FFHaaren
FFEilendorf
FFFrankenberger Viertel

Aachen
Welthaus
An der Schanz 1
52064 Aachen

Tel. 0241 / 889 14 63
Fax 0241 –/951 91 01
info@adfc-ac.de
adfc-ac.de

Spendenkonto
Sparkasse Aachen
IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80
BIC: AACSDE33

Steuernummer

| ADFC Aachen | Postfach 100 132 | 52001 Aachen

An
Frau Frauke Burgdorff
Beigeordnete für Planung, Bau und Mobilität
Verwaltungsgebäude Am Marschiertor
Lagerhausstraße 20
52058 Aachen

Datum
12.03.2020

Bewertung der neuen Rad-Vorrang-Route 1 von Eilendorf zum Campus Melaten

Sehr geehrte Frau Burgdorff,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir freuen uns, dass vor einigen Wochen die ersten Straßenabschnitte auf der Rad-Vorrang-Route 1 in Eilendorf, im Frankenberger Viertel und auf der Hörn umgestaltet wurden. Die beteiligten Verbände begrüßen die Umsetzung der Rad-Vorrang-Routen ausdrücklich. Wir setzen große Hoffnungen in das Rad-Vorrang-Netz als ein wichtiges Rückgrat für den Radverkehr in Aachen.

Diese ersten Abschnitte sind eine „Blaupause“ für die Gestaltung aller geplanten Rad-Vorrang-Routen in Aachen. Es ist daher zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll, die Gestaltung vor Ort nochmals zu überprüfen. Werden die Ziele für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur – auch unter Berücksichtigung der Ziele des Radentscheids – durch die nun umgesetzten Teilstücke der Rad-Vorrang-Route erfüllt? Sind Verbesserungen am Konzept sowohl für diese als auch die weiteren noch zu planenden Routen notwendig? Wir sind daher die fertiggestellten Abschnitte abgefahren. Die Ergebnisse und unsere Schlussfolgerungen sind nachfolgend wiedergegeben.

1. Ziele

Die Stadt Aachen hat gegenüber der Politik im Sommer 2016 die Fördervoraussetzung für die Rad-Vorrang-Routen klar formuliert [i] und somit den Qualitätsstandard festgelegt:

- Das Projekt muss eine hohe bundesweite Ausstrahlung aufweisen.
- Die geförderten Maßnahmen sollen schnellstmöglich starten (Abschluss in 1 bis 3 Jahren).
- Der Radverkehr wird in einem definierten Gebiet durch investive Maßnahmen dauerhaft gestärkt.

Zentrales Ziel der Route sollte die Schaffung einer sicher, zügig und komfortabel zu befahrenden Strecke für Radfahrende jeden Alters - insbesondere für Berufspendler sein, um mehr Menschen zum Umstieg vom PKW auf das Fahrrad zu motivieren. Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses

vom November 2016 [ii] wurden diese Ziele weiter konkretisiert (wie z. B. komfortablere Querung der Von-Coels-Straße, Verbreiterung der Vennbahn, ...).

Anhand dieser Ziele haben wir die Bewertung in den nachfolgenden Punkten vorgenommen.

2. Beschilderung

Zu Beginn eines jeden Straßenabschnitts wurde das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ mit dem Zusatzzeichen „Motorrad/Kfz frei“ aufgestellt. Zusätzlich wurde ein Schild zur Aufhebung der Tempo 30-Zone montiert (s. *Abbildung 1*). Dieses Schild ist für viele Menschen verwirrend und war in den Aachener Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen noch nicht vorgesehen. Die Schilderkombination lenkt vor allem vom Wesentlichen ab – hier beginnt eine Fahrradstraße! Für viele ist es schwierig, drei übereinander montierte Schilder gleichzeitig zu erfassen und sich dann noch auf den Verkehr konzentrieren. Da sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit Beginn der Fahrradstraße nicht ändert, sollte das Schild zur Aufhebung der Tempo 30-Zone, sofern rechtlich möglich, entfernt werden.

Abbildung 1: Beginn Fahrradstraße Marienstr. in Höhe Von-Coels-Straße

3. Markierung

In mehreren kurzen Straßenabschnitten in Eilendorf (Kleebach- und Marienstraße, s. *Abbildung 2*), im Frankenberger Viertel (Bever- und Schlossstraße, s. *Abbildung 3*) und auf der Hörn (Siemens- und Ahornstraße, s. *Abbildung 4* und *Abbildung 5*) sind jetzt Fahrbahnmarkierungen aufgebracht worden.

Abbildung 2: Fahrradstraße Kleebachstraße mit Fahrradpiktogramm (Eilendorf)

Abbildung 3: Fahrradstraße Schlossstraße (Frankenberger Viertel)

Abbildung 4: Fahrradstraße Siemensstraße (Hörn)

Abbildung 5: abzweigende Fahrradstraße Ahornstraße/Siemensstraße (Hörn)

a. Piktogramme auf der Fahrbahn

Die Fotos verdeutlichen, dass die Fahrradpiktogramme aus dem Blickwinkel von Kfz-Fahrenden verkürzt erscheinen und daher nicht die Deutlichkeit erreichen, die beabsichtigt ist. Es sollte daher eine überhöhte Darstellung im Verhältnis Länge/Breite von z.B. 3:1 zum Einsatz kommen, wie sie auch für „30“-Piktogramme auf der Fahrbahn in Tempo 30-Zonen eingesetzt werden. Aus der Windschutzscheibenperspektive wirken sie dann länger und sind deutlicher erkennbar.

An einigen Stellen wurden „Fahrradstraßen“-Piktogramme auf der Fahrbahn markiert (s. *Abbildung 1*). Diese sind sehr klein, so dass fraglich ist, ob sie aus der Windschutzscheiben-Perspektive überhaupt erkennbar sind. Die Piktogramme sollten daher mindestens doppelt so breit markiert werden. Ein gutes Beispiel aus Freiburg ist in *Abbildung 6* zu sehen.

Abbildung 6: Bodenpiktogramm auf einer Fahrradstraße in Freiburg

b. Roteinfärbung der Fahrbahn

Seit Beginn haben die Verbände immer einen Schwerpunkt in der Herstellung einer roten Oberfläche nach niederländischem Vorbild in Ergänzung zu den neuen weißen Fahrbahnmarkierungen am Fahrbahnrand gesehen, damit alle Verkehrsteilnehmer merken – hier gelten andere Regeln als in einer „normalen“ Straße. Gerade die rote Oberfläche vermittelt Radfahrenden das Gefühl, dass sie sich auf einer Radverkehrsanlage befinden, wo sie Vorrang vor dem Kfz-Verkehr haben. Mit der politischen Zustimmung zum Radentscheid im November 2019 wurde in Ziel 4 festgelegt, dass neue oder zu sanierende Radfahrflächen deutlich durch rote Farbe (z.B. farbiger Asphalt) zu gestalten sind. Wir begrüßen es sehr, dass damit zukünftig alle Abschnitte der Rad-Vorrang-Routen diesem Grundsatz folgen sollen.

Da die Aachener Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen diese durchgehende Roteinfärbung noch nicht berücksichtigen, wurde aktuell leider nur eine rote Oberfläche in einzelnen Kreuzungsbereichen wie z. B. von Kleebach-/Breitenbendenstraße (s. *Abbildung 7*) umgesetzt. Bei unserer Befahrung wurde deutlich, wie wichtig es ist, auch diese Abschnitte in Zukunft auf ganzer Länge in Rot zu gestalten. Die Aachener Standards sollten entsprechend überarbeitet werden.

Abbildung 7: Kreuzung Kleebach-/Breitenbendenstraße mit Rotmarkierung

c. Vorfahrtregelungen an Querstraßen

Positiv ist die teilweise geänderte Vorfahrtregelung an Kreuzungen zugunsten der Rad-Vorrang-Route. Leider fehlt hier ein durchgängiges Konzept, das den Verkehrsteilnehmern die Begreifbarkeit erleichtert. Einzelne Kreuzungen sind bevorrechtigt (z. B. Kleebach-/Breitenbendenstraße, s. *Abbildung 8*), bei weiteren gilt Rechts-vor-Links (Kleebach-/Krebsstraße, s. *Abbildung 9*), bei anderen ist es unklar (s. *Abbildung 10*) und bei einer Kreuzung ist nicht erkennbar, dass hier die Route weiter geht (s. *Abbildung 11*). Es ist vor allem unverständlich, warum z. B. an so einer „einfachen" Kreuzung wie bei zwei landwirtschaftlichen Wegen (s. *Abbildung 10*, Schlackstraße) zwischen Vennbahn und Krebsstraße die Vorfahrt für die Rad-Vorrang-Route nicht sofort angeordnet wurde.

Keine einzige Kreuzung ist mit Gehwegüberfahrt an den untergeordneten Knotenpunktarmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit für KFZ nach dem „Aachener Standard" für Fahrradstraßen [iii] umgestaltet worden. Es bleibt zu hoffen, dass hier keine vermeidbaren Unfälle geschehen, wenn das „Vorfahrt achten" Schild „übersehen" wurde.

Abbildung 8: Kreuzung Breitenbenden-/Kleebachstraße, Blick aus Querstraße, Vorfahrt achten

Abbildung 9: Kreuzung Kleebach-/Krebsstraße aus Eilendorf, Rechts-vor-Links

Abbildung 10: Wegekreuzung auf Wiese im Verlauf der Rad-Vorrang-Route, Vorfahrt unklar

Abbildung 11: Siemensstraße in Richtung Campus Melaten, durchlässige Sackgasse für Radverkehr nicht beschildert, VZ 357-51 fehlt

4. Bauliche Maßnahmen

An keiner Stelle gibt es bisher bauliche Verbesserungen zur Steigerung des Komforts oder der Sicherheit.

Schon im November 2016 ist eine erste Skizze im Rahmen der politischen Beratungen zur Umgestaltung der Querung an der Von-Coels-Straße von der Verwaltung in der Bezirksvertretung Eilendorf [iv] präsentiert worden. Bis heute fehlt ein politischer Beschluss, wie und wann der Umbau tatsächlich umgesetzt werden soll. Heute müssen Radfahrende ihr Fahrrad im Bereich zwischen der Kleebachstraße und der Marienstraße (s. *Abbildung 12*) im Verlauf der Rad-Vorrang-Route schieben, da hier ein nicht für Radfahrer freigegebener Gehweg umständlich gequert werden muss (s. *Abbildung 13*). Aus Fahrtrichtung Eilendorf Bahnhof ist in einem unübersichtlichen Kurvenbereich die Fahrbahn außerhalb der Fahrradstraße zu queren, um den Druckknopf der Ampel zu erreichen (s. *Abbildung 14*).

Abbildung 12: Ende Fahrradstraße in der Kleebachstraße an Kreuzung Von-Coels-Str.

Abbildung 13: schmaler Gehweg zur Ampel mit schlechter Sichtbeziehung

Abbildung 14: Ende Fahrradstraße in der Marienstraße an Kreuzung Von-Coels-Str.

Abbildung 15: Falschparker im Kreuzungsbereich, Bever- Ecke Turpinstraße

Im Kreuzungsbereich von Beverstraße / Turpinstraße ist von den Planern der Radvorrangroute im Bereich einer Verkehrsinsel kein Stellplatz markiert worden (s. *Abbildung 15*). Obwohl kein ausreichender Abstand zum Kreuzungsbereich vorhanden ist, wird hier regelmäßig falsch geparkt. Hier sollten zeitnah bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Sichtbehinderung im Kreuzungsbereich wirksam zu verhindern (z. B. Einbau von Fahrradbügeln, Bordsteinkante vorziehen,…).

Leider wurden bisher auch keine Maßnahmen zur Verbesserung des Komforts durchgeführt. Kein einziger Bordstein wurde auf Null abgesenkt, kein buckeliger Feldweg neu asphaltiert (s. *Abbildung 16*), keine Pfützen im Wegeverlauf beseitigt (s. *Abbildung 17*) und die geplante Verbreiterung der Vennbahn lässt ebenfalls auf sich warten.

Abbildung 16: kaputter landwirtschaftlicher Weg von Vennbahn nach Eilendorf

Abbildung 17: Bordsteinkante Siemensstraße mit Entwässerungsproblemen

5. Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Wichtig für den Erfolg der Rad-Vorrang-Route sind eine hohe Akzeptanz bei KFZ-Fahrenden und ein hoher Wiedererkennungswert des Routenverlaufs. Da in der Bevölkerung die Kenntnisse über die rechtlichen Regelungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) zumeist nur sehr gering ausgeprägt sind, herrscht hier große Unwissenheit, welche Regeln in einer Fahrradstraße gelten. Erst nach den Markierungsarbeiten wurden in der letzten Woche von der Stadt Informationsflyer in einigen Straßen verteilt.

Für diese und die weiteren Rad-Vorrang-Routen wünschen wir uns eine systematische begleitende Öffentlichkeitskampagne, die kontinuierlich über die Ziele, die Regelungen und die zeitliche Umsetzung informiert.

6. Zeitplan

Die Aachener Verkehrs- und Umweltverbände hatten vor sechs Jahren - im März 2014 im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen [v] - erstmalig die Einrichtung eines Rad-Vorrang-Netzes in der Stadt Aachen gefordert. Obwohl eine Fördermittelzusage seit Dezember 2016 für die Rad-Vorrang-Route von Eilendorf über die Innenstadt zum Campus Melaten vorliegt, hat es nun nochmal mehr als drei Jahre gedauert, bis Radfahrende erste Veränderungen in der Stadt bemerken. Es wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen, bis mit der Umsetzung weiterer Straßenabschnitte der durchgängige Verlauf für die Nutzer erkennbar wird und auch bauliche Verbesserungen zur Steigerung des Komforts und der Sicherheit beitragen. Eine zeitliche Perspektive, bis wann die komplette Route von Eilendorf bis zum Campus Melaten endlich fertig gestellt sein soll, fehlt weiterhin. Dies gilt erst recht für das komplette Rad-Vorrang-Netz im Stadtgebiet.

Wenn die Planung und Umsetzung der Route deutlich mehr Zeit benötigt, als der Fördergeber bzw. die Radfahrenden erwarten und sich zwischenzeitlich durch den Radentscheid die allgemeinen Qualitätsstandards für Fahrradinfrastruktur erhöhen, dann werden hohe Erwartungen enttäuscht. Von der Stadtgesellschaft werden daher massivere Umbauten erwartet, um Radfahren endlich

sicher und angenehm zu machen.

Wir halten es für erforderlich, dass das Aachener Rad-Vorrang-Netz bis 2027 in seiner Gesamtheit umgesetzt wird. Um dies zu erreichen, sollte eine Zeitplanung aufgestellt werden, die das gewährleistet. Dazu ist es erforderlich, dass die Planung mehrerer Rad-Vorrang-Routen zeitlich parallel durchgeführt wird.

Fazit:
Für ein Infrastrukturvorhaben für den Radverkehr von bundesweiter Ausstrahlung mit mehr als drei Jahren Planungszeit ist das Ergebnis eher enttäuschend. In den jetzt realisierten Abschnitten sind daher Nachbesserungen erforderlich und in den nächsten Abschnitten sind die bisherigen Erfahrungen direkt zu berücksichtigen. Die weiteren Planungen müssen deutlich schneller erfolgen. Insgesamt ist eine genaue Zeitplanung mit dem Ziel 2027 für die Realisierung des Gesamtnetzes erforderlich.

Wir bitten Sie herzlich, sich dafür einzusetzen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Marvin Krings, 1. Vorsitzender ADFC Aachen e. V.

gez. Ralf Oswald, VCD Aachen-Düren

gez. Anne Stockmeyer, „Fahrradfreundliches Eilendorf“

gez. Daniel Herding, „Fahrradfreundliches Brand“

gez. Matthias Salb, „Fahrradfreundliches Frankenberger Viertel“

gez. Günter Mänz, „Fahrradfreundliches Haaren“

Kopie des Schreibens an:
An die Fraktionen im Rat der Stadt Aachen

---

i http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=14924

ii http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=15723

iii http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Fahrradstrassen/Fahrradstrassenstandard.pdf

iv http://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=77820

v https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Aachen/for_download/LRP/04_Massnahmenvorschlaege-LRP-2014-Bezreg-Koeln_140303.pdf