



Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie eine Stellungnahme der folgenden Verbände und Initiativen zur Vorlage "Fahrradstraße in der Lothringerstraße im Rahmen der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf":

FB61/1121/WP17 <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=19489>:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Aachen
- "Bürgergruppe Fahrradfreundliches Eilendorf"
- Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand"
- Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aachen – Düren e.V.

Wir würden es begrüßen, wenn die Parteien vor der Sitzung des MoA ein Gespräch mit den Verbänden suchen, um eine qualitativ hochwertige Lösung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer im Verlauf der Rad-Vorrang-Route und des Premiumfußweges zu finden.

Betrachtung zu allen Varianten

Der Vergleich der Modal-Split-Erhebungen zwischen 1991 und 2017 zeigt, dass trotz zahlreicher Maßnahmen im Radverkehr der Radverkehrsanteil in Aachen stagniert. Insbesondere die „interessierten, aber Besorgten“ fahren heute nicht Fahrrad, weil sie sich zu unsicher fühlen. Hierzu gehören z.B. Kinder und Senioren. Die geplanten Radvorrangrouten sollen dagegen für alle Menschen von jung bis alt ein gutes Angebot machen.

Das bisherige Konzept der Verwaltung für das Radvorrangroutennetz sieht aus Richtung Eilendorf und Brand je eine Radvorrangroute vor, die sich in der Bismarckstraße vereinigen und dann gemeinsam über das Frankenberger Viertel und das Suermondviertel mit der Lothringerstraße in die Innenstadt führen. Mit zunehmender Nähe zur Innenstadt nimmt die Zahl der Radfahrer immer mehr zu. Die Lothringerstraße stellt für beide Radvorrang-Routen eine Schlüsselstelle im gesamten Verlauf dar. Wenn es hier nicht optimal für Radfahrer läuft, scheitert das komplette Projekt. Es würde ein Flaschenhals geschaffen, wenn in der Lothringerstraße nur ein Minimalquerschnitt umgesetzt wird, der noch dazu den Kfz-Verkehr zum Parkhaus Lothringerstraße aufnehmen soll.

Der Mobilitätsausschuss hat am 13.09.18 die Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen beschlossen. Dankenswerterweise wurde im Beschluss ergänzt, dass die optimale Breite der Fahrgasse 4,50 m - zuzüglich der erforderlichen Sicherheitstrennstreifen von 0,5 bzw. 0,75 m bei angrenzenden Stellplätzen - beträgt, somit also die Standardbreite darstellen soll. Dieser Beschluss wird in der Vorlage bei der Abwägung der Varianten nicht berücksichtigt. Dabei erfordert gerade hier die Überlagerung von hohem Radverkehrsaufkommen mit dem Kfz-Verkehr zum Parkhaus sowie zum Berufskolleg für Wirtschaft und Verwaltung eine besondere Betrachtung.

Gemäß der Vorlage wird die Regionetz im Zeitraum März bis November 2019 das Leitungsnetz im Straßenraum erneuern. Dementsprechend wird die jetzt schon sanierungsbedürftige Fahrbahn vollständig neu asphaltiert. Entsprechend der Diskussion im Mobili-

tätsausschuss am 13.09.2018 und gemäß dem Standard für die Gestaltung von Fahrradstraßen der Stadt Aachen (s. Anlage 2, Seite 3 unten, der oben genannten Vorlage) fordern wir durchgängig roten Asphalt anstatt einer punktuellen Rotmarkierung im Kreuzungsbereich mit einem rutschigen Farbauftrag. Eine Abwägung nach Einzelfallbetrachtung fand bei diesem Projekt bisher nicht statt. Da die gesamte Fahrbahn sowieso erneuert wird, bietet sich gerade jetzt die einmalige Gelegenheit, vergleichsweise preiswert roten Asphalt zu realisieren.

In einer Fahrradstraße soll der Radverkehr die dominierende Verkehrsart sein. Die Lothringerstraße wird momentan auch durch Kfz-Schleichverkehr genutzt, der besser die parallel verlaufende Theaterstraße nutzen sollte. Daher schlagen wir eine Zusatzbeschilderung der Fahrradstraße mit "Anlieger frei" anstatt "Kfz frei" oder andere verkehrsbeschränkende Maßnahmen vor.

Gemäß Vorlage soll der Einmündungsbereich der Lothringerstraße / Wilhelmstraße gepflastert werden. Pflaster stellt für Radfahrer keine komfortable zu befahrende Oberfläche dar und ist daher abzulehnen. Die Erfahrungen am Templergraben oder auch in der Sittarder Straße und Altstraße zeigen, dass Pflasteroberflächen insbesondere im Kurven und Kreuzungsbereich nach kürzester Zeit uneben werden. Wir fordern daher roten Asphalt und eine Verengung des Kurvenradius auf das absolut notwendige um ein Abbiegen nur mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit für größtes Bemessungsfahrzeug) zu ermöglichen.

Die Aufstellfläche für Radfahrer an der Lichtsignalanlage vor der Querung der Wilhelmstraße in Richtung Frankenberger Viertel ist zu klein bemessen. Bereits heute warten in Spitzenstunden dort zahlreiche Radfahrer. Sie kämen mit Kfz in Konflikt, die von der Wilhelmstraße rechts in die Lothringerstraße abbiegen. Hier ist eine bessere Lösung erforderlich mit einer breiteren Aufstellfläche, wie z. B. am Vennbahnradweg an der Kreuzung Philipsstraße.

Für Radfahrer, die von der Lothringerstraße rechts in die Wilhelmstraße abbiegen wollen, ist ein größerer Ausradius in der Bordsteinführung erforderlich.

Um die Lothringerstraße für Zielverkehr auf dem Fahrrad zu erschließen, sind sichere Abstellanlagen vor Ort notwendig. In der bisherigen Planung ist dies nicht vorgesehen. Die Abstellanlagen sollten am Fahrbahnrand eingerichtet werden. Da Fahrrad-Stellplätze im Vergleich zu Pkw-Stellplätzen sehr platzsparend sind, hat dies auch einen positiven Einfluss auf die Stellplatzbilanz.

Variante 1:

Die Breite der Fahrgasse entspricht nicht der Standardbreite von 4,50 m gemäß dem beschlossenen Gestaltungskonzept für Fahrradstraßen, sondern nur 3,55 m (<http://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=88813>). Dies wird der eingangs beschriebenen Schlüsselfunktion im Radvorrangroutennetz nicht gerecht und schafft einen Flaschenhals.

Die Breite des Sicherheitstrennstreifens zu den beidseitig parkenden Kfz entspricht nicht der Standardbreite von 0,75 m gemäß dem beschlossenen Gestaltungskonzept für Fahrradstraßen, sondern nur 0,50 m (Minimum). Beidseitiges Kfz-Parken in Kombination mit einer zu engen Fahrgasse und zu engen Sicherheitstrennstreifen stellt beim Radfahren in Gegenrichtung zur Einbahnstraßen einen besonderen Gefahrenpunkt dar, da die

linksseitig der Einbahnstraße parkenden Fahrer*innen entgegen kommende Radfahrer nur sehr schwer sehen können, sind Unfälle vorprogrammiert. Würde die Fahrradstraße als Straße mit Gegenverkehr und nicht als Einbahnstraße eingestuft werden, wäre nach § 12 Absatz 4 StVO das linksseitige Parken verboten. Allein deswegen sollte das linksseitige Parken unterbunden werden.

Die Fahrgassenbreite von 3,55 m stellt nicht nur bei der Begegnung von nebeneinander fahrenden Radfahrern mit einem PKW eine Gefahr dar, sondern im besonderen bei der Begegnung eines Radfahrers mit einem breiten SUV (BMW X6 = 2,2 m inkl. Spiegel) oder einem Lieferfahrzeug (Mercedes Sprinter = 2,4 m inkl. Spiegel). Dann verbleibt auch unter Nutzung des halben Sicherheitstrennstreifens durch Kfz und Fahrrad (Lenkerbreite bis zu 0,8 m bei Mountainbikes) nur eine minimale Restbreite von 0,8 bis 1,0 m. Eindeutig zu wenig Abstand bei Begegnungen im Gegenverkehr. Gerade für die Menschen, die heute noch nicht Rad fahren, stellt diese Stelle eher einen Angstraum dar. Im Gegensatz zu heute müssen sie entgegen der Einbahnstraßenrichtung und sehr eng an entgegenkommenden Kfz vorbeifahren.

In der Lothringerstraße befindet sich ein Parkhaus mit 342 Plätzen, von daher ist es unerklärlich, dass im Verlauf der Rad-Vorrang-Route der Erhalt von Parkplätzen so eine Wichtigkeit erlangt. Gemäß Beschluss der Politik vom 19.09.2018 wird durch die Anhebungen der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum angestrebt, Fahrer von Kfz möglichst direkt in Parkhäuser zu leiten, hierdurch reduziert sich der Stellplatzbedarf im öffentlichen Straßenraum - insbesondere in der unmittelbaren Nähe eines Parkhauses (<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=18683>).

Der heutige Straßenquerschnitt im Abschnitt Berufskolleg hat eine Breite von 4,15 m zwischen den Stellplätzen. Hier ist das Radfahren gegen die Einbahnstraße aufgrund der beengten Platzverhältnisse derzeit verboten. Gemäß der Variante 1 soll sich der Straßenquerschnitt (Fahrgasse inkl. Sicherheitstrennstreifen) auf 4,55 m erhöhen. Wir bezweifeln, dass 0,4 m mehr Platz einen ausreichenden Sicherheitsgewinn beim Begegnungsverkehr Fahrrad/Kfz bedeuten.

Die schwächeren Verkehrsteilnehmer sind im Rahmen der Planung ausreichend zu schützen. Die in der Vorlage geforderte besondere gegenseitige Rücksichtnahme weist auf eindeutige Planungsmängel bei der Variante 1 hin.

Der 1,50 m breite Gehweg auf der Seite des Berufskollegs für Wirtschaft und Verwaltung der StädteRegion Aachen entspricht nicht den Vorgaben der RAST 06 von mindestens 2,50 m. Zwischen der Zufahrt zum Parkhaus und der Harscampstraße bleibt der Gehweg weiterhin nur 2 m breit. Hierdurch wird die durchgehende Attraktivität des Premiumfußwegs stark gemindert.

Variante 2:

Nur die Variante 2 erfüllt die Anforderungen und Ziele, welche mit der Umsetzung eines Netzes von Rad-Vorrang-Routen im Stadtgebiet gewünscht werden, wie z. B. ein schnelles, sicheres und komfortables Radfahren für alle Menschen von jung bis alt unter Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke (ERA, RAST 06, StVO, Gestaltungskonzept der Stadt Aachen für Fahrradstraßen,...), damit zukünftig mehr Menschen in Aachen das Fahrrad nutzen. Auch für den Premiumfußweg schafft nur diese Variante ein durchgängig attraktives Angebot.



Variante 3:

- die Kritikpunkte zur Variante 1 gelten entsprechend

Kritik zur Vorgehensweise der Stadt Aachen im Hinblick auf die Öffentlichkeitsbeteiligung:

In mehreren Beschlüssen des Mobilitätsausschusses und der Bezirksvertretungen Aachen-Mitte, Brand und Eilendorf wurde in der Vergangenheit eine Beteiligung von Bürgern und Verbänden bei der Realisierung der Rad-Vorrang-Routen beschlossen. Dies ist bisher außerhalb von Eilendorf nicht geschehen und es ist traurig, dass das Fachwissen der Nutzer bei der Planung bisher nicht berücksichtigt wird.

Die Variante 1 wurde am 20.09.2018 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche von der Stadtverwaltung mittels Fotoanimation an einem Infostand in der Lothringerstraße wenigen zufällig vorbeikommenden Passanten präsentiert. Unter Öffentlichkeitsarbeit und Einbeziehung der Verbände verstehen wir etwas anderes.

03.11.2016: <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=15723>
„Die Entwicklung des Vorrangnetzes und der Maßnahmen entlang der 1. Rad-Vorrang-Route soll unter Beteiligung von Verbänden und interessierten Radfahren und Bürgern in Vor-Ort-Terminen und Befahrungen stattfinden.“

27.04.2017: <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=16514>
„Die Festigung des Entwurfs des Rad-Vorrang-Netzes und die Identifizierung von erforderlichen Veränderungen auf den einzelnen Routen soll unter Beteiligung von Verbänden, Bürgern und Bezirksvertretungen stattfinden.“

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Helga Weyers (Arbeitskreis Radverkehrsplanung)
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Aachen

Anne Stockmeyer
"Bürgergruppe Fahrradfreundliches Eilendorf"

Norbert Rath
Projektwerkstatt "Fahradfreundliches Brand"

Ralf Oswald (Vorstand)
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aachen – Düren e.V.