

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0666/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 28.03.2017 Verfasser: Dez. III / FB 61/300						
<b>Rad-Vorrang-Netz: Komfortabel und sicher mit dem Fahrrad aus den Außenbezirken in die Innenstadt</b>							
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>27.04.2017</td> <td>MA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	27.04.2017	MA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
27.04.2017	MA	Kenntnisnahme					

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung für den Entwurf eines Rad-Vorrang-Netzes zustimmend zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung unter Beteiligung der Bürger, Verbände und Bezirksvertretungen, diesen Entwurf zu diskutieren und ggf. zu überarbeiten. Anschließend soll das Rad-Vorrang-Netz zur weiteren Beschlussfassung den politischen Gremien vorgelegt werden.

## finanzielle Auswirkungen

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## **Erläuterungen:**

Der Verkehrsbereich hat in den vergangenen Jahrzehnten nur in sehr geringem Maße zum Klimaschutz beigetragen. Mit der Schaffung einer vom Land NRW geförderten Referentenstelle von 2017 – 2019 hat der Oberbürgermeister deutlich gemacht, welchen Stellenwert „emissionsfreie Mobilität“ für die Stadt Aachen hat. Eine Bewerbung als Modellstadt im NRW-Wettbewerb „emissionsfreie Innenstadt“ (Kommunaler Klimaschutz) wird derzeit erarbeitet. Der Grenzwert für Stickoxid wurde 2016 - wie in den Vorjahren - nicht eingehalten; der Fachbereich Umwelt geht davon aus, dass ohne deutlich eingreifende Maßnahmen der Grenzwert erst 2025 eingehalten werden kann.

Der Luftreinhalteplan 2015 für die Stadt Aachen beinhaltet bereits als Maßnahme MR3 den Auftrag an die Verwaltung, im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung einen Vorschlag für ein Rad-Vorrang-Netz vorzulegen. Darin heißt es im Einzelnen:

*„Der Ausbau des Radwegenetzes ist eine zentrale Daueraufgabe der Verkehrsplanung in Aachen. Umsetzungsziel ist die Schaffung von mind. 8 km neuen Radverkehrsanlagen pro Jahr. Bis zum Jahr 2020 soll der Ausbau des Radwegenetzes schwerpunktmäßig über folgende Maßnahmen umgesetzt werden:*

- *Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen vom "Maßnahmenplan Radverkehr 2009" in den Jahren 2014 - 2017.*
- *Fortschreibung des "Maßnahmenplan Radverkehr 2009" im Jahr 2015; sukzessive Umsetzung ab 2017ff.*
- *Planung der regionalen Radwegeverbindungen Aachen-Herzogenrath/Heerlen und Aachen-Jülich weitestgehend abseits von Hauptverkehrsstraßen (Radschnellwege). Die Radschnellwege sollen das Oberzentrum Aachen auf direkten und komfortablen Radwegen ohne systembedingte Wartezeiten mit den umliegenden Gemeinden/Städten verbinden. Durch das attraktive Angebot wird eine echte Alternative zu teilweise überlasteten Straßen für den Kfz-Verkehr geschaffen; insbes. Berufspendler sollen damit zum Umstieg vom Pkw auf das Rad motiviert werden. Die Fertigstellung des Radschnellweges Aachen-Herzogenrath/Heerlen ist derzeit für 2018/2019 geplant. Die Umsetzung des Bahntrassenradweges Aachen-Jülich wird voraussichtlich 2016 erfolgen.*
- *Einbringung eines Vorschlags für ein „Rad-Vorrang-Routen-Netz“ im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bis 2016. Das Netz soll den Bedürfnissen von Pendlern nach einer schnellen Verbindung zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt gerecht werden und die Ansprüche von Pedelec- und E-Bike-Fahrern mit Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h erfüllen. Merkmale der Rad-Vorrang-Routen sind eine besonders gute Qualität der Wegeoberfläche und wenig Verzögerungen durch einen möglichst durchgängigen "Vorrang" gegenüber querenden Verkehren. Dies soll primär durch eine Linienführung in Tempo 30-Zonen mit Vorfahrt für den Radverkehr (Fahrradstraßen), durch breite Radwege oder Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen und durch auf den Radverkehr abgestimmte Ampelschaltungen erreicht werden. Anknüpfungspunkte bilden die vorhandene Vennbahntrasse bzw. die o.a. geplanten regionalen Radverbindungen (Radschnellwege).“*

Die Verwaltung hat sich für den Erhalt von Fördermitteln für die Umsetzung einer ersten Route (Radvorrangroute Aachen 1 („RVR AC1“)) am Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ beteiligt. Ein Fördersatz von 70 % ist in Aussicht gestellt. Die Bewilligung des Vorhabens „RVR AC1“ steht unmittelbar bevor. Im Förderantrag ist die Konzeption eines Rad-Vorrang-Netzes, bei dem die Rad-Vorrang-Route Aachen 1 gesetzt ist, als nicht geförderter Baustein enthalten.

Über das Fördervorhaben RVR AC1 wurde der Mobilitätsausschuss in den Sitzungen am 17.03.2016 und am 03.11.2016 informiert. Die Vorlage wurde auch in den Bezirksvertretungen Mitte, Laurensberg und Eilendorf beraten. Bisher wurde das Vorhaben mit großer Mehrheit befürwortet. Der Radverkehr solle in Aachen noch deutlicher als in der Vergangenheit durch Angebote gefördert werden, die auch bisherige Nicht-Radler motivieren, das Fahrrad stärker für Fahrten im Alltag zu nutzen.

Wesentliche Ergebnisse der Vorberatungen waren, dass die Routen möglichst durchgängig markiert werden sollten. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs wurde insbesondere für die Durchfahrung der Fußgängerzonen innerhalb des Grabenringes als schwierig bewertet. Daher solle der Grabenring zukünftig die Funktion eines „Fahrrad-Verteilerringes“ übernehmen. Er solle dabei so gestaltet werden, dass eine Zunahme des Radverkehrs auf dem Grabenring und nicht innerhalb des Grabenrings stattfindet.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat am 07.09.2016 einen Bürgerantrag für Radvorrangrouten nach Haaren, nach Brand, nach Vaals und zum Campus Melaten sowie innerstädtischen Ergänzungsrouten eingebracht, der am 25.10.2016 im Bürgerforum zustimmend beraten und zur inhaltlichen Beratung an den Mobilitätsausschuss verwiesen wurde (Anlage 2).

Die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ hat im Dezember 2016 einen Bürgerantrag eingebracht, mit Vorschlägen für einen Verlauf und bauliche Anpassungen für eine Radvorrangroute nach Brand (Anlage 3). Des Weiteren hat der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) im März einen Bürgerantrag eingebracht, der sich insbesondere damit befasst, was auf dem und innerhalb des Grabenring geändert werden sollte, damit der Grabenring die Funktion eines Radverteiler ring einnehmen kann (Anlage 4).

### **Warum ein Rad-Vorrang-Netz?**

Bestehende und geplante hochwertige regionale Routen sollen eine ansprechende Fortsetzung bis ins Stadtzentrum hinein finden. Das heißt, dass Radfahrern ein Vorankommen mit möglichst wenig Haltevorgängen ermöglicht werden soll.

Das Rad-Vorrang-Netz soll dabei helfen, dass deutlich mehr Fahrten mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw zurückgelegt werden und der Radverkehrsanteil in Aachen deutlich über 11 % (2011) gesteigert wird. Ein großes Potenzial stellen dabei Wege zur Arbeit dar (27 % des Verkehrsaufkommens): 55 % der Aachener haben einen Weg zur Arbeit der max. 6 km lang ist. Davon wurden 2011 20 % mit dem Rad und 45 % mit dem Pkw zurückgelegt. Wenn es gelänge, das Verhältnis nur auf diesen kurzen Arbeitswegen umzukehren, würde der Radverkehrsanteil in Aachen auf 15 %-Punkte steigen und der

Anteil des Autoverkehrs von 51 % auf 47 % sinken und entsprechend positive Folgen für die Gesundheit, Klimaschutz, Kosteneinsparungen und sinkendem Parkdruck resultieren.

Das Rad-Vorrang-Netz soll Teile des bestehenden Radnetzes in ein priorisiertes Hauptnetz mit Schwerpunkt auf der Verbindungsfunktion aufwerten. Ein „Rad-Vorrang-Netz“ ergänzt dabei die bisher bestehenden bzw. in Planung befindlichen Vorrangnetze für den Kraftfahrzeugverkehr, den ÖPNV sowie den Fußgänger-Premiumwegen.

Das „Rad-Vorrang-Netz“ ergänzt die Schaffung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und das im Masterplan Aachen 2030 formulierte Ziel „Radverkehrsangebot an allen Hauptverkehrsstraßen“ zu schaffen. Damit sollen auf den Hauptverkehrsstraßen direkte und sichere Angebote für geübte Radfahrer geschaffen werden.

Es ist aus vielen Rückmeldungen von Bürgern bekannt, dass sich viele Menschen auf Hauptverkehrsstraßen nicht sicher fühlen und darum selten oder gar nicht mit dem Fahrrad fahren. Das Rad-Vorrang-Netz soll daher in allererster Linie diese Menschen ansprechen. Hierzu zählen insbesondere auch Senioren, die neu Radfahren wollen, Familien mit Kindern, die Schonraum suchen und generell die zunehmende Zahl von Einwohnern, die versucht, möglichst viele Wege ohne Auto zurückzulegen. Dies lässt sich am besten auf Straßen mit wenig Autoverkehr erreichen.

Die Routen sollen als durchgängig geführte und durchgängig erkennbare Routen gestaltet werden, auf denen Radfahrer als primäre Nutzergruppen fahren. Die Routen werden möglichst direkt geführt, wo möglich soll Vorfahrt für die Vorrangroute zur Vermeidung von Wartezeiten gewährt werden. Sie sollen einen komfortabel befahrbaren Belag aufweisen, das nebeneinander Fahren von Radfahrern soll möglich sein. Aufgrund der Netzbedeutung sollen die Routen mit besonderer Beachtung gepflegt und unterhalten werden.

Innerorts wird der bevorzugte Einsatz des verkehrsrechtlichen Instruments der Fahrradstraße geprüft; dies erscheint insbesondere hinsichtlich der Kosten- und Flächeneffizienz sinnvoll. Zum Einsatz von Fahrradstraßen bereitet die Verwaltung eine gesonderte Fachveranstaltung vor.

Außerorts sollen die Ansprüche an eine als sicher empfundene Führung vor allem mit baulich getrennten Radwegen realisiert werden.

### **Vorschlag der Verwaltung**

Bereits im Radverkehrsplan von 1994 wurde ein sternförmiges auf die Stadtmitte ausgerichtete Radroutennetz entwickelt und große Teile mit wegweisender Beschilderung ausgestattet. Dabei wurde weitestgehend auf Ausbaumaßnahmen verzichtet. Auf dieser Grundlage hat die Verwaltung einen ersten Entwurf für ein Rad-Vorrang-Netz erstellt (Anlage 1), der zur Diskussion gestellt werden soll. Dabei hat die Verwaltung berücksichtigt, dass aus allen Stadtteilen eine Rad-Vorrang-Route in die Innenstadt entsteht. Entsprechend der vorherigen Beratungen sind alle Radvorrangrouten über den Grabenring eingeplant worden.

- Die 11 km lange „Rad-Vorrangroute Aachen 1“ ist dabei unterteilt worden in die Abschnitte Grabenring und von diesem beginnend die Route Eilendorf und die Route Campus Melaten. Es wäre dann möglich, den geplanten Trambaan-Radweg nach Maastricht am Rabental in das Rad-Vorrang-Netz zu überführen.
- Der Radschnellweg nach Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen ist auf dem Stadtgebiet Aachen als „Route Richterich“ eingeplant, der Laurensberg und Richterich erschließt. Die Anbindung des Radschnellweges an den Campus Melaten ist eingeplant, der genaue Verlauf aber noch unklar.
- Eine weitere wichtige Route nach Norden wird durch die Soers nach Berensberg (mit Weiterführung nach Kohlscheid) vorgeschlagen.
- Der Radweg „Aachen-Jülich“ ist als Anbindung über den Grünen Weg berücksichtigt und erschließt einen großen Arbeitsplatzstandort.
- Haaren soll über den Rehplatz und den Wurm-Radweg angebunden werden; eine Fortführung nach Verlautenheide ist über die Haarener Gracht vorgesehen.
- Brand soll über das bestehende lokale Radverkehrsnetz angebunden werden und die Route ertüchtigt werden.
- Kornelimünster soll über den Kornelimünsterweg angebunden werden, so wie dies im NRW-Radverkehrsnetz ausgeschildert ist. Die Weiterführung nach Walheim über die Aachener Straße bindet auch Oberforstbach und Schleckheim an. Die Strecken sind aufzuwerten.
- Der Preuswald soll über die Lütticher Straße angebunden werden. Der am besten für eine Ertüchtigung geeignete Routenverlauf zw. Waldschenke und Mozartstraße muss noch gefunden werden.
- Vaalserquartier (und Vaals) soll über die Vaalser Straße und den Westpark angebunden werden.

Bis auf den Radschnellweg nach Herzogenrath (und Teilabschnitte auf dem Radweg Aachen-Jülich) sind dabei keine gegenüber dem heutigen Zustand komplett neuen Trassenverläufe eingeplant. Auf allen Routen sind unterschiedliche Aufwertungen erforderlich, damit die mit Ihnen verbundenen verkehrlichen Ziele erreicht werden können.

Der Entwurf für das Rad-Vorrang-Netz umfasst rd. 60 km. Vereinzelt gibt es Abweichungen zu den Vorschlägen von VCD und ADFC. Diese sind als Anlage 5 beigefügt. Eine Entscheidung über die genauen Verläufe kann sinnvoll nach weiterer Begutachtung der einzelnen Routen erfolgen.

Es erscheint aus Gründen der Kosten- und Flächeneffizienz sinnvoll, innerorts das verkehrsrechtliche Instrument der Fahrradstraße in erheblichem Maße zu nutzen. Zu dieser Thematik bereitet die Verwaltung eine gesonderte Fachveranstaltung vor, um insbesondere von den Erfahrungen der Stadt Bonn zu profitieren.

Außerorts können die Ansprüche an eine als sicher empfundene Führung nur mit baulich getrennten Radwegen realisiert werden.

**Weiteres Vorgehen:**

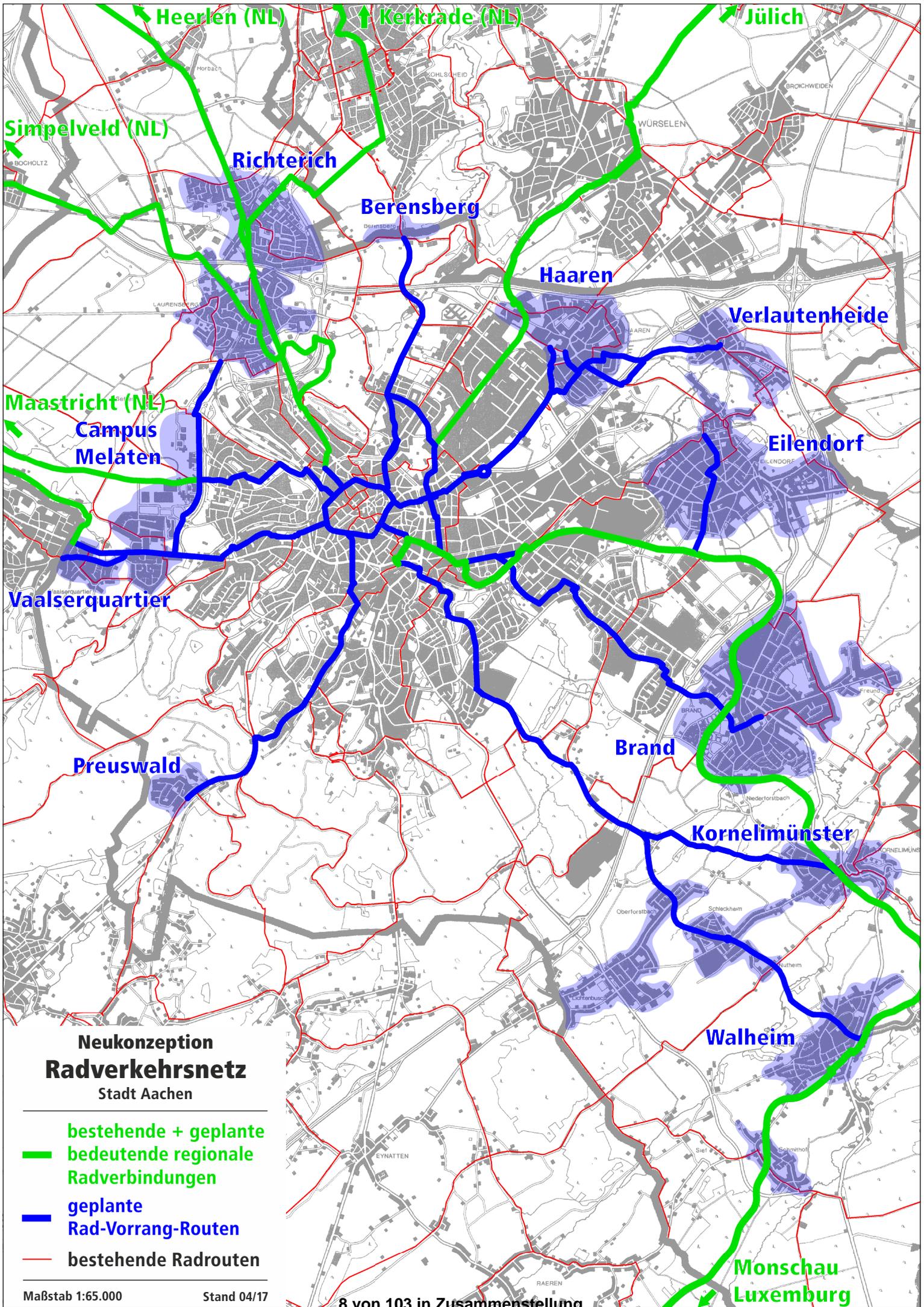
Die Festigung des Entwurfs des Rad-Vorrang-Netzes und die Identifizierung von erforderlichen Veränderungen auf den einzelnen Routen soll unter Beteiligung von Verbänden, Bürgern und Bezirksvertretungen stattfinden.

**Kosten und Finanzierung**

Die weitere Beratung über das Rad-Vorrang-Netz ist mit keinen zusätzlichen Kosten verbunden und wird durch die Verwaltung geleistet. Für eine zukünftig sich hieraus ergebende Umsetzung von einzelnen Routen bzgl. der Infrastruktur könnten die Kosten in einer Größenordnung von 130tsd € je km liegen (RVR AC1). Weitere Kosten werden empfohlen für eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit, damit die baulichen Maßnahmen möglichst schnell ihre volle verkehrliche Wirkung erreichen. Beides würde im Einzelfall dem MoA zur Entscheidung vorgelegt werden.

**Anlage/n:**

- 1) Entwurf Rad-Vorrang-Netz Aachen der Stadt Aachen
- 2) Antrag des VCD, Radvorrangnetz
- 3) Antrag des der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“, Radvorrangroute Brand
- 4) Antrag des ADFC, Grabenring
- 5) Abweichungen der Routenverläufe zw. dem Vorschlag der Verwaltung und den Bürgeranträgen



**Neukonzeption  
Radverkehrsnetz  
Stadt Aachen**

- bestehende + geplante bedeutende regionale Radverbindungen
- geplante Rad-Vorrang-Routen
- bestehende Radrouten

Maßstab 1:65.000

Stand 04/17

# Radvorrangrouten für Aachen

Ein Beitrag zum Luftreinhalteplan

vorgelegt vom

VCD Kreisverband Aachen / Düren

VCD Aachen-Düren

An der Schanz 1

52064 Aachen

[vcdaachen@vcd-aachen.de](mailto:vcdaachen@vcd-aachen.de)

[www.vcd-aachen.de](http://www.vcd-aachen.de)

Aachen, September 2016

## **Zusammenfassung**

Bei der Erfüllung der Verkehrs- und Umweltziele der Stadt Aachen kommt dem Radverkehr eine entscheidende Rolle zu. Der VCD hat zur Verbesserung der Radinfrastruktur ein Konzept erarbeitet, dessen Kernstück von Radvorrangrouten gebildet wird. Zwei der vorgeschlagenen Radvorrangrouten sind in diesem Konzept beispielhaft ausgearbeitet.

## **Inhalt**

<b>1. Bestandsaufnahme</b> .....	<b>4</b>
1.1. Bisherige Entwicklung des Radverkehrsanteils.....	4
1.2. Aktuelle Entwicklungen.....	4
1.3. Lösungsansatz.....	5
<b>2. Radvorrangroutennetz</b> .....	<b>5</b>
2.1. Radvorrangrouten.....	6
2.2. Entwicklung des Radvorrangroutennetzes.....	8
2.3. Führungsformen auf dem Radvorrangroutennetz.....	12
<b>3. Weitere Maßnahmen</b> .....	<b>13</b>
3.1. Service.....	13
3.2. Durchgehende Erkennbarkeit der Routen.....	13
3.3. Qualitätssicherung.....	13
3.4. Routenbenennung.....	14
<b>4. Umsetzung</b> .....	<b>15</b>
4.1. Stufenkonzept.....	15
4.2. Einbeziehung der geplanten Route Eilendorf – Innenstadt – Campus Melaten.....	16
4.3. Verknüpfung mit anderen Maßnahmen.....	16
4.4. Finanzierung.....	17
<b>5. Sofortmaßnahmen</b> .....	<b>18</b>
5.1. Route 1, Abschnitt A Haaren – Innenstadt.....	19
5.2. Route 1, Abschnitt B Innenstadt bis Vaalser Quartier/Uniklinik.....	25

5.3.Route 1, Abschnitt C Seilgraben - Neupforte – Annuntiatenbach – Augustinerbach – Johanniterstraße - Lochnerstraße.....	29
5.4.Route 1, Abschnitt D Sigmundstraße – Rehmpfatz – Maxstraße – Promenadenstraße – Blondelstraße – Peterstraße bis Elisenbrunnen.....	32
5.5.Route 2, Abschnitt E Brand - Innenstadt.....	35
5.6.Route 2, Abschnitt F Innenstadt – Campus Melaten.....	37
<b>6.Zeitplan.....</b>	<b>39</b>
<b>Impressum.....</b>	<b>40</b>

# 1. Bestandsaufnahme

## 1.1. Bisherige Entwicklung des Radverkehrsanteils

Die Förderung des Radverkehrs ist seit Jahren ein erklärtes Ziel der Stadt Aachen. Er wird weitgehend einhellig als wichtiger Baustein zur Stadterschließung, Verkehrsentlastung und Luftverbesserung gesehen. Dementsprechend hat es in den letzten Jahren eine Reihe von punktuellen Verbesserungen der Radinfrastruktur gegeben, wie etwa bei der Verkehrsführung an Kreuzungen, Markierungen an Ampeln oder Freigabe von Einbahnstraßen. Darüber hinaus werden regelmäßig öffentlichkeitswirksame Aktionen durchgeführt (Fahrradsommer, Stadtradeln etc.).

Leider zeigt sich, dass diese Maßnahmen nicht wirklich greifen. Der Anteil des Radverkehrs am Modalsplit stagniert seit Jahren auf niedrigem Niveau bei 10% bis 11%. Vergleicht man dies mit beispielsweise Münster (38%), Hamm (17%) oder unserer Nachbarstadt Maastricht (22%), so sieht man, dass eine Verdoppelung des Anteils nicht unrealistisch ist, aber offenbar bisher nicht näher rückt.

Diese Zahlen korrespondieren mit dem subjektiven Eindruck der Verkehrsteilnehmer. Radfahren in Aachen wird generell als gefährlich empfunden. Im Gespräch mit Aachener Bürgern hört man immer wieder, dass sie das Rad nicht benutzen, da sie sich im Stadtverkehr zu unsicher fühlen. Auch diejenigen, die tatsächlich das Rad verwenden, sind mit der Verkehrssituation in Aachen unzufrieden und empfinden insbesondere die Gefährdung durch den Autoverkehr als sehr hoch.

Die Gründe dafür, warum trotz aller Bemühungen bisher keine entscheidende Verbesserung erreicht werden konnte, sind sicherlich vielschichtig. Zu den wichtigsten Gründen gehört jedoch, dass die Planung und Durchführung bisher sehr stark punktuell erfolgt. Es gibt kein Gesamtkonzept für den Radverkehr. Dadurch bleiben die Verbesserungen in weiten Teilen Stückwerk, es fehlt an durchgängigen Routen, die das Radfahren auch für mittlere und weitere Entfernungen attraktiv machen. Die Innenstadt ist für den Radverkehr praktisch undurchlässig, u.a. durch starke der Ausweitung der Außengastronomie in den letzten Jahren.

## 1.2. Aktuelle Entwicklungen

Die Diskussion um die Einführung einer Umweltzone sowie die Verabschiedung und Weiterentwicklung des Luftreinhalteplans (LRP) haben einen massiven Einfluss auf die Verkehrsplanung in Aachen. Der VCD ist der Meinung, dass die Ziele des LRP nur durch eine erhebliche Steigerung von Fuß- und Radverkehr am Modalsplit erreicht werden können, und dass dies auf Kosten des Autoverkehrs geschehen muss. Denn weder eine Verringerung des Schadstoffausstoßes pro Fahrzeug noch der Einsatz von Elektrofahrzeugen kann in absehbarer Zukunft eine ausreichende Verbesserung der Luftqualität bringen. Auch der ÖPNV ist ohne die Option „Schiene“ nicht leistungsfähig

genug, um einen erheblichen Beitrag zu leisten. Dem Radverkehr kommt bei der Umsetzung des LRP eine Schlüsselrolle zu, denn nur er ist in der Lage, sowohl zeitnah als auch kostengünstig einen entscheidenden Effekt zu erzielen.

Von Bedeutung für die zukünftige Entwicklung ist auch der steigende Anteil von E-Bikes und Pedelecs. Das Rad wird als Verkehrsmittel dadurch verstärkt für Pendler attraktiv, außerdem werden zunehmend höhere Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur gestellt werden. Zwar ist die Maximalgeschwindigkeit eines Pedelecs nicht größer als die eines herkömmlichen Fahrrads, jedoch steigt die erzielbare Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich an. Dadurch machen sich Verzögerungen durch unzureichende Wege oder Hindernisse wesentlich stärker bemerkbar.

### 1.3. Lösungsansatz

Vor diesem Hintergrund hat der VCD Aachen ein Konzept für Radvorrangrouten erarbeitet, durch das eine spürbare Verbesserung erreicht werden soll. Dabei geht es nicht nur um die Routenführung, sondern auch um Qualitätsanforderungen.

Da für Radfahrer Umwege sehr unangenehm sind, kann auf die Mitnutzung von Fußgängerzonen auch innerhalb des Grabenrings nicht verzichtet werden. Der Platzbedarf für Fußgänger und Radfahrer muss wieder konsequenter Vorrang vor der Nutzung des öffentlichen Raums für kommerzielle Zwecke (z.B. Außengastronomie) haben. Das verträgliche Miteinander von Fußgängern und Radfahrern muss dort besonders beachtet werden, was auch in besonderen Teilbereichen zu Abstrichen beim Qualitätsniveau für den Radverkehr führen kann.

## 2. Radvorrangroutennetz

Kern des Konzepts ist ein hierarchischer Ansatz für das Radwegenetz.

1. Es besteht aus einem **übergeordneten Netz** aus Radvorrangrouten für den Regional- und Verbindungsverkehr. Es ermöglicht ein flottes Vorankommen, bietet hohen Fahrkomfort und eine hohe Verkehrssicherheit.
2. Unterlagert ist ein engmaschiges Netz für den **Ziel- und Binnenverkehr** innerhalb des Stadtzentrums und der Ortsteilzentren.

Grundgedanke ist, dass man als Radfahrer vom Start über das engmaschige Netz auf kurzem Weg zum übergeordneten Netz fährt, auf diesem zügig und angenehm das Zielgebiet erreicht und dort auf kurzem Wege über das engmaschige Netz zum Zielpunkt gelangt. Im Nachfolgenden wird das Radvorrangroutennetz näher erläutert. Auf das engmaschige Netz wird nicht weiter eingegangen. Dessen flächendeckender Ausbau bleibt generelle Aufgabe der Aachener Verkehrsplanung und wird nicht durch die Radvorrangrouten ersetzt.

## 2.1. Radvorrangrouten

Sie verbinden sowohl die Nachbarkommunen und die Stadtteile mit der Innenstadt als auch bei Bedarf die Stadtteile untereinander. In der Innenstadt werden sie als Durchmesserrouten gestaltet, die eine zügige Durchfahrt zu Zielen am Innenstadtrand und den außen liegenden Stadtteilen ermöglichen.

Die Grundidee der Radvorrangroute besteht in einer durchgängigen, sicheren, schnellen, komfortablen und bevorrechtigten Wegführung für den Radverkehr möglichst abseits von Autolärm und -abgasen. Sie ist ausgelegt für normale Geschwindigkeiten z.B. von Pedelecs, die 25 km/h erreichen. Eine wichtige Zielgruppe stellen Berufspendler dar. Sie ist weiterhin so ausgestaltet, dass sie Radfahrer auch in größerer Anzahl aufnehmen kann. Sie soll die unterschiedlichen Bedürfnisse der Radfahrer erfüllen:

- gute Befahrbarkeit sowohl für Touren- und Cityräder und Pedelecs, als auch für Lastenfahrräder,
- gute Befahrbarkeit mit Kinder- und Lastenanhängern,
- auf weiten Streckenabschnitten Möglichkeit zum Nebeneinanderfahren,
- Überholen von langsameren durch schnellere Radfahrer,
- Allwettertauglichkeit,
- Trennung von Fußgängern und Skatern in Streckenabschnitten mit viel Radverkehr.

Wesentliche Kriterien für die Routenführung und die bauliche Ausgestaltung sind:

- Optimierung der durchschnittlichen Reisezeit,
- geradlinige Verkehrsführung möglichst ohne Umwege und Hindernisse,
- Vorfahrt für die Radroute an allen Knotenpunkten mit nicht klassifizierten Straßen, möglichst geringe Wartezeit an Knotenpunkten mit klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen),
- hoher Fahrkomfort bei jedem Wetter,
- Vermeidung von Konflikten mit dem Bus-, Auto- und Fußgängerverkehr sowie mit Skatern,
- durchgängige Erkennbarkeit des Routenverlaufs,
- hohe soziale Sicherheit z.B. mit durchgehender Beleuchtung,
- möglichst abseits von Autolärm und -abgasen.

Bei der Optimierung der Reisezeit spielt die erzielbare Höchstgeschwindigkeit im innerstädtischen Bereich nur eine untergeordnete Rolle. Wesentlich wichtiger sind die Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit und die Minimierung von

Wartezeiten. Zielgröße ist eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h (z.B. bei Nutzung eines Pedelec) zwischen Start- und Zielpunkt. Bei einer Geschwindigkeit auf der Strecke von 25 km/h sollen die Reisezeitverluste durch Wartezeiten an Knoten und durch Langsamfahrstellen daher maximal eine halbe Minute pro Kilometer betragen. Außerhalb der Innenstadt nimmt die Dichte der Knotenpunkte ab, so dass die Geschwindigkeit auf der Strecke an Bedeutung gewinnt. Sie soll hier 30 km/h betragen (vgl. Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, ERA S. 10).

Das Netz der Radvorrangrouten soll analog zu den Aussagen der ERA (S. 10) so dicht sein, dass 90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Radvorrangroute entfernt wohnen. Dieses Ziel ist nur mittel- bis langfristig zu erreichen. Daher sollen in der ersten Ausbaustufe zunächst folgende wichtige Ziele angebunden werden:

1. Stadtzentrum (innerhalb des Grabenrings)
2. Stadtteilzentren<sup>1</sup>
3. Zentren der benachbarten Kommunen bzw. deren Stadtteilzentren<sup>2</sup>
4. Wichtige Arbeits- und Studienplatzstandorte<sup>3</sup>
5. Weitere Gebiete mit hoher Einwohnerdichte<sup>4</sup>

Die Aufzählung in den Fußnoten zu 4. und 5. ist nicht abschließend und kann nach genauerer Analyse verändert werden.

Da die geradlinige Routenführung mit geringen Umwegen für die Attraktivität eine große Rolle spielt, müssen insbesondere in der Innenstadt die Hauptachsen der Radvorrangrouten durch weitere Verbindungsrouten verdichtet werden. Sie sollen wichtige Ziele abseits der Hauptachsen in gleicher Qualität erschließen. Sie werden ebenfalls so gestaltet, dass sie auch bei größerer Anzahl von Radfahrern leistungsfähig sind.

---

1 Haaren, Eilendorf, Forst, Brand, Burtscheid, Laurensberg, Richterich, Gut Kullen/Vaalser Quartier

2 Vaals, Kohlscheid, Würselen, Stolberg, Kelmis

3 Uniklinikum, Campus Melaten, Campus West, Krefelder Straße, Aachen-Nord, Industriegebiet Rothe Erde, Gewerbepark Eilendorf, Gewerbegebiet Pascalstraße

4 Frankenberger Viertel, Aachen-Ost

## 2.2. Entwicklung des Radvorrangroutennetzes

Im Verkehrsentwicklungsplan von Anfang der 90er Jahre wurde bereits ein Radroutennetz entwickelt, das heute in einigen Teilen mit einer Wegweisung für den Radverkehr ausgeschildert ist (z.B. Route aus dem Frankenberger Viertel über die Lothringerstraße in die Innenstadt). Leider wurde die Fahrradtauglichkeit dieser Routen kaum verbessert und in Teilen sogar durch Umbaumaßnahmen und Verkehrsregelungen weiter verschlechtert (Beispiele: Einmündung Harskampstraße/Schildstraße, Zufahrt Parkhaus an Henger Herjotts Fott, Verengung der Lochnerstraße zwischen Graben- und Alleenring). Die Befahrbarkeit insbesondere mit Kinderanhängern und für Lastenräder ist teilweise erheblich eingeschränkt. Das Routennetz kann als gutes Grundnetz verwendet werden, muss jedoch in seinem Verlauf und seiner Ausgestaltung an die Anforderungen des Radvorrangroutennetzes angepasst werden. Hierbei soll u.a. eine Reisezeitanalyse die bestehenden Schwachstellen im Verlauf der geplanten Routenführung ermitteln und zur Entwicklung von Verbesserungsmaßnahmen genutzt werden. Diese konzeptionelle Vorarbeit erfordert einigen Zeitaufwand.

Zur Verbesserung der Luftverhältnisse in Aachen im Rahmen des Luftreinhalteplans muss jedoch schneller gehandelt werden. Der VCD hat daher nachfolgend einen Vorschlag für die ersten beiden Hauptachsen sowie zwei Verbindungsrouen erarbeitet. Hierfür können und sollen die ersten entscheidenden Verbesserungen bereits im Jahr 2017 umgesetzt werden. Das Zielkonzept für das gesamte Radvorrangroutennetz kann dann parallel erarbeitet werden und weitere Umsetzungsstufen für die kommenden Jahre systematisch vorbereiten.

Die ersten beiden Hauptachsen werden im Folgenden exemplarisch beschrieben, nämlich Haaren  $\leftarrow \rightarrow$  Vaalserquartier / Uniklinik sowie Brand  $\leftarrow \rightarrow$  Campus Melaten. Diese sind in Abbildung 1 auf Seite 7 dargestellt. Im Lageplan im Anhang sind zusätzlich weitere wichtige Ziele mit Ideallinien angebunden, die den Konzeptansatz für ein Gesamtnetz aufzeigen sollen und bei der späteren Erarbeitung des Zielnetzes geprüft, ergänzt und mit einer konkreten Routenführung ausgearbeitet werden müssen.

### 2.2.1. Route 1: Haaren $\leftarrow \rightarrow$ Vaals

Es wird folgender Routenverlauf vorgeschlagen:

Haaren Markt – Alt Haarener Straße – Weg entlang der Wurm bis Europaplatz – Blücherplatz – Jülicher Straße – Hansemannplatz – Alexanderstraße – Sandkaulbach – Seilgraben - Hirschgraben – Templergraben – Mauerstraße – Lochnerstraße – Westpark – Weststraße mit Verlängerung unter der Halifaxstraße – Vaalser Straße – Vaals Grenze – Maastrichter Laan.

Für die bessere Anbindung der Innenstadt sollen die folgenden zwei Verbindungsrouten eingerichtet werden:

- ab Blücherplatz eine zusätzliche Verbindungsrouten über Sigmundstraße – Rehmpfad – Maxstraße – Promenadenstraße – Blondelstraße – Peterstraße bis Elisenbrunnen
- ab Seilgraben über Neupforte – Augustinerbach – Annuntiatenbach – Lindenplatz – Johanniterstraße – Lochnerstraße

Für den Routenverlauf der Route 1 wurde für den Abschnitt Haaren – Innenstadt bereits eine genauere Bestandsanalyse durchgeführt und wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese sind in der Tabelle in Anhang 1 dargestellt. Sie sollen dazu dienen, bereits im Jahr 2017 mit der Umsetzung der Prioritätsstufe 1 (siehe 4.1 Stufenkonzept) für den Teilabschnitt Haaren – Innenstadt zu beginnen.

### 2.2.2. Route 2: Brand ← → Campus Melaten

Es wird folgender Routenverlauf vorgeschlagen:

Brand Markt – Markstraße – Wolferskaul – Rombachstraße – Herderstraße – Stettiner Straße – Danziger Straße – Königsberger Straße – Sittarder Straße – Lintertstraße - Adenauerallee – Altstraße – Clermontstraße - Drimbornstraße – Bismarckstraße – Schloßstraße - Lothringerstraße – Schildstraße - Wirichsbongardstraße – Hartmannstraße – Münsterplatz – Schmiedstraße – Rennbahn – Klappergasse Jakobstraße – Judengasse – Karmanstraße – Schinkelstraße – Geschwister-Scholl-Straße – Seffenter Weg – Campusboulevard/Forckenbeckstraße

Innerhalb des Grabenrings führt diese Route teilweise durch die Fußgängerzone. Hier muss das verträgliche Miteinander von Fußgängern und Radfahrern besonders beachtet werden. Die oben beschriebenen Anforderungen an eine Radvorrangroute gelten daher dort nur eingeschränkt. Dabei hat der Platzbedarf für diese beiden Verkehrsarten Vorrang vor der Nutzung des öffentlichen Raums für kommerzielle Nutzungen (z.B. Außengastronomie).

Diese Routenführung soll mittelfristig mit der Erschließung des Campus West zentral durch dessen Bereich geführt und eine direkte Verbindung über die Bahnstrecke Aachen – Herzogenrath mit Anschluss an den Campus Melaten erhalten.

### 2.2.3. Grabenring als Verteilerkreis

Bei der Konzeption der Routen wurde bewusst darauf verzichtet, Durchmesser Routen quer durch den Innenstadtkern zu legen. Hier besteht ein erhebliches Fußgänger aufkommen durch Tourismus, Gastronomie und Einkaufsströme, das auch durchaus gewollt ist. Ausnahme ist die Routenführung durch die Schmiedstraße, die zwar als ungünstig angesehen wird, zu der es aber keine praktikable Alternative gibt.

Aus diesem Grund bilden die Radvorrangrouten ein Tangentensystem, das grob entlang des Grabenrings führt. Der Grabenring wird so zu einem Verteilerkreis, der mit dem lokalen Zielerreichungsnetz verbunden ist und den Zugang in das Zentrum ermöglicht.

Dabei soll die Innenstadt für den Radverkehr durchlässig sein. Auch wenn der Durchgangsverkehr am Stadtkern vorbei geleitet wird, so ist der Zielverkehr (mit geringerer Geschwindigkeit) auch in das touristische Zentrum hinein wichtig und darf nicht komplett blockiert werden. Stattdessen muss durch geeignete Maßnahmen ein sicheres Miteinander von Fußgänger- und Radverkehr ermöglicht werden.

#### 2.2.4. Vernetzung mit dem regionalen Netz

Nach außen hin sollen die Radvorrangrouten mit den Wegen des städteübergreifenden Netzes verbunden sein. Neben dem Vennbahnweg gilt dies insbesondere für die bisher geplanten Routen über Richterich und Kohlscheid nach Herzogenrath (Radschnellweg) sowie über Haaren nach Würselen (Bahntrassenradweg).

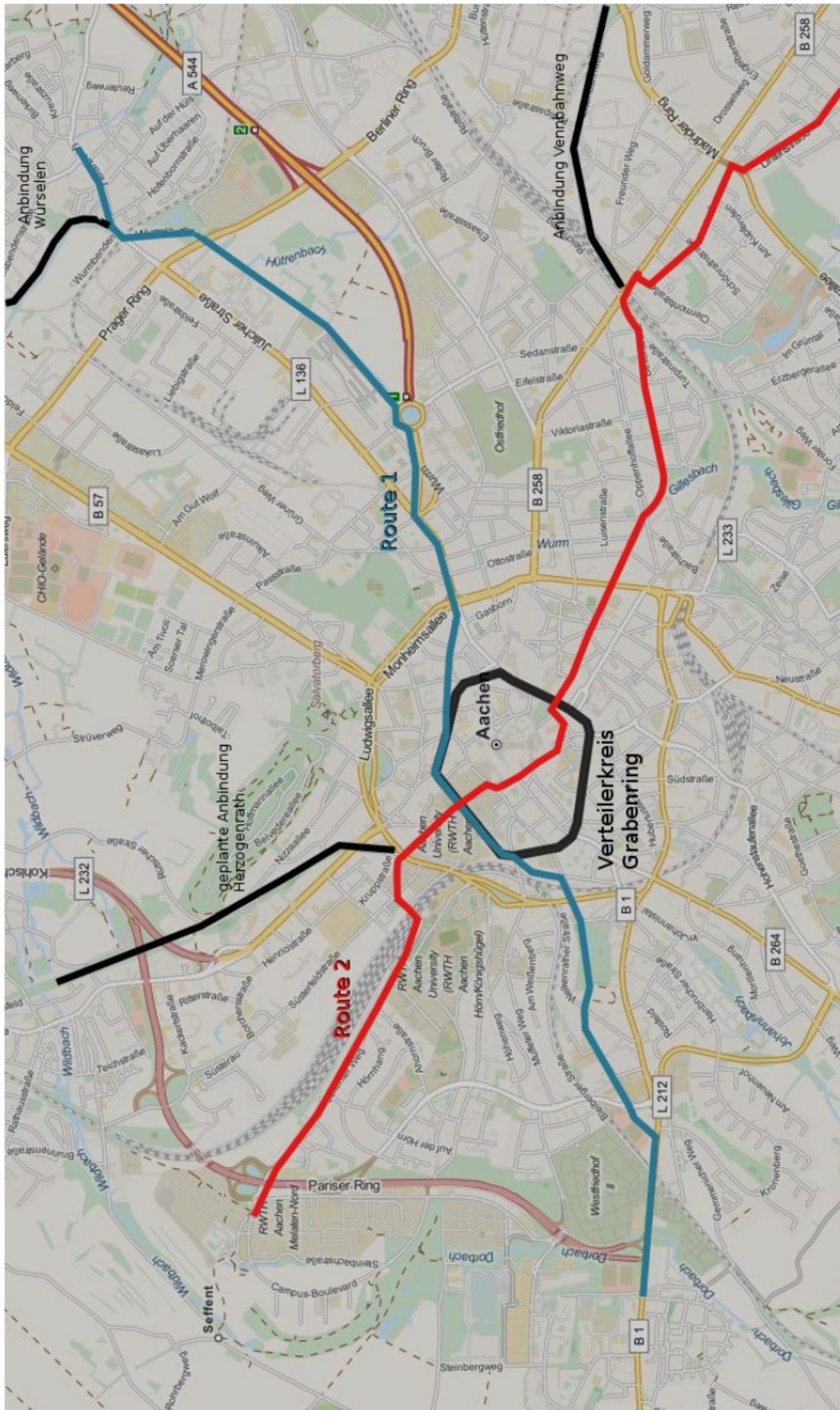


Abbildung 1: Vorschlag für das Grundnetz der Radvorrangrouten

### 2.3. Führungsformen auf dem Radvorrangroutennetz

Folgende Elemente kommen hierfür in Frage:

- separat geführte Radwege
- Radwege im Ein- oder Zweirichtungsverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen,
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- Fahrradstraßen
- Tempo 30-Zonen

Zu bevorzugen sind hier diejenigen Elemente, die ein Nebeneinanderfahren ermöglichen, so dass Fahrradfahren auch unter sozialen Gesichtspunkten angenehm ist. Daher soll abseits der Hauptverkehrsstraßen weitgehend die Fahrradstraße oder der selbstständig geführte (breite) Radweg zur Anwendung kommen. An Hauptverkehrsstraßen sind breite Radwege oder Radfahrstreifen das Mittel der Wahl.

### 3. Weitere Maßnahmen

Das Radvorrangroutennetz muss durch flankierende Maßnahmen der Radinfrastruktur unterstützt und ausgebaut werden.

#### 3.1. Service

Dazu gehören u.a. folgende Elemente, die im vorliegenden Konzept noch nicht näher ausgearbeitet sind, im Zielkonzept aber enthalten sein sollen:

- Abstellmöglichkeiten,
- Verleihstationen,
- Wegweisung,
- Servicestationen (Lufttankstelle, Reparaturbedarf, Übersichtskarten usw.).

#### 3.2. Durchgehende Erkennbarkeit der Routen

Die Radfahrer sollen dem Verlauf der Radvorrangroute während der Fahrt intuitiv und sicher folgen können. Dazu reicht die bisher verwendete Radwegweisung nicht aus. Vielmehr muss die Gestaltung so sein, dass die Fortführung in Fahrtrichtung ganz eindeutig ist und den Radfahrern der Eindruck vermittelt wird, dass sie bei der Weiterfahrt ebenfalls die hohen Qualitätsmerkmale der Radvorrangroute antreffen. Mögliche Gestaltungsmerkmale können von weißer oder farbiger Markierung bis hin zu bestimmten Belagsmaterialien oder Pflasterbändern reichen. Dabei soll der eigentliche Fahrbahnbelag komfortabel befahrbar bleiben (kein Pflaster). Wichtig ist ein Gestaltungskonzept, das auf allen Radvorrangrouten einheitlich Anwendung findet und noch auszuarbeiten ist. Es sollte gemäß dem Stufenkonzept (siehe Abschnitt 4.1) sowohl kurzfristig als auch langfristig umsetzbare Maßnahmen berücksichtigen. Abbildung 2 zeigt ein Beispiel aus Göttingen.



*Abbildung 2: Fahrradstraße in Göttingen*

#### 3.3. Qualitätssicherung

Der dauerhafte Erfolg des Radvorrangroutennetzes muss durch eine überzeugende Qualität erreicht und dauerhaft gesichert werden. Folgende Qualitätsmerkmale sind entscheidend und müssen bei der Verfeinerung des Konzepts noch detailliert ausgearbeitet werden:

- Innerstädtisch durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 20 km/h unter Berücksichtigung aller Verlustzeiten an Knoten und auf der Strecke
- Weitgehender Vorrang an querenden Straßen zu Verringerung der Reisezeitverluste
- Hoher Fahrkomfort (Belag, niveaugleiche Absenkungen)
- Erkennbarkeit der Radvorrangroute über die generelle Straßenraumgestaltung, nicht nur über die Radwegweisung. Die Radvorrangrouten sollen daher im Gestaltungshandbuch für Straßen der Stadt Aachen zusätzlich aufgenommen werden.
- Weitgehend Führung in verkehrarmen Straßen oder auf eigenständigen Radwegen (zumindest dieser Punkt weicht von der in den letzten Jahren geübten Praxis ab, Radverkehrsanlagen vorwiegend als Markierungen auf der Fahrbahn vorzusehen. Die Erfahrung zeigt, dass insbesondere bisherige „Nicht-Radfahrer“ sich hier trotz objektiv hoher Verkehrssicherheit unsicher fühlen).
- Direkte Routenführung ohne Umwege
- Erhalt der hochwertigen Durchgängigkeit der Routen auch bei Baustellen.
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst.

Der angestrebte Qualitätsstandard muss auch nach Einrichtung des Radvorrangroutennetzes dauerhaft erhalten werden. Hierzu dienen folgende Schritte:

- Kurzfristige Qualitätssicherung des bisher ausgeschilderten Radroutennetzes, um weitere Verschlechterungen zu verhindern. Alle Maßnahmen an diesem Netz sind darauf zu prüfen, ob die Reisegeschwindigkeit und der Reisekomfort für Radfahrer beeinträchtigt werden. Die Maßnahmen sind sonst anzupassen oder unvermeidbare Verschlechterungen sind durch ergänzende Maßnahmen zu kompensieren.
- Aufbau eines systematischen Qualitätsmanagements für das Radvorrangroutennetz mit detaillierter Formulierung der Qualitätsziele und einer systematischen regelmäßigen Kontrolle und Steuerung.

### 3.4. Routenbenennung

Alle Routen sollen eine Bezeichnung erhalten, die analog z.B. zum Liniennetz im ÖPNV (Linie 15, 25 ...) oder im Straßennetz (B 1, B 57, B 258) die Bekanntheit der Route und ihres Verlaufs zusätzlich steigert. Ein einheitliches Bezeichnungssystem ist noch zu entwickeln. Der Netzvorschlag aus dem Verkehrsentwicklungsplan von Anfang der 90er Jahre sah die Nummerierung R1, R2, usw. vor. Das Veloroutennetz in Freiburg ist etwa mit den Bezeichnungen FR1, FR2 usw. versehen.

Die offizielle Benennung einer Route mit ihrer Bezeichnung, ggf. im Rahmen einer Einweihung, soll erst dann erfolgen, wenn ein definierter Qualitätsmindeststandards erreicht ist. Dies bestärkt das Qualitätsbewusstsein für das Radvorrangroutennetz und bildet einen Ansporn, die für das Qualitätsniveau notwendigen Maßnahmen umzusetzen. Das Qualitätsversprechen, das mit der Routenbezeichnung gegeben wird, muss immer eingehalten werden.

## 4. Umsetzung

### 4.1. Stufenkonzept

Zur Einrichtung der Radvorrangrouten sind sowohl einfache (z.B. Änderung von Vorfahrtsregelungen), als auch baulich aufwändigere Maßnahmen bis hin zur Neuaufteilung des Verkehrsraums erforderlich. Hierzu sind ein unterschiedlicher zeitlicher Vorlauf sowie die Bereitstellung finanzieller Mittel in unterschiedlicher Höhe (z.B. über Fördermittel) notwendig. Ziel ist zunächst eine kurzfristige Einrichtung der ersten Routen mit einem Qualitätsniveau, das bereits eine spürbare Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand ergibt. Daher soll die Umsetzung der Maßnahmen nach zeitlichen und finanziellen Erfordernissen gestaffelt werden. Die optimale Endausstattung einer Route soll nach 5 Jahren erreicht sein.

Daher werden folgende Prioritätsstufen vorgeschlagen:

- Priorität 1 (kurzfristig)
  - o Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 20 km/h, Wartezeitverlust pro km < 45 Sekunden,
  - o Durchgängige Erkennbarkeit der Route durch einfache aber deutliche gestalterische Maßnahmen,
  - o Beseitigung von Gefahrenstellen,
  - o Beseitigung grober Komfortmängel wie schlechte Bordsteinabsenkungen und grobe Pflasterbeläge sowie Engstellen,
  - o Einrichtung der Vorfahrt an möglichst vielen Knoten,
  - o Ausreichende Sicherheitsabstände zum ruhenden und fließenden Verkehr gemäß ERA,
  - o einfache bauliche Maßnahmen,
  - o aufwändigere bauliche Maßnahmen dort, wo sie zur Erreichung der oben genannten Reisegeschwindigkeit und des Komforts erforderlich sind,

- **Priorität 2 (mittelfristig bis 5 Jahre)**
  - o Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 25 km/h, Wartezeitverlust pro km < 30 Sekunden,
  - o Beseitigung aller Komfortmängel,
  - o durchgängige Erkennbarkeit der Route durch dauerhafte gestalterische Maßnahmen,
  - o aufwändige bauliche Maßnahmen bzw. Realisierung im Rahmen sowieso geplanter Baumaßnahmen im betreffenden Abschnitt.

#### **4.2. Einbeziehung der geplanten Route Eilendorf – Innenstadt – Campus Melaten**

Die Stadtverwaltung hat vor kurzem eine erste Radvorrangroute von Eilendorf bis Campus Melaten vorgeschlagen und hierfür eine Bewerbung für ein bundesweites Modellprojekt abgegeben. Die Teile dieser Route decken sich mit der unter Kap. 2.2.2 vorgeschlagenen Route 2 Brand – Campus Melaten. Der VCD begrüßt dieses Konzept, welches in der weiteren Planung in das hier vorgeschlagene Netz noch ergänzend eingearbeitet werden sollte. Hierauf wird an dieser Stelle zunächst verzichtet, um einer Abstimmung der Maßnahmen nicht vorzugreifen.

#### **4.3. Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

Die konsequente Einrichtung der Radvorrangrouten wird in den nächsten Jahren in Teilbereichen Baumaßnahmen bis hin zur Neuaufteilung des Verkehrsraums erfordern. Daher sollen Umgestaltungen, die durch andere Projekte geplant sind, konsequent für die geplanten Maßnahmen der Radvorrangrouten mitgenutzt werden, um Einspareffekte zu nutzen. Hier seien beispielhaft folgende Projekte genannt:

- Einrichtung der Premiumwege für Fußgänger im Rahmen des Innenstadtkonzepts Aachen 2022

Die geplanten Routen liegen oftmals dort, wo sich auch die Einrichtung des Radvorrangroutennetzes anbietet. Mit einer Abstimmung beider Konzepte können potenzielle Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern von vorneherein vermieden und notwendige Investitionen gebündelt werden.

- Erneuerung/Instandsetzungsmaßnahmen von Straßen,
- Erneuerung/Instandsetzungsmaßnahmen von Kanälen und Leitungen (vorwiegend Stawag),
- Stadterneuerungsprogramme (z.B. Aachen-Nord),
- Einrichtung neuer Bewohnerparkzonen mit teilweiser Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

#### 4.4. Finanzierung

Neben dem Fußgängerverkehr ist der Radverkehr die kostengünstigste Verkehrsart. Dennoch wird der Radverkehr bisher im städtischen Haushalt nicht gemäß seiner verkehrlichen Bedeutung berücksichtigt. In Zeiten knapper Kassen soll daher gerade der preiswerte Radverkehr in der Investitionsplanung Vorrang haben. Ohne eine höhere Investitionsquote als in den vergangenen Jahren ist das Radvorrangroutennetz nicht zu realisieren. In der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung sind die Haushaltsansätze für den Radverkehr so aufzustocken, dass das Radvorrangroutennetz konsequent umgesetzt werden kann.

## 5. Sofortmaßnahmen

Erste spürbare Verbesserungen auf den vorgeschlagenen Routen lassen sich schon mit einfachen Maßnahmen erreichen, die schnell umsetzbar sind. Sie sollten daher kurzfristig angegangen werden. Nachfolgend werden für alle vier Routen beispielhaft einige solcher Maßnahmen vorgeschlagen, die ggf. durch weitere ergänzt werden können. Alle Maßnahmen sind auch im Übersichtsplan für das vorgeschlagene Routennetz (siehe Anlage) mit der unter den Fotos genannten Bezeichnung (z.B. A1 usw.) eingetragen.

## 5.1. Route 1, Abschnitt A Haaren – Innenstadt

### Jülicher Straße in Höhe Bahnübergang

Stadteinwärts müssen zum Linksabbiegen in den Radweg entlang der Wurm vier Fahrspuren gequert werden. Vorschlag: Anlage einer Querungshilfe mit beiderseits nur einer Fahrspur zum sicheren und komfortablen Queren. Auf der nördlichen Seite werden rechts neben der Fahrbahn ein Radfahrstreifen und zusätzlich eine Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer geschaffen.



*Foto A1*

### Wegeeinmündungen in Höhe Rittergut Kalkofen

Der Fahrkomfort wird durch einen Rundbordstein beim Abbiegen in den Weg auf der westlichen Wurmseite beeinträchtigt. Hier soll eine Nullabsenkung oder eine Anhebung des Einmündungsbereichs geschaffen werden.



*Foto A2*

### Europaplatz, Einmündung Wurmradweg

Der Fahrkomfort wird durch den Bordstein zwischen Geh- und Radweg des Europaplatzes beeinträchtigt. Hier soll eine Nullabsenkung in Höhe der Einmündung des Wurmradweg geschaffen werden.



Foto A3

### Europaplatz, Fahrtrichtung stadtauswärts

Vom Blücherplatz kommend wird der Radverkehr am Europaplatz seit kurzem über einen Zweirichtungsradweg links um den Kreisverkehr bis zur Einmündung des Wurmradwegs geführt. An den Querungen der Zufahrt vom Blücherplatz und der nördlichen Joseph-von-Görres-Straße beachten Autofahrer häufig den in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr trotz farbiger Markierung der Furtbereiche nur unzureichend. Hier sollen weitere Maßnahmen die Verkehrssicherheit erhöhen, wie z.B. eine Verbreiterung und Anhebung der Furtbereiche sowie die Markierung von Pfeilsymbolen in beiden Fahrtrichtungen im Furtbereich. Der Abbiegeradius von der Zufahrt vom Blücherplatz in den nach links führenden Zweirichtungsradweg ist zu eng und soll großzügiger gestaltet werden.



Foto A4

#### Blücherplatz, Einmündung Jülicher Straße (Fahrtrichtung stadteinwärts)

Der Schutzstreifen endet kurz vor der Ampel, so dass Radfahrer im eigentlichen Einmündungsbereich nicht geschützt sind. Der Schutzstreifen soll bis zum Haltebalken durchgezogen werden. Die Kfz-Fahrspuren sind entsprechend nach links zu verschieben.



*Foto A5*

#### Blücherplatz, Einmündung Sigmundstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts)

Die Radfahrer fahren von der Jülicher Straße bergab mit höherer Geschwindigkeit. Im Einmündungsbereich mit der Sigmundstraße wird der Radfahrstreifen jedoch mit engen Radien auf den anschließenden Zweirichtungsradweg verschwenkt. Von der Sigmundstraße kommende Kfz-Fahrer beachten teilweise die Vorfahrt der Radfahrer nicht. Der Einmündungsbereich soll daher so umgestaltet werden, dass der Vorrang der Radfahrer besser verdeutlicht wird, der einbiegende Kfz-Verkehr verlangsamt wird und für die Radfahrer eine zügigere Linienführung in den Zweirichtungsradweg geschaffen wird.



*Foto A6*

### Jülicher Straße von Blücherplatz bis Hansemannplatz

Auf beiden Straßenseiten haben die Radfahrstreifen keinen Sicherheitsraum zum Parkstreifen. Die Parkstreifen sind größtenteils nur 1,80 m breit, so dass parkende Fahrzeuge oft in den Radfahrstreifen hineinragen. Die Radfahrstreifen sollen mit ausreichendem Sicherheitsraum zum Parkstreifen neu markiert werden. Die Kfz-Fahrstreifen werden dafür schmaler markiert oder durch einen überbreiten Fahrstreifen ersetzt, auf dem zwei Pkw nebeneinander fahren können.



Foto A7

### Hansemannplatz

Von der Alexanderstraße stadtauswärts erreichen die Radfahrer den rechten Radfahrstreifen der Jülicher Straße, indem sie sowohl die Monheimsallee als auch die Jülicher Straße an einer Lichtsignalanlage gemeinsam mit den Fußgängern queren. Hierdurch entstehen lange Wartezeiten. Dies soll z.B. durch eine direkte Linkseinbiegemöglichkeit von der Alexanderstraße in die Peterstraße mittels einer Radfahrschleuse und einer Optimierung der gesamten Lichtsignalregelung für den Radverkehr verbessert werden.



Foto A8

### Alexanderstraße/Sandkaulstraße/Sandkaulbach

Der Haltebalken für Sandkaulstraße soll um einige Meter zurückversetzt werden, um die direkte Wegebeziehung zwischen Alexanderstraße und Sandkaulbach zu verbessern. Der Radverkehr, der zukünftig aus dem Sandkaulbach zur Alexanderstraße queren soll, ist in die Signalisierung mittels eigener Radfahrersignale einzubeziehen.



Foto A9

### Sandkaulbach

Die Einbahnstraße soll für den Radverkehr in Richtung Alexanderstraße freigegeben werden.



Foto A10

### Sandkaulbach/Martinstraße

Der querende Radverkehr zwischen Sandkaulbach und Seilgraben erhält in beiden Fahrtrichtungen Vorfahrt. Die Sichtverhältnisse am Knoten müssen verbessert werden.



Foto A11

### Verbindung vom Seilgraben zum Sandkaulbach (Fahrtrichtung stadtauswärts)

Mittelfristig soll am Seilgraben für die Fahrtrichtung stadtauswärts zwischen Neupforte und Martinstraße ein Radweg auf der nördlichen Seite hinter den Bäumen eingerichtet werden. Aus der Neupforte kommende Radfahrer können dann mit Umgehung des Knotens Seilgraben/Sandkaulstraße mit weniger Wartezeiten und ohne unkomfortables Linksabbiegen den Sandkaulbach und die oben Routenführung zum Hansemanplatz erreichen. Für eine kurzfristige Lösung ist die



Foto A12

Freigabe der Martinstraße zwischen Seilgraben und Sandkaulbach in Gegenrichtung zu prüfen.

#### Hirschgraben/Driescher Gässchen/Pontdriesch

Radfahrer, die im Verlauf des Grabenrings die direkte Fahrbeziehung vom Hirschgraben in das Driescher Gässchen befahren, müssen den Fahrstreifen wechseln. Die Verkehrsführung im Knotenpunkt soll so geändert werden, dass die Radfahrer ohne Fahrspurwechsel auf einem durchgehenden Radfahr- oder Schutzstreifen den Ring befahren können.

Punkt A13 (ohne Foto)

## 5.2. Route 1, Abschnitt B Innenstadt bis Vaalser Quartier/Uniklinik

### Vom inneren Ring bis zum Westpark:

Die Lochnerstraße wird als Fahrradrouten in Richtung Vaals genutzt und ist aber nicht als Fahrradstraße ausgewiesen.

Vorschlag: Die Lochnerstraße wird durch eine deutliche Beschilderung oder Markierung als Fahrradstraße gekennzeichnet.



Foto B1

### Zufahrt Westpark

Die Zufahrt zum Westpark ist zu eng als gemeinsamer Zugang für Fußgänger und Radfahrer.

Vorschlag: Der Zugang/ die Zufahrt sollte großzügiger gestaltet werden. Der Radverkehr aus dem Westpark in die Lochnerstraße erhält Vorfahrt vor der Gartenstraße.

Punkt B2 (ohne Foto)

### Ausfahrt Westpark

Westliche Ausfahrt Westpark mit Einbiegung auf die Welkenrather Straße farblich kennzeichnen, um die Wegführung deutlich zu machen. Der Radverkehr in der Beziehung Westpark – Weststraße erhält Vorfahrt vor der Welkenrather Straße.

Punkt B3 (ohne Foto)

### Weststraße/Lennéstraße:

Die Radroute im Zuge der Weststraße erhält Vorfahrt vor der Lennéstraße

Punkt B4 (ohne Foto)

### Abbiegesituation von der Vaalser Straße in Richtung Westpark

Die derzeitige Führung über die Fußgängerampel ist zu unbequem und zu umständlich. Vorschlag: Radwegebenutzungspflicht aufheben; die vorhandene Mittelstreifen-

Markierung auf der Straße so gestalten, dass direktes Linksabbiegen für Radfahrer möglich wird. Hinweisschilder anbringen.

Punkt B5 (ohne Foto)

### Bushaltestelle Gut Kullen in Fahrtrichtung Vaals

Haltender Bus vor der Ampel nimmt den AutofahrerInnen die Sicht auf den Radverkehr. Vorschlag: Bushaltestelle verlegen, Bushäuschen bleibt an Ort und Stelle erhalten.



*Foto B6*

### Vaalse StraÙe/Einmündung Alte Vaalse StraÙe, Fahrtrichtung stadteinwärts

rechtsabbiegende Autofahrer aus der Vaalse StraÙe in die Alte Vaalse StraÙe ibersehen teilweise die Radfahrer, da der Grunbewuchs und der groÙe Abstand zur Radfurl die Sicht behindern. Kurzfristig soll ein Hinweisschild die Autofahrer darauf hinweisen, dass Radfahrer kreuzen. Später sollte die Radfurl direkt an die Fahrbahn verlegt werden und rot eingefärbt werden.



*Foto B7*

**Vaalser Straße/Halifaxstraße sowie Vaalser Straße/Neuenhofer Weg**

Stadtauswärts sind die Fußgängerampeln zu niedrig angebracht und ragen in das Lichtraumprofil des Radwegs. Die Signalgeber sollen höher montiert werden.



*Foto B8*

### 5.3. Route 1, Abschnitt C Seilgraben - Neupforte – Annuntiatenbach – Augustinerbach – Johanniterstraße - Lochnerstraße

#### Neupforte, Mostardstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Mostardstraße.



*Foto C1*

#### Neupforte, Kreuzung Pontstraße

In Fahrtrichtung Seilgraben ist die Fahrbahn teilweise so eng, dass ein Begegnen mit Kfz problematisch ist. Ab der Kreuzung Pontstraße soll die Situation durch Wegnahme einiger Stellplätze verbessert werden.



*Foto C2*

### Augustinerbach/Eilfschornsteinstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Eilfschornsteinstraße



Foto C3

### Annuntiatenbach, Einmündungen Judengasse und Karmanstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Judengasse und der Eilfschornsteinstraße



Foto C4

### Lindenplatz

Die anfängliche Radroutenführung, die noch in der rot-weißen Radroutenwegweisung erkennbar ist, führte mitten über den Platz. Sie ist durch nachträgliche Einbauten von Bänken usw. mittlerweile unterbrochen und wegen der starken Nutzung u.a. durch spielende Kinder nicht mehr sinnvoll. Die Radroutenführung soll auf der südöstlichen Platzseite verlaufen und kurzfristig zunächst durch Markierungen und Änderung der Wegweisung besser verdeutlicht werden.



Foto C5

### Johanniterstraße/Paulusstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Paulusstraße.



*Foto C6*

## 5.4.Route 1, Abschnitt D Sigmundstraße – Rehmpfatz – Maxstraße – Promenadenstraße – Blondelstraße – Peterstraße bis Elisenbrunnen

Zufahrt vom Europaplatz zum Blücherplatz stadteinwärts, Führung in die Sigmundstraße

Heute wird der Radverkehr auf einem Radweg bis zur Fußgängerampel in Höhe Dennewartstraße geführt. Signalgerecht quert der Radverkehr auf die südliche Seite zur Sigmundstraße geführt. Wesentliche Schwachpunkte sind zum einen die langen Wartezeiten an den beiden Lichtsignalanlagen. Zum anderen müssen Radfahrer in Höhe Dennewartstraße das Grünsignal mittels einer Drucktaste anfordern, die von der markierten Haltelinie aus nicht erreichbar ist, so dass ein Absteigen erforderlich wird. Hier soll eine grundsätzliche Überplanung der Radverkehrsführung erfolgen, die ein komfortables, möglichst direktes Weiterfahren in die Sigmundstraße mit geringen Wartezeiten ermöglicht. Evtl. kann eine Führung mit Umgehung der Signalanlage erfolgen.



Foto D1

### Sigmundstraße im Bereich Blücherplatz

Der Radverkehr wird stadteinwärts gegen die Einbahnstraße geführt. Die Fahrbahn ist wegen beidseitig parkender Fahrzeuge so eng, dass ein Begegnungsverkehr problematisch ist. Hier soll das Parken auf einer Seite aufgehoben werden. Mit Einführung des Bewohnerparkens vor einiger Zeit steht Ersatzparkraum auf dem Blücherplatz zur Verfügung.



Foto D2

### Sigmundstraße/Aretzstraße

Die Radroute soll Vorfahrt vor der Aretzstraße erhalten.



*Foto D3*

### Sigmundstraße/Hein-Janssen-Straße

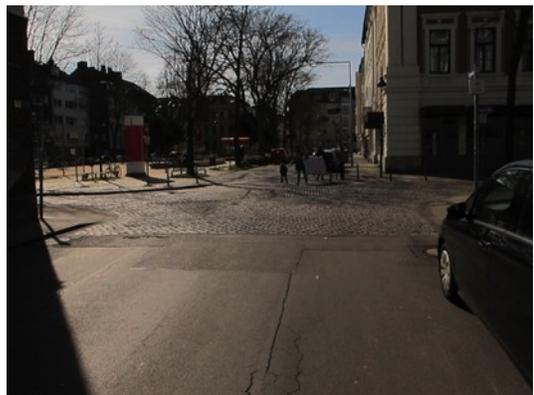
Die Radroute soll Vorfahrt vor der Hein-Janssen-Straße erhalten.



*Foto D4*

### Sigmundstraße/Rudolfstraße

Die Radroute soll Vorfahrt vor der Rudolfstraße erhalten.



*Foto D5*

### Rehmpfatz

Stadtauswärts wird der Radverkehr heute rechtsseitig um den Rehmpfatz geführt. Dies erfordert ein viermaliges Abbiegen, um in die Sigmundstraße zu gelangen. Zukünftig soll der Radverkehr stadtauswärts linksseitig um den Pfatz geführt werden, so dass nur noch ein zweimaliges Abbiegen erforderlich ist und an der Kreuzung Rudolfstraße/Sigmundstraße geradeaus gefahren werden kann. Auf der nördlichen Pfatzumfahrt ist dazu der Radverkehr gegen die Einbahnstraße zuzulassen und ggf. das Parken neu zu ordnen.



*Foto D6*

### Rehmpfatz/Maxstraße

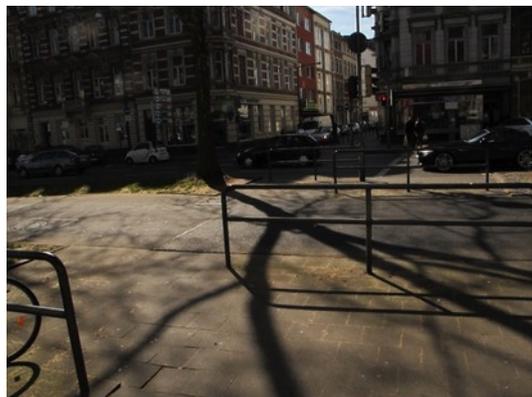
Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Ottostraße.



*Foto D7*

### Maxstraße/Heinrichsallee

In Fahrtrichtung Innenstadt besteht ein Rechtsabbiegegebot in die Heinrichsallee. Radfahrer mit Ziel Innenstadt müssen daher absteigen und ihr Fahrrad zur Querung der Heinrichsallee schieben. Die Umlaufgitter vor und hinter der Busspur in Mittellage behindern die zügige Überfahrt insbesondere für Radfahrer mit Anhängern und verstärken die Konfliktsituation mit dem querenden Fußgängerverkehr. Die Verkehrsführung für



*Foto D8*

den Radverkehr soll mit einer eigenen Furt neu geordnet werden, die von der Maxstraße mit Geradeausfahrt direkt zu erreichen ist.

#### Promenadenstraße zwischen Heinrichsallee und Gasborn

Stadteinwärts wird der Radverkehr auf einem engen Radweg neben einem engen Gehweg geführt. Dichter Fußgängerverkehr sowie Geschäftsauslagen führen zu Konflikten und starken Behinderungen. Dieser Straßenabschnitt soll kurzfristig so umgebaut werden, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird wie bereits im Abschnitt von Gasborn bis Synagogenplatz.



*Foto D9*

#### Blondelstraße von Willy-Brandt-Platz bis Peterstraße

Die Radroute ist im Bereich der Bustrasse angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere für links abbiegende Radfahrer stadteinwärts in die Peterstraße ist eine sichere und attraktive Verkehrsführung einzurichten

Punkt D 10 (ohne Foto)

### 5.5. Route 2, Abschnitt E Brand - Innenstadt

#### Einmündung Sittarder Straße/Lintertstraße

Einbiegen von der Sittarder Straße in die Lintertstraße hinter der Bushaltestelle ermöglichen, Bordsteinabsenkungen, Durchwegung herstellen



*Foto E1*

### Kreuzungsbereich Lintertstraße - Adenauerallee - Altstraße

Verbesserung für Radfahrer auf dem Weg von der Lintertstraße in die Altstraße:

- Freigabe des Gehwegs für Radfahrer, um linksseitig bis zur Altstraße zu kommen
- Grünphase der Fußgängerampeln über die Adenauerallee verlängern
- Markierung auf der Straße, die das Linksabbeigen in die Altstraße optisch hervorhebt.



*Foto E2*

### Einmündung Reihstraße/Wirichsbongardstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Reihstraße.



*Foto E3*

## 5.6. Route 2, Abschnitt F Innenstadt – Campus Melaten

### Geschwister-Scholl-Straße/Seffenter Weg

Die Radverkehrsführung im Knotenpunkt ist noch nicht an die neue Radverkehrsführung auf dem Seffenter Weg (Schutzstreifen) angepasst. Die Verkehrsbeziehung von der Geschwister-Scholl-Straße zum provisorischen Hörsaal an der Westseite des Republikplatzes ist sehr umständlich und keine sichere Lösung. Sie wird zukünftig als direkte Radverkehrsführung zum Campus West wichtig. Weiterhin führt die Radverkehrsführung vom Seffenter Weg zur Claßenstraße über die Anliegerfahrbahn im jetzigen Zustand zu Konflikten mit den Fußgängern. Für den gesamten



*Foto F1*

Knotenbereich soll eine sichere, direkte und komfortable Radverkehrsführung geplant und kurzfristig umgesetzt werden. Da mit Abschluss der jetzigen Baumaßnahmen (Stand März 2016) im Bereich der Anliegerfahrbahn eine Wiederherstellung der Verkehrsflächen nötig ist, sollte die neue Verkehrsführung vorher festgelegt werden.

### Seffenter Weg

An allen Einmündungen soll für die Radroute Vorfahrt eingerichtet werden. Um eine Erhöhung der Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr zu vermeiden, sind begleitende verkehrsdämpfende Maßnahmen zu prüfen. Weiterhin ist auf der gesamten Strecke eine eindeutige und klare Radverkehrsführung zu schaffen.

Punkt F2 (ohne Foto)

## Seffenter Weg - Campusboulevard

In Fahrtrichtung Campus Melaten endet die rechtsseitige Radverkehrsführung vor dem Kreisverkehr mit der westlichen Zu-/Abfahrt vom/zum Toledoring. Radfahrer müssen auf die linksseitige Radverkehrsführung wechseln und werden nach Passieren des Kreisverkehrs wieder auf die rechte Fahrbahnseite geführt. Das zweimalige Queren ist zeitraubend und stellt eine zusätzliche Unfallquelle dar. Als Ersatz ist eine durchgehende Radverkehrsführung auf der rechten Fahrbahnseite zu schaffen.



*Foto F3*

## 6. Zeitplan

Für die Umsetzung des Routennetzes wird der nachfolgende Zeitplan vorgeschlagen. Wichtig ist eine koordinierte Vorgehensweise, um in einem absehbaren Zeitraum ein schlüssiges und attraktives Gesamtnetz für die Vorrangrouten umzusetzen.

	20 17	20 18	20 19	20 20	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25
<b>Route 1 + 2</b>									
<b>Sofortmaßnahme</b>									
<b>Detailplanung</b>									
<b>Umsetzung Stufe 1</b>									
<b>Umsetzung Stufe 2</b>									
<b>Route 3 + 4</b>									
<b>Sofortmaßnahme</b>									
<b>Detailplanung</b>									
<b>Umsetzung Stufe 1</b>									
<b>Umsetzung Stufe 2</b>									
<b>Übrige Routen des Gesamtnetzes</b>									
<b>Netzentwicklung</b>									
<b>Detailplanung</b>									
<b>Umsetzung Stufen 1 und 2 für die weiteren Routen</b>									

# Impressum

## **Herausgeber:**

VCD – Verkehrsclub Deutschland  
Kreisverband Aachen – Düren e.V.  
An der Schanz 1, 52064 Aachen

## **Redaktion (v.i.S.P.):**

Ralf Oswald, Sabine Neitzel

## **E-Mails an die Redaktion:**

Vcdaachen@vcd-aachen.de

## **Gestaltung:**

VCD Kreisverband Aachen Düren

## **Druck:**

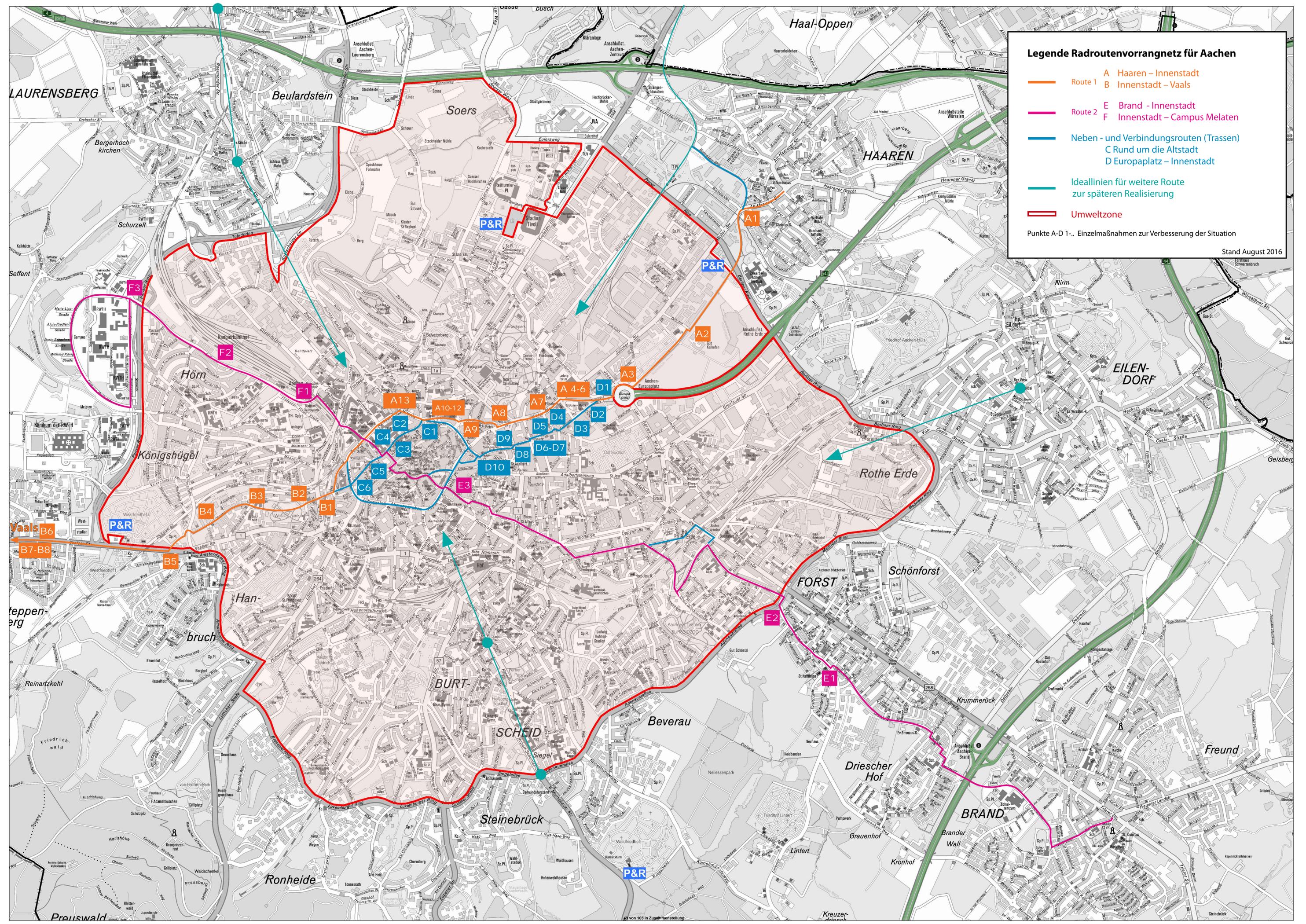
ENSE Consulting Reprografie GmbH & Co.KG, Aachen

## **Bildnachweis:**

von den AutorInnen

## **Urheberrechtshinweis**

Das Konzept ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, bedarf der vorherigen Zustimmung des VCD Kreisverbandes Aachen-Düren. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherungen und Verarbeitung in elektronische Systeme.



### Legende Radroutenvorrangnetz für Aachen

- Route 1
  - A Haaren – Innenstadt
  - B Innenstadt – Vaals
- Route 2
  - E Brand - Innenstadt
  - F Innenstadt – Campus Melaten
- Neben- und Verbindungsrouren (Trassen)
  - C Rund um die Altstadt
  - D Europaplatz – Innenstadt
- Ideallinien für weitere Route zur späteren Realisierung
- Umweltzone

Punkte A-D 1-... Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Situation

Stand August 2016



## Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

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

Die Projektwerkstatt <sup>(i)</sup> „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 <sup>(ii)</sup> 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-Route 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 <sup>(iii)</sup>



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?**

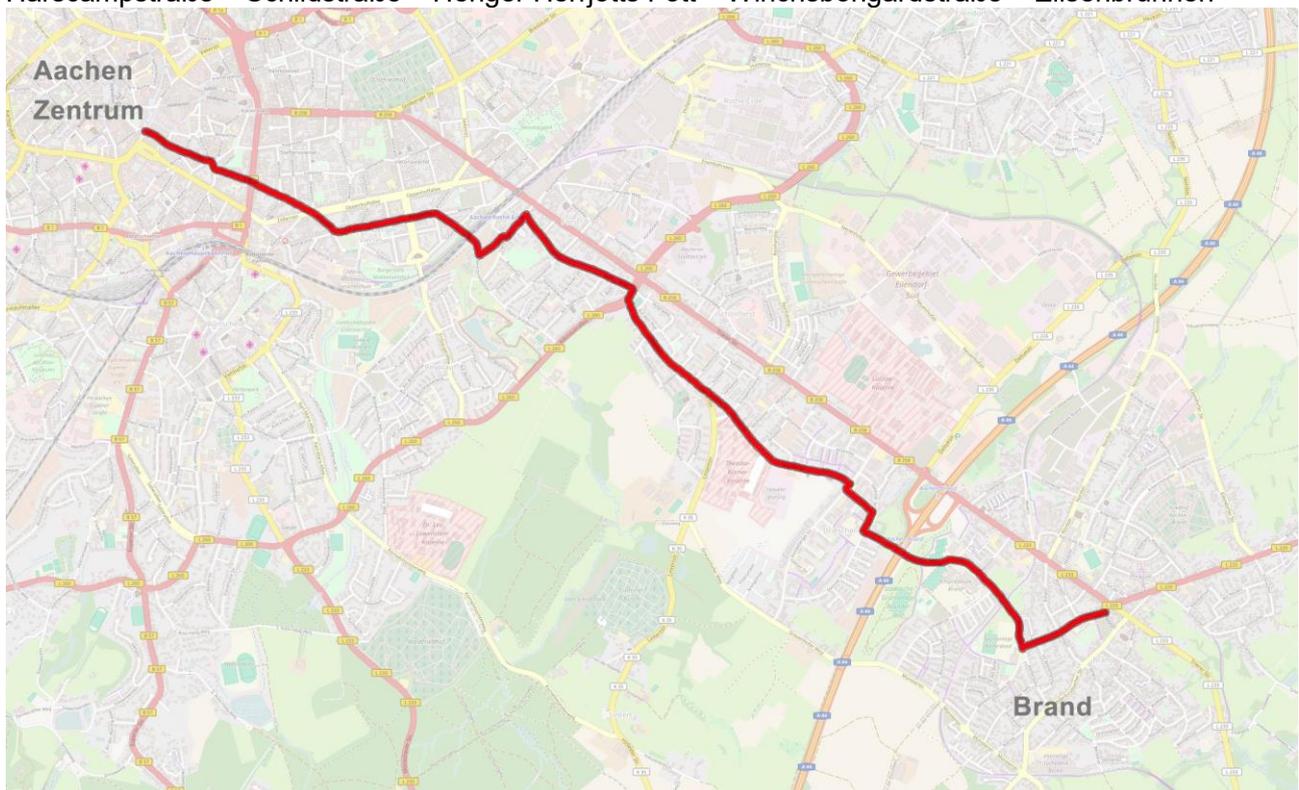
Die erforderlichen Umbaumaßnahmen sollen eine deutliche Verbesserung der Fahrzeiten für Radfahrer von Brand in Richtung Innenstadt bringen. Nur so kann das Fahrrad in direkter Konkurrenz zum schnelleren Kfz bestehen. Einhergehend soll eine Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern erzielt 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 <sup>(iv)</sup> 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

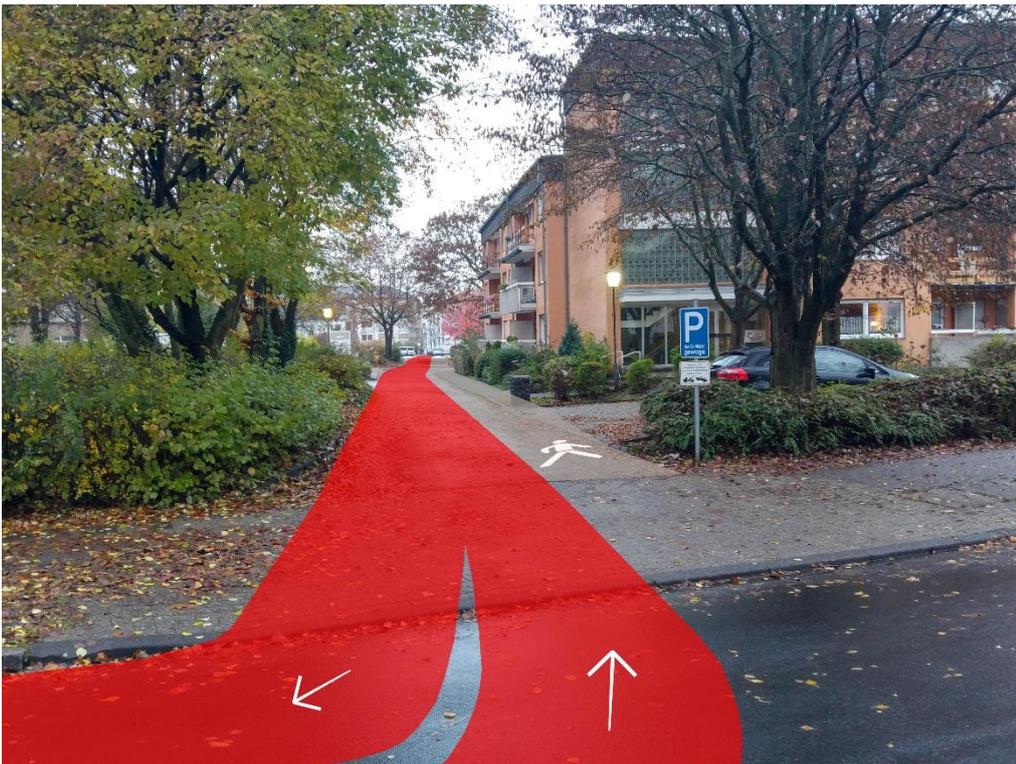


Abbildung 5: Rad-Vorrang-Route im Bereich Driescher Hof

### **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 Linterstraße
- Verlauf der Route zwischen Gehweg und Parkplätzen, dann Verschwenkung vor Ampelkreuzung auf Fahrbahn in Sichtbereich der Kfz

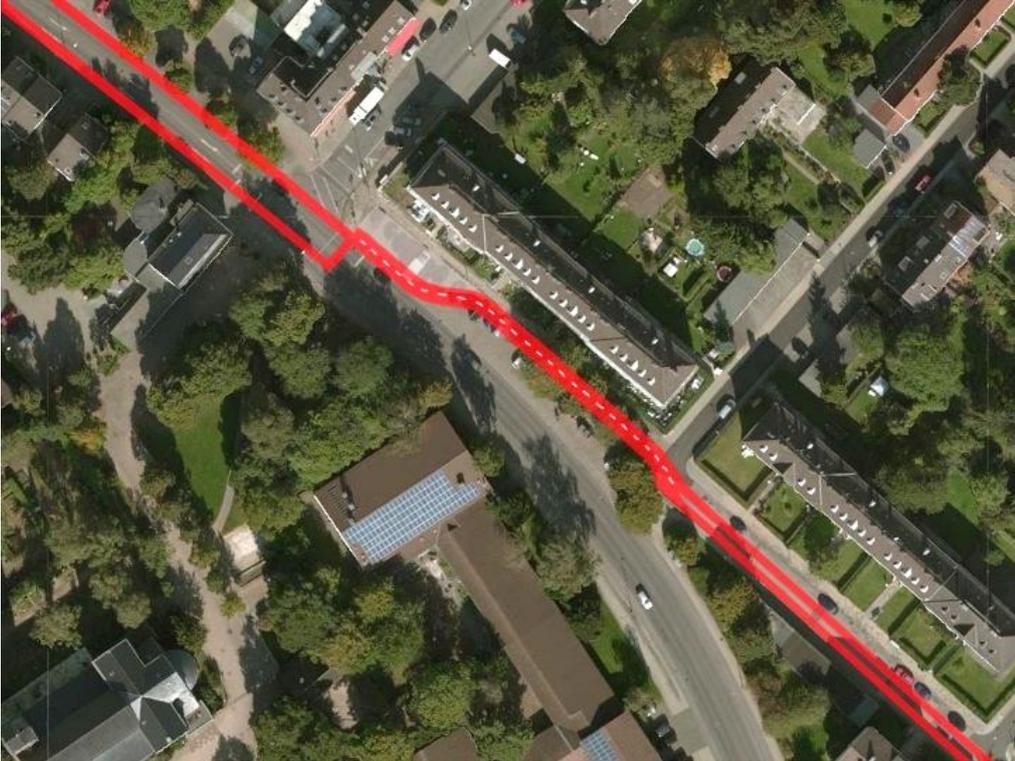


Abbildung 6: Rad-Vorrang-Route Variante 1

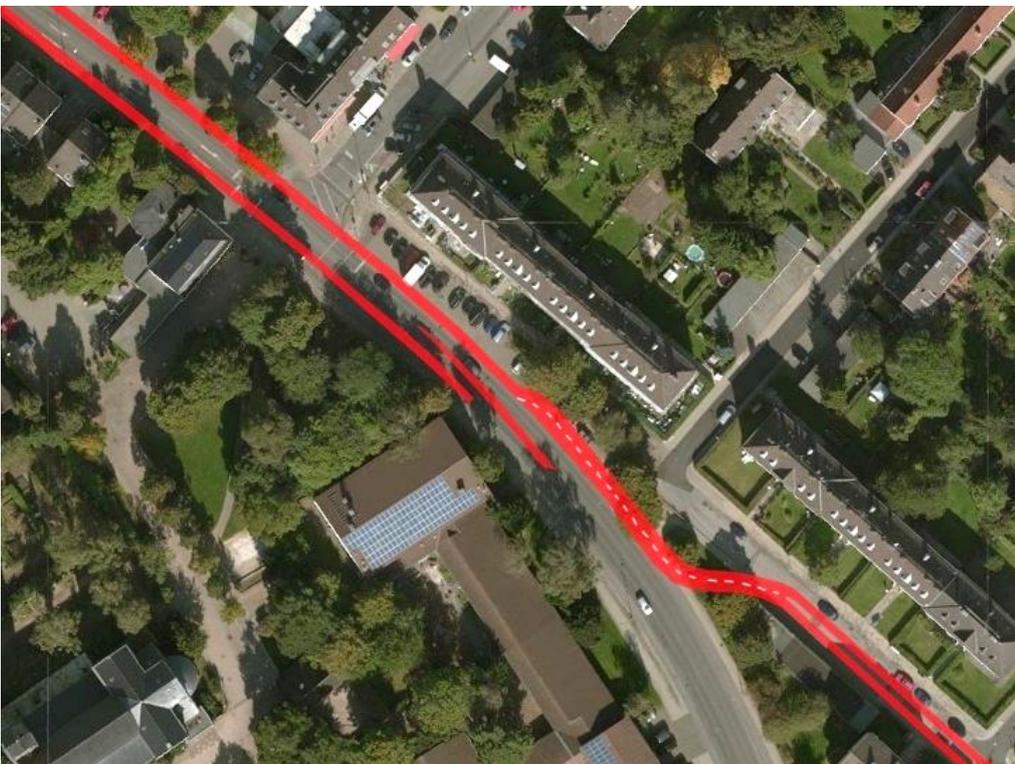


Abbildung 7: Rad-Vorrang-Route Variante 2

**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

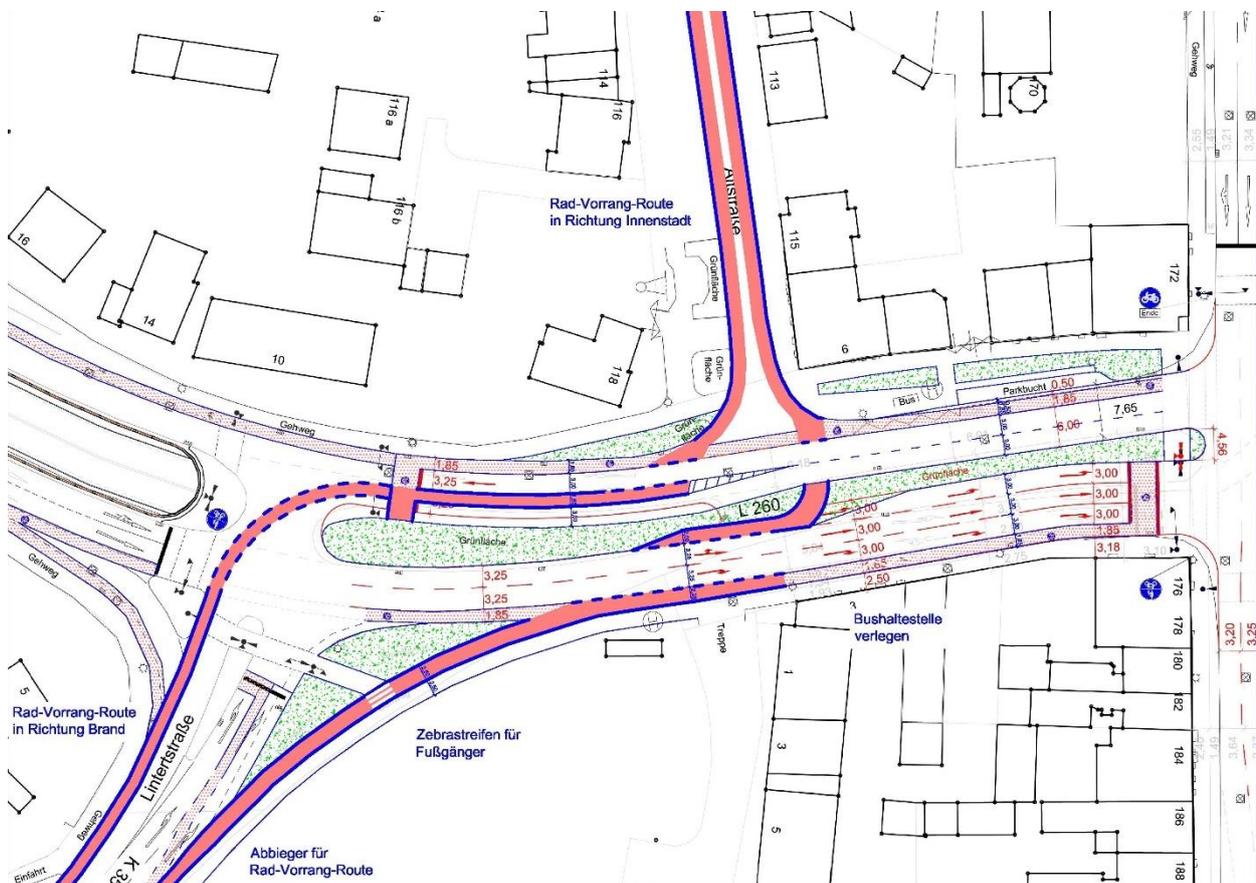


Abbildung 7: Umgestaltung Kreuzung Adenauerallee / Lintertstraße auf Basis einer Vorlage im Mobilitätsausschuss (Tunnelsanierung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW) (v)

**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, Umlaufsperrern, 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

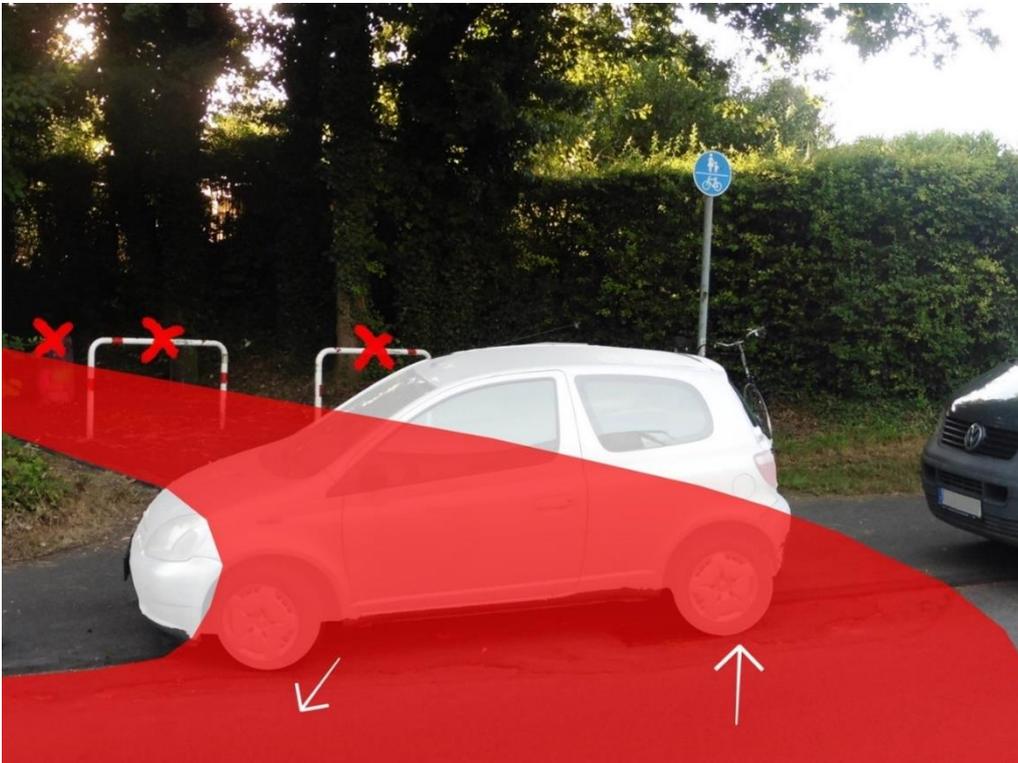


Abbildung 8: Übergang Krautmühlenweg - Obere Drimbornstraße

**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)

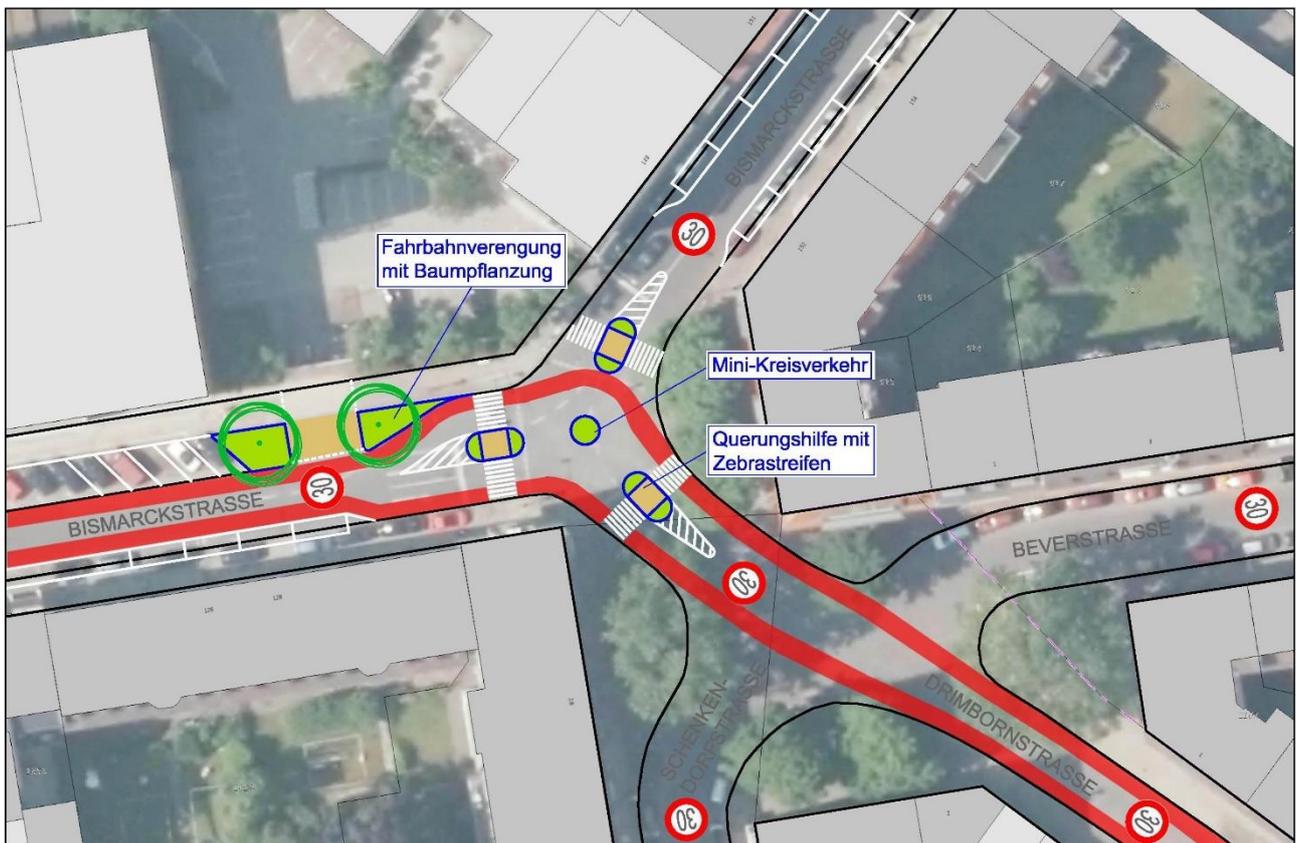


Abbildung 9: Umgestaltung der Kreuzung Bismarckstraße / Drimbornstraße für Rad-Vorrang-Route

### 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 Fahrrichtungen, Lothringer Straße ist wichtige Verbindung für Fußgänger / Radfahrer vom Frankenberger Viertel in Innenstadt (soll zum Premiumweg umgestaltet werden gemäß Innenstadtkonzept 2022 <sup>(vi)</sup>)
- 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

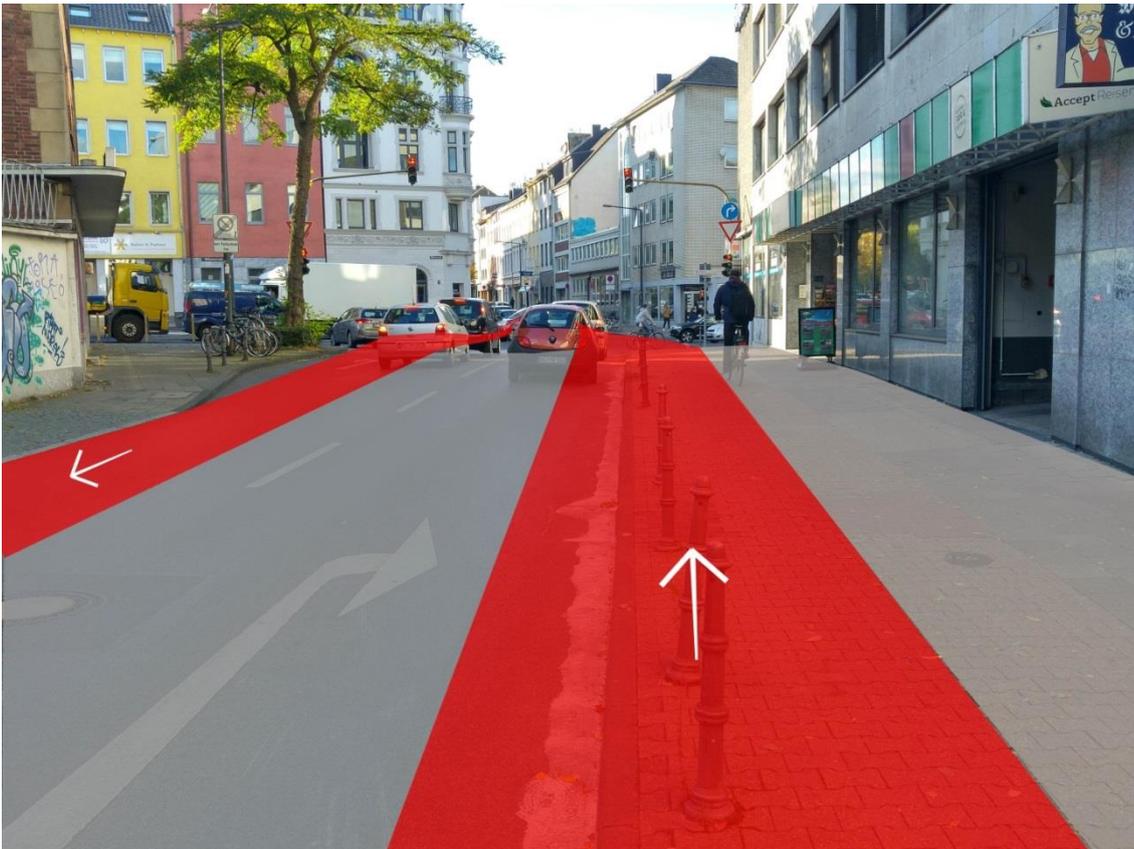


Abbildung 12: Umgestaltung Lothringer Straße vor Kreuzung Wilhelmstraße zur Rad-Vorrang-Route

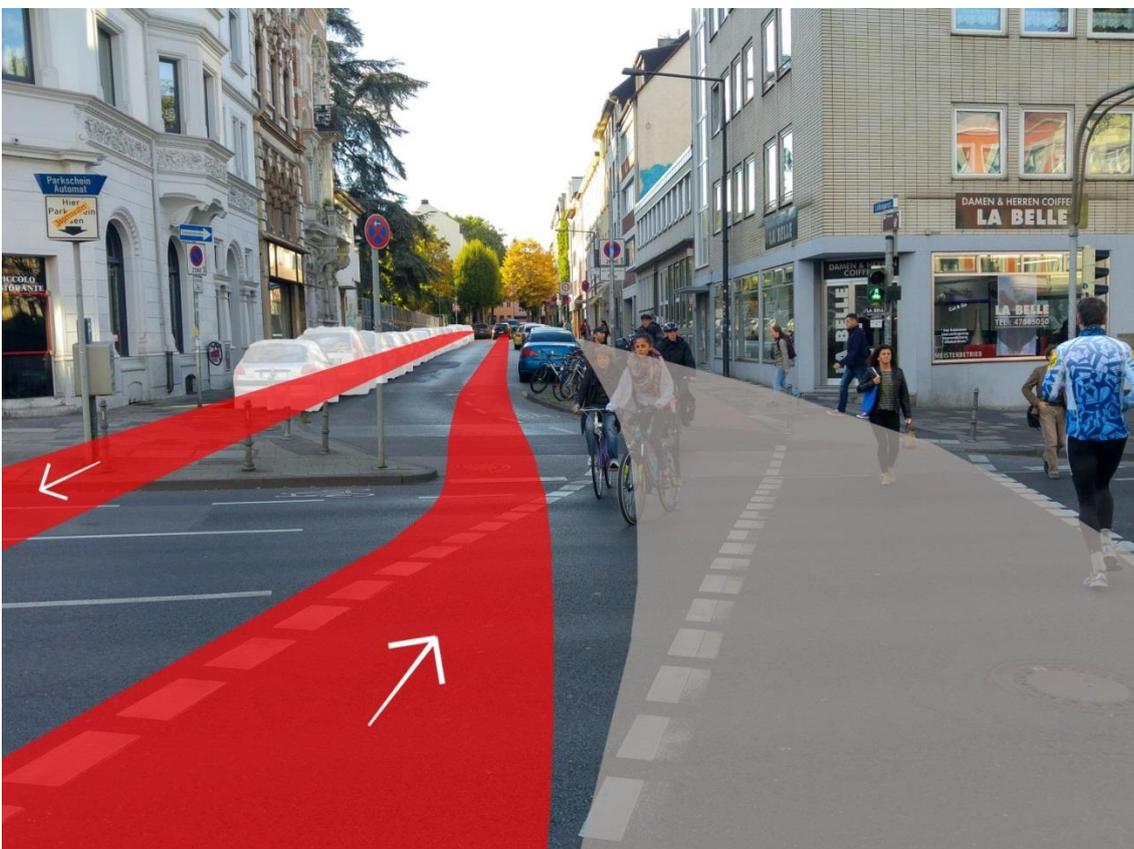


Abbildung 13: Umgestaltung Lothringer Straße / Kreuzung Wilhelmstraße zur Rad-Vorrang-Route

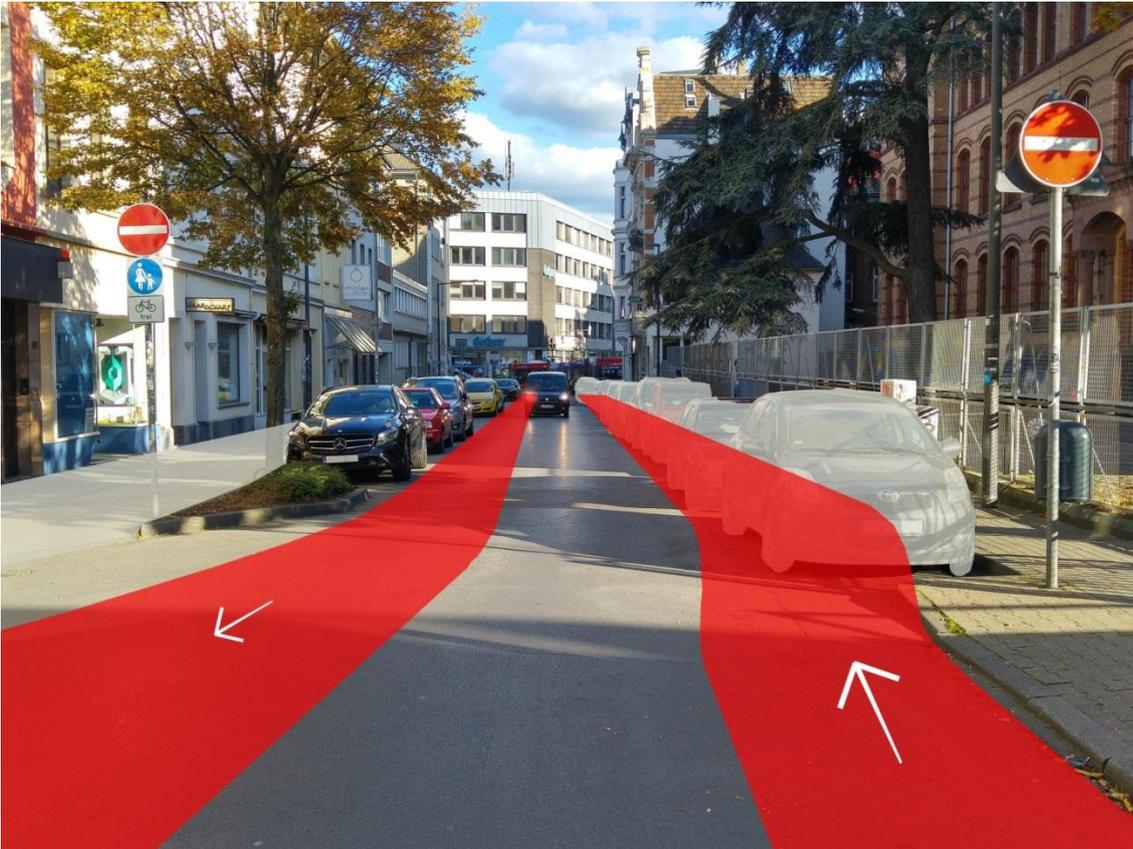


Abbildung 14: Umgestaltung Lothringer Straße in Höhe Parkhaus zur Rad-Vorrang-Route

### **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 bevorzugen

### **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“<sup>(vii)</sup>, 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.

<sup>i</sup> <http://kryger.de/ffBrand/>

<sup>ii</sup> [http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/radverkehr/index.html](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/radverkehr/index.html)

<sup>iii</sup> <http://adfc-blog.de/2016/08/baulich-getrennte-radwege-aber-sicher/>

<sup>iv</sup> [http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/index.html](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/index.html)

<sup>v</sup> <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=14801>

<sup>vi</sup> [http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/planen\\_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/innenstadtkonzept\\_2022/](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/innenstadtkonzept_2022/)

<sup>vii</sup> <https://nrv.vcd.org/der-vcd-in-nrw/aachen-dueren/radverkehr/#c2273>

ADFC Aachen e.V.  
An der Schanz 1  
52064 Aachen  
Telefon: 0241 / 88 914 63  
E-Mail: info@adfc-ac.de  
URL: www.adfc-ac.de



ADFC Aachen e.V., An der Schanz 1, 52064 Aachen

Bürgerforum des Rates der Stadt Aachen  
Klärungsstelle  
Verwaltungsgebäude Katschhof  
Johannes-Paul-II.-Straße 1  
52062 Aachen

Aachen, 8. März 2017

**Antrag gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW  
Verkehrsentwicklung für mehr Lebensqualität in Aachen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Luftreinhaltung ist eine seit vielen Jahren andauernde Herausforderung für Politik und Verwaltung in Aachen. Trotz umfangreicher Pläne zur Luftreinhaltung werden die für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid seit 2010 verbindlichen Grenzwerte weiterhin stark überschritten. Im Luftreinhalteplan 2015 ist eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des Fahrrads bis zum Jahr 2020 auf 20 % vorgesehen. Um die im Luftreinhalteplan vorgegebenen Ziele zu erreichen, ist eine entschlossene und umfassende Förderung des Radverkehrs notwendig.

Die Stadt Aachen beteiligt sich an der Planung eines Radschnellwegs zwischen Aachen und Herzogenrath und hat beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ einen Projektantrag zur Förderung einer Radvorrangroute zwischen Eilendorf und dem Campus Melaten eingereicht. Zusätzlich haben Aachener Bürgerinnen und Bürger weitere Projekte zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet und in den politischen Gremien vorgestellt. Der VCD-Kreisverband Aachen-Düren hat sich im September 2016 mit einer Anregung zur Einrichtung eines Radvorrangroutennetzes an das Bürgerforum im Rat der Stadt Aachen gewandt. Außerdem hat die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ im November 2016 einen Antrag zur Realisierung einer Radvorrangroute Aachen-Brand – Innenstadt eingereicht und im Februar 2017 in der Bezirksvertretung Brand vorgestellt.

Da durch die vorgestellten Projekte die Radverkehrsanbindung einzelner Stadtteile

und umliegender Städte an die Aachener Innenstadt erheblich verbessert werden kann, ist mit einer steigenden Nachfrage nach einem durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetz für die Aachener Innenstadt zu rechnen. Leider zeigt sich immer wieder, dass Radfahrende mit der vorhandenen Infrastruktur unzufrieden sind und sich beim Rad fahren im Stadtverkehr nicht sicher fühlen. In Anbetracht der derzeit diskutierten Radvorrangrouten und des Radschnellwegs Aachen – Herzogenrath ist davon auszugehen, dass der Grabenring für den Radverkehr in Zukunft als Verteilerkreis eine zentrale Rolle spielen wird.

Der ADFC Aachen hat ein Konzept erstellt, das diesem Schreiben beiliegt. Das Konzept soll die bisher in den politischen Gremien diskutierten Konzepte ergänzen und zur Förderung einer sicheren, nicht-motorisierten Mobilität in der Aachener Innenstadt beitragen.

Wir beantragen auf Basis des vorgelegten Konzepts

1. die Erstellung eines Erschließungskonzepts für den Kfz-Verkehr zur Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf dem Grabenring,
2. die Erstellung eines Konzepts zur Verringerung des Parksuchverkehrs und zur Verlagerung des Parkens vom öffentlichen Straßenraum auf P+R-Plätze und Parkplätze in Parkhäusern,
3. die Einführung von Tempo 30 auf dem Grabenring, der Wüllnerstraße, Malteserstraße, Friesenstraße, Marienbongard, Pontdriesch und Pontstraße zwischen Kreuzherrenstraße und Ponttor sowie auf der Sandkaulstraße und
4. die Erstellung eines Konzepts für ein Fahrradstraßennetz in der Innenstadt.

Der ADFC bietet an, sich engagiert in die Bearbeitung und Umsetzung der Konzepte einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen van Bergerem  
ADFC Aachen

# Verkehrsentwicklung für mehr Lebensqualität in Aachen

Ein Beitrag zum Luftreinhalteplan der Stadt Aachen

vorgelegt vom



ADFC Aachen e.V.  
An der Schanz 1  
52064 Aachen  
info@adfc-ac.de  
www.adfc-ac.de

Aachen, März 2017



### **Zusammenfassung**

Der vorliegende Beitrag ergänzt die derzeit in Aachen diskutierten Radvorrangrouten und den Radschnellweg Aachen – Herzogenrath um Verkehrskonzepte für die Aachener Innenstadt. Wir möchten die Stadt in ihrer Funktion als Lebens- und Bewegungsraum stärken und streben eine attraktive und sichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur an. Dazu stellen wir Konzepte für einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in der Innenstadt vor und erarbeiten Routen für ein durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz.



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrskonzepte</b>	<b>9</b>
2.1	Erschließungskonzept Kfz-Verkehr . . . . .	11
2.2	Tempo 30 . . . . .	13
2.3	Parken . . . . .	16
2.4	Radverkehrsnetz . . . . .	22
<b>3</b>	<b>Sofortmaßnahmen</b>	<b>27</b>
3.1	Netzdurchtrennung Templergraben . . . . .	27
3.2	Netzdurchtrennung Kurhausstraße . . . . .	27
3.3	Netzdurchtrennung Kapuzinergraben . . . . .	27
3.4	Tempo 30 . . . . .	28
3.5	Parken . . . . .	28
3.6	Zusätzliche Fahrradstraßen . . . . .	28
<b>4</b>	<b>Mittel- und langfristige Maßnahmen</b>	<b>31</b>
4.1	Fahrradstraße Driescher Gässchen und Templergraben . . . . .	31
4.2	Fahrradstraße Annuntiatenbach . . . . .	32
4.3	Parken . . . . .	32
4.4	Nach Schließung des Parkhaus Büchel . . . . .	32



# 1 Einleitung

Ein attraktiver Fuß- und Radverkehr bildet zusammen mit einem leistungsfähigen ÖPNV das Rückgrat städtischer Mobilität. Sichere Radwege zur Schule fördern die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen und ein sicheres und komfortables Radverkehrsnetz unterstützt den Erhalt von Mobilität und Lebensqualität im fortgeschrittenen Alter. Ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs verringert die Luft- und Lärmbelastung für Bürgerinnen und Bürger und steigert die Aufenthaltsqualität in der Stadt. Damit führt eine Förderung von nicht-motorisiertem Verkehr zu einer lebendigeren und lebenswerteren Stadt.

Die Luftreinhaltung ist eine seit vielen Jahren andauernde Herausforderung für Politik und Verwaltung in Aachen. Trotz umfangreicher Pläne zur Luftreinhaltung werden die für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid seit 2010 verbindlichen Grenzwerte weiterhin stark überschritten. Im Luftreinhalteplan 2015 ist eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des Fahrrads bis zum Jahr 2020 auf 20 % vorgesehen.<sup>1</sup> Verglichen mit dem Modal-Split-Anteil von 11 %, der in der Mobilitätsenerhebung Aachen 2011 ermittelt wurde,<sup>2</sup> bedeutet dies fast eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils innerhalb von 9 Jahren. Um die im Luftreinhalteplan vorgegebenen Ziele zu erreichen, ist eine entschlossene und umfassende Förderung des Radverkehrs notwendig.

Die Stadt Aachen beteiligt sich daher an der Planung eines Radschnellwegs zwischen Aachen und Herzogenrath und hat beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ einen Projektantrag zur Förderung einer Radvorrangroute zwischen Eilendorf und dem Campus Melaten eingereicht. Neben den Maßnahmen, die von der Stadtverwaltung entwickelt wurden, sind weitere Projekte zur Förderung des Radverkehrs von Aachener Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet und in den politischen Gremien vorgestellt worden. Der VCD-Kreisverband Aachen-Düren hat sich im September 2016 mit einer Anregung zur Einrichtung eines Radvorrangroutennetzes an das Bürgerforum im Rat der Stadt Aachen gewandt. Außerdem hat die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ im November 2016 einen Antrag zur Realisierung einer Radvorrangroute Aachen-Brand – Innenstadt eingereicht

---

<sup>1</sup>Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung, Seite 91

<sup>2</sup>Mobilitätsenerhebung Aachen 2011, Folie 89

und im Februar 2017 in der Bezirksvertretung Brand vorgestellt.

Da durch die vorgestellten Projekte die Radverkehrsanbindung einzelner Stadtteile und umliegender Städte an die Aachener Innenstadt erheblich verbessert werden kann, ist mit einer steigenden Nachfrage nach einem durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetz für die Aachener Innenstadt zu rechnen. Leider zeigt sich immer wieder, dass Radfahrende mit der vorhandenen Infrastruktur unzufrieden sind. So war in der Mobilitätserhebung Aachen 2011 weniger als ein Drittel der befragten Menschen in Aachen-Mitte der Meinung, in ihrer Stadt könne man gut Rad fahren.<sup>3</sup> Fast die Hälfte der befragten Menschen fühlt sich beim Rad fahren im Stadtverkehr nicht sicher.<sup>4</sup> In persönlichen Gesprächen, zahlreichen Zuschriften per E-Mail und eigenen Erfahrungen von Mitgliedern auf der Straße wurde dem ADFC Aachen dieser Eindruck in den letzten Jahren weiter bestätigt. Es sind daher zusätzliche Maßnahmen notwendig, um ein Radverkehrsnetz zu schaffen, auf dem sich Menschen sicher fühlen und das von ihnen gerne genutzt wird. Der hier vorliegende Beitrag zum Luftreinhalteplan soll die bisher in den politischen Gremien diskutierten Konzepte ergänzen und zur Förderung einer sicheren, nicht-motorisierten Mobilität in der Aachener Innenstadt beitragen.

---

<sup>3</sup>Mobilitätserhebung Aachen 2011, Folie 41

<sup>4</sup>Mobilitätserhebung Aachen 2011, Folie 45

## 2 Verkehrskonzepte

Die in diesem Kapitel vorgestellten Verkehrskonzepte sollen den nicht-motorisierten Verkehr in der Aachener Innenstadt fördern und die Lebensqualität in der Stadt Aachen verbessern. Neben einer Anpassung der Verkehrsinfrastruktur ist dazu auch eine Entlastung der Stadt als Lebens- und Bewegungsraum vom motorisierten Individualverkehr notwendig. In Anbetracht der derzeit diskutierten Radvorrangrouten und des Radschnellwegs Aachen – Herzogenrath ist davon auszugehen, dass der Grabenring für den Radverkehr in Zukunft als Verteilerkreis eine zentrale Rolle spielen wird.

Wir möchten daher den Kfz-Durchgangsverkehr auf dem Grabenring verringern, aber die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln erhalten. Des Weiteren soll der Parksuchverkehr durch eine Harmonisierung der Parkgebühren und einer stärkeren Bewerbung von P+R-Plätzen und Parkhäusern minimiert werden. Über eine jährliche Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum soll die Stadt in ihrer Rolle als Lebens- und Bewegungsraum mit breiten Rad- und Fußverkehrsanlagen, zusätzlichen Fahrradbügeln, Grünflächen, Bäumen und Laidezonen gestärkt werden. Der motorisierte Individualverkehr soll dadurch weiter verringert werden.

Mit der Einführung von Tempo 30 auf dem Grabenring möchten wir die objektive und subjektive Sicherheit insbesondere für den Fuß- und Radverkehr verbessern und die Lärmbelastung verringern.

Um das Radverkehrsnetz auszubauen und dessen Attraktivität zu steigern, schlagen wir die Umwandlung weiterer Straßen in Fahrradstraßen vor und fordern sichere Radverkehrsanlagen auf dem Grabenring. Radverkehrsanlagen sind so anzulegen, dass auch Menschen im fortgeschrittenen Alter sowie Kinder diese gerne benutzen, sich dabei sicher fühlen und objektiv sicher sind. Insbesondere um sichere Schulwege für Kinder und Jugendliche zu schaffen ist die Verbesserung weiterer Routen notwendig.

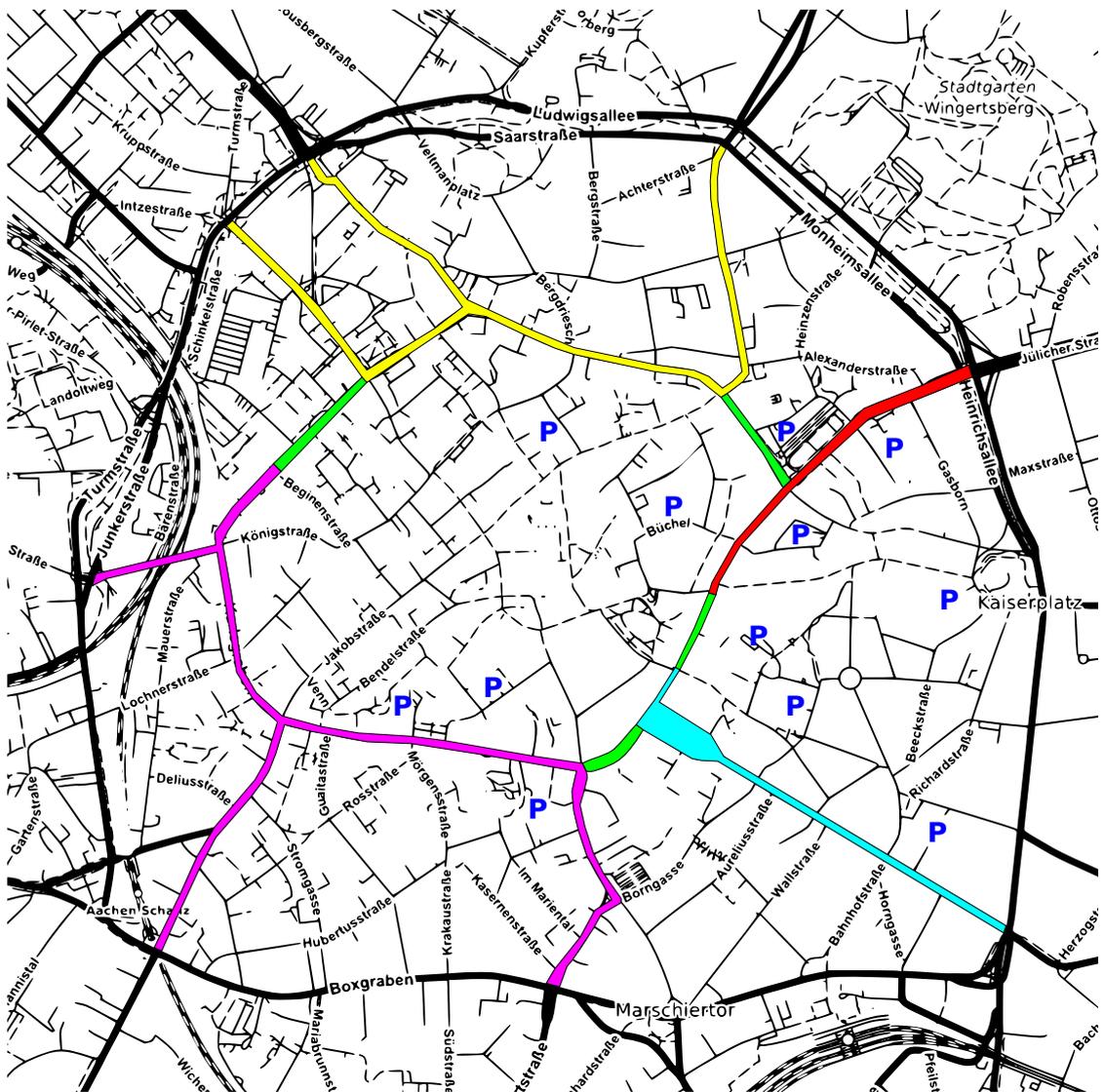


Abbildung 2.1: Erschließungskonzept über Schleifenerschließung (cyan, gelb, magenta, rot) und Netzdurchtrennungen (grün)

## 2.1 Erschließungskonzept Kfz-Verkehr

Um den Kfz-Durchgangsverkehr auf dem Grabenring zu vermindern, wird die Aachener Innenstadt über eine Schleifenerschließung mit Netzdurchtrennungen angebunden. Dazu wird der Grabenring für den motorisierten Individualverkehr neben der Unterbrechung am Elisenbrunnen an drei zusätzlichen Stellen unterbrochen: an der Kurhaus- und Komphausbadstraße, am Kapuzinergraben und am Templergraben. Der Grabenring kann weiterhin für Zielverkehre genutzt werden und ermöglicht damit eine unveränderte Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln.

Die Kurhausstraße und die Komphausbadstraße werden für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien- und Taxiverkehr, gesperrt. Gleiches gilt für die Couvenstraße hinter der Parkhausein- und -ausfahrt bis zur Komphausbadstraße. An der Kreuzung Peterstraße – Kurhausstraße – Blondelstraße wird durch Abbiegegebote die Weiterfahrt über die Kurhausstraße, mit Ausnahmen für Linien-, Taxi- und Radverkehr, verhindert. Das Parkhaus Couvenstraße bleibt über die Straße Peterskirchhof erreichbar. Die Einbahnstraßenregelung auf der Couvenstraße wird dazu aufgehoben. (siehe Abb. 2.2)

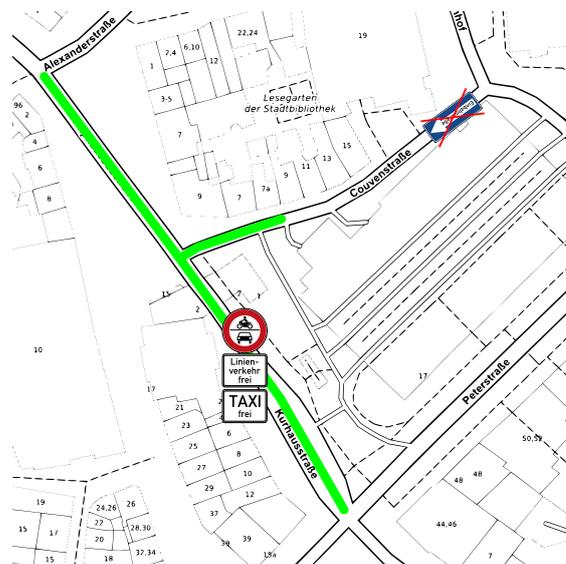


Abbildung 2.2: Netzdurchtrennung Kurhausstraße und Komphausbadstraße

Auch der Kapuzinergraben wird zwischen Theaterstraße und Franzstraße für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien-, Taxi- und Lieferverkehr, gesperrt. (siehe Abb. 2.3)

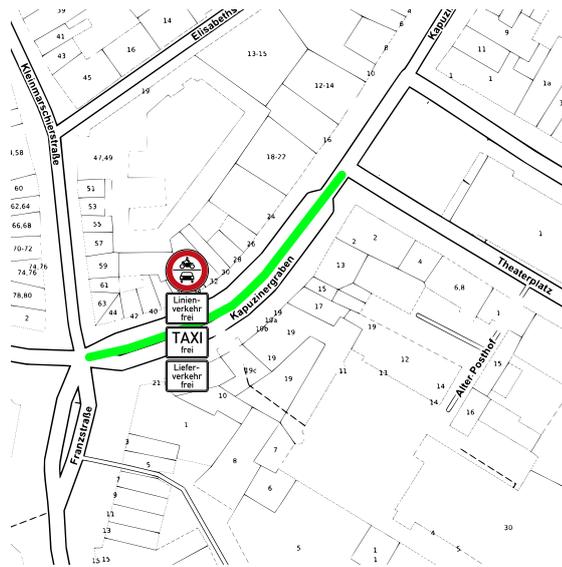


Abbildung 2.3: Netzdurchtrennung Kapuzinergraben

Der Templergraben wird zwischen Wüllerstraße und Beginenstraße als Fahrradstraße mit einer Freigabe für Linien- und Anliegerverkehr ausgeschildert. Der Annuntiatenbach wird zwischen Judengasse und Eilfschornsteinstraße in eine Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Linienverkehr umgewandelt. Die Fahrbahn wird verengt und die Durchfahrt für Kfz durch einen versenkbaren Poller verhindert. (siehe Abb. 2.4)

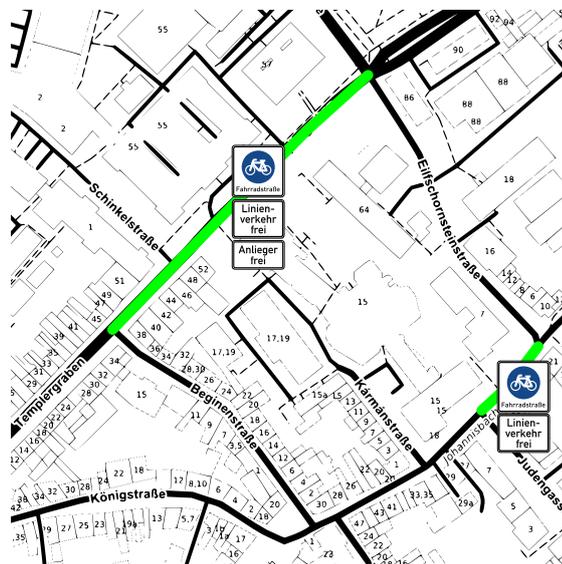


Abbildung 2.4: Netzdurchtrennung Templergraben und Annuntiatenbach

Durch die starke Verringerung von rechts abbiegenden und geradeaus fahrenden Kraftfahrzeugen auf der Wüllnerstraße an der Kreuzung zum Templergraben und zur Eilfischornsteinstraße kann eine allgemeine Fahrspur auf der Wüllnerstraße entfallen und, wie im Luftreinhalteplan für das Busnetzkonzept 2015+<sup>1</sup> vorgesehen, in eine Bustrasse umgewandelt werden.

Es ist auf eine wirksame Durchsetzung der Durchfahrtsverbote zu achten. Langfristig sollte der Straßenraum auf der Kurhaus- und Komphausbadstraße sowie am Kapuzinergraben neu aufgeteilt werden. Auf Grund des zu erwartenden starken Rückgangs des Kfz-Verkehrs ist ausreichend Platz für breitere Fußwege und sichere Radverkehrsanlagen vorhanden. Dabei sollten Fuß-, Rad- und Busverkehr möglichst konfliktarm geführt werden. Durch zusätzliche Grünflächen kann die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima verbessert werden.

## 2.2 Tempo 30

Das Umweltbundesamt kommt in der im Januar 2017 veröffentlichten Broschüre „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“<sup>2</sup> zu dem Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 zu einer deutlichen Lärmreduktion führen kann.

*„Den straßenverkehrsbehördlichen Tempo-30-Anordnungen liegen in der Regel Immissionsberechnungen nach RLS-90 zugrunde. Je nach Rahmenbedingungen ergeben diese Berechnungen für Tempo 30 und Tempo 50 Differenzen des Mittelungspegels von ca. 2 bis 3 dB(A). Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich. Zum Vergleich: eine Pegelreduzierung um 3 dB(A) entspricht der Halbierung der Verkehrsmenge. Die – allerdings nur noch selten – publizierte Meinung, dass Pegeldifferenzen erst ab 3 dB(A) wahrnehmbar seien, ist bereits seit langem widerlegt.“*

Die Einschätzung des Umweltbundesamts wird von einer im Januar 2015 in der Schweiz veröffentlichten Studie gestützt, die durch Messungen in der Stadt Zürich und im Kanton Aargau zu ähnlichen Ergebnissen kommt.<sup>3</sup>

Die Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“) kommt zu dem Ergebnis, dass eine Zunahme des Straßenlärms das Risiko von Herzinfarkten, Schlaganfällen, Herzinsuffizienzen und Depressionen erhöht.<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung, Seite 101, Maßnahme MB1

<sup>2</sup>umweltbundesamt.de, Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen

<sup>3</sup>Tiefbauamt des Kantons Zürich, Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärmschutzmassnahmen

<sup>4</sup>www.laermstudie.de, NORAH Wissen Nr. 12



Abbildung 2.5: Anhaltewege bei Tempo 30 und Tempo 50

Die Einführung von Tempo 30 hat außerdem einen positiven Effekt auf die subjektive und objektive Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr. So schreibt das Umweltbundesamt in der oben zitierten Broschüre:

*„In der Summe bedeutet dies, dass ein Fahrzeug bei Tempo 30 bereits steht, während ein Fahrzeug mit Tempo 50 in der gleichen Situation noch unverändert mit 50 km/h unterwegs ist. Die bei einem Zusammenstoß umzuwandelnde Energie ist bei Tempo 50 fast dreimal so hoch wie bei Tempo 30.“ (siehe Abb. 2.5)*

*„Hinzu kommt die Tatsache, dass Verkehrsteilnehmende bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraums wahrnehmen und somit früher reagieren können.“*

In der Broschüre werden auch die Ergebnisse einer Untersuchung der Unfallsituation an drei Hauptverkehrsstraßen in Schwerin vor und nach der Einführung von Tempo 30 wiedergegeben. (siehe Abb. 2.6) Die Unfallsituation wurde jeweils 2 bzw. 2,5 Jahre vor und nach der Verkehrsanordnung untersucht und dabei war ein starker Rückgang der Anzahl und Schwere der Unfälle feststellbar. Während die mittlere Verkehrsmenge um 9 Prozent zurückging, halbierte sich die Anzahl der Unfälle.

Befragungen von Anwohnerinnen und Anwohnern in Berlin zeigen, dass die Einführung von Tempo 30 mehrheitlich als eine positive Veränderung wahrgenommen wird.<sup>5</sup> Die Ergebnisse der Befragungen werden ebenfalls in der Broschüre wiedergegeben:

*„Die Mehrheit bewertet Tempo 30 positiv: 61 % aller Befragten sind der*

<sup>5</sup>Dr. Annette Rauterberg-Wulff, Beobachtungen zur langjährigen Entwicklung der Luftqualität an Berliner Hauptverkehrsstraßen vor und nach Anordnung von Tempo 30

	50					30				
	Unfälle gesamt	davon mit Sach- schaden	davon mit Ver- letzten	davon mit Ge- töteten	Mittlere Ver- kehrsmenge [Kfz/d]	Unfälle gesamt	davon mit Sach- schaden	davon mit Ver- letzten	davon mit Ge- töteten	Mittlere Ver- kehrsmenge [Kfz/d]
Seehofer Straße	2	1	1	0	3.600	3	2	1	0	4.100
Neumühler Straße	20	16	3	1	13.700	5	5	0	0	11.800
R.-Beltz- Straße	28	21	7	0	9.200	16	13	3	0	8.300
<b>Summe</b>	<b>50</b> (100%)	<b>38</b> (100%)	<b>11</b> (100%)	<b>1</b> (100%)	<b>26.500</b> (100%)	<b>24</b> (48%)	<b>20</b> (53%)	<b>4</b> (36%)	<b>0</b> (0%)	<b>24.200</b> (91%)

Abbildung 2.6: Unfallsituation vor und nach der Tempo-30-Anordnung an drei Hauptverkehrsstraßen in Schwerin

*Meinung, dass es 'mit Tempo 30 leiser ist'. Nur ein knappes Fünftel der Antwortenden ist der Meinung, dass es keinen Unterschied zwischen Tempo 30 und Tempo 50 gibt. Die Zustimmung zu '(mehr) Tempo 30' ist vor allem bei Personen hoch, die bereits an einem Straßenabschnitt mit Tempo 30 wohnen und das Instrument aus praktischer Erfahrung kennen. Auch 56% der Autobesitzenden glauben, dass Tempo 30 zu einem leiseren Verkehr führt. Die Bewertung der Maßnahme hängt außerdem von der persönlichen Lärmbelästigung ab: Tempo 30 wird vor allem von Personen positiv beurteilt, die sich am Wohnort vom Straßenverkehrslärm gestört fühlen. Schließlich spielt bei der Bewertung von Tempo 30 nicht nur der Lärm eine Rolle: 66% aller Befragten stimmen der These zu, dass Tempo 30 den Verkehr sicherer macht. Ähnlich gute Werte erreicht die Aussage 'Fußgänger kommen besser über die Straße'.*

Um die Lärmbelastung zu verringern und die subjektive und objektive Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, fordern wir die Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Grabenring. Auf Grund des starken Fußverkehrs im Pontviertel soll auch auf der Wüllnerstraße, Malteserstraße, Friesenstraße, Marienbongard, Pontdriesch und Pontstraße zwischen Kreuzherrenstraße und Ponttor Tempo 30 eingeführt werden. Außerdem fordern wir wegen der anliegenden Gesamtschule die Einführung von Tempo 30 auf der Sandkaulstraße.

Durch die geringere Höchstgeschwindigkeit können an den zuvor genannten Straßen unter Umständen auch einige Lichtsignalanlagen entfallen bzw. durch eine Querung des Fußverkehrs über Fußgängerüberwege ersetzt werden. Damit verringern sich die Reisezeiten insbesondere für den Linienverkehr.

## 2.3 Parken

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) schreibt in ihrer Broschüre zum Thema Autoparken:<sup>6</sup>

*„Zugeparkte Gehwege, stundenlange Parkplatzsuche, kein Durchkommen für Rettungsfahrzeuge: Es ist offensichtlich, dass in den meisten Städten der Bedarf an Pkw-Stellplätzen den vorhandenen Raum übersteigt – und zwar unabhängig von der Stadtgröße. Parkende Autos dominieren das Erscheinungsbild der Straßen und beeinträchtigen ihre Funktionsfähigkeit. Diese ‘Übernutzung’ öffentlicher Straßenräume führt zu zahlreichen (Folge-)Problemen.*

*Eine Entspannung der Situation ist derzeit nicht absehbar, denn die Zahl der Pkw steigt weiter. Der Nutzungskonflikt zwischen den erklärten Flächenansprüchen von Fuß- und Radverkehr sowie Kfz-Abstellplätzen wird sich folglich weiter verstärken. So waren Anfang 2012 bereits 42,9 Mio. Pkw in Deutschland registriert, davon 38,6 Mio. Privatfahrzeuge. Hintereinander abgestellt würden diese Pkw mehr als alle Kreisstraßen in Deutschland in beiden Fahrtrichtungen zuparken. Tritt bis 2030 der prognostizierte Anstieg auf 49,5 Mio. Fahrzeuge ein, ließe sich das gesamte klassifizierte Straßennetz Deutschlands, also rund 230.000 km, beparken.*

*Verlierer sind insbesondere Fußgänger und Radfahrer, die sich mit Restflächen im Straßenraum begnügen müssen. Wo ehemals Kinder auf Freiflächen spielten und breite Gehwege zum Flanieren und zum Aufenthalt einluden, dominieren heute Pkw-Stellplätze das Stadtbild. Mit jedem Quadratmeter gewonnenen Parkraums geht somit Lebensraum verloren.“*

Auch in Aachen führen die Platzkonflikte zu starken Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr. Sehr oft bemängeln Radfahrende, dass sie sich auf schmalen Schutz- und Radfahrstreifen nicht wohlfühlen. Während an vielen Stellen kein ausreichender Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen existiert, oder die Schutz- und Radfahrstreifen durch falsch parkende Fahrzeuge nicht benutzbar sind, wird der notwendige Sicherheitsabstand zu den Radfahrenden von überholenden Fahrzeugen in vielen Fällen missachtet. Die immer wieder auftretenden Gefährdungen führen zu erheblichen Attraktivitätsverlusten für den Radverkehr.

Die Einschränkungen für den Fußverkehr ergeben sich unter anderem aus schmalen

---

<sup>6</sup> agfs-nrw.de, Parken ohne Ende?

Fußwegen und einer Verringerung der benutzbaren Fläche durch parkende Fahrzeuge auf dem Fußweg. Insbesondere im fortgeschrittenen Alter steigt der Platzbedarf beim Fußverkehr durch Rollatoren oder Rollstühle, aber auch für den Begegnungsverkehr mit Kinderwagen ist in einigen Fällen kein ausreichender Platz vorhanden.

Neben Platzkonflikten zwischen parkenden Fahrzeugen und dem nicht-motorisierten Individualverkehr ergibt sich der Handlungsbedarf beim Thema Autoparken auch aus dem zusätzlichen Parksuchverkehr und dessen Einfluss auf die Luftqualität, Lärmbelastung und die Anzahl der Verkehrsunfälle. So schreibt die AGFS in der Broschüre:

*„Die Suche nach (kostenlosen) Parkständen entwickelt sich in den Innenstädten immer mehr zu einem Verkehrsproblem. Der Parksuchverkehr erreicht an normalen Tagen einen Anteil von bis zu 40% am städtischen Gesamtverkehrsaufkommen. Daraus können beispielsweise an Adventssamstagen bis zu 90% werden. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der wirklich notwendige Kfz-Verkehr in den Städten im Schnitt einen Anteil von 4 bis 6% hat, ist dies eine große zusätzliche Belastung für Mensch und Umwelt. Der eigentlich gut bündelbare und teilweise auch vermeidbare zusätzliche (Parksuch-)Verkehr bringt nicht nur weitere Feinstaub- und Abgasbelastung, Lärmbelästigungen sowie mehr Verkehrsunfälle mit sich. Er beeinträchtigt auch den generellen Verkehrsfluss und potenziert so die genannten negativen Auswirkungen.“*

Das Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) hat in einer 2011 veröffentlichten Studie<sup>7</sup> die Entwicklung neuer Parkkonzepte in mehreren europäischen Städten untersucht. Dabei wird vor allem der Einfluss des Parkkonzepts auf den Anteil des motorisierten Individualverkehrs hervorgehoben:

*„Every car trip begins and ends in a parking space, so parking regulation is one of the best ways to regulate car use. Vehicles cruising for parking often make up a significant share of total traffic. Other reasons for changing parking policies were driven by the desire to revitalize city centers and repurpose scarce road space for bike lanes or bike parking.“*

In der Studie werden unter anderem die Gebühren für Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und Richtlinien für die Anzahl der verfügbaren Parkplätze untersucht.

---

<sup>7</sup>Institute for Transportation and Development Policy, Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation

## Parkgebühren

Über eine Harmonisierung der Parkgebühren können finanzielle Anreize für die Benutzung von Parkhäusern statt Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Dies ist bereits im Luftreinhalteplan vorgesehen.<sup>8</sup> Es ist davon auszugehen, dass eine Harmonisierung der Parkgebühren zu einer größeren Verfügbarkeit von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum (z.B. für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Lieferverkehr) führt. Außerdem kann der Parksuchverkehr dadurch minimiert werden.

Zur Zeit werden innerhalb des Alleenrings für das Parken im öffentlichen Straßenraum folgende Gebühren erhoben:<sup>9</sup>

0,30 €	erste 20 Minuten,
dann 0,20 €	je 10 Minuten bis 60 Minuten,
dann 0,30 €	je 10 Minuten bis 90 Minuten,
darüber hinaus 0,50 €	je 15 Minuten.

Damit ist das Parken im öffentlichen Straßenraum derzeit kostengünstiger als das Parken im Parkhaus. Montags bis samstags kostet das Parken tagsüber in allen Parkhäusern der APAG innerhalb des Alleenrings einen Euro pro 30 Minuten.<sup>10</sup> Bei einer Parkzeit von einer Stunde ist das Parken im Parkhaus fast doppelt so teuer wie das Parken im öffentlichen Straßenraum. (Vgl. Tabelle 2.1)

Zeitraum	Gebühren	
	Parkhaus	öffentlicher Straßenraum
0,5 Stunden	1,00 €	0,50 €
1 Stunde	2,00 €	1,10 €
1,5 Stunden	3,00 €	2,00 €
2 Stunden	4,00 €	3,00 €

Tabelle 2.1: Vergleich von Parkgebühren innerhalb des Alleenrings (montags bis samstags, 09:00 bis 20:00 Uhr)

Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist täglich zwischen 21 und 9 Uhr sowie sonntags ganztägig sogar kostenlos. Im Parkhaus kostet das Parken montags bis samstags zwischen 20 und 8 Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen 8 und 8 Uhr einen Euro pro 60 Minuten.

<sup>8</sup>Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung, Seite 113, Maßnahme MP2

<sup>9</sup>aachen.de, Bewohnerparken, abgerufen am 05.02.2017

<sup>10</sup>Parkhäuser Rathaus, Adalbertstraße, Büchel, Couvenstraße und Galeria Kaufhof/City.apag.de, abgerufen am 05.02.2017

Der Vergleich mit vielen anderen europäischen Städten zeigt, dass in Aachen sehr niedrige Parkgebühren erhoben werden. Laut der oben zitierten Studie werden für das Parken in der Innenstadt in Amsterdam 5,00 €, London 4,00 €, Stockholm 3,87 €, Kopenhagen 3,86 € und in Paris 3,50 € für die erste Stunde erhoben. Des Weiteren werden in Köln 3,00 €<sup>11</sup>, in Düsseldorf 2,90 €<sup>12</sup> und in Maastricht und Groningen jeweils 2,60 €<sup>13</sup> <sup>14</sup> für die erste Stunde erhoben. In Aachen liegen die Parkgebühren für die erste Stunde bei 1,10 €.

In Groningen ist in der Innenstadt innerhalb des Diepenring maximal eine Parkzeit von 30 bis 60 Minuten möglich. Die Parkgebühren werden montags bis mittwochs von 9 bis 22 Uhr, donnerstags bis samstags von 9 bis 24 Uhr und sonn- und feiertags von 12 bis 17 Uhr erhoben.

Um finanzielle Anreize zur Nutzung von P+R-Plätzen und Parkhäusern zu schaffen und die im Luftreinhalteplan vorgesehene Maßnahme zur Harmonisierung der Parkgebühren umzusetzen, schlagen wir vor, für das Parken auf der Straße auch sonn- und feiertags von 12 bis 17 Uhr Gebühren zu erheben und die Gebühren wie folgt anzupassen:

0,60 € erste 20 Minuten,  
dann 0,60 € je 10 Minuten bis 60 Minuten,  
darüber hinaus 1,00 € je 15 Minuten.

Während kostengünstiges Parken zum Be- und Entladen vor Geschäften von bis zu 30 Minuten weiter ermöglicht wird, werden für längeres Parken finanzielle Anreize zur Nutzung von Parkhäusern und P+R-Plätzen geschaffen und der Straßenraum damit entlastet. In Tabelle 2.2 ist ein Vergleich der neuen Parkgebühren mit den Gebühren in Parkhäusern zu finden.

Zeitraum	Gebühren	
	Parkhaus	öffentlicher Straßenraum
0,5 Stunden	1,00 €	1,20 €
1 Stunde	2,00 €	3,00 €
1,5 Stunden	3,00 €	5,00 €
2 Stunden	4,00 €	7,00 €

Tabelle 2.2: Vergleich der angepassten Parkgebühren innerhalb des Alleenrings (montags bis samstags, 09:00 bis 20:00 Uhr)

<sup>11</sup>stadt-koeln.de, Parkgebührenordnung, abgerufen am 07.03.2017

<sup>12</sup>duesseldorf.de, Parkgebührenordnung, abgerufen am 07.03.2017

<sup>13</sup>www.car-parking.eu/netherlands/maastricht, abgerufen am 07.03.2017

<sup>14</sup>gemeente.groningen.nl/parken, abgerufen am 05.02.2017

## Öffentlichkeitsarbeit

Neben einer Harmonisierung der Parkgebühren ist eine offensivere Bewerbung der Parkmöglichkeiten auf den P+R-Plätzen und in den Parkhäusern durch die Stadt Aachen notwendig. Für die Stadt Amsterdam werden die P+R-Plätze wie folgt beworben:

*„Die Straßen und Grachten der historischen Innenstadt aus dem 17. Jahrhundert sind nicht für die immense Anzahl der motorisierten Besucher, Einwohner und Pendler geschaffen. Und auch außerhalb des eigentlichen Zentrums herrscht in der Regel dichter Verkehr. Wenn Sie Amsterdam mit dem Auto besuchen wollen, sollten Sie das umfangreiche P+R (Park & Ride)-Angebot nutzen. Fast überall in Amsterdam – in dem Bereich innerhalb des Stadtrings – ist Parken nur dort und in den Parkhäusern erlaubt. Wenn Sie lieber im Zentrum zu Parken, bietet das Parkhaus P1 erhebliche Rabatte, wenn Sie einen Platz im Voraus reservieren.“<sup>15</sup>*

*„Bei Besuchen in Amsterdam mit dem Auto ist es am einfachsten und preisgünstigsten, seinen Wagen bei einem P+R-Parkplatz abzustellen. Dabei handelt es sich um größere Parkplätze am Stadtrand und in den Außenbezirken der Stadt.“<sup>16</sup>*

In ähnlicher Weise könnte die Stadt Aachen unter [aachen.de/parken](http://aachen.de/parken) die Benutzung von P+R-Plätzen und Parkhäusern bewerben. Dabei sollten unter anderem die finanziellen Vorteile, die längeren Parkzeiten und die Zeitersparnis durch das Parkleitsystem hervorgehoben werden.

## Anzahl der Parkplätze

In der Broschüre zum Thema Autoparken schreibt die AGFS weiterhin:

*„Urbane und lebendige Städte sind gekennzeichnet durch Funktionsmischung und eine hohe Bevölkerungsdichte. In unseren historisch gewachsenen und dicht bevölkerten Innenstädten ist die verfügbare Fläche so begrenzt, dass die Nachfrage an Parkraum in der Regel nicht im öffentlichen Raum gedeckt werden kann. [...] Der teilweise massive ruhende Pkw-Verkehr und die mit ihm einhergehende Flächeninanspruchnahme schränken den Lebens- und Bewegungsraum mehr und mehr ein. Dies hebt die Funktion des öffentlichen Raums als Aufenthaltsort und als Stätte sozialer Begegnungen und Kommunikation stellenweise sogar*

<sup>15</sup>[iamsterdam.com](http://iamsterdam.com), Parken in Amsterdam, abgerufen am 05.02.2017

<sup>16</sup>[iamsterdam.com](http://iamsterdam.com), Parken und Reisen, abgerufen am 05.02.2017

*aus. Fakt ist: Es fehlt schlicht der Platz, um allen Nutzungen gerecht werden zu können.“*

In der oben zitierten Studie des ITDP werden auch Maßnahmen in verschiedenen europäischen Städten beschrieben, um die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu verringern und die dadurch gewonnene Fläche wieder als Lebens- und Bewegungsraum einzusetzen. So wurden in Kopenhagen von 1995 bis 2000 die Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt um 380 Plätze von 3100 auf 2720 gesenkt. Dies entspricht einer Senkung um 12 % in 6 Jahren und einem Flächengewinn von mindestens 4000 m<sup>2</sup>. Ungefähr zur gleichen Zeit wurde das Netz aus Fußgängerzonen um 4020 m<sup>2</sup> vergrößert. Von 2002 bis 2008 wurden weitere 218 Parkplätze durch Radverkehrsanlagen ersetzt.

In der Stadt Zürich gilt seit 1996 der „historische Parkplatzkompromiss“. Dieser legt fest, dass die Anzahl der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt („City und citynahe Gebiete“) auf dem Stand von 1990 bleiben soll. Für jeden zusätzlichen Parkplatz in einem Parkhaus muss ein Parkplatz in öffentlichen Straßenraum entfernt werden. Teil dieser Strategie ist die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in unterirdische Anlagen. Die gewonnene Fläche soll zur Attraktivierung des Fußverkehrs genutzt werden.<sup>17</sup>

In der Stadt Aachen waren im Jahr 2000 innerhalb des Alleenrings 4607 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Zusätzlich waren in APAG-Parkhäusern 2047 Parkplätze vorhanden. Im Jahr 2014 gab es im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Alleenrings noch 4165 Parkplätze. Derzeit gibt es in APAG-Parkhäusern 2490 Parkplätze, von denen 460 im Jahr 2000 noch vom Kaufhof bewirtschaftet wurden.<sup>18 19</sup> Weiterhin wurden im Parkhaus am Dom 327<sup>20</sup>, im EBV-Carré 480<sup>21</sup>, im Kapuziner-Karree 250<sup>22</sup> und im Aquis Plaza 600<sup>23</sup> neue Parkplätze geschaffen. Damit sind in der Bilanz seit dem Jahr 2000 insgesamt 1198 zusätzliche Parkplätze innerhalb des Alleenrings geschaffen worden.

Wir fordern daher eine Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Alleenrings um 90 Plätze pro Jahr. Dies entspricht aktuell einer Reduzierung von ca. 2 % pro Jahr. Die dadurch gewonnene Fläche kann für die Anlage

---

<sup>17</sup>Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich, Der Historische Kompromiss von 1996

<sup>18</sup>Stellungnahme zur Ratsanfrage von Ratsherrn Servos (SPD) vom 08.04.2014, Thema: Parkgebühren

<sup>19</sup>apag.de

<sup>20</sup>Aachener Nachrichten: Parkhaus am Dom offiziell eröffnet (17.06.2005)

<sup>21</sup>Aachener Nachrichten: 480 neue Stellplätze im Herzen der Stadt (03.10.2004)

<sup>22</sup>parkinglist.de, Parkhaus Kapuziner-Karree Aachen, aufgerufen am 27.02.2017

<sup>23</sup>aquis-plaza.de, aufgerufen am 27.02.2017

von sicheren Radverkehrsanlagen, breiteren Fußwegen, Fahrradbügeln, zusätzlichen Grünflächen und Bäumen sowie Ladezonen genutzt werden.

## 2.4 Radverkehrsnetz



Abbildung 2.7: Fahrradstraße in Freiburg

Zur Förderung des Radverkehrs ist ein durchgängiges Radverkehrsnetz in der Innenstadt notwendig. Insbesondere auf dem Grabenring werden sichere und komfortable Radverkehrsanlagen benötigt. Neben Beispielen zur Umgestaltung des Grabenrings stellen wir einige weitere Routen vor.

### **Driescher Gässchen und Templergraben**

Durch die in Abschnitt 2.1 beschriebene weitgehende Sperrung des Templergrabens für den Kfz-Verkehr und die Verringerung des Kfz-Verkehrs in der Eilschornsteinstraße kann von einer starken Abnahme des Kfz-Verkehrs vom Pontdriesch über Driescher Gässchen und Templergraben bis zur Wüllnerstraße ausgegangen werden.

An den Kreuzungen zum Pontdriesch und zur Wüllnerstraße werden die beiden Fahrtrichtungen bereits durch einen Grünstreifen getrennt. Mittelfristig kann der Grünstreifen auf dem dazwischen liegenden Abschnitt fortgesetzt und damit eine vollständige Trennung der Fahrtrichtungen vollzogen werden. Vom Pontdriesch bis zur Wüllnerstraße werden Driescher Gässchen und Templergraben dann in Fahrtrichtung Wüllnerstraße als Fahrradstraße ausgeschildert. Der Kfz-Verkehr ist freizugeben und der bisher vorhandene Schutzstreifen entfällt.

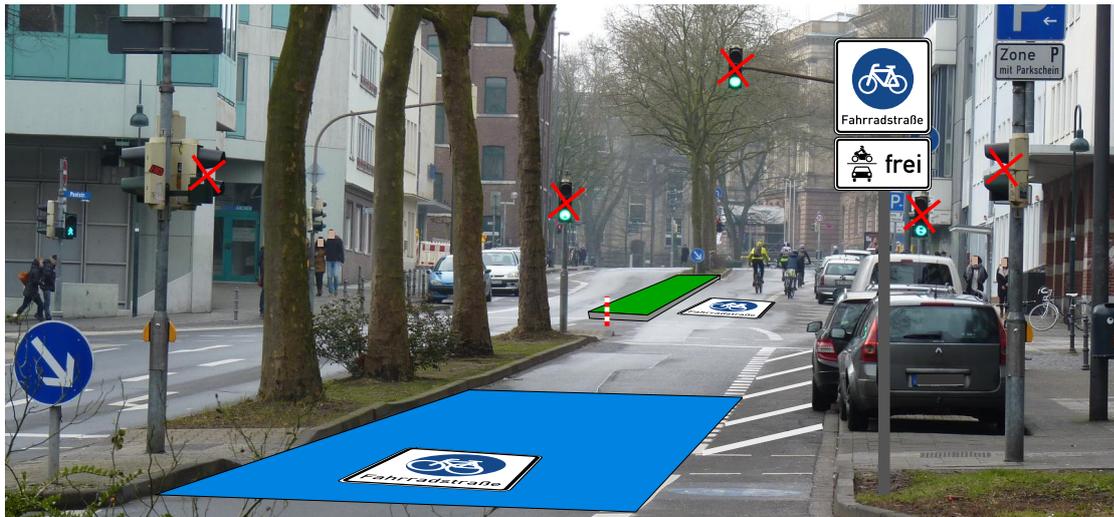


Abbildung 2.8: Bauliche Veränderungen am Templergraben

Die Einbahnstraßenregelung der Fußgängerzone Pontstraße wird umgedreht, so dass der Lieferverkehr vom Driescher Gässchen rechts in die Pontstraße einbiegen und am Ende der Fußgängerzone über die Pontstraße Richtung Ponttor fahren kann.

Kfz-Verkehr, der die Pontstraße von der Neupforte Richtung Driescher Gässchen befährt, darf nur noch rechts auf das Driescher Gässchen abbiegen. Die Trennung der Fahrtrichtungen wird auf der Kreuzung so gestaltet, dass Fuß- und Radverkehr weiterhin problemlos kreuzen können.

Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Driescher Gässchen – Pontstraße kann in Fahrtrichtung Wüllnerstraße entfallen. Wegen des anzunehmenden starken Rückgangs des Kfz-Verkehrs ist dort eine Kreuzung des Fußverkehrs auch ohne Signalisierung möglich. In entgegengesetzter Fahrtrichtung bleiben die Lichtsignalanlagen unverändert. Die Lichtsignalanlage für den Fußverkehr an der Kreuzung Pontdriesch – Driescher Gässchen kann in Fahrtrichtung Wüllnerstraße ebenfalls entfallen.

Bereits heute werden Templergraben und Wüllnerstraße von vielen Radfahrenden benutzt. Durch den Radschnellweg Aachen – Herzogenrath ist mit einer weiteren Steigerung des Radverkehrs zu rechnen. An der Kreuzung Templergraben – Wüllnerstraße erhält daher der vom Pontdriesch kommenden Radverkehr, der in die Wüllnerstraße rechts abbiegt, eine zusätzliche Lichtsignalanlage. Das Rechtsabbiegen ist immer dann zu ermöglichen, wenn kein Fußverkehr den Templergraben kreuzt.



Abbildung 2.9: Hohe Auslastung beim Fahrradparken am Templergraben, aufgenommen am Sonntag, 12.02.2017

Der Templergraben zwischen Beginenstraße und Königstraße wird als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

### **Direktverbindung zwischen Seilgraben und Karlsgraben**

Die Straßen Neupforte, Augustinerbach, Annuntiatenbach, Lindenplatz und Johanniterstraße bilden eine direkte Verbindung zwischen Seil- und Karlsgraben und werden bis auf drei Ausnahmen in für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraßen umgewandelt. Die für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen Augustinerbach und Lindenplatz bleiben bestehen.

Auf dem Lindenplatz ist darauf zu achten, dass die Radverkehrsführung eindeutig ist, damit Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr vermieden werden. Der Annuntiatenbach wird wie in Abschnitt 2.1 beschrieben zwischen Judengasse und Eilfschornsteinstraße in eine Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Linienverkehr umgewandelt.

Die nun von weniger Kfz-Verkehr befahrene Eilfschornsteinstraße wird als eine für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraße ausgeschildert. Gleiches gilt für die Pontstraße zwischen Driescher Gässchen und Neupforte.

### **Annastraße, Mörgensstraße, Krakaustraße, Südstraße**

Die Annastraße beginnt am Fischmarkt als für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone und wird im weiteren Verlauf zunächst als verkehrsberuhigter Be-



Abbildung 2.10: Rush Hour in Kopenhagen

reich und dann als Fahrradstraße weitergeführt. Durch die Ausschilderung von Mörngensstraße, Krakaustraße und Südstraße als für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraßen kann die bereits heute aus dem Aachener Süden viel genutzte Route zum Fischmarkt weiter aufgewertet werden.

### **Fahrradstraßen zwischen Elisenbrunnen und Seilgraben**

Nach der baldigen Schließung des Parkhaus Büchel werden die Straßen Ursulinerstraße, Buchkremerstraße, Büchel, Nikolausstraße, Kleinkölnstraße und Minoritenstraße als Fahrradstraßen ausgeschildert. Bestehende Einbahnstraßenregelungen werden aufgehoben.

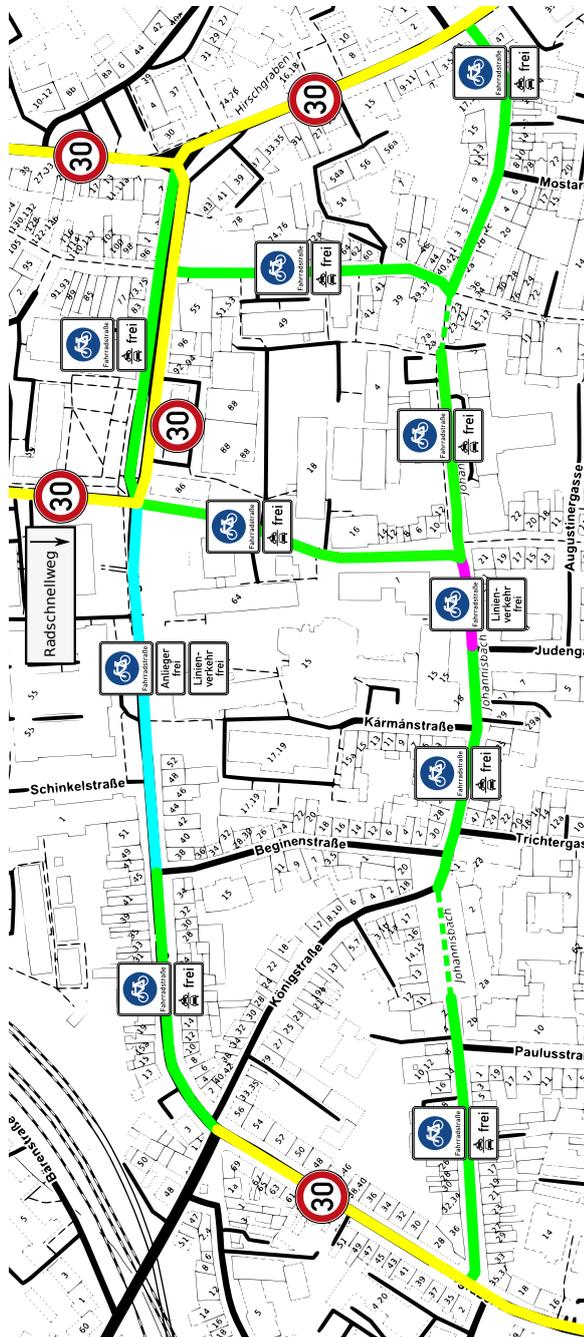


Abbildung 2.11: Radverkehrsnetz am Templergraben

## 3 Sofortmaßnahmen

### 3.1 Netzdurchtrennung Templergraben

**Maßnahme 3.1.1** (Fahrradstraße Templergraben)

Der Templergraben wird zwischen Wüllnerstraße und Beginnenstraße als Fahrradstraße mit einer Freigabe für Linien- und Anliegerverkehr ausgeschildert.

**Maßnahme 3.1.2** (Fahrradstraße Annuntiatenbach)

Der Annuntiatenbach wird zwischen Judengasse und Eilfschornsteinstraße in eine Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Linienverkehr umgewandelt.

### 3.2 Netzdurchtrennung Kurhausstraße

**Maßnahme 3.2.1** (Beschilderung Kurhaus- und Komphausbadstraße)

Die Kurhausstraße und die Komphausbadstraße werden für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien- und Taxiverkehr, gesperrt.

**Maßnahme 3.2.2** (Beschilderung Couvenstraße)

Die Couvenstraße wird hinter der Parkhausein- und -ausfahrt bis zur Komphausbadstraße für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien- und Taxiverkehr, gesperrt. Die Einbahnstraßenregelung auf der Couvenstraße wird aufgehoben.

### 3.3 Netzdurchtrennung Kapuzinergraben

**Maßnahme 3.3.1** (Beschilderung Kapuzinergraben)

Der Kapuzinergraben wird zwischen Theaterstraße und Franzstraße für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien-, Taxi- und Lieferverkehr, gesperrt.

## 3.4 Tempo 30

### Maßnahme 3.4.1 (Tempo 30 Grabenring)

Auf dem gesamten Grabenring wird Tempo 30 angeordnet.

### Maßnahme 3.4.2 (Tempo 30 Pontviertel)

Auf der Wüllnerstraße, Malteserstraße, Friesenstraße, Marienbongard, Pontdriesch und Pontstraße zwischen Kreuzherrenstraße und Ponttor wird Tempo 30 angeordnet.

### Maßnahme 3.4.3 (Tempo 30 Sandkaulstraße)

Auf der Sandkaulstraße wird Tempo 30 angeordnet.

## 3.5 Parken

### Maßnahme 3.5.1 (Parkgebühren)

Für das Parken im Straßenraum innerhalb und auf dem Alleenring und auf Zollamtstr-, Hackländer-, Friedlandstraße und unterer Burtscheider Straße werden montags bis samstags von 9 bis 21 Uhr und sonn- und feiertags von 12 bis 17 Uhr folgende Gebühren erhoben:

0,60 € erste 20 Minuten,  
dann 0,60 € je 10 Minuten bis 60 Minuten,  
darüber hinaus 1,00 € je 15 Minuten.

### Maßnahme 3.5.2 (Öffentlichkeitsarbeit P+R)

Die P+R-Plätze und Parkhäuser werden auf der Webseite der Stadt Aachen stärker beworben.

## 3.6 Zusätzliche Fahrradstraßen

### Maßnahme 3.6.1 (Fahrradstraße Neupforte)

Die Neupforte wird als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

### Maßnahme 3.6.2 (Fahrradstraße Augustinerbach)

Der Augustinerbach wird mit Ausnahme der bereits existierenden Fußgängerzone als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

**Maßnahme 3.6.3** (Fahrradstraße Annuntiatenbach)

Der Annuntiatenbach wird zwischen Judengasse und Lindenplatz als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

**Maßnahme 3.6.4** (Fahrradstraße Johanniterstraße)

Die Johanniterstraße wird als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

**Maßnahme 3.6.5** (Fahrradstraße Eilfschornsteinstraße)

Die Eilfschornsteinstraße wird als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

**Maßnahme 3.6.6** (Fahrradstraße Pontstraße)

Die Pontstraße wird zwischen Neupforte und Templergraben als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

**Maßnahme 3.6.7** (Fahrradstraße Templergraben bis Königstraße)

Der Templergraben wird zwischen Beginenstraße und Königstraße als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.



## 4 Mittel- und langfristige Maßnahmen

### 4.1 Fahrradstraße Driescher Gässchen und Templergraben

#### **Maßnahme 4.1.1** (Fahrradstraße Driescher Gässchen und Templergraben)

Auf dem Driescher Gässchen und dem Templergraben an den Kreuzungen zum Pontdriesch und zur Wüllnerstraße werden die beiden Fahrtrichtungen bereits heute durch einen Grünstreifen getrennt. Der Grünstreifen auf dem dazwischen liegenden Abschnitt wird fortgesetzt und damit eine vollständige Trennung der Fahrtrichtungen vollzogen. Vom Pontdriesch bis zur Wüllnerstraße werden Driescher Gässchen und Templergraben in Fahrtrichtung Wüllnerstraße als Fahrradstraße ausgeschildert. Der Kfz-Verkehr ist freizugeben und der bisher vorhandene Schutzstreifen entfällt.

Die Einbahnstraßenregelung der Fußgängerzone Pontstraße wird umgedreht, sodass der Lieferverkehr vom Driescher Gässchen rechts in die Pontstraße einbiegen und am Ende der Fußgängerzone über die Pontstraße Richtung Ponttor fahren kann. Kfz-Verkehr, der die Pontstraße von der Neupforte Richtung Driescher Gässchen befährt, darf nur noch rechts auf das Driescher Gässchen abbiegen. Die Trennung der Fahrtrichtungen wird auf der Kreuzung so gestaltet, dass Fuß- und Radverkehr weiterhin problemlos kreuzen können.

#### **Maßnahme 4.1.2** (Wegfall Lichtsignalanlage Pontdriesch – Driescher Gässchen)

Die Lichtsignalanlage für den Fußverkehr an der Kreuzung Pontdriesch – Driescher Gässchen in Fahrtrichtung Wüllnerstraße entfällt.

#### **Maßnahme 4.1.3** (Wegfall Lichtsignalanlage Driescher Gässchen – Pontstraße)

Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Driescher Gässchen – Pontstraße in Fahrtrichtung Wüllnerstraße entfällt.

#### **Maßnahme 4.1.4** (Lichtsignalanlage Templergraben – Wüllnerstraße)

An der Kreuzung Templergraben – Wüllnerstraße erhält der vom Pontdriesch kommenden Radverkehr, der in die Wüllnerstraße rechts abbiegt, eine zusätzliche Lichtsignalanlage. Das Rechtsabbiegen ist immer dann zu ermöglichen, wenn kein Fußverkehr den Templergraben kreuzt.

## **4.2 Fahrradstraße Annuntiatenbach**

#### **Maßnahme 4.2.1** (Versenkbarer Poller Annuntiatenbach)

Die Fahrbahn der in Maßnahme 3.1.2 ausgeschilderten Fahrradstraße Annuntiatenbach wird zwischen Judengasse und Eilfschornsteinstraße verengt und die Durchfahrt wird für Kraftfahrzeuge mit Ausnahme des Linienverkehrs durch einen versenkbaren Poller verhindert.

## **4.3 Parken**

#### **Maßnahme 4.3.1** (Verringerung der Parkplatzanzahl)

Die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Alleerings wird jedes Jahr um 90 gesenkt. Die dadurch gewonnene Fläche soll für die Anlage von sicheren Radverkehrsanlagen, breiteren Fußwegen, Fahrradbügeln, zusätzlichen Grünflächen und Bäumen sowie Ladezonen genutzt werden.

## **4.4 Nach Schließung des Parkhaus Büchel**

#### **Maßnahme 4.4.1** (Fahrradstraße Ursulinerstraße)

Die Ursulinerstraße wird als Fahrradstraße ausgeschildert. Die bestehende Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben.

#### **Maßnahme 4.4.2** (Fahrradstraße Büchel)

Der Büchel wird als Fahrradstraße ausgeschildert.

#### **Maßnahme 4.4.3** (Fahrradstraße Nikolausstraße)

Die Nikolausstraße wird als Fahrradstraße ausgeschildert. Die bestehende Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben.

**Maßnahme 4.4.4** (Fahrradstraße Kleinkölnstraße)

Die Kleinkölnstraße wird als Fahrradstraße ausgeschildert. Die bestehende Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben.

**Maßnahme 4.4.5** (Fahrradstraße Minoritenstraße)

Die Minoritenstraße wird als Fahrradstraße ausgeschildert. Die bestehende Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben.



# Abbildungsverzeichnis

2.1	Erschließungskonzept Kfz-Verkehr	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors . . . . .	10
2.2	Netzdurchtrennung Kurhausstraße und Komphausbadstraße	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors . . . . .	11
2.3	Netzdurchtrennung Kapuzinergraben	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors . . . . .	12
2.4	Netzdurchtrennung Templergraben und Annuntiatenbach	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors . . . . .	12
2.5	Anhaltewege bei Tempo 30 und Tempo 50	
	Quelle: umweltbundesamt.de, Wirkungen von Tempo 30 an Haupt- verkehrsstraßen . . . . .	14
2.6	Unfallsituation vor und nach der Tempo-30-Anordnung an drei Haupt- verkehrsstraßen in Schwerin	
	Quelle: umweltbundesamt.de, Wirkungen von Tempo 30 an Haupt- verkehrsstraßen . . . . .	15
2.7	Fahrradstraße in Freiburg	
	© (i) Payton Chung . . . . .	22
2.8	Bauliche Veränderungen am Templergraben	
	© (i) Steffen van Bergerem . . . . .	23
2.9	Fahrradparken am Templergraben	
	© (i) Steffen van Bergerem . . . . .	24
2.10	Rush Hour in Kopenhagen	
	© (i) (s) (e) Mikael Colville-Andersen . . . . .	25
2.11	Radverkehrsnetz am Templergraben	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors . . . . .	26

