

# Bürger\*innenbeteiligung Roermonder Straße in Laurensberg

vom 12. bis 23. September

zwischen Kohlscheider Straße und Kreuzung Rathausstraße/Schlossparkstraße

**Teilbereich II** zwischen Schlottfelder Straße und Kreuzung Rathausstraße/Schlossparkstraße

## Bestand vor der Asphaltmaßnahme

Im Bestand vor der Asphaltmaßnahme:

Die Radverkehrsanlagen (RVA) besitzen keine Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen.  
Die Markierung ist stellenweise stärker verblasst.

Im TB 2 befinden sich zwischen der Schloss-Rahe-Straße und der Schurzelter Straße auf der östlichen Seite ca. 18 Längsparkstände, mit nicht ausreichender Breite von ca. 1,70m. Zwischen der Schurzelter Straße und der Kreuzung Rathausstraße/Schlossparkstraße setzt sich dies auf der östl. Seite mit ca. 8 Längsparkständen fort und wird auf der westlichen Seite um ca. 8 Parkstände im Seitenraum, an denen werktags tagsüber ein Halteverbot gilt, sowie 3-4 Taxiparkstände und 3 weiteren Parkständen ergänzt.  
Im TB 2 sind somit ca. 41 Parkplätze vorhanden.

## Variante 0

Die Wiederherstellung der Bestandsmarkierung ist aufgrund der aktuellen Regelwerken nicht möglich und daher nicht dargestellt. Beim Versuch der Wiederherstellung der Markierungen analog zum Bestand müssen aufgrund der Anpassungen an die aktuellen Regelwerke zwangsläufig Parkplätze entfallen. Die Auswirkung auf die Parkstände entspricht ca. der Variante 1.

## Variante 1 Buffered Lane (BL) FR Richterich

Radverkehrsanlage (RVA):

Die Variante 1 sieht als wesentliches Element die BL mit entsprechenden Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen in Richtung Richterich vor. Ausnahmen bilden die Haltestellenbereiche (keine RVA) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (Schutzstreifen). In Richtung Aachen wird die bestehende Radinfrastruktur (eine Kombination aus Radfahrstreifen und sogenannten anderen Radweg ohne Benutzungspflicht) ähnlich wie im Bestand, aber mit regelkonformen Sicherheitstrennstreifen bei dem Radfahrstreifen zu den Parkständen, wiederhergestellt. Es würden ca. 15 Parkplätze entfallen.

KFZ:

Der Aufstellbereich vor der LSA an der Rathausstraße variiert je Variante zwischen ca. 4,50 m und ca. 5,30 m, so dass hier gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ein Nebeneinanderhalten bzw. -fahren von Pkw und Pkw bzw. Pkw und Lkw möglich ist. Die Parkstände werden auf ca. 2,00 m Breite verbreitert.

ÖPNV:

Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,50 m betragen; in der Kurve Höhe Schurzelter Straße soll die Fahrbahnbreite entsprechend der Schleppkurven und der Platzreserven erhöht werden. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus ist jederzeit möglich. Im Rahmen der Asphaltmaßnahme kann keine Anpassung an den Haltestellen erfolgen und sie bleiben in der Gestaltungsart und Ausdehnung wie im aktuellen Bestand erhalten.

## Variante 2 Buffered Lane beide FR

Radverkehrsanlage (RVA):

Für die Variante 2 wird im Wesentlichen das Entwurfsmodell BL in beide Richtungen eingesetzt. Ausnahme bilden die Haltestellenbereiche (keine RVA in Richtung Richterich und ein Radfahrstreifen in Richtung Aachen) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine RVA in Richtung Aachen und ein Schutzstreifen in Richtung Richterich). Es würden ca. 23 Parkstände gegenüber dem nicht mehr herstellbaren Bestand entfallen.

KFZ:

Der Aufstellbereich vor der LSA an der Rathausstraße variiert je Variante zwischen ca. 4,50 m und ca. 5,30 m, so dass hier gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ein Nebeneinanderhalten bzw. -fahren von Pkw und Pkw bzw. Pkw und Lkw möglich ist. Die Parkstände werden auf ca. 2,00 m Breite verbreitert.

ÖPNV:

Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,50 m betragen; in der Kurve Höhe Schurzelter Straße soll die Fahrbahnbreite entsprechend der Schleppkurven und der Platzreserven erhöht werden. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus ist jederzeit möglich. Im Rahmen der Asphaltmaßnahme kann keine Anpassung an den Haltestellen erfolgen und sie bleiben in der Gestaltungsart und Ausdehnung wie im aktuellen Bestand erhalten.

## Variante 3 Protected-Bike-Lane (PBL) FR Richterich

Radverkehrsanlage (RVA):

In der Variante 3 kommt in Richtung Richterich die PBL zum Einsatz. Auch hier bilden der Haltestellenbereich (keine RVA) und die Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (Schutzstreifen) eine Ausnahme. In Richtung Aachen wird ein Radfahrstreifen mit Ausnahme der Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine RVA) eingesetzt. Es würden ca. 32 Parkplätze gegenüber dem nicht mehr herstellbaren Bestand entfallen.

KFZ:

Der Aufstellbereich vor der LSA an der Rathausstraße variiert je Variante zwischen ca. 4,50 m und ca. 5,30 m, so dass hier gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ein Nebeneinanderhalten bzw. -fahren von Pkw und Pkw bzw. Pkw und Lkw möglich ist. Die Parkstände werden auf ca. 2,00 m Breite verbreitert.

ÖPNV:

Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,50 m betragen; in der Kurve Höhe Schurzelter Straße soll die Fahrbahnbreite entsprechend der Schleppkurven und der Platzreserven erhöht werden. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus ist jederzeit möglich. Im Rahmen der Asphaltmaßnahme kann keine Anpassung an den Haltestellen erfolgen und sie bleiben in der Gestaltungsart und Ausdehnung wie im aktuellen Bestand erhalten.

## Variante 4 Protected-Bike-Lane FR Richterich

Radverkehrsanlage (RVA):

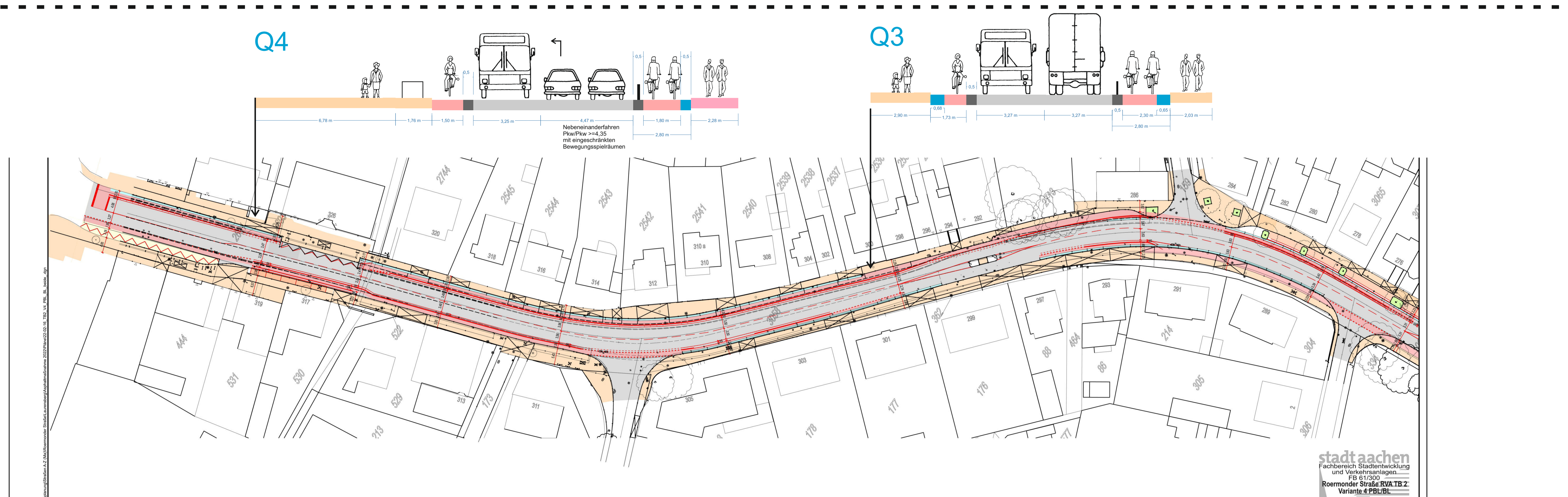
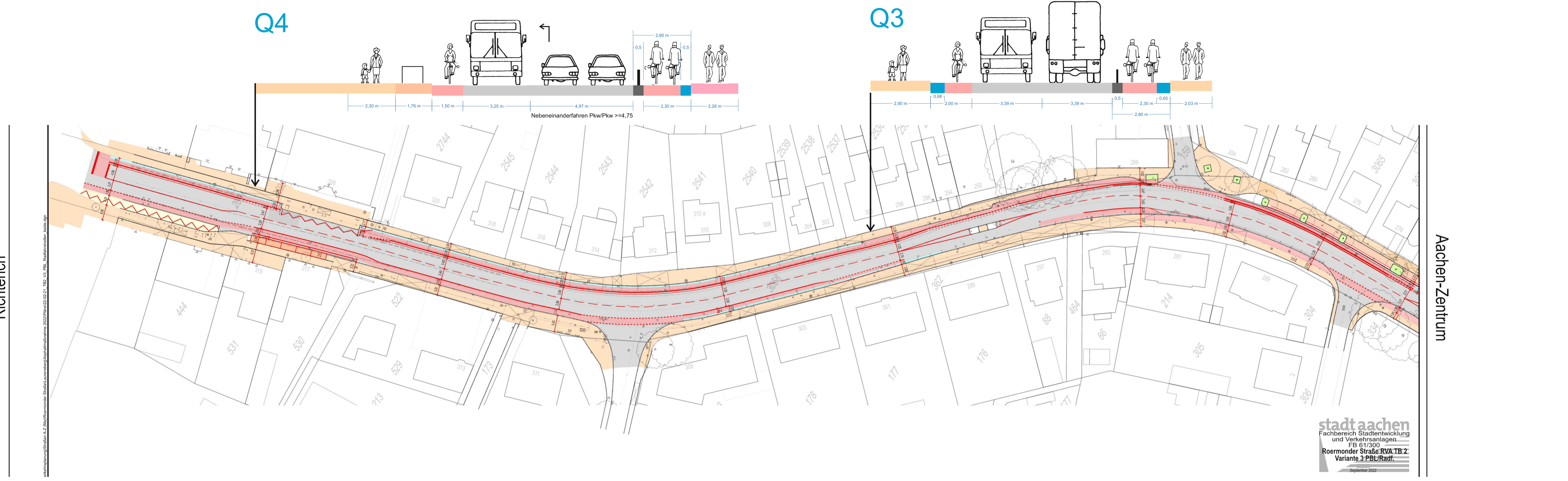
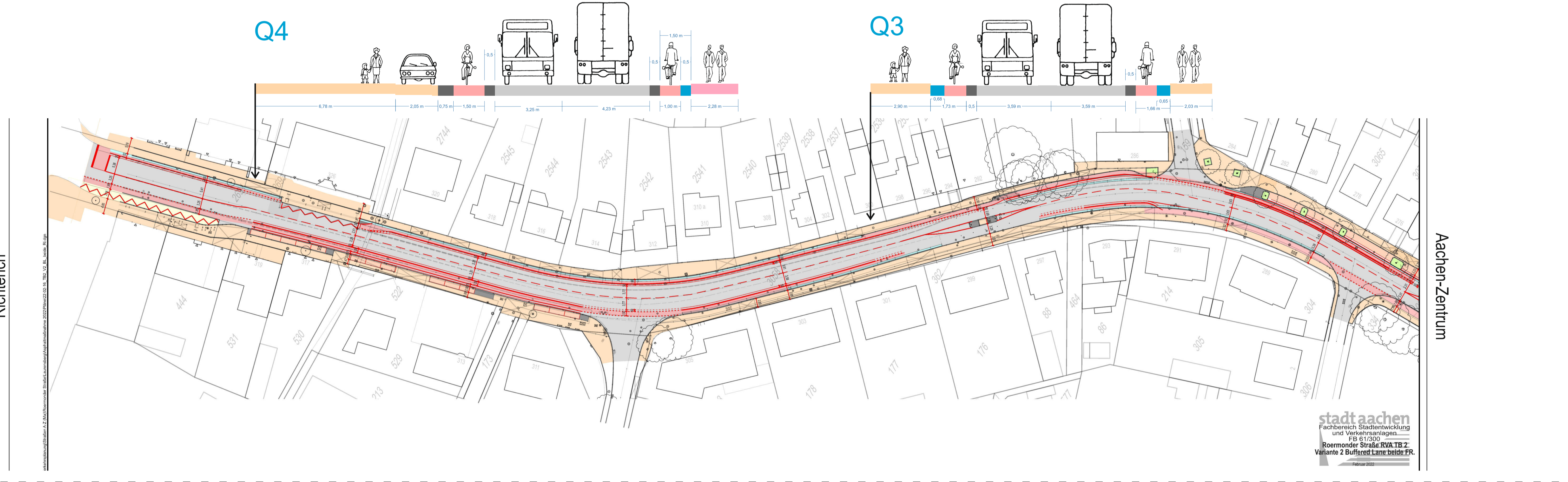
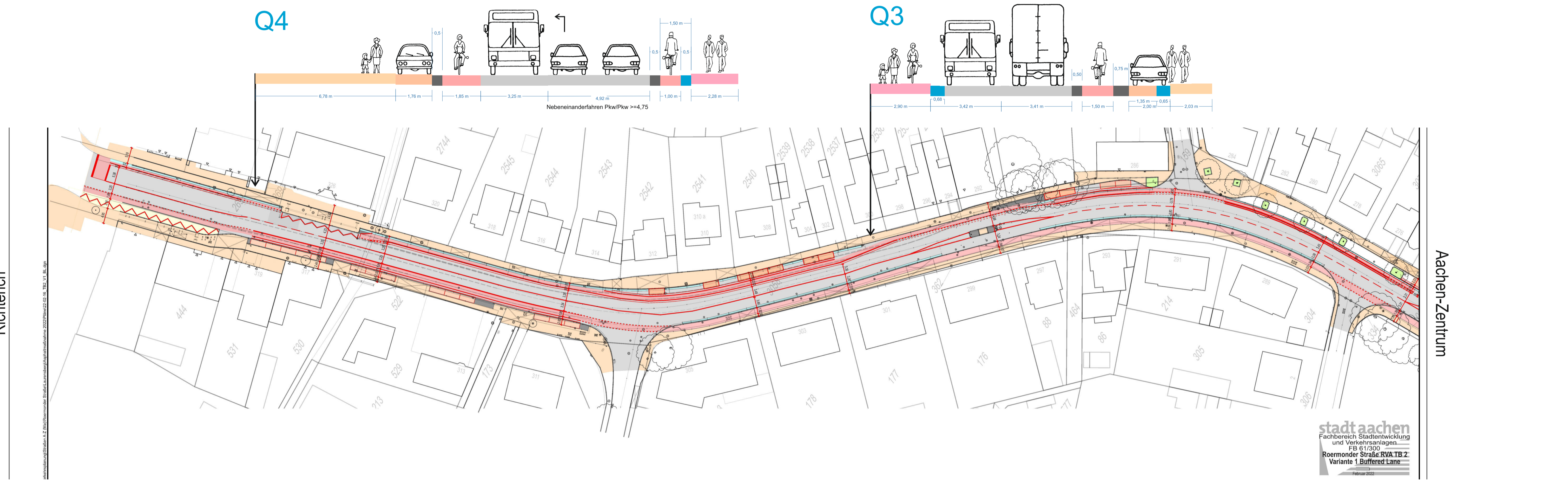
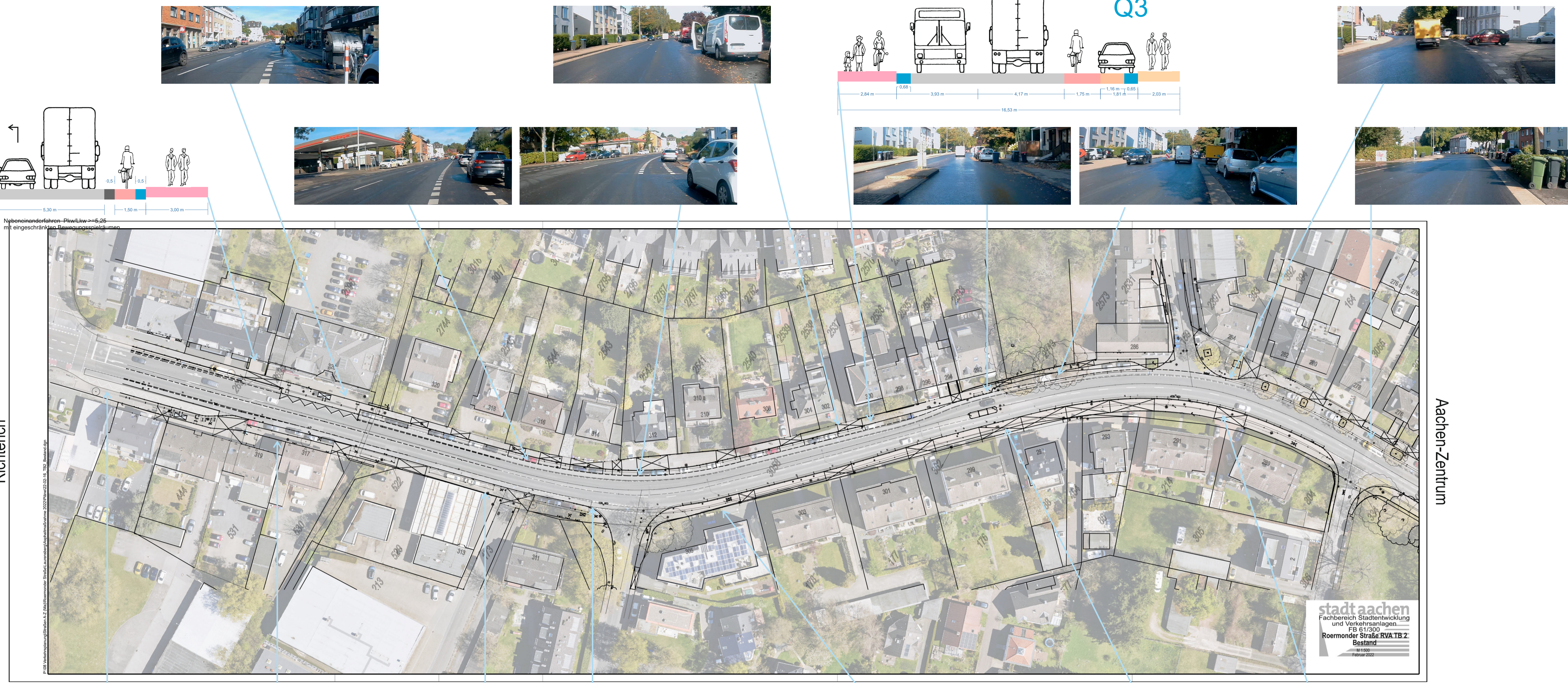
Die Variante 4 ist in Richtung Richterich identisch mit Variante 3. In Richtung Aachen wird eine BL mit Ausnahme der Haltestelle (Radfahrstreifen) und der Fußgängerquerung im Bereich der Schloss-Rahe-Straße (keine RVA) vorgesehen. Auch hier würden ca. 23 Parkstände gegenüber dem nicht mehr herstellbaren Bestand entfallen.

KFZ:

Der Aufstellbereich vor der LSA an der Rathausstraße variiert je Variante zwischen ca. 4,50 m und ca. 5,30 m, so dass hier gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen ein Nebeneinanderhalten bzw. -fahren von Pkw und Pkw bzw. Pkw und Lkw möglich ist. Die Parkstände werden auf ca. 2,00 m Breite verbreitert.

ÖPNV:

Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,50 m betragen; in der Kurve Höhe Schurzelter Straße soll die Fahrbahnbreite entsprechend der Schleppkurven und der Platzreserven erhöht werden. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus ist jederzeit möglich. Im Rahmen der Asphaltmaßnahme kann keine Anpassung an den Haltestellen erfolgen und sie bleiben in der Gestaltungsart und Ausdehnung wie im aktuellen Bestand erhalten.



stadt aachen  
Fachbereich Stadtentwicklung  
und Verkehrsplanung  
Roermonder Straße 9/10 TB 2  
Variante 0  
Bestand

stadt aachen  
Fachbereich Stadtentwicklung  
und Verkehrsplanung  
Roermonder Straße 9/10 TB 2  
Variante 1  
Buffered Lane

stadt aachen  
Fachbereich Stadtentwicklung  
und Verkehrsplanung  
Roermonder Straße 9/10 TB 2  
Variante 2  
Buffered Lane beide FR

stadt aachen  
Fachbereich Stadtentwicklung  
und Verkehrsplanung  
Roermonder Straße 9/10 TB 2  
Variante 3  
PBL-Richterich

stadt aachen  
Fachbereich Stadtentwicklung  
und Verkehrsplanung  
Roermonder Straße 9/10 TB 2  
Variante 4  
PBL