



Bürger*innen dialog

Umgestaltung der Vaalser Straße
im Abschnitt Vaalserquartier

April 2022

www.aachen.de

stadt aachen



Zahlen und Fakten

Beteiligungszeitraum: 17. Dezember 2021 bis 25. Januar 2022

Interessierte

ca. 70 Personen in der Spitze haben die Youtube-Liveveranstaltung verfolgt

Personen haben über Zoom teilgenommen **ca. 65**

über 800 Aufrufe des Videos bis Anfang April 2022

Reaktionen

1 Eingabe per Post

Eingaben per Mail **33**

198 Eingaben per Slido live oder im Nachgang

Abstimmende Personen bei Slido live oder im Nachgang

ca. 100

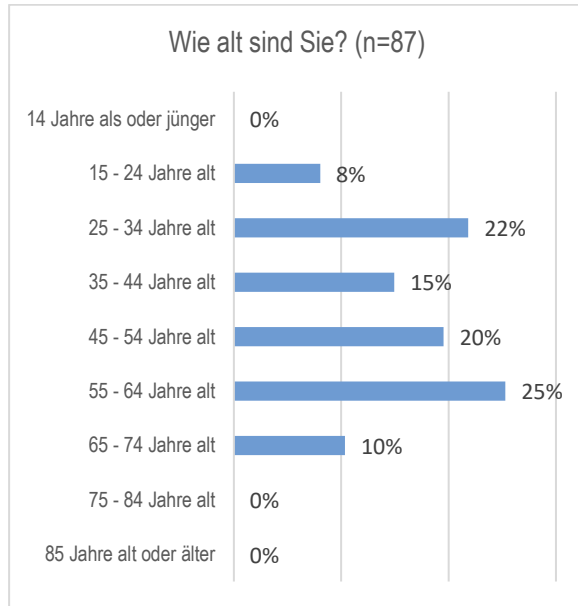
Resultat

Zahlreiche Anpassungen im Lageplan, drei neue Varianten (2a, 3a und 4)

slido-Umfragen

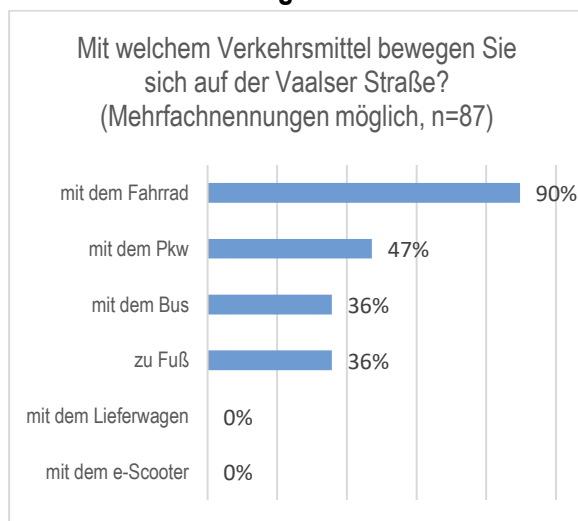
Die über slido an das Publikum gerichteten Umfragen wurden während der Live-Veranstaltung von 58 bis 83 Personen beantwortet. 17 weitere Bürger*innen nutzten die Möglichkeit, sich noch im Nachgang (bis zu zwei Wochen nach der Live-Veranstaltung) zu beteiligen. Insgesamt haben auf diese Weise bis zu 100 Personen die folgenden Umfragen beantwortet.

Altersstruktur



Die Altersstruktur der Teilnehmenden war ausgewogen. Die Altersgruppe der 55- bis 64-jährigen war am stärksten vertreten, gefolgt von der Gruppe der 25- bis 34-jährigen. Weder die „jüngere“ noch die „ältere“ Generation war also deutlich überrepräsentiert.

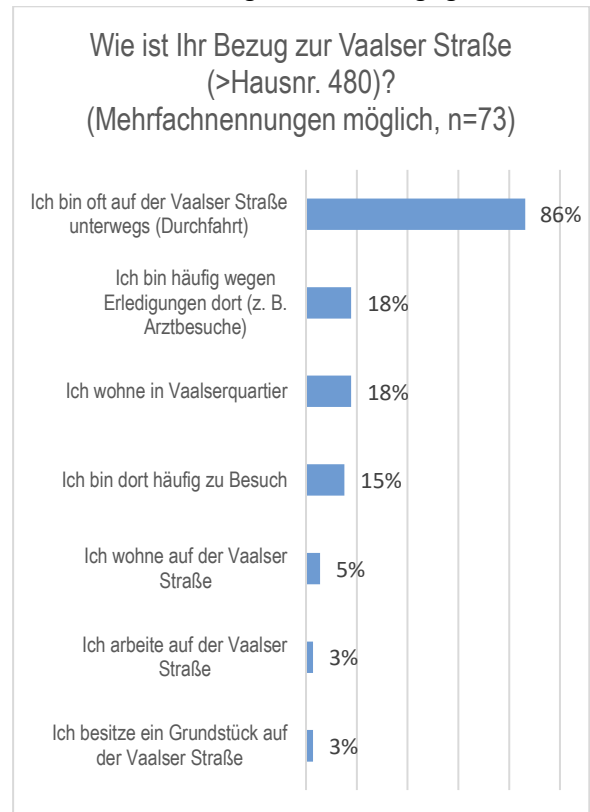
Verkehrsmittelnutzung



Die Umfrage zur Verkehrsmittelnutzung ergab, dass 9 von 10 Befragten die Vaalser Straße regelmäßig mit

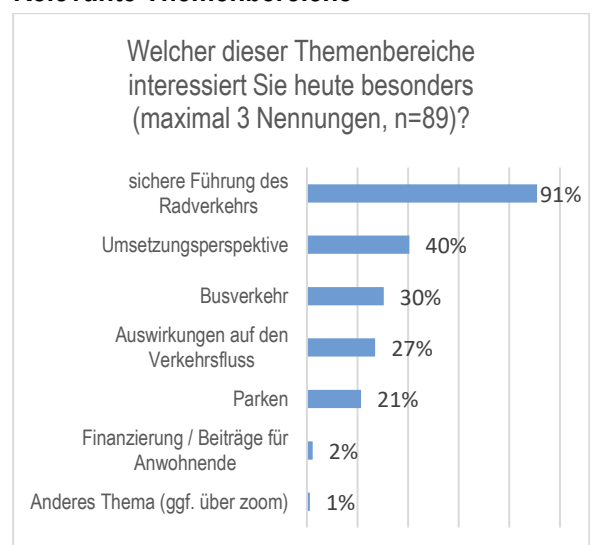
dem Fahrrad befahren. Etwa die Hälfte nutzt (auch) den Pkw, jeweils ein gutes Drittel sind (auch) mit dem Bus oder zu Fuß unterwegs.

Persönlicher Bezug zum Planungsgebiet



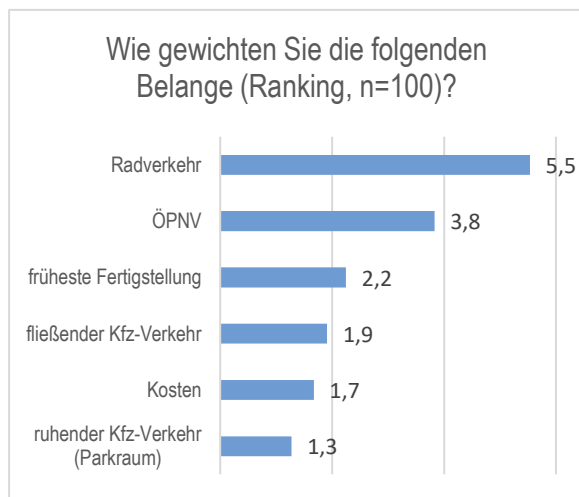
Die deutliche Mehrheit der slido-Nutzer*innen wohnt nicht im Planungsgebiet, sondern nutzt die Vaalser Straße lediglich zur Durchfahrt.

Relevante Themenbereiche



Für die slido-Nutzer*innen war die sichere Führung des Radverkehrs der mit Abstand relevanteste Themenbereich. Beiträge für Anwohner*innen fallen voraussichtlich nicht an, sodass die Finanzierung des Projekts keine hohe Relevanz für die Teilnehmenden hatte. Der im vorgelagerten öffentlichen Diskurs häufig thematisierte Parkraum war für die slido-Nutzer*innen eher uninteressant (siehe auch „Zusammenfassung und Bewertung“).

Gewichtung der Belange



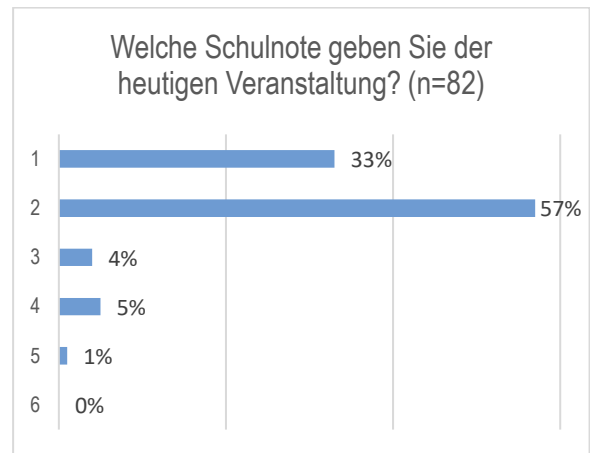
Die slido-Nutzer*innen hatten bei dieser Umfrage die Gelegenheit, verschiedene Belange zur Umgestaltung der Vaalser Straße nach ihrer Wichtigkeit anzuordnen. Wenn ein Belang an die oberste Stelle gesetzt wurde (= sehr wichtig), dann interpretiert slido dies als die Vergabe von sechs Punkten. Belange, die an die unterste Stelle sortiert wurden erhalten einen Punkt. Im Diagramm sind die Durchschnittswerte der Belange abgebildet. Es zeigt sich, dass der Radverkehr für die slido-Nutzer*innen klar den wichtigsten Belang darstellt. Auch der ÖPNV besitzt für sie hohe Relevanz. Am unwichtigsten wird der ruhende Verkehr eingestuft.

Zusammenfassung und Bewertung

Hauptsächlich Radfahrende, die nicht im Planungsgebiet wohnen, dieses aber regelmäßig durchfahren, haben sich stark über slido beteiligt. Anwohner*innen waren unterrepräsentiert. Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass sich die Teilnehmenden vor allem für die sichere Führung des Radverkehrs interessierten und die Belange des Radverkehrs sehr hoch gewichtet wurden. Auch die Bewertung des ruhenden Verkehrs als unwichtigsten

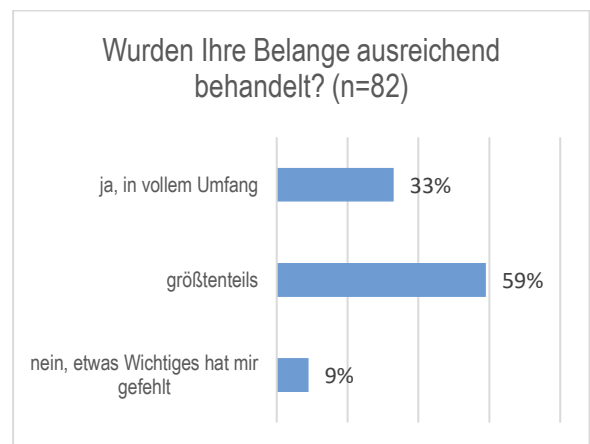
Planungsaspekt erscheint daher plausibel. Diese besondere Zusammensetzung der Stichprobe ist bei der Angabe der slido-Upvotes hinter den Eingaben im zweiten Teil dieses Berichts zu berücksichtigen.

Feedback der slido-Nutzer*innen



Im Anschluss an die Live-Veranstaltung wurden die slido-Nutzer*innen um ein kurzes Feedback gebeten, welches hier zusammengefasst dargestellt ist:

Von den Teilnehmenden vergaben 90 Prozent die Schulnote 1 oder 2. Die Veranstaltung wurde also von der überwiegenden Mehrheit sehr positiv wahrgenommen.



Nur 9 Prozent der über slido-Befragten empfanden einen für sie wichtigen Belang nicht ausreichend behandelt. Über die Freitextantworten wurde zum Teil bemängelt, dass der Fußverkehr bei der Diskussion keinen ausreichenden Stellenwert bekommen habe.

Fragen und Anregungen der Bürger*innen

Themen

Radverkehrsnetz

Radverkehrsinfrastruktur

Parken

Fußverkehr

Busverkehr

Kfz-Verkehr

Finanzierung und weiteres Vorgehen

Anpassungsvorschläge

Weitere Fragen und Anregungen

Radverkehrsnetz

Der Radverkehr sollte vermehrt über die Vaalser Straße geführt werden. (8x)

Gegenposition: Der Radverkehr sollte vermehrt über die Alte Vaalser Straße geführt werden (5x)

Im Rahmen der Live-Veranstaltung wurde dargestellt, dass beide Straßen für den Radverkehr bedeutsam sind. Während die Alte Vaalser Straße den südlichen Teil von Vaals und auf Aachener Seite den Stadtteil Vaalserquartier erschließt, ist die Vaalser Straße die direkte Verbindung von Aachen kommend in den Ortskern von Vaals und zum Gebiet nördlich der Maastrichterlaan. Die Pläne zur Ausweisung der Alten Vaalser Straße als Fahrradstraße wurden im Februar 2022 den Bürger*innen vorgestellt und voraussichtlich im Juni politisch beraten. Zur Bürger*innenbeteiligung Alte Vaalser Straße gibt es einen eigenständigen Bericht, der unter www.aachen.de/altevaalserstrasse abrufbar ist.

Wer soll primär mit der Rad-Vorrang-Route angesprochen werden?

Das Aachener Konzept der Rad-Vorrang-Routen ist ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsstrategie der Stadt. Es sollen vor allem Personen angesprochen werden, die sich heute noch nicht trauen, Rad zu fahren. Die Rad-Vorrang-Routen verbinden das Stadtzentrum mit den Außenbezirken und haben daher eher Menschen als Zielgruppe, die das Fahrrad nutzen, um von A nach B zu gelangen. Natürlich können sie darüber hinaus aber auch im Freizeitverkehr einen Mehrwert bieten.

Ist der Einsatz von Schutzstreifen mit dem Qualitätsanspruch einer Rad-Vorrang-Route vereinbar?

In Nebenstraßen kommt auf Rad-Vorrang-Routen häufig (aber nicht ausschließlich) das Element der „Fahrradstraße“ zum Einsatz. Für Hauptverkehrsstraßen ist diese Führungsform jedoch nicht geeignet. Das Rad-Vorrang-Netz ist mit keinem festgelegten Standard verknüpft. Es sollen sichere und komfortable Verbindungen in die Innenstadt geschaffen werden. Aus Sicht der Verwaltung ist dies bei allen Varianten gegeben, auch wenn eine Lösung mit einem geschützten Radfahrstreifen („Protected Bike Lane“) aus Radverkehrssicht als noch höherwertig einzustufen ist als die hier vorgeschlagenen rot eingefärbten und 2,00 m breiten Schutzstreifen.

Wird, sofern es jetzt nicht zu einem Umbau kommt, die Vaalser Straße für die Rad-Vorrang-Route nochmal umgebaut?

Die Rad-Vorrang-Route Vaals verläuft zwischen der Staatsgrenze und der Weststraße auf der Vaalser Straße. Ab der Weststraße ist eine Führung über die Weststraße, Welkenrather Straße und die Lochnerstraße bis zum Grabenring vorgesehen. Im Zuge der Umsetzung dieser Rad-Vorrang-Route wird die Vaalser Straße noch einmal ganzheitlich betrachtet werden. Auch eine weitere Anpassung des Abschnitts Vaalserquartier ist möglich.

Radverkehrsinfrastruktur

Es sollte eine Variante geben, die die Gestaltungsvorgaben des Radentscheid stärker aufgreift (14x). Hierzu könnte eine Kombination aus den Varianten 3 (Nordseite) und 3b (Südseite) gebildet werden (7x)

Der Anlass für die Planung war die Sanierung der Asphaltdeckschicht. Vor diesem Hintergrund wurden verwaltungsseitig die Varianten 1, 2 und 3 erarbeitet, die eine Neuaufteilung des Straßenraums zwischen den bestehenden Borden vorsehen und keinen Umbau beinhalten. Im Zuge der Beratung in der Bezirksvertretung Laurensberg und im Mobilitätsausschuss sind aus der Politik die Varianten 2b und 3b hinzugekommen, die wohl einen Umbau der Südseite beinhalten. Sie sind allerdings beide als Kompromiss zwischen Variante 2 und Variante 3

zu verstehen und aus diesem Grund beide nicht vollständig radentscheidkonform. In die politische Beratung im März wird die Verwaltung zusätzlich die vorgeschlagene „Variante 4“ einbringen, die eine Kombination aus Variante 3 (Protected Bike Lane auf der Nordseite) und Variante 3b (Radweg auf der Südseite) darstellt.

Der Radverkehr sollte möglichst kontinuierlich geführt werden.

In Vaals wird der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt; im Außerortsbereich östlich der Keltenstraße fährt der Radverkehr baulich vom Kfz-Verkehr getrennt im Seitenraum. Vor diesem Hintergrund ist sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite im Planungsgebiet mindestens ein Wechsel der Führungsform erforderlich. Grundsätzlich ist eine kontinuierliche Verkehrsführung anzustreben, daher sind unter diesem Gesichtspunkt Varianten mit wenigen Wechseln positiv zu bewerten. Die Varianten 2b und 3 schneiden hierbei bestmöglich ab (nur ein Wechsel auf Nord- und Südseite), Variante 3b sieht hingegen drei Wechsel auf der Nordseite und zwei Wechsel auf der Südseite vor. Dies ist ein Schwachpunkt dieser Variante.

Können in Variante 2b Radfahrstreifen statt Schutzstreifen zum Einsatz kommen?

Dass in Variante 2b im Mittelteil Schutzstreifen statt Radfahrstreifen vorgesehen sind, ist dem Grundsatz der Kontinuität geschuldet, der für diese Variante zentral ist. Da nur im Mittelteil Radfahrstreifen möglich wären, im West- und Ostteil aber nicht, wären zwei zusätzliche Wechsel notwendig. Da im Mittelteil die Kernfahrbahn 6,50 m breit ist, besteht in der Regel keine Notwendigkeit für Kfz, die Schutzstreifen zu befahren. Damit böten Radfahrstreifen an dieser Stelle keinen nennenswerten Vorteil.

Schutzstreifen bieten dem Radverkehr keinen Schutz vor dem Kfz-Verkehr. (12x)

Radfahrende dürfen durch Kfz grundsätzlich nur überholt werden, wenn ein Seitenabstand von mindestens 1,50 m 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. Die breiten und rot eingefärbten Schutzstreifen verdeutlichen dem Kfz-Verkehr, dass er im Zweifelsfall hinter dem Radverkehr bleiben muss, bis ein sicheres Überholen möglich ist.

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.

Es ist allerdings unstrittig, dass diese Fragestellungen (zu geringer Überholabstand, regelwidriges Beparken) bei Radwegen und geschützten Radfahrstreifen weniger Relevanz besitzen als bei Schutzstreifen.

Kann ein explizites Überholverbot von Radfahrenden durch den Kfz-Verkehr angeordnet werden?

Im Bereich der Haltestelle beträgt die Kernfahrbahnbreite in allen Varianten 5,80 m. Nur wenn sich zwei Großfahrzeuge begegnen ist das Befahren der Schutzstreifen erforderlich. Der Mindestabstand innerorts beträgt 1,50 m. Wie oben beschrieben ist der Fahrstreifen in Gegenrichtung ggf. mitzubenutzen. Sollte dieser „frei“ sein, so kann überholt werden. Insofern lässt sich nicht von einem „generellen Überholverbot“ sprechen und bietet sich auch für die Beschilderung eines solchen Verbots keine Grundlage.

Die temporär markierten Schutzstreifen werden häufig vom Kfz-Verkehr befahren (4x)

Schutzstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nur im Bedarfsfall, also beispielsweise bei der Begegnung mit Großfahrzeugen befahren werden. Die bisherigen Ortsbegehungen und -befahrungen haben gezeigt, dass dies nicht immer eingehalten wird, wenn sich kein Radfahrender auf dem Schutzstreifen befindet. Die derzeitige

Gelbmarkierung wurde inzwischen um eine Reihe von Piktogrammen ergänzt, die noch einmal hervorheben, dass es sich um eine Radverkehrsanlage handelt. Diese Piktogramme sind auch bei der dauerhaften Variante 2 vorgesehen. In Kombination mit der Roteinfärbung der Schutzstreifen wird davon ausgegangen, dass die heute vereinzelt stattfindenden regelwidrigen Befahrungen durch Kfz dann unterbleiben.

Parken

Im Vaalserquartier sollte Bewohnerparken eingerichtet werden (7x + 66 slido-Upvotes)

Die Einrichtung von Parkvorrechten für Bewohner*innen ist in der Straßenverkehrsordnung in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift zu StVO (VwV-StVO zu § 45) geregelt. Bewohnerparkzonen müssen demnach einige Voraussetzungen erfüllen. So muss z. B. immer zwischen Gemeingebrauch einer Straße, vorhandenem Parkdruck und örtlichen Besonderheiten abgewogen werden. Dies spiegelt sich darin wieder, dass innerhalb einer Bewohnerparkzone, wie in Aachen praktiziert, alle öffentlichen Parkplätze im Straßenraum dem Bewohnerparken zugeordnet und gleichzeitig den Besucher*innen gebührenpflichtig und zeitlich eingeschränkt zur Verfügung gestellt werden. Eine Bewohnerparkzone ausschließlich für Bewohner*innen ist rechtlich nicht möglich.

In Aachen ist das Planungsverfahren zur Einführung einer Bewohnerparkzone standardisiert und bedarf neben der grundsätzlichen Planung auch politischer Beschlüsse zur Umsetzung. Durch die politischen Gremien wurde eine Prioritätenliste zur Einrichtung der Bewohnerparkzonen beschlossen. Sie definiert die Bearbeitungs- und Umsetzungsreihenfolge der Untersuchungsgebiete.

Die Prioritätenliste wurde zuletzt am 22.04.21 im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen und enthält derzeit neun Gebiete, die in den kommenden Jahren näher untersucht werden sollen. Die Aufnahme des grenznahen Gebietes innerhalb von Vaalserquartier wird bei der nächsten politischen Beratung der Prioritätenliste durch die Verwaltung empfohlen. Eine zeitnahe Einrichtung des Bewohnerparkens wird jedoch im Hinblick auf den Arbeitsprozess und die Anzahl der Untersuchungsgebiete derzeit nicht gesehen.

Die Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums entlang der Vaalser Straße würde das Parken für Dauer- und Langzeitparker*innen, sowohl monetär, als auch durch die zeitliche Beschränkung der Parkdauer, unattraktiver machen. Besucher*innen des Ärztehauses stünde dadurch mehr Parkraum in unmittelbarer Nähe zum Ziel zur Verfügung. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich das Parken der Langzeit- und Dauerparker*innen in die angrenzenden, gebührenfreien Wohnstraßen des Vaalserquartiers verlagert. Den Bewohner*innen stünden im unmittelbaren Wohnumfeld dann weniger Parkplätze zur Verfügung und die Parksuchverkehre würden ansteigen.

Derzeit wird ein gesamtstädtisches Gutachten zum Quartiersparken erstellt. Ziel ist es, eine Methodik und Bewertung von Quartieren für die Einrichtung von Quartiersparkplätzen zu entwickeln. Wenn die Ergebnisse des Gutachtens vorliegen, ist eine Prüfung für das Vaalserquartier grundsätzlich möglich.

Wie wirkt sich der mögliche Entfall vieler Parkplätze auf ansässige Einrichtungen wie z.B. das Ärztehaus aus? (2x)

Parkstände im öffentlichen Raum stehen der Allgemeinheit zur Verfügung. Es gibt keinen Anspruch privater Nutzungen auf öffentliche Parkplätze, weder durch Wohn- noch durch gewerbliche Nutzung.

Gleichwohl stellt der Entfall von 46 Parkständen, wie er in den Varianten 3a und 4 geplant ist, eine deutliche Veränderung zur aktuellen Situation dar. Es ist daher verständlich, dass diese Varianten bei den regelmäßigen Nutzer*innen Befürchtungen und Vorbehalte auslösen.

Der Erhalt von Parkplätzen darf nicht höher gewichtet werden als sichere Radverkehrsanlagen (7x + 47 slido-Upvotes)

Die im Zuge des Bürger*innendialogs vorgestellten Varianten besitzen unterschiedliche Potenziale in Bezug auf die Radverkehrsförderung. Im Allgemeinen steigt die Bereitschaft zur Fahrradnutzung durch baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen. Wichtig bleibt jedoch festzuhalten, dass es sich aus Sicht der Verwaltung bei allen Varianten um eine sichere Verkehrsführung handelt. Die Sicherheit der Radfahrenden wird also in keinem der Fälle dem Bestreben geopfert, öffentlichen Parkraum zu erhalten.

Möglichst viele Parkplätze auf der Vaalser Straße sollen erhalten bleiben. (3x)

An städtische Straßen wird eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen gestellt. Neben dem zügigen und sicheren Vorankommen zählt beispielsweise auch das Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern dazu („ruhender Verkehr“). Vor dem Hintergrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und dem Anspruch, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu stärken, werden die Flächenansprüche des ruhenden Verkehrs heute neu bewertet.

Ist die Verlagerung sämtlicher Parkplätze zum Zollamtsgelände und so durchgehende Radwege in beide Richtungen möglich? (50 slido-Upvotes)

Unter den Varianten, die im Juni politisch beraten werden sollen, sind auch zwei Varianten (3a und 4), bei denen nur der Parkplatz an der Grenze für öffentliches Parken zur Verfügung steht. Grundsätzlich ist dies also denkbar.

Welche Zukunftsperspektive hat der Parkplatz an der Grenze? (7x)

Zukünftig soll das Gebiet im Bereich der Staatsgrenze umgestaltet werden. Die Voraussetzung hierfür wurde durch den jüngsten Flächennutzungsplan geschaffen. Unter dem Arbeitstitel „Vaals Grenze“ wird der Planungsprozess derzeit vorbereitet. Wie bei allen städtebaulichen Projekten dieser Größenordnung spielt das Thema Mobilität eine entscheidende Rolle. Bevor ein solches Vorhaben umgesetzt werden kann, ist sicherzustellen, dass eine angemessene Anbindung für alle Verkehrsarten gewährleistet ist. Eine Bestandsgarantie für den heutigen Parkplatz gibt es nicht.

Wie würde bei Entfall des Parkstreifens zukünftig mit Containerstellungen, Umzügen, Baumaßnahmen, usw. umgegangen? (3x)

Viele Häuser im betrachteten Abschnitt der Vaalser Straße verfügen über die Möglichkeit, diesen Platzbedarf auf dem eigenen Grundstück zu befriedigen. Unabhängig davon ist es möglich, Anträge auf z. B. Sondernutzung, Haltverbot etc. zu stellen. Dies wäre auch erforderlich, wenn der Parkstreifen bestehen bleibt. Falls er zugunsten der Protected Bike Lane entfällt, wird der fließende (Rad- und Kfz-)Verkehr für die Dauer der Maßnahme ggf. eingeschränkt.

Liefer- und Ladezonen sind in Kombination mit der Protected Bike Lane bei den vorhandenen Platzverhältnissen möglich, wenn die Führung (ähnlich wie in Variante 3b) zwischenzeitlich in einen Schutzstreifen übergeht.

Fußverkehr

Die Varianten 2b und 3b haben den großen Vorteil, dass Rad- und Fußverkehr auf der Südseite getrennt werden (5x). Im Bestand kommt es häufig zu Konflikten (4x)

Der Anlass für die Planung war die Sanierung der Asphaltdeckschicht. Vor diesem Hintergrund wurden die Varianten 1, 2 und 3 erarbeitet, die eine Neuaufteilung des Straßenraums zwischen den bestehenden Borden vorsehen und keinen Umbau beinhalten. Bei den Varianten 2 und 3 bleibt die Situation für Rad- und Fußverkehr im südlichen Mittelteil unverändert zum Bestand vor der Sanierungsmaßnahme: Fuß- und Radverkehr würden hier gemeinsam geführt.

Die Trennung dieser Verkehrsarten an dieser Stelle ist ein Vorteil der Varianten 2b und 3b, die von Seiten der Politik vorgeschlagen wurden. Allerdings ist für diese beiden Varianten ein kostspieliger und zeitaufwändiger Umbau erforderlich.

Um eine Verbesserung für Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle ohne baulichen Eingriff zu ermöglichen, wurde das Variantenspektrum um zwei Untervarianten ergänzt: Variante 2a und Variante 3a. Bei beiden Varianten entfällt der Parkstreifen (ca. 12 Parkstände) auf der Südseite, wie dies auch bei den Varianten 2b und 3b vorgesehen ist. Die freiwerdende Fläche wird dem Radverkehr zur Verfügung gestellt. Die große Hinweistafel im Bereich der Mittelinsel und das Straßenbegleitgrün an der Einmündung Keltenstraße bleiben bestehen. Auf einer Länge von etwa 70 m werden Fuß- und Radverkehr voneinander getrennt.

Auf gemeinsam genutzte Geh- und Radwege sollte grundsätzlich verzichtet werden (3x, 57 slido-Upvotes)

In den Varianten 1, 2b, 3b und 4 sind Fuß- und Radverkehr im größtmöglichen Umfang getrennt: Lediglich auf der Südseite östlich der Keltenstraße ist in allen Varianten die gemeinsame Führung weiterhin vorgesehen. Dies liegt zum einen daran, dass die Straße hier in den Außerortsbereich übergeht, wo gemeinsame Führung in der Regel als verträglich eingestuft wird. Im vorliegenden Fall wird diese Führungsform bis zur Einmündung Alte Vaalser Straße fortgesetzt. Zum anderen lassen die Platzverhältnisse eine Trennung von Fuß- und Radverkehr östlich der Keltenstraße nur unter umfangreichen Umbaumaßnahmen und unter erheblichen Einschränkungen für die Radverkehrsführung auf der Nordseite zu.

Busverkehr

Inwiefern wird der Linienverkehr der ASEAG in der Püngelerstraße durch Falschparker behindert?

In der Live-Veranstaltung wurde beschrieben, dass es in der Püngelerstraße oft zu Behinderungen von ASEAG-Linienbussen kommt. Grund hierfür sind Fahrzeuge, die zu weit vom Bord entfernt oder gar im Halteverbot abgestellt werden. Als Folge kommt es mehrfach vor, dass sich Linienbusse „festfahren“, also ihre Fahrt nicht fortsetzen und auch nicht rückwärtsfahren können. Zum Teil fahren sich aufgrund des dichten Takts auch mehrere Busse gleichzeitig fest. Infolgedessen müssen die Busse, die auch für Folgefahrten eingeplant sind, durch Busse aus dem Depot ersetzt werden. Der nachfolgende Linienverkehr wird über die Vaalser Straße umgeleitet, bis das störende Fahrzeug entfernt werden kann. Die Haltestellen „Schmiedgasse“, „Keltenstraße“ und „Püngelerstraße“ können in diesem Zeitraum in Fahrtrichtung Vaals nicht angefahren werden.

Können die Bedingungen für die ASEAG nicht durch dichtere Kontrollen durch das Ordnungsamt verbessert werden?

Wenn der Fall eintritt, dass ein geparktes Fahrzeug den Linienverkehr wie oben beschrieben behindert, werden die Polizei oder das Ordnungsamt verständigt, die Halter oder Halterin des jeweiligen Fahrzeugs zu kontaktieren suchen. Gelingt dies nicht, wird eine Firma mit dem Abschleppen des Fahrzeugs beauftragt.

Zusätzliche Kontrollen durch das Ordnungsamt können nicht in dem Umfang gewährleistet werden, dass eine störungsfreie Nutzung durch den Linienverkehr dauerhaft ermöglicht wird.

Als Maßnahme zur Erhöhung der „Parkdisziplin“ wurden Ende 2021 Markierungen aufgebracht, die den legalen Parkraum kennzeichnen.

Würde ein einseitiges Parkverbot das Problem der ASEAG lösen?

Die Wegnahme des Fahrbahnrandparkens auf einer Seite würde die Befahrbarkeit für den Busverkehr sicherstellen, wurde aber wegen der starken Parkraumnachfrage in der Püngelerstraße nicht umgesetzt.

Ist eine Verlegung des Linienverkehrs von der Alten Vaalser Straße auf die Vaalser Straße angedacht? (2x)

Eine Verlegung des Linienverkehrs von der Alten Vaalser Straße auf die Vaalser Straße wird nicht angestrebt. Eine Herausnahme der Linien führt zu einer schlechteren ÖPNV-Anbindung des Vaalserquartiers. Die von der Stadt angestrebten Erschließungsqualitäten für den Nahverkehr würden sich deutlich verschlechtern. Darüber hinaus ist eine Linienführung über die Püngelerstraße für die Linien, die an Vaals Grenze enden, unabdingbar. Da die Busse hier längere Standzeiten haben, ist die vorgeschlagene Umwandlung zur Fahrbahnrandhaltestelle nicht möglich.

Die Busse sollten in einem dichteren Takt fahren

Derzeit gehört die Achse Vaalser Straße zu den CityTakt-Achsen in Aachen und wird wochentags tagsüber ab Haltestelle Westfriedhof im 7,5-Min.-Takt bedient. Am Wochenende werden analog zu den „Blockverkehrs-Abfahrten“ am Bushof die Hauptachsen im 15-Minuten-Takt bedient. An der Haltestelle Westfriedhof teilen sich die Linien auf in den Ast in Richtung Uniklinik (Linien 5/45) und in Richtung Vaalserquartier (Linien 25,35/55). Eine Taktausweitung auf einen 10 Minuten-Takt bis zum Vaalserquartier würde hier ein neues Angebotskonzept in der Innenstadt erfordern, welches dann auch Auswirkungen auf die anderen City-Takt-Achsen haben würde.

Kfz-Verkehr

Die Geschwindigkeit im Planungsgebiet sollte außerorts auf 50 km/h und innerorts auf 30 km/h reduziert werden. (4x)

Die Regelhöchstgeschwindigkeit beträgt in Deutschland derzeit 50 km/h innerorts und 100 km/h außerorts. Die Straßenverkehrsordnung macht genaue Vorgaben darüber, in welchen Fällen und in welchem Maße hiervon abgewichen werden darf.

Im Außerortsbereich wurde die Geschwindigkeit bereits von 100 km/h auf 70 km/h herabgesetzt. Für eine weitere Reduzierung fehlt die rechtliche Grundlage.

Die Streckengeschwindigkeit kann innerorts auf klassifizierten Straßen nach § 45 (9) StVO auf 30 km/h begrenzt werden, falls sich im unmittelbaren Umfeld Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen,

Förderschulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser befinden. Dies ist im betrachteten Abschnitt der Vaalser Straße nicht gegeben. Auch hierbei sind enge Vorgaben der StVO zu beachten.

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.

Finanzierung und weiteres Vorgehen

Werden die Anwohner*innen an den Kosten für die Umgestaltung beteiligt?

Für die Anwohner*innen entstehen nach derzeitigem Kenntnisstand in keiner der präsentierten Varianten Kosten. Sollte sich diese Einschätzung ändern, wird es in jedem Fall eine weitere Informationsveranstaltung geben.

Wie hoch sind die Kosten für die Stadt Aachen und welcher Anteil wird von der EU / dem Bund / dem Land gefördert?

Die bereits erfolgte Asphaltdeckensanierung wurde zu 90 Prozent vom Land NRW gefördert. Die diskutierten Varianten der Neumarkierung des Straßenraums sind kein Bestandteil eines Förderprojekts und werden vollständig über den Haushalt finanziert.

Das Geld sollte besser in andere Projekte investiert werden.

Die Sanierung der Fahrbahndecke war im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht alternativlos und wurde wie oben beschrieben bezuschusst. Die verschiedenen vorgestellten Varianten, wie die Fahrbahn im Anschluss an diese Maßnahme markiert werden könnte, weisen unterschiedlich hohe Kosten auf. Selbstverständlich ist dieser Aspekt bei der Abwägung neben anderen Faktoren einzubeziehen.

Wie lange dauert die bauliche Umsetzung?

Entscheidend für die Dauer bis zur Umsetzung ist, ob eine Variante ohne Umbau (1, 2, 2a, 3, 3a) oder mit Umbau (2b, 3b und 4b) realisiert werden soll. Im Anschluss an den politischen Beschluss (geplant für Juni 2022) für eine Variante muss diese noch im Detail ausgearbeitet werden. Falls eine Variante mit Umbau beschlossen wird, muss die Ausführungsplanung noch einmal der Politik vorgelegt werden. Auf Basis dieser Ausführungsplanung kann die Ausschreibung vorbereitet und durchgeführt werden. Nach Ablauf der Ausschreibungsfrist erhält eine Baufirma den Zuschlag und kann nach einer gewissen Vorbereitungszeit mit der Umsetzung beginnen. Zwischen politischem Beschluss und Fertigstellung der Maßnahme liegen also noch einige Schritte, die jeweils Zeit benötigen.

Für die Varianten 1, 2, 2a, 3 und 3a steht derzeit Frühjahr 2023 als realistischer Zeitpunkt der Fertigstellung im Raum; für die Varianten 2b, 3b und 4 wird Frühjahr 2024 veranschlagt.

Warum sind einige Varianten so viel zeit- und kostenintensiver als andere?

Die Varianten, die einen Umbau der Südseite vorsehen (2b, 3b und 4), sind sowohl in der Planung als auch im Bau deutlich komplexer als die Varianten ohne Umbau. Zudem müsste ein weiterer politischer Beschluss vorbereitet und eingeholt werden („Ausführungsbeschluss“). Für einen Radweg auf der Südseite (3b und 4) müsste zum einen das

Schild versetzt werden, das auf die in Deutschland erlaubten Geschwindigkeiten hinweist. Zum anderen müsste das Straßenbegleitgrün an der Einmündung Keltenstraße überbaut werden und ggf. durch Ausgleichspflanzungen an anderer Stelle kompensiert werden. Zwischen Geh- und Radweg wird nach aktuellem Standard ein Kugelplattenstreifen verbaut, um sehbeeinträchtigte Menschen die Abgrenzung zum Radweg zu verdeutlichen.

Die Verbreiterung der Fahrbahn zur Anlage eines Schutzstreifens (Variante 2b) ist noch aufwändiger, da voraussichtlich der gesamte Gehweg erneuert werden müsste und die Entwässerung der Fahrbahn angepasst werden müsste, da sich der Bord verschiebt. Aus diesem Grund ist der Kostensprung von Variante 2 zu 2b größer als der Unterschied zwischen 3 und 3b.

Anpassungsvorschläge

Kann die Überleitung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn baulich geschützt werden? (5x)

Eine bauliche Sicherung der Stelle, an der der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt wird, wird in Form von Warnbaken in die Planungen aufgenommen.

Kann die Überleitung auch ohne Verjüngung des Schutzstreifens richtlinienkonform angelegt werden?

Das Regelmaß für einen Schutzstreifen beträgt 1,50 m. Die vorgeschlagene Markierung, bei der der Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m auf die Fahrbahn geführt und nach einer Übergangsstrecke stetig auf 2,00 m verbreitert wird, ist also bereits richtlinienkonform. Eine optische Einengung der Fahrbahn im Bereich des Ortseingangs findet auch bei der vorgeschlagenen Markierung statt: Von 9,00 m außerorts auf 6,25 m – 7,00 m innerorts (je nach Variante).

Kann eine zusätzliche Querungshilfe auf Höhe der Keltenstraße eingerichtet werden? (2x)

Eine zusätzliche Querungshilfe auf Höhe der Einmündung Keltenstraße wurde zuletzt im Juli 2020 in der regelmäßigen Abstimmungsrunde zwischen Stadtverwaltung, Polizei und ASEAG diskutiert. Aufgrund der nur spärlichen Bebauung östlich der Keltenstraße wurde der Bedarf einer solchen Querungshilfe an dieser Stelle als gering eingestuft.

An vielen Stellen im Stadtgebiet besteht die Forderung nach neuen Querungshilfen. Aus Gründen der Gleichbehandlung wird seitens der Verwaltung stets die Zahl der voraussichtlichen Querungen als Entscheidungsgröße herangezogen.

Das Linksabbiegen mit dem Fahrrad in den Fußweg zur Konradstraße sollte erleichtert werden.

Die alte Mittelinsel auf Höhe der Konradstraße war in keinem guten baulichen Zustand und entsprach in ihren Abmessungen nicht den Vorgaben. Daher wurde sie im Zuge der Straßenunterhaltungsmaßnahme entfernt und mittlerweile durch neue Inselköpfe ersetzt. Diese Insel kann von Radfahrenden weiterhin für das „Linksabbiegen“ in die Konradstraße genutzt werden. Hierzu sollte allerdings vom Fahrrad abgestiegen werden. Der Verbindungsweg zwischen Konradstraße und Vaalser Straße ist als Gehweg ausgewiesen und darf folglich ohnehin nur schiebend benutzt werden.

Sind Schutzstreifen vor dem Hintergrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung geeignet? (3x)

Die ERA geben für Schutzstreifen das Mindestmaß von 1,25 m Breite an. Die Kernfahrbahn darf laut dem Regelwerk bis zu 4,50 m schmal sein. Bei der vorliegenden Planung sind sowohl die Schutzstreifen als auch die Kernfahrbahn

deutlich großzügiger bemessen (2,00 m bzw. 5,80 m) als im Regelwerk vorgeschrieben. Aus diesem Grund ergibt sich auch ein größerer Einsatzbereich für die vorgeschlagene Schutzstreifen-Gestaltung.

Im mittleren Abschnitt könnten in Variante 2b auch Radfahrstreifen statt Schutzstreifen eingesetzt werden.

Es ist richtig, dass in Variante 2b im mittleren Abschnitt auch ein Radfahrstreifen anstelle eines Schutzstreifens angelegt werden könnte. Da das Grundprinzip von Variante 2b jedoch vorsieht, eine Führungsform (nämlich den Schutzstreifen) möglichst kontinuierlich anzuwenden, wurde darauf verzichtet, an dieser Stelle in einen Schutzstreifen überzugehen. Anders als Radfahrstreifen dürfen Schutzstreifen von Kraftfahrzeugen „im Bedarfsfall“ überfahren werden. Da die Kernfahrbahnbreite wie richtig beschrieben wurde 6,50 m beträgt, sollte dieser Fall in der Regel allerdings nicht vorkommen. Ein kleiner Vorteil von Schutzstreifen ist die schmalere Strichmarkierung als bei Radfahrstreifen, sodass bei der geplanten Roteinfärbung die Radverkehrsfläche noch ein wenig größer wirkt.

Wie sieht ist Protected Bike Lane an Einmündungen und Zufahrten gestaltet?

Die Reihe der baulichen Trennelemente wird an Zufahrten und Einmündungen unterbrochen, sodass ein Ein- und Abbiegen unproblematisch ist. In den Varianten 3, 3b und 4 wurde zur Verdeutlichung und Unterstützung dieser Fahrbeziehung eine Bodenmarkierung in den Lageplan aufgenommen.

In Variante 2b sollte auf den Parkstand vor Hausnr. 530 verzichtet werden, um größere Kurvenradien für die Schutzstreifen zu ermöglichen.

Hierdurch würde sich im Fahrtverlauf zunächst eine optische Aufweitung der Kfz-Verkehrsfläche ergeben, die dann jedoch im Bereich der Mittelinsel wieder verengt würde. Die gleichbleibend schmale Kfz-Kernfahrbahn trägt erfahrungsgemäß zu niedrigeren Geschwindigkeiten bei. Allerdings werden die Fahrlinien im Zuge der Ausführungsplanung noch einmal überprüft.

Vor Hausnr. 517 sollte der Sicherheitstrennstreifen markierungstechnisch ausgeprägt werden.

Dieser Hinweis wurde aufgenommen und die Pläne entsprechend angepasst.

Der neu entstehende Radweg wird aus der Keltenstraße aufgrund einer Hecke erst spät einsehbar sein. Kann hier ein Stoppschild aufgestellt werden? Kann die Hecke verkleinert werden?

Der in Variante 3b geplante Radweg auf der Südseite befindet sich durch den Wegfall des Parkstreifens näher an der Fahrbahn als die heutige Furt. Hierdurch ergeben sich sogar bessere Sichtbedingungen als in der Bestandssituation. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass bislang an dieser Stelle keine Unfälle bekannt sind, ist ein Stoppschild, welches explizit begründet werden muss, nicht zu rechtfertigen. Ein solches Stoppschild würde übrigens auch für den rechtsabbiegenden Radverkehr gelten.

Warum ist die Fahrbahn in Variante 3b im Mittelabschnitt 7,00 m statt 6,50 m breit? Besser wäre es, Sicherheitstrennstreifen zu verbreitern.

Bei den Varianten, in denen das Fahrbahnrandparken auf der Nordseite (zum Teil) entfällt, steht verhältnismäßig viel Platz zur Verfügung, der zwischen Rad und Kfz-Verkehr aufgeteilt werden kann. Die Radverkehrsanlage wird mit 2,50 m Breite zuzüglich der Entwässerungsrinne auf der rechten Seite und zuzüglich des Sicherheitstrennstreifens großzügig dimensioniert. Eine Verbreiterung des Sicherheitstrennstreifens erscheint wegen der breiten Fahrfläche an dieser Stelle nicht zweckdienlich. Der in die Keltenstraße abbiegende Buslinienverkehr profitiert hingegen bei diesem Fahrmanöver von einer etwas breiteren Fahrbahn.

Warum wird der Radverkehr nicht rechts an den parkenden Fahrzeugen vorbeigeführt?

Radverkehr auf Fahrbahnniveau rechts neben geparkten Fahrzeugen zu führen, ist wegen der schlechten Sichtbeziehungen an Einmündungen zu Zufahrten generell problematisch. An der Vaalser Straße ist diese Möglichkeit allerdings schon aufgrund der herrschenden Fahrbahnbreite nicht gegeben: Zwischen den Borden stehen etwa 10,50 m zur Verfügung. Der fließende Verkehr benötigt eine Breite von 6,50 m, das Parken 2,00 m. Rechts neben dem Parkstreifen wäre noch ein Sicherheitsraum von 0,75 m nötig. Für die Radverkehrsanlage verblieben also lediglich 1,25 m. Das Regelmaß für eine Radfahrstreifen beträgt jedoch 1,85 m, das Mindestmaß 1,50 m.

Weitere Fragen und Anregungen

Gab es eine Zählung des Radverkehr? Bei welchem Wetter wurde diese durchgeführt?

Wie in der Live-Veranstaltung dargestellt, wurde im Juni 2018 die letzte Verkehrszählung durchgeführt. Zwischen 7 und 19 Uhr wurden im Querschnitt 670 Radfahrende gezählt. Laut Zählprotokoll betrug die Temperatur zwischen 15 und 20 °C bei einer starken Bewölkung mit sporadischen Schauern.

Wurde die Zahl der Fußgänger*innen auch ermittelt?

Der Fußverkehr wurden ebenfalls erhoben: Im selben Zeitraum wie oben querten ca. 1.450 Fußgänger*innen die Püngelerstraße. Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr treten hauptsächlich im Bereich zwischen Haltestelle und Keltenstraße auf. Eine Verbesserung könnte hier erzielt werden, indem der Parkstreifen auf der Südseite aufgehoben wird und der dadurch freiwerdende Platz dem Radverkehr zur Verfügung gestellt wird. Dies ist in den Varianten 2a, 2b, 3a, 3b und 4 so gelöst.

Wie sieht es eigentlich mit der Bildung einer Rettungsgasse aus, wenn die Fahrbahnbreite verringert wird?

Im Vergleich zur Bestandssituation ergibt sich bei den Varianten mit Protected Bike Lane keine wesentlich schmalere Fahrbahn, da das Fahrbahnrandparken entfällt.

Können beidseitig Straßenbäume gepflanzt werden?

Grundsätzlich ist die Stadtverwaltung bestrebt, in Straßenräumen neue Baumstandorte anzulegen. Es handelt sich jedoch hierbei auch um einen baulichen Eingriff, der im Rahmen einer Straßenunterhaltungsmaßnahme nicht vorgesehen ist.