



# Bürger\*innen beteiligung

Umgestaltung der Freunder  
Landstraße

Juni 2022

# Zahlen und Fakten

Beteiligungszeitraum: 02.Juni 2022 bis 01.Juli 2022

## Interessierte

---

**ca. 27** Personen in der Spitze haben die Youtube-Liveveranstaltung verfolgt

Personen haben über Zoom teilgenommen **ca. 23**

**über 660** Aufrufe des Videos bis Anfang Juli 2022

## Reaktionen

---

Eingaben per Mail **11**

**76** Eingaben per Slido live oder im Nachgang

Abstimmende Personen bei Slido live oder im Nachgang **ca. 82**

# Fragen der Verwaltung an die Bürger\*innen

## Themen

---

Altersstruktur

Verkehrsmittelnutzung

Persönlicher Bezug zum Planungsgebiet

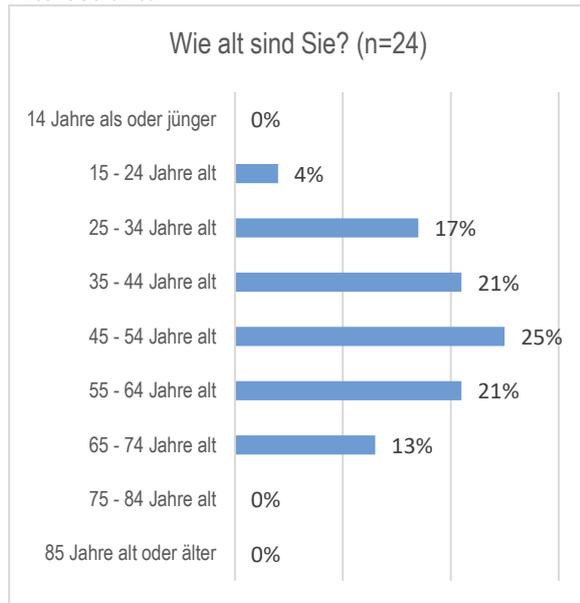
Relevante Themenbereiche

Feedback der slido-Nutzer\*innen

# slido-Umfragen

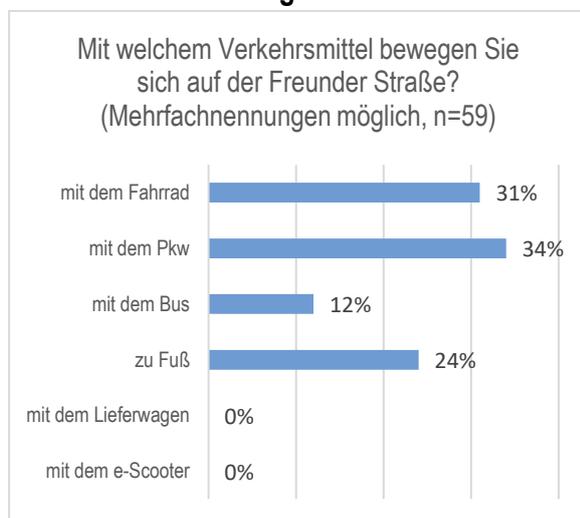
Die über slido an das Publikum gerichteten Umfragen wurden während der Live-Veranstaltung von 14 bis 55 Personen beantwortet. 28 weitere Bürger\*innen nutzten die Möglichkeit, sich noch im Nachgang (bis zu zwei Wochen nach der Live-Veranstaltung) zu beteiligen. Insgesamt haben auf diese Weise bis zu 83 Personen die folgenden Umfragen beantwortet.

## Altersstruktur



Die Altersstruktur der Teilnehmenden war ausgewogen. Die Altersgruppe der 45- bis 54-jährigen war am stärksten vertreten, gefolgt von der Gruppe der 35- bis 44-jährigen und der 55- bis 64-jährigen. Weder die „jüngere“ noch die „ältere“ Generation war also deutlich überrepräsentiert.

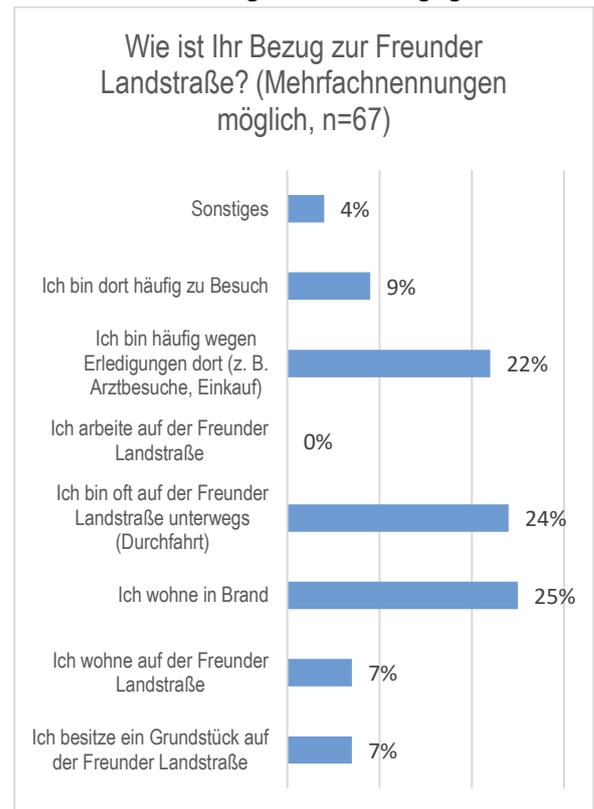
## Verkehrsmittelnutzung



Die Umfrage zur Verkehrsmittelnutzung ergab, dass rund ein Drittel der Befragten die Freunder

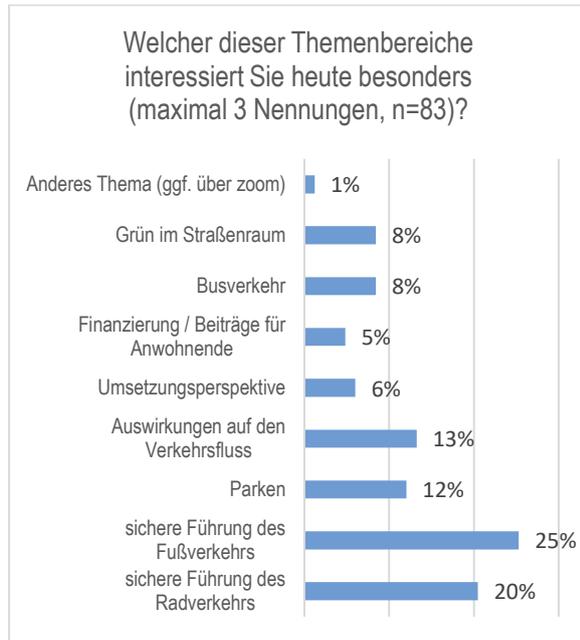
Landstraße regelmäßig mit dem Fahrrad befahren. Die Befragten nutzen am häufigsten (auch) den Pkw. Zu Fuß oder mit dem Bus sind die Teilnehmenden weniger unterwegs. Keine\*r der Befragten fährt mit dem e-Scooter oder dem Lieferwagen auf der Freunder Landstraße.

## Persönlicher Bezug zum Planungsgebiet



Die deutliche Mehrheit der slido-Nutzer\*innen wohnt nicht auf der Freunder Landstraße, sondern lediglich im Stadtteil Brand oder nutzt diese zur Durchfahrt oder für Erledigungen.

## Relevante Themenbereiche

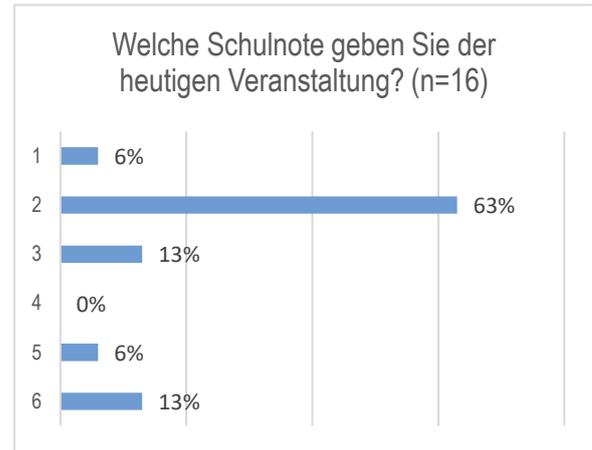


Für die slido-Nutzer\*innen war die sichere Führung des Fußverkehrs der mit Abstand relevanteste Themenbereich. Beiträge für Anwohner\*innen fallen voraussichtlich nicht an, sodass die Finanzierung des Projekts keine hohe Relevanz für die Teilnehmenden hatte. Die sichere Führung des Radverkehrs sowie die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und das Parken zählten ebenfalls zu den wichtigen Themen für die Beteiligung.

## Zusammenfassung und Bewertung

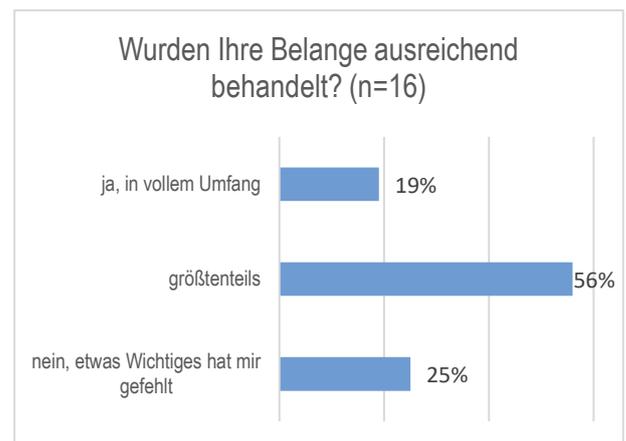
Hauptsächlich Personen, die nicht im Planungsgebiet wohnen, dieses aber regelmäßig mit dem PKW oder dem Fahrrad durchfahren, haben sich stark über slido beteiligt. Anwohner\*innen waren unterrepräsentiert. Vor diesem Hintergrund überrascht es dennoch, dass sich die Teilnehmenden vor allem für die sichere Führung des Fußverkehrs interessierten und die Belange des Fuß- und Radverkehrs sehr hoch gewichtet wurden. Die Umsetzungsperspektive und die Finanzierung wurden aufgrund des frühen Stadiums der Planung und der Beteiligung als unwichtige Planungsaspekte bewertet. 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 69 Prozent die Schulnote 1 oder 2. Die Veranstaltung wurde also von der überwiegenden Mehrheit sehr positiv wahrgenommen. Allerdings wurden von 19 Prozent der Befragten auch die Schulnoten 5 und 6 vergeben.



25 Prozent der über slido-Befragten empfanden einen für sie wichtigen Belang nicht ausreichend behandelt. Über die Freitextantworten wurde zum Teil die Beteiligungsmöglichkeiten bemängelt. Eine Beteiligung in Präsenz wurde für eine bessere Möglichkeit gehalten, mehr Menschen allen Altersklassen zu erreichen. Auch wurden veraltete Verkehrszählungen und nicht bedarfsorientierte Varianten kritisiert.

# Fragen und Anregungen der Bürger\*innen

## Themen

---

Radverkehrsinfrastruktur und -netz

Parken

Fußverkehr

Busverkehr

Kfz-Verkehr

Verkehrsfluss und Sicherheit

Finanzierung und weiteres Vorgehen

Weitere Fragen und Anregungen

# Radverkehrsinfrastruktur und -netz

**Die Sanierung und den Umbau der Freunder Landstraße finde ich gut und wichtig. (3x)**

**Auf gemeinsam genutzte Geh- und Radwege sollte verzichtet werden. (7x) / Der Radverkehr sollte baulich getrennt vom motorisierten Verkehr geführt werden. (3x)**

**Gegenposition: Gemeinsame Fuß- und Radwege sind bei ausreichenden Breiten sicher. (1x)**

Im Rahmen der Live-Veranstaltung wurde dargestellt, dass die Führungsform für den Radverkehr anhand der entsprechenden Gegebenheiten vor Ort abgewogen werden muss. Darunter zählen bspw. die verfügbare Fläche und die Verkehrsstärken auf der Fahrbahn sowie im Seitenraum. Grundsätzlich wird angestrebt innerorts auf die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs zu verzichten und die beiden Verkehrsarten getrennt voneinander zu führen.

**Wer soll mit der Radverkehrsinfrastruktur angesprochen werden? Die Reichweite, die mit dem Rad zu erreichenden Orte/Räume, ist unattraktiv für Radfahrende und die Strecken sind zu weit. Werden die Radverkehrsanlagen dann hauptsächlich vom touristischen Radverkehr genutzt? Wird das Netz für den Alltagsradverkehr geplant? (4x)**

Das Radverkehrsangebot, welches entlang der Freunder Landstraße geschaffen und ausgebaut wird, soll insbesondere dem Alltagsradverkehr dienen.

**Wie kann die subjektive Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet werden? Diese ist nicht nur von der Verkehrsstärke abhängig. (1x)**

Subjektive Sicherheit muss im Einklang mit objektiver Sicherheit sein, dies betrifft die Lage der Führung ebenso wie die Ausgestaltung von Querungsstellen, Kreuzungen und Einmündungen. Die physische Trennung der Verkehrsarten trägt der subjektiven und der objektiven Verkehrssicherheit Rechnung. Gleichwohl gilt im Verkehrsnetz: Eine Trennung kann nicht immer aufrechterhalten werden. Wird Radverkehr linear subjektiv und objektiv sicher im Seitenraum baulich getrennt geführt, so ist an Stellen, an denen sich die Verkehrsarten kreuzen müssen und diese lineare bauliche Trennung nicht aufrechterhalten werden kann, eine detaillierte planerische Betrachtung besonders wichtig.

**Gibt es aktuelle Zählungen des Rad- und Fußverkehrs? (2x)**

Es gibt derzeit keine aktuelleren Zählungen, als die in der Live-Veranstaltung vorgestellten. Darüber hinaus sind Zählungen des Radverkehrs bei einer ungenügenden Radinfrastruktur nicht aussagekräftig und können daher für die Planung nicht herangezogen werden.

**(Breite) Schutzstreifen sind eine gute Führungsform für den Radverkehr (u.a. Auf dem Abschnitt von der Trierer Straße bis zur Mitte) (2x)**

Schutzstreifen können, bei ausreichender Breite, eine sicher Führungsform sein. Es ist wichtig, dass ein entsprechender Abstand zu parkenden Autos eingehalten wird und Unfälle mit öffnenden Autotüren vermieden werden (Dooring-Unfälle). Außerdem muss sichergestellt werden, dass der Schutzstreifen nicht beparkt wird. Schutzstreifen werden allerdings von vielen Nutzergruppen nicht als sicher empfunden. Hier spielt die Befahrbarkeit durch den Kfz-Verkehr und die damit verbundene Einschränkung in der Nutzung eine Rolle. Außerdem besteht die Möglichkeit breite Schutzstreifen ab 1,85m auch als Radfahrstreifen zu deklarieren und somit das Potential der Fläche besser zu nutzen.

### **Seit dem E-Bike nehmen die Fahrradfahrer auch auf der Strecke nach Stolberg zu. Wie wird das in der Planung berücksichtigt? (1x)**

Es erfolgt grundsätzlich eine Abwägung bei der Auswahl einer Führungsform. Breiten und Führungsform sind jedoch abhängig von verfügbarer Fläche. Bei der Planung wird nach dem Grundsatz der Angebotsplanung vorgegangen. Zukünftige Entwicklungen und aktuelle „Trends“ sind bekannt und werden in der Planung berücksichtigt.

### **Ist ein Beidrichtungsradweg auf einer Seite möglich? (1x)**

Ein Zweirichtungsradweg auf einer Seite ist in Mindestmaßen möglich. Zweirichtungsradwege sollten innerorts jedoch möglichst über ein weiteres Führungsangebot auf der gegenüberliegenden Straßenseite ergänzt werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass Gehwege zum Radfahren genutzt werden.

### **Die Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr auf der Freunder Landstraße und in den Einmündungen sollten sicher und attraktiv sein. (z.B. Das Linksabbiegen mit dem Fahrrad aus der Kolpingstr./ Schroufstr./Josefsallee / Eilendorfer Straße sollte erleichtert werden.) (3x)**

Es sollten ausreichend Querungsangebote für den Fuß- und Radverkehr vorhanden sein. Diese müssen in der Ausgestaltung an der verfügbaren Fläche und der Führungsform des Radverkehrs angepasst werden. Kreuzungen und Einmündungen werden im Zuge einer neuen Führungsform für den Radverkehr angepasst.

### **Dem Radverkehr sollte sichere und breite Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen und die Kernfahrbahn sollte verringert werden. (1x)**

Eine Querschnittsgestaltung muss sich an dem verfügbaren Raum orientieren, wobei zunächst geprüft werden muss, welche Radinfrastruktur notwendig ist. Danach erfolgt eine Abwägung bzgl. der verfügbaren Flächen und der notwendigen Breiten für den Kfz-Verkehr inkl. Schwer-/Busverkehr.

## **Parken**

### **Kann eine Bewohnerparkzone auf der Freunder Landstraße eingerichtet werden? (1x)**

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 wider, 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. Derzeit ist die Einrichtung von drei Zonen in der politischen Beratung. Für die nächsten drei Bewohnerparkzonen ist derzeit eine Ausschreibung für die Vorerhebung in Arbeit. Danach folgen vier weitere, die durch die Prioritätenliste festgelegt werden. Eine neue Prioritätenliste, die noch im Jahr 2022 beschlossen werden soll, zählt drei zusätzliche Bewohnerparkzonen. Diese sind auf Gebiete innerhalb des Außenrings konzentriert. Dazu zählt Brand und insbesondere die Freunder Landstraße nicht.

**Die Parkplätze werden aktuell gebraucht und können daher nicht gänzlich entfallen. Mit dem Entfall droht der Wegzug. (5x; 7 Upvotes) Für die Wegnahme von Parkplätzen braucht es eine echte ÖPNV-Alternative. (1x; 5 Upvotes)**

**Gegenposition: Der öffentliche Raum kann und sollte anders genutzt werden als durch parkende Autos. Es gibt ausreichend private Stellplätze auf den Grundstücken. (2x)**

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 gesamtstädtisch neu bewertet. 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.

**Werden Sharing-Angebote und E-Ladeplätze bei der Umgestaltung der Freunder Landstraße berücksichtigt? (2x)**

Die aktuellen Entwicklungen sind bekannt und ein Angebot in Abhängigkeit der zu erwartenden Nachfrage wird grundsätzlich in der Planung beleuchtet.

**Kann Mikromobilität die Situation entschärfen - PKW nicht im öffentlichen Raum vor dem Haus parken, sondern versetzt - "Transfer" zum /vom Parken per E-Roller? (1x)**

Grundsätzlich ist der Beitrag durch Mikromobilität denkbar, wird aber an dieser Stelle nicht weiterverfolgt. Zunächst soll das Parken auf dem eigenen Grundstück erfolgen. Alternativ erfolgt das Abstellen des Pkw im öffentlichen Raum, was je nach Parkdruck einer Abwägung erfordert.

**Gibt es konkrete Zahlen zum Parkraum in den Anliegerstraßen? (1x; 7 Upvotes)**

Konkrete Zahlen zum Parkraum in Anliegerstraßen liegen aktuell nicht vor. Entsprechend des Planungsfortschritts kann eine Erhebung bei Bedarf noch erfolgen.

**Können kurzzeitige Park- bzw. Haltemöglichkeiten/Haltebucht vor der Senioren-Tagespflegeeinrichtung eingerichtet bzw. das absolute Halteverbot ab 14 Uhr aufgehoben werden? (2x)**

Die Einrichtung von Stellplätzen gestaltet sich bei den verfügbaren Flächen, unter dem Planungsziel komfortable, sichere und regelkonforme Radverkehrsanlagen einzurichten, schwierig. Die Anlage von Parkständen vor einzelnen Gebäuden bzw. in den Straßenabschnitten muss in einer Detailplanung geklärt werden

**In Außenbezirken sollen Quartiersgaragen entstehen. (1x)**

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 Brand grundsätzlich möglich. Die Freunder Landstraße spielt für diese Betrachtung zunächst eine untergeordnete Rolle.

## Fußverkehr

**Werden die vorhandenen Querungsmöglichkeiten noch benötigt bzw. genutzt? (2x)**

Für den Rad- und insbesondere Fußverkehr sind eine dichte Folge von Querungsmöglichkeiten notwendig. Im Zuge der Planung und Umgestaltung werden auch die vorhandenen Querungsmöglichkeiten geprüft sowie der Bedarf

nach neuen Querungsmöglichkeiten ermittelt. Mögliche Querungsmöglichkeiten auf Höhe des REWE Marktes und der Josefsallee/Ellerhofweg werden geprüft und bei Bedarf in den zukünftigen Detailplanungen berücksichtigt.

**Wurden die Schulwegeverbindungen berücksichtigt? Die Freunder Landstraße ist ausgewiesener Schulweg für Marktschule und Gesamtschule, auch für Karl-Kuck-Schule. Die Gehwege müssen entsprechend breit gestaltet werden. (2x)**

Die zukünftigen Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr sollen möglichst für alle Nutzergruppen nutzbar und komfortabel sein. Insbesondere Schüler\*innen, Kinder aber auch Senioren sollen durch sichere Radverkehrsanlagen und breite Gehwege die Möglichkeit haben das Fahrrad verstärkt zu nutzen oder zu Fuß zu gehen.

**Es muss keine kontinuierliche Führung geben. Man kann doch Fuß und Radwege temporär verschmälern.? (2x)**

Die Breiten der Geh- und Radwege orientieren sich an technischen Regelwerken. Bei einer Neuplanung sollten jedoch keine Engstellen eingerichtet werden. Die Mindestbreiten sind grundsätzlich zu erfüllen. Eine kontinuierliche Führung nach demselben Prinzip erhöht die Verkehrssicherheit, ständige Führungswechsel erhöhen das Risiko von Unfällen und Nichtbenutzung der Anlage. Darüber hinaus verfügt die Freunder Landstraße über kein zusätzliches Flächenpotential, welches genutzt werden kann.

**Die Fußwegeverbindungen müssen zusammen gedacht und entwickelt werden. (1x)**

Bei einer Neugestaltung eines Straßenraums müssen vielfältige Ansprüche mitbedacht werden, u.a. auch die Fußwegeverbindungen. Ein gesamtheitlicher, integrierter Ansatz ist hier vorgesehen und gewollt.

## Busverkehr

**In der Vergangenheit wurden ÖV-Belange bei Neu-/Umbauten vergessen oder sehr schlecht umgesetzt. Wie sollen die Haltestellen barrierefrei realisiert werden? (3x)**

Grundsätzlich streben wir an, Busbuchten in Fahrbahnrand- oder Kaphaltestellen umzuplanen. Dadurch lässt sich die Barrierefreiheit gut herstellen. Busbuchten müssen nach Regelwerk 88 m lang sein, um parallel angefahren werden zu können.

# Verkehrsfluss und Sicherheit

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

Die Stadt Aachen tritt als Gründungsstadt der Initiative für Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten dafür ein, die Regelhöchstgeschwindigkeit in der Stadt in eigener Zuständigkeit selber entscheiden zu dürfen. Derzeit gilt als innerörtliche Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Die bundesgesetzlich geregelte Straßenverkehrsordnung macht genaue Vorgaben darüber, in welchen Fällen und in welchem Maße hiervon abgewichen werden darf.

Die Streckengeschwindigkeit kann innerorts auf klassifizierten Straßen nach § 45 (9) StVO nur bei konkreten Gefährdungen bzw. im unmittelbaren Umfeld von sozialen Einrichtungen wie etwa Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern auf 30 km/h begrenzt werden.

Für die Initiative macht diese Einschränkung keinen Sinn. Vielmehr sollte eine Geschwindigkeitsreduktion als integrierter Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes zur Verbesserung der Lebensqualität, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung der öffentlichen Räume beitragen können. Dies können Städte und Kommunen in Abwägung aller Belange eigenverantwortlich am besten entscheiden. Für die Anpassung dieses Bundesrechts setzt sich die Initiative, der sich mittlerweile 445 Städte, Gemeinden und Landkreise (Stand 13.2.2023) angeschlossen haben, ein.

**Die Umgestaltung der Freunder Landstraße darf nicht zu Lasten umliegender Straßen, wie der der Eilendorfer Str. und deren Anlieger gehen. Schleichverkehr muss unterbunden werden. (7x) Wird im Rahmen der Umgestaltung darüber nachgedacht, die Einfahrt in die Str. Auf der Eil zu unterbinden, um Schleichverkehr (Umfahrung Ampel) zu unterbinden? (2x)**

Eine Verlagerung der Verkehre auf die umliegenden Straßen ist nicht gewollt und wird grundsätzlich für die Planung berücksichtigt.

**Rücksichtsloses Verhalten der Verkehrsteilnehmenden untereinander führt zu Unfällen. Wie kann man das verbessern um insbesondere auch Kinder zu schützen? (3x)**

Verkehrssicherheit wird in der Öffentlichkeit, in der Politik und in den Fachabteilungen der Stadtverwaltung intensiv diskutiert. Dabei wird sowohl die Verbesserung der **objektiven, tatsächlichen Verkehrssicherheit** als auch des **subjektiven Sicherheitsempfindens** thematisiert und umfangreiche Forderungen nach weitergehenden Maßnahmen formuliert. Ziel ist es daher, durch die Aufstellung, Ausgestaltung und Umsetzung des Aktionsplans Verkehrssicherheit, Mobilität in Aachen sicherer zu gestalten. Den schwächeren am Verkehr Teilnehmenden gilt dabei ein besonderes Augenmerk, da sie hinsichtlich der Unfallschwere und -folgen deutlich stärker betroffen sind. Die Stadt Aachen setzt seit 2017 die drei Säulen des Aktionsplans um. Weitere Informationen erhalten Sie unter: [www.aachen.de](http://www.aachen.de) - Aktionsplan: Struktur und Historie

## Kfz-Verkehr

**Werden die Taxistände bei der Umgestaltung berücksichtigt? (Verortung bspw. gegenüber vom Marktplatz) (2x)**

Die Taxistände werden bei der Planung berücksichtigt. Entsprechend des Gesamtkonzeptes kann ggfs. ein neuer Standort gesucht werden.

# Finanzierung und weiteres Vorgehen

## **Werden die Anwohner\*innen an den Kosten für die Umgestaltung beteiligt? (5x)**

Zum derzeitigen Planungsstand kann hierzu noch keine Aussage getroffen werden. Im Rahmen der Vorplanung kann eine erste Einschätzung getroffen werden. Zu diesem Zeitpunkt ist eine erneute Beteiligung angedacht.

## **Wie hoch sind die Kosten für die Stadt Aachen und welcher Anteil wird von der EU / dem Bund / dem Land gefördert? (2x)**

Die Kosten sind zum jetzigen Planungsstand noch nicht ermittelbar. Im Rahmen der Ausführungsplanung können die Kosten detailliert ermittelt werden. Eine erneute Beteiligung ist zu diesem Zeitpunkt angedacht.

## **Wie lange dauert die bauliche Umsetzung? Die Freunder Landstraße sollte erst nach der Fertigstellung der Autobahnanbindung bei Eilendorf umgebaut werden. (1x)**

Die gesamte Zeitplanung wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Da es sich mit der Freunder Landstraße um einen relativ langen Straßenzug handelt, wird dieser in der Umsetzung in mehrere Bauabschnitte unterteilt. Die Fertigstellung der Autobahnanbindung Eilendorf findet im Zeitplan grundsätzlich Berücksichtigung. Zum derzeitigen Stand der Planung liegt noch kein konkreter Zeitplan vor. Zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung und möglicher Ausschreibung können Details zu Umsetzung festgelegt und bekannt gegeben werden.

# Weitere Fragen und Anregungen

## **Öffentliches Grün sollte ergänzt und bei der Umgestaltung der Freunder Landstraße berücksichtigt werden. (1x)**

Grundsätzlich ist die Stadtverwaltung bestrebt, in Straßenräumen neue Baumstandorte anzulegen. Es handelt sich jedoch hierbei auch um einen baulichen Eingriff, der im Rahmen einer Straßenraummaßnahme sorgfältig geplant werden muss. Die Umsetzung und Ergänzung öffentlichen Grüns im Straßenraum erfolgt in der Abwägung anderer Anforderungen unterschiedlichster Nutzungen an den Straßenraum.

## **Wie wird die Topographie bei den Planungen berücksichtigt? Spielt sie eine Rolle für die Wahl der Radverkehrsinfrastruktur? (1x)**

Grundsätzlich wird die Topographie bei der Planung bzw. der Auswahl einer Führungsform berücksichtigt. Die Freunder Landstraße ist weitestgehend eben, sodass die Topographie hier eine untergeordnete Rolle bei der Wahl der Führungsform spielt.

## **Wird zukünftige Mobilität - mehr ÖPNV, weniger Individualverkehr - bei der Umgestaltung der Freunder Landstraße berücksichtigt? (1x)**

Die zukünftige Mobilität spielt bei der Planung immer eine entscheidende Rolle. Unter Einhaltung der technischen Regelwerke, sind wir bestrebt dem Umweltverbund mehr Fläche im Straßenraum zur Verfügung zu stellen. Die Freunder Landstraße bietet in diesem Fall kein Potenzial für besondere Flächenangebote für den ÖPNV (z.B. Busspuren). Unser Ziel ist es hier die Situation für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern.

## **Die Freunder Straße sollte verkehrsberuhigt umgestaltet werden. (1x)**

Die Freunder Landstraße ist eine Hauptverkehrsstraße. Sie hat eine Verbindungsfunktion als Landesstraße und daher bestehen nur eingeschränkte Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung. Dennoch wird mit der Umgestaltung der Freunder Landstraße eine Steigerung der Attraktivität von Fuß- und Radverkehr, eine Reduzierung des MIV (motorisierten Individualverkehrs) und somit eine Verkehrsberuhigung angestrebt.

**Wird die Freunder Landstraße in verschiedenen Abschnitten geplant? (2x; 6 Upvotes)**

Da es sich um einen etwa 1,5 km langen Abschnitt handelt wird der Straßenzug in mehrere Planungsabschnitte unterteilt. Zudem liegt eine heterogene städtebauliche Struktur vor, entsprechend welcher Planungsabschnitte gebildet werden können.

**Wieso werden Zahlen von Straßen NRW aus dem Jahr 2015 für die Machbarkeitsstudie verwendet? (1x; 5 Upvotes)**

Neben Straßenverkehrszählungen wurden auch Knotenstromzählungen aus dem Jahr 2020 verwendet.

**Wo kann man die Präsentation und die Ergebnisse der Beteiligung einsehen? Gibt es andere Plattformen? (2x)**

Alle Planungen, Entwicklungen und Neuigkeiten zur Freunder Landstraße sind jederzeit über die städtische Website abrufbar: [www.aachen.de - Freunder Landstraße](http://www.aachen.de - Freunder Landstraße)