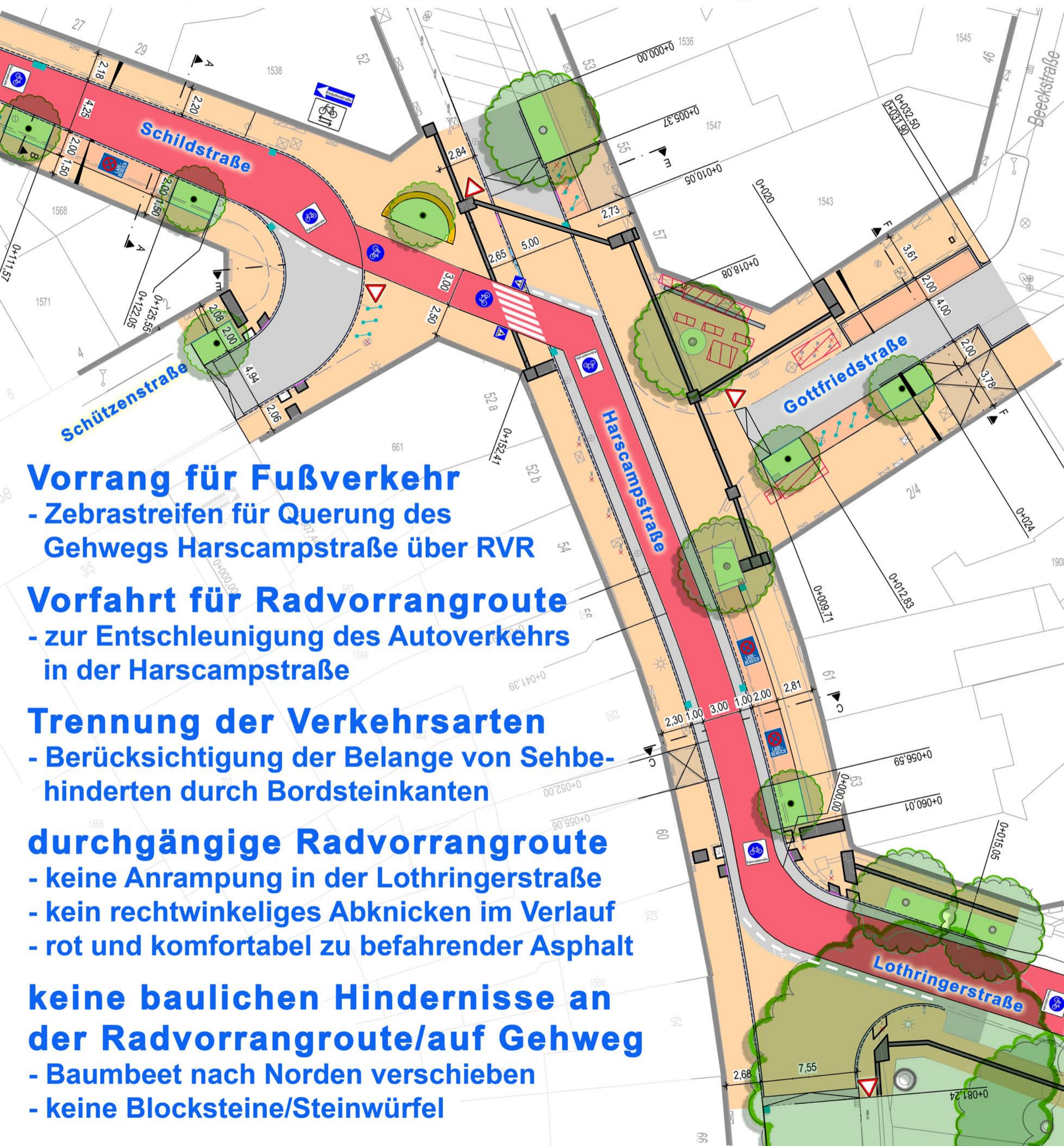


Vorschlag der Verbände für Radvorrangroute Schild-, Harscamp- und Lothringerstraße



Vorrang für Fußverkehr

- Zebrastreifen für Querung des Gehwegs Harscampstraße über RVR

Vorfahrt für Radvorrangroute

- zur Entschleunigung des Autoverkehrs in der Harscampstraße

Trennung der Verkehrsarten

- Berücksichtigung der Belange von Sehbehinderten durch Bordsteinkanten

durchgängige Radvorrangroute

- keine Anrampung in der Lothringerstraße
- kein rechtwinkeliges Abknicken im Verlauf
- rot und komfortabel zu befahrender Asphalt

keine baulichen Hindernisse an der Radvorrangroute/auf Gehweg

- Baumbeet nach Norden verschieben
- keine Blocksteine/Steinwürfel



Stellungnahme zur Ausführungsplanung der Radvorrangrouten in der Harscampstraße/Schildstraße

Für einen durchgängigen Verlauf der Radvorrangrouten Brand und Eilendorf

Wir lehnen die für den Verflechtungsbereich Harscampstraße/Schildstraße vorgestellte Planung¹ ab. Sie erfüllt nicht die Anforderungen, die an die dort verlaufenden Routen und an das Aachener Radhauptnetz gestellt werden.

Stattdessen schlagen wir vor:

1. Die Fahrradstraße Lothringerstraße wird in die Harscampstraße bis zur Querung in die Schildstraße vorfahrtsberechtigt verlängert, die Kurvenradien entsprechend ausgerundet.
2. Der Bereich zwischen Harscamp- und Schildstraße wird zu einem 3-3,5 m breiten Beidrichtungsradweg mit roter Fahrbahn. Der Fußverkehr wird per Fußgängerüberweg bevorrechtigt über den Radweg geführt.
3. Die Schildstraße wird zur rot durchgefärbten Fahrradstraße.
4. Der Straßenzug Wirichsbongardstraße (ab Borngasse), Schützenstraße, Schildstraße wird vom Kfz-Schleichverkehr befreit.

Einordnung anhand der Netzbedeutung für den Radverkehr

Die Achse Lothringer-, Harscamp- und Schildstraße stellt im Aachener Radhauptnetz eine Route nach höchster Kategorie (SN 1) dar, welche entsprechend dem Beschluss² aus dem Jahr 2023 nach den Standards der H-RSV³ auszubauen ist. Demnach sind - auch auf kurzen Abschnitten - keine Gehwege "Radfahrer frei" zulässig. Im überregionalen Radnetz z. B. durch das Rheinische Radverkehrsrevier⁴ gehört dieser

¹ https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/harscamp_schildstrasse/index.html

² Beschluss Mobilitätsausschuss Aachen: <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020?VOLFDNR=27171>

³ Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H-RSV): <https://www.strassen.nrw.de/de/radvorrangrouten.html>

⁴ Rheinisches Radverkehrsrevier – Interaktive Karte <https://www.radverkehrsrevier.de/karte/interaktive-karte>, analog auch Beschluss Mobilitätsausschuss Aachen: <http://ratsinfo.aachen.de/public/vo020?VOLFDNR=25645>

Abschnitt zur Radschnellverbindung Aachen – Köln, wozu gerade eine Machbarkeitsstudie⁵ in Arbeit ist.

Die Achse ist ebenso für den Fußverkehr relevant, denn hier treffen der Premiumfußweg Nr. 3 und die Fußverbindung Hauptbahnhof – Adalbertstraße aufeinander.

Für den Kfz-Verkehr hingegen ist die Route kaum relevant, denn sie dient im Netz lediglich der Erschließung. Dennoch stellt die Schildstraße eine beliebte Abkürzung in das Parkhaus Galeria Kaufhof/City dar, da hier eine Ampel umgangen werden kann. Die größte Gefahr für den Fuß- und Radverkehr geht von derartigen Kfz-Schleichverkehren im Viertel aus.

Bauliche Gestaltung und Sicherheit

Kfz-Verkehr entschleunigen

Nach der derzeitigen Planung hat der Kfz-Verkehr aus Richtung Suermondplatz bis zur Theaterstraße durchgängig Vorfahrt; dies führt zu überhöhten Geschwindigkeiten. Um den Kfz-Verkehr zu entschleunigen und so die Verkehrssicherheit zu stärken, schlagen wir vor, der Radvorrangroute Vorfahrt zu gewähren.

Roteinfärbung

Wir halten es für unabdingbar, einen klar erkennbaren, durchgängigen Korridor für den Radverkehr zu bieten. Aus unserer Sicht stellt der durchgängige „rote Teppich“ ein klares Erkennungsmerkmal der Radvorrangrouten dar und ist somit auch viel prägnanter als die Piktogrammketten, die lediglich unterstützend wirken können. So werden die unterschiedlichen Verkehrsräume insbesondere im Abschnitt zwischen Harscamp- und Schildstraße auch für Kinder und Sehbehinderte klarer erkennbar.

Die Roteinfärbung der Harscampstraße kann zugunsten der städtebaulichen Wirkung abweichend von den Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen ausgeführt werden. Dies kann ein 3-3,5 m breiter roter Asphaltstreifen in der Fahrbahnmitte sein.

Bauliche Trennung, Vorrang für den querenden Fußverkehr

Wenn der Bereich zwischen Harscampstraße und Schildstraße wie in der vorgelegten Planung als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr gestaltet würde, würden für zu Fuß Gehende nur unzureichend oder gar nicht deutlich, dass hier auch Radfahrende unterwegs sind. Sie werden dann ggf. durch querenden Radverkehr überrascht und verunsichert.

Daher halten wir in diesem Querungsbereich eine bauliche Trennung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und die Ausweisung des Vorrangs der zu Fuß Gehenden

⁵ Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Aachen - Düren – Frechen (- Köln) <https://planersocietaet.de/rsv-aachen-frechen>

mittels eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) für die klarere und sicherere Lösung, die dem besonderen Schutzbedürfnis der zu Fuß Gehenden Rechnung trägt.

Dieser Abschnitt der Radvorrangroute sollte als Radweg ausgewiesen werden, denn die vom FB61 vorgelegte und vom Mobilitätsausschuss beschlossene Ausführungsplanung zur Lintertstraße zeigt, dass Fußgängerüberwege über Radwege möglich sind.

Schleichverkehre reduzieren

Um das beschriebene Abkürzen zum Parkhaus zu unterbinden, sollte die Kfz-Einfahrt in die Schützenstraße durch eine Einbahnstraße von der Wirichsbongardstraße in Richtung Theaterstraße unterbunden werden.

Weiterhin sollten die Einbahnstraßen Wirichsbongard-, Schützen- und Schildstraße nur noch für Kfz-Anliegerverkehre freigegeben werden.

Fahrbahnbreite

In der Schildstraße hat die Stadtverwaltung keine Fahrradstraße geplant, wohl weil die in den Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen vorgesehene Fahrbahnbreite leicht unterschritten würde (3,8 m statt 4 m).

Hingegen lässt Tabelle 8 der H-RSV bei Radvorrangrouten Fahrradstraßen mit einer Breite von 3,80 m ausnahmsweise zu – solange dort max. 1.500 Kfz/Tag fahren. Wir halten eine derartige Reduzierung für machbar (siehe oben).

Ladezonen

Die Parkplätze vor der Harscampstraße 61-63 sollten als Ladezone ausgewiesen werden. Das gleiche gilt für die Parkplätze gegenüber der Schildstraße 29.

Gefährliche Hindernisse

Die Einfassung des Baumbettes sollte einen ausreichenden Abstand zum Verkehrsraum von Radfahrer*innen aufweisen. Größere Sorgen bereitet uns die Planung, im Verflechtungsbereich Hindernisse in Form von Blocksteinen (1 x 1 x 0,5 m) zu schaffen. Diese stellen eine erhebliche Unfallgefahr für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen (und insbesondere Sehbehinderte) dar. Aufgrund der negativen Erfahrungen mit den Sitzwürfeln in der Ursulinerstraße⁶ empfehlen wir diese ersatzlos aus der Planung zu streichen.

⁶ <https://www.aachener-zeitung.de/lokales/region-aachen/aachen/fu%C3%9Fgangerzone-neue-quader-werden-stein-des-ansto%C3%9Fes/3099629.html>

**geplante Beeteinfassung
als Sitzmöglichkeit**

**geplante Blocksteine/
Sitzwürfel (1x1x0,5 m)**

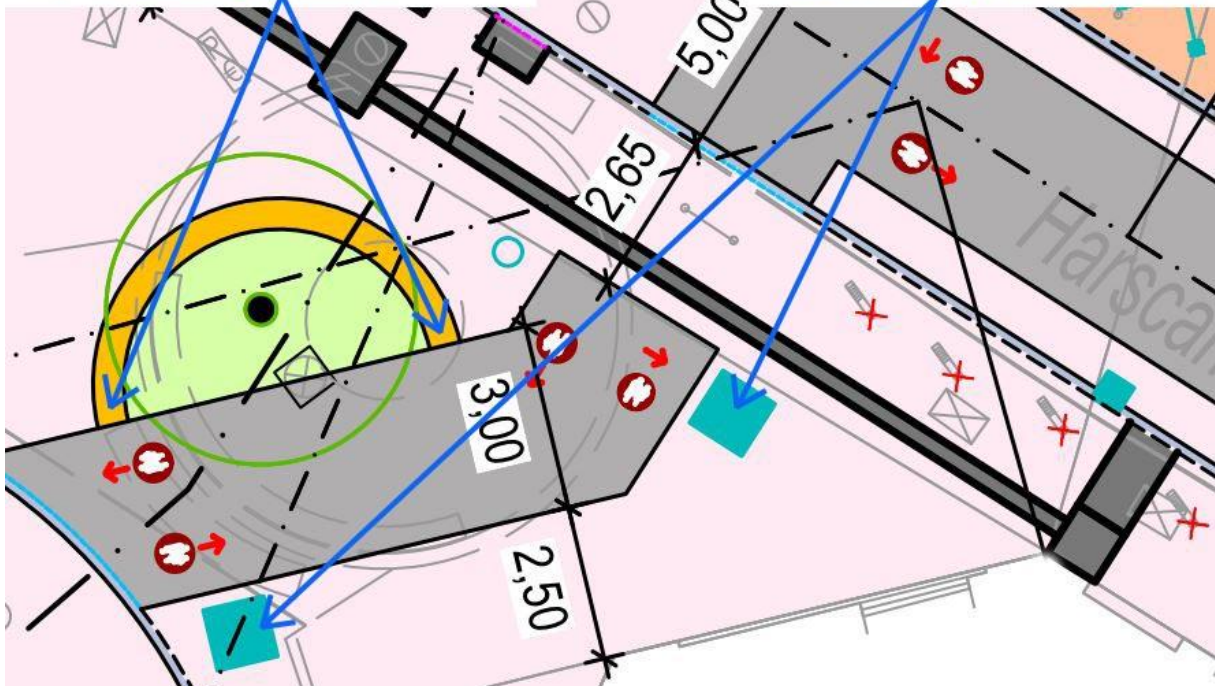


Abbildung 11: Gefährliche Hindernisse in der vorgestellten Planung (Sitzwürfel und Beeteinfassung)

Mit freundlichen Grüßen

Ben Jansen
ADFC Aachen/Düren e.V.

Patrick Hof
ADFC Aachen/Düren e.V.

Martin Christfreund
ADFC Aachen/Düren e.V.

Daniel Herding
Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Norbert Rath
Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Ralf Oswald
VCD Aachen-Düren e.V.

Radentscheid Aachen