

VCD Aachen-Düren  
An der Schanz 1  
52064 Aachen  
vcdaachen@vcd-aachen.de

Aachen, 04.10.2019

und

Uni.Urban.Mobil.  
Eigeninitiative von Aachener Studierenden (in Gründung)  
Jasper Nalbach  
jasper.nalbach@rwth-aachen.de

## **Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 923 Campus West**

Die Entwicklung der Campusbereiche Melaten und Aachen-West ist für die Stadt Aachen von herausragender Bedeutung. Die negativen Auswirkungen der zusätzlichen Verkehre müssen jedoch so gering wie möglich gehalten werden.

Seit den ersten Planungen haben sich die Erfordernis und die gesellschaftliche Einstellung zu einer Verkehrswende grundlegend verändert. Die Erfahrungen mit dem Campus Melaten zeigen, dass dort die Möglichkeiten für einen großen Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel nicht ausreichend genutzt wurden. Im Radverkehr fehlt z.B bis heute eine hochwertige regionale Anbindung. Die Radverkehrsanlagen weisen selbst im Campusgelände selbst immer noch Lücken auf und/oder werden von vielen nicht als sicher empfunden (z.B. Schutzstreifen am Campusboulevard statt Radwegen).

Für den Campus West muss deshalb von vorneherein die Chance für ein Mobilitätskonzept genutzt werden, bei dem die umweltfreundlichen Verkehrsmittel die Hauptrolle spielen. Der Kfz-Verkehr, wenn auch in Zukunft mit elektrischem Antrieb, soll in erster Linie auf die Belieferung sowie die Mobilität von Menschen mit Handicap beschränkt werden. Bereits in der Bauleitplanung muss die Verkehrswende konkret verankert werden.

Dazu sollen folgende Grundsätze in der Planung beachtet werden:

- Vorrang für Fußgänger, Radfahrende, ÖPNV
- Regionale Durchbindungen für ÖPNV und Radverkehr berücksichtigen
- Verkehrsarme Struktur

Im Einzelnen halten wir folgende Änderungen der Planung für erforderlich:

### 1. Radverkehr

Schaffung einer Radvorrangroute Campus Innenstadt – Campus West – Campus Melaten mit folgenden Merkmalen:

- Steigungsarm
- Getrennte Führung von Fußgängern, Kfz und ÖPNV
- Direkte, stetige, umwegfreie Führung

a. Linienführung

Die Verbindung zwischen Campus West und Campus Melaten über die geplante Nordbrücke ist für Radfahrende unattraktiv, weil sie mit einem längeren Umweg und mit erheblichen Steigungen verbunden ist (z.B. ca. 5 % auf der Nordbrücke).

Die Verbindung zwischen Campus Innenstadt und Campus Melaten über die geplante Radvorrangroute (u.a. über Kopernikusstraße) oder den Seffenter Weg ist ebenfalls mit starken Steigungen bzw. längeren Steigungsstrecken verbunden.

Eine attraktive Lösung ist die Führung über die geplante Radfahrerbrücke, die östlich des Toledorings an den Seffenter Weg angeschlossen wird und damit die Kuppe im Seffenter Weg südlich des Toledorings umgeht. Im Masterplan wurde die Brücke jedoch in einem Bereich platziert, wo die Gleisanlagen etwa 45 m breit sind und zu hohen Baukosten für die Brücke führen. Etwa 150 m nördlich dagegen ist das Gleisfeld nur noch etwa 30 m breit, so dass die Brücke verkürzt werden kann. Hierdurch werden die Baukosten erheblich reduziert.

Die Spindel zum Erreichen der Brücke verlängert die Radverbindung unnötigerweise. Sie soll durch eine direkte Rampe östlich der Brücke vom Campusband aus ersetzt werden. Die Brücke lässt sich weiter verkürzen, wenn die Rampe nicht östlich, sondern westlich des Campusbands angeordnet wird.

Insgesamt lässt sich eine steigungsarme Trasse erreichen. Eine stärkere Steigung ergibt sich lediglich auf der Rampe zur Brücke.

Diese Trasse einschließlich Brücke soll bereits mit dem Baubeginn entstehen und nicht optional erst später ergänzt werden. Nur so kann bereits von Beginn an ein neues Mobilitätsverhalten plausibel gefördert werden.

b. Radverkehrsführung im Campusband, auf der Nordbrücke und auf der Mathieustraße

Die Planung, die auf der Bürgerbeteiligung am 17.09. vorgestellt wurde, sieht eine „Protected Bike Lane“ auf der Fahrbahn im Cluster-Bereich vor. Ab dem Ringlokschuppen, auf der Nordbrücke und auf der Mathieustraße sind Fahrradschutzstreifen von 1,85m Breite geplant. Die Führung auf der Fahrbahn im Clusterbereich finden wir suboptimal, da es zu Unterbrechungen durch Bushaltestellen und Haltebuchten kommt. Die Schutzstreifen in den weiteren Bereichen lehnen wir ab, da diese wegen Überfahrbarkeit durch den KFZ-Verkehr von vielen Aachenern nicht als sicher empfunden werden. Stattdessen halten wir eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum (mit den vom Radentscheid geforderten Maßen von 2,30m Breite für Einrichtungsradswege zuzüglich Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn) auf allen Teilen des Campusbandes (Cluster, Ringlokschuppen, Nordbrücke, Mathieustraße) für erforderlich;

mögliche Querungen des Fußverkehrs mit den Radwegen an Bushaltestellen lassen sich mit Verschwenkungen des Radwegs entschärfen.

c. Anbindung aus Richtung Campus Innenstadt / Schinkelstraße

Die Radfahrer kommen über die Geschwister-Scholl-Straße. Sie müssten nach den bisherigen Darstellungen am Seffenter Weg einen Versatz fahren, um die westliche Seite des Republikplatzes zu erreichen. An der Einmündung in das Campusband müssten sie die Fahrbahn queren, um den rechten Radschutzstreifen zu erreichen. Dies bedeutet längere Wartezeiten bei Querung des Seffenter Wegs und des Campusbands sowie eine unetliche und auch für Autofahrer schwierig zu begreifende Führung. Stattdessen soll von der Geschwister-Scholl-Straße eine geradlinige Führung durch die Grünanlage auf die Einmündung Seffenter Weg / westliche Seite Republikplatz erfolgen einschl. Anlage einer Querungshilfe im Seffenter Weg. Die Einfahrt in die oben geforderten separaten Radwege am Campusband soll vorfahrtberechtigt erfolgen.

## 2. ÖPNV

- a. Der Presse war zu entnehmen, dass Überlegungen bestehen, die eigenständige ÖPNV-Trasse im Campusband aufzugeben (Diese Angaben finden sich erstaunlicherweise nicht in den Unterlagen zum Bebauungsplan auf der Internetseite der Stadt Aachen). Dies lehnen wir ab, weil zum einen der ÖPNV durch den Kfz-Verkehr behindert wird. Zum anderen sind nach unseren Informationen Stadtbahntrassen nur dann förderfähig, wenn sie auf eigenem Gleiskörper geführt werden. Das Campusband hat bis zur Höhe Siedlung Süsterau eine Gesamtlänge von ca. 1.200 m. Bei Baukosten von ca. 8 Mio. €/km und einer Förderquote von 80 bis 90 % müsste die Stadt Aachen dann zusätzlich etwa 7,7 bis 8,6 Mio. € selbst tragen. Dies wäre eine schwere Hypothek für ein zukünftiges Schienenprojekt.
- b. In den Unterlagen im Internet werden für das Campusband „begrünte Aktionsfelder“ (z.B. Lounge mit Wasserbecken, Wassermodule) vorgestellt. Diese dürfen nicht innerhalb der ÖPNV-Trasse platziert werden. Das gleiche gilt für Bäume. Es ist schwer zu vermitteln, wenn diese in einigen Jahren wieder einer Schienentrasse weichen sollen und sie nicht direkt an geeigneteren Stellen vorgesehen wurden.
- c. Durch die Führung des Durchgangs-Kfz-Verkehrs auf dem bahnparallelen Weg könnte anstelle der Fahrbahn des Campus-Bandes die ÖPNV-Trasse eingerichtet werden.

## 3. Kfz-Erschließung

In der früheren Fassung des Masterplans war vorgesehen, das Campusband an die Süsteraustraße nördlich des Toledorings anzuschließen. Jetzt soll mit der Nordbrücke ein direkter Anschluss erfolgen. Hierdurch wird die Kfz-Verbindung zwischen den Campusgeländen schneller und attraktiver, so dass die umweltfreundlichen Verkehrsmittel

geschwächt werden. Daher sollen folgende Alternativen geprüft werden:

- Führung des Durchgangsverkehrs nicht über das Campusband, sondern über den bahnparallelen Weg,
- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Verlauf der durchgehenden Verbindung (z.B. Kreisverkehr an der Einmündung Campusband/bahnparalleler Weg).

#### 4. Parken

Im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan werden 6-geschossige Parkhäuser erwähnt, jedoch keinerlei Aussagen zur Anzahl der vorgesehenen Stellplätze gemacht. Die Verkehrswende kann nur funktionieren, wenn die Anzahl der Stellplätze auf ein Minimum reduziert und kein kostenfreies Parken angeboten wird. Dies soll auch bereits in der Anfangsphase der Bebauung gelten. Es ist zu verhindern, dass übergangsweise unbebaute Freiflächen als große kostenlose Parkflächen z.B. für Hochschulangehörige genutzt werden dürfen.

Alle Optionen der Auto-Stellplatzreduzierung, wie sie die Aachener Stellplatzsatzung seit dem 14.12.2018 vorsieht (siehe <https://serviceportal.aachen.de/suche/-/egov-bis-search/service/3136>) müssen voll ausgeschöpft werden. Hochwertige Fahrradabstellanlagen (Diebstahlschutz, Befahrbarkeit, Witterungsschutz) sind in allen bestehenden und neuen Parkhäusern einzubauen, sowie an den zentralen Bushaltestellen. Normale Fahrrad-Stellplätze (Fahrradbügel) sind an jedem Gebäudeeingang mit mindestens 20 Stellplätzen vorzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Ralf Oswald  
(VCD Aachen-Düren)

gez. Jasper Nalbach  
(Uni.Urban.Mobil.)