lkws ohne Anhänger, Abschleppwagen, Wohnmobile, Reisemobile, große Sanitätsfahrzeuge, usw. Fahrzeuglänge: 6,17 – 10,50 m
- LkwA & Sattel-Kfz: Alle Gelenkfahrzeuge dh. Alle mehrteiligen Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit Sattelzugmaschine bzw. Schlepper, einschließlich starre Lkw mit Anhängern. Fahrzeuglänge: 9,51 – 23,65 m

Im gesamten Vergleich der Zählungen wird deutlich, dass grundsätzlich der Schwerverkehrsanteil an den drei erfassten Knotenpunkten Richtung stadteinwärts abnimmt. Damit variiert die Anzahl der erfassten Schwerverkehrsfahrzeugen variiert entsprechend der verschiedenen Quell- und Zielpunkte entlang und umliegend des Grünen Wegs.

Am Knotenpunkt Am Gut Wolf wurde nach alter Klassifizierung rund 3 % Schwerverkehrsanteil erfasst (Kategorie „Andere Fahrzeuge“ s.o.). Am Knotenpunkt Lukasstraße beträgt der SV-Anteil rund 4 % (neue Klassifizierung: Bus, Lkw, LkwA & Sattel-Kfz) und am Knotenpunkt Abzweig Grüner Weg nach neuer Klassifizierung rund 5,5 %.

## 7. Fragen und Rückmeldungen zu den Planungsbausteinen



**Bereich A – Baum und Ebene der Radverkehrsanlage an der Einmündung Gut Lehmkülchen** (Variante 1 Erhalt des Baumes und Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau | Variante 2 Entfall des Baumes und Führung des Radverkehrs auf Gehwegniveau)

- Aus Platz- und Sicherheitsgründen befürworte ich die Variante mit Wegfall des Baumes.
- Der Entfall des Baumes ist selbstverständlich angesichts des Ziels Aachen klimaresilienter zu machen suboptimal, dennoch wäre es ein Gewinn für die Verkehrssicherheit, da der Schutzstreifen so nicht mehr verschwenkt werden muss und dadurch die Engstelle abgemildert wird.
- Wir schlagen jedoch vor den Baum zu versetzen, damit dieser nicht einfach gefällt werden muss.

### Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Grundsätzlich sind alle Vor- und Nachteile beider Varianten von Bereich A gegeneinander abzuwägen. Ein Versetzen des Baumes ist schwierig zu umsetzen, da die die Leitungslagen im Grünen Weg als sehr umfangreich und eng gelten. Auch im Straßenquerschnitt ergeben sich keine Möglichkeiten, die eine Einplanung von Bäumen an anderer Stelle ermöglichen.

**Bereich B – Führung zwischen Lukasstraße und Abzweig Grüner Weg** (Variante 1 Einbahnstraße mit getrennter Führung Fuß und Rad im Seitenraum | Variante 2 Zweirichtungsverkehr mit gem. Führung Fuß und Rad im Seitenraum)

- Warum gibt es in Bereich B keine Alternative zu einem getrennten Geh-/ Radweg? Das Verhältnis zwischen Komfort für das Fahrrad und die Einschränkung der Firmen ist nicht gegeben.

Die Variante 2 in Bereich B zeigt eine Alternative zur getrennten Fuß- und Radverkehrsführung im Seitenraum. In Variante 2 wurde die Alternative als gemeinsamer Geh- und Radweg geplant.

Ein 1,50 m breiter Radweg ist aufgrund seiner geringen breite lediglich als Sicherungselement einzustufen, dass lediglich die Vorgaben der StVO einhält.

- Warum gibt es in Variante 1 im Bereich B eine Trennung zwischen Geh-/Radweg im Seitenraum trotz der Einbahnstraße?

Durch den Bereich in dem der Verkehr nur in eine Richtung geführt wird, kann die gewonnene Fläche für eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum genutzt werden.

- Fällt im Bereich B in der 1. Variante der Gehweg weg?

Nein, in Variante 1 kann ein Gehweg getrennt vom Radweg im Seitenraum umgesetzt werden.

- Es gibt in diesem Bereich des Grünen Weges kein Geschäft bzw. Unternehmen was Waren vertreibt, die für eine bevorzugte Radnutzung sprechen würden.

Der Grüne Weg wird nicht nur von umliegenden Quell- und Zielverkehren genutzt und dient daher nicht nur der Erschließung der angrenzenden Grundstücke, sondern ist auch die Verbindung zwischen Bahntrassenradweg und Innenstadt. Dies betrifft insbesondere die Zielgruppe der (Berufs-)Pendler\*innen.

- Aufgrund fehlender Zählungen von Fuß- und Radverkehr, kann davon ausgegangen werden, dass eine Unvereinbarkeit eines gemeinsamen Rad- und Fußwegs damit nicht gegeben ist.
- Durch die Einbahnstraße würde es einen hohen Verkehrsdruck auf der Lukasstraße geben.
- Die Variante der Einbahnstraße halte ich für unser Gewerbegebiet für sehr schlecht. Hier würden zukünftig sehr viele Umwege gefahren werden müssen und dadurch andere Straßen überlastet. Aus meiner Sicht sind Straßen wie die Lukasstraße nicht wirklich für den Schwerlastverkehr (40t LKW) geeignet.
- Die Idee einer Einbahnstraße ist abzulehnen, da die anliegenden Unternehmen massiven wirtschaftlichen Schaden erleiden werden. (4x)
- Die derzeitigen Gegebenheiten auf der Lukasstraße ermöglichen keine weitere, störungsfreie Aufnahme des aktuellen Verkehrsaufkommens. (2x)
- Chaos auf der Achse Jülicherstraße, Prager Ring, Krefelderstraße, Am Gut Wolf usw. wäre die Folge.
- Die alternative Zufahrt vom Prager Ring aus in den Grüner Weg über Gut Dämme Straße und Lukasstraße ist keine Lösung. Der Verkehr in der Lukasstraße würde deutlich zunehmen. In der Lukasstraße stehen immer wieder abgestellte Fahrzeuge auf der Fahrbahn und bei zunehmendem Verkehr dort ist ein sauberer Verkehrsfluss dann unmöglich.
- Bei der Einbahnstraßenlösung kann der Verkehr aus der Liebigstraße nicht mehr nach links abbiegen Richtung Passstraße, sondern muss nach rechts abbiegen und dann in großer Schleife über die Lukasstraße Richtung Passstraße fahren.

#### **Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Einrichtung des Einrichtungsverkehrs in Variante 1 betrifft den Bereich Lukasstraße bis Abzweig Grüner Weg. Vorliegende Verkehrsbeobachtungen und Zählungen lassen relevante Probleme bei der Verkehrsabwicklung nicht erwarten. Für Variante 1 im Bereich B müsste im Fall einer Umsetzung ein Entfall des Fahrbahnrandparkens in der Lukasstraße geprüft werden.

**Bereich C – Gestaltung Abzweig Grüner Weg einschließlich Aufweitung Knotenpunkt Prager Ring** (Variante 1 bestandsorientiert, Flächenumverteilung zugunsten südöstlicher Seitenraum | Variante 2 Flächenumverteilung gleichermaßen auf beide Seitenräume)

- Wie wird der Radverkehr über die Kreuzung geführt am Prager Ring und verändern sich die Ampeln an der Kreuzung?

Der Radfahrer soll stadtauswärts einen eigenen Signalgeber und eine eigene Grünphase erhalten. Der Signalgeber für den MIV liegt somit dem Radfahrenden beim Warten an der Ampel im Rücken. Der Radfahrer wird sowohl stadteinwärts, als auch -auswärts fahrbahngebunden geführt und mit einer roteingefärbten Furt hervorgehoben. Bei Entfall einer Rechtsabbiegespur stadtauswärts wird das Signalprogramm zusätzlich angepasst und die Grünphase des Rechtsabbiegers verlängert.

- Warum ist an der Zufahrt der Kreuzung auf einer Seite der Geh-/Radweg 2,50 m breit und auf der anderen 5,00 m breit?

Die Variante ist bestandsorientiert entwickelt worden, das bedeutet, dass die gewonnene Fläche des Rechtsabbiegers dem südöstlichen Seitenraum hinzugefügt wurde. Der nordwestliche Seitenraum bleibt in dieser Variante unberührt.

- Könnte man nicht den Geh-/Radweg statt 5,00 m nur 2,00 m breit machen und damit den zweiten Rechtsabbieger behalten?

Ein 2,00 m breiter Seitenraum würde zu einer Reduzierung des bestehenden Seitenraums führen und Mindestmaße für einen gemeinsamen Geh- und Radweg unterschreiten. Zudem würde dies keinen ausreichenden Platz für die Haltestellenlage bieten. Die Berechnungen zeugen, dass keine 2 Rechtsabbiegerspuren notwendig sind.

- Variante 1 stellt im westlichen Bereich deutlich zu schmale Geh- und Radwege bereit. Besonders im Haltestellenbereich wird dies nochmal deutlicher. Wir empfehlen hier dringlichst den Ansatz aus Variante 2 für die Haltestelle "Schwarzer Weg" weiterzuverfolgen.
- Auf Höhe der Gasballons an der Kreuzung am Prager Ring ist gerade zu den Hauptverkehrszeiten eine hoher Verkehrsdruck. Aus diesem Grund ist der Wegfall des zweiten Rechtsabbiegers stadtauswärts abbiegt nicht gut. (2x)
- Nicht ganztägig, aber zu Stoßzeiten braucht es für einen sauberen Verkehrsfluss Richtung Jülicher Straße die zweite Rechtsabbiegespur. Sonst kommt es wahrscheinlich zu den Stoßzeiten zu einem Rückstau, sodass auch die Linksabbiegespur nicht gefüllt werden kann.
- Bedingt durch die Reduzierung auf eine Spur wird es einen erhöhten Rückstau in den Grünen Weg geben. Dieser Rückstau entsteht jetzt schon mit den zwei Abbiegespuren bis in den Kreuzungsbereich Grüner

Weg/Grüner Weg und würde durch den Wegfall der einen Spur die Kreuzung weiter beeinträchtigen und auch den gesamten Verkehrsfluss auf dem Grünen Weg verstopfen.

- Verbreiterung des Gehwegs an der Kreuzung am Prager Ring ist nicht nötig.
- Die Einmündung ist rechtsseitig jetzt bereits komfortabel und bedarf keiner erheblichen, sodass eine der beiden Rechtsabbiegerspuren dadurch entfallen muss.

**Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:**

Vorliegende Verkehrsbeobachtungen und Zählungen am Knotenpunkt Prager Ring bestätigen nicht den beschriebenen Rückstau in den Grünen Weg zu den ermittelten Spitzenstunden. Im Zuge eines Entfalls des zweiten Rechtsabbiegers würde auch die Grünzeit erhöht werden. Im letzten Abschnitt des Grünen Weges entfällt bei beiden Varianten der zweite Rechtsabbieger im Kreuzungsbereich Prager Ring, da eine Rechtsabbiegerspur, aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit, in diesem Bereich ausreicht. Der zweite Rechtsabbieger war früher nur relevant im Zuge von Sonderveranstaltungen in der Umgebung des Grünen Weges. Doch aufgrund der Verringerung des Parkraumes im Grünen Weg ist der Erhalt des zweiten Rechtsabbiegers nicht mehr notwendig.

P:\08 VERKEHRSPANUNGSSTRASSEN A-Z (MA)\GRÜNER WEG\BÜRGERBETEILIGUNG\10\_BERICHT\BERICHT ZUR BÜRGERINNENBETEILIGUNG.DOCX