Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Antrag zur Realisierung der Rad-Vorrang-Route Aachen-Brand - Innenstadt

Die Projektwerkstatt [(i)] „Fahrradfreundliches Brand“ bittet um Berücksichtigung der folgenden Vorschläge zur Realisierung einer Rad-Vorrang-Route von Aachen-Brand in Richtung Innenstadt.

Rad-Vorrang-Route – Was ist das?
Auf einer Rad-Vorrang-Route haben Radfahrer Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern. Die Rad-Vorrang-Route ist ein attraktives Angebot an Berufspendler um mit dem Fahrrad schnell und komfortabel zur Arbeit zu fahren. Sie ermöglicht Kindern und älteren Menschen ein sicheres Fahren mit dem Rad.

Rad-Vorrang-Route – Wie funktioniert das?
Die Rad-Vorrang-Route verläuft weitestgehend auf verkehrsarmen Anliegerstraßen. Die Straßen werden als Fahrradstraßen gemäß Straßenverkehrsordnung ausgewiesen. Hier gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für Kraftfahrzeuge, Radfahrer dürfen nebeneinander fahren und an Kreuzungen hat die Route Vorfahrt vor querenden Straßen (nicht bei höherrangigen Straßen). Der Routenverlauf wird im Straßenverlauf optisch hervorgehoben, wie auch durch eine entsprechende Beschilderung gekennzeichnet.

Rad-Vorrang-Route – Warum brauchen wir das?
Die in den letzten Jahren realisierten Radverkehrsanlagen gemäß dem Maßnahmenplan Radverkehr der Stadt Aachen [(ii)] haben primär Lückenschlüsse im bestehenden Netz beseitigt. Eine durchgängige Routenführung von den Außenbezirken in die Innenstadt ist bisher nicht für Radfahrer realisiert worden. Ähnlich wie die klassifizierten Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr (Autobahn-, Bundes- und Landesstraßen) sollen die Rad-Vorrang-Routen eine Bündelung und zügige Abwicklung von größeren Radverkehrsmengen ermöglichen. Die Rad-Vorrang-Route soll für alle Menschen eine sichere, komfortable und schnelle Route sein, um mit dem Rad in die Innenstadt zu fahren. Vor allem für Menschen, welche das Fahrrad bisher nicht regelmäßig nutzen, soll dies ein attraktives Angebot sein um den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu schaffen.

Rad-Vorrang-Route – Veranlassung für diese Route?
Im Stadtteil Brand wohnen heute rund 18.000 Menschen mit steigender Tendenz durch die Ausweisung neuer Baugebiete. Ein Großteil der hier Lebenden fährt regelmäßig in die Innenstadt zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, zur Universität oder zu den kulturellen Angeboten im Zentrum. Die Hauptroute von Brand in die Innenstadt über die Trierer Straße und den Adalbertsteinweg ist eine sehr stark befahrene Verkehrsachse mit Defiziten bei der Leistungsfähigkeit, Luftqualität und Verkehrssicherheit beim Kfz- wie auch teilweise beim öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV). Durchgängige Radverkehrsanlagen sind hier und auch auf alternativen Routen nicht vorhanden. Gemeinsames Ziel der Stadt Aachen und der Politik ist es, möglichst viel Verkehr vom Kfz auf den Umweltverbund zu verlagern (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) um die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern.

Rad-Vorrang-Route – Wer profitiert davon?
Voraussetzung für eine nachhaltige Stärkung des Radverkehrs von Brand in die Innenstadt sind sichere und gut ausgebaute Radwege. Der Maßstab hierfür sind Kinder und ältere Menschen. Kinder müssen gemäß Straßenverkehrsordnung ab dem 10. Lebensjahr auf der

Straße fahren. Wer würde sein Kind heute mit dem Fahrrad alleine von Brand in die Innenstadt fahren lassen? Niemand, da die bestehenden Radverkehrsanlagen unsicher sind, abrupt enden, schlecht ausgebaut und ausgeschildert sind! Von daher benötigen wir eine neue Qualität für die Radwege in Aachen. Nur mit deutlich besseren Angeboten werden z. B. Eltern ihre Kinder mit dem Fahrrad zu Terminen bringen oder ältere Menschen vermehrt das Fahrrad und nicht das Auto nutzen. Die stärkere Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes lässt die Höhenunterschiede und die Entfernung zwischen den Stadtteilen verblassen und man ist mit dem Rad schneller am Ziel als mit dem Auto. Eine attraktive und sichere Routenführung ist für Kinder und ältere Menschen unabdingbar und überzeugt auch alle anderen Radfahrer.

Rad-Vorrang-Route – Welche Qualität hat die Route?

1. Die Route muss im gesamten Verlauf für alle Verkehrsteilnehmer sofort sichtbar sein und den Vorrang für Radfahrer verdeutlichen. Dies erfolgt durch eine farbige Fahrbahnmarkierung für den Radverkehr.
2. Radfahrer dürfen in Fahrradstraße nebeneinander fahren und sich dabei unterhalten. Um dies zu verdeutlichen, ist die Markierung eines mindestens 2 m breiten Streifens je Fahrtrichtung, wie in der Abb. 1 ersichtlich, wichtig. Nur so werden von Kraftfahrzeugen ausreichende Sicherheitsabstände beim Überholen eingehalten. Der Streifen ist im ausreichenden Abstand zu parkenden Autos (mind. 0,75 m) zu markieren.

Abbildung 1: beispielhafte Fahrbahnmarkierung bei einer Rad-Vorrang-Route

Abbildung 2: Beschilderung einer Fahrradstraße

3. Auf Straßen mit Tempo 50 werden Radfahrstreifen (B = 1,85 m) oder "Separated Bike Lanes" - also baulich getrennte Radwege auf Fahrbahnniveau - realisiert (s. Abb. 3 + 4)

Abbildung 3: Separated Bike Lanes Hossegor / Südfrankreich [iii]

Abbildung 4: bauliche Trennung Radweg zur Fahrbahn

4. Die Route verläuft über glatt asphaltierte Fahrbahnen ohne Bordsteinkanten und sonstige Hindernisse, welche die Qualität einschränken.
5. Die Rad-Vorrang-Route bekommt Vorfahrt an Tempo-30-Straßen. Bei Kreuzungen mit höherrangigen Straßen mit Ampelanlage ist eine Grüne Welle für eine Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs von 20 km/h einzurichten. Das primäre Ziel ist die Verbesserung der Reisegeschwindigkeit für Radfahrer auf dieser Route.

Rad-Vorrang-Route – Welche Ziele werden hiermit verfolgt?
Die erforderlichen Umbaumaßnahmen sollen eine deutliche Verbesserung der Fahrzeiten für Radfahrer von Brand in Richtung Innenstadt bringen. Nur so kann das Fahrrad in direkter Konkurrenz zum schnelleren Kfz bestehen. Einhergehend soll eine Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern erzielt werden. In den Anliegerstraßen soll durch den Vorrang für Radfahrer eine Reduzierung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von Kfz erreicht werden. Durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Fahrbahnverengungen an Kreuzungen, sind Schleichverkehre aus Wohngebieten und Anliegerstraßen entlang der Rad-Vorrang-Route zu unterbinden.

Rad-Vorrang-Route – Wie finanzieren wir das?
Die Stadt Aachen beteiligt sich am Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, welcher voraussichtlich Ende 2016 entschieden wird. Der Förderantrag [(iv)] von April 2016 sieht die Realisierung einer Rad-Vorrang-Route von Eilendorf in die Innenstadt vor. Ab der Bismarckstraße verlaufen beide Routen deckungsgleich. Ggf. können auch Maßnahmen für die Brander Route aus diesem Fördertopf finanziert werden. Hier ist die Brander Politik gefragt.

Rad-Vorrang-Route – Wo geht es lang?
Marktplatz – Marktstraße – Wolferskaul – Rombachstraße – Geh-/Radweg unter Autobahn am Brander Wall – Herderstraße – Stettiner Straße – Danziger Straße – Königsberger Straße – Sittarder Straße – Lintertstraße – Adenauer Allee – Altstraße – Clermontstraße – Robert-Koch-Straße – Krautmühlenweg – Obere Drimbornstraße – Drimbornstraße – Bismarckstraße – Schlossstraße – Lothringer Straße – Harscampstraße – Schildstraße – Henger Herrjotts Fott – Wirichsbongardstraße – Elisenbrunnen

Maßnahmenliste punktuelle Umbaumaßnahmen

PUNKT Nr. 01 – Rombachstraße / Gesamtschule / Autobahnunterführung

Beschreibung:

- Abzweig von Rombachstraße in Höhe Gesamtschule in Richtung Geh-/Radweg zur Autobahnunterführung; unsicher durch hohe Bordsteinkante und Einschränkung der Sicht durch parkende Autos; Konflikte durch Ausfahrt Parkplatz Gesamtschule
- unklare Verkehrsführung / Beschilderung in Fahrtrichtung Brand

Lösungsvorschlag:

- sichere Ableitung auf Fahrbahn (Nullabsenkung Bordstein) und optisch eindeutige Verkehrsführung; Ausweisung einer Fahrradstraße in Rombachstraße

PUNKT Nr. 02 – Wegeführung zwischen Stettiner und Danziger Straße

Beschreibung:

- Geh-/Radweg am Kindergarten "Königsberger Straße" ist für Rad-Vorrang-Route zu schmal

Lösungsvorschlag:

- Verlauf der Rad-Vorrang-Route weiter nordöstlich hinter Spielplatz in Verlängerung Danziger Straße

Abbildung 5: Rad-Vorrang-Route im Bereich Driescher Hof

PUNKT Nr. 03 – Kreuzung Sittarder Straße / Fichtestraße / Lintertstraße

Beschreibung:

- Rad-Vorrang-Route verläuft über Sittarder Straße in Richtung Stadt und quert über den für Radfahrer freigegebenen Gehweg zur Lintertstraße; aufgrund der Kurve im Übergang zur Fichtestraße ist Stelle unübersichtlich hat hohes Konfliktpotential; keine sichere Einfädelung auf Lintertstraße

Lösungsvorschlag:

- es werden zwei Lösungen mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen vorgeschlagen
- Verschwenkung der Route nach den Garagen durch die Grünfläche zur Lintertstraße
- Verlauf der Route zwischen Gehweg und Parkplätzen, dann Verschwenkung vor Ampelkreuzung auf Fahrbahn in Sichtbereich der Kfz

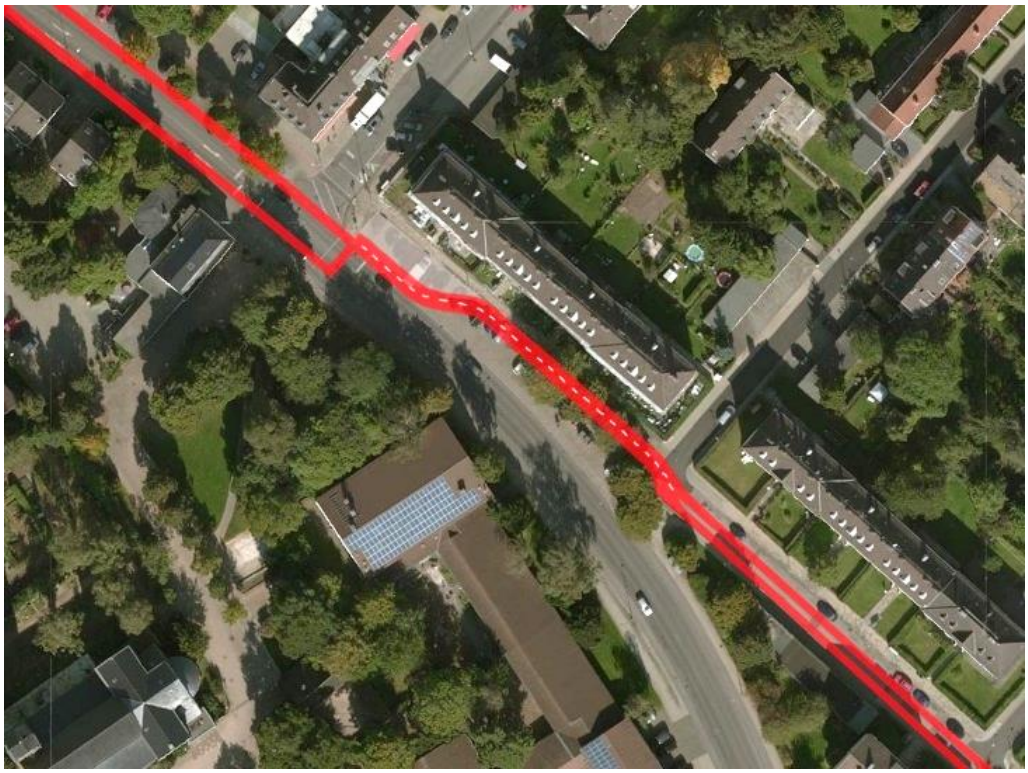

Abbildung 6: Rad-Vorrang-Route Variante 1

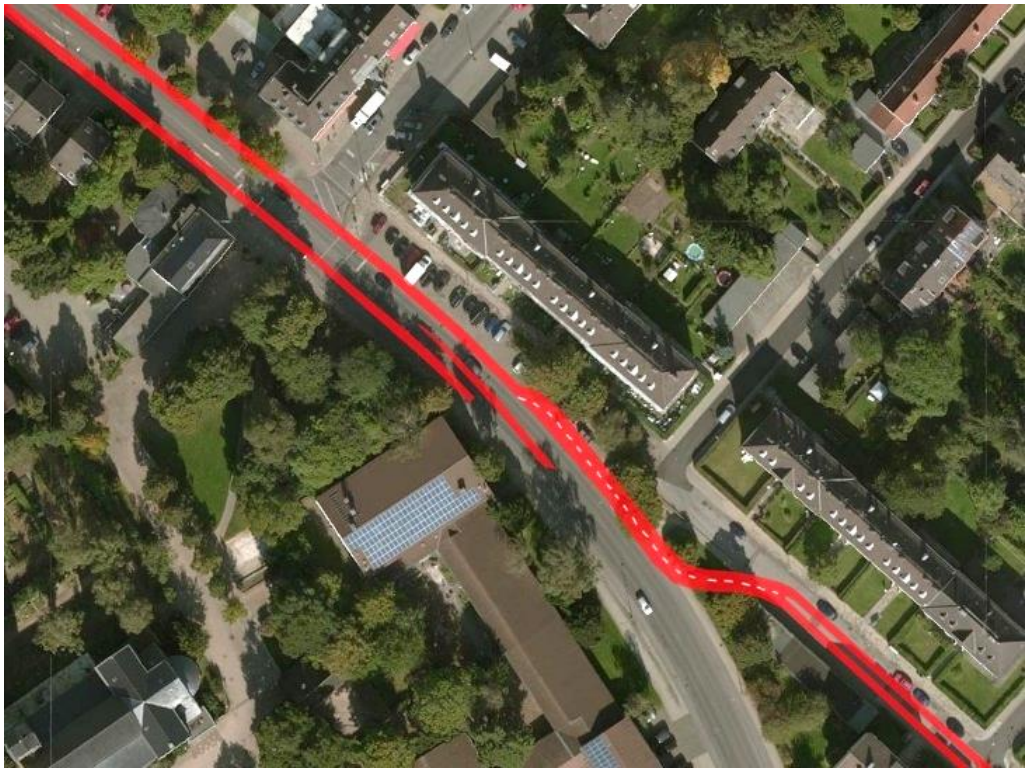

Abbildung 7: Rad-Vorrang-Route Variante 2

PUNKT Nr. 04 – Lintertstraße Abschnitt Schönforststraße - Adenauerallee

Beschreibung:

- keine Radverkehrsanlagen entlang der Straße (Tempo 50) vorhanden

Lösungsvorschlag:

- bergauf: aufgrund starker Steigung in Richtung Brand Realisierung eines baulich getrennten Radweges ("Separated Bike Lanes"); Ausbildung Kreuzungen an querenden Straßen Buschmühle und Goldberg nach niederländischem Vorbild (höhengleiche Führung des Radverkehrs und Anrampung zu den querenden Straßen; ausreichendes Sichtfeld vor Anrampung für in Lintertstraße einbiegende Fahrzeuge
- bergab: Radfahrstreifen (B=1,85 m) mit breitem Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos (B=0,75 m); aufgrund starken Gefälles kommt es zu hohen Fahrgeschwindigkeiten beim Radverkehr (> 40 km/h!) was zu berücksichtigen ist

PUNKT Nr. 05 – Kreuzung Lintertstraße / Adenauer Allee

Beschreibung:

- vom Autoverkehr dominierte Kreuzung (Tempo 50) mit unsicherer Querungsmöglichkeit für Radverkehr in Richtung Altstraße bergab bzw. Lintertstraße bergauf

Lösungsvorschlag:

- bergab: zur Verbesserung der Reisegeschwindigkeit wird Radverkehr vom Radfahrstreifen vor Kreuzung entlang des bestehenden Fußweges an der Ampel vorbei geleitet; Querung des Fußweges wird wie in Kopenhagen mit einem Zebrastreifen ausgeführt
- bergauf: Linksabbieger vom Madrider Ring in Richtung Lintertstraße erhält zusätzlichen Radfahrstreifen, da Schaltzeiten der Ampel für jeweiligen Richtungen unterschiedlich sind
- die Durchfahrt für Kfz über Mittelinsel wird gesperrt um Schleichverkehr aus der Altstraße zu halten, nur indirektes Abbiegen für Kfz möglich

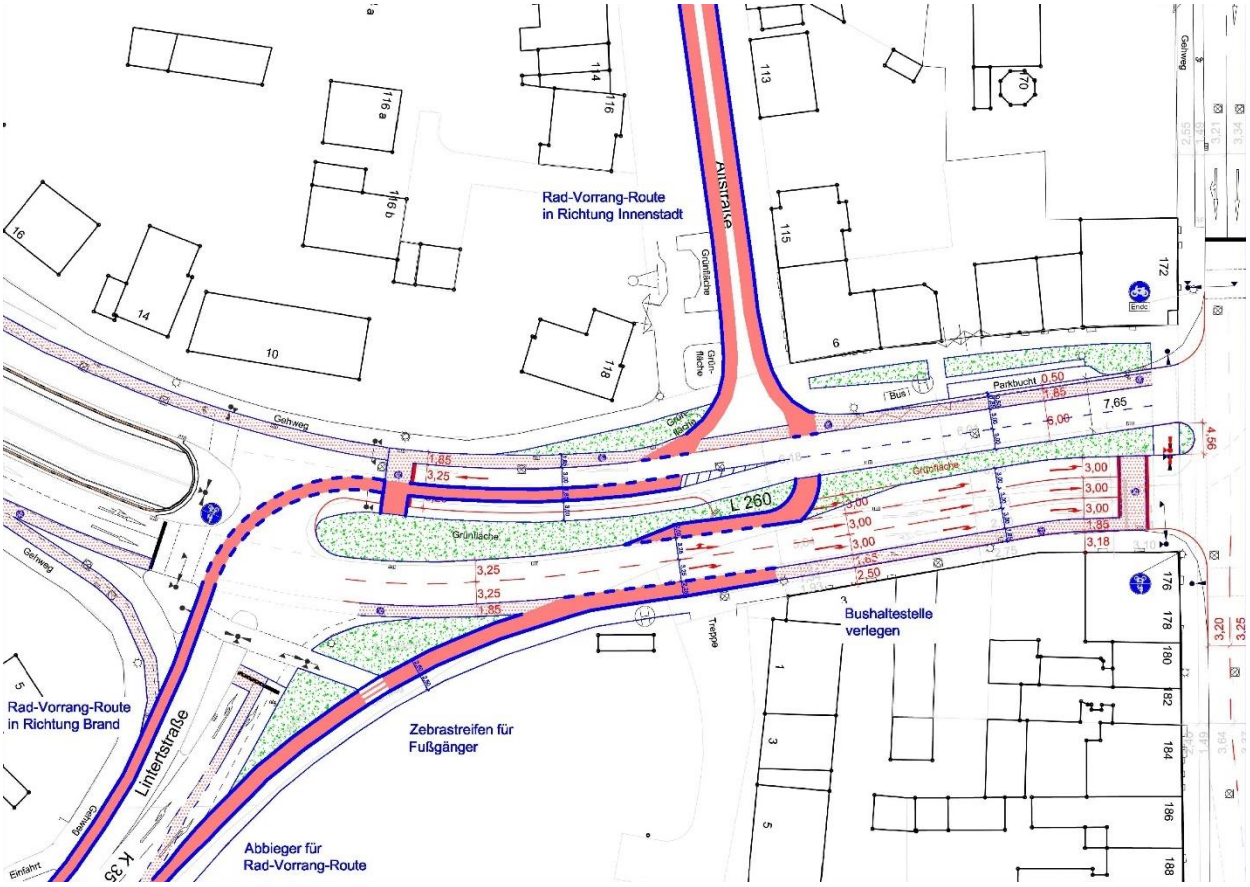

Abbildung 7: Umgestaltung Kreuzung Adenauerallee / Lintertstraße auf Basis einer Vorlage im Mobilitätsausschuss (Tunnelsanierung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW) [v]

PUNKT Nr. 06 – Clermontstraße / Krautmühlenweg / Obere Drimbornstraße

Beschreibung:

- Rad-Vorrang-Route soll über Krautmühlenweg als Verbindung zwischen Clermontstraße und Obere Drimbornstraße verlaufen
- hier stark beschädigte Asphaltoberfläche, Umlaufsperren, Poller und nicht abgesenkte Bordsteinkanten, unkomfortabel zu befahren
- entlang Obere Drimbornstraße ist aufgeschultertes Parken auf dem Gehweg erlaubt; hierdurch wird Radverkehr vom Krautmühlenweg auf Obere Drimbornstraße behindert und Verkehrssicherheit eingeschränkt

Lösungsvorschlag:

- Erneuerung der Asphaltoberfläche
- sichere Ableitung des Radverkehrs auf Fahrbahn; ausreichende Sichtdreiecke freihalten
- Ausweisung einer Fahrradstraße und Fahrbahnmarkierung Obere Drimbornstraße
- Nullabsenkung des Bordsteins
- Entfernung der baulichen Hindernisse
- Beleuchtung des Krautmühlenweges

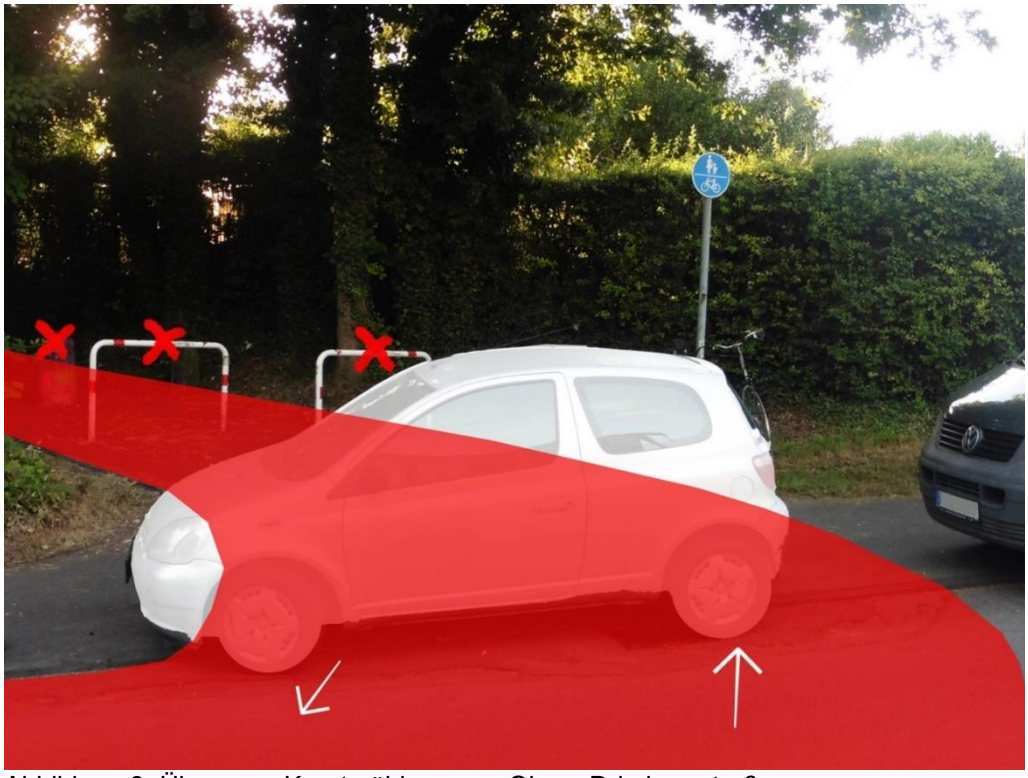

Abbildung 8: Übergang Krautmühlenweg - Obere Drimbornstraße

PUNKT Nr. 07 – Kreuzung Bismarckstraße / Drimborn

Beschreibung:

- überdimensionierte Kreuzung für größtenteils mit Tempo 30 beschilderte Straßen (nur Straßenabschnitt Bismarckstraße zwischen Drimborn und Oppenhoffallee Tempo 50)
- lange Wartezeiten an Ampel für Fußgänger und Radfahrer

Lösungsvorschlag:

- Rückbau Ampel und Tempo 30 auf allen anbindenden Straßen
- Minikreisverkehr zur Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes (s. Abbildung 9)
- Linksabbiegespuren zu Mittelinseln mit Zebrastreifen umbauen (Querungshilfe für Fußgänger)

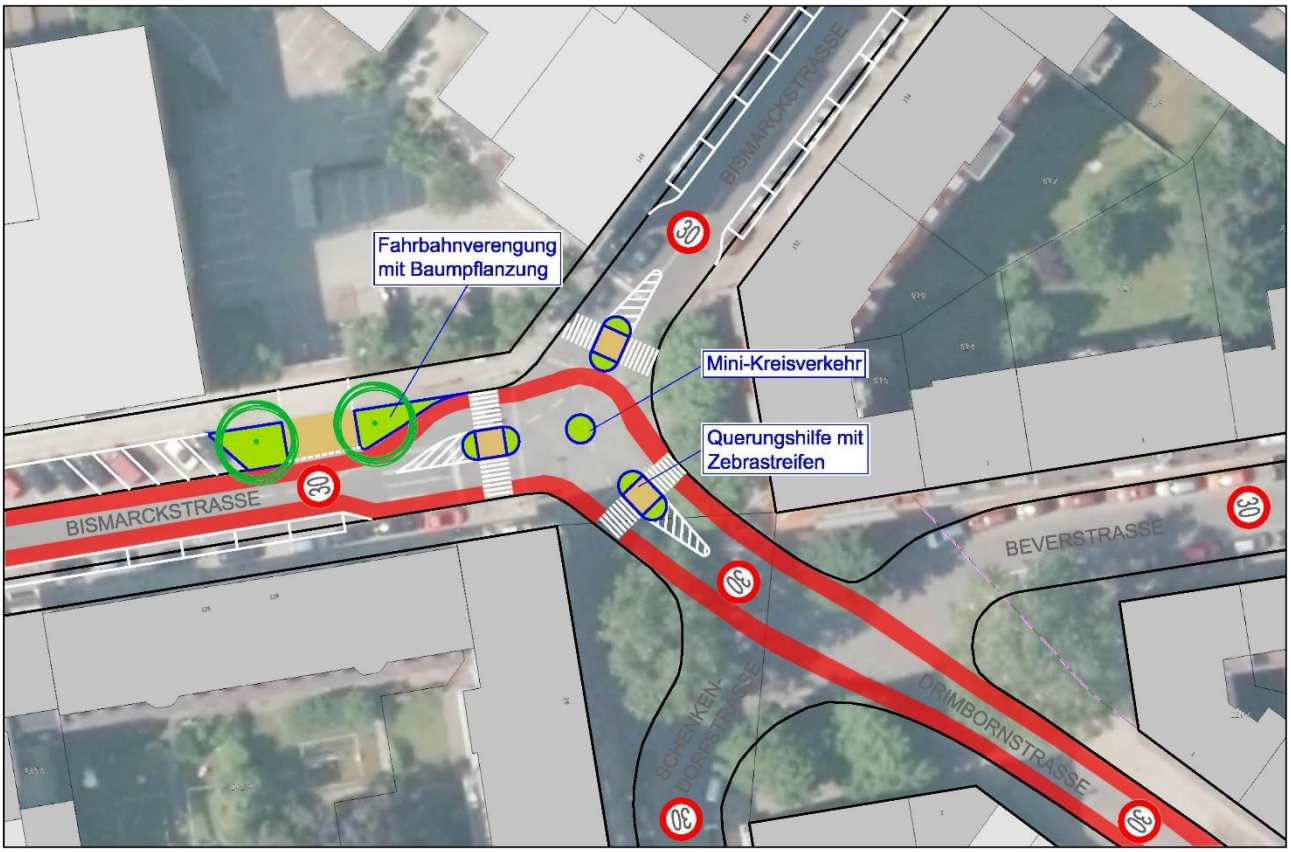

Abbildung 9: Umgestaltung der Kreuzung Bismarckstraße / Drimbornstraße für Rad-Vorrang-Route

PUNKT Nr. 08 – Schlossstraße

Beschreibung:

- beim Berufsverkehr stauen sich Autos regelmäßig vor Ampel Oppenhoffallee bis Zebrastreifen Bismarckstraße und blockieren Fahrbahn für Radfahrer

Lösungsvorschlag:

- Realisierung der Rad-Vorrang-Route wird Radverkehrsanteil im Straßenabschnitt erhöhen; dies führt zu Verlagerung von Verkehrsströmen, ggf. sind Schleichverkehre aus Bismarckstraße auszusperren

Abbildung 10: morgendlicher Berufsverkehr in der Schlossstraße

PUNKT Nr. 09 – Lothringer Straße Abschnitt Alfonsstraße / Parkhaus

Beschreibung:

- häufige Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern aufgrund unklarer und unübersichtlicher Straßengestaltung; zweimalige Fahrbahnquerung für Radverkehr
- extrem beengte Verhältnisse auf der am stärksten befahrenen Radroute in Aachen (nur Gehweg, Zusatzschild „Radfahrer frei“, in beiden Fahrtrichtungen)
- lange Wartezeiten an Ampel Wilhelmstraße für Fußgänger und Radfahrer

Lösungsvorschlag:

- Errichtung baulich getrennter Radwege für beide Fahrtrichtungen, Lothringer Straße ist wichtige Verbindung für Fußgänger / Radfahrer vom Frankenberger Viertel in Innenstadt (soll zum Premiumweg umgestaltet werden gemäß Innenstadtkonzept 2022 [vi])
- zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer an der Wilhelmstraße
- die Reduzierung des Flächenbedarfs für parkende Autos im Straßenquerschnitt kann im benachbartes Parkhaus kompensiert werden

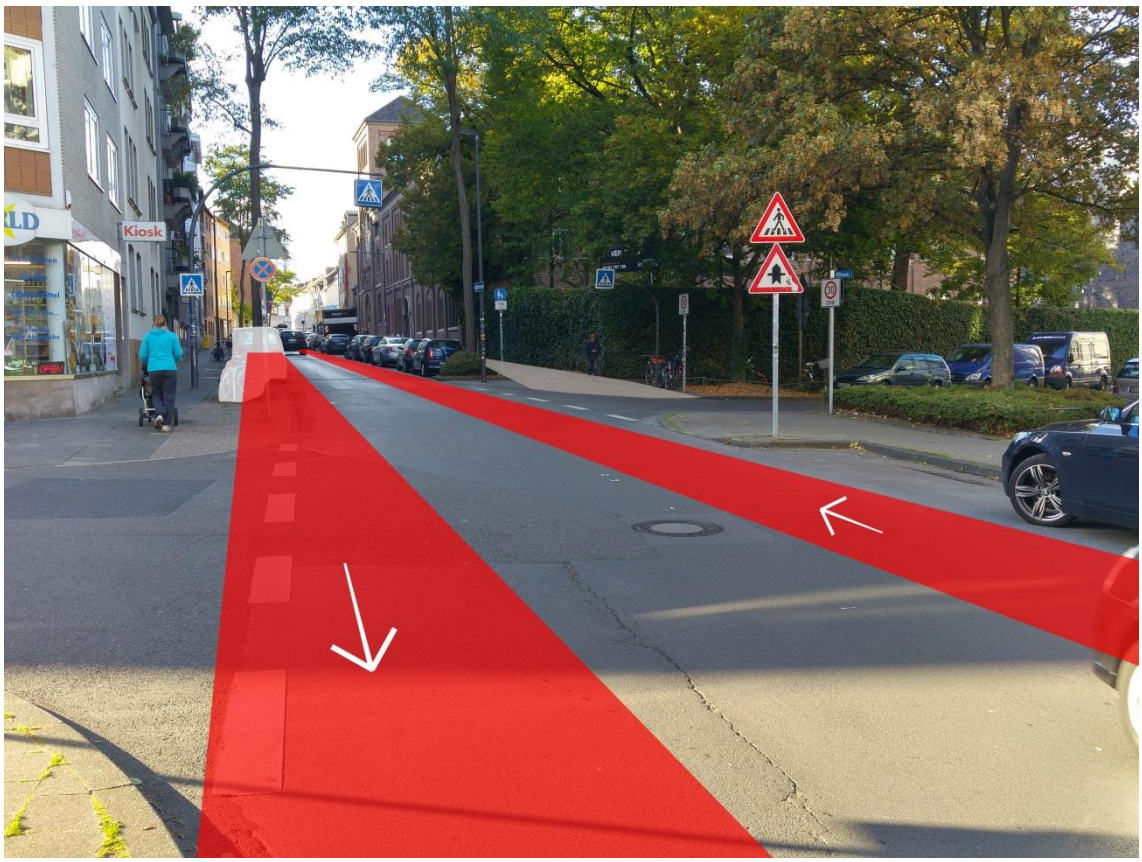

Abbildung 11: Umgestaltung Lothringer Straße / Kreuzung Alfonsstraße zur Rad-Vorrang-Route

Abbildung 12: Umgestaltung Lothringer Straße vor Kreuzung Wilhelmstraße zur Rad-Vorrang-Route

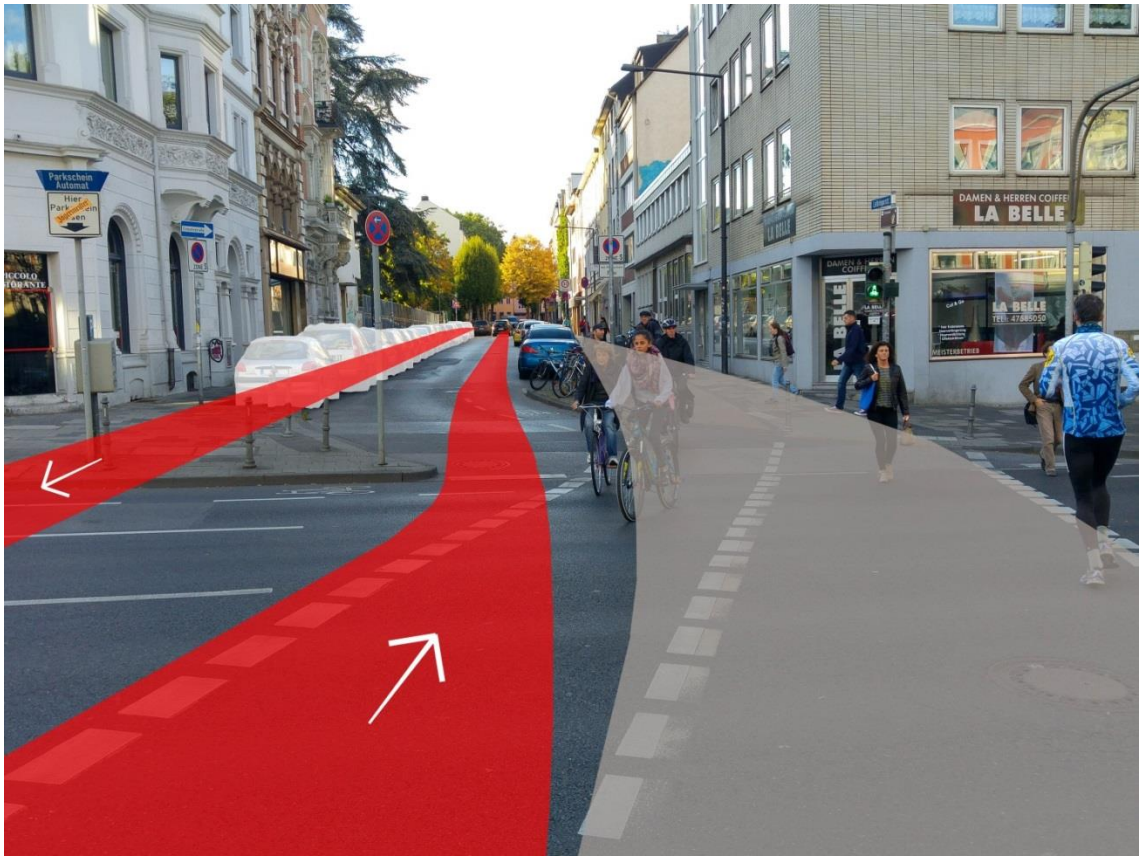

Abbildung 13: Umgestaltung Lothringer Straße / Kreuzung Wilhelmstraße zur Rad-Vorrang-Route

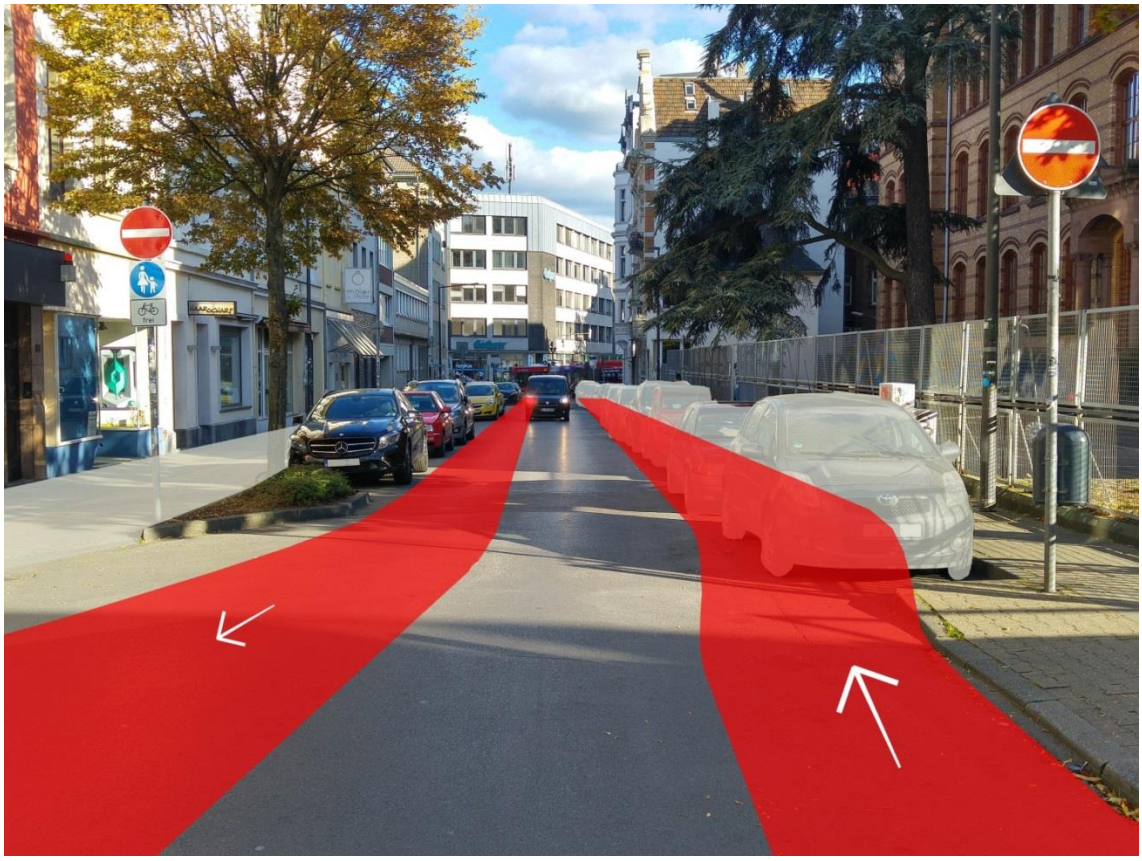

Abbildung 14: Umgestaltung Lothringer Straße in Höhe Parkhaus zur Rad-Vorrang-Route

PUNKT Nr. 10 – Überleitung Harscampstraße / Schützenstraße

Beschreibung:

- Querung von Harscampstraße zur Schützenstraße ist aufgrund beengter Verhältnisse mit Fußgängern, Baumbeet, Sitzbank und Hecke konfliktreich
- unzureichende Sichtverhältnisse durch parkende Fahrzeuge in Kurve Schützenstraße
- Konflikte mit Kfz durch Querung des Radverkehrs im Kurvenbereich

Lösungsvorschlag:

- bauliche Änderung des Bereiches und klare Führung des Radverkehrs mit Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr, querenden Fußgängerverkehr durch Zebrastreifen bevorrechtigen

PUNKT Nr. 11 – Platz Henger Herrjotts Fott

Beschreibung:

- Radverkehrsführung an Kreuzung Reihgasse, Bornstraße und Ein-/Ausfahrt Parkhaus ist unübersichtlich und von Verkehrsführung unklar

Lösungsvorschlag:

- bauliche Herstellung einer durchgängigen Rad-Vorrang-Route mit Bevorrechtigung gegenüber dem querenden Kfz-Verkehr im gesamten Kreuzungsbereich (s. Abbildung 15), Anrampung für Kfz-Verkehr an Rad-Vorrang-Route

Abbildung 15: Umgestaltung des Platzes Henger Herrjotts Fott zur Rad-Vorrang-Route

PUNKT Nr. 12 – Fußgängerzone Wirichsbongardstraße

Beschreibung:

- unkomfortables Befahren durch grobes Kopfsteinpflaster

Lösungsvorschlag:

- Einbau eines 3 m breiten Mittelstreifens in der Fußgängerzone aus geschnittenem Pflaster ähnlich des Pflasters in der Johannes-Paul-II-Straße am Domkapitel; dadurch klare und eindeutige Führung des Radverkehrs sowie Minimierung der Konflikte mit Fußgängern

Radvorrangrouten für Aachen – Konzept des VCD Kreisverbandes Aachen / Düren:

Der Routenverlauf der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ deckt sich weitestgehend mit den Vorschlägen des VCD Kreisverbandes Aachen / Düren zu „Radvorrangrouten für Aachen“ [vii], welche im Oktober 2016 im Bürgerforum der Stadt Aachen vorgestellt wurden. Das Bürgerforum hat beschlossen den Vorschlag an den Mobilitätsausschuss weiterzureichen. Das Konzept soll dann von der Stadtverwaltung bei der weiteren Planung im Rahmen des oben genannten Förderprogrammes des Bundesumweltministeriums berücksichtigt werden.

---

[i] http://kryger.de/ffBrand/
[ii] http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/radverkehr/index.html
[iii] http://adfc-blog.de/2016/08/baulich-getrennte-radwege-aber-sicher/
[iv] http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/index.html
[v] http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=14801
[vi] http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/innenstadtkonzept_2022/
[vii] https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/aachen-dueren/radverkehr/#c2273