



Bürger*innen dialog

Umgestaltung Nebenanlagen
Europaplatz

August / September 2022



www.aachen.de

stadt aachen



Zahlen und Fakten

Beteiligungszeitraum: 29. August 2022 bis 17. September 2022

Reaktionen

2 Eingabe per Post

Eingaben per Mail **7**

Resultat

mehrere Anpassungen im Lageplan

Beteiligungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung zum Europaplatz gab es folgende Möglichkeiten zur Beteiligung:

- Eingaben vor Ort im Foyer des Verwaltungsgebäudes Lagerhausstraße 29 August.-09. September 2022
 - Aushang Pläne mit Briefkasten für analoge Eingaben (Eingaben von 2 Bürger*innen))
- Online und per Email vom 29. August -17. September 2022 (Eingaben von 7 Bürger*innen bzw. Verbände)

Fragen und Anregungen der Bürger*innen

Themen

Allgemein

Radverkehr

Wasserbecken inkl. Brunnen

Bäume

Fußverkehr

Kfz-Verkehr

Einzeleingaben (in vorherige Themenpunkten zusammengefasst)

Allgemein

Fragen zur Zugänglichkeit und Ausstattung direkt am Brunnen

Im Rahmen dieser Maßnahme werden nur die Nebenanlagen außerhalb der Fahrbahn erneuert. Insgesamt kann aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses keine bevorrechtigte Quermöglichkeit der Ringfahrbahn für zu Fuß Gehende zum Brunnen geschaffen werden

Wann sollen die Arbeiten stattfinden

Die Arbeiten sollen im Zeitfenster der Sperrung der A544 ab vsl. dem 4. Quartal 2024 erfolgen.

Radverkehr

Trennung der Fahrtrichtung beim Beidrichtungsradweg durch eine weiße Trennlinie

Teilweise liegt der Beidrichtungsradweg im Zuge der RVR Haaren. Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV; Stand 2012; Quelle FGSV) geben als Empfehlung, dass ab einer Breite von 4,00m eine Trennung mittels Leitlinie erfolgen sollte. Bei engen Kurven und unübersichtlichen Streckenabschnitte kann auch ab 3,00 m eine Markierung zur Trennung aufgebracht werden. Der 3,00 m breite Beidrichtungsradweg am Europaplatz hat i.d.R. einen größeren Radius und ist gut einsehbar. Daher wird zunächst keine Mittelmarkierung aufgebracht. Im Bedarfsfall wäre eine Nachrüstung aber möglich.

Einmündung Joseph-von-Görres-Straße Richtung Jülicher Straße

Blockierung durch wartende Kfz zu erwarten

Im Bereich der Einmündung lässt sich leider nicht gänzlich verhindern, dass die Querungsstelle für Radfahrende und zu Fuß Gehende durch lange Kfz blockiert werden kann. Durch die Umplanung der Zufahrt wird zukünftig aber verhindert, dass sich zwei KFZ nebeneinanderstellen, was heute häufiger der Fall ist. Außerdem steht für Pkw eine ausreichende Aufstellfläche zwischen Ringfahrbahn und Querungsstelle zur Verfügung. In Kombination mit den Anrampungen und deutlichen Markierungen der Querungsstelle (rote Radfurt und Fußgängerüberweg) sollte zukünftig das Freihalten der Querungsstellen durch Kfz aber zuverlässiger funktionieren.

Verschwenk Radweg in der Nebenanlage

Der Verschwenk des Radweges ist unter anderem durch die bauliche Trennung (Grünstreifen) und der notwendigen Aufstellfläche für Pkw vor der Zufahrt in den Europaplatz notwendig, um möglichst ein Blockieren der Querungsstellen durch Pkw zu vermeiden. Zudem wird dadurch eine Geschwindigkeitsreduzierung der Radfahrenden und eine bessere Sichtbeziehung auf den zufahrenden Kfz-Verkehr geschaffen; dies erhöht somit die Verkehrssicherheit

Abgesetzte Führung des Radverkehrs von der Joseph-von-Görres-Straße aus

Aufgrund der Grundstücksverhältnisse, kann die Radverkehrsanlage von der Jülicher Straße nicht weiter weg von der Fahrbahn abgesetzt werden.

Einmündung B1 Richtung Blücherplatz

Der Boxenstop-Charakter sollte aufgegeben werden

Mit der Planung zur RVR Haaren wird hier zukünftig eine gerade, einstreifige Zuführung der B1 zum Europaplatz erreicht.

Entfall des ungünstig angesetzten Schlenkers der RVR

Der Radius der RVR wird größtmöglich erweitert. Jedoch ist hier auch eine bewusste Geschwindigkeitsreduzierung des Radverkehrs zur Erhöhung der Sicherheit beabsichtigt.

Einmündung Joseph-von-Görres-Straße Richtung Stolberger Straße

Einstreifige Umplanung der Zufahrt

Im Nachgang zu Bürger*innenbeteiligung wurde eine Verkehrszählung bei dieser Einmündung vorgenommen. Im Ergebnis wurden hier im Tagesmittel ca. 4 Fahrräder pro Stunden gezählt. Dies ist im Vergleich zu den anderen Radwegequerungen am Europaplatz deutlich weniger. Die Zufahrt aus der Joseph-von-Görres-Straße soll aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der anschließenden Verflechtungsbereiche auch weiterhin 2-streifig vorgesehen werden.

Herstellung einer weiteren Mittelinsel

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Stützbauwerken, Grundstücksfläche und erforderlicher Abbiegeradien ist die Errichtung einer zusätzlichen Mittelinsel nicht möglich.

Führung der Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren im Bereich Europaplatz

Zeitgleiche Herstellung des Durchstiches vom Europlatz zum Wurmweg

Für die RVR Haaren wird eine neue, direktere und weniger steile Rampe zur Anbindung des Wurmweges geplant. Grundsätzlich wird angestrebt, Baumaßnahmen zu bündeln. Da es sich aber um zwei verschiedene Förderprojekte (Europlatz und RVR Haaren) handelt, welche sich in einem unterschiedlichen Stadium der Planung bzw. Umsetzung befinden, ist hier nach derzeitigem Stand keine vorzeitige Erstellung des Durchstiches möglich.

Südliche Führung als Zweirichtungsradweg entlang der B1

Mittlerweile wurde für die RVR Haaren der Planungsbeschluss politisch eingeholt, der eine südliche Führung als Zweirichtungsradweg entlang der B1 vorsieht. Dazu wird die B1 in Richtung Europlatz schon ab dem Blücherplatz auf einen Fahrstreifen reduziert, so dass ausreichende Breiten für den Radweg zur Verfügung stehen. Eine mögliche Führung der RVR Haaren über die Dennewartstraße wird nicht weiterverfolgt.

Führung im Europlatz

Die RVR wird nördlich um den Europaplatz geführt, dies entspricht den aktuell am häufigsten gewählten Fahrbeziehungen des Radverkehrs. Außerdem muss so die nicht vorfahrtberechtigte südliche Zufahrt nicht befahren werden.

Wasserbecken inkl. Brunnen

Die Sinnhaftigkeit des Beckens inkl. Brunnen wird hinterfragt.

Der Brunnen ist nicht Bestandteil dieser Planung. Wasserflächen sind lokal-klimatisch sinnvoll und wichtig. Unter dem Becken befindet sich zudem ein großer Stauraumkanal zur Regenrückhaltung, welcher im Zuge des Klimawandels und bei Starkregenereignisse wichtig ist.

Bäume

Es sollte eine großkronige Art verwenden, z. B. die heimische Hainbuche, welche eine recht gute Klimaresilienz aufweist und eine hervorragende Feinstaub-Filterleistung

Es sind großkronige Bäume (im ausgewachsenen Zustand) geplant. Die Entwurfsdarstellungen in der Vorlage sind nur schematisch bzw. als Jungbaum-Stadium zu verstehen.

Wie wird verhindert, dass die Wurzeln der neuen Bäume Wurzelaufbrüche an den neuen Geh- und Radwegen verursachen?

Durch den Einbau von Wurzelsperren wird ein unkontrolliertes Wachstum der Wurzeln verhindert und die neue Belagsfläche vor Wurzelschäden geschützt.

Fußverkehr

Herstellung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) bzw. Zebrastreifen über die B1 (Richtung Blücherplatz)

Im Nachgang zu Bürger*innenbeteiligung wurde eine Verkehrszählung bei dieser Einmündung vorgenommen. Im Ergebnis ist gemäß den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ die Herstellung eines FGÜ empfohlen bzw. möglich. Daher wird im Rahmen der Ausführungsplanung auch hier ein FGÜ vorgesehen

Herstellung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) bzw. Zebrastreifen über die Josphe-von-Görres-Straße (Richtung Stolberger Straße) als Anbindung zum Rehmviertel bzw. Bushaltestellen Jülicher Straße

Im Nachgang zu Bürger*innenbeteiligung wurde eine Verkehrszählung bei dieser Einmündung vorgenommen. Im Ergebnis ist gemäß den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ die Herstellung eines FGÜ hier außerhalb der empfohlenen bzw. möglichen Verkehrswerte. Weiter ist die Zufahrt aus der Josphe-von-Görres-Straße aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der anschließenden Verflechtungsbereiche auch weiterhin 2-streifig vorzusehen. Gemäß den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ darf ein FGÜ nur an Stellen angelegt werden, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss. Dies ist in der Zufahrt zum Verteilerring nicht gegeben. Daher wird hier kein FGÜ angelegt. Um hier eine eindeutige Verkehrsführung zu gewährleisten, wird auch die Ausfahrt in die Josphe-von-Görres-Straße nicht mit einem FGÜ ausgestattet.

Für die meisten Bereiche des süd-östlichen Teils der Josphe-von-Görres-Straße ist die direkteste und sicherste Verbindung zum Rehmplatz die Peliserkerstraße inkl. der Querungsmöglichkeit an der Lichtsignalanlage (Ampel) an der Kreuzung Peliserkerstraße/Josphe-von-Görres-Straße.

Von der Einmündung Josphe-von-Görres-Straße/Europaplatz sind die Entfernungen parallel zur Josphe-von-Görres-Straße bis zur Haltestelle Ludwig Form ähnlich lang wie der Weg über den Blücherplatz bzw. Dennewartstraße zu den Haltestellen Ludwig Forum bzw. Blücherplatz.

Kfz-Verkehr

Einbiegeradien an den KFZ Einmündungen

Die Einbiegeradien werden so eng wie möglich gehalten. Ein Befahren von Gelenkbussen und Sattelzügen muss möglich bleiben.

Kann auf der Kreisfahrbahn aus Gründen der Verkehrssicherheit die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden?

Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen ist nur begrenzt möglich. Durch die neuen Anrampungen in den Einmündungen (Aus- und Zufahrten) soll eine deutliche Geschwindigkeitsberuhigung beim Ein- und Ausfahren in den Europaplatz erfolgen.

Einzeleingaben

Eingabe 1

Bänke, Mülleimer am Springbrunnen

Eingabe 2

Guten Tag,

ich freue mich sehr über die geplanten Verbesserungen am Europaplatz. Ich habe allerdings einige Fragen bzw. Anmerkungen.

Einmündung J-v-Görres Straße Süd-Ost:

In den Planungen ist erkennbar, dass die Einführung des Radverkehrs aus Richtung J-v-Görres Straße weiterhin ein Stück weit

gemeinsam mit dem Gehweg verläuft aber etwas nach vorne verlegt wird. Ist hier auch eine Anpassung der Fahrbahnmarkierung

angedacht?

Die Einmündung in den Radweg ist aber nicht erkennbar. Hier würde sich doch ebenfalls eine Lösung wie auf der anderen Straßenseite mit einer geschwungenen Einmündung anbieten.

Wie ist hier die verkehrliche Situation für E-Scooter? Soweit ich weiß dürfen diese offiziell nicht auf geteilten Rad-/Gehwegen fahren.

Q3 Nord-Östlicher Quadrant:

Wie ist hier die Berücksichtigung der RVR zur Wurm hin angedacht? Dieser Weg wird z.B. auch für Schüler in Richtung BK GuT

genutzt.

Einmündung B1:

Da ich hier häufiger Fußgänger queren sehe ist eventuell auch hier ein Zebrastreifen sinnvoll.

Eingabe 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich zu Ihren Informationen (www.aachen.de/europaplatz) meine Anmerkungen und Kritik anbringen. Dazu habe ich für das bessere Verständnis die Übersicht des Europaplatzes mit meinen Ansatzpunkten (a-f) versehen.

Q2.)

a) Es fehlt der notwendige FGÜ (Fussgängerüberweg) - Leistungsfähigkeit vs Sicherheit - was wollen Sie den Familien vor Ort vermitteln?! Gerade wegen der Anbindung der östlichen Seite der Joseph-von-Goerres-Str. an den Bereich Rehmviertel unverzichtbar!

b) Durch Ihre Planung - für den Kraftverkehr - bleibt das Konfliktpotential FussgängerInnen-FahrradfahrerInnen erhalten! Anstatt die FahrradfahrerInnen auf der Joseph-von-Goerres-Str. bis an den Radweg heranzuführen, um diese dann nach rechts in gemäßigter Geschwindigkeit auf diesen einmünden zu lassen, ändert sich nichts daran, dass FahrradfahrerInnen mit höherer Geschwindigkeit auf den Fussweg geführt werden und dann ggfs. mit von links kommendem Radverkehr und geringer Einsicht in den sich neigenden Verlauf des Radweges FussgängerInnen (gerne auch mit Hund) konfrontiert werden!

Q3.)

c) Wo bleibt die direkte Umsetzung für den Anschluss der RVR Aachen-Haaren? Es kann doch wohl nicht der Plan sein, die Anlagen später nochmals anzugehen und schon wieder Flickstellen herzustellen - Oberflächen-/Fahrbahnbeschaffenheit, taktile Leitelemente? Ihre Planung hier: Kostensteigernd - nicht nachhaltig!

Q4.)

d) Der Radverkehr soll Ihrer Präsentation nach in beiden Richtungen fahren dürfen. Bei der bestehenden, stärkeren Nutzung durch die FahrradfahrerInnen in diesem Bereich ist der von Ihnen angedachte Schlenker im Bereich der Einmündung der Joseph-von-Görres-Str. in der Wegführung zu vermeiden – dies ist konfliktrichtig! Der Kontakt zwischen Fussweg und Fahrradweg ist zweckfrei und überhaupt nicht notwendig - statt dessen ist ein nahezu fortlaufender Verlauf der RVR zwischen dem Fahrradweg in Q4 und der Querungsstelle klar sinnvoller! Dies würde u.a. auch dazu beitragen, dass Fusswegbereich eine deutliche Trennung erhält.

Q1.)

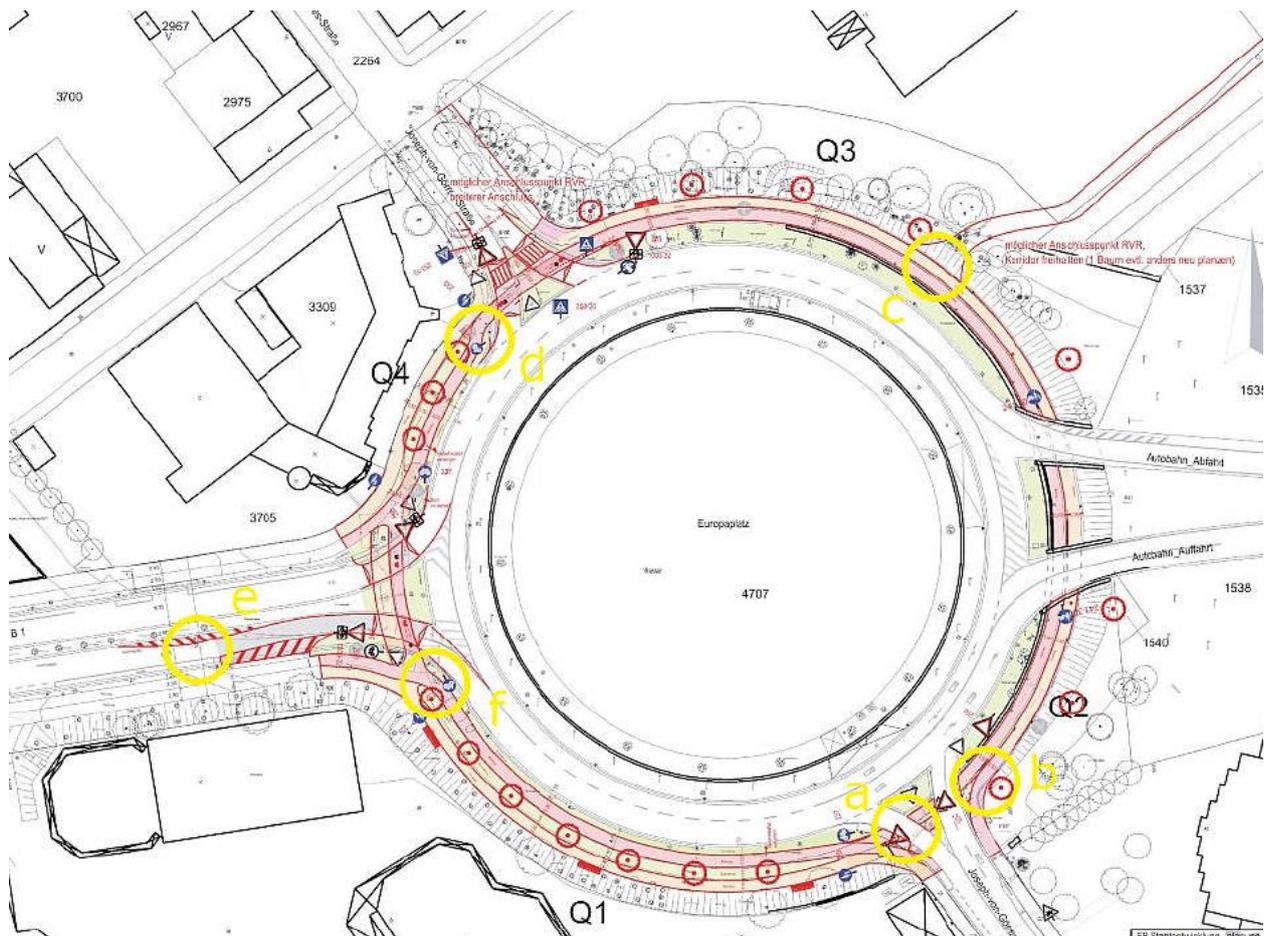
e) Die Einmündung der B1 (im Vorfeld des ersten Quadranten) kann zu Gunsten einer weiterreichenden Gestaltung durch Trennung Fahrradverkehrs-Fussweg mit Baumsetzung früher angesetzt bzw. schlichter zur linken Fahrbahnseite geführt werden: Der Boxenstop-Charakter sollte aufgegeben werden und statt dessen die gestalterische Linie des Bereichs Q1 deutlich länger ausgeführt werden, um einen von Ihnen gewünschten Aufenthaltscharakter überhaupt zu erreichen.

f) Mit dem Punkt e) würden die Wegtrennung Fahrradverkehrs-Fussweg deutlich gewinnen und der ungünstig angesetzte Schlenker der RVR würde entfallen. Abschließend erhebe ich Widerspruch, dass der Europaplatz ein repräsentatives Eingangsportal für Aachen ist (Autohäuser, Fitnesscenter, Wohnhochhaus) – kein Bezug zu Historie oder RWTH - ein wenig EU, wenn die Fahnen mal angebracht sind! Der motorisierte Individualverkehr rauscht so schnell als möglich durch den Kreis, dass gar kein besonderer Eindruck verbleiben kann - zum Glück?! Ebenso ist es aufgrund der bereits bestehenden und sich verschlimmernden Einflüsse der Klimakatastrophe vollkommen unsinnig und unverantwortlich, an dieser versiegelten Fläche festzuhalten - geschätzte 5.000 m² (3.600 m³ Wasser

bei angenommenen 0,75 m Höhe). Hinzukommend die Energie, welche für den Betrieb der 54 Scheinwerfer und 30 Düsen verschwendet wird!

(Angaben von <https://www.euregio-aktuell.eu/archives/24209-Europaplatz-Brunnen-ist-aus.html>)

Wie wäre es also zu Ihren Planungen mit einer Naturinsel (andere Kommunen leben es vor), welche ganz klar zeigen würde, dass Aachen (oder zumindest die Verwaltung) es verstanden hat, dass es nun auf andere Dinge ankommt: Begrünung um das Mikroklima zu unterst ützen - vernünftiger Einsatz kommunaler Mittel in puncto Energie- wie auch Flächenmanagement für mehr Lebensqualität.



Eingabe 4

Hiermit nehme ich wie folgt zur Planung Stellung und bitte um Berücksichtigung meiner

Anregungen:

- Grundsätzlich begrüße ich die Maßnahme für mehr Sicherheit von Rad- und Fußverkehr sehr.
- Für den Beidrichtungsradweg-Abschnitt möchte ich die Markierung durch eine weiße Trennlinie anregen, damit deutlich wird, dass es hier zu Rad-Gegenverkehr kommen kann, denn ich hatte dort bereits einen entsprechenden Unfall.
- An der Einmündung der Joseph-von Görres-Straße von der Seite Jülicher Straße in den Kreisverkehr kommt es häufig dazu, dass Kfz dort warten müssen. Wenn es sich aber um LKW handelt, sind diese so lang, dass sie regelmäßig mit dem hinteren Teil auf dem Radschutzstreifen stehen und den Radverkehr (obwohl er Vorrang hat) dort blockieren oder dazu zwingen sich zwischen weiteren wartenden Fahrzeugen durchzuwinden. Diese Situation ist ebenso ärgerlich wie gefährlich.
- Zur weiteren Platzgestaltung ist von der Pflanzung von 18 großen Bäumen die Rede. Laut Vorlage ist der Sinn dieser Bäume: "Für den Grünraum des Platzes werden der Erhalt und die Anlage von Baumstandorten und Pflanzflächen in besonderer gestalterischer Qualität sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Lokalklimas gefordert". Aus folgenden Gründen habe ich Zweifel an der für diese Zielsetzung ausreichenden Dimensionierung der Bäume: Es ist von großen Bäumen die Rede. Das kann eine große Qualität (also zum Zeitpunkt der Pflanzung z.B. ein schon mehrfach verpflanzter Hochstamm mit Stammumfang von mindstensens 20 cm) meinein oder aber eine großkronige Baumart bzw. -sorte. Nur letzteres garantiert, dass hier mit der Zeit wirklich eine große Krone mit entsprechender Klimaausgleichsfunktion heranwächst. Die in der Vorlage enthaltenen Zeichnungen geben in etwa Kronenbreiten von 3 m und Höhen von 7 m an. Diese überschirmen nicht einmal annähernd den parallelen Radweg. Wenn das Aufheizen von Asphalt hier effektiv gemindert werden soll, bedarf es Baumarten bzw. Sorten, die eine Endhöhe von 15-20 m und Kronenbreiten von mindestens 10 m erreichen. Hinzu kommt der optische Aspekt. Ziel ist laut Vorlage "eine Dominanz gegenüber den heterogenen Fassaden" zu erreichen und diesen "eine klare Fassung des Platzes entgegenzusetzen". Auch dies ist nur mit großkronigen Bäumen erreichbar. Von den angesprochenen Fassaden ist die des Betriebs FitX 6-stöckig. Hier liegt also eine Gebäudehöhe von etwa 15-18 m vor. Um hier eine adäquate Dominanz der Bäume zu erreichen bedarf es Kronenhöhen von mindestens 12 m und Kronenbreiten von mindestens 10 m. Die gewünschte Sichtbarkeit der Wasserfontäne ist weiterhin aus jeder zuführenden Straße und beim Fahren um den Platz gewährleistet. Ich möchte also dazu raten großkronige Arten zu verwenden, z. B. die heimische Hainbuche, welche eine recht gute Klimaresilienz aufweist und eine hervorragende Feinstaub-Filterleistung. Diese Eigenschaft dürfte am Verkehrsknotenpunkt von besonderer Bedeutung sein.

Eingabe 5

1. Grundsätzlich sehr gut!
2. Bitte aber auch den Radweg vom Europaplatz Richtung Blücherplatz in Ordnung bringen! Grusige Rüttelstrecke
3. Wann wird es fertig sein?

Eingabe 6

sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre detaillierte Bürger*inneninformation zum Europaplatz. Anbei finden Sie meine ausführlichen Anregungen, Fragen und Bedenken zur Umgestaltung des Europaplatzes.

1. Ich spreche mich ausdrücklich dafür aus, die Zufahrt der südl. J-v-Görres Str. nicht wie geplant zu realisieren. Dem Radverkehr hier auch zukünftig keine sichere Querungsmöglichkeit anzubieten, ist gefährlich. Derzeit muss der Radverkehr zweimal Vorfahrt gewähren: Bei der ersten Querung (über den ausfahrenden Kfz-Fahrbahnstreifen) muss der Radfahrende dazu beide Kreisfahrbahnen über einen langen Abschnitt im Blick behalten. Ob Fahrzeuge abbiegen oder der Kreisbahn folgen, ist für ihn nicht frühzeitig erkennbar, da aus beiden Kreisbahnen direkt abgebogen werden kann. Auch die hohe Geschwindigkeit der Fahrzeuge beim Abbiegen macht die Querung für Radfahrende gefährlich. Letztendlich ist die erste Querung erst möglich, wenn keine weiteren Fahrzeuge auf beiden Kreisbahnen fahren. Das kann sehr lange dauern. Auch die zweite Querung über die zweispurige Zufahrt ist gefährlich: Die Situation ist besonders dann gefährlich, wenn auf der linken Zufahrtsspur ein LKW hält, um Radfahrende oder Zufußgehende passieren zu lassen. Es besteht dann keinerlei Sichtkontakt zwischen Fahrzeugen auf der rechten Spur und den Radfahrenden/Zufußgehenden, da der LKW auf der linken Spur die Sichtachse vollständig versperrt. Diese Infrastruktur ist nicht fehlerverzeihend. Ich denke, dass eine einspurige Zufahrt hier ausreichend leistungsfähig ist und im Sinne der Verkehrssicherheit geboten ist. Ich schlage im Zweifel ein Reallabor vor, um dies zu prüfen. Sollte dies dennoch ergeben, dass ein Verkehrskollaps entsteht, ist eine alternative sichere Querungsmöglichkeit notwendig, z.B. eine LSA oder gar eine Unterführung für den Rad-/Fußverkehr. Die Planung muss zwingend eine sichere Querungsmöglichkeit für Radfahrende und Zufußgehende umfassen und darf nicht davor Halt machen! Inwiefern die derzeitige Planung die Verkehrssicherheit der Radfahrenden und Zufußgehenden an dieser Zufahrt überhaupt berücksichtigt, kann ich nicht erkennen, da darauf mit keinem Wort eingegangen wird. Auch die ERA sieht hier Handlungsbedarf

(Seite 56): "Bei nennenswertem Radverkehrsaufkommen sind weitergehende Lösungen zu prüfen, die das Überqueren zweistreifiger Kreiszufahrten durch den Radverkehr sichern oder vermeiden. Geeignet sind zusätzliche Fahrbahnteiler als Überquerungshilfen, eine planfreie Führung des Radverkehrs oder Alternativverbindungen für den Radverkehr, die den mehrstreifigen Kreisverkehr meiden."

2. Es sollten unbedingt über alle Zufahrten FGÜ angelegt werden. Warum dies nicht eingeplant ist, ist für mich nicht nachvollziehbar. Vollkommen zutreffend stellen Sie den Mangel der "nicht eindeutig erkennbaren Querungssituationen für Zufußgehende" fest. Warum beheben Sie diesen Mangel nicht, indem Sie durch die Anlage von FGÜ über alle Zufahrten eine eindeutige Situation schaffen? Vor dem ausfahrenden Verkehr haben Zufußgehende unabhängig vom Vorhandensein eines FGÜs übrigens immer Vorrang (§ 9 Abs. 3 Satz 3 StVO). Viele Verkehrsteilnehmer wissen das aber nicht, was die Situation gefährlich und uneindeutig macht.

3. Können die beiden Radwege entlang beider Fahrtrichtungen der B1 zwischen Europaplatz und Musikschule jeweils als Zweirichtungsradwege angelegt werden? Ausreichender Platz im Seitenraum (3,00 m Radweg + 2,50 m Gehweg) scheint gegeben zu sein. Dazu müssten die Radwegzufahrten am Europaplatz entsprechend dimensioniert werden. Die Radwege würden dann an die schon bestehenden Zweirichtungsradwege am Übergang zur Dennewartstraße bzw. Eintrachtstraße anschließen. Dadurch könnten Radfahrende auch die beiden Bedarfsampeln an der Musikschule umgehen, wovon auch der Kfz-Verkehr stark profitieren würde. Die Radwege an der B1 bedürfen ohnehin einer Oberflächensanierung, da hier derzeit ein Materialmix aus verschiedenen Pflastersteinen, Kopfsteinpflaster, Betonplatten und Asphalt vorhanden ist. Können diese Radwege in die Baumaßnahme Europaplatz mit einbezogen werden?

4. Laut Unfallatlas haben sich am Europaplatz im Jahr 2021 5 Verkehrsunfälle ereignet, davon 3 mit Schwerverletzten. An 4 Unfällen waren Radfahrende involviert. Ist der Europaplatz als Unfallhäufungsstelle eingestuft und welche Maßnahmen hat die Unfallkommission beschlossen?
5. Kann auf der Kreisfahrbahn aus Gründen der Verkehrssicherheit die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden?
6. Kann eine Mittelleitlinie auf dem Zweirichtungsradweg um den Europaplatz markiert werden, um die Befahrbarkeit im Zweirichtungsverkehr für alle Verkehrsteilnehmer intuitiv zu verdeutlichen? (Standard in den Niederlanden)
7. Wie wird verhindert, dass die Wurzeln der neuen Bäume Wurzelaufbrüche an den neuen Geh- und Radwegen verursachen?

Eingabe 7

für den FUSS e.V. beziehen wir folgende Stellungnahme zu den Planungen

am Europaplatz:

Ein FGÜ über die B1 zwischen Europaplatz und Blücherplatz ist notwendig. Damit die Fußgänger und Radfahrer gut zu sehen sind, und damit ein Rückstau auf dem Kreisverkehr vermieden wird, sollte der FGÜ mit Abstand vom Kreisverkehr gebaut werden. Die Einmündung des Fahrradwegs von der von-Görres-Straße nach rechts in den Fahrradweg, der zum Tunnel unter der Autobahn führt, ist heikel. Die schnell fahrenden Fahrräder werden über den Fußgänger-Bereich geführt. Fußgänger und Fahrradfahrer in Richtung Blücherplatz, die aus dem Tunnel kommen, müssen eine zweispurige Straße überqueren ohne FGÜ.

Eine längere getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs im Bereich Joseph-von-Görres-Straße ist nötig. Dazu kann entweder der Gehweg auf Kosten der Grünanlage verbreitert werden, um Platz für zwei abgetrennte Bereiche für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen, oder die Einmündung der von-Görres-Straße in den Kreisverkehr - wie die Gegenrichtung - einspurig geführt werden, was Platz für den Fahrradweg machen würde.

Eingabe 8

Guten Tag,

da der Europaplatz ein Teil der geplanten Radvorrangroute Haaren/Verlautenheide ist, haben uns als "Fahrradfreundliches Haaren" die Planungen zum Europaplatz besonders interessiert. Das Ergebnis unserer Überlegungen finden Sie im Anhang.



Fahrradfreundliches Haaren e.V.

Stellungnahme zu den Planungen am Europaplatz

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir Ihnen für Ihre Planung danken, den Fuß- und Radverkehr am Europaplatz attraktiver zu gestalten. Die geplanten Umbaumaßnahmen am Europaplatz sind für uns von der Aachener Bürgerinitiative Fahrradfreundliches Haaren sehr bedeutsam, weil die Wegführung Teil der Radvorrangroute von Haaren/Verlautenheide in die Aachener Innenstadt werden soll. Damit diese Route gerade für Pendler eine Alternative zur Benutzung des Autos bietet, muss sie durchgängig und sicher sowie einfach und zügig zu befahren sein.

Deshalb begrüßen wir es, dass für die Zufahrt vom Wurmweg aus offenbar ein Durchstich geplant ist, wodurch die jetzige enge, kurvige und steile Auffahrt ersetzt wird. Gegenverkehr und die gemeinsame Nutzung mit Fußgängern stellen derzeit eine große Herausforderung dar, welche gerade in Herbst und Winter dieses Teilstück schnell zu einer Gefahrenstelle werden lässt.

Wir möchten darauf drängen, diesen Durchstich gleich im Rahmen des aktuell geplanten Umbaus durchzuführen, statt ihn auf später zu verschieben, damit der Rad- und Fußweg samt Absenkungen, Abtrennungen und Markierungen an der Stelle gleich richtig angelegt werden kann und keine doppelten Baukosten und vermeidbaren Flickstellen entstehen.

Die weitere Streckenführung der RVR scheint über die westliche Joseph-von-Görres-Straße und die Dennewartstraße geplant zu sein. Diese Wegführung halten wir in mehreren Punkten für sehr ungünstig und konfliktreich.

Beim Weg in die Stadt müsste man zweimal links abbiegen, und zwar in der Joseph-von-Görres-Straße und in der schlecht einsehbaren Kurve der Dennewartstraße. Danach wird der Radverkehr über zwei voneinander unabhängige Bedarfsfußgängerampeln geführt. Hierbei bestehen bei der ersten, nördlichen Ampelanlage zwei Probleme: Der Bedarfstaster muss vom Radweg aus auf dem Gehweg bedient werden, aber vor allem ist die Aufstellfläche ungenügend: Ein auf dem Radweg nachkommender Geradeausverkehr wird an der Weiterfahrt behindert. Nach Erhalt des Grünsignals erschwert das weitere Warten (bei einer vorangehenden Nutzung nochmals länger) an der zweiten, südlichen Bedarfsfußgängerampel zusätzlich die Annahme der geplanten Wegführung.

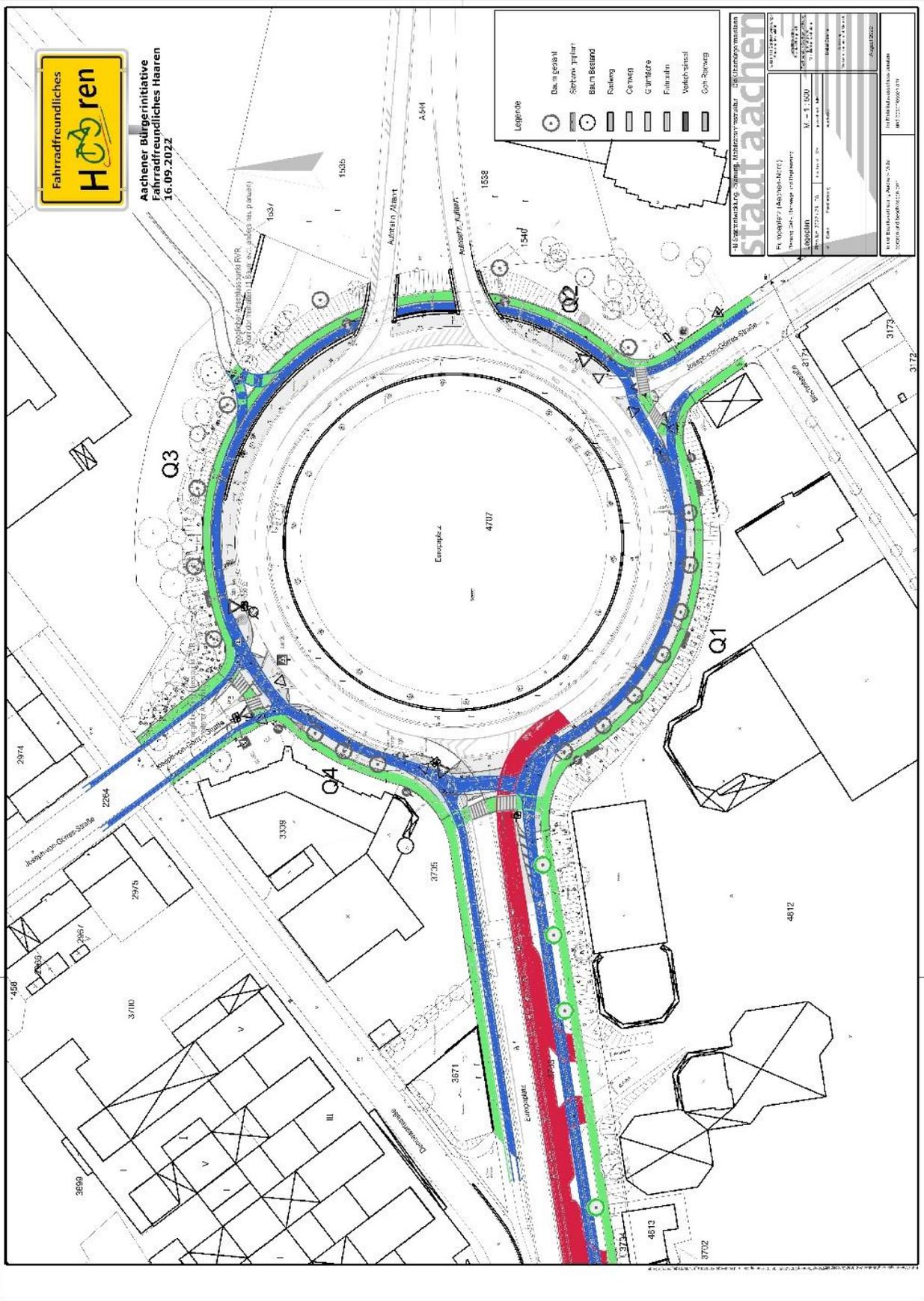
Insgesamt würde bei dieser Routenführung die Sicherheit, die Attraktivität und damit der Wert der gesamten RVR deutlich gemindert werden!

Wir plädieren für eine Führung der RVR vom Wurmweg über den Kreis und die Südseite des Blücherplatzes komplett als Zweirichtungsrادweg. Dort ist genügend Platz, wenn man die Fahrbahn Richtung Europaplatz schon in Höhe der Eintrachtstraße auf eine Fahrspur verjüngt, statt wie heute erst kurz vor dem Kreis, und der Radverkehr wäre schon auf der richtigen Seite für die Fortsetzung durch die Sigmundstraße. Der Anschluss an den Kreis ließe sich durch einen größeren Bogen so gestalten, dass keine spitzen Winkel zu fahren sind und der Rad- und Autoverkehr sich eher rechtwinklig mit guten Sichtverhältnissen kreuzen würden. Auch das sollte beim jetzigen Umbau schon berücksichtigt werden.

Vielen Dank im Voraus,



Aachener Bürgerinitiative
Fahrradfreundliches Haaren
16.09.2022



stadt aachen

PLANNING / ARCHITECTURE
 NAME: DR. HEINZ WITTMANN
 ADDRESS: 52074 AACHEN
 PHONE: +49 431 222-23 33
 FAX: +49 431 222-23 34
 E-MAIL: HEINZ.WITTMANN@STADT.AACHEN.DE
 WWW: WWW.STADT.AACHEN.DE

PROJEKT: AACHEN
 ANTRAG: 16.09.2022
 STAND: 16.09.2022
 SCALE: 1:500
 SHEET: 16.09.2022

STADT AACHEN
 VERKEHRSSCHULEN
 52074 AACHEN
 0431 222-23 33
 WWW.STADT.AACHEN.DE

Eingabe 9

Guten Abend,

anbei finden Sie eine Stellungnahme des VCD zur Neuplanung des Europaplatzes.

Viele Grüße,



VCD Kreisverband Aachen-Düren · An der Schanz 1 · 52064 Aachen

Stadt Aachen

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und
Mobilitätsinfrastruktur

An der Schanz 1
52064 Aachen

Telefon: 0241 / 88 914-37
Internet: www.vcd-aachen.de
Mail: vcdaachen@vcd-aachen.de

Aachen, den 17. September 2022

Neugestaltung Europaplatz

Sehr geehrter Herr Engels, sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen die Bürgerbeteiligung zum geplanten Ausbau der Geh- und Radwege am Europaplatz. Sehr gut gefällt uns der zugrundeliegende Ansatz, weiterhin getrennte Verkehrsflächen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende mit komfortablen Breiten anzubieten, sowie die Wiederherstellung eines um den gesamten Kreis laufenden Baumstreifens.

Zur Planung möchten wir einige Anmerkungen und Vorschläge machen. Im wesentlichen geht es uns um zwei wichtige Punkte:

- Die zukünftige Radvorrangroute soll in die Planungen mit einbezogen werden, auch wenn sie aktuell baulich noch nicht umgesetzt werden kann.
- An allen Einmündungen in den Europaplatz sollen an Querungen und Einfahrten geprüft werden, ob Radwegbreiten und -radien ein sicheres und zügiges Fahren ermöglichen.

Die Details dazu möchten wir im Folgenden ausführen.

Führung der Radvorrangroute Innenstadt – Haaren

Die Führung der Radvorrangroute (RVR) von Aachen-Innenstadt nach Haaren steht bislang noch nicht fest. Dennoch sollen die möglichen und wahrscheinlichen Routenführungen mit bedacht und zumindest im Bereich Europaplatz mit geplant werden.

1. Anbindung an den Radweg an der Wurm

Aktuell erfolgt die Zufahrt zum Radweg nach Haaren über eine steile Rampe, die zudem am Ende in eine enge und unübersichtliche Kurve mündet, was nach unserer Erfahrung oft zu Beinah-

Kollisionen führt. Zudem sind Radfahrende, die den Kreisverkehr gegen den Uhrzeigersinn befahren, zu einer scharfen 180°-Kehre gezwungen.

Die Gesamtsituation ist unbefriedigend und gefährlich und muss auf jeden Fall für eine RVR geändert werden. In der Planungsvorlage sind hier bisher zwei vage rote Linien mit der Anmerkung "möglicher Anschlusspunkt" eingezeichnet. Unserer Meinung nach ist es für die Gesamtplanung erforderlich, dass die RVR hier durchgängig ist. Es muss eine Rampe neu gebaut werden, mit einer geringeren Steigung als aktuell und ohne unübersichtliche Kurven. Wichtig ist dabei, dass vom Europaplatz aus in beiden Richtungen eine Einfahrt in die Route gut möglich ist, also ohne spitze Winkel oder kleine Radien.

2. Anbindung an den Radweg Sigmundstraße

Der Zweirichtungsradweg aus Richtung Sigmundstraße / Blücherplatz soll in möglichst einfacher Weise zum Europaplatz geführt werden. Aktuell sind hier mehrere Straßenquerungen, teils mit Richtungswechseln und Ampeln versehen, notwendig. Eine sinnvolle Lösung wäre die Führung als durchgängiger Zweirichtungsradweg an der südlichen Seite der B1 entlang bis zum Kreisverkehr. Dort könnte dann in beide Richtungen abgelenkt werden. Auf diese Weise würden Querungen komplett vermieden. Die einzige potenzielle Konfliktsituation wäre die Einfahrt zur Tankstelle.

Da der Kfz-Verkehr auf der B1 sowieso unmittelbar vor der Einmündung in den Kreisverkehr auf nur eine Spur zusammengeführt wird, kann diese Reduktion der Fahrbahnbreite auch ohne Weiteres schon in Höhe Blücherplatz geschehen. Dadurch lässt sich ausreichend Platz gewinnen für einen Zweirichtungsradweg. Eine weitere mögliche Lösung könnte auch die Umwandlung der südlichen Fahrbahn der B1 in eine reine Fahrradstraße sein, wenn der Kfz-Verkehr auf der nördlichen Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr geführt würde.

3. Durchbindung der Radvorrangroute

Die beiden genannten Anpassungen an den Einmündungen machen es möglich, die Hauptroute südlich um den Europaplatz zu führen (siehe Skizze Schaubild 1). Dadurch entfällt die komplizierte und konfliktreiche Führung über die Dennewartstraße. Der Radverkehr hätte dann nur noch eine Querung (an der südlichen JvG-Straße).

Die Fahrt nördlich um den Europaplatz herum sowie die Einmündung in die nördliche JvG-Straße und die Dennewartstraße bleibt auch bei dieser Variante wichtig, da durch sie der Bereich Jülicher Straße / Lombardenstraße / Passstraße erschlossen wird. Daher ist auch eine gute und sichere Gestaltung der nordwestlichen Einmündung erforderlich. Es wird sich dann aber nicht um die Hauptroute handeln.

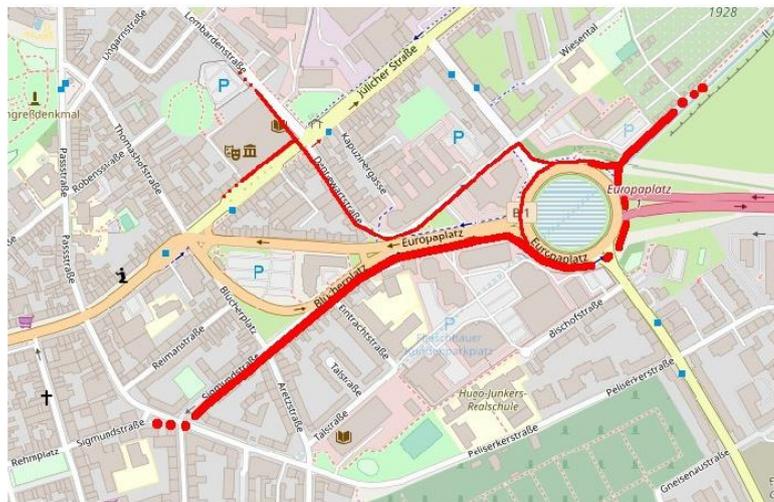


Schaubild 1: Übersicht Streckenführung Radvorrangroute

Gestaltung von Einmündungen

1. Querung der Joseph-von-Görres-Straße an der südöstlichen Zufahrt zum Kreisverkehr

Die heutige Querungssituation sehen wir als problematisch an. Wer gegen den Uhrzeigersinn rechts um den Kreis (und damit „richtig“ herum) fährt, muss nach Erreichen der Mittelinsel zwei Fahrstreifen ohne weiteren Schutz queren – daher musste vor einigen Jahren hier auch die Vorfahrt für Radfahrende abgeschafft werden.

Trotz Abschaffung der Vorfahrt besteht das Problem weiter, dass teilweise Kfz auf der linken Fahrbahn anhalten, um querende Radfahrende vorbeizulassen. Dadurch wird aber die Sicht aus einem auf der rechten Fahrspur fahrenden Kfz auf die Radfahrenden verdeckt, und es kann zur Kollision kommen.

Am besten wäre, man würde die Querung so umbauen, dass Radfahrer auch dort sicher und mit Vorfahrt queren können. Wir können uns hier vorstellen, dass man zwischen den beiden auf den Kreisverkehr zuführenden Fahrstreifen eine weitere Mittelinsel anordnet, sodass Radfahrende immer nur eine Fahrbahn auf einmal queren müssen. Die Anordnung sollte so erfolgen, dass auch vom rechten Fahrstreifen aus eine gute Sicht auf querende Radfahrende besteht. Zumindest sollte man für eine solche Lösung die Option offenhalten und z.B. neue Baumstandorte so anordnen, dass sie später nicht gefällt werden müssen.

2. Zufahrt B 1 (Ast von/in Richtung Blücherplatz)

An der Einmündung B1 in den Europaplatz erwarten wir ein hohes Radverkehrsaufkommen. Radfahrende aus Richtung Sigmundstraße sollen hier sowohl nach rechts als auch nach links in den Zweirichtungsweg um den Kreis einbiegen können. Vor allem so lange die Umgestaltung der Rampe in die RVR nach Haaren noch nicht erfolgt ist, wird der Hauptverkehrsstrom nördlich um den Platz herum erfolgen. Aber auch wenn die RVR südlich um den Platz herum gelegt wird, gibt es

immer noch ausreichend Bedarf, in Richtung nördliche JvG-Straße / Jülicher Straße / Lombardenstraße nach links abzubiegen.

Hier ist die Querung nach der aktuellen Planung etwas besser organisiert, weil zwischen der Stelle, wo Radfahrende nach links schwenken, und der eigentlichen Querung der Kfz-Zufahrt mehr Abstand ist. Aber auch hier ist der Abstand zu kurz, als dass Kfz-Fahrende die Richtungsänderung der nach links abbiegenden Radfahrenden immer rechtzeitig erkennen könnten. Nachteilig ist weiterhin, dass Radfahrende zunächst mit der Fahrbahn zunächst etwas nach rechts geführt werden, bevor sie dann nach links zur Querung fahren. Hier sollte für die Linksabbiegenden eine geradlinige Führung gewählt werden, um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern. Wir sprechen uns für eine Lösung gemäß Skizze (Schaubild 2) aus.

Im Fall der Umwandlung der südlichen Fahrbahnseite der B1 in eine reine Fahrradstraße wären zusätzliche Anpassungen an der Querung am Kreisverkehr erforderlich. Dies sollte im weiteren Planungsprozess noch ermöglicht werden.

In der rechten Kreisfahrbahn ist in Höhe der Mittelinsel bereits im Bestand eine Sperrfläche markiert. Wir regen an, diese zu entsiegeln und als Grünfläche zu gestalten. Gleiches schlagen wir für die Sperrfläche in der Autobahnabfahrt vor.

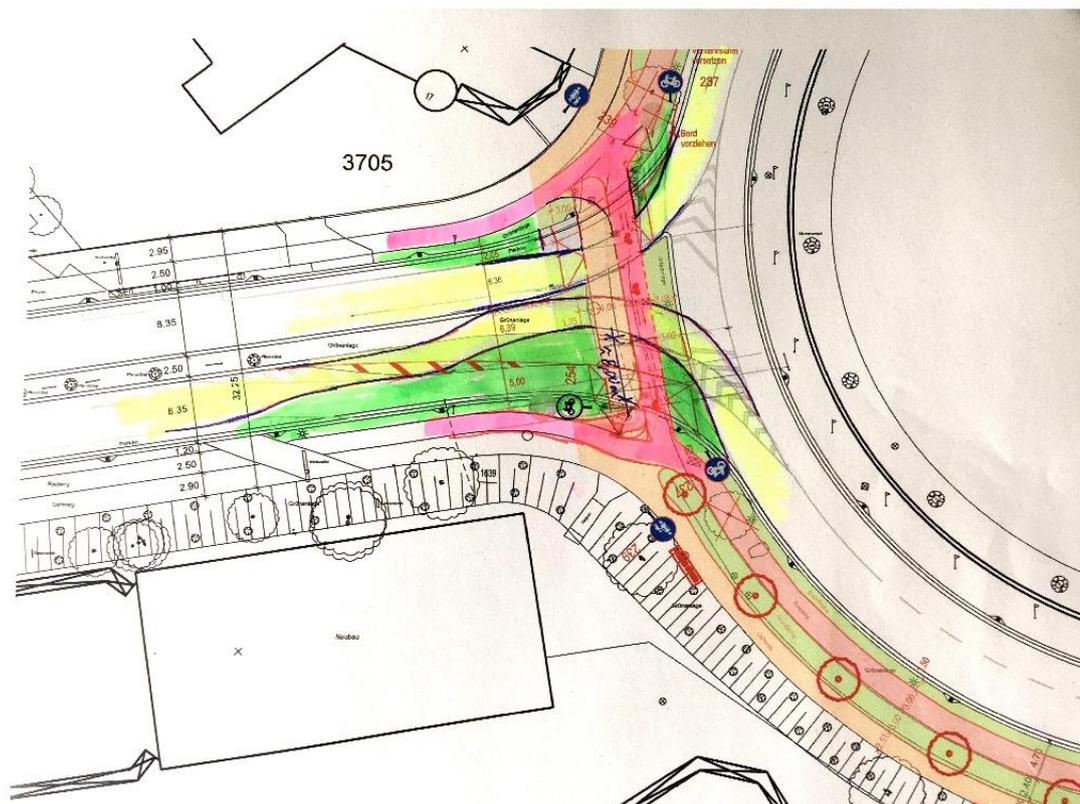


Schaubild 2: Detailansicht Einmündung B1

3. Nordwestliche Einmündung Joseph-von-Görres-Straße

Die in der Planung vorgesehene Lösung an der nordwestlichen Einmündung ist ungünstig für Radfahrende, die aus der Josef-von-Görres-Straße kommen und die RVR in Richtung Haaren nehmen wollen. Diese müssen zunächst dem Bogen der Fahrbahn etwas nach rechts folgen und dann in einem sehr engen Bogen um mehr als 90 Grad nach links fahren, um beide Fahrstreifen in Linksrichtung zu queren. Der enge Radius ist zum einen nicht komfortabel zu befahren. Zum anderen kommt dieser Fahrtrichtungswechsel für parallel oder dahinter fahrende Kfz, die ihrerseits nach rechts in den Kreisverkehr einfahren wollen, ziemlich abrupt. Daher sollte der Abbiegepunkt der Radfahrenden so weit von der Querung weg verlegt werden, dass die Kfz-Fahrenden diese rechtzeitig sehen und sich auf das Fahrmanöver „Querung in der falschen Richtung“ einstellen können. Weiterhin wäre eine senkrechtere Führung der Fahrbahn auf die Kreisfahrbahn besser, um ein zu frühes Beschleunigen bei freier Fahrt in die Kreisfahrbahn zu verhindern.

4. Abbiegeradien

Die Ein- und Abbiegeradien für Kfz zur und von der Kreisfahrbahn erscheinen uns an allen Zufahrten größer als erforderlich. Zudem werden die Fahrbahnen tangential und damit sehr fahrdynamisch an die Kreisfahrbahn geführt. Dadurch werden zu hohe Einbiegegeschwindigkeiten gefördert. Die Zufahrten sollten mit kleineren Abbiegeradien und geraden Zuführungen auf die Kreisfahrbahn geplant und damit geschwindigkeitsdämpfender gebaut werden.

Mit freundlichen Grüßen