



Bürger*innen dialog

Umgestaltung der Hohenstaufenallee

Mai 2021

stadt aachen



www.aachen.de

Inhalt

Zahlen und Fakten.....	3
Notwendigkeit der Umgestaltung und Netzbedeutung der Hohenstaufenallee.....	4
Aufenthaltsqualität und Raumgestaltung	6
Finanzierung und Anliegerbeiträge	7
Parken	9
Baumbestand, Versiegelung und Klimaschutz.....	11
Geschwindigkeits-überschreitungen und Tempo-30	15
Busverkehr.....	16
Verkehrsfluss und Verkehrsstärke	18
Sicherheit und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden.....	19
Bauausführung	25
Zeitrahmen der Maßnahmen und weiteres Vorgehen	26
Konkrete Fragen und Veränderungsvorschläge zu den vorgestellten Varianten	27
Sonstige Fragen und Anregungen.....	34

Zahlen und Fakten

Beteiligungszeitraum: 12. März bis 9. April 2021

Zuschauer

ca. 90 Personen in der Spitze haben die
YouTube-Liveveranstaltung verfolgt

Aufrufe des Videos bis Ende April **über 500**

Partizipation

9 Eingaben per Post
(teilweise von mehreren Personen unterzeichnet)

Eingaben per Mail **22**

198 Eingaben per Slido live oder im Nachgang

Abstimmende Personen bei Slido live
oder im Nachgang **ca. 200**

Resultat

Zahlreiche Plananpassungen, eine neue Variante

Notwendigkeit

der Umgestaltung und Netzbe- deutung der Hohenstaufenallee

- Vorschlag: Die Hohenstaufenallee sollte anstelle der Lütticher Straße als Radroute ausgebaut werden
- Warum wird der Verkehr nicht über die Lütticher Straße geführt und die Hohenstaufenallee wird verkehrsberuhigt oder Radvorrangroute? Die Lütticher Straße ist immerhin Bundesstraße!
- Wir an der Lütticher Straße wollen auch sichere Radwege! Keinen Kuhhandel Lütticher Straße gegen Hohenstaufenallee
- Hat die Stadt (ob Landeszuschuß oder nicht) soviel Steuergelder zuviel, dass sie an zwei parallel nebeneinander liegenden Ausfallstraßen entsprechende Radwege oder Rad"autobahnen" bauen muß und will. Die Zahl der Radfahrer auf der Hohenstaufenallee ist so gering, das die Radfahrer auch dann die Lütticher Straße benutzen können.
- Kann die Hohenstaufenallee den Aachener Süden / Westen / Hanbruch / Vaalserquartier / Vaals / Klinikum / Campus Hörn / Campus Melaten mit dem Zentrum / Bahnhof / Bushof verbinden?
- Soll die Straße Teil des zukünftigen Radhauptnetzes werden?
- Die Allee sollte besser zum Radfahren ausgebaut werden, weil über sie nicht nur das Couven-Gymnasium, die FH, die Innenstadt und der HbF erschlossen wird.
- Die Schüler*innen brauchen einen sicheren Weg zur Schule
- Wir müssen heute schon für den Verkehr in 30 Jahren bauen. Wie soll dieser aussehen?
- Die Neugestaltung muß einem Verkehrsverhalten in mind. 20-30 Jahren entsprechen
- Wir haben hier eine seltene Gelegenheit, die Infrastruktur grundlegend zu verbessern. Eine Fahrrad-, Fuß- und Nahverkehrs-freundliche Infrastruktur wie in den Niederlanden wurde nur durch die konsequente Investition in solche Umbauten erreicht. Ich vermute, dass alle eine Variante 2 ideal fänden, in der unnötige Baumfällungen vermieden und wo genug Bäume nachgepflanzt werden, um vor allem im westlichen Ende nicht die Baumreihe einbüßen zu müssen.
- Bitte bedenken: die Höchstzahl der Fahrradfahrer: 32 pro Stunde. Autos: 680
- Das Ziel soll doch sein, die Anzahl der Fahrradfahrer zu erhöhen und nicht, die Straße an die aktuellen Zahlen anzupassen. Oder?
- Ich finde es begrüßenswert, dass die Situation für Radfahrende verbessert werden soll
- Ich benutze die Hohenstaufenallee jeden Tag bergauf und bergab sowohl als Radfahrer als auch als Fußgänger und ich finde das gesamte Vorhaben übertrieben! Ich fühle mich weder als Fußgänger bedroht, noch stört es mich als Fahrradfahrer, dass ich jeden Morgen bergab fahrend Rücksicht auf Fußgänger nehmen muss, die hin und wieder über meine Fahrspur schlendern - das hat man schließlich ÜBERALL, wo Geh- und Radweg nebeneinander existieren.
- Grundsätzlich muss ich festhalten, dass ich absolut verblüfft und auch verärgert war, als ich von diesem unsinnigen Vorhaben in der Hohenstaufenallee erfahren habe. Ich wohne hier schon sehr lange und mir wäre nie in den Sinn gekommen, dass hier grundlegend etwas an den Rad- und Gehwegen geändert werden müsste...

Stellungnahme der Verwaltung

In der Präsentation zur Netzbedeutung der Hohenstaufenallee und der Lütticher Straße hat die Verwaltung aufgezeigt, dass beide Straßen eine wesentliche Verbindungsfunktion innehaben. Die angebundenen Gebiete überlagern sich zum Teil. Es gibt jedoch auch einige Ziele, die eindeutig über die Lütticher Straße (z. B. RWTH Campus Mitte) bzw. die Hohenstaufenallee (z. B. der Hauptbahnhof) angebunden werden.

Derzeit läuft eine Ausschreibung für die systematische Kategorisierung des Aachener Straßennetzes in Bezug auf den Radverkehr. Ziel ist es, das Radhauptnetz Ende des Jahres 2021 politisch zu beschließen. Dass die Hohenstaufenallee Bestandteil dieses Netzes sein wird, ist sehr wahrscheinlich. Unabhängig davon ist sie jedoch eine stark durch Kfz-Verkehr belastete Hauptverkehrsstraße, die keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen aufweist.

Die Hohenstaufenallee weist in Bezug auf den Rad- und Fußverkehr deutliche Mängel auf: Die Kombination aus schmalen Gehweg (1,20 - 1,50 m, Regelbreite 2,50 m) und schmalen Radweg (1,20 m – 1,50 m, Regelbreite 2,00 m) auf der südlichen Straßenseite ist kritisch zu sehen. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund des Straßengefälles und der damit verbundenen Geschwindigkeit des Radverkehrs. Auf der nördlichen Straßenseite wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, wobei der Gehweg ab dem Barbarossaplatz mitbenutzt werden darf.

Sowohl durch den Vergleich der Bestands- mit den Regelmaßen als auch durch die Schilderung vieler Bürger*innen wird ein Handlungsbedarf in Bezug auf den Rad- und Fußverkehr deutlich. Dabei ist die heutige Radverkehrsmenge nachrangig.

Aufenthaltsqualität und Raumgestaltung

- Ich möchte den Ausbau des Barbarossaplatzes an der Hohenstaufenallee anregen. Hier sollte mehr Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Ist das möglich?
- Es sollen unbedingt mehr Sitzgelegenheiten entstehen, insbesondere am Barbarossaplatz!
- Das Barbarossaplatz war einst sogar als Bürgerplatz mit einer Brunnenanlage geplant, jedoch nie so erbaut. Ich würde das auch sehr begrüßen!
- JETZT ist der Zeitpunkt um den Barbarossaplatz lebenswert zu machen! Bitte beseitigt diese Hundewiese!
- Der Blick auf die monumentale Pfarrkirche Heilig Geist muss gewährleistet bleiben! Sie ist Mittelpunkt unseres Viertels.
- Es sollte überprüft werden, ob weitere Bäume, etwa im Bereich des Barbarossaplatzes, gepflanzt werden können, um den Alleen-Charakter der Straße zu verstärken. Schließlich heißt der Straßenzug Hohenstaufenallee und nicht Hohenstaufen-hier-und-da-mal-ein-Baum-Straße.
- Die Aufpflasterungen finde ich für Fußgänger*innen super!

Stellungnahme der Verwaltung

Vielen Dank für Ihre Anregungen zur Aufwertung des Barbarossa-Platzes. Die Verwaltung teilt die Einschätzung, dass die Aufenthaltsqualität sowie die Qualität der Grünanlagen verbessert werden kann. Der Platz könnte so einen Beitrag zur Steigerung der Qualität des Wohnumfeldes leisten, den Vorplatz der Kirche sinnvoll erweitern und sich zum Treffpunkt im Quartier entwickeln.

Planungen mit ähnlichem Themenschwerpunkt finden sich aktuell an vielen Stellen im Stadtgebiet und sind zentraler Bestandteil unserer Arbeit im Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur (siehe z.B. www.aachen.de/lothringerstra%C3%9Fe)

Für den Barbarossaplatz existieren derzeit leider aber keine laufenden Umgestaltungsplanungen. Im gegenwärtigen Projekt wird eine Neugestaltung des Barbarossaplatzes ebenfalls nicht mehr möglich sein. Wir nehmen Ihre Anregung aber gerne auf und werden sie bei der Planung künftiger Projekte abwägen.

Da Aufpflasterungen sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr zusätzlichen Komfort und Sicherheit bewirken, wurden die Einmündungen rund um den Barbarossaplatz in Variante 1 um Aufpflasterungen ergänzt. Der Fußverkehr erhält hierdurch Vorrang und kann ohne Niveauunterschied queren. Der Radverkehr profitiert durch verringerte Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten.

Finanzierung und Anliegerbeiträge

- Wie viel müssen die Anwohner zahlen?
- Wie werden die Kosten für die Anwohner berechnet? In einzelnen Abschnitten oder als Gesamtes?
- Gibt es [zwischen Variante 1 und Variante 2] große Unterschiede in den Kosten für die Anwohner?
- Ich bevorzuge Variante 1 aus Kostengründen (auch für die Anwohner) [...]

- Die Hohenstaufenallee wurde vor gar nicht langer Zeit neu gemacht. Jetzt sollen wir wieder blechen weil die Stadt macht was sie will?
- Wie kann der Zustand so schlecht sein obwohl die Straße doch neu gemacht wurde? War da Pfusch am Bau? Wieso zahlen wir jetzt schon wieder?

- Ich bin kein Anwohner, benutze die Strecke aber jeden Tag. Warum müssen sich in NRW immer noch die Anwohner an den Kosten beteiligen?
- Wir alle haben den Nutzen und sollten über unsere Steuern und Abgaben die Infrastruktur finanzieren.
- Warum werden die Radfahrer nicht an den Kosten z.B. in Form einer Steuer beteiligt?
- Gehören nicht die Deckensanierung und das Ausbessern von Gehwegplatten zur laufenden Unterhaltung? Die Straßenbaubeiträge sind eine hohe Belastung. In vielen Bundesländern wurden sie bereits abgeschafft.
- In Variante 2 sind erheblich höhere Kosten zu erwarten. Warum soll ich dies als Anlieger alleine bezahlen?

- Ich bevorzuge Variante 1, denn sie kostet weniger
- Ich favorisiere Variante 1 mit Führung des Radweges auf der Straße u.a. wegen der niedrigeren Kosten
- Variante 2 ist zwar aufwändiger, aber meiner Meinung nach deutlich zukunftsfähiger als Variante 1 und schafft wirklichen Mehrwert für die Mobilitätswende.

Stellungnahme der Verwaltung

Rechtsgrundlage für die Erhebung der Beiträge ist § 8 KAG für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.10.1969 in der derzeit geltenden Fassung in Verbindung mit der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 des KAG für das Land Nordrhein-Westfalen für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Aachen vom 11.12.2015 in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 18.12.2019 (SBS).

Aufgrund der o. a. Bestimmungen ist die Stadt Aachen verpflichtet, für Verbesserung von Anlagen im Bereich von öffentlichen Straßen einen Beitrag zu erheben. Die städtische Satzung enthält u.a. die Anteile der Stadt und der Beitragspflichtigen am Aufwand je nach Straßenart und deren Verteilung auf die Flächen der durch die Anlage erschlossenen Grundstücke unter Berücksichtigung ihrer Größe und Ausnutzbarkeit.

Die voraussichtliche Höhe der Kosten kann erst im Zuge der Ausführungsplanung (geplant ab Herbst 2021) ermittelt werden. Die Hohenstaufenallee ist als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Die Anteile der Beitragspflichtigen betragen für die Fahrbahn und den Radweg jeweils 40 %, sowie für den Parkstreifen 70 %.

In Variante 1 wird nach derzeitiger Planung die Fahrbahn von Mariabrunnstraße bis Schillerstraße erneuert. In Variante 2 wird zusätzlich der Radweg und Teile des Parkstreifens baulich neu angelegt. Die Höhe der Kosten kann erst im Zuge der Ausführungsplanung (geplant ab Herbst 2021) ermittelt werden. Variante 2 wird teurer für die anliegenden Grundstückseigentümer.

Im Abschnitt Goethestraße bis Mariabrunnstraße wurde die Fahrbahn nach einer Regionetz-Maßnahme erneuert. Beiträge hierzu wurden von den anliegenden Grundstückseigentümern nicht erhoben. In diesem Bereich sind nach derzeitigem Planungsstand keine der Arbeiten beitragsfähig.

Die Landesregierung hat § 8 KAG nicht aufgehoben. Beitragspflichtig sind nach § 8 KAG die Eigentümer der anliegenden Grundstücke. Das derzeitige Rechtssystem sieht keine Beteiligung anderer vor. Die Beitragspflichtigen tragen den satzungsgemäßen Anteil der beitragsfähigen Kosten. Den restlichen Anteil trägt die Stadt. Die geplante Maßnahme sieht in der Variante 2 auch eine grundlegende Erneuerung von Fahrbahn, Parkstreifen und Radweg vor. Eine Deckensanierung und der Austausch des Oberbelags des Gehweges sind nicht beitragsfähig.

Die Baukosten sind eines von mehreren wichtigen Argumenten, die bei der Entscheidung für eine Umgestaltungsvariante abgewogen werden müssen.

Parken

- Wird der Parkdruck von Schule und Kirche berücksichtigt?
- Ist folgendes klar: Straße ist Parkplatz für Lehrer und Pendler, wie auch die Lütticher Straße...
- Weniger Parkplätze gerade in Variante 2 vor den Häusern 47 - 65 widerspricht Parkdruck durch Schüler und Lehrer des Gymnasiums
- Die Parkplatzsituation ist sehr angespannt (Couven-Gymnasium, Luisenhospital, Kindergarten, FH Aachen). Wo sollen die Anwohner der Häuser 45 - 65 parken?
- In der Stadt, aus der ich komme, wurden Parkgebühren im Gebiet um die Schulen eingeführt. Danach fuhren mehr in Fahrgemeinschaften
- Parkplätze zu vernichten ist bei der angespannten Parkplatzsituation nicht umzusetzen, auch und gerade wenn mehr Car-Sharing-Plätze ausgewiesen werden sollten
- Ist im Neubau der FH eine Tiefgarage enthalten? Oder führt die Eröffnung zu noch größerem Parkdruck?
- Wie viele Parkplätze werden vom Kompetenzzentrum Mobilität gefordert und wie erfolgt die Berechnung?

- Ist auch Anwohnerparken für diesen Bereich im Gespräch?
- Hat die Umgestaltung etwas mit dem geplanten Anwohnerparken zu tun?
- Kann die Tiefgarage der FH auch für das Bewohnerparken genutzt werden?
- Wenn Parkplätze wegfallen, wie in V2 vorgesehen, kommt es dann zur Einführung von Bewohnerparkzonen in der Stichstraße vor dem Barbarossaplatz?
- Eine Parkraumbewirtschaftung samt Anwohnerparken würde die Interessen der motorisierten Anwohner am sinnvollsten fördern, und zudem Pendler und Firmen verstärkt zu ökologischen Alternativen (räumliche Nähe von Wohnen & Arbeiten, Jobticket, kostenfreier ÖPNV usw.) bewegen (Züricher Modell)

- Zustand der Parkplätze ist eine Katastrophe
- Die Parktaschen sind in extrem schlechter Qualität!

- Was sollen gehbehinderte Menschen machen, wenn PKWs total verdrängt werden sollen?
- Ich bin aufs Auto angewiesen, es fahren kaum Busse und ich kann nicht Rad fahren. Es ist wichtig, dass ich mein Haus mit PKW erreiche bzw. auch dort parken kann
- Als Anwohner bin ich auf einen PKW Stellplatz angewiesen. Meine Arbeit ist weder mit öffentlichen Verkehrsmitteln noch mit dem Rad erreichbar.
- Was ist in dem Bereich in Variante 2, in dem die Parkplätze entfallen, wenn da jemand eine Wohnung bezieht oder umzieht?
- Bei Variante 2 verlieren die Anwohner verlieren mehr Parkplätze und wenn das auch meines Erachtens ein geringes Argument ist, so ist doch selbst der Mehrwert für die Radfahrsituation umstritten.

- Eine Fahrradfreundliche Stadt erhält man durch jährlich reduzierte Parkmöglichkeiten, da Raumressourcen für den Radverkehr geschaffen werden. Hier ist klar erkennbar, dass es nicht vorrangig um die Radfahrer oder gar den Baumbestand geht, sondern um Parkplätze und damit um Autoverkehr.
- Ich bin sowohl als Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger unterwegs und frage mich wie kann es sein, dass Autos auf öffentlichen Straßen stehen dürfen? 1. stehen die da eh 90% der Zeit. 2. Stelle ich ja auch nicht meine Schuhe vor meine Tür. 3. Wir selbst haben deshalb einen eignen Parkplatz der nicht an der Straße ist und bei anderen Straßen stehen auch keine Autos an der Straße.
- Wäre es nicht eine Option eine Quartiersgarage zu bauen und die Parkplätze zu räumen und so eine Variante 3 zu machen, wo zb auf der Fläche die Fußgänger oder Radverkehr ist?

- Ist Variante 1 nicht sehr gefährlich wenn Autos rückwärts auf den abschüssigen Schutzstreifen ausparken?
- Wie viele Parkplätze bleiben in Variante 1, wenn die unsicheren Senkrechtparkstände am Schutzstreifen durch Parallelparken ersetzt werden?
- Das Ausparken von Senkrechtparkern über einen Schutzstreifen ist total unübersichtlich und gefährlich. Siehe erneuerter Teil der Lütticher Straße.

- Ließen sich bei Var. 2 die Parkplätze auch schräg anlegen, um einfacheres und damit sichereres Ein-/Ausparken zu ermöglichen?
- Gerade Parktaschen behindern den gesamten Verkehr beim Ein und Ausparken. Auf beiden Spuren!

Stellungnahme der Verwaltung

Im Planungsgebiet ist die Einführung einer Bewohnerparkzone geplant (Parkzone „U“, westlich der Schillerstraße) bzw. bereits beschlossen worden (Parkzone „M“, östlich der Schillerstraße). Die Einrichtung des Bewohnerparkens ist jedoch nicht der Auslöser der Umgestaltung des Straßenraums.

Aus Bewohnerparkzonenprojekten in Aachen und deren Evaluation in den vergangenen Jahren kann nachgewiesen werden, dass die Einrichtung einer Bewohnerparkzone zur Entlastung der Parkplatzsituation in einem definierten Bereich beiträgt und der hohen Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum entgegenwirkt. Dabei wird die Parkraumnachfrage durch gebietsfremde Personen deutlich reduziert. Entsprechend erhöhen sich die Chancen für Bewohner*innen, im unmittelbaren Wohnumfeld einen Parkplatz zu finden.

Alle öffentlichen Parkplätze einer Bewohnerparkzone werden in der Regel bewirtschaftet und können sowohl von Bewohner*innen als auch von Besucher*innen genutzt werden. Dabei müssen Besucher*innen einen Parkschein am Automaten während der Bedienpflichtzeit ziehen. Bewohner*innen parken kostenfrei mit einem Bewohnerparkausweis.

Die Stadt Aachen führt seit Jahren Gespräche mit der FH Aachen zum Thema Mobilität und es ist geplant, dies in der kommenden Zeit noch zu intensivieren. Aktuell ist jedoch davon auszugehen, dass eine Mitbenutzung der FH-Stellplätze durch Anwohnende nicht möglich sein wird. Es ist primär die Aufgabe der Hochschule, Parkraum für ihre Angestellten, Studierenden und Besuchenden zu schaffen. Derzeit werden jedoch – für ganz Aachen – verschiedene Alternativen zum Straßenparken für Anwohner*innen geprüft.

Für das Kompetenzzentrum Mobilität werden 57 Stellplätze auf privaten Grund gefordert. Der BLB NRW hat den entsprechenden Nachweis auf dem Antragsgrundstück und einem weiteren Grundstück am Bahndamm erbracht. Die Berechnung basiert auf der Anzahl der Mitarbeitenden und der Studierenden.

Nach Abschluss der FH-Baustelle werden im Straßenraum 18 zusätzliche Parkplätze im Vergleich zur heutigen Situation zur Verfügung stehen. Festzuhalten ist, dass in allen drei Varianten nach der Umgestaltung mehr Parkraum als in der Bestandssituation zur Verfügung steht. Durch die geplante Einführung der Parkzonen „M“ und „U“ ist zudem eine Senkung des Parkdrucks für die Anwohner*innen anzunehmen, wie oben beschrieben wurde.

Der schlechte Zustand des heutigen Parkstreifens auf der Südseite wurde auch von der Verwaltung festgestellt. In allen Varianten wird es in dieser Hinsicht eine Verbesserung geben.

Die Hohenstaufenallee wird als Hauptverkehrsstraße weiterhin mit dem Pkw befahrbar bleiben und auch das Parken im öffentlichen Straßenraum bleibt grundsätzlich möglich. Das Abstellen eines privaten Fahrzeuges ist einer von zahlreichen Nutzungsansprüchen, die Menschen an den Straßenraum stellen. Vor dem Hintergrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und dem Anspruch, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu stärken, wird dem ruhenden Verkehr heute eine geringere Priorität eingeräumt als dies in der Vergangenheit der Fall war. An vielen Stellen im Stadtgebiet kann eine Verbesserung der Radverkehrsanlagen aufgrund der Platzverhältnisse praktisch nur auf Kosten des ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehrs erfolgen. An der Hohenstaufenallee ist dies jedoch nicht der Fall. Hier können auch unter Beibehaltung eines Großteils des vorhandenen Parkraums attraktive Radverkehrsanlagen gebaut werden.

Das rückwärtige Ausparken aus Senkrechtparkständen geschieht in der Regel sehr langsam und ist für den Radverkehr bereits aus ausreichendem Abstand zu erkennen. Im Nachgang zum Bürger*innendialog wurde jedoch die vorgeschlagene Schaffung neuer Senkrechtparkstände gegenüber der Einmündung Mariabrunnstraße zurückgenommen, da es hier aufgrund des verschwenkenden Schutzstreifens eine besondere Situation gibt.

Im Bestand parken zwischen zwei Baumbeeten in den meisten Fällen vier Fahrzeuge. Der Abstand zwischen den Beeten beträgt zwischen 9 und 10 Meter. Bei einem Längsparkstreifen wird allgemein mit 5,20m pro Fahrzeug kalkuliert. Das bedeutet, dass bei einer bestandsorientierten Umwandlung der Senkrechtparkstände in Längsparken in vielen Fällen nur noch ein Fahrzeug zwischen den Bäumen Platz finden würde.

Baumbestand, Versiegelung und Klimaschutz

- Ich bevorzuge Variante 1. Schont bestehende Bäume, kostet weniger.
- Aus diversen Gründen favorisiere ich die Variante 1 mit Führung des Radweges auf der Straße.
Hauptgründe: Erhalt der Bäume, Kosten, Sicherheit
- Wenn überhaupt Geld in ein fragwürdiges Projekt gesteckt werden muss, dann bitte in Variante 1! Die Bäume sollen nicht gefällt werden!
- Variante 2 geht komplett am Bedarf vorbei und würde auch die Abholzung vieler Bäume beinhalten, dies kann in der heutigen Zeit mit Klimadiskussion und -zielen wirklich nicht die Lösung sein!
- Die Variante 2 vom Radentscheid ist für mich vollkommen überzogen und unrealistisch. In der Zeit, in der ich Radfahrerin bin, hat mich hier noch nie ein Radfahrer überholt oder ich habe keinen überholt. Das Aufkommen an Radfahrern für diese Variante ist absolut nicht vorhanden. Warum also deshalb viele Bäume fällen und die Umwelt schädigen, die doch für uns alle so wichtig ist?
- Sicherheit der Radfahrenden muss Priorität haben, auch wenn dafür Bäume neu gepflanzt werden müssen!
- Ich bin grundsätzlich für eine konsequente Umsetzung einer besseren Radinfrastruktur, dafür jedoch derartig viele Bäume zu fällen ist sehr problematisch
- 21 geschützte Bäume fällen? Nicht nötig!
- Bäume sind für Radfahrende von Vorteil: Sie bieten Kühlung und Schatten
- Ökologische Argumente in Bezug auf die Bäume und die Anwohner sollten Vorrang haben - also Variante 1
- Mehr Radverkehr durch eine gute Variante 2 bringt bei der CO₂-Einsparung mehr als der Erhalt der Bäume.
- Auf wenn Variante 2 schmerzlich ist, so ist sie doch die deutlich sicherere!
- Die Bäume sind mir egal. Ich will, dass mein Kind sicher zur Schule kommt!
- Dein Kind wird auch einmal groß werden. Möchte es dann in einer Stadt ohne Bäume leben?
- Variante 2 = mehr Klimaschutz. Denn sicherer Radweg = mehr Rad- und weniger Autoverkehr => höhere CO₂ Einsparung. CO₂ bleibt auch in gefällten Bäumen gebunden.
- Nach Durchsicht der beiden Varianten erscheint uns die Variante 2 nachhaltiger und effizienter zu sein, auch wenn hier Bäume gefällt werden müssen. Da diese Bäume aber entsprechend ersetzt werden, wird langfristig die Variante 1 zu erneuten Umbaumaßnahmen führen, die dann in Richtung Variante 2 gehen werden.
- Aber was mich letztlich vollends auf die Barrikaden treibt, ist, dass in Erwägung gezogen wird, Bäume dafür zu fällen! Selbst, wenn neue (aber ja nun viel jüngere, die Jahrzehnte brauchen werden, um dieselbe klimatische Wirkung leisten zu können) Bäume gepflanzt werden, ist es unfassbar, dass ein gesunder Baumbestand dafür zunichte gemacht werden soll - und dies überhaupt in Betracht zu ziehen ist meiner Meinung nach eine Schande für eine grüne Kommunalpolitik!
- Ich bevorzuge Variante 1 [...] wegen Klimaschutz (Beibehaltung Baumbestand)
- Da ich selbst in der Hohenstaufenallee wohne und auch Radfahrerin bin, würde ich auf jeden Fall die Variante 1 vorziehen. Sie ist vollkommen ausreichend und der Baumbestand sollte unbedingt erhalten bleiben, um den Alleecharakter zu erhalten. Ich denke, das wäre aus Klimaschutzgründen durchaus sinnvoll.
- Bäume und Grünflächen stellen einen unverzichtbaren Beitrag zum Schutz des Klimas dar. Deshalb ist für den genannten Straßenabschnitt eine Planungsvariante vorzuziehen, bei der Baumbestand und Stadtgrün nicht oder wenig beeinträchtigt werden. Dabei darf es dann auch ruhig ein bisschen mehr Stadtgrün sein, das dort im Endeffekt entsteht.
- Die Fällung und Neupflanzung der Bäume in Variante 2 würde 10 - 15 Jahre schlechtere Luft für die Anwohner bedeuten
- Noch so breite Radwege werden niemals die Autos einschränken, wenn die nichts an Platz verlieren. Und Bäume sind der beste Klimaschutz!
- Wir haben hier eine seltene Gelegenheit, die Infrastruktur grundlegend zu verbessern. Eine Fahrrad-, Fuß- und Nahverkehrs-freundliche Infrastruktur wie in den Niederlanden wurde nur durch die konsequente

Investition in solche Umbauten erreicht. Ich vermute, dass alle eine Variante 2 ideal fänden, in der unnötige Baumfällungen vermieden und wo genug Bäume nachgepflanzt werden, um vor allem im westlichen Ende nicht die Baumreihe einbüßen zu müssen.

- Umweltfreundlich Radfahren und Baumfällungen und Grünflächenzerstörungen schließen sich schon logisch und moralisch aus: Logisch, weil erstens die Aufteilung der Straße fahrradlastiger geschehen muß, um Autofahrer zum Umstieg zu bewegen, statt mit Separatismus eigene Infrastrukturen zu fordern und damit auch das Autofahren bequemer zu gestalten, weil die Straßen dann ganz dem Auto gehören, und zweitens weil Grünzerstörungen für Asphaltbahnen, über die man sich etwa beim Autobahnbau (z.B. A 49) beschwert, auch für Radfahrer gleichfalls Umweltbelastungen sind. Moralisch, weil gruppenspezifische Bequemlichkeit und damit verbundener Komfort egoistische Forderungen sind, die unter dem Deckmäntelchen Umwelt- und Klimaschutz, von einer kompromisslosen Kerngruppe gegen die Schwächsten, nämlich wie üblich Bäume und andere Grünstrukturen rigoros durchgesetzt werden sollen.
- Wenn ein Radentscheid zum Diktat wird, wird dem alles untergeordnet, selbst das Hauptargument Umweltschutz, den man mit einer Mobilitätswende vorgibt, erreichen zu wollen.
- Wir bevorzugen Variante 1, denn sie ist weniger zerstörerisch für die Natur, folglich geringere Schadstoffbelastung – für uns Grundvoraussetzungen ... wir wünschen uns für die Stadtentwicklung ein generelles Umdenken, hin zu mehr Grünflächen und die schon vorhandenen positiven Natureinflüsse gezielt einsetzen.
- Ist die Variante 1 auch langfristig klimafreundlicher, wenn man die potentielle Erhöhung des Radverkehrs bei V2 berücksichtigt?
- Das Klimaschutzkonzept zeigt einen besonders hohen Handlungsbedarf zur CO₂-Reduktion im Verkehr. Wie sollen die Emissionen beim Fällen von 44 Bäumen allein in der Hohenstaufenallee bis zum Jahr 2030 halbiert werden?
- Die Straße heißt Allee - d.h. Bäume gehören dazu
- Die Allee soll "alleenhafter" sein und die Typologie wiederbelebt werden. Begrünung, Verkehr und repräsentative Eigenschaften sollen die Hauptthemen sein.
- Es sollte überprüft werden, ob weitere Bäume, etwa im Bereich des Barbarossaplatzes, gepflanzt werden können, um den Alleen-Charakter der Straße zu verstärken. Schließlich heißt der Straßenzug Hohenstaufenallee und nicht Hohenstaufen-hier-und-da-mal-ein-Baum-Straße.
- Ich würde eindeutig als direkter Anwohner die "Variante 1" bevorzugen und mich auch der Meinung des Umweltamtes zum Erhalt der vorhandenen Straßenbäume anschließen, ansonsten verliert die Straße ihren alleearartigen Charakter
- Mehr Grün als Sträucher und schöne Bäume vor der FH wären toll. Hier sind viele Vogelarten die hier gerne brüten und ganz viele Eichhörnchen laufen hier herum
- Werden die Bäume ersetzt, die durch den Bau des Kompetenzzentrums Mobilität der FH-Aachen gefällt worden sind?
- Derzeit fehlen von den ursprünglich 78 Straßenbäumen im Planungsabschnitt 20 Bäume, die bereits bei früheren Maßnahmen in den vergangenen Jahren gefällt worden sind. Werden die bereits entfernten Bäume bei der Umgestaltung ersetzt?
- Bitte nicht mehr Fläche versiegeln, eher weniger, gerne zulasten des Pkw-verkehrs!
- Bei Variante 2 wird aus der Allee eine Straße und Bäume müssen weg. Das kann nicht im Sinn des Radentscheids sein! Mehr versiegelte Fläche bedeutet volle Keller!
- Warum brauchen wir noch mehr Bodenversiegelung? Variante 2 ist ein schlechter Scherz.
- Muss der Baumbestand ggf. nicht eh dem sich ändernden Klima angepasst werden?
- Bitte pflastern Sie nicht weiterhin die Stadt mit Amberbäumen zu. Der Amberbaum hat weder unserer Vogelwelt noch den Bienen oder anderen Insekten viel zu bieten. Empfehlenswerte Baumarten sind hier sicherlich Hainbuche, Feldahorn, Linde oder Sorbus-Arten. Die echte Mehlbeere ist z. B. eine herausragende Bienenweide und wurde schon früher an der Hohenstaufenallee verwendet.
- Wann entfalten junge Bäume das Klimaschutzpotential von älteren Bäumen
- Habe ich das richtig verstanden: Wenn man ältere Bäume pflanzt, erhält man schneller die heutige Funktion wieder zurück?

- Wenn das Fällen der Bäume doch gar nicht legal möglich ist, warum diskutieren wir das dann überhaupt?
- Wieso können geschützte Bäume einfach gefällt werden?
- Wird die Baumschutzsatzung bei Variante 2 außer Kraft gesetzt? Liegt ein Baum-Gutachten vor? Haben die erhaltenswerten Bäume nicht Vorrang vor Schaffung einer Radverkehrsanlage im Seitenraum?
- Bleiben die drei Bäume im Bereich der Bushaltestelle „Barbarossaplatz“ erhalten, wenn diese barrierefrei umgebaut wird?
- Werden die Bestandsbäume durch die nötige Fahrbahnerneuerung des mittleren Abschnitts - unabhängig von der Variante - gefährdet?
- Könnte man in Variante 2 noch einige Parkplätze für mehr Bäume eintauschen, um auf eine positive Baumbilanz zu kommen?
- Warum wurde im März bereits ein großer Baum an der östlichen Ecke Mariabrunnstr. / Hohenstauentallee gefällt?? (In ihrer Planung ist der Baum noch existent).
- Bei Variante 2 rücken die Bäume nahe an die Straße. Folge: keine Bäume mit großen Kronen mehr möglich - aus Bäumen werden dann Bäumchen.

Stellungnahme der Verwaltung

Im Bereich des Ausbauabschnittes der Hohenstauentallee befinden sich rechts- sowie linkseitig der Fahrbahn zahlreiche städtische Laubbäume (rund 62 Stück). Von diesen Bäumen unterliegen etwa 30 Stück aufgrund des Stammumfanges den Bestimmungen der Baumschutzsatzung der Stadt Aachen. Im Planungsgebiet befinden sich zudem weitere Bäume, die nicht unmittelbar an der Fahrbahn stehen, aber den Raum dennoch prägen (beispielsweise am Barbarossaplatz).

Bei einer durchgeführten Ortsbesichtigung wurde verzeichnet, dass es sich bis auf wenige Bäume um vitalen Baumbestand handelt. Unter Berücksichtigung des Vitalitätszustandes ist bei den überwiegenden Bäumen noch von einer hohen Lebenserwartung auszugehen.

Aufgrund der von den Bäumen für die Allgemeinheit ausgehenden Wohlfahrtswirkung sowie aus Gründen des Natur-Umwelt- und Stadtklimaschutzes liegt grundsätzlich eine langfristige Erhaltung des Baumbestandes im öffentlichen Interesse.

Derzeit stehen zahlreiche Baumfelder leer. Der Fachbereich Klima und Umwelt plant die Nachpflanzung von circa 20 Bäumen. Im Zuge dessen soll auch der Alleencharakter im Bereich des Barbarossaplatzes verstärkt werden: Entlang der Hauptfahrbahn der Hohenstauentallee sind sechs Neupflanzungen geplant. Bei den Varianten 2 und 3 könnten allerdings nur zwei dieser sechs Bäume gepflanzt werden. Vor dem Kompetenzzentrum Mobilität der FH Aachen, welches bald fertiggestellt wird, sind bereits neue Bäume gepflanzt worden.

In den Varianten 2 und 3 werden ein neuer Radweg und ein neuer Gehweg auf der Rasenfläche des Barbarossaplatzes angelegt, wodurch die Grünfläche um ca. 230 m² verkleinert wird und der Versiegelungsgrad steigt. An anderen Stellen ist jedoch auch eine Entsiegelung von Fläche geplant, in Variante 2 beispielsweise an der Furt der Fußgänger*innen-LSA oder zwischen Einmündung Schillerstraße und der südlichen Bushaltestelle.

An der Hohenstauentallee ist das Nachpflanzen von Amberbäumen geplant. Heute besteht der Baumbestand zu einem großen Teil aus Mehlbeeren. Die Mehlbeere hat als Straßenbaum nur eine Lebenserwartung von 20-30 Jahren, der Amberbaum mindestens 70-80 Jahre. Der Amberbaum ist zudem ein empfohlener Klimabaum.

Standard ist die Nachpflanzung mit Baumschulware mit 18-20 cm Stammumfang, 80 cm Wurzelballen und 4-6 m Baumhöhe je nach Baumart/Sorte. Größere Bäume, d. h. mit dickerem Stamm, sehen zwar am Anfang besser aus, aber aufgrund eines besseren Spross-Wurzel-Gleichgewichts holen die kleineren Bäume dies nach einigen Jahren wieder ein. Wann junge Bäume das Klimaschutzpotenzial von älteren Bäumen aufweisen, ist von der Baumart abhängig. Je nach Art schätzungsweise 15-20 Jahre.

Die Baumschutzsatzung verhindert nicht aber reglementiert und steuert Umplanungen mit dem Ziel einer ausgeglichenen bzw. positiven Baumbilanz. Falls vor Ort kein Ausgleich möglich ist, sind Kompensationspflanzungen an anderer Stelle vorgesehen. Unabhängig von der Satzung ist es auch wichtig, Baumstandorte zu erhalten, die nicht dieser Satzung unterliegen. An dieser Stelle entwickelt sich ja nach ca. 10-20 Jahre ein geschützter Baum, wenn der Stammumfang 80 cm erreicht hat.

Die Bestandsbäume im Bereich der Haltestelle „Barbarossaplatz“ (stadteinwärts) können beim barrierefreien Ausbau mit aller Wahrscheinlichkeit erhalten bleiben. Beim Umbau zur Barrierefreiheit werden Aufmerksamkeitsfelder und taktile Leitelemente eingebaut. Wo genau diese platziert werden, wird erst im Rahmen der Detailplanung festgelegt. Aufgrund des relativ geringen Alters der dort stehenden Bäume ist – falls nötig - auch eine Anpassung der Baumfelder denkbar, ohne die Bäume zu gefährden. Der Vollausbau des mittleren Abschnittes findet in Variante 1 zwischen den existierenden Bordsteinen statt, sodass die Bestandsbäume nicht betroffen sind. In Variante 2 müssten diese Bäume für die Anlage der Radwege - wie im Plan dargestellt - gefällt werden. In Variante 3 können die Bäume auf der Südseite voraussichtlich erhalten bleiben.

Die Baumbilanz in Variante 2 zu verbessern, indem Parkraum entfällt, ist grundsätzlich möglich. Allerdings sind hier u. a. Grenzen gesetzt durch den Abstand, den die Bäume zueinander mindestens haben sollten.

Der Baum, der an der Ecke Mariabrunnstr. / Hohenstaufenallee gefällt wurde, befand sich auf einer Privatfläche und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Straßenumgestaltung.

Nach den Standards zur Vegetationstechnik muss eine Pflanzgrube mind. 12 m³ erhalten. Der Abstand zur Fahrbahnkante ist nicht weniger als in anderen Straßen, minimal 90 cm bis zum Stamm.

Geschwindigkeits- überschreitungen und Tempo-30

- Hier wird Vollgas gefahren! Tag und Nacht Vollgas!
- 30er-Zone! Hier wird nachts mit 80-100 km/h stadteinwärts gerast: Vollgas nach der Blitze!
- Eine Tempo-30-Zone wäre sinnvoll. Warum geht das z.B. auf dem Alleenring und auch beim Couven Gymnasium und nicht auf der gesamten Länge? An der Schillerstraße gibt es täglich "Beinaheunfälle" durch Autofahrer, die von oben zu schnell kommen.
- Wieso wird keine 30er-Zone eingerichtet (Kita, Schule, FH)?
- Wenn keine 30-Zone möglich ist, dann wenigstens einen zweiten Blitzer zwischen Kreuzung und Barbarossaplatz, damit die Autos nicht so dermaßen beschleunigen!!
- Warum ist im Bereich der Kita nicht Tempo 30?
- 30er Zone und "Drempels" wären optimal für diese Rennstrecke
- Den Radweg auf die Straße zu verlegen kann nur sicher umgesetzt werden, wenn die Autos vom Rasen abgehalten werden!
- Ich fände es gut, wenn bei Variante 1 die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt würde

Stellungnahme der Polizei / der Verwaltung

Die Hohenstaufenallee weist heute an vielen Stellen eine Fahrbahnbreite von 9 Metern und mehr auf. Das Regemaß für eine Hauptverkehrsstraße mit Linienbusverkehr beträgt 6,50 m. Sehr breite Verkehrsflächen führen regelmäßig zu hohen Fahrgeschwindigkeiten. In allen drei Varianten wird die Fahrbahn optisch oder baulich verengt. Vor diesem Hintergrund ist durch die geplante Umgestaltung des Straßenraums eine Senkung der Geschwindigkeit zu erwarten.

Die Streckengeschwindigkeit kann nach § 45 (9) StVO nur dann auf 30 km/h begrenzt werden, falls sich im unmittelbaren Umfeld Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser befinden.

Im Jahr 2018 wurde auf der Hohenstaufenallee zwischen der Kreuzung Limburger Straße und der Kreuzung Klemensstraße; im Bereich der Zu- und Ausgänge zum Couven-Gymnasium, die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, aufgrund einer gesetzlichen Änderung reduziert.

Die Kindertagesstätte Pustebume, unter der Anschrift Schillerstraße 10 hat keinen direkten Zugang zur Hohenstaufenallee. Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die Schillerstraße, die bereits in einer Tempo 30-Zone liegt und dem Mattschö-Moll-Weg. Daher besteht keine Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf der Hohenstaufenallee aufgrund der KiTa zu reduzieren.

Eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in geschlossenen Ortschaften auf 30 km/h wird derzeit jedoch in weiten Teilen der Öffentlichkeit aus unterschiedlichen Gründen (Verkehrssicherheit, Lärm, Luftreinhaltung) diskutiert. Es bleibt abzuwarten, ob sich die Gesetzeslage in dieser Hinsicht verändert

Die Polizei Aachen nimmt die Hinweise der Anwohner*innen bzw. der Bürger*innen auf und wird die mit der Verkehrs- bzw. Geschwindigkeitsüberwachung beauftragten Kollegen über die Situation in Kenntnis setzen und gezielte Kontrollen durchführen. Diese Kontrollen werden sich sowohl der Geschwindigkeitsüberschreitung, der gemeldeten Rotlichtverstöße als auch allen anderen Verkehrsverstößen widmen.

Die Polizei Aachen ist dankbar für Hinweise aus der Bevölkerung.

Busverkehr

- Können öfter Busse fahren?
- Eine dringende und wichtige Aufwertung wär, wenn die Bustaktung gesteigert würde, oder gerne eine weitere Buslinie eingesetzt würde.
- Seitdem die Linie 5 hier nicht mehr langfährt ist die Bus-Situation KATASTROPHAL!
- Ich bin Student und von der Hohenstaufenallee die Uni mit dem Bus erreichen geht überhaupt nicht
- Es wäre hilfreich, eine Erklärung der zukünftig geplanten Strategie bezüglich des ÖPNV zu erhalten, insbesondere was die Anbindung der Hohenstaufenallee angeht. Wenn z. B. eine Verbesserung der Busanbindung absehbar ist, dann lässt sich wahrscheinlich auch mit Entgegenkommen bezüglich geringerer Parkplatzzahlen rechnen.

- Behindern sich Busverkehr und Radverkehr in Variante 1 nicht gegenseitig?
- Es gibt heute bereits in Aachen an vielen Stellen Konflikte zwischen Radfahrern und Bussen: Beim Überholen eines stehenden Busses muss der Schutzstreifen verlassen werden, Gefahr der Abdrängung durch losfahrende Busse

- Ist die Fahrbahnbreite von 6,50m für den Linienverkehr nur unter Mitnutzung der Fahrradschutzstreifen gegeben? Die Skizzen Variante 1 haben nur Breite 5,50m.
- Die getrennte Führung des Radverkehrs an der Bushaltestelle (hinter dem Fahrgastunterstand) finde ich super. Warum gibt es das in Aachen nicht öfter?
- Schulbushaltestelle bei Verkehrswacht erhalten und evtl. wie in V2 umgestalten
- Bleiben die drei Bäume im Bereich der Bushaltestelle „Barbarossaplatz“ erhalten, wenn diese barrierefrei umgebaut wird?

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Taktverdichtung des Linienverkehrs auf der Hohenstaufenallee wird im Rahmen des neuen Busnetzgutachtens geprüft, auch vor dem Hintergrund des neuen FH-Baus. Als Alternative zur Linie 43 gibt es heute bereits die Linie 2. Diese verkehrt in einem 15-Minuten-Takt. Die Haltestellen der Linie 2 befinden sich in 250 - 450 m Entfernung zur Hohenstaufenallee.

Der Radverkehr hat bei einer Führung auf dem Schutzstreifen oder in der Fahrbahn die Wahl, hinter dem Bus stehen zu bleiben oder zu überholen. Beim Überholen kann es zu Konflikten kommen. Die ASEAG schult ihre Fahrer regelmäßig zum Rücksichtnehmen. Letztlich kommt es auf das Verhalten des einzelnen Menschen an. Am sichersten ist es daher, im Zweifel hinter dem Bus stehen zu bleiben. Bei der Führung des Radverkehrs auf einem Radweg im Seitenraum kann es auch zu Konflikten kommen, da die aussteigenden Fahrgäste an einer Stelle den Radweg queren müssen.

Schutzstreifen dürfen nur „im Bedarfsfall“ vom Kfz-Verkehr befahren werden. Falls sich zwei Busse begegnen, ist dieser Bedarf gegeben und der Schutzstreifen muss tatsächlich zum Teil befahren werden. Dies ist selbstverständlich nur möglich, wenn sich dort in diesem Moment kein Radfahrer / keine Radfahlerin befindet. Grundsätzlich gilt: Kann der Mindestabstand von 1,50m zum Radverkehr nicht eingehalten werden, darf nicht überholt werden.

Bei der Planung von Bushaltestellen sind die Belange der Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste zu betrachten und eine möglichst verträgliche Lösung zu finden. Diese sieht je nach Örtlichkeit unterschiedlich aus. Es gilt das Grundprinzip: die schwächsten Verkehrsteilnehmer schützen, Verkehrssicherheit geht vor. Bei der Führung des Radwegs hinter dem Fahrgastunterstand muss sichergestellt werden, dass Radfahrende und Fußgänger voneinander gut getrennt werden. Dazu sind standardmäßig mindestens 4,10m (1,60m Radweg + 2,50m Gehweg) notwendig, die nicht überall zur Verfügung stehen. Außerdem müssen Fahrgäste an einer Stelle den Radweg queren können, um zum Wartebereich zu gelangen, was auch Konflikte auslösen kann.

Die Schulbushaltestelle vor dem Gelände der Verkehrswacht bleibt in allen Varianten erhalten. Eine Umgestaltung der Haltestelle in V1 wie in V2 ist nicht mit der Grundidee von Variante 1 (Radverkehr auf der Fahrbahn, Baumbestand schonen) vereinbar. Variante 1 wurde allerdings dahingehend angepasst, dass der Schutzstreifen für ein kurzes Stück unterbrochen wird, sodass Busse, die dort nur sehr sporadisch halten, dies legal tun können.

Die Bäume im Bereich der Haltestelle „Barbarossaplatz“ (stadteinwärts) können beim barrierefreien Ausbau mit aller Wahrscheinlichkeit erhalten bleiben. Beim Umbau zur Barrierefreiheit werden Aufmerksamkeitsfelder und taktile Leitelemente eingebaut. Wo genau diese platziert werden, wird erst im Rahmen der Detailplanung festgelegt. Aufgrund des relativ geringen Alters der dort stehenden Bäume ist – falls nötig - auch eine Anpassung der Baumfelder denkbar, ohne die Bäume zu gefährden.

Verkehrsfluss und Verkehrsstärke

- Wird berücksichtigt, dass die Hohenstaufenallee oft sehr stark befahren wird?
- Der Verkehr durch die Hohenstaufenallee hat sich in 20 Jahren ca. verdreifacht. Sollen in Zukunft noch mehr oder weniger Autos durch die HS geleitet werden?
- Durchfahrverbot für Lieferwagen und die Traktoren die im Sommer hier durchrollen! Nachts beben die Häuser!
- Das alles funktioniert nur, wenn der Autoverkehr umgeleitet oder reduziert wird
- Bei dem starken Autoverkehr werden in Variante 1 alle Radfahrer weiter den Gehweg mit dem Fahrrad befahren.

- Den Linksabbiegerstreifen um zum Hangeweiher abzubiegen braucht es weiterhin! Sonst staut es sich bis zur Habsburgerallee! Warum ist das in keiner Variante drin?
- Bei jeder Variante verengt sich die Fahrbahn. Wie lang soll der tägliche Rückstau an der Kreuzung Limburger Straße noch werden?
- Wie wird starker Rückstau vermieden, wenn der Bus an der Haltestelle nicht überholt werden kann?

- Mit der 1,50m Abstand-Regelung der StVO sind innenliegende Radwege (also auf der Fahrbahn) eigentlich nicht praktikabel im Sinne des Verkehrsflusses.
- Wie groß sind die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, wenn in Variante 1 Radfahrer*innen nicht überholt werden können.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Hohenstaufenallee wird an einem Werktag zwischen 7 und 19 von etwa 8.500 Kfz befahren. Eine Messung aus dem Jahr 2001 weist im selben Tagesabschnitt eine Verkehrsstärke von etwa 7.200 Fahrzeugen auf. Die Hohenstaufenallee wird als Hauptverkehrsstraße eingestuft, da sie für den Kfz-Verkehr überwiegend der Verbindung dient. Die Stadt Aachen möchte langfristig den Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) erhöhen. Dies ist in den 2020 beschlossenen Indikatoren für die Aachener Verkehrsentwicklung festgehalten. Damit geht einher, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen langfristig im gesamten Stadtgebiet abnehmen soll.

In Variante 1 erhält der Radverkehr mit den breiten und rot eingefärbten Schutzstreifen eine klare Führungsform, bei der wir von einer hohen Akzeptanz ausgehen. Kinder im Alter bis zu zehn Jahren dürfen laut SVO den Gehweg benutzen und dies wird selbstverständlich auch in Variante 1 so sein.

Laut Verkehrszählung ist die Zahl der Linksabbieger in die Limburger Straße (Richtung Hangeweiher) vergleichsweise gering. Zudem kann ein wartender Linksabbieger in den meisten Fällen von einem geradeausfahrenden Fahrzeug umfahren werden. Aus diesem Grund kann voraussichtlich auch unter Beibehaltung der aktuellen Ampelschaltung auf die separate Linksabbiegespur verzichtet werden.

Auch in der heutigen Situation darf ein stehender Bus nur überholt werden, wenn die Sichtbedingungen dies erlauben und es keinen Gegenverkehr gibt. Da es sich um eine Straße mit geringer Busfrequenz und kurzen Fahrgastwechselzeiten handelt, sind die gegenwärtige Situation und auch die Umgestaltungsvarianten in dieser Beziehung vertretbar.

Zu Radfahrenden ist beim Überholen ein Seitenabstand von mindestens 1,50m einzuhalten. Ist dies nicht möglich, so kann der Überholvorgang erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden. Bei starkem Radverkehrsaufkommen kann dadurch in der Tat die Leistungsfähigkeit der Straße in Bezug auf den Kfz-Verkehr gemindert sein. Die Verkehrssicherheit ist jedoch ein Gut, das hier höher zu gewichten ist.

Sicherheit und Konflikte

zwischen Verkehrsteilnehmenden

Allgemeine Fragen und Anregungen zur Verkehrssicherheit

- Bitte den Radverkehr sicher gestalten
 - Bitte keine Anwohner*innen bluten lassen! Sichere Wege für alle!
 - Variante 2 = mehr Klimaschutz. Denn sicherer Radweg = mehr Rad- und weniger Autoverkehr => höhere CO2 Einsparung. CO2 bleibt auch in gefälltten Bäumen gebunden.
 - Ich favorisiere Variante 1, u.a. wegen der Verkehrssicherheit
 - Sicherheit der Radfahrenden muss Priorität haben, auch wenn dafür Bäume neu gepflanzt werden müssen!
 - Auf wenn Variante 2 schmerzlich ist, so ist sie doch die deutlich sicherere!
 - Sind irgendwelche Sicherheitsprobleme bei Variante 2 bekannt?
 - Die Schüler*innen brauchen einen sicheren Weg zur Schule
 - Die Bäume sind mir egal. Ich will, dass mein Kind sicher zur Schule kommt!
 - Ist denn zu erwarten, dass junge Schülerinnen und Schüler diese Schutzstreifen aus Variante 1 überhaupt benutzen würden? Ich befürchte nein.
-
- Ist Variante 1 nicht sehr gefährlich wenn Autos rückwärts auf den abschüssigen Fahrradweg ausparken?
 - Wie viele Parkplätze bleiben in Variante 1, wenn die unsicheren Senkrechtparkstände am Schutzstreifen durch Parallelparken ersetzt werden?
 - Das Ausparken von Senkrechtparkern über einen Schutzstreifen ist total unübersichtlich und gefährlich. Siehe erneuerter Teil der Lütticher Straße.
 - Warum bleiben in Variante 1 die südlichen Querparkplätze ausgerechnet im kurvigen Kreuzungsbereich der Mariabrunnstr. bestehen statt sie ebenfalls zu Längsparkplätzen umzubauen? Zum Einen trägt die Verjüngung der Straße an sich zu Konflikten bei und zum Anderen ist hier das Ein- /Ausparken besonders gefährlich.
-
- Welche Sicherheitsfunktion kann der Schutzstreifen erfüllen im Vergleich zum aktuellen Zustand ohne Schutzstreifen?
 - Schutzstreifen sind die Farbe nicht wert.
 - Variante 1, hat sich ja schon auf der Krefelder Straße gezeigt wie "gut" es funktioniert. Bitte Variante 2! RIP
-
- Gefährliche Kreuzung für Radfahrer im Bereich Schillerstraße / Hohenstaufenallee. Autos müssen auf dem Radweg stehen, um zu sehen, ob die Straße frei ist
 - Autos können von der Schillerstraße kommend nicht die Fahrbahn einsehen und müssen deshalb auf den Fahrradstreifen auffahren, deshalb ist oft heikel.
 - Unfallhotspot Kreuzung Schillerstraße / Hohenstaufenallee
 - Besonders wichtig finde ich, daß viele Autofahrer abwärts rechts in die Schillerstraße abbiegen (zum Supermarkt). Wenn die Radfahrer wie aktuell auf dem Bürgersteig fahren sind sie für Autofahrer oft sehr schlecht zu sehen. Bei der Radwegführung auf der Straße ist das wesentlich besser. Auch die Konfliktsituationen an der Fußgängerampel sind deutlich besser gelöst bei Führung auf der Straße.
 - Ein gefährliches Ärgernis ist die Tatsache, dass die Fußgängerampel am Barbarossaplatz (genauso wie an der Reumontstraße) häufig von Autofahrern und Radfahrern ignoriert wird
 - Unfallhotspot Kreuzung Hohenstaufenallee / Limburger Straße

- Bergab radel ich die Hohenstaufenallee mit über 40 km/h hinab. Da fühle ich mich auf der Straße wesentlich sicherer.
- Was mir jetzt schon Sorgen bereitet, ist die überhöhte Geschwindigkeit einiger Radfahrer, die stadteinwärts fahren, dort werden teilweise Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h erzielt, es ist schon zu mehreren Eigenunfällen mit davonhumpelnden Radfahrern gekommen.
- Positiv an der Knotengestaltung in Variante 2: Dadurch wird erreicht, daß die Autofahrer die Querenden in geschlossener Gruppe vor sich haben, nicht rechts hinter sich. Denn vielen fällt es schwerer, den Blick um 120° nach rechts hinten zu wenden, als um 60° nach vorne. Auch halte ich es für wichtig, daß nicht erst einige Radfahrer kommen und einige Meter später erst die Fußgänger. Eine geschlossene Gruppe ist auffälliger. (Ziemlich unangenehm an der Schanz/Lütticher, gut bei Roermonder/Kackertstr.)
- Erfordernis V2: ALLE Büsche müssen niedrig gehalten werden - unter Gürtellinie der PKW.
- Kann die Stadt ein Meldeportal für Beinaheunfälle einrichten?

Stellungnahme der Verwaltung

Die objektiv messbare und subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit zu verbessern ist, ein zentraler Aspekt der Umgestaltungsbestrebungen. Nach Ansicht der Verwaltung handelt es sich bei allen vorgestellten Varianten um objektiv sichere Gestaltungsformen. In Bezug auf die subjektive Sicherheit schneiden Führungsformen, bei denen der Radverkehr baulich vom Kfz-Verkehr getrennt ist, bei Radfahrenden in der Regel besser ab. Variante 1 beinhaltet allerdings Schutzstreifen, deren Gestaltung deutlich über den Regelstandard hinausgeht: Durch die Breite und die rote Einfärbung der Radverkehrsanlage ist von einem wesentlich höheren Sicherheitsgefühl auszugehen, als dies bei „normalen“ oder gar unterdimensionierten Schutzstreifen der Fall ist.

Die Senkrechtparkstände in Variante 1 schränken eher den Fahrkomfort des Radverkehrs ein, als dass sie ein Risiko darstellen würden. Der Ausparkvorgang geschieht bei dieser Form in aller Regel sehr langsam und vorsichtig. Für Radfahrende ist gut zu erkennen, wenn ein Fahrzeug sich schrittweise aus einer Parklücke bewegt, sodass gefährliche Situationen eher selten vorkommen. Es ist jedoch möglich, dass der Radverkehr anhalten oder auf die Kernfahrbahn ausweichen muss. Aufgrund der guten Sichtverhältnisse stellt dies erfahrungsgemäß kaum eine Gefahr dar.

Schutzstreifen bieten dem Radverkehr zum einen eine gute Orientierung, zum anderen verdeutlichen sie dem Kfz-Verkehr, dass mit Radfahrenden zu rechnen sind. Außerdem können Schutzstreifen, sofern der Abstand zu parkenden Fahrzeugen ausreichend dimensioniert ist, effektiv dazu beitragen, sogenannte „Dooring“-Unfälle zu verhindern.

Der Einmündungsbereich Schillerstraße wird in allen Umgestaltungsvarianten übersichtlicher gestaltet. Aufpflasterungen verringern insbesondere die Geschwindigkeit von abbiegenden Fahrzeugen. In den Varianten 1 und 3 wird der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert. In Variante 2 werden Geh- und Radweg im Vergleich zur heutigen Situation merklich verbreitert. Zusammen mit der geplanten Aufpflasterung wird hierdurch die Aufmerksamkeit für den nichtmotorisierten Verkehr erhöht.

Am Knoten Limburger Straße kam es zu Unfällen in Zusammenhang mit dem Ausfall bzw. der Nachtabstaltung der dortigen Ampelanlage. Die Unfallkommission hat beschlossen, die Nachtabstaltung hier nicht mehr anzuwenden, wodurch der Unfallschwerpunkt entschärft wurde.

Die Bedingungen für den bergabfahrenden Radverkehr werden in allen Varianten verbessert: In den Varianten 1 und 3 erhält er einen 2,00m breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn, in der Varianten 2 ist die Führungsform wie im Bestand ein Radweg neben einem Gehweg. Diese sind allerdings wesentlich breiter bemessen, sodass die Sicherheit in diesem Punkt erhöht wird.

Gute Sichtbeziehungen sind für einen sicheren Verkehrsablauf essenziell. Dazu gehört sicherlich auch das Niedrighalten von Büschen. Inwiefern eine abgesetzte oder anliegende Radverkehrsfurt für bessere Sichtbedingungen sorgt, wird derzeit in der Fachwelt kontrovers diskutiert.

Die Stadt Aachen arbeitet derzeit an einem Mängelmeldeportal. Dieses zielt eher auf bauliche Mängel ab, könnte aber möglicherweise auch um die Meldung von subjektiv gefährlichen Stellen ergänzt werden. Bereits heute kann die Webseite www.gefahrenstellen.de genutzt werden, deren Daten auch an die Stadt Aachen übermittelt werden.

Konflikte zwischen Kfz- und Fußverkehr

- Warum kontrolliert das Ordnungsamt nicht das Halteverbot an der Ampel an der Baustelle? Mit Rollator kann man die Ampel nicht überqueren wenn dort geparkt wird.
- Die Fußgängerampel an der Baustelle wird regelmäßig überfahren. Die Zebrastreifen auch! Die Hohenstaufenallee ist Schulweg zur Grundschule in der Reumontstraße!

Stellungnahme der Verwaltung / der Polizei

Das Ordnungsamt kontrolliert die Einhaltung von Halteverboten in regelmäßigen Abständen. Eine zeitlich und räumlich flächendeckende Überwachung ist jedoch nicht möglich. Das Ordnungsamt nimmt Hinweise auf Stellen, an denen vermehrte Regelverstöße auftreten, gerne entgegen und intensiviert dort die Kontrollen.

Die Polizei Aachen nimmt die Hinweise der Anwohner*innen bzw. der Bürger*innen auf und wird die mit der Verkehrs- bzw. Geschwindigkeitsüberwachung beauftragten Kollegen über die Situation in Kenntnis setzen und gezielte Kontrollen durchführen. Diese Kontrollen werden sich sowohl der Geschwindigkeitsüberschreitung, der gemeldeten Rotlichtverstöße als auch allen anderen Verkehrsverstößen widmen.

Die Polizei Aachen ist dankbar für Hinweise aus der Bevölkerung.

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr

- Ich benutze die Hohenstaufenallee jeden Tag bergauf und bergab sowohl als Radfahrer als auch als Fußgänger und ich finde das gesamte Vorhaben übertrieben! Ich fühle mich weder als Fußgänger bedroht, weil der Gehweg "nur" 1,50m breit ist (was für ein Unsinn!), noch stört es mich als Fahrradfahrer, dass ich jeden Morgen bergab fahrend Rücksicht auf Fußgänger nehmen muss, die hin und wieder über meine Fahrspur schlendern - das hat man schließlich ÜBERALL, wo Geh- und Radweg nebeneinander existieren.
- Meiner Meinung nach existiert im Bestand nur eine einzige kritische Stelle auf dem gesamten Abschnitt: und zwar die Einmündung zum Mattschö-Moll-Weg. Kommt man hier als Fußgänger heraus in Richtung Hohenstaufenallee, muss man tatsächlich immer gut aufpassen, dass man nicht von einem bergab fahrenden Radfahrer erfasst wird.
- Im Jahr 2010 wurde die Benutzungspflicht der Radwege aufgehoben. Radfahrende und Fußverkehr auf einem gemeinsamen Weg zusammen zu führen, ergibt Konflikte. Die Straßenfläche bietet mehr Platz für alle
- Zu hohe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fußgängern und Radfahrern!
- Bitte Fußgänger- und Radfahrbereiche voneinander trennen!
- Wie haben in der Statistik gesehen, dass es auch viel Fußverkehr gibt. Wie sind die vor dem Radverkehr geschützt? Bergab sind die sehr schnell.
- Ein Nebeneinander von Fußgängern und Fahrradfahrern gestaltet sich auf dem Bürgersteig bis jetzt sehr schwer. Besonders vor der den Hochhäusern bis runter zur Ampel ist der Bürgersteig sehr schmal. Auf der gegenüberliegenden Seite, also die Seite der FH bis zur Ecke Barbarossaplatz ist ein Nebeneinander noch schwieriger. Dort gibt es oft Ärger darüber wer darf und wer nicht.
- Wenn es Variante 2 wird kann man dann den Radweg auf eine andere Höhe bauen als den Fußweg, damit die beiden klar getrennt sind?
- Bei dem starken Autoverkehr werden in Variante 1 alle Radfahrer weiter den Gehweg mit dem Fahrrad befahren.
- Bei Ausführung der Variante 2 bliebe die derzeitige gefährliche Situation für Fußgänger bestehen, da Radfahrer den für sich selbst beanspruchten Sicherheitsabstand von 1,50 m zu Fußgängern generell nicht einhalten. Radweg und Bürgersteig dürften nicht höhengleich angelegt werden oder müssten durch eine

Schwelle oder andere Leiteinrichtung voneinander getrennt werden. Die Planung der Variante 2 vermittelt den Eindruck, daß in Aachen aufgrund des Radentscheids in Zukunft alle anderen Verkehrsteilnehmer hinter Radfahrern zurückzustehen haben.

- Bei direkt nebeneinander liegender Führung von Rad- und Gehweg (Variante 2), besteht insbesondere bei bergab fahrenden Fahrrädern eine erhöhte Kollisionsgefahr zwischen Rad- und Fußverkehr, z.B. durch unaufmerksame Fußgänger, Kinder, Hunde, etc.. Diese Problematik zeigt sich auch aktuell, da weite Bereiche des nicht benutzungspflichtigen und bergabführenden Radweges rege und mit hohen Geschwindigkeiten durch Radfahrende genutzt werden.
- Hohenstaufenallee abwärts fahrende Radfahrer werden aufgrund des Gefälles teilweise sehr schnell. Dies führt aktuell immer wieder zu Konflikten mit den Fußgängern.
- Eine Bauliche Trennung kann auch so ausfallen wie zb am Pontwall (kleine weiße Steine) diese können von Autos nicht überfahren werden aber von Fußgängern überstiegen werden. Deshalb wäre bei Variante 2 die bauliche Trennung gut und muss auch durchdacht werden damit bergabfahrende Fahrradfahrer (schnell) auch nicht mit Fußgängern die leichtfertig die bauliche Trennung übersteigen zusammen stoßen können.
- Ich fahre als Radfahrer tausendmal lieber auf einem 2 m breiten Schutzstreifen, als neben einem Gehweg, wo mir jederzeit Kinder vor's Rad rennen können!
- Variante 2 nimmt den Fußgängern mehr Platz weg und selbst mit baulicher Trennung können die Fußgänger zu den Radfahrern was zu Unfällen sorgen kann.
- Für viele Radfahrer zählen auch keine Fußgängerampeln (z.B. Höhe Barbarossaplatz/KITA) oder am Zebrastreifen in Höhe Verkehrsübungsplatzes. Rotlicht und Fußgänger auf der Fahrbahn werden einfach ignoriert.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Eingaben der Bürgerinnen und Bürger machen deutlich, dass die heutige beengte Situation im Seitenraum an vielen Stellen zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führt. Die vorgestellten Varianten verbessern diese Situation mit unterschiedlichen Ansätzen: In den Varianten 1 und 3 wird der bergabfahrende Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, während der Fußverkehr mehr Platz im Seitenraum erhält. Variante 2 behält das Prinzip der Führung des Radverkehrs im Seitenraum neben dem Fußverkehr bei, sieht allerdings wesentlich breitere Verkehrsanlagen vor. Auf diese Weise werden bereits Konflikte durch vermieden, die heute aufgrund der Platzknappheit entstehen. Hinzu kommt, dass bei neu anzulegenden Radwegen stets ein 30 cm breiter Trennstreifen zum Gehweg verbaut wird, der beide Bereiche durch Kugelplatten voneinander abgrenzt. Dieses Element ist mit der Kommission Barrierefreies Bauen abgestimmt.

Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr

- Variante 1 ist nicht baulich getrennt und nicht breit genug
- Bitte Kfz- und Radverkehr voneinander baulich trennen
- Als Radfahrerin fahre ich nicht gerne auf Schutzstreifen. Lieber von den Autos getrennt!
- Das Fahrrad kann aus meiner Sicht nur zu einer echten Alternative werden, wenn eine sichere und flüssige Verkehrsführung es den Radfahrern erlaubt, auch weitere Strecken zügig und mit gutem Sicherheitsempfinden zurückzulegen. Dies wird nach meiner Erfahrung nur gelingen, wenn man sicherstellt, dass die Fahrradwege weder durch Busse noch durch Paketboten oder andere Fahrzeuge blockiert werden. Insofern ist aus meiner Sicht ausschließlich die Variante 2 mit einer baulich getrennten Führung des Radverkehrs zukunftsfähig.
- Paketboten und andere Kurzparker halten am rechten Fahrbahnrand und damit auf dem Fahrradweg an. Damit ist der Fahrradweg für den Radfahrer blockiert und er muss auf die Fahrbahn ausweichen, was im besten Fall nur zu einer Störung des Fahrflusses des Radfahrers führt, leider aber auch immer wieder gefährliche Situationen heraufbeschwört.
- Können bei Version 1 Kfz und Busse legal (Abstand 1,5m) Fahrradfahrer überholen ohne auf die Gegenfahrbahn ausweichen? Sonst sehr gefährlich für Radfahrer!

- Der Abstand von 1,5m wird erfahrungsgemäß weder von Bussen noch Autos in Aachen eingehalten. Dieses „Überholverbot“ ist völlig theoretisch und eine Farce.
- Auf die Gegenfahrbahn fahren beim Überholen von Radfahrern ist jetzt schon fast überall nötig, seit 1,50m Vorschrift
- Für mich ist das größte Problem an Variante 1, dass ja explizit gesagt wurde, dass nicht genug Platz für Autofahrer zum Überholen da ist; schließlich müssen sie in die Gegenfahrbahn ausweichen. Das verschlimmert die Aussage aus der UDV-Studie, dass sich Autofahrer ohnehin nicht an die Abstände halten. Daher habe ich Sorge, dass es in Variante 1 zu sehr engen Überholungen kommt
- Wie wollen Sie das Einhalten des Sicherheitsabstands kontrollieren? Das Gesetz ist an sich super doch es muss auch kontrolliert werden.
- Nirgendwo in Aachen bleiben Autos konsequent hinter Radfahrern wenn die 1,5m nicht möglich sind. Wie soll das hier sichergestellt werden?
- Zumindest an der Kreuzung Habsburgerallee sollte V2 umgesetzt werden. Im Bereich von Verkehrsinseln halten sich zu viele PKWs nicht an Seitenabstand und Überholverbot.
- Es gibt statistische Fakten, die die Unsicherheit von Variante 1 nachweisen. Ein Bericht der Unfallforschung der Versicherer sagt in seiner Zusammenfassung folgendes aus: "Beim Überholen von Radfahrern auf Schutz- und Radfahrstreifen unterschreitet fast jeder zweite Kraftfahrzeugführer einen Seitenabstand von 150 cm. [...] Oft überholen die Kraftfahrzeugführer den Radfahrer ohne Verlassen des eigenen Fahrstreifens."
- Bei Variante 1 wird es wahrscheinlich häufig zu Situationen kommen, in denen Kraftwagen ungeduldig werden, weil sie Radfahrer überholen möchten, aber der Platz knapp ist. Daher zweifle ich stark an der Aussage der Präsentationsfolien (Seite 40), die Variante 1 sei "objektiv sicher". Was die Sicherheit angeht, ist Variante 2 nach diesen vorgestellten Erkenntnissen die wesentlich sicherere Variante.
- In der Wegführung in Variante 1, Abschnitt 1: An welchen Streckenabschnitten ist nach Ansicht der Verwaltung das Vorbeifahren von Kfz an Radverkehr (Überholen) unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Sicherheitsabstände laut StVO möglich? An welchen Streckenabschnitten verbieten die Platzverhältnisse ein Vorbeifahren, sodass Kfz hinter dem Radverkehr bleiben müssen? Die Platzverhältnisse scheinen vergleichbar mit denen in der konfliktträchtigen Oppenhoffallee. Trägt diese Variante erfahrungsgemäß förderlich zur Einhaltung der Sicherheitsabstände bei?
- Ist die Fahrbahnbreite von 6,50m für den Linienverkehr nur unter Mitnutzung der Fahrradschutzstreifen gegeben? Die Skizzen Variante 1 haben nur Breite 5,50m.
- Behindern sich Busverkehr und Radverkehr in Variante 1 nicht gegenseitig?
- Es gibt heute bereits in Aachen an vielen Stellen Konflikte zwischen Radfahrern und Bussen: Beim Überholen eines stehenden Busses muss der Schutzstreifen verlassen werden, Gefahr der Abdrängung durch losfahrende Busse

Stellungnahme der Verwaltung / der Polizei

In Variante 1 wird der Radverkehr auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Diese werden breiter als üblich ausgeführt (2,00m statt 1,50m) und durchgängig rot eingefärbt. Eine bauliche Abgrenzung zum Kfz-Verkehr besteht jedoch nicht.

Schutzstreifen dürfen nur im Bedarfsfall (etwa im Begegnungsfall mit Schwerverkehr) durch den Kfz-Verkehr befahren werden. Das Halten auf Schutzstreifen ist verboten und wird durch die Polizei geahndet. Durch die rote Einfärbung ist davon auszugehen, dass illegale Haltevorgänge seltener vorkommen werden als bei „normalen“ Schutzstreifen.

Radfahrende dürfen durch Kfz grundsätzlich nur überholt werden, wenn ein Seitenabstand von mindestens 1,50m eingehalten werden kann. In vielen Fällen wird es hierfür nötig sein, den Fahrstreifen des Gegenverkehrs mitzubenutzen. Ist dies nicht möglich, so kann der Überholvorgang erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden. Eine vollständige Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr wird nicht immer möglich sein und wird beispielsweise in ruhigen Nebenstraßen nicht angestrebt. Umso wichtiger ist es, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass Radfahrende nur mit ausreichendem Abstand überholt werden dürfen. Die breiten und rot eingefärbten Schutzstreifen in Variante 1 verdeutlichen dem Kfz-Verkehr (auch zusammen mit der vergleichsweise schmalen Kernfahrbahn), dass er im Zweifelsfall hinter dem Radverkehr bleiben muss, bis ein sicheres Überholen möglich ist. Die Situation an der

Oppenhoffallee ist insofern eine andere, als dass es dort aufgrund der Richtungstrennung für den Kfz-Verkehr nicht möglich ist, auf den Fahrstreifen des Gegenverkehrs auszuweichen.

Die Sicherheit von Fahrradfahrenden hat einen hohen Stellenwert bei der Polizei Aachen. Im Rahmen der dienstlichen Möglichkeiten werden regelmäßig Kontrollen bezugnehmend auf die Einhaltung des Seitenabstands bei Fahrradfahrenden durchgeführt. Zudem führt die Polizei Aachen im laufenden Jahr mehrere Sondereinsätze im Themenfeld „Zweirad“ durch, in denen mit einem hohen Kräfteaufgebot die Sicherheit der Zweiradfahrenden in der Stadt und Städteregion Aachen weiter verbessert werden soll. Hinweise aus der Bürgerschaft werden in der Planung dieser Einsätze einbezogen.

Im Begegnungsfall zweier Busse müssen die Schutzstreifen mitbenutzt werden. Dies ist selbstverständlich nur möglich, wenn sich dort in diesem Moment kein Radfahrer / keine Radfahlerin befindet. Der Radverkehr hat bei einer Führung auf dem Schutzstreifen oder in der Fahrbahn die Wahl, hinter dem Bus stehen zu bleiben oder zu überholen. Beim Überholen kann es zu Konflikten kommen. Die ASEAG schult ihre Fahrer regelmäßig zum Rücksichtnehmen. Letztlich kommt es auf das Verhalten des einzelnen Menschen an. Am sichersten ist es daher, im Zweifel hinter dem Bus stehen zu bleiben.

Bauausführung

- Wird der Asphalt durch Flüsterasphalt ersetzt?
- Werden die Bestandsbäume durch die nötige Fahrbahnerneuerung des mittleren Abschnitts - unabhängig von der Variante - gefährdet?
- Bleiben die drei Bäume im Bereich der Bushaltestelle „Barbarossaplatz“ erhalten, wenn diese barrierefrei umgebaut wird?
- Rote Schutzstreifen sind bei Regen rutschig, reichen nicht einfache Markierungen?

Stellungnahme der Verwaltung

Der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt ist aus mehreren Gründen nicht geplant: Lärmoptimierter Asphalt entfaltet seine Wirkung am besten bei Geschwindigkeiten von 50 km/h - 70 km/h. Der Einbau ist aufwendig (u.a. komplexerer Aufbau durch andere Entwässerung) und etwa doppelt so teuer wie bei herkömmlichem Asphalt. Darüber hinaus ist die Lebensdauer geringer, da die vorhandenen Poren in der Deckschicht nach einiger Zeit verstopfen. Lärmoptimierter Asphalt kann nur auf längeren Strecken sinnvoll eingebaut werden.

Der Vollausbau des mittleren Abschnittes findet in Variante 1 zwischen den existierenden Bordsteinen statt, sodass die Bestandsbäume nicht betroffen sind. In Variante 2 müssten diese Bäume für die Anlage der Radwege - wie im Plan dargestellt - gefällt werden.

Die Bäume im Bereich der Haltestelle „Barbarossaplatz“ (stadteinwärts) können beim barrierefreien Ausbau mit aller Wahrscheinlichkeit erhalten bleiben. Beim Umbau zur Barrierefreiheit werden Aufmerksamkeitsfelder und taktile Leitelemente eingebaut. Wo genau diese platziert werden, wird erst im Rahmen der Detailplanung festgelegt. Aufgrund des relativ geringen Alters der dort stehenden Bäume ist – falls nötig - auch eine Anpassung der Baumfelder denkbar, ohne die Bäume zu gefährden.

Die rote Einfärbung aller neuen oder zu sanieren Radverkehrsanlagen ist eine Gestaltungsvorgabe des Radentscheids. Bei der geplanten Beschichtung handelt es sich jedoch nicht um das Material, das heute bereits zur Hervorhebung von Knotenpunktbereichen verwendet wird. Stattdessen wird eine Beschichtung verwendet, die in den Niederlanden bereits in hohem Maße erprobt ist. Sie erfüllt auch bei Nässe alle Anforderung an die Griffigkeit für Radwege oder Fahrbahnen. Es handelt sich um dasselbe Material, das zeitnah auch in der Lothringerstraße aufgebracht wird.

Zeitraumen der Maßnahmen und weiteres Vorgehen

- Bitte nennen Sie den Zeitraum der Umbaumaßnahmen
- Wie viele Jahre dauert der Umbau zu Variante 2?

- Wann wird der obere Teil der Hohenstaufenallee angegangen?
- Wie geht weiter als nur bis zur Limburger Str, wie geht es auf dem Stück weiter?
- Der obere Teil ist Fahrradtechnisch viel schlimmer als der untere Teil.
- Was ist mit dem Straßenabschnitt westlich (Limburger Str. - Lütticher Str.) und östlich (Bahnunterführung Richtung Innenstadt) auf Dauer geplant?

- Ist während der Bauarbeiten eine permanente Erreichbarkeit mit dem PKW gewährleistet? Ich bin darauf angewiesen!
- Wird nach Corona ein Diskussionsforum im Couven-Gymnasium durchgeführt?
- Wer trifft die Entscheidung, ob es Variante 1 oder 2 wird?

Stellungnahme der Verwaltung

Die Umsetzung wird frühestens Anfang 2022 beginnen. Über welchen Zeitraum sie sich erstrecken wird, ist von der Umgestaltungsvariante abhängig. Die Umsetzung von Variante 1 könnte voraussichtlich in 3 bis 4 Monaten vollzogen werden. Die Varianten 2 und 3 sind aufwendiger und greifen stark in die Nebenanlagen ein, sodass die Bauzeit auf 9 bis 11 bzw. 7 bis 9 Monate geschätzt wird. Eine belastbare Prognose kann allerdings erst mit dem Abschluss der Ausführungsplanung gemacht werden.

Die Verwaltung sieht die größeren Defizite für den Rad- und Fußverkehr im Abschnitt Eisenbahnunterführung – Limburger Straße, da sich in diesem Bereich viele wichtige Ziele befinden.

Eine Umgestaltung über diesen Abschnitt hinaus ist jedoch beabsichtigt und es existieren auch bereits Ideen, wie der Radverkehr zwischen Lütticher Straße und Limburger Straße sicher und komfortabel geführt werden kann. Die Pläne müssen jedoch noch weiter ausgearbeitet und abgestimmt werden. Wenn der Umbau in diesem Abschnitt ansteht, wird es voraussichtlich eine weitere Beteiligungsveranstaltung geben.

Für den östlichen Bereich gibt es die Überlegung, dem Radverkehr ein verbessertes Angebot durch die Südstraße zu machen. Dafür wird vor allem die Einmündungssituation Südstraße / Mozartstraße anzupassen sein.

In welchem Maße die Erreichbarkeit auf der Hohenstaufenallee während der Bauphase eingeschränkt sein wird, ist unter anderem von der Umgestaltungsvariante abhängig. Selbstverständlich wird angestrebt, die Einschränkungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Eine durchgängige Pkw-Erreichbarkeit kann jedoch nicht zugesichert werden.

Das Projekt #AachenMooVe, in dessen Rahmen die Hohenstaufenallee umgestaltet werden soll, wird durch das Land NRW sowie die EU bezuschusst. Das Projekt ist jedoch zeitlich befristet. In diesem Planungsstadium ist keine weitere Informations- oder Diskussionsveranstaltung vorgesehen.

Die Entscheidung über die Umgestaltung der Hohenstaufenallee trifft der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen. Vorher wird die Bezirksvertretung Aachen-Mitte eine Empfehlung aussprechen.

Konkrete Fragen und Veränderungsvorschläge zu den vorgestellten Varianten

Kombinationsvariante

- Warum kann man Variante 1 und 2 nicht kombinieren? Gehweg und Radweg wie vorhanden erweitert und anderen Seite (Neubau FH) läuft der Radweg auf der Fahrbahn?
- Was wäre mit einer Kombination der beiden Varianten: bergauf Variante 2, bergab Variante 1?
- Wäre auch eine Mischlösung denkbar? Bergab Variante 1, bergauf Variante 2? Bei Variante 2 sehe ich bergab Konfliktpotenzial mit den Fußgängern.
- Wäre eine Variante 3 möglich d.h. eine Mischung von 1 und 2. Auf der Seite der FH der Radverkehr im Bereich der Straße und auf der andere Seite wie vorhanden
- Anfragen auf eine Mischanwendung werden einfach weggedrückt (28 Interessenten)!
- Könnte stadteinwärts eine andere Radwegführung (Protected Bike lanes) und stadtauswärts Aufpflasterungen geprüft werden? Bergab halten Radfahrer im Verkehr mit.

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Kombination aus den Varianten 1 und 2 ist durchaus denkbar. Basierend auf dieser Anregung wurde Variante 3 entworfen. Bei dieser Variante fährt der Radverkehr bergab auf einem Schutzstreifen und bergauf auf einem Radweg. Der umgekehrte Vorschlag, den Radverkehr bergauf auf einem Schutzstreifen zu führen und bergab auf einem Radweg wurde hingegen verworfen. Die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr und damit die Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs ist bei der Bergfahrt größer.

Umgestaltung zur Einbahnstraße

- Ist es theoretisch möglich die Lütticher Straße und die Hohenstaufenallee in jeweils entgegengesetzter Richtung zur Einbahnstraße zu machen?
- Wird die Möglichkeit zur Ausweisung von Einbahnstraßen bei der Schaffung von Radrouten genügen berücksichtigt? Hierdurch würde mehr Raum geschaffen.
- Kann für LKW/Busse eine Regelung getroffen werden, bei der die Lütticher Str. stadtauswärts und die Hohenstaufenallee stadteinwärts genutzt wird?
- Einbahnstraße ist nicht möglich??? Dann wäre genug Platz für Alle.
- Alternative: Wegnahme einer KFZ-Fahrspur, sodass aus dieser ein breiter Radweg ohne aufwendigen Umbau entstehen kann. Diese Variante ist die am schnellsten umsetzbare und kostengünstigste Variante, da kein neuer Radweg gebaut werden muss. Auch die Bestandsbäume müssen nicht gefällt und durch neue ersetzt werden. Da die Hohenstaufenallee also nur noch in einer Richtung befahren werden würde, würde sich als perfekte Gegenspur die Lütticher Straße anbieten, welche dann auch auf dem umzugestaltenden Abschnitt nur einspurig befahren werden würde

Stellungnahme der Verwaltung

Die Ausweisung der Lütticher Straße und der Hohenstaufenallee als Einbahnstraßen ist mit deren Funktion als Hauptverkehrsstraße kaum vereinbar. Besonders problematisch wäre die Auswirkungen auf den Buslinienverkehr: Die Linien 4, 24 und 43 hätten dann ihre Haltestellen jeweils sowohl in der Hohenstaufenallee als auch in der

Lütticher Straße. Während diese Straßen im Bereich Limburger Straße noch recht nah beieinander liegen, wäre die Entfernung zur zugehörigen Haltestelle in Gegenrichtung im Bereich der Reumontstraße unannehmbar groß. Auch für Bewohnerinnen und Bewohner aus den angrenzenden Straßen von Lütticher Straße und Hohenstaufenallee würde die Ausweisung als Einbahnstraßen zum Teil erhebliche Umwege bedeuten, mit denen auch ein Ausweichen auf heute ruhige Wohnstraßen verbunden wäre. Einbahnstraßen sind in der Regel nur auf kurzen Abschnitten und auf Straßen praktikabel, die vornehmlich der Erschließung (und nicht dem Durchfahren) dienen.

Verkleinerung der Baumbeete zugunsten des Radwegs

- Kann man im Abschnitt 2 Variante 2 nicht den Gehweg und Radweg nicht jeweils 2m Breit machen und die Bäume stehen lassen
- Man sollte m. E. prüfen, ob nicht wenigstens ab „Gebrannte Mühle“ und Kindergarten, also einschließlich Schillerstr. Rad- und Gehweg auf dem Bürgersteig [unter Beibehaltung der Bestandsbäume] planbar sind.
- Kann man bei der Variante 2 nicht den Gehweg und Radweg jeweils 2m breit machen und die jetzigen Bäume stehen lassen?
- Dabei wäre die in Variante 2 vorgesehene Regelbreite von 2,30 m der Radverkehrsanlagen zwar wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich. Wenn sich der Aufwand zur Realisierung einer baulich getrennten Führung des Radverkehrs mit einer geringeren Breite des Radweges (z.B. 1,5m) deutlich reduzieren ließe, hielte ich dies für einen angemessenen Kompromiss.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verkleinerung der Baumbeete zugunsten eines breiteren Radwegs wurde im Planungsprozess geprüft und verworfen. Zum einen würde dies keine Verbesserung für den Fußverkehr bedeuten. Zum anderen wird die Verkleinerung der Baumbeete vom Fachbereich Klima und Umwelt als kritisch eingestuft. Erstens verschlechtern sich dadurch die Wuchsbedingungen für den Baum (Bewässerung und Bodenbelüftung) und zweitens ist für die Anlage eines Radwegs eine Auskoffnung des Bodens von mindestens 45 cm Tiefe notwendig. In diesem Bereich befinden sich sehr wahrscheinlich bereits Baumwurzeln, die durch die Bauarbeiten beschädigt würden.

Parken

- Warum bleiben in Variante 1 die südlichen Querparkplätze ausgerechnet im kurvigen Kreuzungsbereich der Mariabrunnstr. bestehen statt sie ebenfalls zu Längsparkplätzen umzubauen? Zum Einen trägt die Verjüngung der Straße an sich zu Konflikten bei und zum Anderen ist hier das Ein- /Ausparken besonders gefährlich.
- Ließen sich bei Var. 2 die Parkplätze auch schräg anlegen, um einfacheres und damit sichereres Ein- /Ausparken zu ermöglichen?
- Was ist mit schrägen Parktaschen?
- Machen sie doch Schrägparkplätze (30 Grad)
- Könnte man in Variante 2 noch einige Parkplätze für mehr Bäume eintauschen, um auf eine positive Baumbilanz zu kommen?
- Eine Fahrradfreundliche Stadt erhält man durch jährlich reduzierte Parkmöglichkeiten, da Raumressourcen für den Radverkehr geschaffen werden.
- Wäre es nicht eine Option eine Quartiersgarage zu bauen und die Parkplätze zu räumen und so eine neue Variante zu machen, wo zb auf der Fläche die Fußgänger oder Radverkehr ist?

Stellungnahme der Verwaltung

Von den angedachten Senkrechtparkständen gegenüber der Einmündung Mariabrunnstraße wurde inzwischen Abstand genommen.

Schräge Parkstände innerhalb der bestehenden Baumbeste anzuordnen, wäre grundsätzlich denkbar, würde jedoch einen erheblichen Parkraumverlust bedeuten. Wo heute vier Fahrzeuge nebeneinander parken, könnten dann in den meisten Fällen nur noch zwei Fahrzeuge stehen. In Variante 2, in der die Baumfelder ohnehin neu angelegt werden müssen, ließen sich Schrägparkstände mit geringeren Parkraumeinbußen realisieren.

Die Baumbilanz in Variante 2 zu verbessern, indem Parkraum entfällt, ist grundsätzlich möglich. Allerdings sind hier u. a. Grenzen gesetzt durch den Abstand, den die Bäume zueinander mindestens haben sollten.

An vielen Stellen im Stadtgebiet kann eine Verbesserung der Radverkehrsanlagen aufgrund der Platzverhältnisse praktisch nur auf Kosten des ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehrs erfolgen. An der Hohenstaufenallee ist dies jedoch nicht der Fall. Hier können auch unter Beibehaltung eines Großteils des vorhandenen Parkraums attraktive Radverkehrsanlagen gebaut werden.

Überleitung vom Radweg auf den Schutzstreifen in Variante 1

- Das Ende des nördlichen Radwegs in Abschnitt ist sehr plötzlich und sollte auch für Variante 1 umgestaltet werden, zB durch gradlinigere Führung.
- Bitte keinen abrupten Wechsel vom Radweg auf die Straße (Stadtauswärts nach der Goethestraße)
- Könnte die Rückführung des nördlichen Radweges auf den Schutzstreifen in Variante 1, Abschnitt 1 ein Stück weiter stadtauswärts - und somit außerhalb des Kreuzungsbereiches - verlegt werden?
- Der aus der Innenstadt kommende, nicht benutzungspflichtige Radweg wird in Höhe der Kreuzung Goethestraße auf einen Schutzstreifen übergeleitet. Dieser Übergang erfolgt nahezu rechtwinklig und verhindert dadurch eine flüssige Überleitung auf den Schutzstreifen der Fahrbahn. Ein deutliches Abbremsen ist unumgänglich auf dem bereits ansteigenden Gelände sehr störend
- An der Fußgängerampel zur Goethestr. wird der rot gepflasterte Radweg in einer langen Rechtskurve unmittelbar vom Bürgersteig auf die Fahrbahn geführt. Dort fahren die KFZ relativ flott und schneiden die Kurve. Deshalb bitte den Radweg bis Mariabrunn weiterführen und dort gefahrlos einschleifen

Stellungnahme der Verwaltung

Die Überleitung vom Radweg auf den Schutzstreifen in Variante 1 wurde angepasst.

Zebrastreifen und Fußgänger*innenampel

- Gibt es Überlegungen die Fußgängerampel am Barbarossaplatz zur Verkehrsberuhigung durch einen Zebrastreifen zu ersetzen?
- Bleibt die Fußgängerampel auf der Höhe Barbarossaplatz erhalten?
- Auch sollte der Zebrastreifen vor den Hochhäusern bleiben, zumal in dem Haus gegenüber eine Kita untergebracht ist. Dieser wurde aus meinen Beobachtungen öfter genutzt als der vor dem Verkehrskindergarten
- Wenn die Baustellenampel wieder an den vorigen Standort (nicht Diagonal) zurückverlegt würde, wären wieder 3 zusätzliche Parkplätze verfügbar!!

Stellungnahme der Verwaltung

Zebrastreifen sind nicht als verkehrsberuhigendes Element anzusehen, sondern dienen in erster Linie der Querungserleichterung. Das tut die bestehende Ampel ebenfalls. Im Allgemeinen wird eine Ampel als höherwertig erfahren. Daher soll die Ampel erhalten bleiben.

Die Zebrastreifen vor Haus Nr. 20 und der Verkehrswacht wurden im Zusammenhang mit der BLB-Baustelle eingerichtet, da der Gehweg auf der Nordseite nicht passierbar war. Der Zebrastreifen vor Haus Nr. 20 wurde jedoch

während der Baumaßnahme durch eine Fußgänger*innenampel ersetzt. Nach Abschluss der Baustelle soll ein neuer Zebrastreifen vor Haus Nr. 19 eingerichtet werden, der die Fußverkehrsbeziehung Mariabrunnstraße – Schillerstraße besser bedient. Die anderen beiden Fußgängerüberwege werden in diesem Zuge demarkiert, da es durch den neuen Zebrastreifen einen guten Ersatz gibt. Hinzu kommt, dass der Zebrastreifen vor Haus Nr. 20 wegen seiner Lage direkt vor einer Bushaltestelle problematisch ist: Durch stehende Busse kann die Sicht von vorbeifahrenden Fahrzeugen auf querungswillige Fußgänger*innen verdeckt sein.

Die Furt der Baustellenampel musste im Zusammenhang mit einer Leitungslegung verlegt werden. Ab Juni wird die Furt voraussichtlich wieder senkrecht über Fahrbahn geführt. Für Ende der Sommerferien wird der Abschluss der Baumaßnahme Kompetenzzentrum Mobilität zu erwarten. Dann ist auch die Aufhebung der Baustellensignalisierung geplant.

Verschwenke, Linienführung

- Bloß nicht die Variante 2 mit ihren üblen Verschwenkungen im Kreuzungsbereich Habsburgerallee!
- Variante 2? Slalom um die Bushaltestelle? Was soll der Humbug?
- In Variante 2 gibt es bergauf am Ende des Barbarossaplatzes eine Engstelle und eine relativ starke Verschwenkung im Radweg. Sind diese notwendig?
- Am Barbarossaplatz ist bergauf an der zweiten Einmündung eine recht starke Verschwenkung des Radweges geplant. Ist diese notwendig?
- Vorteil V1: Geradlinigere und übersichtlichere Radverkehrsführung – insbesondere in Bereichen der Kreuzungen und Einmündungen.
- Der Kreuzungsbereich an der Habsburgerallee ist bei Variante 2 sehr unübersichtlich gestaltet

Stellungnahme der Verwaltung

Die Führung des Radweges wurde im Bereich des Barbarossaplatzes etwas fahrdynamischer gestaltet. Ein Umfahren des Fahrgastunterstands ist jedoch weiterhin notwendig.

Die Führung des Radwegs am Tankstellengelände ermöglicht einen Wartebereich für den Kfz-Verkehr. Dieser Bereich erhöht die Sicherheit des Radverkehrs, da sich die Komplexität für den Kfz-Verkehr beim Verlassen des Tankstellengeländes reduziert. In den Niederlanden wird dieses Prinzip an vielen Stellen angewendet. In der Praxis sind solche Verschwenkungen oftmals leichter zu befahren, als es im Lageplan erscheint.

Trennung von Rad- und Fußverkehr

- Als bauliche Trennung von Rad und Fußweg schlage ich Formsteine mit Kugelkalotten von ca. 10-12 cm Durchmesser und ca. 2-3 cm Höhe vor, alternativ eine Reihe der dicken, alten buckligen Pflastersteine, über die kein Rad- oder Rollstuhlfahrer gerne drüberfährt. Die können aber aus allen Richtungen überfahren werden ohne Sturzgefahr.
- Kritisch ist die Einmündung zum Mattschö-Moll-Weg. Kommt man hier als Fußgänger heraus in Richtung Hohenstaufenallee, muss man tatsächlich immer gut aufpassen, dass man nicht von einem bergab fahrenden Radfahrer erfasst wird. Dies ließe sich (sofern das für Rollstuhlfahrer akzeptabel wäre) lösen, indem man einige Meter oberhalb des Mattschö-Moll-Wegs über die gesamte Breite von Fuß- und Radweg mehrere Drepfels anbringt
- Radweg sollte statt mit einer durchgezogenen Linie mit einer unterbrochenen Linie markiert werden, um das Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu fördern.
- Eine Bauliche Trennung kann auch so ausfallen wie zb am Pontwall (kleine weiße Steine) diese können von Autos nicht überfahren werden aber von Fußgängern überstiegen werden. Deshalb wäre bei Variante 2 die bauliche Trennung gut und muss auch durchdacht werden damit bergabfahrende Fahrradfahrer (schnell) auch nicht mit Fußgängern die leichtfertig die bauliche Trennung übersteigen zusammen stoßen können.

- Zum Abschnitt 1 nördlicher Nebenbereich: Kann Rad und Fußweg (optisch) besser getrennt werden? Fußgänger erkennen den Radweg hier oft nicht als solchen.
- Die Auffahrt auf den Fahrradweg vor dem Tunnel ist eine Katastrophe. Wird von Fußgängern nicht beachtet. Fahrradweg geg. Tankstelle schlecht nutzbar

Stellungnahme der Verwaltung

Während in der Vergangenheit keine konkreten Vorgaben für die bauliche Trennung von Geh und Radweg bestanden, wird bei neuen Radwegen stets ein 30 cm breiter Trennstreifen zum Gehweg verbaut, der beide Bereiche durch Kugelplatten voneinander abgrenzt. Dieses Element ist mit der Kommission Barrierefreies Bauen abgestimmt. Für blinde Menschen ergibt sich dadurch eine deutlich wahrnehmbare Abgrenzung zum Radweg und für Radfahrende ist dieser Streifen unangenehm aber ohne Sturzgefahr zu befahren.

Die Verdeutlichung der bestehenden Radwege auf der Nordseite im Bereich Habsburgerallee / Goethestraße wird aufgenommen. In Variante 1 könnten Boden-Piktogramme zum Einsatz kommen, in den Varianten 2 und 3 ein Verkehrsschild.

Weitere Eingaben

- Warum wird das Einbahnstraßenstück an der Kirche nicht für Radfahrer in beide Richtungen geöffnet?
- Das Stück an der Kirche wird von Radfahrern in beiden Richtungen benutzt.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Öffnung der genannten Einbahnstraße (Verlängerung Weberstraße) für den Radverkehr wurde auf den Weg gebracht und soll zeitnah erfolgen.

- Warum werden in Variante 1 keine Protected Bike Lanes eingesetzt?
- Könnte man theoretisch die Schutzstreifen durch (überfahrbare) Schwellen als Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Schutzstreifen ergänzen?

Stellungnahme der Verwaltung

Für eine Hauptverkehrsstraße mit Linienverkehr ist eine Fahrbahnbreite von 6,50m erforderlich. Wenn dieses Maß nicht zur Verfügung steht, kann keine Protected Bikelane, also ein Radfahrstreifen mit baulichen Trennelementen, vorgesehen werden. Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und dürfen vom Kfz-Verkehr im Bedarfsfall überfahren werden. Insbesondere im Zusammenhang mit Busverkehr ist dieser Bedarf gegeben. Das regelmäßige Überfahren einer taktilen Schwelle würde sich extrem negativ auf den Komfort der Fahrgäste auswirken.

- Ich möchte eindringlich vor der Variante 1 im Bereich der Rechtsabbiegespur in die Habsburgerallee warnen. In der Präsentation wird diese Variante mit einer "Vermeidung des Konflikts zwischen abbiegenden Fahrzeugen und dem Radverkehr" befürwortet. Aus meiner Erfahrung als Radfahrer kann ich sagen, dass dies absolut nicht erreicht wird. Tatsächlich wird die Konfliktstelle lediglich verlagert in den schnelleren, fließenden Verkehr ca. 10 Meter zuvor. Diese Stelle entspricht damit in etwa der Abbiegesituation des tödlichen Unfalls an der Vaalser Straße. An der Ampel eingekesselt werden auch keinerlei Sicherheitsabstände links und rechts mehr eingehalten. Von allen vorgestellten Varianten halte ich diese für am gefährlichsten und sogar für eine Verschlechterung zum Status quo ohne Schutzstreifen!

Stellungnahme der Verwaltung

Der Vergleich mit der Vaalser Straße wird insofern kritisch gesehen, als dass es sich dort um einen deutlich anders dimensionierten Knoten handelt. Die Verwaltung hat jedoch den Entwurf an dieser Stelle angepasst: Statt eines Schutzstreifens in Mittellage ist nun ein breiter Radfahrstreifen im Aufstellbereich vorgesehen. Dies hat zudem den Vorteil, dass die Mittelinsel nicht verkleinert und der dort befindliche Baum nicht gefällt werden muss.

- In Variante 2 wird der Radweg nach Querung der Habsburger unmotiviert stark verengt. Bitte in ordentlicher Breite weiterführen bis unter die Brücke. Dort Radweg verbreitern zu Lasten der gegenüberliegenden beiden Fahrspuren. Platz ist genug, die kleine Verkehrsinsel kann verlegt werden. Dafür bleibt die andere mit dem Baum erhalten.

Stellungnahme der Verwaltung

Im unmittelbaren Knotenbereich würde der Radweg auch bei vollständiger Aufgabe des Linksabbiegestreifens nicht verbreitert werden können, wenn der Aufstellbereich für den vom Tankstellengelände kommenden Kfz-Verkehr beibehalten werden soll. Dieser Bereich erhöht die Sicherheit des Radverkehrs, da sich die Komplexität für den Kfz-Verkehr reduziert. In der Eisenbahnunterführung sind die Platzverhältnisse ohnehin derart beengt, dass kein breiterer Radweg als 1,60m angelegt werden kann.

- Wäre es möglich bei der Variante 2, die Baumreihe konsequent in regelmäßigem Abstand als Hauptgestaltungsmerkmal der Hohenstaufenallee durchzuziehen?
- Konkreter Vorschlag: Prüfung, inwiefern sich die Bäume in Variante 2 erhalten oder zumindest angemessen nachpflanzen lassen.
- Konkreter Vorschlag: Prüfung, ob bei Variante 2 am westlichen Ende die Baumreihe erhalten werden kann. Z. B. Bäume zwischen Rad- und Gehweg platzieren.

Stellungnahme der Verwaltung

In Variante 2 kann die doppelte Baumreihe zwischen den Einmündungen Schillerstraße und Goethestraße gepflanzt werden (ähnlich wie in der heutigen Situation).

Vor den Hausnummern 45 bis 65 ist jedoch kein ausreichender Platz vorhanden, um neue Bäume anzulegen. Dies wäre höchstens möglich, wenn die Radwege auf das Mindestmaß (1,60m) reduziert würden und zudem ein erheblicher baulicher Mehraufwand in Kauf genommen würde: Sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite müsste dann der Bordstein versetzt werden, was sehr aufwendig und teuer ist. In der aktuellen Planung blieben die Bordsteine in diesem Abschnitt auf beiden Seiten unverändert. Durch den schmalen Radweg sind eher Konflikte mit dem Fußverkehr zu erwarten als es bei einer breiten Radverkehrsanlage der Fall ist. Zudem müssten die Bestandsbäume auch in diesem Fall gefällt werden.

Ein Erhalt der Bestandsbäume ist (unter der Prämisse einer baulichen Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr) nicht möglich, da sonst entweder der Fuß- oder der Kfz-Verkehr keine ausreichende Verkehrsfläche hätte.

- Variante 2, Abschnitt 4: Welche Ampel regelt das Linksabbiegen für indirekt linksabbiegende Radfahrer?

Stellungnahme der Verwaltung

Es würde ein zusätzlicher Signalgeber installiert, beispielsweise auf dem erweiterten Gehwegbereich. Der Radverkehr könnte dann gleichzeitig mit dem Kfz-Verkehr aus der Limburger Straße signalisiert werden. Ein zeitlicher Vorlauf wäre möglich.

- V1: Sind dedizierte Ampelschaltungen für Radverkehr vorgesehen? Wenn ja, wo und wie geschaltet? Wenn nein, warum nicht? Sind Verkehrsspiegel an den Kreuzungen vorgesehen?

Stellungnahme der Verwaltung

Der Radverkehr erhält durch seine vorgezogenen Haltelinien automatisch einen Vorsprung vor dem Kfz-Verkehr. Eine getrennte Signalisierung des Radverkehrs ist am Knoten Limburger Straße schwierig zu realisieren, da bereits der Fußverkehr eine eigene Phase erhält und dies nach Möglichkeit beibehalten werden soll. Der Knoten Goethestraße / Habsburgerallee / Hohenstaufenallee besteht aus zwei Teilknoten, wodurch viele Abhängigkeiten entstehen, was wiederum eine separate Signalisierung des Radverkehrs erschwert. Verkehrsspiegel werden heute vor allem im Zusammenhang mit abbiegendem Linienverkehr installiert, der hier nicht vorhanden ist.

- Über die Hohenstaufenallee fahren nicht nur Busse sondern auch Auflieger LKW. Wird das bei der Spurbreite überhaupt berücksichtigt?
- Wird auch an eine Rettungsgasse gedacht?
- Der Belieferungsverkehr, die Linienbusse und Rettungsdienste brauchen eine ausreichend breite Straße

Stellungnahme der Verwaltung

In Variante 2 beträgt die Breite der Fahrbahn stets mindestens 6,50m. Dieses Maß ist laut Regelwerk für Hauptverkehrsstraßen mit Linienverkehr vorgesehen und wird auch den Ansprüchen von Rettungsfahrzeugen oder Sattelzügen gerecht. In der Vergangenheit wurden Fahrbahnen häufig breiter dimensioniert. An solchen Straßen lassen sich jedoch oftmals überhöhte Fahrgeschwindigkeiten feststellen, weshalb bei einer Umgestaltung ein regelwerkskonformes Maß anzustreben ist.

- Auch wichtig: Benutzungspflicht für (benutzbare) Radwege.
- Variante 2 scheint mehr Sicherheit zu geben weil man nicht auf der Straße fährt aber eigentlich drängt sie uns Fahrradfahrer nur mehr ein. Das ist keine Option!

Stellungnahme der Verwaltung

Bei dem in den Varianten 2 und 3 vorgesehenen Radwegen ist von einer Benutzungspflicht auszugehen. Diese findet bei Radwegen, die ausreichend breit sind und sich in einem guten Zustand befinden, in der Regel hohe Akzeptanz und wird von wenigen Radfahrenden als Einschränkung empfunden.

- Kritik an V2: Die Fahrradwege werden nicht deutlich breiter werden und entsprechen auch nicht überall den geforderten 2,30m des Radentscheids
- Variante 2 ist, anders als mitgeteilt, nicht radentscheidkonform, da die 2,30m nicht überall erreicht werden

Stellungnahme der Verwaltung

Die 2,30m werden als Regelmaß angesehen. An Engstellen (insbesondere in Knotenbereichen) darf dieses auch unterschritten werden.

- Wie soll der Verkehr aus der Weberstraße an der großen Aufpflasterung gehandhabt werden? Wie erfolgt die Garagenbenutzung der Häuser?
- Wie sollen die Anwohner der Häuser 54, 56 und 58 ihre Garagen befahren, wenn eine Protected Bikelane errichtet wird (Variante 2)?

Stellungnahme der Verwaltung

Die Garagen werden weiterhin erreichbar bleiben. Die Schutzelemente der Protected Bikelane werden an den Garageneinfahrten unterbrochen. Der Verkehr aus der Weberstraße muss an der Aufpflasterung in allen drei Varianten sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr Vorrang gewähren.

- Vorzug duale Führung: Es ist besser, wenn Jugendliche und ungeübte Erwachsene (Kinder sowieso) mit dem Fahrrad auf dem Bürgersteig bleiben. Sichere Rad- und E-Bike-Fahrer sollten eher die Straße benutzen. Vorschlag: Keine Änderung im "unteren Bereich" der Hohenstaufenallee.
- Vorschlag: Ab Goethestraße wird ein beidseitiger Fahrradweg von bis zu 2m Breite auf der Fahrbahn errichtet. Die Erlaubnis, die Bürgersteige zu befahren, bleibt bestehen. Die Hohenstaufenallee sollte als T30-Zone ausgewiesen werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Eine duale Führung bietet zwar aus Sicht des Radverkehrs den Vorteil einer Wahlmöglichkeit, kann aber auch als uneindeutig und damit verwirrend empfunden werden. Aus diesem Grund ist in den Varianten 1 und 3 vorgesehen, das rote Pflaster zu entfernen. Ein noch größerer Vorteil ist der Platzgewinn für den Fußverkehr, der hierdurch entsteht.

- Muss unbedingt auf beiden Seiten der Straße ein Fahrradweg sein?

Stellungnahme der Verwaltung

Grundsätzlich gibt es auch Zweirichtungsradwege, die sich dann nur auf einer Straßenseite befinden. Im innerörtlichen Bereich sind diese allerdings häufig nicht praktikabel, da Ziele von Radfahrenden auf beiden Seiten liegen. Das führt dazu, dass die Kfz-Fahrbahn häufig überquert werden muss. Darüber hinaus ist der Einsatz von Zweirichtungsradwegen in Bezug auf die Verkehrssicherheit genau abzuwägen. Autofahrende, die aus Zufahrten oder Einmündungen kommen, rechnen eher mit Radverkehr von links. Für Radfahrende, die (legal) von rechts kommen, können hierdurch kritische Situationen entstehen.

Sonstige Fragen und Anregungen

- Wann wird der Fußgängerdurchgang in der Mariabrunnstraße wieder geöffnet?
- Sollte der Durchgang unter den Gleisen wieder geöffnet werden, sollte hier vor und hinter dem Tunnel besser ausgeleuchtet werden. Bis zur Schließung war es, besonders im Winter, sehr beängstigend, ihn zu nutzen, weil es stockfinster war.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Tunnel ist im Zusammenhang mit dem Baustellenverkehr in der Mariabrunnstraße gesperrt worden. Die Fertigstellung des FH-Neubaus steht unmittelbar bevor, sodass auch der Tunnel wieder freigegeben werden kann. Der Wunsch nach einer besseren Ausleuchtung wird an die entsprechende Stelle weitergetragen.

- Der hier erwähnte Radweg ist laut Beschilderung längst keiner mehr
- Laut Beschilderung ist das rote Pflaster kein Radweg mehr, sondern Fußgängerweg, der von Radlern genutzt werden darf. Was denn nun ?

Stellungnahme der Verwaltung

Es stimmt, dass die Beschilderung „Gehweg, Radverkehr frei“ lautet. Üblicherweise gilt diese Freigabe dann für die komplette Fläche. An der Hohenstaufenallee gibt es jedoch die Sondersituation, dass noch ein Radweg vorhanden ist, der sich in Form einer Markierung oder an anderen Stellen durch rotes Pflaster vom Bereich der Fußgänger*innen abhebt.

- Warum habe ich keinen Brief bekommen nur meine Nachbarn?

Stellungnahme der Verwaltung

Nur die Besitzerinnen und Besitzer einer Immobilie auf der Hohenstaufenallee wurden durch einen Brief auf das Beteiligungsverfahren hingewiesen, da diese zum Teil nicht selbst dort wohnen. Alle Haushalte, die sich rund um die Hohenstaufenallee befinden, wurden jedoch durch einen Handzettel im Briekasten auf den Bürger*innendialog aufmerksam gemacht. Insgesamt sind gut 1.100 Haushalte auf diese Weise benachrichtigt worden.

- Warum wurden kürzlich neue Fahrradbügel installiert, wenn doch in einem Jahr eh alles neu gemacht wird? Hier braucht es eine bessere Kommunikation!

Stellungnahme der Verwaltung

Wo immer es möglich und sinnvoll ist, werden Planungen aufeinander abgestimmt und gebündelt. Beim Aufstellen der neuen Fahrradbügel wurde beschlossen, nicht auf die Umgestaltung zu warten, um die Situation bereits kurzfristig zu verbessern. Fahrradbügel können mit vergleichsweise geringem Aufwand versetzt werden.

- Die Rad-VorrangRoute soll genau auch durch den Tunnel Mariabrunnstr. anschließend entweder über die Goethestr oder die Habsburger. Was wird dafür getan?

Stellungnahme der Verwaltung

Der Tunnel Mariabrunnstraße und die Goethestraße werden kein Bestandteil des Rad-Vorrang-Netzes sein. Für die Habsburgerallee ist dies noch nicht abschließend geklärt.

- Die Scooter müssen geregelt werden, dann ist das auch sicherer für alle

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stadt Aachen setzt sich für ein gutes Miteinander aller Verkehrsarten ein. Dies schließt auch die relativ neue Mobilitätsform der E-Scooter ein. Die jüngst erweiterte Aufklärungskampagne zielt insbesondere auf das korrekte Abstellen der Roller und das Unterlassen von Gehwegfahrten.

- Wie wird eine gute Anbindung des P+R Parkplatzes ermöglicht? Radweg oder Pendelbusse, um Autoverkehr aus der Innenstadt rauszuhalten?

Stellungnahme der Verwaltung

Die Anbindung des P+R Parkplatzes erfolgt über die Bushaltestelle "Goethestraße (Hangeweier)". Die Linie 2 verkehrt hier im 15-Minuten-Takt in die Innenstadt. Eine Bewerbung des P+R-Angebotes ist durch die anhaltende Pandemie derzeit nicht möglich, wird jedoch nach der Pandemie zeitnah und intensiv vorgenommen.

- Warum kontrolliert das Ordnungsamt nicht das Halteverbot an der Ampel an der Baustelle. Mit Rollator kann man die Ampel nicht überqueren wenn dort geparkt wird.

Stellungnahme der Verwaltung

Das Ordnungsamt kontrolliert die Einhaltung von Halteverboten in regelmäßigen Abständen. Eine zeitlich und räumlich flächendeckende Überwachung ist jedoch nicht möglich. Das Ordnungsamt nimmt Hinweise auf Stellen, an denen vermehrte Regelverstöße auftreten, gerne entgegen und intensiviert dort die Kontrollen.

- Laut Aussage von Frau Hoffmann hatte der Bereich zwischen Goethestraße und Schillerstraße bereits 2015/2016 eine Zustandsnote von 5. Ich bitte um die Offenlegung des Zustandsberichts

Stellungnahme der Verwaltung

Ein expliziter Bericht für diesen Bereich existiert nicht. Der Zustand kann aus einer Datenbank abgefragt werden. 2016 wurde dieser in der Tat mit 5 bewertet.