

Betreff: [Initiativen Radvorrang Aachen] Gestaltung der Bismarckstraße als Fahrradstraße

Von: Ralf Oswald <ralf.oswald@googlemail.com>

Datum: 02.02.2020, 21:23

An: gaby.breuer@web.de, Jörg Lindemann <lindemann@fh-aachen.de>, kaj.neumann@gruene-aachen.de, Matthias Achilles <matthias.achilles@piratenpartei-nrw.de>, Peter Blum <petblum.pb@gmail.com>, Harald Siepman <harald.siepman@fraktion-dielinke-aachen.de>, marlene.willems@mail.aachen.de, petra.loehrer@mail.aachen.de, CDU Fraktion Aachen <cdu.fraktion@mail.aachen.de>, Heiner Höfken <spd.fraktion@mail.aachen.de>, Grüne Fraktion Aachen <gruene.fraktion@mail.aachen.de>, FDP Fraktion Aachen <FDP.fraktion@mail.aachen.de>, Fraktion Die Linke Aachen <Fraktion.DieLinke@mail.aachen.de>, Piratenfraktion Aachen <fraktion@piratenpartei-aachen.de>, uwg-aachen@web.de, Achim Ferrari <Achim.Ferrari@gruene-aachen.de>, Ye-one Rhie <yeone.rhie@spd-aachen.de>, Bastian Weiser <Bastian.Weiser@mail.aachen.de>, Uwe Müller <uwe.mueller@mail.aachen.de>

Kopie (CC): Anne Stockmeyer <a.stockmeyer@posteo.de>, Gereon Hermens <gereonh@gmx.de>, Matthias Salb <matthias.salb@googlemail.com>, initiativen-radvorrang@lists.adfc-ac.de, Relindis Becker | Radentscheid Team <post@radentscheid-aachen.de>, vcd-aachen@vcd-aachen.de, ADFC <info@adfc-ac.de>, Fahrradfreundliches Brand Aktiv <ffbrand-aktiv@kryger.de>, Helga Weyers <bag.weyers@arcor.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,

am Mittwoch, 05.02.2020 wird in der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte unter dem Tagesordnungspunkt Ö8 die Gestaltung der Bismarckstraße als Fahrradstraße behandelt (Vorlage - FB 61/1369/WP17). Im Mobilitätsausschuss erfolgt die Beratung am 27.02.2020

Die hier unterzeichnenden Radinitiativen und Verbände haben dazu die nachfolgende Stellungnahme erarbeitet. Wir bitten Sie, diese in Ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Bitte leiten Sie die Stellungnahme kurzfristig an alle Mitglieder der Bezirksvertretung und des Mobilitätsausschusses weiter.

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Anne Stockmeyer
Bürgergruppe "Fahrradfreundliches Eilendorf"

gez. Gereon Hermens
Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand"

gez. Mattias Salb
Fahrradfreundliches Frankenberger Viertel

gez. Helga Weyers
ADFC Aachen

gez. Ralf Oswald
VCD Aachen-Düren

Stellungnahme zur Gestaltung der Bismarckstraße als Fahrradstraße im Zuge der Radvorrangrouten von Brand und Eilendorf

1. Schaffung der verkehrlichen Rahmenbedingungen für eine sichere Fahrradstraße

Hierzu bestehen aus den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 06) und der Verwaltungsvorschrift zur StVO zwei wichtige Vorgaben:

- a) "Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h eingesetzt werden." (RASt 06). Dies entspricht max. etwa 4.000 Kfz/Tag
- b) "Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist." (VwV StVO)
Unser Ziel ist, dass die Radvorrangrouten und damit die Fahrradstraße Bismarckstraße von einer breiten Mehrheit an Verkehrsteilnehmern als sichere Radverbindung angenommen wird. Daher plädieren wir dafür, diese Rahmenbedingungen in der tagtäglichen Praxis auf allen Straßenabschnitten - auch zu Stoßzeiten - zu gewährleisten.

Bei den Verkehrsführungskonzepten erfüllt das Szenario 2 in keinem Abschnitt die genannten Anforderungen und scheidet daher aus unserer Sicht aus.

Szenario 3 weist auf der relativ langen Strecke Schloßstraße - Bismarckstraße bis Neumarkt ebenfalls zu hohe Verkehrsbelastungen auf (5.202 bzw. 6.200 bzw. 4.780 Kfz/Tag). In Szenario 1 liegen dagegen die Verkehrsbelastungen im Abschnitt zwischen Schloßstraße und Goffartstraße (6.440 Kfz/Tag) zu hoch. Hier müssen noch ergänzende Maßnahmen ergriffen werden, um auch dort unter 4.000 Kfz/Tag zu kommen.

Im Ergebnis sprechen wir uns dafür aus, Szenario 1 oder 3 weiter zu verfolgen mit der Maßgabe, dass noch ergänzende Maßnahmen geprüft und beschlossen werden, um auf allen Abschnitten von Bismarckstraße und Schloßstraße unter 4.000 Kfz/Tag zu kommen. Der Beschlussvorschlag ist dahingehend zu ergänzen.

Da eine Prognose der Radfahrerzahlen für den Zeitpunkt der Fertigstellung der gesamten Radvorrangroute von Eilendorf in die Innenstadt nicht vorliegt, kann im Moment noch nicht beurteilt werden, ob in Szenario 1 bzw. 3 die Forderung der VwV-StVO eingehalten wird, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart wird, also mehr Radfahrende dort fahren als Kfz. **Daher bitten wir um den ergänzenden Beschluss, 2 Jahre nach Einrichtung der Radvorrangroute eine Evaluation mit Zählung der Radfahrer und Kfz durchzuführen. Wenn der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart sein sollte, sind ergänzende Maßnahmen zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs zu entwickeln, um dies zu erreichen.**

2. Querschnittgestaltung

Schrägparkstände bieten eine sehr schlechte Sicht auf die Fahrbahn und die dort fahrenden Radfahrer. Auch wenn vielleicht in Aachen eine Unfalllage dazu nicht bekannt ist, erhöhen sie das Stresslevel sowohl für Radfahrer als auch für Autofahrer und gehören grundsätzlich nicht in eine Fahrradstraße. Die Variante 1 scheidet daher aus unserer Sicht aus. Auch eine Kombination von

Varianten, bei der Schrägparkplätze erhalten blieben, befürworten wir nicht.

Mit den Varianten 2 und 3 würde eine gute Fahrradstraße entstehen. In Variante 3 ist dazu erforderlich, dass der Trennstreifen in Fahrbahnmitte aufgepflastert wird, um eine Überholen von Radfahrenden durch Kfz weitgehend zu unterbinden. Eine Verbesserung für Fußgänger und die Wohnqualität im Viertel würde sich durch diese Variante aber nicht ergeben.

Bei Variante 2 sehen wir zusätzlich den Vorteil, dass auch eine städtebauliche Aufwertung mit breiteren Gehwegen und Baumpflanzungen erreicht wird. Baumpflanzungen begrüßen wir sehr, da damit die positive Baumbilanz im Zuge der gesamten Radvorrangroute weiter verbessert sowie die Luftqualität und das Mikroklima in der Straße günstiger wird.

Damit sprechen wir uns für Variante 2 oder 3 aus. Aus der Gesamtsicht für das Frankenger Viertel empfehlen wir Variante 2 (Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände mit Umbau der nördlichen Nebenanlage).

Analog zur beschlossenen Gestaltung der zukünftigen Fahrradstraße in der Lothringerstraße sprechen wir uns dafür aus, die Fahrgasse in Rotasphalt auszuführen oder mit einer griffigen roten Fahrbahnbeschichtung zu markieren. Hierdurch wird der Charakter der Fahrradstraße für alle Verkehrsteilnehmer und der durchgehende Verlauf der Radvorrangroute auch optisch optimal umgesetzt.

In der Schlosstraße wurde vor ein paar Jahren eine sehr gelungene Straßengestaltung vorgenommen, da die Parkplätze und die Rinnen in Natursteinpflaster angelegt sind. Eine vergleichbare Lösung könnte in der Bismarckstraße ebenfalls umgesetzt werden. Wir sprechen uns daher dafür aus, dort die Parkstreifen, die Rinne sowie die Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrbahn und Parkplätzen in Natursteinpflaster anzulegen. Der Straßenraum wirkt dadurch weniger breit. Hierzu könnten z.B. die alten Pflastersteine verwendet werden, die unter dem Asphalt der Bismarckstraße liegen und zurzeit in der Baumaßnahme der Regionetz teilweise mit dem Bodenaushub abgefahren werden.

Daher bitten wir um den ergänzenden Beschluss, dass die Parkstreifen und Sicherheitstrennstreifen gepflastert werden und die Fahrgasse in rot ausgeführt wird.

3. Ergänzende Maßnahmen

Folgende Maßnahmen können aus unserer Sicht zu weiteren Verbesserungen beitragen, um eine gute Gesamtgestaltung zu erreichen, den Durchgangsverkehr aus dem Viertel herauszuhalten und Schleichverkehre im Viertel zu reduzieren:

- Den Tunnel Moltkestraße von 07:30 bis 16:30 durchgehend für Kfz geschlossen halten (bisher ist er von 07:30-08:00 und 13:00-16:30 geschlossen). Das würde auch den Schulweg (zu Fuß oder auf dem Rad) für Schulkinder sicherer machen, deren Schultag z. B. um 08:50 beginnt oder um 12:30 endet. Es gibt fünf Schulen in unmittelbarer Nähe dieses Tunnels.
- Die Bismarckstraße von Drimbornstraße bis Oppenhoffallee in die bestehende Tempo 30-Zone einbeziehen.
- Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Bismarckstraße/Drimbornstraße zurückbauen. Für Fußgänger Querungshilfen an allen drei Straßenästen einrichten.

- Die Ladezone vor dem jetzigen Nettomarkt in der Bismarckstraße verlängern. Der LKW ist oft zu lang und passt nicht auf die Ladezone.
- Weitere definierte Ladezonen in entsprechenden Abständen auf der Bismarckstraße einrichten. Hierdurch wird das Halten in zweiter Reihe auf der Fahrradstraße vermieden.
- Beide Teile der Straße "Neumarkt" und der an den Neumarkt grenzenden Abschnitt der Frankenberger Straße als Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) ausweisen.