

Mitteilungsvorlage
vom 25.01.2024

öffentliche Sitzung

**Bericht zur Informationsveranstaltung zur Umgestaltung
der Kirchrather Straße (K5) am 25.11.2023 in
Herzogenrath - Antrag der SPD-
Städteregionstagsfraktion vom 17.01.2024**

Beratungsreihenfolge

| Datum | Gremium |
|------------|---|
| 07.02.2024 | Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität (Kenntnisnahme) |

Sachlage

Mit Schreiben vom 17.1.2024 beantragt die SPD-Städteregionstagsfraktion, über die Inhalte und Diskussionsergebnisse der Informationsveranstaltung zur Umgestaltung der Kirchrather Straße (K5) am 25.11.2023 in Herzogenrath zu berichten sowie die aktuelle Planung und den Bauzeitenplan vorzustellen.

Die Planung zur Neumarkierung der K5 wurde im Ausschuss für Mobilität und Tiefbau der Stadt Herzogenrath am 12.9.2023 vorgestellt. Die Ausschussmitglieder äußerten hierbei den Wunsch, die Planung im Rahmen einer geeigneten Veranstaltung der Öffentlichkeit vorzustellen. Diese fand als Informationsveranstaltung mit der Möglichkeit der aktiven Beteiligung am 25.11.2023 in der Dietrich-Bonhoeffer-Schule in Herzogenrath-Merkstein statt. Die Lagepläne wurden an Stellwänden präsentiert. Die Rückmeldungen der etwa 50 Teilnehmenden wurden u.a. auf Moderationskarten notiert. Die Veranstaltung verlief sehr konstruktiv. Aus Krankheitsgründen konnte hieran leider kein Vertreter der Stadt Herzogenrath teilnehmen.

Die Ergebnisdokumentation zu dieser Veranstaltung befindet sich in den Anlagen 1 bis 3 dieser Vorlage.

Auf Grund verschiedener Anträge des Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Herzogenrath beauftragte die Städteregion Aachen als Baulastträger der K 5 in Abstimmung mit der Stadt Herzogenrath als zuständiger Verkehrsbehörde 2021 eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der K 5 - Kirchrather Straße (siehe Sitzungsvorlagen-Nr. 2021/0131). Diese Machbarkeitsstudie ist in zwei Teilbereiche eingeteilt, einen kleinräumigen Bereich für den Abschnitt Geilenkirchener Straße bis Fliederstraße (August-Schmidt-Platz) und einen großräumigen Bereich von Fliederstraße bis Willibrordstraße. Die möglichen Varianten für den Bereich August-Schmidt-Platz sind noch nicht auf ihre Machbarkeit mit allen fachlich Beteiligten abgestimmt, so dass hierzu auch noch keine Vorstellung möglicher Varianten erfolgen konnte.

Für den großräumigen Bereich sind zunächst mögliche Verkehrsverbesserungen ohne eine bauliche Neuaufteilung des Straßenraumes lediglich durch kleine

punktueller Anpassungen und in erster Linie durch eine Neumarkierung vorgesehen. Da die bestehende Markierung in diesem Abschnitt durch diverse Aufbrüche und Flickstellen aber auch Abnutzung nicht mehr vollständig und verblasst ist, steht hier eine Neumarkierung im Rahmen der Straßenunterhaltung an. Im Zuge dieser Neumarkierung ist es erforderlich, die Radverkehrsführung im Rahmen der Möglichkeiten an den aktuellen Stand der Technik und die aktuelle Rechtslage anzupassen. Daher wurde die Planung für diesen Abschnitt im Rahmen der Machbarkeitsstudie in enger Abstimmung mit der Verkehrsbehörde der Stadt Herzogenrath vorgezogen.

Mit der Änderung der Verwaltungsvorschriften zur StVO im Jahr 2021 sind für Radschutzstreifen zusätzliche Sicherheitstrennstreifen zum Parken zwingend vorgeschrieben. Damit wird die Gefahr von Unfällen bei aufschlagenden Kfz-Türen verringert (sogenannte Doring-Unfälle). Da u.a. mit der steigenden Verbreitung von E-Bikes die Geschwindigkeiten im Radverkehr zunehmen und hierdurch die Unfallschwere bei aufschlagenden Kfz-Türen steigt, hat der Gesetzgeber mit dieser Änderung reagiert. Die geänderten Bestimmungen gelten auch für den Bestand und sind spätestens bei anstehenden Neumarkierungen zu berücksichtigen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie hierzu mit Analyse der Defizite finden sich in anhängender Präsentation des Büro MWM (Anlage 4).

Weiterhin wurden Parkraumerhebungen im öffentlichen Straßenraum am Mittwoch, den 16.11.2023 (22 – 23:30 Uhr) und am Mittwoch, den 22.11.2023 (12 – 13 Uhr) auf der Kirchrather Straße zwischen Fliederstraße und Willibrordstraße sowie den nördlich und südlich angrenzenden Seitenstraßen durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet wurde in drei Bereiche unterteilt. Die Ergebnisse (siehe Anlage 3) zeigen, dass auch nach Umsetzung der Neumarkierung in allen drei Bereichen der Parkraumbedarf in einer zumutbaren Entfernung gedeckt wird.

Auf Grundlage der Ergebnisse sowie einer vertiefenden Vermessung wird derzeit die Planung aktualisiert. Dies betrifft u.a. die Hinweise zu Sicherheitsdefiziten aufgrund nicht ausreichender Sichtverhältnisse auf den Radverkehr an Einmündungen bzw. Kreuzungen. Nach abschließender Überarbeitung der Planung und verkehrsrechtlicher Anordnung werden im Frühjahr 2024 zunächst einige geringfügige Korrekturen an der Bordsteinführung im Bereich des Rad-/Gehweges sowie punktuelle Instandsetzungen der Fahrbahn im Rahmen der allgemeinen Straßenunterhaltung durchgeführt. Die Neumarkierung erfolgt im Rahmen der jährlichen Erhaltungsmarkierung an Kreisstraßen bis zu den Sommerferien in Kooperation mit dem Landesbetrieb Straßen NRW.

Die weitgehend bestandsorientierte Neumarkierung stellt eine erste wichtige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Radverkehr dar. Bestimmte Abweichungen vom Stand der Technik sowie verschiedene Konfliktsituationen u.a. zwischen Radverkehr und Fußverkehr können darüber hinaus erst mit einer grundlegenden Veränderung der Querschnittsaufteilung ausgeräumt werden. Die Verwaltung hält daher eine zweite Maßnahmenstufe mit einem Umbau des Verkehrsraums für erforderlich und strebt diesen mittelfristig an.

Rechtslage

Aufgrund von § 41 Abs. 4 Satz 4 KrO NRW ist die dem Ausschuss vorsitzende Person verpflichtet, den Antrag in die Tagesordnung aufzunehmen.

Die Städteregion hat gem. Straßen- und Wegegesetz NRW als Baulastträger die Verkehrssicherungspflicht für die Kreisstraßen.

Mit der Änderung der Verwaltungsvorschriften zur StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2 (Rn. 10 und 12) vom 16.11.2021 sind für Radfahrstreifen und Radschutzstreifen zusätzliche Sicherheitsräume zum Parken zwingend vorgeschrieben.

Personelle Auswirkungen

Keine.

Finanzielle/bilanzielle Auswirkungen

Im Haushalt 2024 sind unter dem Sachkonto 521140 bei der Kostenstelle 464901 - laufende Instandsetzungsmaßnahmen sowie der Kostenstelle 464916 - Erneuerung von Straßenmarkierungen Mittel in ausreichender Höhe vorhanden.

Im Auftrag:

gez.: Lo Cicero-Marenberg

Anlage/n

- 1 - Dokumentation Info-Veranstaltung (öffentlich)
- 2 - Anlage 1 zu Dokumentation Info-Veranstaltung (öffentlich)
- 3 - Anlage 2 zu Dokumentation Info-Veranstaltung_Parkraumerhebung (öffentlich)
- 4 - K 5 - Kirchrather Straße_Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Tiefbau (öffentlich)

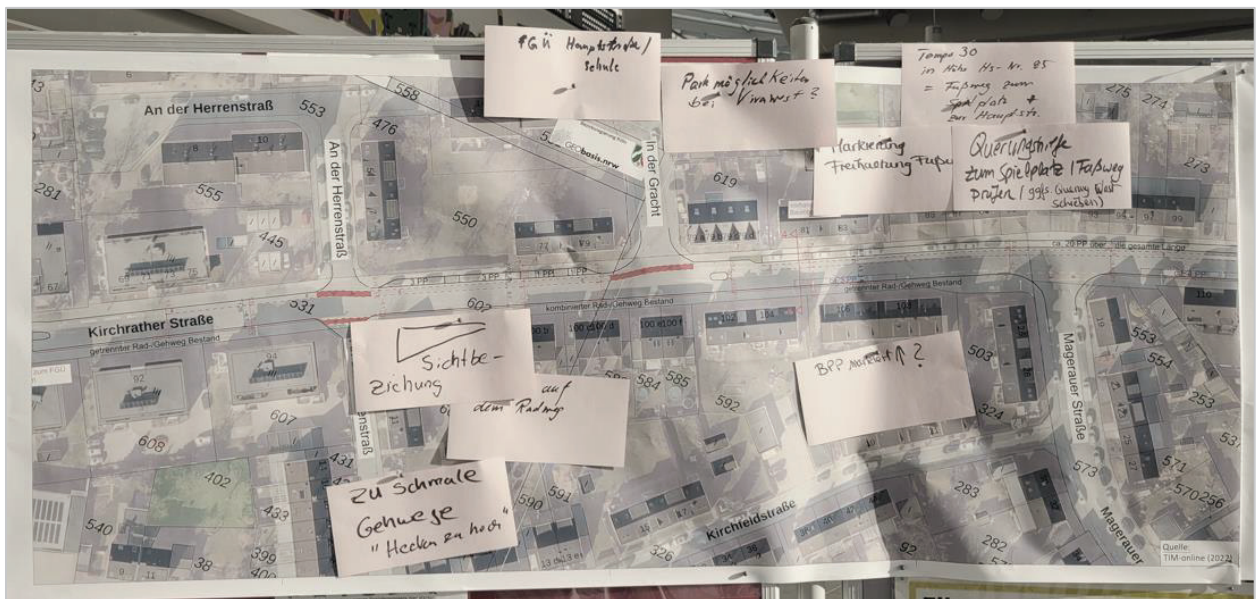
Bürgerinformationsveranstaltung

mit der StädteRegion Aachen, der Stadt Herzogenrath und der
Bürgerschaft von Herzogenrath

am 25.11.2023

Machbarkeitsstudie zur Verkehrsverbesserung der
K 5 Kirchrather Straße in Herzogenrath Merkstein

- **Ergebnisdokumentation** -



INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----------|------------------------------------|-----------|
| 1 | Vorbemerkungen | 4 |
| 2 | Vorgehensweise und Ablauf | 6 |
| 3 | Ausblick und Verabschiedung | 13 |
| 4 | Anlagen | 14 |

Für eine bessere Lesbarkeit wird im folgenden Bericht auf die Gleichberechtigung von Männern und Frauen hingewiesen und dementsprechend darauf, dass in den Fällen der Wiedergabe der männlichen Form auch die der weiblichen gemeint ist.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Gesamteindruck nach erfolgreicher Beteiligung..... | 7 |
| Abbildung 2: Moderationskarten im Abschnitt 1..... | 8 |
| Abbildung 3: Moderationskarten im Abschnitt 2..... | 9 |
| Abbildung 4: Moderationskarten im Abschnitt 3..... | 10 |
| Abbildung 5: Moderationskarten im Abschnitt 4..... | 11 |
| Abbildung 6: Einladungsplakat zur Umgestaltung an der K5..... | 12 |

1 VORBEMERKUNGEN

Die StädteRegion Aachen und die Stadt Herzogenrath planen die Verkehrssituation auf der K5 Kirchrather Straße in Herzogenrath-Merkstein zu verbessern. Der Untersuchungsbereich umfasst die K5 Kirchrather Straße von der Willibrordstraße bis zur Fliederstraße. Dort schließt der kleinräumige Bereich zwischen Fliederstraße und Geilenkirchener Straße, um den August-Schmidt-Platz, an.

Der in der vorliegenden Dokumentation betrachtete Untersuchungsbereich (Willibrordstraße bis Fliederstraße) soll für den allgemeinen Verkehr, insbesondere für den Radverkehr, hinsichtlich der Verkehrssicherheit verbessert werden.

Die Situation im Bestand entspricht nicht mehr den aktuellen Richtlinien und Anforderungen an eine nachhaltige Radverkehrsführung und weist Sicherheitsdefizite auf. Insbesondere schreibt die Verwaltungsvorschrift zur StVO seit 16.11.2021 vor, dass Radschutzstreifen zum ruhenden Verkehr einen zusätzlichen Sicherheitsraum haben müssen. Dadurch sollen Unfälle durch unachtsames Öffnen von Kfz-Türen, sog. „Dooring-Vorfälle“, vermieden werden. Die Planung sieht in einer ersten, kurzfristigen Umsetzungsstufe Markierungslösungen mit weitestgehendem Erhalt des Bestandes, ohne bauliche Änderungen, vor.

Für die Fahrtrichtung ausgehend von der Fliederstraße in Richtung Willibrordstraße wird ein durchgehender 1,50 m breiter Schutzstreifen inkl. einem richtlinienkonformen Sicherheitstrennstreifen zum Parken vorgesehen. In Gegenrichtung, ausgehend von der Willibrordstraße in Fahrtrichtung Fliederstraße, wird der Radverkehr auf den bestehenden Nebenanlagen inkl. neu markiertem Sicherheitstrennstreifen zum Parken geführt. Da die bestehenden Nebenanlagen im Süden (Fahrtrichtung August-Schmidt-Platz) stark unterdimensioniert sind, wird die Benutzungspflicht aufgehoben. Somit ist es dem Radverkehr erlaubt, sowohl in den Nebenanlagen, als auch auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu fahren.

Des Weiteren werden zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen wie bspw. die Markierung eines Fußgängerüberwegs umgesetzt. Durch die Markierungsmaßnahme werden v.a. im östlichen Streckenabschnitt vorhandene Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn entfallen.

Da diese im Vorfeld für viele Gespräche gesorgt haben, hat die StädteRegion Aachen eine stichprobenartige Erhebung durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass jederzeit freie Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen (vgl. Anlage).

Am 12.09.2023 fand eine Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Tiefbau der Stadt Herzogenrath statt, in der die Verkehrsverbesserung und Neumarkierung durch die Planungsgruppe MWM und die StädteRegion Aachen präsentiert wurde. Im Anschluss fand eine Diskussion über die geplanten Maßnahmen statt.

Um die Bürgerschaft in den Planungsprozess einzubinden, um Anregungen und Ideen gemeinsam zu erarbeiten und individuelle Themenschwerpunkte zu besprechen, wurde Interessierten die Möglichkeit gegeben, sich im Foyer der Dietrich-Bonhoeffer-Schule am 25.11.2023 zwischen 09:30 Uhr und 13:00 Uhr über die genaue Planung zu informieren. Näheres zum Vorgehen und Ablauf des Informationstages entnehmen Sie dem nachfolgenden Kapitel.

2 VORGEHENSWEISE UND ABLAUF

Die StädteRegion Aachen und die Planungsgruppe MWM haben in regelmäßigen Abständen ein-treffende Bürger im Foyer empfangen und erläuterten die an Stellwänden aushängende Planung für die K5. Die rund 50 teilnehmenden Bürger standen der Planung über den gesamten Vormittag überwiegend sehr offen gegenüber.

In immer wiederkehrenden Etappen von ca. vier bis fünf Personen traf die Bürgerschaft im Foyer der Schule ein und kam mit den Planungsbeteiligten ins Gespräch. Während der gesamten Zeit waren durchgehend vier Planungsbeteiligte vor Ort, sodass sich für jeden Bürger und dessen Anliegen ausreichend und individuell Zeit genommen wurde.

Viele Interessenten kamen zur allgemeinen Information und detaillierten Erläuterung der einzelnen Abschnitte durch die Planer. Daraufhin wurden Anregungen an die Planungsbeteiligten übermittelt und Ideen sowie aus den Gesprächen resultierende Maßnahmenvorschläge aus Sicht der Bürger erörtert und übernommen. Auch die Tatsache der wegfallenden Stellplätze wurde zwar teilweise kritisch gesehen, aber nach Erläuterung und Begutachtung der Bürgerschaft aufgrund der Lage und Sicherheit mehrheitlich als vertretbar betrachtet. Teilweise wurde der Wunsch nach Schaffung von Ersatz für die wegfallenden Parkmöglichkeiten geäußert.

Während der offenen Gesprächsrunden wurden viele interessante Aspekte zusammengetragen, die mit Hilfe von Moderationskarten schriftlich festgehalten und an dem betroffenen Planungsabschnitt an Stellwänden verdeutlicht wurden.

Die erarbeiteten Besprechungspunkte und Anregungen, die auf Moderationskarten geschrieben wurden, werden nachfolgend eins zu eins tabellarisch aufgelistet und wiedergegeben. Anmerkungen zum besseren Verständnis sind kursiv eingefügt. Aufgrund der Übersichtlichkeit werden die Anregungen in einer Gesamtübersichtstabelle zusammengefasst und festgehalten.

Die dazugehörige Fotodokumentation vervollständigt die Tabellen.

| Allgemeine Anregungen zu allen Abschnitten |
|---|
| Einbahnverkehr für <i>den</i> Radverkehr: Eine <i>Fahrtrichtung</i> über die Kirchrather Straße <i>führen</i> . Die Gegenrichtung über die Hauptstraße <i>führen</i> . |
| Schulweg: <i>Eine spezielle</i> Beschilderung fehlt. |
| Alternative zur <i>Planung</i> : Schutzstreifen <i>für den Radverkehr</i> entfernen. |
| Sichtbeziehungen an allen Einmündungen prüfen/ verbessern. |
| Firmen parken überall. Auf dem Gehweg, etc. |
| Mülltonnen auf dem Radweg (<i>Südseite</i>). |

Einige Anregungen wurden häufiger genannt wodurch die Meinung mehrerer Bürger geteilt wurde. So wurde mehrfach die Gefahr und die wünschenswerte Verbesserung der Schulwegebeziehungen sowie die schlechte Sichtbeziehung an den Einmündungen entlang der gesamten Strecke betont. Die Anregungen werden v.a. durch die Stadt Herzogenrath aufgenommen und geprüft.

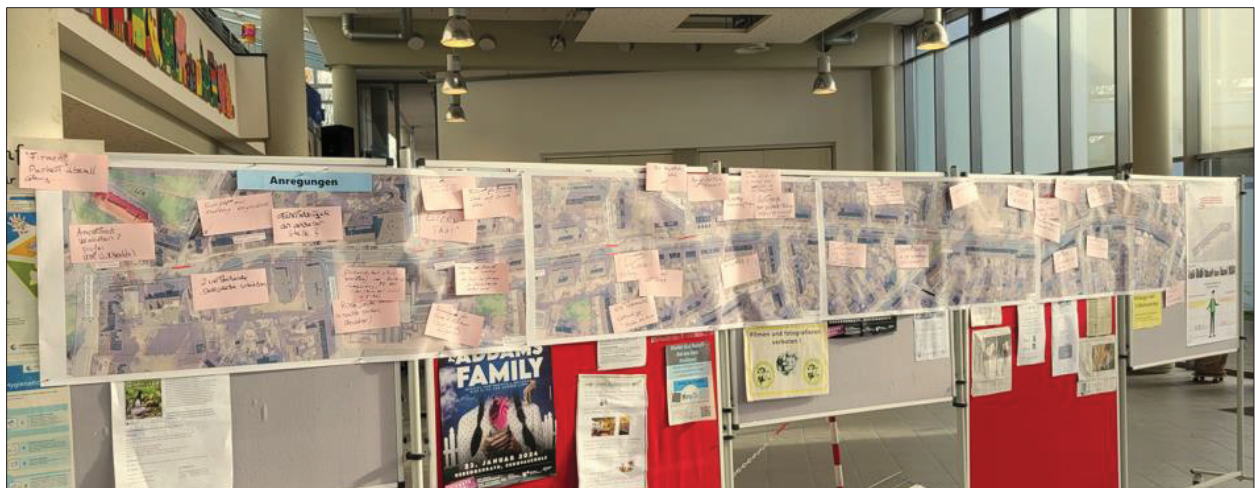


Abbildung 1: Gesamteindruck nach erfolgreicher Beteiligung.

Quelle: Eigene Abbildung (Planungsgruppe MWM).

| Abschnitt 1 - Fliederstraße bis Römerplatz |
|--|
| Ecke A Sternstraße - Nebenanlage an der VR-Bank verbreitern. <i>(Hintergrund: hierdurch soll die Befahrbarkeit des Radwegs verbessert werden, die heute durch eine Engstelle (barrierefreie Rampe zur VR-Bank) beeinträchtigt ist).</i> |
| Hinweis zum Schleichverkehr im Blumenviertel. |
| Parkplatzmöglichkeit/ Quartiersparken auf dem Kirchengvorplatz einrichten (Kirche steht leer). |
| Fußgängerüberweg zwischen Kirche und Post (Kirche steht leer). |
| Gefahr durch Schrägparken vor der Apotheke, etc. |

Im ersten Lageplanabschnitt zwischen Fliederstraße und Römerplatz wurde mehrfach die Querbeziehung zur Post, das kurze Halten auf den Schutzstreifen oder auf dem Gehweg, ebenso wie die fehlende Sicherheit aufgrund nicht vorhandener Querungsmöglichkeit und direkter Wegebeziehung thematisiert.

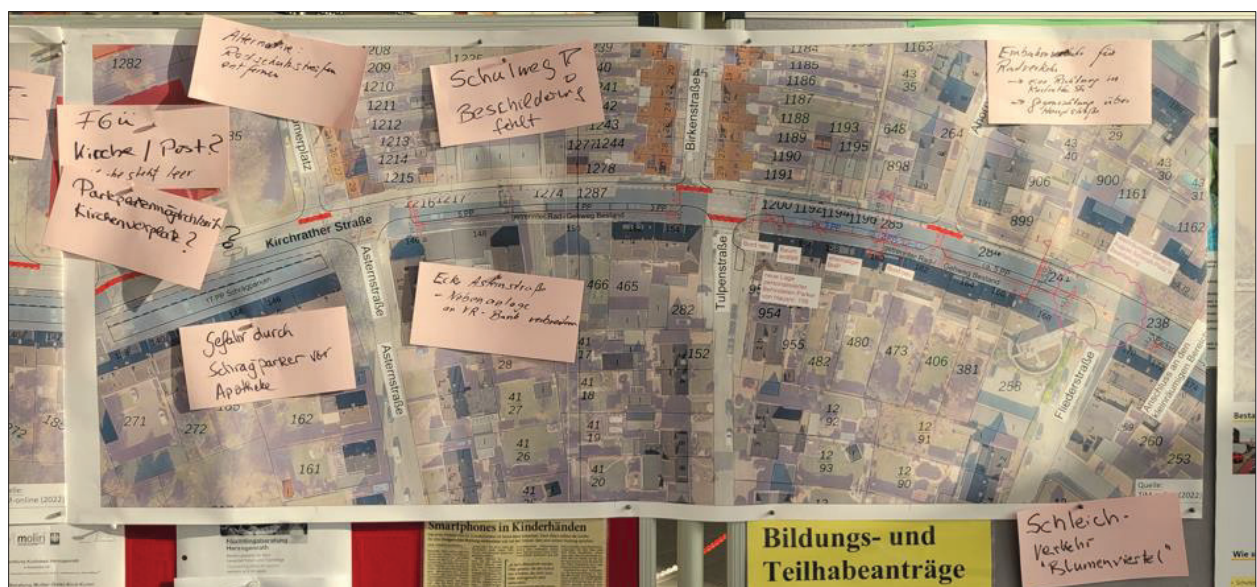


Abbildung 2: Moderationskarten im Abschnitt 1.
Quelle: Eigene Abbildung (Planungsgruppe MWM).

| Abschnitt 2 - Römerplatz bis Höhe Tankstelle |
|---|
| Zusätzliche E-Ladeplätze Höhe Römerplatz |
| Einrichtung separater Lieferzonen |
| Parkdruck auf der Hauptstraße im Umfeld Römerplatz, Buchenstraße, Alt-Merkstein. Beschäftigte des Action parken dort. |
| Tankstelle: Die Parkplätze im Ein- und Ausfahrtsbereich der Tankstelle im Bestand stellen ein Sicherheitsrisiko dar. |

Im zweiten Lageplanabschnitt wurde neben dem Wunsch nach E-Ladesäulen und Lieferzonen vor allem der Bereich um die Tankstelle herum thematisiert.

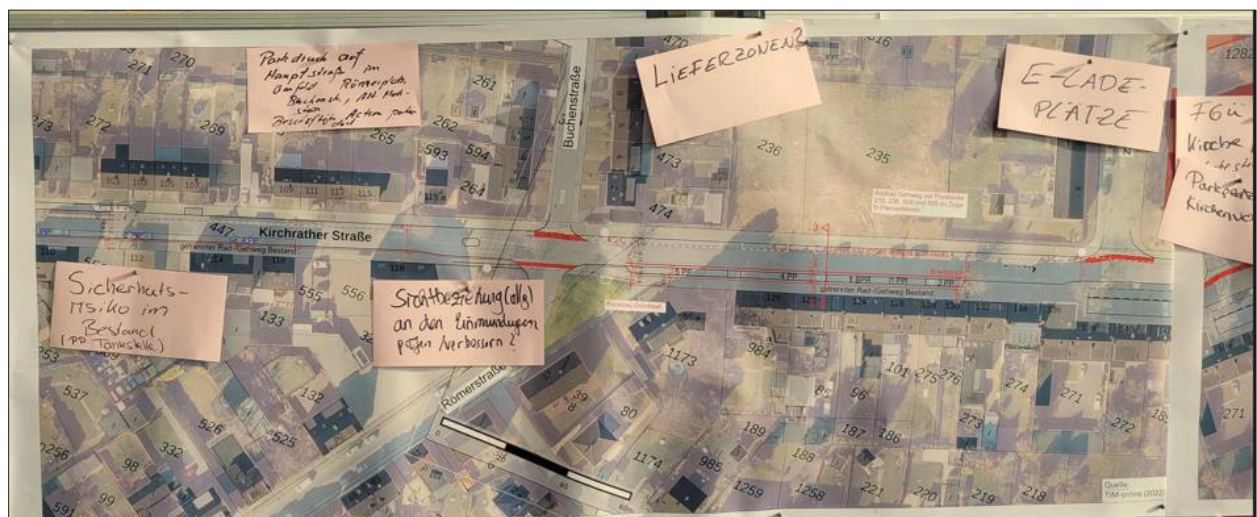


Abbildung 3: Moderationskarten im Abschnitt 2.
 Quelle: Eigene Abbildung (Planungsgruppe MWM).

| Abschnitt 3 - Höhe Tankstelle bis An der Herrenstraß |
|---|
| Höhe Hausnr. 85: Wunsch nach Tempo 30. Von hier geht der Fußweg zum Spielplatz und zur Hauptstraße. |
| Höhe Hausnr. 85: Querungshilfe zum Spielplatz/ Fußweg prüfen (ggf. Querungshilfe West schieben). |
| Höhe Hausnr. 85: Markierung und Freihaltung des Fußweges von parkenden Fahrzeugen. |
| Hinweis auf den vorhandenen Parkplatz für mobilitätseingeschränkte Personen auf Höhe Hausnr. 103/106. |
| Parkmöglichkeit bei Vivawest schaffen. |
| Fußgängerüberweg zwischen Hauptstraße und Schule. |
| zu schmale Gehwege/ Hecken zu hoch (im Bereich An der Herrenstraß). |

Der Abschnitt zwischen Magerauer Straße und In der Gracht wurde ebenfalls von mehreren Bürgern und Anwohnern angesprochen, v.a. im Bereich der Hausnr. 85 und der danebenverlaufenden Fußwegeanbindung zum Spielplatz. Aufgrund des ruhenden Verkehrs ist die Fußwegeeinmündung nicht im Blickfeld der Kfz-Fahrenden. Spielende, herauslaufende Kinder werden bei nicht angemessenen Geschwindigkeiten erst spät gesehen. Der Wunsch nach neuwertigen Querungsanlagen, Pkw-Freihaltbereichen und einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung wurde aufgenommen.

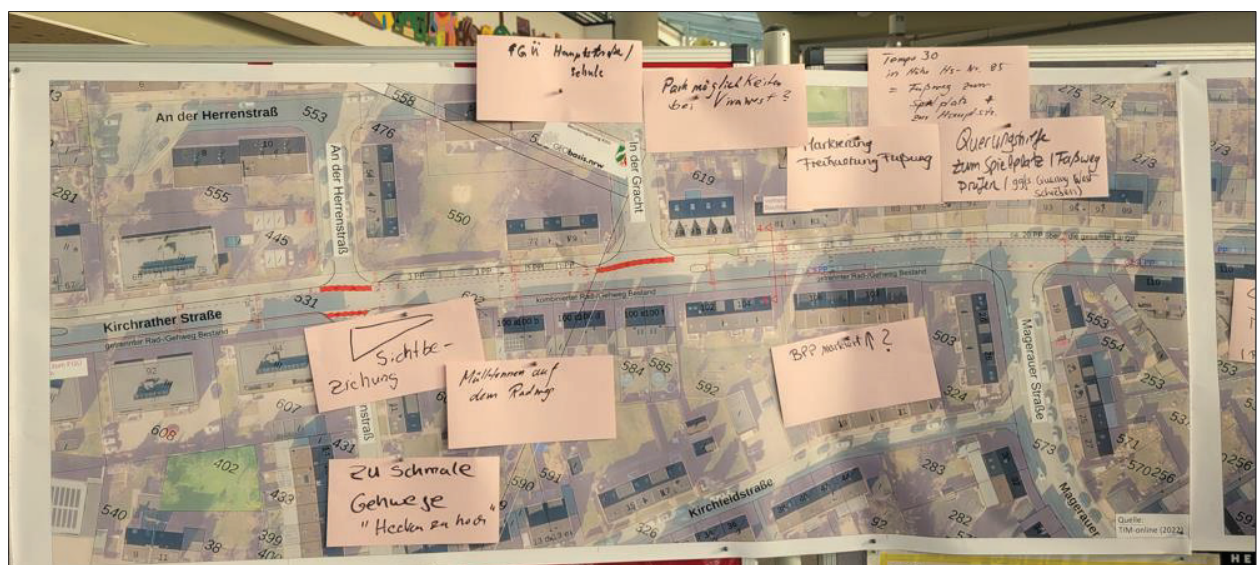


Abbildung 4: Moderationskarten im Abschnitt 3.

Quelle: Eigene Abbildung (Planungsgruppe MWM).

| Abschnitt 4 - An der Herrenstraß bis Willibrordstraße |
|---|
| Sommerweg: <i>Gefahr durch Eltern-Taxi.</i> |
| Sommerweg als Einbahnstraße zur Kirchrather Straße <i>ausweisen.</i> |
| Sommerweg: Schüler über Fußweg auf der Ostseite führen (<i>Hintergrund: auf der Westseite wird der Gehweg heute teilweise ordnungswidrig zum Parken genutzt.</i>) |
| Sommerweg: Geschwindigkeitsüberwachung Fahrtrichtung West während der Hol- und Bringzeit der Schule (ca. 08:00 Uhr) wünschenswert. |
| Radweg (<i>Süden</i>) im Bereich der <i>Querungsanlage/ Insel</i> verengt. Insel/ <i>Querungsanlage</i> entfernen, da ein Zebrastreifen markiert wird. |
| Fahrradparken für Rewe und Rossmann wünschenswert. Zufahrt z.B. über Kirchfeldstraße. |
| Rücksprache mit dem Rewe wünschenswert - <i>Bewohnerparken nachts.</i> |
| Fahrradbügel <i>vor Hausnr. 53</i> an anderer Stelle unterbringen (zentraler), <i>um die Sicht für Einbieger aus dem Kirchberg zu verbessern.</i> Die zwei verbleibenden Stellplätze <i>können daraufhin</i> geschoben werden. |
| Sichtfeld aus <i>dem Kirchberg</i> ist eingeschränkt (<i>durch die Parkplätze vor Hausnr. 51/53</i>). |
| Ampelmast am Knotenpunkt Willibrordstraße verschieben. Prüfen. |

Im westlichen Abschnitt wurden einige Anregungen im Bereich des Sommerweges notiert (vgl. Tabelle). Nicht nur die Schulwegenanbindung sondern auch die Gefahr während der Bring- und Holzeiten wurde besprochen und in diesem Zuge Wünsche nach Geschwindigkeitskontrollen, etc. geäußert. Der geplante Fußgängerüberweg wird von allen Anwesenden positiv bewertet und befürwortet.

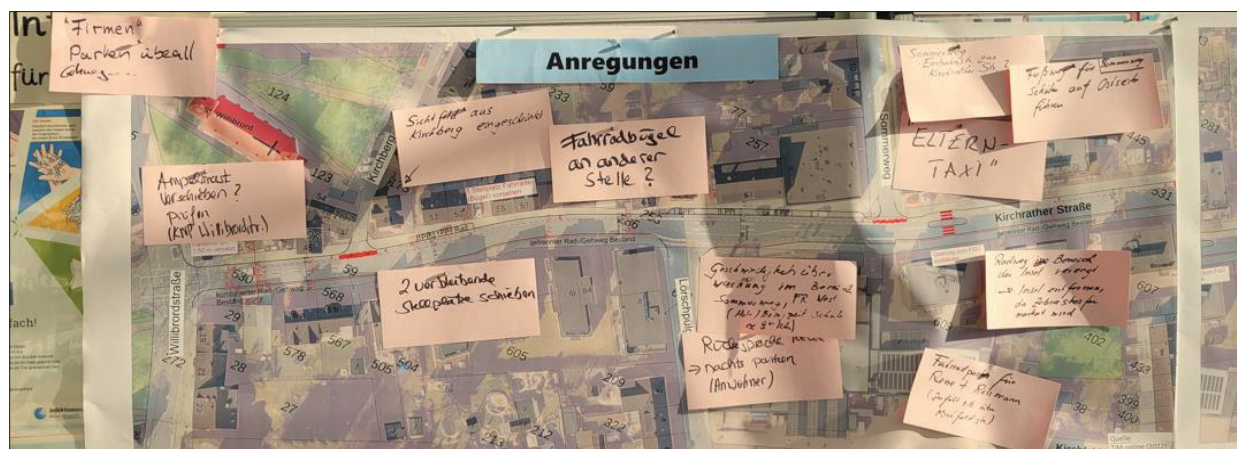


Abbildung 5: Moderationskarten im Abschnitt 4.
Quelle: Eigene Abbildung (Planungsgruppe MWM).

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Bürgerschaft die Beteiligungsrunde vor allem zur informellen Beratung nutzte und viele allgemeine Verbesserungsvorschläge für die K5 Kirchrather Straße und ihr Umfeld aufwarf. Die Planung zur Markierungslösung der K5 wurde von fast allen Anwesenden hinsichtlich der im Bestand vorhandenen Verkehrssicherheitsrisiken positiv bewertet. Die Mehrzahl der Anregungen der Bürgerschaft beinhaltet keine Planungsänderungen zur Ummarkierung, sondern grundsätzliche Ziele und Änderungswünsche, die in einem weiteren Schritt berücksichtigt werden sollen.

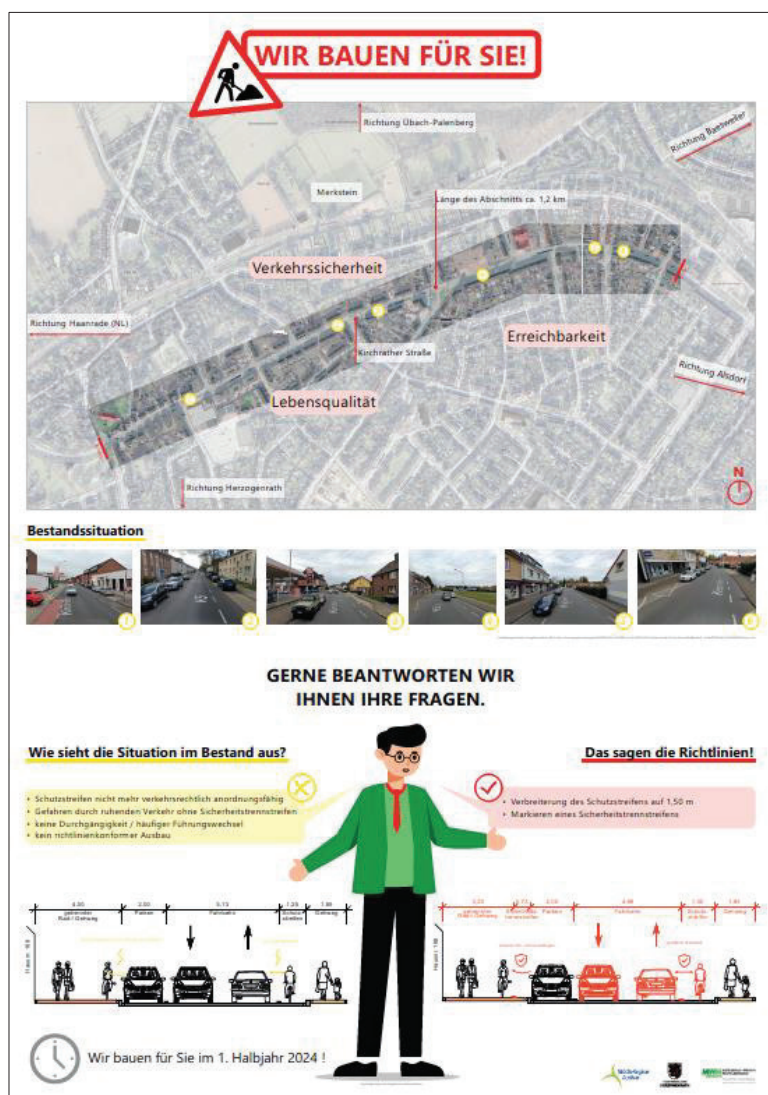


Abbildung 6: Einladungsplakat zur Umgestaltung an der K5.

Quelle: Eigene Abbildung (Planungsgruppe MWM).

3 AUSBLICK UND VERABSCHIEDUNG

Die Stadtverwaltung, die StädteRegion Aachen und die Planungsgruppe MWM bedanken sich nach der Bürgerbeteiligung/ Bürgerinformationsveranstaltung für das Engagement der Bürgerschaft und die produktive Diskussionsbereitschaft der Teilnehmer. Die Relevanz der Mitarbeit durch die Bürgerschaft wird nochmals betont, da so neue Anregungen und Ideen für die weitere Planung (auch mittelfristige Stufe) eingebracht und die Vorstellungen aller Interessensgruppen berücksichtigt werden können.

Während des Vormittags hat sich gezeigt, dass die Bürgerschaft überwiegend nicht gegen die Planungsmaßnahme ist und das angebotene Format genutzt hat, um Informationen zu erhalten bzw. auszutauschen und Ergänzungen vorzuschlagen. Die gesammelten wertvollen Detailhinweise werden zeitnah durch die Stadt Herzogenrath und die StädteRegion Aachen geprüft. Die resultierenden Prüfungsergebnisse werden daraufhin in der Ausführungsplanung umgesetzt.

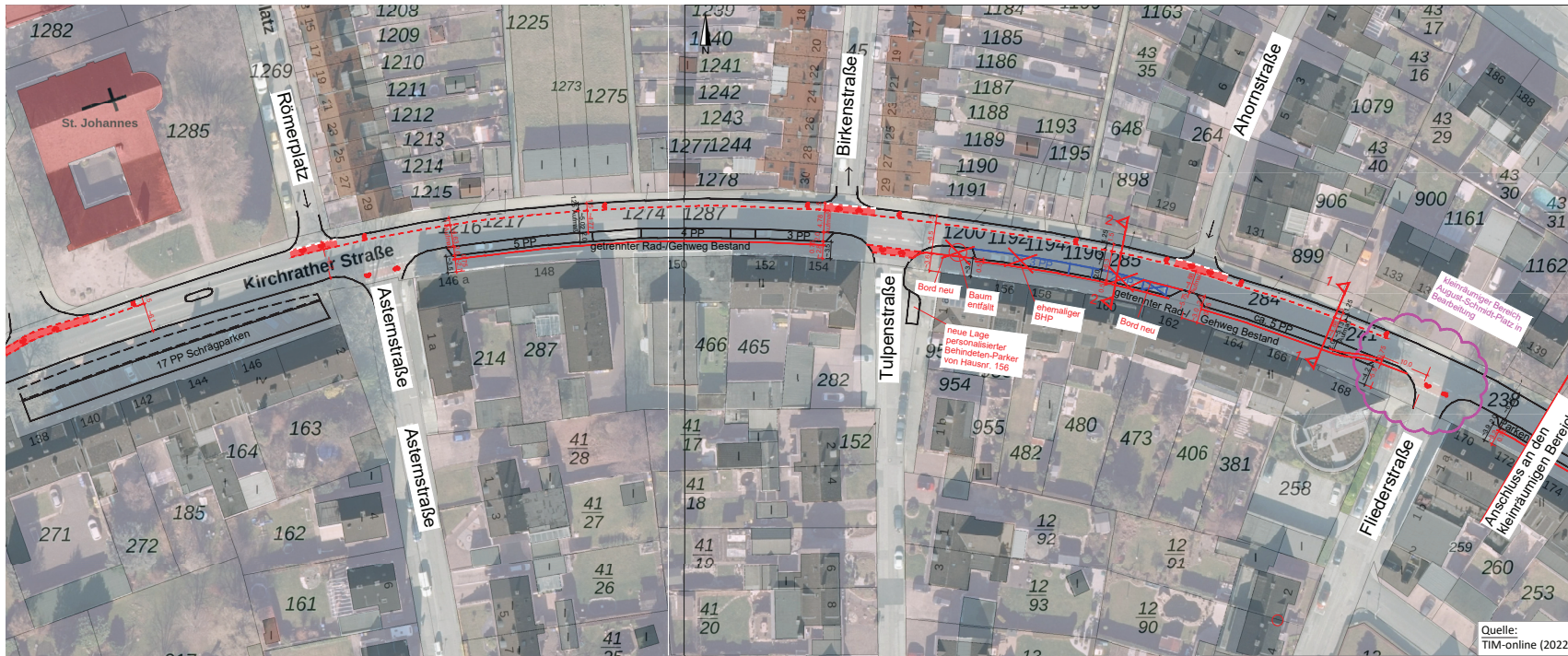
Für die Richtigkeit,

Aachen Dezember 2023

Planungsgruppe MWM

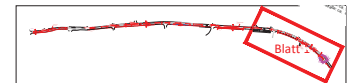
4 ANLAGEN

- Anlage 1: Planunterlagen
- Anlage 2: Parkraumbilanzierung



Annahmen/ Erläuterungen

- Prinzipielle Abdigitalisierung der Kartengrundlage auf Basis des Luftbildes und Ortstermin
 - Kein Anspruch auf Vollständigkeit (Parkplatzanzahl, Messungen, Einbauten, etc.)
 - Stichpunktartige/ punktuelle Messungen vor Ort mit Maßband
- Breitenangaben: Schutzstreifen ca. 1,25m (Mindestmaß nach ERA10)
- getr. Rad-/ Gehweg (Radweg): ca. 1,10m - 1,20m (unterdimensioniert)
 getr. Rad-/ Gehweg (Gehweg): ca. 1,10m - 1,30m (unterdimensioniert)
 gem. Rad-/ Gehweg: ca. 2,30m (Luftbildmessung) (unterdimensioniert)
- Ohne Berücksichtigung der Topographie



**Städteregion Aachen/
Stadt Herzogenrath**

**Umgestaltung Kirchrather Straße
(großräumiger Untersuchungsereich)**

Machbarkeitsstudie
ohne Anpassung der vorhandenen Bordsteinanlage



Lageplan Abschnitt Fliederstraße - Römerplatz

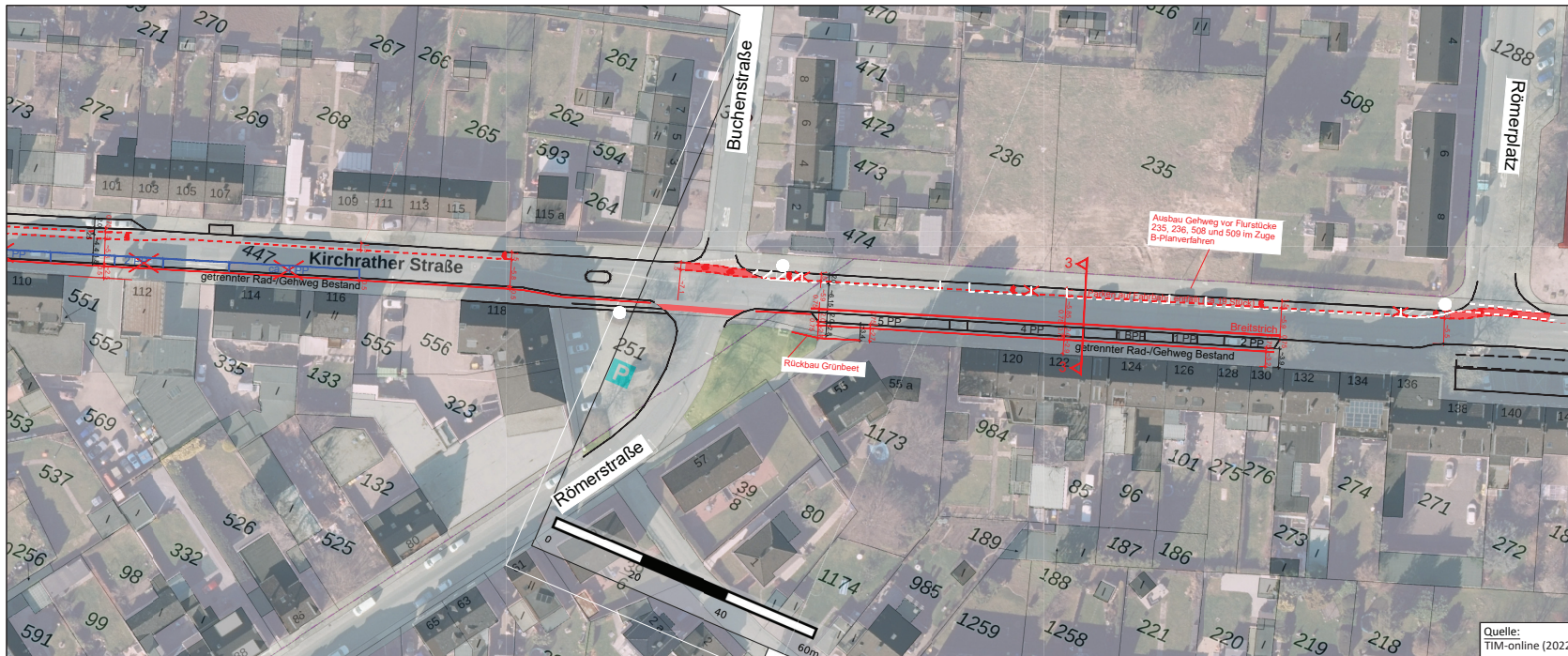
Maßstab: 1:500 Plan-Nr.: 01 / 01

Projekt: HZ24/AK Datei-Code: HZ24_Machbarkeitsstudie-aktuell.dwg

**MWM STÄDTEBAU VERKEHR
ENTWÄSSERUNG**
GIETEMANN NEUENHOFSTR. 110 52078 AACHEN
+49 241 938660 INFO@PLMWM.DE
WWW.PLANUNGSGRUPPE-MWM.DE

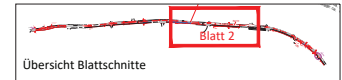
Quelle:
TIM-online (2022)

Planverfasser: Dipl.-Ing. (FH) J. Siebenmorgen Datum: 09.08.2023 Unterschrift:



Annahmen/ Erläuterungen

- Prinziphafte Digitalisierung der Kartengrundlage auf Basis des Luftbildes und Ortstermins
 - Kein Anspruch auf Vollständigkeit (Parkplatzanzahl, Messungen, Einbauten, etc.)
 - Stichpunktartige/ punktuelle Messungen vor Ort mit Maßband
- Breitenangaben: Schutzstreifen ca. 1,25m (Mindestmaß nach ERA10)
- getr. Rad-/ Gehweg (Radweg): ca. 1,10m - 1,20m (unterdimensioniert)
 getr. Rad-/ Gehweg (Gehweg): ca. 1,10m - 1,30m (unterdimensioniert)
 gem. Rad-/ Gehweg: ca. 2,30m (Luftbildmessung) (unterdimensioniert)
- Ohne Berücksichtigung der Topographie



**Städteregion Aachen/
Stadt Herzogenrath**

**Umgestaltung Kirchrather Straße
(großräumiger Untersuchungsbereich)**

Machbarkeitsstudie
ohne Anpassung der vorhandenen Bordsteinanlage



Lageplan Abschnitt Römerplatz
- ca. 30 m vor Magerauer Straße

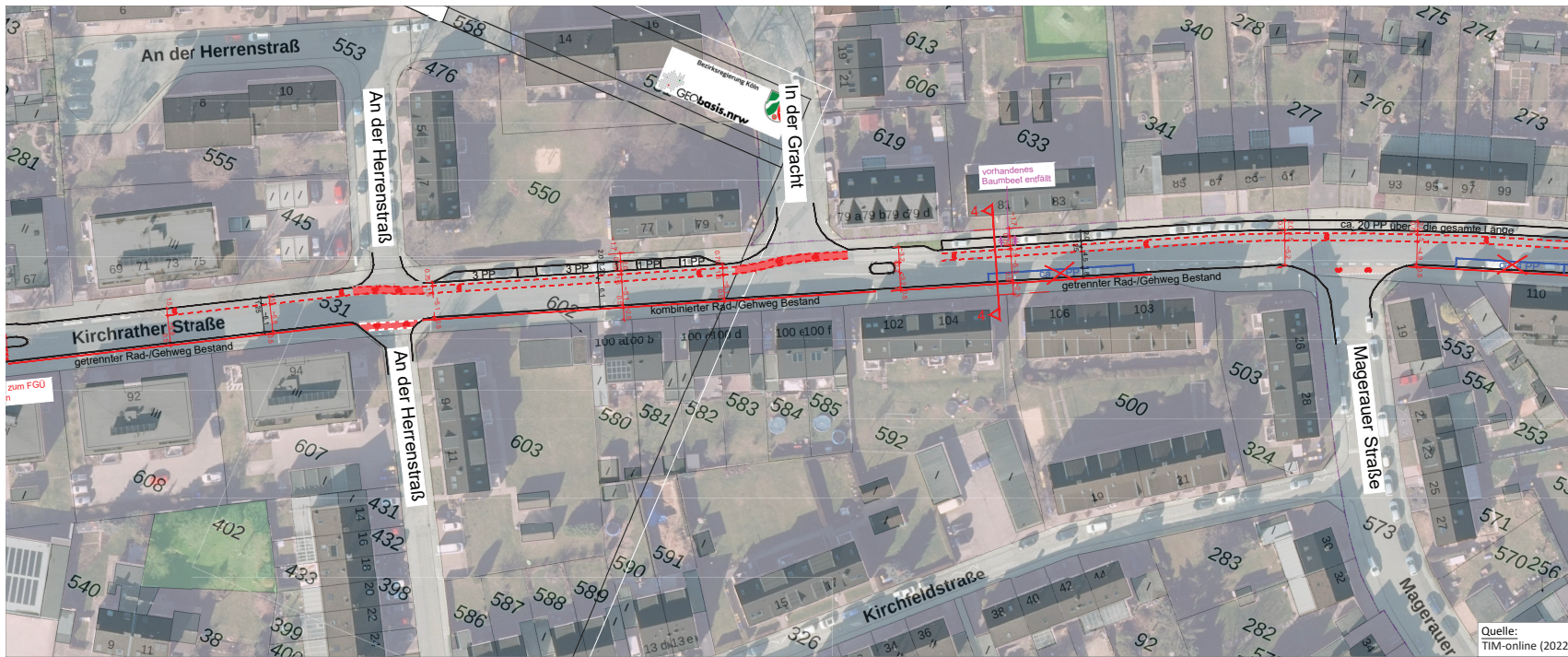
Maßstab: 1:500 Plan-Nr.: 01 / 02

Projekt: HZ24/AK Datei-Code: HZ24_Machbarkeitsstudie-aktuell.dwg

**MWM STÄDTBAU VERKEHR
ENTWÄSSERUNG**
GIETEMANN
NEUENHOFSTR. 110 52078 AACHEN
+49 241 938660 INFO@PLMWM.DE
WWW.PLANUNGSGRUPPE-MWM.DE

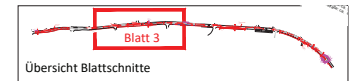
Quelle:
TIM-online (2022)

Planverfasser: Dipl.-Ing.(FH) J.Siebermorgen Datum: 21.11.2023 Unterschrift:



Annahmen/ Erläuterungen

- Prinziphafte Abdigitalisierung der Kartengrundlage auf Basis des Luftbildes und Ortstermin
 - Kein Anspruch auf Vollständigkeit (Parkplatzanzahl, Messungen, Einbauten, etc.)
 - Stichpunktartige/ punktuelle Messungen vor Ort mit Maßband
- Breitenangaben: Schutzstreifen ca. 1,25m (Mindestmaß nach ERA10)
 getr. Rad-/ Gehweg (Radweg): ca. 1,10m - 1,20m (unterdimensioniert)
 getr. Rad-/ Gehweg (Gehweg): ca. 1,10m - 1,30m (unterdimensioniert)
 gem. Rad-/ Gehweg: ca. 2,30m (Luftbildmessung) (unterdimensioniert)
- Ohne Berücksichtigung der Topographie



**Städteregion Aachen/
Stadt Herzogenrath**

Umgestaltung Kirchrather Straße
(großräumiger Untersuchungsereich)

Machbarkeitsstudie
ohne Anpassung der vorhandenen Bordsteinanlage

Lageplan Abschnitt Magerauer Straße
- An der Herrenstraße



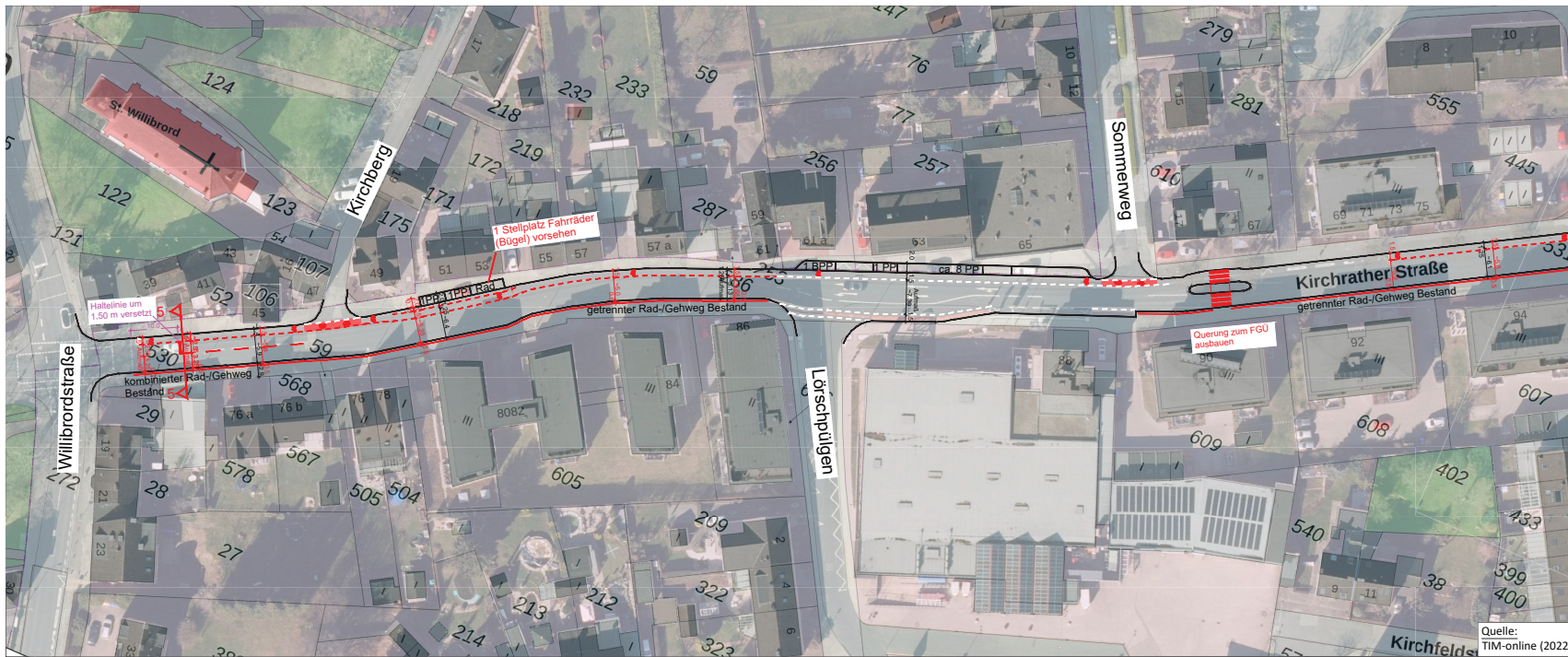
Maßstab: 1:500 Plan-Nr.: 01 / 03

Projekt: HZ24/AK Datei-Code: HZ24_Machbarkeitsstudie-aktuell.dwg

**MWM STÄDTEBAU VERKEHR
ENTWÄSSERUNG**
GIETEMANN NEUENHOFSTR. 110 52078 AACHEN
+49 241 938660 INFO@PLMWM.DE
WWW.PLANUNGSGRUPPE-MWM.DE

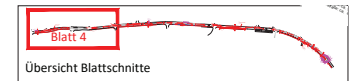
Quelle:
TIM-online (2022)

Planverfasser: Dipl.-Ing. (FH) J. Siebenmorgen Datum: 25.10.2023 Unterschrift:



Annahmen/ Erläuterungen

- Prinziphafte Abdigitalisierung der Kartengrundlage auf Basis des Luftbildes und Ortstermin
 - Kein Anspruch auf Vollständigkeit (Parkplatzanzahl, Messungen, Einbauten, etc.)
 - Stichpunktartige/ punktuelle Messungen vor Ort mit Maßband
- Breitenangaben: Schutzstreifen ca. 1,25m (Mindestmaß nach ERA10)
 getr. Rad-/ Gehweg (Radweg): ca. 1,10m - 1,20m (unterdimensioniert)
 getr. Rad-/ Gehweg (Gehweg): ca. 1,10m - 1,30m (unterdimensioniert)
 gem. Rad-/ Gehweg: ca. 2,30m (Luftbildmessung) (unterdimensioniert)
- Ohne Berücksichtigung der Topographie



**Städteregion Aachen/
Stadt Herzogenrath**

Umgestaltung Kirchrather Straße
(Untersuchungsraum großräumiger Bereich)

Machbarkeitsstudie
ohne Anpassung der vorhandenen Bordsteinanlage



Lageplan Abschnitt Sommerweg - Willibrordstraße

Maßstab: 1:500 Plan-Nr.: 01 / 04

Projekt: HZ24/AK Datei-Code: HZ24_Machbarkeitsstudie-aktuell.dwg

**MWM STÄDTEBAU VERKEHR
ENTWÄSSERUNG**
GIETEMANN
NEUENHOFSTR. 110 52078 AACHEN
+49 241 938660 INFO@PLMWM.DE
WWW.PLANUNGSGRUPPE-MWM.DE

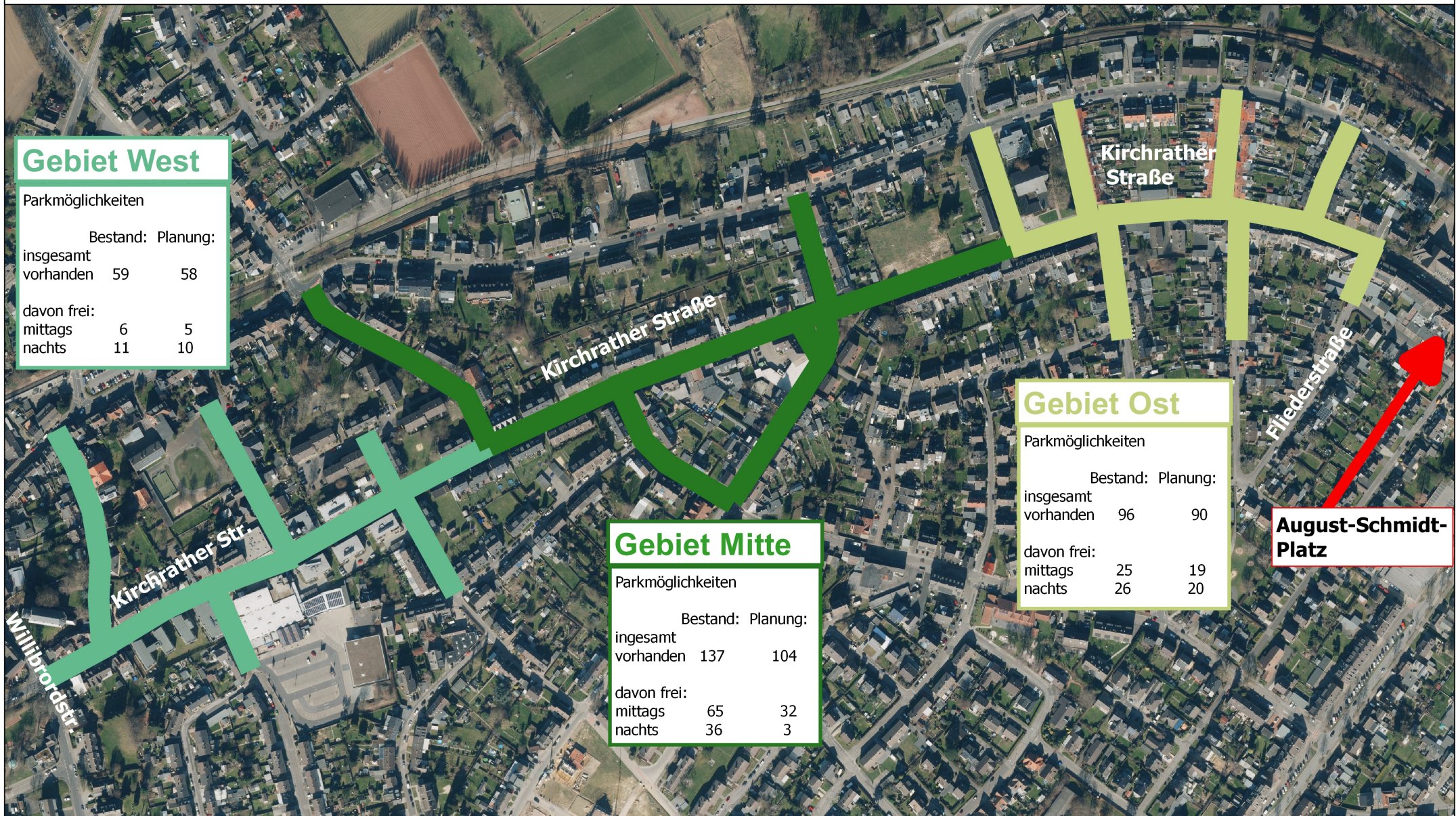
Quelle:
TIM-online (2022)

Planverfasser: Dipl.-Ing. (FH) J. Siebenmorgen Datum: 25.10.2023 Unterschrift:

Herzogenrath-Merkstein

Parkraumerhebung 16.11.23 (nachts) + 22.11.23 (mittags)

Untersuchungsgebiete





**Machbarkeitsstudie zur Verkehrsverbesserung
der K 5 Kirchrather Straße
in Herzogenrath Merkstein**

Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Tiefbau

am

12.09.2023 18:00 Uhr

Planungsgruppe **MWM** Aachen | Stadtplanung - Verkehrsplanung - Entwässerung

Bürovorstellung Planungsgruppe MWM Aachen



- Traditionsreiches Büro mit großer Innovationskraft
- gegründet 1976
- inhabergeführtes Unternehmen PartGmbH:
Bernd Niedermeier
Jan Siebenmorgen
- zwei Säulen:
Stadt- und Ingenieurplanung
AKNW und IK-Bau NRW
- von der Konzeption bis zur Realisierung
- interdisziplinäres Team mit über 35 Mitarbeitern
kaum Personalfuktuation

Lage im Raum



Bestandssituation und Bestandsmarkierungen (nicht mehr verkehrsrechtlich anordnungsfähig)

| | Bestand | ERA10 / RASt06 | ERA23 |
|---|--------------------|---|--|
| Schutzstreifen | Ca. 1,20m | 1,25m–1,50m | ≥ 1,50m |
| Getrennter Rad-/ Gehweg bzw. Einrichtungsradweg | unterdimensioniert | 1,60m-2,00m | 2,00m – 2,50m |
| Gehweg | unterdimensioniert | 2,50m (RASt06) | 2,50m (RASt06) |
| Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken | / | 0,25m-0,50m (Schutzstreifen) 0,75m (ER-Radweg) | 0,75m einheitlich (Seitenraum und fahrbahnseitige Führung) |

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-/ Senkrechtparkständen |
| Schutzstreifen | Regelmaß | 1,50 m | – | Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m | Sicherheitsraum: 0,75 m |
| | Mindestmaß | 1,25 m | | | |
| Radfahrstreife | Regelmaß | 1,85 m | – | 0,50 m bis 0,75 m | 0,75 m |
| Einrichtungsradweg | Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke) | 2,00 m (1,60 m) | | 0,75 m | |

Quelle: ERA10, S. 20/21

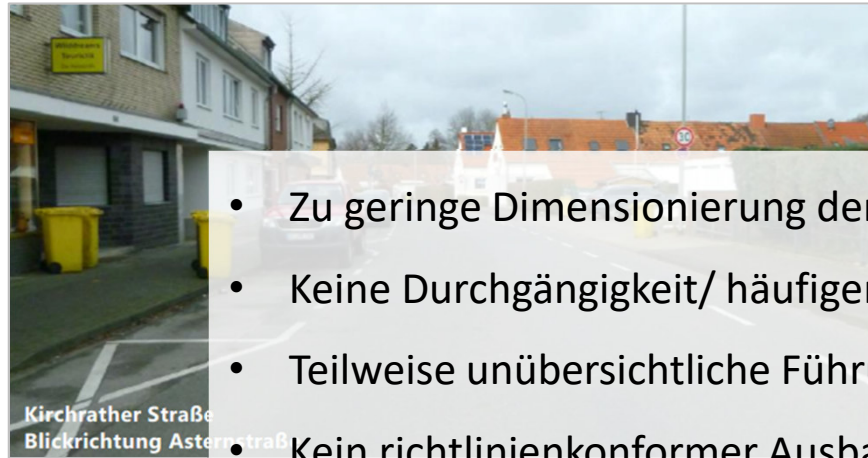
Planungsphilosophie im Wandel – die drei Standards

Um auch außerhalb der Ballungszentren schnelle Verbindungen anbieten zu können wird ein dritter (mittlerer) Standard eingeführt.

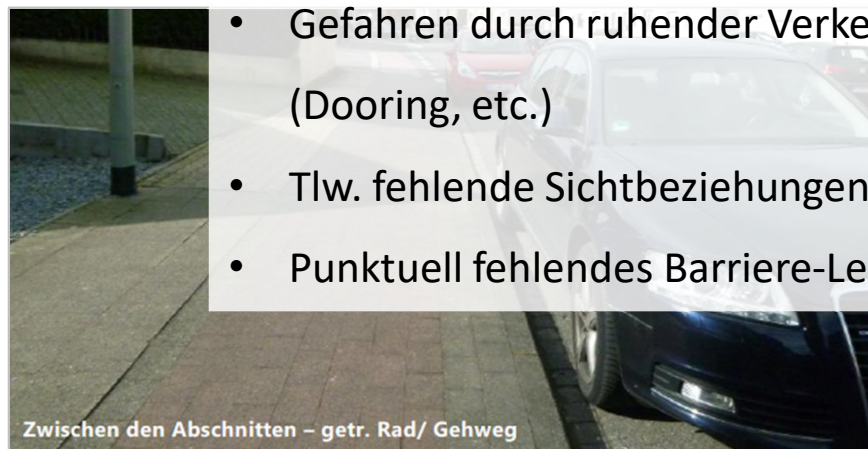
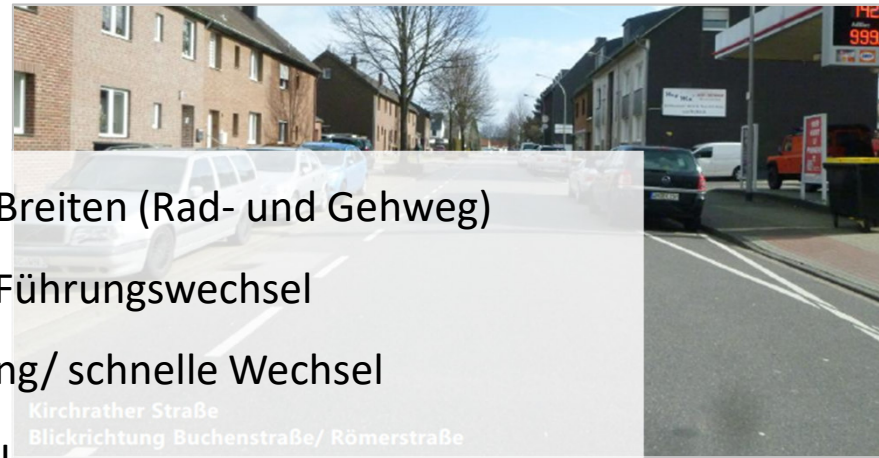
| Führungsform | Radschnellverbindung | Raddirektverbindung | Radverbindung |
|---|---|--|---|
| Getrennte Führung Rad- und Fußverkehr Einrichtungsverkehr | 3,00 m (+ 2,50 m) | 2,00 m (+ 2,50 m) | 2,00 m (+ 2,50 m) |
| Getrennte Führung Rad- und Fußverkehr Zweirichtungsverkehr | 4,00 m (+ 2,50 m) | 3,00 m (+ 2,50 m) | 3,00 m (+ 2,50 m) |
| Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr Einrichtungsverkehr | 4,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen) | 3,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen) | 2,50 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen) |
| Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr Zweirichtungsverkehr | 5,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen) | 4,00 m (innerorts) / 3,50 m (außerorts) (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen) | 2,50 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen) |

Quelle: ERA23; Neue Standards, S. 8 (FGSV 2019)

Bestandssituation und Bestandsmarkierungen



- Zu geringe Dimensionierung der Breiten (Rad- und Gehweg)
- Keine Durchgängigkeit/ häufiger Führungswechsel
- Teilweise unübersichtliche Führung/ schnelle Wechsel
- Kein richtlinienkonformer Ausbau



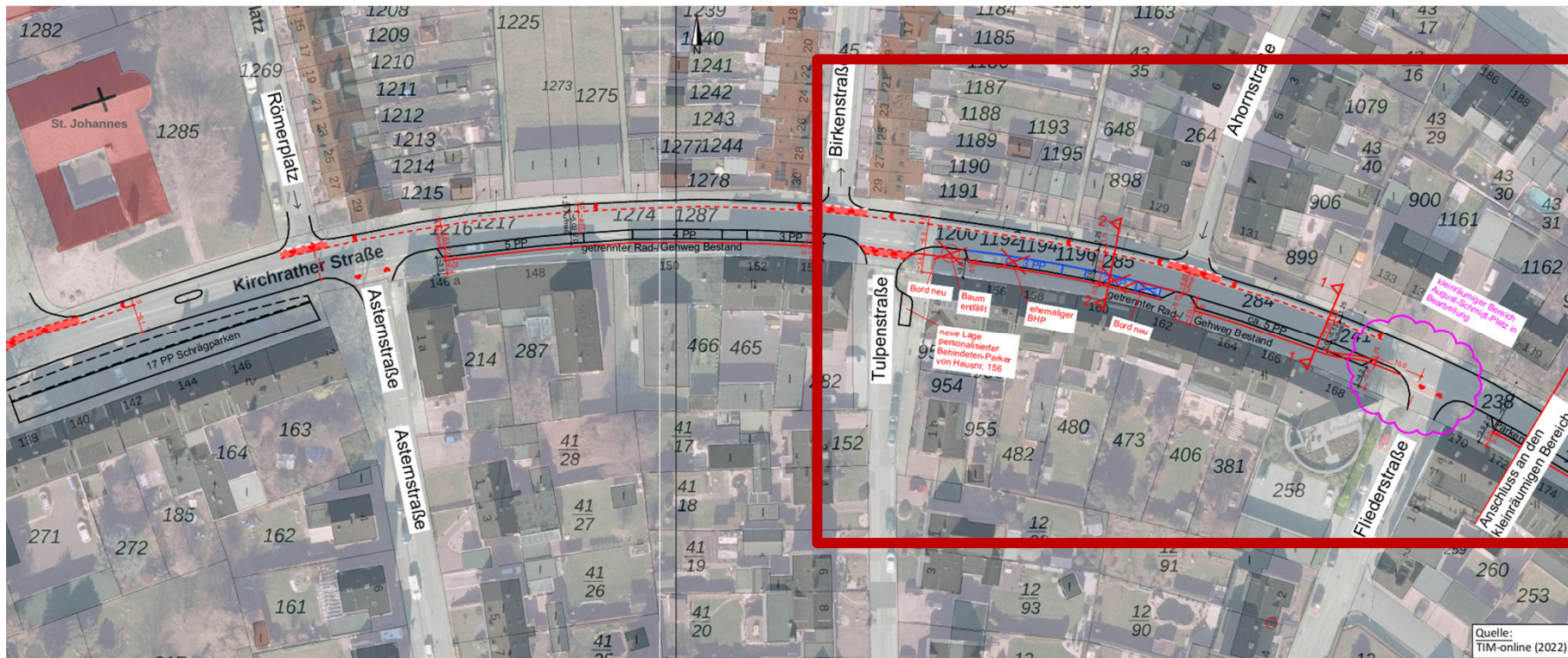
- Gefahren durch ruhender Verkehr ohne Sicherheitstrennstreifen (Dooring, etc.)
- Tlw. fehlende Sichtbeziehungen durch ruhenden Verkehr
- Punktuell fehlendes Barriere-Leitsystem



Was sieht die Planung vor?

| Straßenseite | Bestand | Planung |
|--|--------------------------------------|---|
| Straßenseite Nord Schutzstreifen | Ja, aber unterdimensioniert | Ja, nach Richtlinie |
| Straßenseite Süd Getrennter Rad-/ Gehweg bzw. Einrichtungsrادweg | Ja, aber stark unterdimensioniert | keine bauliche Veränderung |
| Sicherheitstrennstreifen vom zum getrennter Rad-/ Gehweg zum Längsparken | nein | Ja, nach aktueller Richtlinie und Ausblick ERA23 (0,75m) |
| Sicherheitstrennstreifen vom Schutzstreifen zum Längsparken | nein | Ja, nach aktueller Richtlinie und Ausblick ERA23 (0,75m) |
| Sicherheitstrennstreifen vom zum getrennter Rad-/ Gehweg zur Fahrbahn | nein | Ja (0,50m-0,75m) |
| Sicherheitstrennstreifen vom Schutzstreifen zur Fahrbahn | / | / |
| Sicherheitstrennstreifen vom Längsparken zur Fahrbahn | / | Variante Breitstrichmarkierung 0,75m |

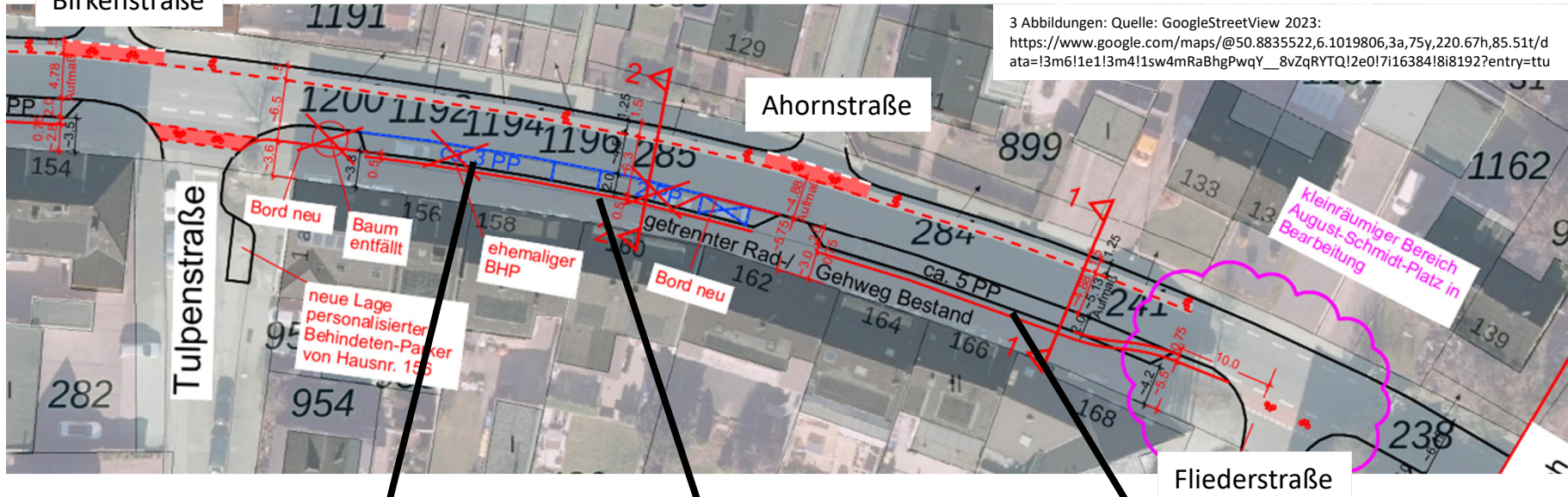
Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte Abschnitt 1 – Fliederstraße bis Birkenstraße



Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte

Abschnitt 1 – Fliederstraße bis Birkenstraße

Birkenstraße



3 Abbildungen: Quelle: GoogleStreetView 2023:
https://www.google.com/maps/@50.8835522,6.1019806,3a,75y,220.67h,85.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sw4mRaBhgPwqY__8vZqRYTQ!2e0!7i16384!8i8192?entry=t



Blickrichtung Tulpenstraße



Blickrichtung Ahornstraße



Blickrichtung Ahornstraße (links Provinzial)

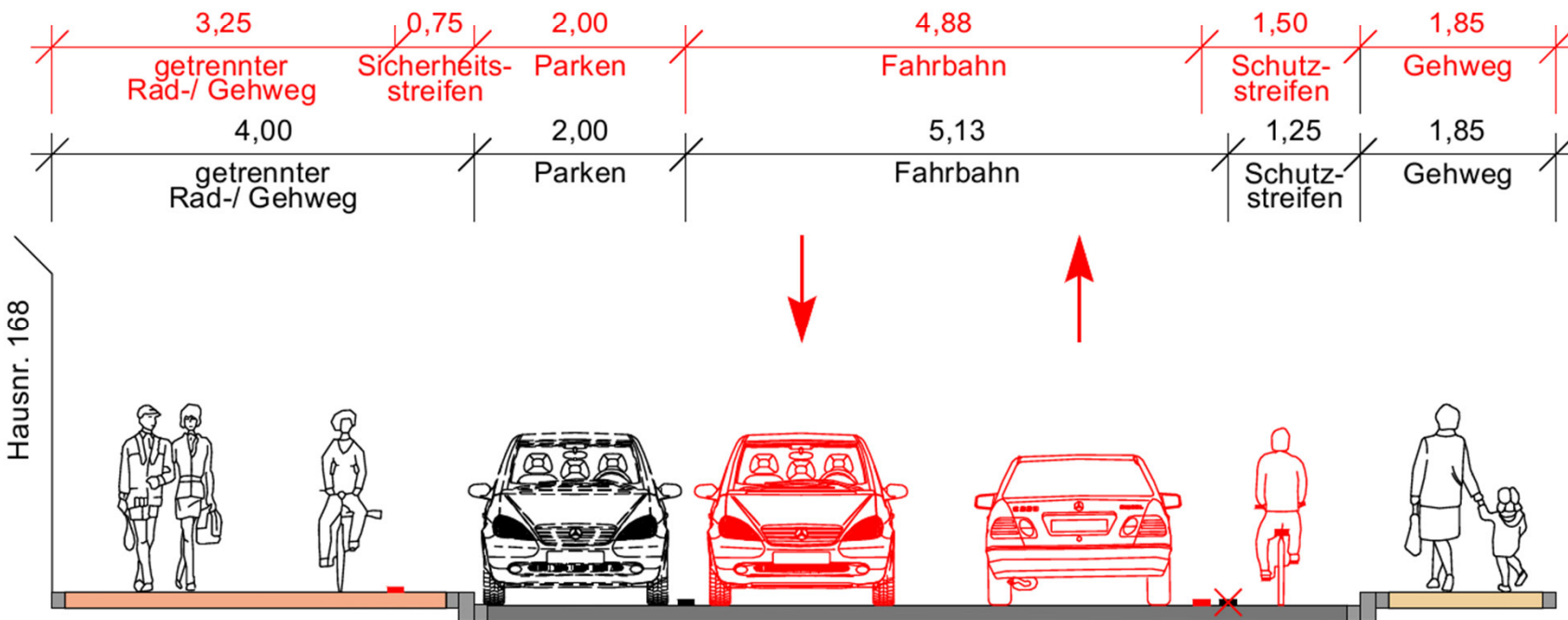
Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte

Abschnitt 1 – Fliederstraße bis Birkenstraße

Systemquerschnitt 1



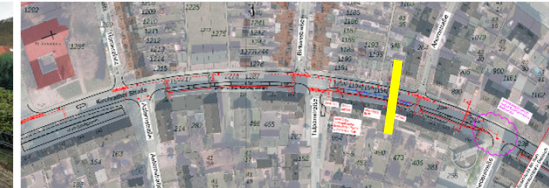
Quelle: GoogleStreetView 2023:
https://www.google.com/maps/@50.8835522,6.1019806,3a,75y,220.67h,85.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sw4mRaBhgPwqY_8vZqRYTQ!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu



Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte

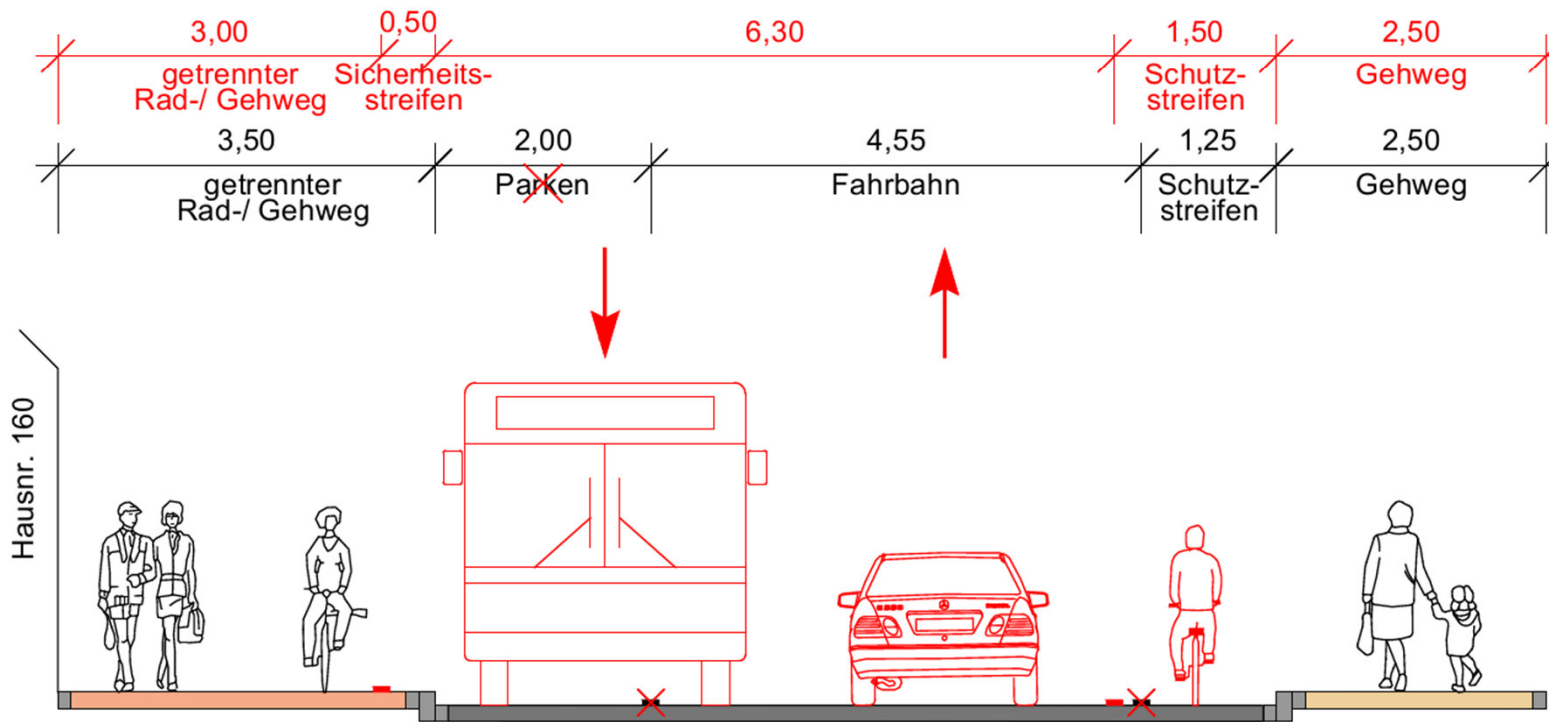
Abschnitt 1 – Fliederstraße bis Birkenstraße

Systemquerschnitt 2



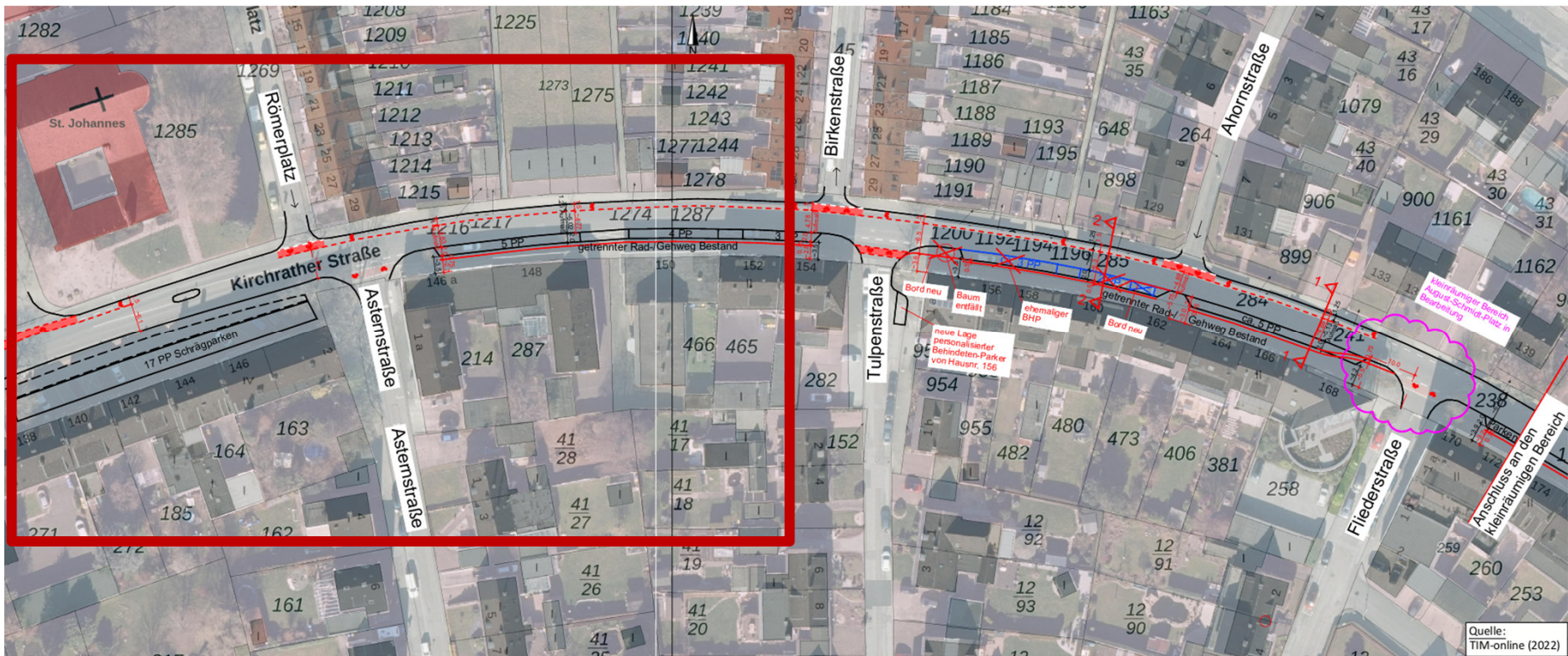
Quelle: GoogleStreetView 2023:

https://www.google.com/maps/@50.8835522,6.1019806,3a,75y,220.67h,85.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sw4mRaBhgPwqY__8vZqRYTQ!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu



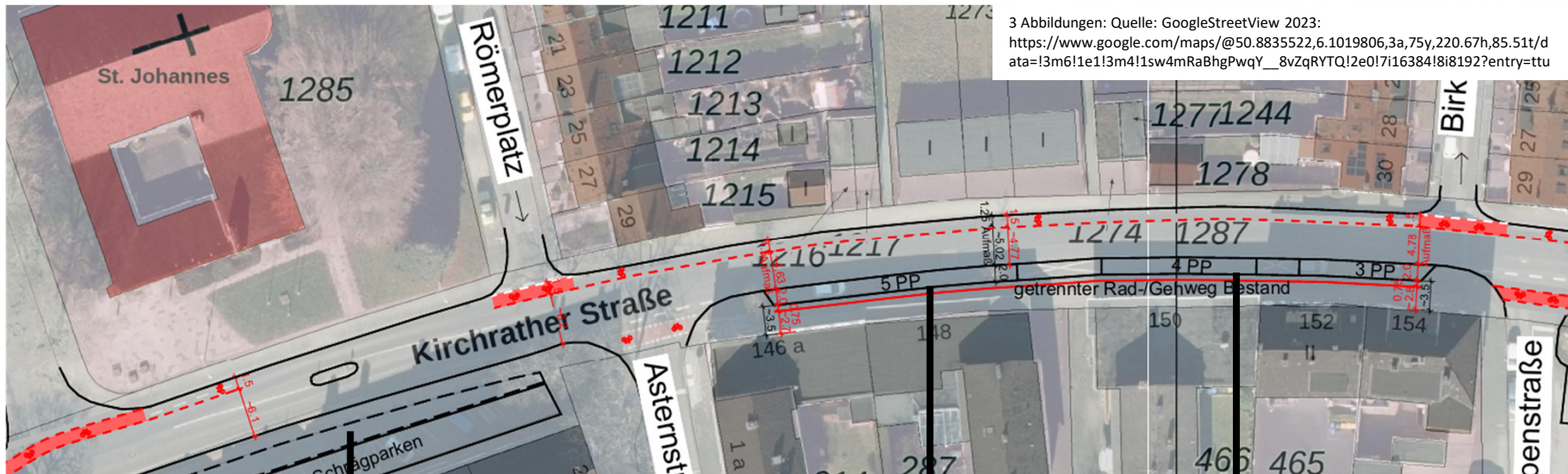
Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte

Abschnitt 1 – Birkenstraße bis Römerplatz



Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte

Abschnitt 1 – Birkenstraße bis Römerplatz



Höhe Einmündung Asterstraße/ Römerplatz



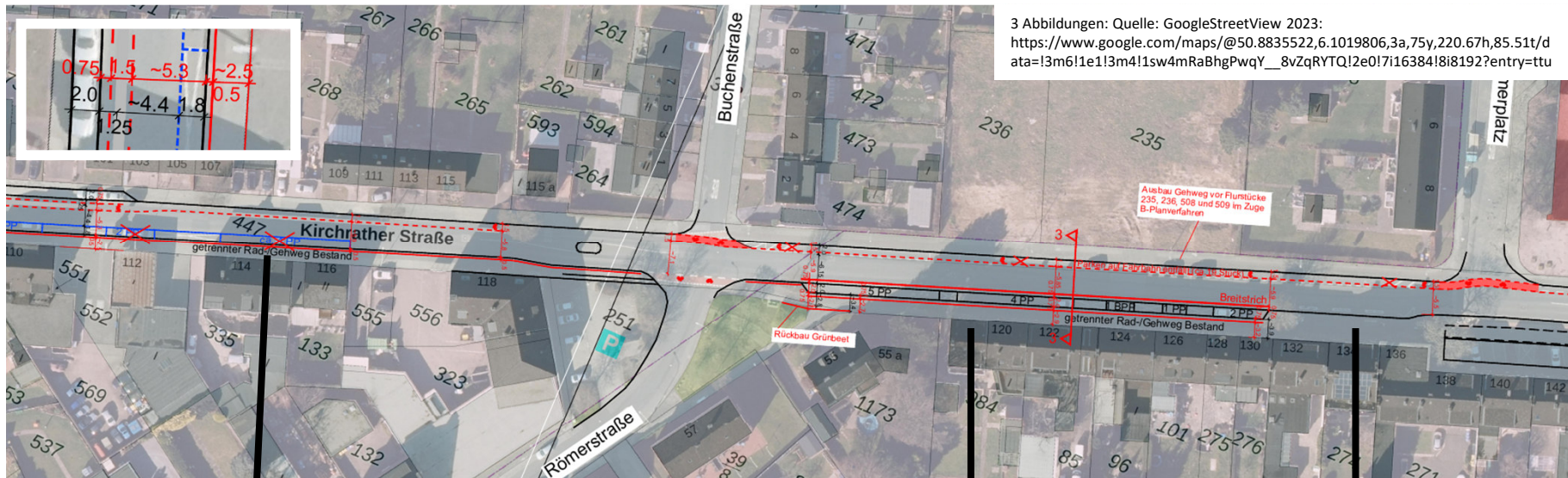
Blickrichtung Römerplatz



Blickrichtung Römerplatz

Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte

Abschnitt 2 – Römerplatz bis hinter Buchenstraße



Blickrichtung Magerauerstraße



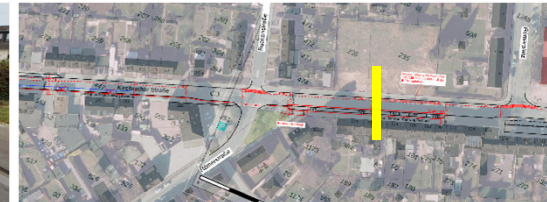
Blickrichtung Römerstraße/ Buchenstraße



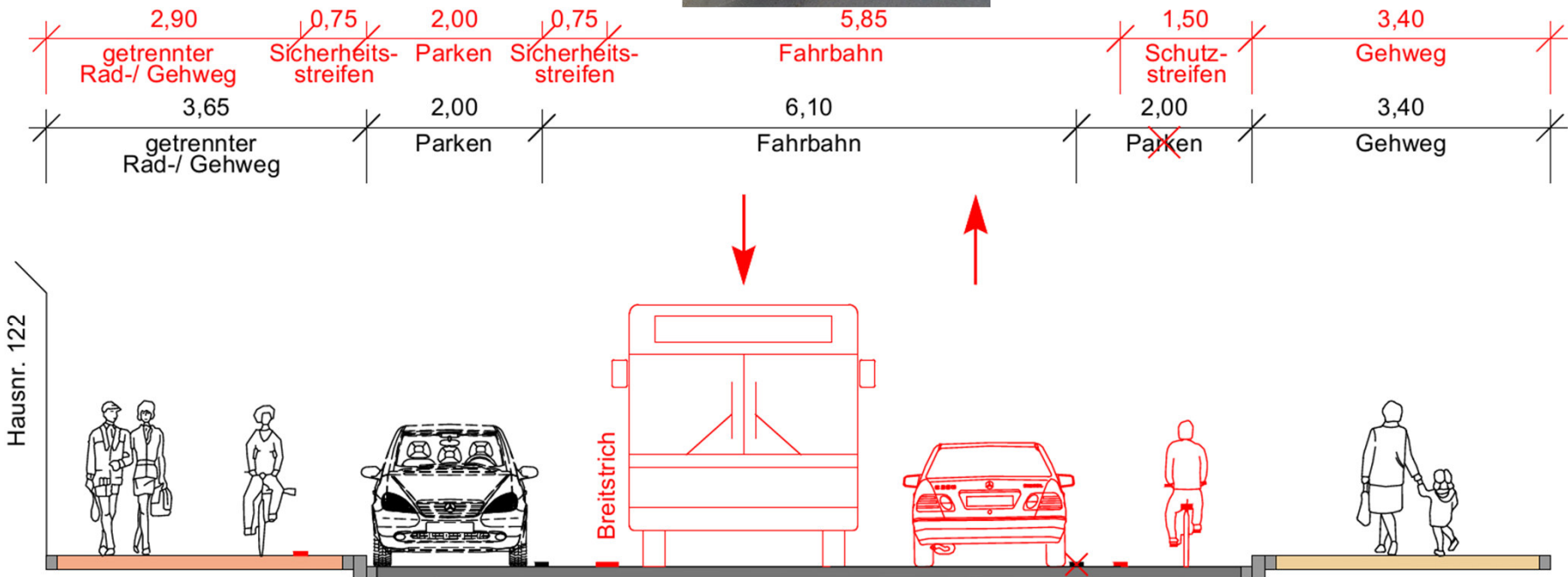
Blickrichtung Römerstraße/ Buchenstraße

Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte Abschnitt 2 – Römerplatz bis hinter Buchenstraße

Systemquerschnitt 3

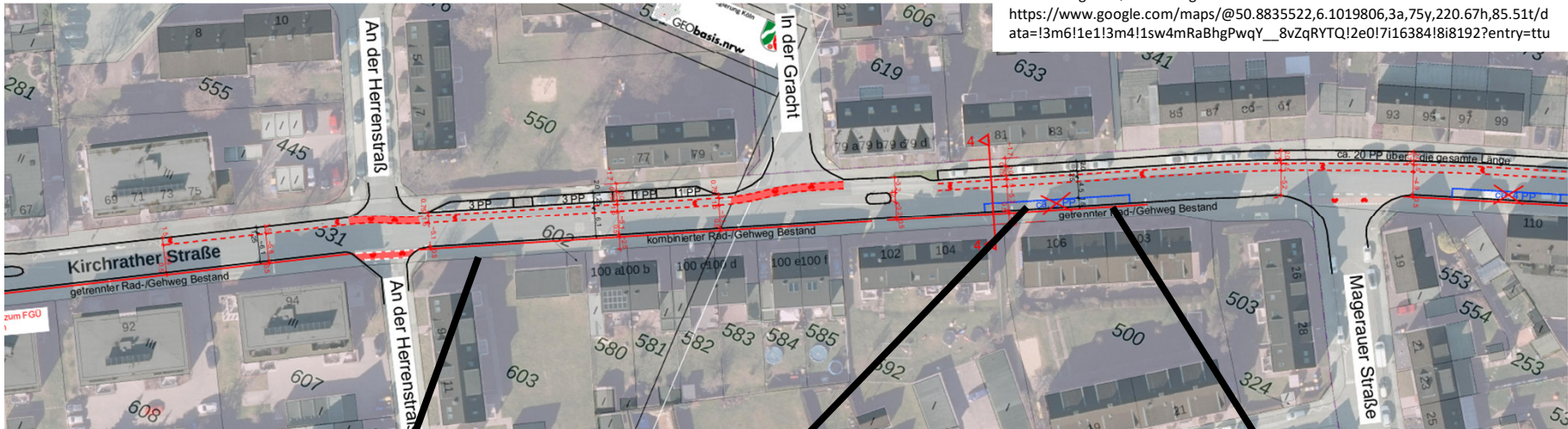


Quelle: GoogleStreetView 2023:
https://www.google.com/maps/@50.8835522,6.1019806,3a,75y,220.67h,85.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sw4mRaBhgPwqY__8vZqRYTQ!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu



Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte Abschnitt 3 – Magerauer Straße bis An der Herrenstraße

3 Abbildungen: Quelle: GoogleStreetView 2023:
https://www.google.com/maps/@50.8835522,6.1019806,3a,75y,220.67h,85.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sw4mRaBhgPwqY__8vZqRYTQ!2e0!7i16384!8i8192?entry=tu



Blickrichtung An der Herrenstraße



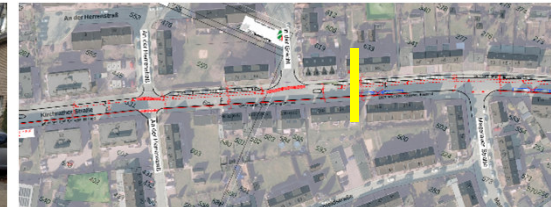
Blickrichtung In der Gracht



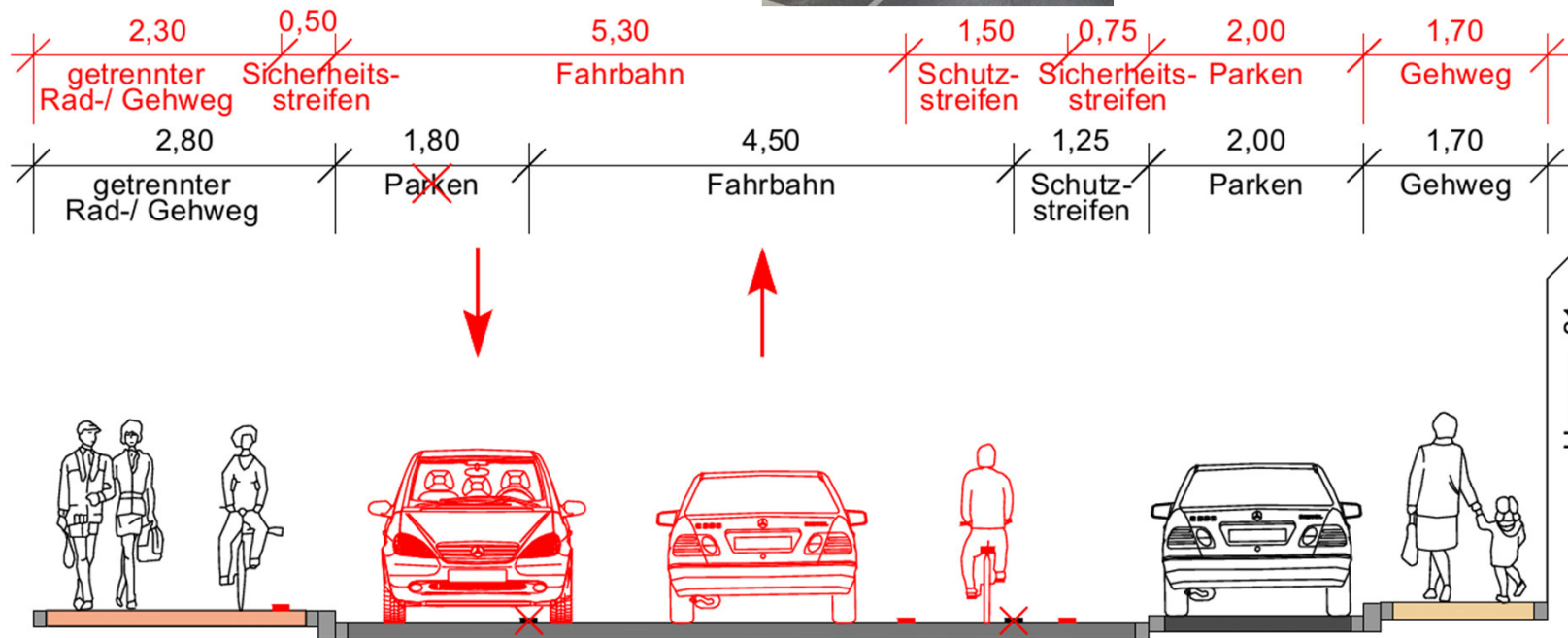
Blickrichtung In der Gracht

Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte Abschnitt 3 – Magerauer Straße bis An der Herrenstraße

Systemquerschnitt 4



Quelle: GoogleStreetView 2023:
https://www.google.com/maps/@50.8835522,6.1019806,3a,75y,220.67h,85.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sw4mRaBhgPwqY__8vZqRYTQ!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu



Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte Abschnitt 4 – An der Herrenstraße bis Willibrordstraße

- Bereich Lörspülgen keine Optimierung ohne Umbau möglich – wird daher zurückgestellt



3 Abbildungen: Quelle: GoogleStreetView 2023:
https://www.google.com/maps/@50.8835522,6.1019806,3a,75y,220.67h,85.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sw4mRaBhgPwqY__8vZqRYTQ!2e0!7i16!84!8i8192?entry=tu



Blickrichtung Willibrordstraße



Blickrichtung Lörspülgen



Blickrichtung Sommerweg

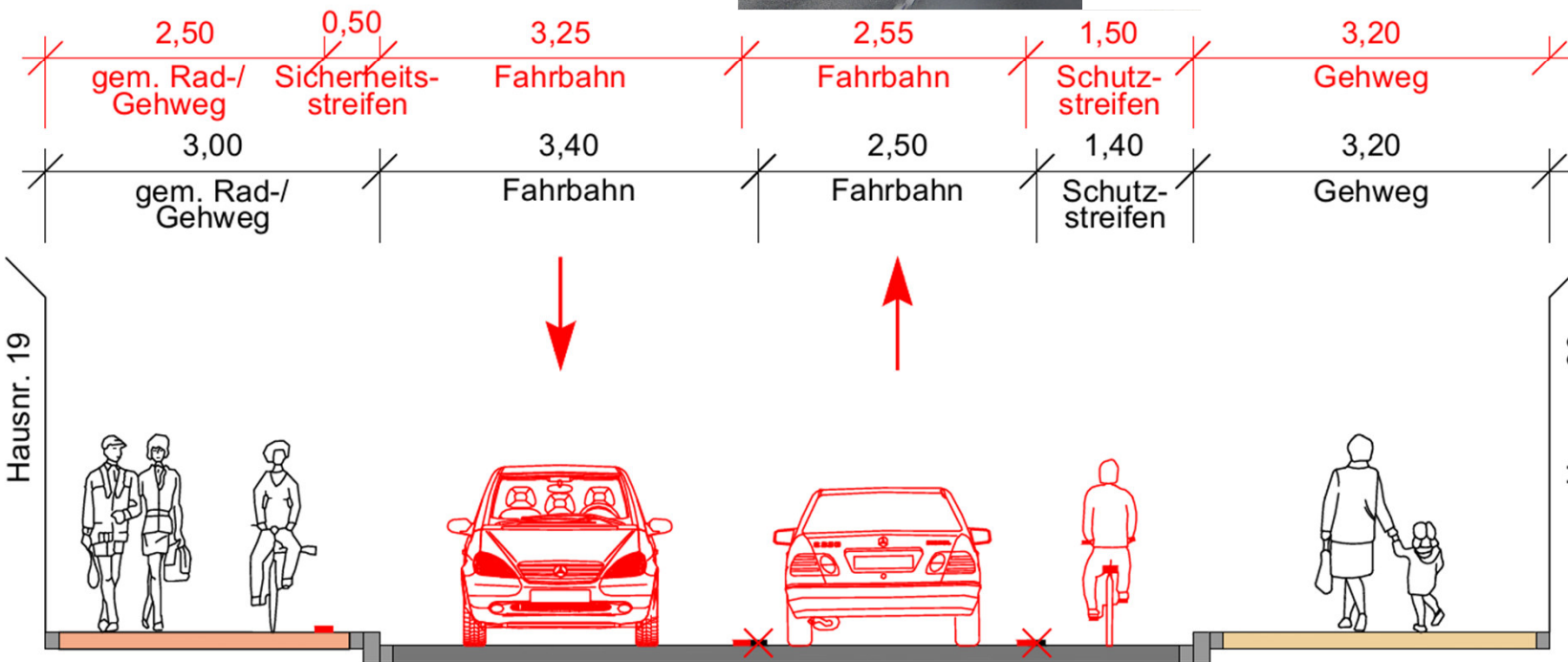
Machbarkeitsstudie K5 Kirchrather Straße – Lagepläne und Systemquerschnitte Abschnitt 4 – An der Herrenstraße bis Willibrordstraße

Systemquerschnitt 5



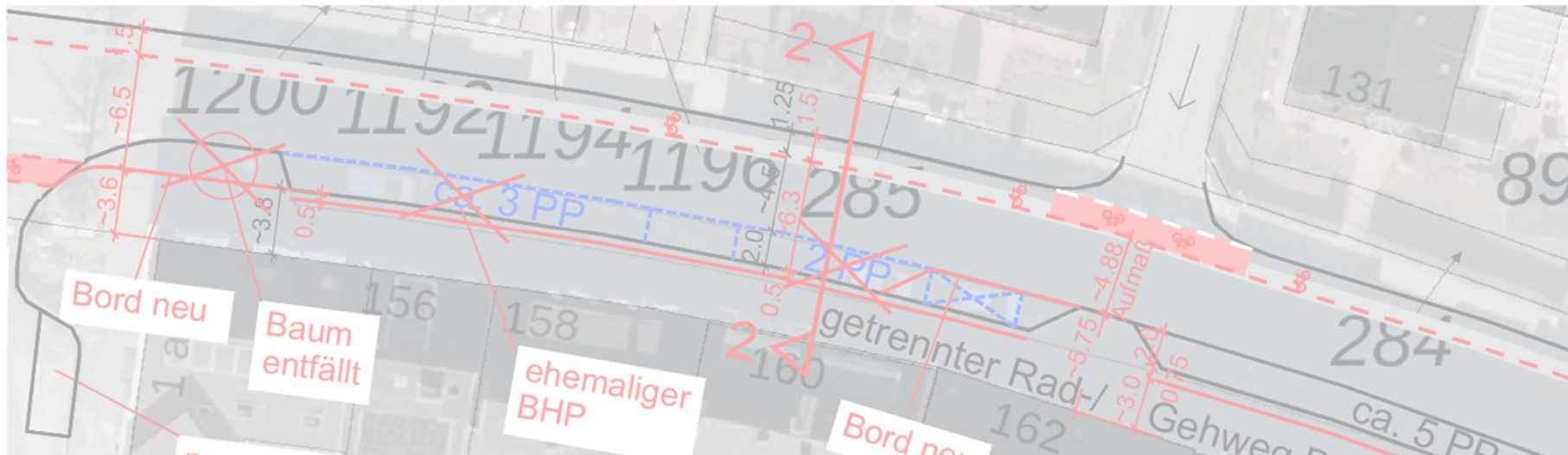
Quelle: GoogleStreetView 2023:

https://www.google.com/maps/@50.8835522,6.1019806,3a,75y,220.67h,85.51t/d ata=!3m6!1e1!3m4!1sw4mRaBhgPwqY__8vZqRYTQ!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu



Parkplatzbilanz nach baulichen Anpassungen und Markierungsarbeiten

| | Bestand | Planung | Differenz |
|-------------|---------|---------|-----------|
| Abschnitt 1 | 39 | 34 | -5 |
| Abschnitt 2 | 38 | 13 | -25 |
| Abschnitt 3 | 37 | 28 | -9 |
| Abschnitt 4 | 13 | 12 | -1 |
| | 127 | 87 | -40 |



Zusammenfassung

- Ausgangslage: die bestehende Markierung ist erneuerungsbedürftig. Die Neumarkierung wie im Bestand ist auf Grund von Änderungen der VwV-StVO und von Richtlinien nicht mehr zulässig.
- Zielsetzung:
 - Kurzfristige Stufe: Markierungslösung mit weitestgehendem Erhalt des Bestand ohne größere bauliche Änderungen.
 - Mittelfristige Stufe: Schaffung hochwertiger Radverkehrsanlagen mit grundlegendem Ausbau der Ortsdurchfahrt.
- Süden, Fahrtrichtung August-Schmidt-Platz: Beibehaltung der Radverkehrsführung, auch wenn diese unterdimensioniert ist, Markierung von Sicherheitstrennstreifen
- Norden, Fahrtrichtung Willibrordstraße: durchgehende Markierung von regelkonformen Schutzstreifen auf der Fahrbahn.
- Umsetzung kurzfristige Stufe: 1. Halbjahr 2024



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!