



Stellungnahme Radvorrangroute Brand – Lintertstraße

Die Aachener Verkehrsverbände „Projektwerkstatt Fahrradfreundliches Brand“, der ADFC Aachen, "Fahrradfreundliches Haaren" und die ADFC Stadtteilgruppe Eilendorf halten die bei der BürgerInneninformation am 24.08.2022 ^[i] vorgelegte Planung zur Lintertstraße insgesamt für ungeeignet, um die Ziele einer Radvorrangroute zu erfüllen. Zwar sind in Teilen gute Ansätze zu erkennen, etwa die Einmündung Fliederweg nach Radentscheid-Standard sowie die separierte Führung zwischen Fichte- und Schönforststraße. Gut ist auch, dass die Anwohnenden des Wohngebiets Rosenweg / Auf dem Plue durch eine fahrradtaugliche Rampe einen direkten Zugang Richtung Innenstadt erhalten. Davon abgesehen, kann die Planung aber nicht überzeugen.

Insbesondere wird das Radentscheid-Ziel 1 verfehlt, nach dem das Radwegenetz durchgängig sein soll. Dass man zwischen zwei Routenführungen wählen kann, ändert nichts daran, dass in der Radvorrangroute Brand stadteinwärts ein großes Loch ohne Radverkehrsanlagen verbleiben würde, das sich dann auch nicht mehr nachträglich schließen ließe. Stadtauswärts halten wir einen mehrfach unterbrochenen, engen Schutzstreifen neben einer ebenfalls engen Kernfahrbahn ohne Mittelstreifen für ungeeignet, die für eine Radvorrangroute erforderliche subjektive wie objektive Sicherheit zu erbringen. Aus unserer Sicht muss die Vorlage an vielen Stellen nachgebessert werden, was wir im Folgenden erläutern. Insbesondere für den Bereich zwischen Auf dem Plue und Adenauerallee halten wir es sogar für angebracht, die gesamte Planung infrage zu stellen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf unsere zahlreichen Stellungnahmen in den letzten Jahren ^[iii], welche umsetzbare Vorschläge für eine sichere, komfortable und zügig zu befahrende Radvorrangroute enthalten. Nur so lassen sich die Projektziele im Rahmen der Verkehrswende und der Klimaneutralität der Stadt Aachen bis 2030 erreichen.

Verstöße gegen rechtliche Vorgaben bzw. anerkannte Regeln der Technik

a. Schutzstreifen im Verlauf von Radvorrangrouten

Gemäß den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichten „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten" (H-RSV 2021) ^[iiii] ist die Obergrenze für den Einsatz von Schutzstreifen im Verlauf einer Radvorrangroute bei 10.000 Kfz/Tag anzusetzen. „Die Breite der Kernfahrbahn¹ sollte mindestens 5,00 m betragen, damit Kfz Radfahrende mit ausreichenden Abständen überholen können und der Schutzstreifen nur selten von Kfz überfahren wird."

Beide Voraussetzungen werden von der Planung nicht erfüllt, da hier gemäß Vorlage 11.400 Kfz/Tag und nur 4,95 m Kernfahrbahn über eine Länge von ca. 300 m vorliegen. Aufgrund der zu schmalen Kernfahrbahn darf kein Mittelstreifen markiert werden und dies führt dazu, dass der Schutzstreifen noch häufiger von Kfz befahren wird, da die Orientierung für Kfz zum Gegenverkehr fehlt.

Die Kernfahrbahn ist daher auf $\geq 5,00$ m zu Lasten der Breite der fahrbahnbegleitenden Stellplätze bzw. des $> 3,5$ m breiten Gehweges zu verbreitern und die Markierung eines Mittelstreifens ist vorzusehen. Die

¹ Kernfahrbahn entspricht der Fahrgasse für Kfz zwischen den Schutzstreifen bzw. beim Entwurf Lintertstraße dem gegenüberliegenden Bordstein an der Baumreihe.

Breite des Schutzstreifens und Sicherheitstrennstreifens darf aufgrund des zuvor genannten Regelwerkes nicht reduziert werden, sondern ist gemäß H-RSV 2021 sogar auf $\geq 2,00$ m für den Schutzstreifen bzw. 0,75 m für den Sicherheitstrennstreifen im Verlauf der Radvorrangroute zu verbreitern.

b. Breite von einseitigen Zweirichtungsradwegen

Gemäß der H-RSV 2021 ist bei einer fahrbahnbegleitenden Führung einer Radvorrangroute als einseitiger Zweirichtungsradweg innerorts eine Breite von $\geq 3,00$ m anzusetzen. Diese Breiten werden ebenfalls in der von der FGSV veröffentlichten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) ^[iv] aufgeführt „*Das Regelmaß von baulich angelegten Zweirichtungsradwegen beträgt [...] 3,00 m bei einseitiger Führung. Das Regelmaß ist bei stärkerem Radverkehr, in Gefälle Strecken oder bei unübersichtlicher Linienführung immer anzusetzen.*“

Diese Voraussetzung wird von der Planung nicht erfüllt, da im Abschnitt Auf dem Plue bis Schönforststraße auf einer Länge von ca. 180 m nur 2,30 m bis max. 2,55 m für den einseitigen Zweirichtungsradweg vorgesehen werden.

Da der Abschnitt ein starkes Gefälle, die Zufahrt zu einem Garagenhof sowie zur Kita Mirabilis und die Einmündung des Fliederweges aufweist ist das Regelmaß von 3 m anzusetzen oder die Planung grundsätzlich zu überdenken.

Für die Aachener Fahrradinitiativen ist unerklärlich, warum die Stadtverwaltung in der Lintertstraße im Verlauf der Radvorrangroute Brand das Unterschreiten von Mindestmaßen anerkannter Regelwerke für die zuvor beschriebenen Radverkehrsanlagen plant, wenn an anderen Stellen im Stadtgebiet die Einhaltung dieser Regelwerke von der Stadt explizit eingefordert wird. Aktuell geschieht dies im Bereich der Lütticher Straße, wo bei einem einseitigen Radweg mit 2,50 m Breite aufgrund der Unterschreitung der Mindestmaße sogar ein Verbot für Radfahrer in Gegenrichtung ausgeschildert wurde ^[v]. Auf diesem Abschnitt existieren keine gefährlichen Einmündungen und Zufahrten. Bei der Überplanung des Europaplatzes wird auf die gleichen Regelwerke verwiesen und ein Ausbaubedarf auf 3,00 m begründet ^[vi].

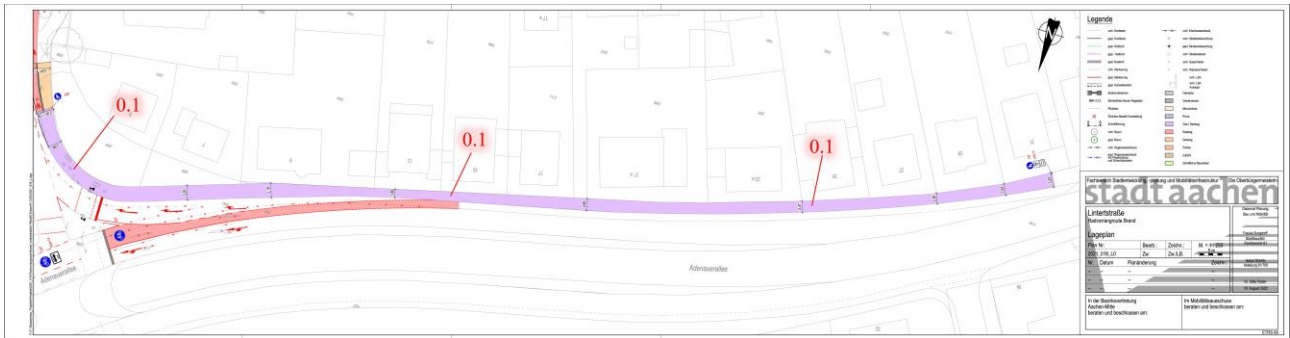
c. Rechtliche Einordnung zur Einhaltung von Regelwerken

Aktuell hat das Fachgremium des Deutschen Verkehrsgerichtstages eingefordert, „*die vorhandenen Regelwerke zur Planung und zum Bau von Radverkehrsanlagen als Mindeststandard verbindlich*“ umzusetzen, damit die Unfallzahlen reduziert werden und Radverkehr attraktiver für die Bevölkerung wird, so dass die Verkehrswende gelingt ^[vii]. Weiterhin steht die Planung im Widerspruch zu aktuellen politischen Beschlüssen des Mobilitätsausschusses der Stadt Aachen zum „Gesamtregionale Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier“ ^[viii]. Demnach soll unter anderem die Radvorrangroute Brand der höchsten Hierarchiestufen des Radverkehrsnetzes – entsprechend der Definition der H-RSV 2021 – zugeordnet werden und eine hochwertige, zügig zu befahrende Radinfrastruktur für den Alltagsverkehr sein. Die Planungsbeschlüsse ^[ix] und die nun zur Entscheidung anstehende Planung stehen im Widerspruch zu anderen politischen Beschlüssen (RVR-Netz und Radentscheid).

Sollten Verwaltung und Politik dies weiterhin ignorieren, werden wir uns bei den zuständigen übergeordneten Aufsichtsbehörden bei der Bezirksregierung Köln oder beim Landesverkehrsministerium sowie den zuständigen Stellen für Fördermittel gegen diese Planung wehren. Ob die geplante Benutzungspflicht des einseitigen Zweirichtungsradweges auf Basis der Vorgaben des § 45 StVO vor Gericht standhalten wird, ist zweifelhaft.

Anmerkungen zu den Lageplänen

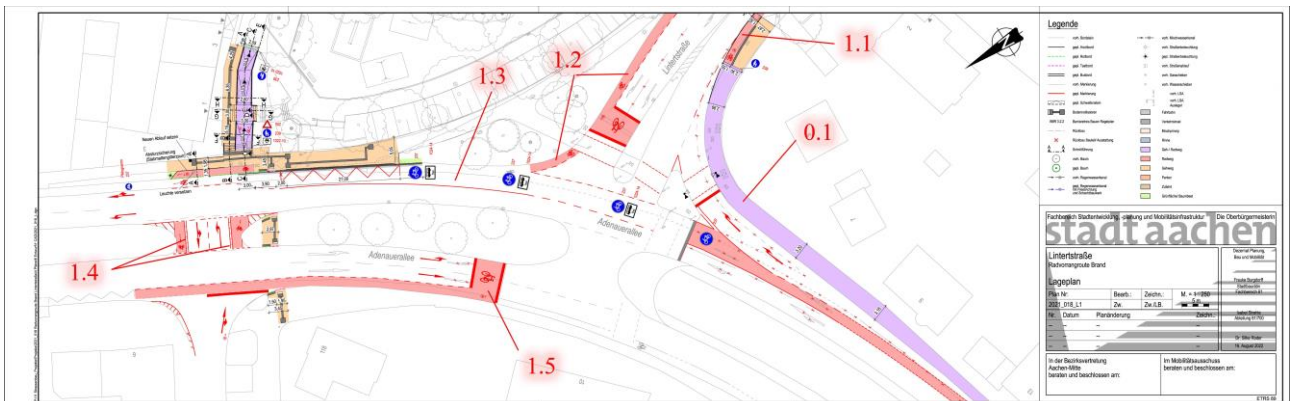
Lageplan 0



0.1 Es ist völlig unerklärlich, warum der vorhandene 1,5 m breite Schutzstreifen an der Adenauerallee aus Richtung Beverau zur Lintertstraße entfallen soll und der Radverkehr auf einen viel zu schmalen, unebenen Gehweg „Radfahrer frei“ mit Breiten von minimal 1,86 m mit einer unübersichtlichen Kurve und Hindernissen (Laterne­nmasten, Schildern, Hecken) geleitet wird.



Lageplan 1

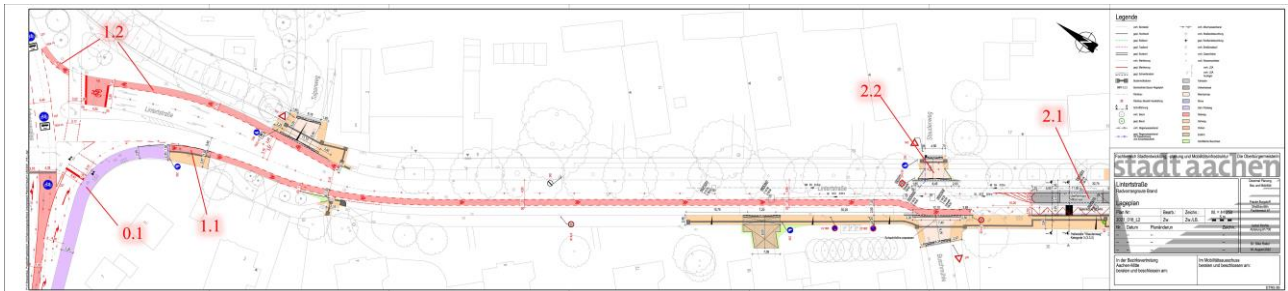


- 1.1 Aus Fahr­rich­tung Altstraße -> Adenauerallee -> Lintertstraße wird die Planung die Situation im Vergleich zu heute verschlechtern, da der Schutzstreifen zu Beginn der Lintertstraße entfällt und die Fahr­bahn hier verschmälert wird (siehe auch Lageplan 2). Der Gehweg „Radfahrer frei“ aus Richtung Beverau erhält eine Einfädelungsspur in die Lintertstraße, welche Vorfahrt gegenüber der Radvorrangroute andeutet. Dies kann nicht gewollt sein und steht im Widerspruch zum Ziel der Radvorrangroute „durchgängiger Vorrang“.
- 1.2 Der nur 1,5 m breite Schutzstreifen im Kurvenbereich von der Lintertstraße in die Adenauerallee ist gemäß H-RSV 2021 auf ganzer Länge auf mindestens 2 m zu verbreitern, da Kfz hier häufig die Kurve schneiden und den Radverkehr gefährlich abdrängen (siehe auch Lageplan 2).
- 1.3 Für aus der Lintertstraße rechts abbiegende Kfz-Fahrende ist nicht intuitiv erkennbar, auf welcher Spur der Adenauerallee sie fahren sollen. Um den Verlauf und den Status der Radvorrangroute zu verdeutlichen sollte der für Busse freigegebene Radweg bis zur Bushaltestelle / Abzweig Altstraße deshalb rot eingefärbt werden.
- 1.4 Die im Bereich der Mittelinsel vorgesehenen baulichen Hindernisse zwischen Radverkehrs­anlage und Aufstellfläche für Kfz sollten entfallen, da hier keine parkenden Kfz zu erwarten sind, keine hohen Kfz-Fahr­geschwindigkeiten auftreten und Kfz nur links abbiegen und somit die Radverkehrs­anlage nicht

schneiden würden. Vielmehr stellen diese eine unnötige Gefahrenquelle für den Radverkehr beim Abbiegevorgang im Kurvenbereich dar, da die Radverkehrsanlagen sehr schmal erscheinen.

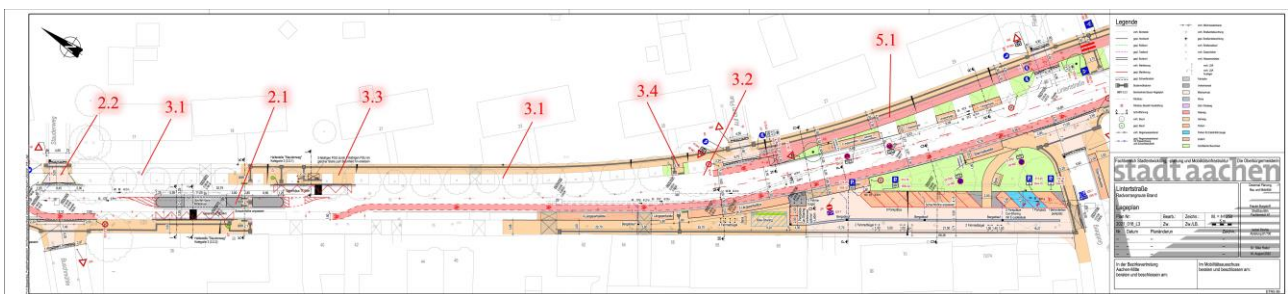
- 1.5 Um die Sicherheit der Aufstellfläche für den Radverkehr zu gewährleisten sind die Ampelschaltungen für Linksabbieger und Geradeaus zu harmonisieren. Wünschenswert wäre eine rückwärtszählende Sekundenanzeige bis zur nächsten Grünphase, damit die Aufstellfläche gefahrlos angefahren werden kann.

Lageplan 2



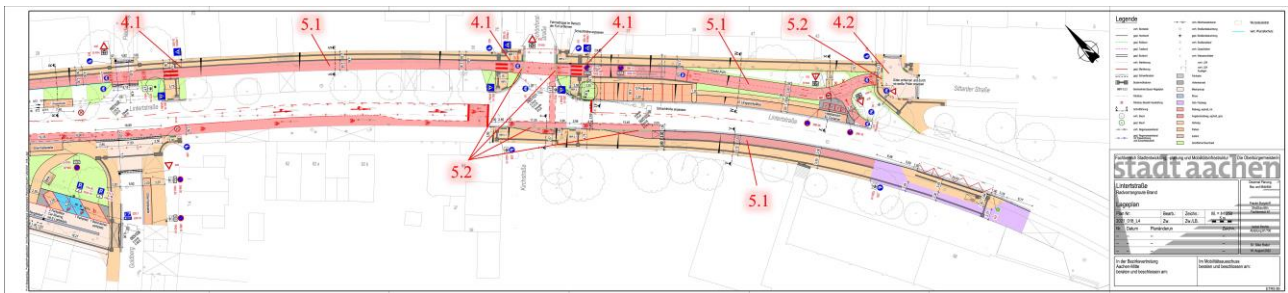
- 2.1 Die geplante Mittelinsel im Bereich der Bushaltestelle Staudenweg stellt eine erhebliche Gefahr für den Radverkehr auf der Fahrbahn dar, da es regelmäßig zu riskanten Überholvorgängen durch Kfz kommen wird, wenn diese vor der Verengung den Radverkehr überholen wollen. Von daher ist der Schutzstreifen durchgängig auch im Bereich der Mittelinsel zu markieren (s. ERA 2010, Seite 23). Hierfür ist die Fahrbahn zu Lasten des überbreiten südwestlich gelegenen Gehweges (> 2,5 m) auf $\geq 3,75$ m zu verbreitern. Sollte dies nicht möglich sein, so muss die Mittelinsel zum Schutz des Radverkehrs im Verlauf der Radvorrangroute entfallen.
- 2.2 Der Staudenweg sollte zum Schutz des Radverkehrs auf der Lintertstraße für den Kfz-Verkehr abgebunden werden, da die Sichtbeziehungen aufgrund des Baumbestandes sehr schlecht sind und der Staudenweg für die Anbindung des dahinterliegenden Wohngebietes nicht erforderlich ist.

Lageplan 3

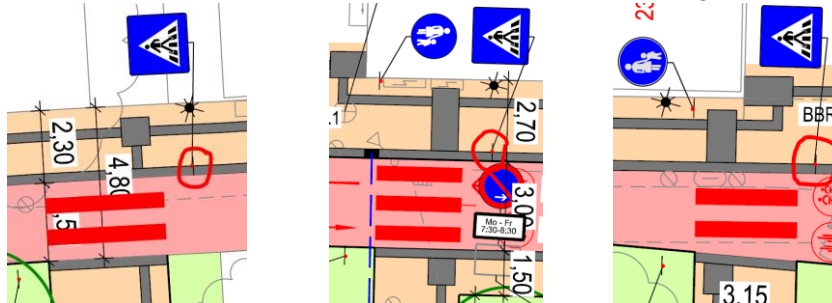


- 3.1 Zur Reduzierung der Gefahr von lebensgefährlichen Dooringunfällen im Gefällebereich der Lintertstraße sind die Parkplätze im Bereich des schützenswerten Baumbestandes zu entfernen, da hier keine Radverkehrsanlagen geplant werden. Dies dient auch dem Baumerhalt in Zeiten der Klimakrise bei langen Trockenperioden.
- 3.2 Der Schutzstreifen stadteinwärts in Höhe der Straße Auf dem Plue ist bis zu dem Punkt zu verlängern, wo die Breite der Kernfahrbahn 5 m unterschreiten würde.
- 3.3 Wieso sind im Bereich der verlegten Bushaltestelle zusätzlichen Bodenversiegelungen im Bereich des geschützten Baumbestandes möglich und beim Radweg nicht?
- 3.4 Wieso sind bei der Querungsstelle für den Fußverkehr zusätzlichen Bodenversiegelungen im Bereich des geschützten Baumbestandes möglich und beim Radweg nicht?

Lageplan 4



4.1 Die drei Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) im Verlauf des geplanten Radweges fördern nicht die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs, da diese nicht im Bereich der anschließenden Kfz-Fahrbahn fortgesetzt werden. Dies stellt eine unverhältnismäßig starke Behinderung des Radverkehrs dar und widerspricht dem Gleichbehandlungsgrundsatz der Verkehrsarten bzw. der eigentlich geplanten Förderung des Radverkehrs im Verlauf der Radvorrangroute. Weiterhin stellen die Beschilderungen des Zebrastrifens eine erhebliche Gefahrenquelle für den Radverkehr dar, da diese nicht in ausreichendem Abstand aufgestellt werden sollen; erforderlich sind $> 0,50$ m zum Radweg.



4.2 Der unübersichtliche und gefährliche Kreuzungsbereich Sittarder Straße / Fichtestraße ist grundsätzlich zu überarbeiten, da die Planung nicht die Ziele einer Radvorrangroute mit „Vorfahrt in Nebenstraßen“ erfüllt. Zudem müsste der Radverkehr hier zukünftig eine unkomfortable Anrampung überwinden. Um entlang der Radvorrangroute Vorfahrt für den Radverkehr zu ermöglichen, sollte nur der Gehweg über die Fichtestraße auf der nordöstlichen Seite der Achse Lintertstraße / Sittarder Straße aufgepflastert werden und für Kfz hier „Vorfahrt achten“ gelten. Somit könnte die Anrampung im Verlauf der Radvorrangroute entfallen und eine ebene Asphaltfläche entstehen. Weiterhin sollte geprüft werden, ob der Gehweg in der Außenkurve von Fichtestraße zur südwestlichen Seite der Sittarder Straße nicht bei der Querung des Radweges unterbrochen bzw. die Fahrradstraße ohne Kfz Freigabe bis zur Schönforststraße durchgeführt wird, damit eine komfortabel zu befahrende, durchgängige Asphaltfläche hergestellt werden kann. Wenn Vorrang für den querenden Fußverkehr gewünscht werden sollte, könnte hier ein Zebrastrifen markiert werden.

Allgemeine Anmerkungen zu allen Plänen

- 5.1 Die Aussage der Legenden in den Plänen zur Oberflächenqualität der rot dargestellten Radverkehrsanlagen ist widersprüchlich („Radweg rot“ versus „Radweg, asphalt rot“). Alle Radverkehrsanlagen im Verlauf von Radvorrangrouten sind in Asphaltbauweise mit roter Oberflächenmarkierung herzustellen.
- 5.2 Die Übergänge zwischen Fahrbahn und baulich getrenntem Radweg sind höhengleich mit einer durchgängigen Asphaltdecke ohne Rollbord oder sonstige Kanten auszuführen, damit der gewünschte Fahrkomfort entlang der Radvorrangroute gegeben ist. Derzeit sind in den Plänen Kanten bei der Querung der Schönforststraße, Sittarder Straße sowie an den seitlichen Aufstellfläche für linksabbiegenden Radverkehr in der Adenauerallee / Altstraße und Lintert-/Schönforststraße sowie am Übergang auf den Radweg Richtung Lintert geplant. Kanten im Längsverkehr bergen eine erhebliche Sturzgefahr für den Radverkehr.

Quellen

- i Online-BürgerInneninformation Lintertstraße am 24.08.2022: <https://youtu.be/cfzrMgiQZ80> und veröffentlichte Pläne: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/lintertsrasse/index.html
- ii Stellungnahme von FFBrand zur Lintertstraße:
15.09.2021: http://kryger.de/ffBrand/_media/ffbrand-kompromissvariante-lintertstrasse-210915.pdf
10.05.2021: http://kryger.de/ffBrand/_media/ffbrand-stellungnahme-lintertstrasse-210510.pdf
10.02.2021: http://kryger.de/ffBrand/_media/stellungnahme-lintertstrasse_210113.pdf
04.09.2020: http://kryger.de/ffBrand/_media/stellungnahme-lintertstrasse_200904.pdf
27.02.2018: http://kryger.de/ffBrand/_media/stellungnahmen/ffbrand_freunder_landstrasse_kita_2018-02-27.pdf
- iii Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H-RSV 2021), Ausgabe 2021, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, siehe Seite 38
- iv Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Ausgabe 2010, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, siehe Abb. 21 auf Seite 32 und Tabelle 6 auf Seite 20
- v Einseitiger Zweirichtungsradweg an der Lütticher Straße: *„Die gibt es derzeit nicht, denn von einem Zwei-Richtungs-Radweg kann an der Lütticher Straße nach Angaben der Stadt keine Rede sein. So untersagt ein Verbotsschild am Unteren Backertsweg auch die Weiterfahrt in Richtung Waldschenke – weil die geforderte Radwegbreite nicht erfüllt wird.“*
https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/stadt-und-landesbetrieb-uneins-ueber-radwegsanieung_aid-75597997
- vi Umgestaltung Europaplatz: *„Der neue Radweg wird mit einer Breite von 3,0 m angelegt und rot eingefärbt. Dies entspricht den Anforderungen des Radentscheides. 3,0 m ist zudem das Regelmaß für einen einseitigen Zweirichtungsradweg nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).“*
https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/europaplatz/index.html
- vii 60. Deutscher Verkehrsgerichtstag 17. bis 19. August 2022 in Goslar: *„Der Arbeitskreis erwartet, dass die vorhandenen Regelwerke zur Planung und zum Bau von Radverkehrsanlagen als Mindeststandard verbindlich umgesetzt werden. Die Bundesländer werden aufgefordert, eine wirksame Qualitätskontrolle auch hinsichtlich der fehlerverzeihenden und intuitiv nutzbaren Infrastruktur zu entwickeln und zu implementieren. Dies gilt sowohl für den Neubau als auch den Bestand.“*
https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/60.%20VGT/Empfehlungen/AK_IV_Mehr%20Radverkehr%20mit%20mehr%20Verkehrssicherheit.pdf
- viii Gesamtregionales Radwegkonzept für das Rheinische Revier, Beschluss im Mobilitätsausschuss am 01.09.2022, Beschlussvorschlag: *„Der Mobilitätsausschuss beschließt den Netzplan des „Gesamtregionalen Radwegkonzepts für das Rheinische Revier“ für den Bereich der Stadt Aachen als wichtigen Bestandteil des städteregionalen Mobilitätskonzepts. Er beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung an den betreffenden Straßen in der Baulast der Stadt Aachen voranzutreiben und in der Kooperation mit den anderen Baulastträgern und den Partnern des Rheinischen Reviers an der Umsetzung des Gesamtnetzes aktiv mitzuwirken.“*
<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=25645>
- ix Planungsbeschluss Mobilitätsausschuss vom 21.01.2021:
„Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
1. Er beauftragt die Verwaltung, die Planungen auf der Grundlage der Variante 4 - Beidrichtungsradweg (nördliche Straßenseite) weiter zu führen
2. Es soll zusätzlich eine neue, weitergehende Variante ausgearbeitet werden, die die Möglichkeiten zur Umsetzung einer Fahrradstraße in einen größeren Rahmen darstellt.
Diese Varianten sollen in eine Bürgerinformation einfließen. Die Erkenntnisse aus dieser Bürgerinformation sollen dem Ausschuss wieder vorgelegt werden, um einen Planungs- und Ausführungsbeschluss zu fassen.
3. Es soll ein Parkraum- und Mobilitätskonzept geprüft werden, um die wegfallenden Parkplätze zu kompensieren.
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=22559>
Planungsbeschluss Mobilitätsausschuss vom 30.09.2021:
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23851>