

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

Aachen, 26.10.2019

und

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

und

ADFC Aachen  
An der Schanz 1  
52064 Aachen  
info@adfc-ac.de

An die Mitglieder des Mobilitätsausschusses  
sowie der Bezirksvertretungen Aachen-Mitte und Laurensberg

**Bebauungsplan Nr. 923 Campus West  
Geplante Beschlussfassung für den Querschnitt des Campusbands  
im Mobilitätsausschuss am 31.10.2019**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 20.10.2019 hatten wir (Uni.Urban.Mobil und VCD Aachen-Düren) Ihnen unsere Stellungnahme zum Bebauungsplan Campus West per Mail zugesandt. Mit Datum vom 22.10.2019 haben Sie hierzu eine Antwort der Verwaltung erhalten. Am 23.10.2019 hatten wir Ihnen ergänzend eine ausführlichere Stellungnahme (Langfassung) zukommen lassen. Zum Schreiben der Verwaltung möchten wir nun unsererseits noch einmal Stellung beziehen. In der Anlage finden Sie daher unsere Erwiderng mit der Bitte, diese bei Ihren Abwägungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Ralf Oswald  
(VCD Aachen-Düren)  
Tel. (entfernt)

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

gez. Benedikt Haumer  
ADFC Aachen

Anlage:  
Antwort zur Stellungnahme der Verwaltung vom 22.10.2019

# Antwort zur “Stellungnahme zur Eingabe VCD zum Bebauungsplan Campus West” der Stadtverwaltung vom 22.10.2019

## Punkt 1a

- **Campus Melaten durch zwei RVR anschließen**  
In unserer ausführlichen Stellungnahme schlagen wir zwei RVR vor, zur Anbindung von Melaten Süd/Uniklinik über die Mies-van-der-Rohe-Straße und von Melaten Nord über den Campus West. Die RVR ergänzen sich gegenseitig und können sich nicht gegenseitig ersetzen.
- **Reisezeiten und Steigung einer RVR Campus Innenstadt - Campus Melaten Nord**  
Die Überprüfung der Verkehrsgutachter zur Verbindung für Radfahrende können wir nicht prüfen, da sie uns nicht vorliegt. Wir verweisen auf unsere ausführliche Stellungnahme (Langfassung) zum Campus West. Wir legen dort den Höhenunterschieds-Vorteil der geplanten Radbrücke insbesondere gegenüber der Führung über den Seffenter Weg dar, bei gleichbleibender Weglänge. Die Verbindung über den Seffenter Weg hat den großen Nachteil, dass zusätzlich die Kuppe auf der Hörn (etwas südlich der Einmündung Hörnstieg) überwunden werden muss. Dies fordert Radfahrenden in Fahrtrichtung Melaten in beiden Fahrtrichtungen zusätzlich mindestens 10 Höhenmetern Steigung ab. Wer heute mit dem Rad den Seffenter Weg befährt, wird merken, dass dies für viele nicht attraktiv ist. Zudem schlagen wir eine Führung der RVR über den bahnparallelen Weg über die DB-Brücke im Bereich Bahnhof West vor, hierdurch könnten weitere Steigungsvorteile durch Führung der RVR über das Campusband und der Radbrücke erzielt werden.
- **Planungsrechtliche Sicherung der Radbrücke**  
Erst mit einer Entwurfsplanung lässt sich der genaue Flächenbedarf u.a. im Bereich der Rampen ermitteln. Wenn dies jetzt unterbleibt, befürchten wir, dass eine spätere Berücksichtigung scheitern kann, weil die notwendigen Flächen bereits teilweise überplant wurden.  
In der ausführlichen Stellungnahme sind weitere gute Gründe genannt, die Brücke zu bauen, darunter die gedankliche Verbindung der Campus für den Fuß- und Radverkehr.
- **Spindel statt Rampe**  
Es sollte geprüft werden, ob eine Rampe auf die Radbrücke in das dort geplante Gebäude integriert werden könnte. Auch der Modellcharakter des Campus käme mit einem solchen Projekt gut zum Ausdruck, gerade in Hinblick auf nachhaltigen Fuß- und Radverkehr. Wir weisen darauf hin, dass die ursprüngliche Planung eine direkte Brücke für die Straßenbahn und Radfahrende in diesem Bereich vorsah. Die von der Verwaltung aufgeführten Hinderungsgründe für eine Rampe spielten hier anscheinend keine Rolle.
- **Kosten für die Radbrücke**  
Nach wie vor ist für uns nicht nachvollziehbar, warum die Radbrücke 8 Mio. € kosten soll, während die Nordbrücke mit 5,6 Mio. € angegeben wird.

## Punkt 1b

- **Breite der Radwege**

Mindestens sollte ein 2,30m breiter Radweg zzgl. Sicherheitstrennstreifen bis zur Radbrücke gebaut werden. Auch ab dem Ringlokschuppen sowie auf der Mathieustraße sollten 2,30m zzgl. Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden. An dieser Stelle verweisen wir auf die in der RAST vorgesehenen Regemaße für Radwege. Hierzu sollte u.a. die Verbreiterung der Mathieustraße zugunsten der Radwege geprüft werden. Des Weiteren sieht der Querschnitt im Bereich Ringlokschuppen eine "Haltebucht Bahn" und eine Liefer- und Ladezone von jeweils 2,50m Breite vor. Durch geschickte Änderung der Aufteilung könnte hier also Platz gewonnen werden. Erst ein Radweg von 2,30m Breite erlaubt es, bequem nebeneinander zu fahren oder zu überholen - gerade bei Lastenrädern, Fahrradanhängern, etc. Hier sollte großzügig geplant werden, um Raum für zukünftige Entwicklungen zu bieten; hierzu zählen beispielsweise die Abwicklung des Lieferverkehrs mit Lastenrädern und weiteren neuartigen platzsparenden Lösungen. Auch die Verbreiterung der E-Tretroller macht einen Ausbau entsprechender Infrastruktur unabdingbar.

- **Bauliche Trennung**

Die bauliche Trennung sollte auf dem gesamten Campusband geschehen, denn eine schnelle Tram-Verbindung ist nicht kompatibel mit nicht baulich getrennten Radwegen. Eine platzsparende Methode zur baulichen Trennung sind sogenannte "Leitboys", wodurch der Sicherheitsabstand zur Autospur auf 0,50m reduziert werden kann.

In der ersten Stellungnahme haben wir fälschlicherweise von "Schutzstreifen" geschrieben, in der Langfassung haben wir diesen Fehler bereits korrigiert. Auch ein "Radfahrstreifen" ist nicht baulich getrennt und bietet keinen definitiven Überführungsschutz. Die Rückmeldungen in den letzten Jahren zeigen, dass sich viele auf Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn ohne baulichen Schutz zum Kfz-Verkehr nicht wohl fühlen und dann lieber ganz aufs Radfahren verzichten.

Es wird in der Stellungnahme ein Vergleich zum Campus-Boulevard gemacht. Dieser lässt das subjektive Sicherheitsgefühl eines großen Teils der Radfahrinteressierten außer acht, die sich auf Radverkehrsführungen im Straßenraum ohne baulichen Schutz nicht wohl fühlen. Wir möchten dagegen eine gute Radverkehrsinfrastruktur für viele Nutzergruppen erreichen. Der Campus-Boulevard ist im Gegensatz zum künftigen Campusband keine Hauptverkehrsachse zwischen zwei Campus der Universität. Zudem ist die Frequenz der Busse gering. Ein Vergleich ist aus unserer Sicht daher nicht möglich.

- **Radverkehrsförderung hört nicht bei den Forderungen des Radentscheids auf**

Es stimmt, es handelt sich beim Campusband nicht um eine Hauptverkehrsstraße, wenn man nur das Kfz-Aufkommen betrachtet, daher ließe sich dieser Radweg womöglich nicht an Ziel 3: "Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen" anrechnen. In den Erläuterungen zum Masterplan heißt es aber wörtlich unter "4. Das Campusband": "Es ist Bindeglied zwischen Campus Mitte mit Hauptgebäude und großen Hörsaalgebäuden und dem Campus Melaten" - damit dient es der Verbindung innerörtlicher Ziele und erfüllt somit die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Weiterhin verbietet der Radentscheid es aber nicht, an geeigneter Stelle trotzdem Radwege nach Radentscheid-Standard zu bauen: Nur weil es der Radentscheid nicht explizit fordert, ist es kein Argument, Radwege nicht in ausreichender Qualität zu bauen.

Die Bürger\*innen haben nicht nur für die Umsetzung der konkreten Ziele unterschrieben, sondern auch für eine konsequente Förderung des Radverkehrs. Es ist nicht

vermittelbar, beim Neubau eines Campus diesen von einem hochwertigen Radwegnetz auszuschließen.

- **Verkehrsaufkommen auf dem Campusband**

In der Antwort wird das Verkehrsaufkommen mit 4.000 Kfz/Tag beziffert. Wir geben zu bedenken, dass laut Präsentation der Bürgerbeteiligung mit 5.300 Kfz/Tag im ersten Teil des Campusbandes gerechnet werden. Außerdem ist eine ungleich verteilte Verkehrsbelastung anzunehmen, sodass es zu Hauptzeiten sicherlich zu höheren Belastungen kommen kann, als in der Antwort der Verwaltung suggeriert wird.

## Punkt 1c

- Hier verweisen wir auf unsere ausführliche Stellungnahme (Langfassung) als Anregung.

## Punkt 2

- **Reisezeiten der Tram**

Wir haben Bedenken, dass der Zeitvorteil bei einer getrennten Führung einer Tram nicht ausreichend geprüft wurde. Ein ausführlicher Vergleich der Reisezeiten zwischen getrennter Trasse und Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr seitens der Verwaltung ist uns nicht bekannt. Es sollten bei den Berechnungen eine für Stadtbahnen angemessen große Haltestellenabstände vorausgesetzt werden. Des Weiteren ist das Ausbremsen der Tram durch Abbiegesituationen, Haltebuchten, die autonomen Shuttles und u.U. die häufig nötige Rücksichtnahme auf Radfahrer zu beachten. Eine Führung im Mischverkehr könnte gegenüber einer getrennten Trasse eine bedeutende Fahrzeitverlängerung implizieren.

- Ein eigenes (begrüntes) Gleisbett kann darüber hinaus auch einen Beitrag zum Stadtklima leisten und vermindert die versiegelte Fläche.

- **Breite des Campusbands**

In der Stellungnahme der Verwaltung lesen wir zum ersten Mal, warum man das Campusband nicht verbreitern will. Eine Verbreiterung um z.B. 4,00 m würde bei 1.000 m Länge zu zusätzlicher Flächeninanspruchnahme von 4.000 Quadratmeter führen. Daran darf eine bessere Lösung nicht scheitern.

- **ÖPNV-Trasse UND Aufenthaltsqualität schaffen**

Durch die Verlagerung des Verkehrs auf den bahnparallelen Weg entsteht eine ÖPNV-Trasse, die keine zusätzliche Fläche benötigt und in Mittellage realisierbar ist. Hierdurch werden viele Konflikte aufgelöst: Einschwenken der Tram auf die Fahrbahn ab dem Ringlokschuppen ist nun nicht mehr nötig, auf dem Campusband gibt es Abbiegesituationen, in denen Kfz-Verkehr und Fahrradverkehr sich kreuzen, und der Radweg muss nicht mehr an Ladezonen überfahren werden. Zudem wird eine deutlich größere Fläche für den Fußverkehr frei - so können die Aktionsflächen dauerhaft zugunsten der Aufenthaltsqualität eingerichtet werden; und zwar ohne dass eine Verbreiterung des Querschnitts von 26m notwendig ist. Zudem wird allein durch die Verlagerung des Kfz-Verkehrs eine höhere Aufenthaltsqualität geschaffen.

- **Der bahnparallele Weg ist breit genug**

Der Straßenquerschnitt des bahnparallelen Wegs hat eine Gesamtbreite von 10,50m.

Laut Masterplan sind hier bisher eine Fahrspur von 3,50m Breite, eine Park- und Ladefläche von 2,50m Breite und ein Grünstreifen von 3,50m Breite. Durch zusammenlegen der Parkplätze und des Grünstreifens wird hier Spielraum frei. Hier ist also eine Fahrspur pro Richtung und Ladezonen möglich. Zudem können die Stichstraßen verstärkt für das Laden genutzt werden.

Eine zweispurige Straße ist aus unserer Sicht ausreichend. In der Präsentation zur Bürgerbeteiligung wird für den gesamten Campus West ein Verkehrsaufkommen von 6050 Kfz/Tag erwartet. Die zweispurige Süsterfeldstraße wird in der gleichen Präsentation mit derzeit 8500 Kfz/Tag angegeben. Eine mehr als zweispurige Straße ist somit nicht nötig und der bahnparallele Weg folglich ausreichend.

Wir betonen, dass durch den bahnparallelen Weg, dessen Stichstraßen und die Süsterfeldstraße die Erreichbarkeit des Campus West durch MIV und Lieferverkehr weiterhin gewährleistet ist. Es geht nicht um einen autofreien Campus, sondern lediglich um ein in Teilen autofreies Campusband.

- Der Aussage, ein Zweirichtungsverkehr auf dem bahnparallelen Weg sei keine Option, fehlt jegliche Begründung. Daher halten wir unsere Forderung nach einer Überprüfung aufrecht.
- Sollte es sehr gute Gründe geben, warum der bahnparallele Weg nicht in zwei Richtungen befahren werden kann, reicht es dennoch aus, das Campusband nur in eine Richtung für den Kfz-Verkehr freizugeben. Ladezonen und Haltebuchten sind in keinem Fall auf dem Campusband nötig.
- **Lieferverkehr**  
Bereits im Erläuterungsbericht zum Masterplan steht, dass Großlieferungen an die erste Reihe der Clustergebäude über die mittlere Erschließung der Cluster erfolgen können. Für die hintere Reihe ist auch im Masterplan der bahnparallele Weg vorgesehen. Wir gehen daher davon aus, dass sich der Lieferverkehr an die Cluster komplett über den bahnparallelen Weg, dessen Stichstraßen und die Süsterfeldstraße abwickeln lässt. Somit können die Haltebuchten auf dem Campusband wegfallen, dadurch Konflikte mit dem Radverkehr vermieden und eine eigene ÖPNV-Trasse realisiert werden.
- **Autonome Shuttles**  
Im aktuellen Forschungsstadium ist die Unterstützung von autonomen Shuttles als Wirtschaftsförderung zu sehen, denn der Zeitpunkt der tatsächlichen wirtschaftlichen Inbetriebnahme kann noch sehr weit in der Zukunft liegen. Daher muss hier die Verhältnismäßigkeit gegeben sein - wir stellen also die Leistungsfähigkeit der Shuttles in Frage.  
Daher sollte das Campusband eine reine ÖPNV-Trasse ohne Shuttles oder Haltebuchten werden. Unserer Kenntnis zufolge fahren autonome Shuttles nicht mehr als 15km/h und würden somit den ÖPNV ausbremsen. Stattdessen sollen die Shuttles über den bahnparallelen Weg fahren, die Stichstraßen können als Ein- und Aussteigepunkte dienen.

## Punkt 3

- Wir wiederholen an dieser Stelle, dass dieses Projekt über mehrere Jahrzehnte realisiert werden soll. Hier werden Weichenstellungen gestellt, die gut durchdacht sein sollten. Angesichts der oben genannten Punkte ist noch Prüfungsbedarf, ob eine Lösung gefunden werden kann, die den Anforderungen einer attraktiven ÖPNV- und Rad-Verbindung und hoher Aufenthaltsqualität gerecht werden. Zu diesen möglichen Lösungen zählen auch Varianten, die eine andere Flächenaufteilung erfordern, als die in der Beschlussfassung genannten. Eine Entscheidung für den Querschnitt in der Beschlussfassung wird den oben genannten Anforderungen nicht gerecht und ver-

baut die Möglichkeit, bessere Alternativen zu realisieren.

- Die getroffenen Aussagen, dass die Festlegungen des Masterplans im Bebauungsverfahren nicht mehr geändert werden sollen, erstaunen uns. Denn sie bedeuten, dass im eigentlichen Bebauungsverfahren grundsätzliche Änderungen, die wir in diesem Fall für sehr wichtig halten, faktisch unmöglich werden. Mit dem Verweis auf zeitliche Verschiebungen und kostenträchtige Planungen wird die Bürgerbeteiligung in der Offenlage zur Formsache. Einer solchen Vorgehensweise könnten wir nur dann etwas abgewinnen, wenn auch beim Masterplan eine intensive Bürgerbeteiligung mit Verweis auf die Wichtigkeit der grundlegenden Festlegungen erfolgt.

## Punkt 4

- **“Dabei ist die Stellplatzsatzung zugrunde zu legen mit allen Optionen für eine Stellplatzreduzierung. Dies gilt auch für Fahrradabstellanlagen.”**  
Wir gehen davon aus, dass dies nur eine unglückliche Formulierung ist und die Zahl der Fahrradabstellanlagen nicht auf ein Minimum reduziert werden soll.

## Fazit

Angesichts der vielen offenen Fragen und der grundsätzlichen Weichenstellungen, die mit dem Bebauungsplan vorgenommen werden, halten wir es für dringend erforderlich, mehr Zeit zu gewinnen. Die Entscheidung über den Querschnitt des Campusbands sollte daher noch nicht am 31.10.2019 getroffen werden.