Betreff: Stellungnahme zur Verbreiterung des Krautmühlenwegs im Verlauf der Rad-Vorrang-Route Aachen-Brand

Von: Norbert Rath < Norbert Rath@ >

Datum: 06.11.2020, 09:12

An: gruene.fraktion@mail.aachen.de, cdu.fraktion@mail.aachen.de, spd.fraktion@mail.aachen.de, "fraktion.dielinke@mail.aachen.de"

<fraktion.dielinke@mail.aachen.de>, fraktion@piratenpartei-aachen.de, FDP.fraktion@mail.aachen.de, "christophallemand@" " <christophallemand@
tobias.schindler@volteuropa.org, Vorstand@diepartei-aachen.de</pre>

Kopie (CC): kaj.neumann@gruene-aachen.de, Jörg Lindemann < lindemann@ .de>, Ye-One Rhie <yeone.rhie@spd-aachen.de>, Relindis Becker | Team Radentscheid Aachen <post@radentscheid-aachen.de>, ADFC <info@adfc-ac.de>, "vcd-aachen@vcd-aachen.de" <vcd-aachen@vcd-aachen.de>, buergerinfo-rvr@mail.aachen.de, Mailingliste für die Projektwerkstatt »Fahrradfreundliches Brand« <ffbrand@kryger.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,

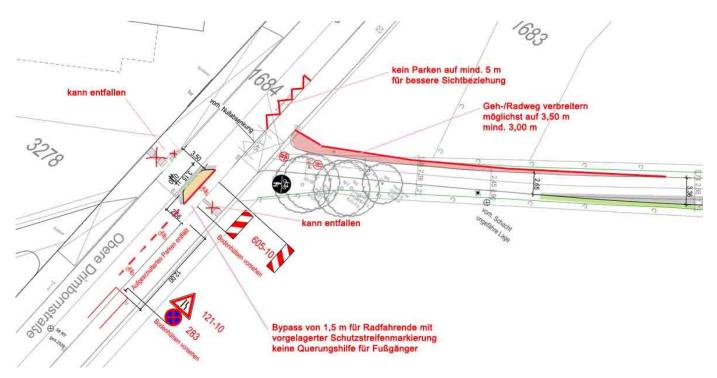
in Bezug auf die Vorlage der Stadtverwaltung zur Verbreiterung des Krautmühlenweges im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand, welche am Mittwoch, den 11.11.2020 in der BV Mitte auf der Tagesordnung steht (siehe: https://ratsinfo.aachen.de/bi/to010.asp?SILFDNR=4399), erhalten Sie von der Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" eine Stellungnahme.

- 1. Die im 1. Quartal 2021 geplante Verbreiterung des Krautmühlenwegs zur Realisierung der Rad-Vorrang-Route von Brand zur Innenstadt sowie die im Rahmen der Baumaßnahme geplante erstmalige Beleuchtung des Weges wird ausdrücklich begrüßt.
- 2. Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sollte die Querschnittsbemessung des Krautmühlenwegs den zukünftig auftretenden Nutzungsansprüchen von Begegnungs-, Nebeneinander- und Vorbeifahrfällen gerecht werden. Die technischen Regelwerke (RaSt06 und ERA) sollten nicht nur "beachtet", sondern die Vorgaben bei der Planung eingehalten werden. Der aktuell geplante minimale Fahrbahnquerschnitt von 2,38 m entspricht nicht den Mindestbreiten nach ERA für gemeinsame Gehund Radwege und wird erst recht nicht den zu erwartenden Nutzungsansprüchen an eine Hauptverbindung des Radverkehrs entlang einer Rad-Vorrang-Route bei einem Gefälle von mehr als 3 % gerecht. Wir fordern daher auch im unteren Abschnitt eine Verbreiterung auf möglichst 3,50 m, jedoch mind. 3,00 m. Die Verbreiterung kann auf der nördlichen Seite erfolgen, da der Weg vor der Sanierung hier mindestens einen halben Meter breiter war (s. Fotos mit altem Asphaltbelag). Auf der nördlichen Seite existiert kein schutzwürdiger Baumbestand und zusätzlich kann die Sichtbeziehung für das Abbiegen nach rechts in Richtung Innenstadt verbessert werden.



3. Gemäß ERA ist die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs bei den beiden zuvor genannten Kriterien (Hauptroute des Radverkehrs und Gefälle > 3 %) nicht zulässig, und von daher plädieren wir zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs für eine optische Trennung der Nutzungsgruppen durch einen 1,5 m breiten schwarzen Asphaltstreifen für den Fußverkehr und einen 2,0 m breiten roten Asphaltstreifen für den Radverkehr. Die farblich unterschiedlichen Flächen haben keine unmittelbaren Rechtsfolgen und können auch von beiden Gruppen genutzt werden. Sie helfen aber Konflikte zu vermeiden, da die Verkehrsflächen zugeordnet sind. Weiterhin wird der Verlauf der Rad-Vorrang-Route für Ortsfremde durch die durchgängige rote Markierung besser ablesbar, wenn diese aus Richtung Clermont- oder Obere Drimbornstraße kommen.

1 von 3 06.11.2020, 09:33



- 4. Im Gegensatz zum zuvor beschriebenen Punkt für die Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs wird die geplante Querungshilfe im Bereich der Fahrbahnverengung in der Oberen Drimbornstraße keine relevanten Vorteile für diese Nutzergruppe bieten. Der Gehweg auf der westlichen Seite führt zu keinen Zielen des Fußverkehrs und ist im Bereich des Eisenbahntunnels gefährlich schmal. Vielmehr führt die Querungshilfe zu neuen Einschränkungen für den aus Richtung des Tierparks kommenden Radverkehr, da dieser den KFZ-Verkehr aus Gegenrichtung zunächst passieren lassen muss oder im KFZ-Rückstau vor der Fahrbahnverengung steht. Von daher plädieren wir für einen vorgelagerten Schutzstreifen und einen 1,5 m breiten Bypass im Bereich der Fahrbahnverengung. Die geplanten baulichen Veränderungen im Gehwegbereich der Oberen Drimbornstraße könnten dann zur Kosteneinsparung entfallen.
- 5. Für die Verbesserung der Sichtbeziehung sollte auch nördlich des Krautmühlenweges mindestens ein KFZ-Stellplatz entfallen, da dort aktuell häufig höhere Fahrzeuge wie z. B. SUV parken.
- 6. Gemäß der Vorlage befindet sich der im Mai 2017 erneuerte Abschnitt des Krautmühlenweges (nicht im August 2019 wie in der Vorlage aufgeführt) angeblich "in einem technisch guten Zustand". Leider gibt es im unteren Bereich bereits zwei Stellen mit Wurzelaufbrüchen, welche sich in wenigen Jahren zu neuen Gefahrenstelle für den Radverkehr entwickeln können. Diese sollten jetzt direkt saniert werden.
- 7. Der Krautmühlenweg ist aktuell anscheinend für KFZ bis zur Zufahrt zum Familiengartenverein Drimborn e. V. freigegeben (VZ 357-51). Erst am Abzweig zum Vereinsgelände steht am rechten Wegesrand ein VZ 240 (gemeinsamer Geh-/Radweg). Derzeit parken regelmäßig KFZ auf dem kurzen Abschnitt zwischen Krautmühlenweg und dem Tor zum Vereinsgelände und gefährden den Fuß- und Radverkehr beim Rangieren und Wenden. Der Krautmühlenweg sollte aus unserer Sicht für KFZ komplett gesperrt werden, da auf dem Vereinsgelände auch keine KFZ zugelassen sind.



7. Es wäre wünschenswert, wenn man die starke Steigung am Ende des Krautmühlenweges zur Robert-Koch-Straße bis zum im Foto erkennbaren Asphaltansatz bei der Bank abflachen könnte. Eine Lösung wäre das derzeit gegenläufige Gefälle (rote Linien) zu einem einseitigen Gefälle zu ändern (blaue Linien). In diesem Rahmen könnten dann auch die derzeit steile Bordsteinkante und das Pflaster entfernt werden, um eine komfortabel zu befahrende durchgängige Asphaltfläche herzustellen. Entlang des südwestlichen Gehweges der Robert-Koch-Straße tritt so gut wie kein Fugängerverkehr auf und von daher ist hier eine Unterbrechung des Gehweges als "Straßenübergang" vertretbar.

2 von 3 06.11.2020, 09:33



Mit freundlichen Grüßen

Norbert Rath Koordinator Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" http://kryger.de/ffBrand

3 von 3 06.11.2020, 09:33