

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1121/WP17-1
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	12.03.2019
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Lothringerstraße zwischen Harscampstraße und Wilhelmstraße Umbau als Fahrradstraße und Premiumfußweg in Folge von Regionetz-Maßnahme - Ergänzungsvorlage			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
20.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	
21.03.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Anlass

In der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen- Mitte vom 06.02.2019 wurde das Projekt vorgestellt und drei unterschiedliche Varianten erläutert. Anschließend wurde diskutiert, jedoch nicht beschlossen sondern der Verwaltung weitere Prüfaufträge zur Behandlung in der nächsten Sitzung erteilt.

In der Diskussion wurde hinsichtlich der Gestaltung von Fahrradstraßen auf den Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.09.2018 hingewiesen. Dies aufgreifend sollte die optimale Breite der Fahrgasse bei 4,50 m liegen und nur in begründeten Ausnahmefällen davon abgewichen werden. Gerade zu Beginn der Einrichtung der Rad-Vorrang-Routen sollten keine Fehler gemacht werden und mit Blick auf die Luftreinhaltung der Anteil des Radverkehrs gefördert werden. Die Finanzierbarkeit der Variante 2 wird nachgefragt.

Bei der Planung sei sowohl die Enge der Innenstadt als auch der hohe Parkdruck zu berücksichtigen und zu klären, dass auch weiterhin genügend Parkmöglichkeiten für die Anwohner zur Verfügung stehen. Konkret soll ein Alternativparkflächenkonzept geprüft werden, um den Verlust der Parkplätze zu kompensieren. Dabei sollen auch Kurzhaltezone, wie etwa in Mannheim eingerichtet, geprüft werden.

Aus den Redebeiträgen ist eine deutliche Präferenz für Variante 2 festzustellen. Die Diskussion folgt dabei den zahlreichen in der Bürgerfragestunde geäußerten sehr deutlichen Anmerkungen für eine Bevorzugung der Variante 2.

Weiterhin hat sich in der Zwischenzeit die Kommission Barrierefreies Bauen in ihrer Sitzung vom 12.02.2019 „ausdrücklich für die Variante 2 ausgesprochen. Bei dieser Planung besteht eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr in einer dem Premiumweg entsprechender Qualität.“

Weitere schriftliche Eingaben einer Bürgerin sowie der Verbände und Initiativen Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Aachen, Bürgergruppe „Fahrradfreundliches Eilendorf“, Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ und Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aachen-Düren e.V. sind in der Zwischenzeit eingegangen.

Die Verwaltung hat die Prüfaufträge bearbeitet und nimmt zu den dargestellten Eingaben Stellung.

Parkraumsituation

Um alternative Konzepte für den bei Variante 2 reduzierten Parkraum (21 der vorhandenen 47 bewirtschafteten Parkplätze entfallen) zu bewerten, wird zunächst die aktuelle Parkraumsituation dargestellt.

Parkplatzflächen im Straßenraum

Zur Erfassung der Parkraumauslastung in dem betreffenden Abschnitt der Lothringerstraße wurde am 14.02.2019 eine Parkerhebung zu sieben Zeitschnitten (6, 9, 12, 14, 17, 20, 22 Uhr) vorgenommen. Zu den Tagesstunden zwischen 9 und 17 Uhr wurden zu jedem Zeitpunkt freie Parkplätze (4-9) festgestellt. Von den abgestellten Fahrzeugen sind zwischen 24 und 30 auf die Parkraumnachfrage für Anwohner mit Parkausweis „S“ (Suermondviertel) zurückzuführen. Jeweils ein kleinerer Anteil (9 bis 11 Fahrzeuge) war direkt Anwohnern der Lothringerstraße zuzuordnen. Durchschnittlich wurden sieben Parker ohne Parkausweis und -ticket identifiziert. In den Abend- und Nachtstunden zwischen 20 und 6 Uhr steigt die Parkraumnachfrage deutlich, vor allem begründet durch das Parkbedürfnis der Anwohner (38 bis 45 Fahrzeuge). Auch in diesem Zeitraum macht die Nutzung durch die Anlieger aus der Lothringerstraße den kleineren Teil aus (max. 18 Fahrzeuge).

Parkplätze in Parkhäusern

Im Suermondviertel existieren zahlreiche große Parkhäuser. Direkt angrenzend an die Lothringerstraße existiert das **Parkhaus Lothringerstraße** der ContiPark. Das Parkhaus verfügt über 345 Stellplätze. Das Parkhaus dient vor allem der Befriedigung des tagsüber stattfindenden Besuchsverkehrs und ist dann – auch aufgrund eines geringen Parkentgeldes gut ausgelastet. Demgegenüber ist nachts nur eine geringe Nutzung vorhanden. Nach Aussage des Betreibers werden im Durchschnitt 30 Übernachtparker und vier Dauerticketparker festgestellt. Im nächtlichen Zeitraum zwischen 17 und 9 Uhr werden Stellplätze für einen Pauschalbetrag von 1,50 € vermietet. Es besteht auch die Möglichkeit eines Dauertickets, das derzeit mit 54 € für Anwohner angeboten wird. Das Parkhaus wird zeitgleich mit der Tiefbaumaßnahme in der Lothringerstraße einer Sanierung unterzogen.

In fußläufiger Entfernung befindet sich weiterhin das von der APAG betriebene **Parkhaus GaleriaKaufhof** in der Wirichsbongardstraße. Das Parkhaus verfügt über 1005 Stellplätzen und ist fußläufig in drei Minuten von der Lothringerstraße erreichbar. Das Parkhaus wird vor allem an Einkaufssamstagen genutzt. Ansonsten stehen nahezu immer zahlreiche Stellplätze zur Verfügung. Es werden zwei „Home-Parken“ Tarife angeboten, die einerseits den Parkbedürfnissen der Anwohner aus der näheren Umgebung dienen und andererseits die abendliche/nächtliche Auslastung der zu diesem Zeitpunkt deutlich weniger nachgefragten Stellplätze steigern soll.

Home-Parken 1	16.00 - 08.00 Uhr Fr. ab 14.00 Uhr	Mo. - Do. sowie am Wochenende und Feiertage durchgehend.
Home-Parken 2	17.00 - 09.00 Uhr	Mo. - Fr., sowie am Wochenende und Feiertage durchgehend

Home-Parken 1 wird für 38,90 € und Home-Parken 2 für 33,50 € angeboten.

In ähnlicher fußläufiger Entfernung befindet sich das **Parkhaus Aquis-Plaza** mit 600 Stellplätzen. Das Parkhaus wird insbesondere von den Besuchern des Einkaufszentrums genutzt und ist ebenso wie das Parkhaus GaleriaKaufhof fast nie ausgelastet. Eine stärkere Nachfrage existiert auch hier an

Einkaufssamstagen, ansonsten ist die Auslastung untergeordnet und entspricht nicht den erwarteten Nutzerprognosen. Das Parkhaus ist montags bis samstags im Regelfall zwischen 8 und 20:30 Uhr geöffnet. Für die dem Center angegliederten Wohneinheiten werden bei Interesse auch Dauerparkplätze (inklusive nächtlicher Nutzung) angeboten.

Schließlich befindet sich im Suermondtviertel auch noch das der Sparkasse zugehörige Parkhaus Reihstraße, welches von vielen Kurzzeitparkern genutzt wird.

Ansätze für ein angepasstes Parkplatzflächenangebot

Die Betrachtung der Parkraumsituation zeigt, dass im Suermondtviertel in fußläufiger Erreichbarkeit viele Stellplatzkapazitäten für den täglichen Besuchsverkehr in Parkhäusern existieren, die nicht ausgelastet sind. Es ist erklärtes Ziel den Parkverkehr in diese Einrichtungen zu leiten. Dies wurde zuletzt durch die Parkgebührenerhöhung im öffentlichen Straßenraum und die Reduzierung der Parkhöchstdauer auf eine Stunde für diese Tarifzone politisch bestätigt.

Für die Parkbedürfnisse der Anwohner sollte sich bereits diese Veränderung entlastend auswirken. Die Analyse der Parkraumerhebung zeigt, dass für die Anwohner vor allem eine nächtliche Parkraumnachfrage zu beachten ist.

Möglichkeit 1: Vorbehalt der Parkplätze in der Lothringerstraße ausschließlich für Bewohner

Die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen werden in der StVO-Novelle von 2001 geregelt. Danach dürfen zwischen 09:00 und 18:00 Uhr maximal 50% der Parkplätze reserviert sein, ansonsten maximal 75%. In Aachen wird derzeit so verfahren, dass alle Parkplätze in Bewohnerparkzonen sowohl von Bewohnern (durch den Bewohnerparkausweis) als auch von Kurzzeitparkern (durch das Lösen eines Parktickets) genutzt werden können. Eine weitere Privilegierung für Bewohner innerhalb von Bewohnerparkzonen bei gleichzeitigem Ausschluss der Kurzzeitparker ist rechtlich möglich. Die Art der Beschilderung wird noch geprüft. Dabei wird auch die überdurchschnittlich hohe Anzahl der vorhandenen öffentlich zugänglichen Stellplatzkapazitäten in Parkhäusern zu berücksichtigen sein. Das Ergebnis der Prüfung wird bis zur Bezirksvertretungs- bzw. Ausschusssitzung vorliegen.

Unabhängig davon wird sich durch die Reduktion der Parkhöchstdauer auf eine Stunde eine deutlich niedrigere Inanspruchnahme durch gebietsfremde Kurzzeitparker ergeben.

In der Bezirksvertretungssitzung wurde in diesem Zusammenhang der Vorschlag von Kurzhaltezeiten am Beispiel von Mannheim aufgeführt. Die Prüfung der Bewohnerparkzonenregelung in Mannheim hat ergeben, dass dort ein zu Aachen grundsätzlich zu unterscheidendes System angewendet wird. Im Innenstadtbereich existieren dort mit „Parken mit Parkschein“, „Parken mit Parkschein (für Bewohner frei)“ und „Eingeschränktes Halteverbot (für Bewohner frei)“ drei verschiedene Regelungen für die Parkberechtigung, die in den Parkzonen kleinteilig kombiniert angewendet werden. Innerhalb der einzelnen Parkzonen werden dadurch die oben beschriebenen StVO-Vorgaben (maximal 50% der Parkplätze für Bewohner) erfüllt.

Möglichkeit 2: Zusätzliche Angebote für Bewohner der Lothringerstraße in den anliegenden Parkhäusern

Mit den Betreibern der im Viertel verorteten Parkhäuser (außer der Sparkasse) wurden Gespräche hinsichtlich potentieller Angebote geführt.

Für das **Parkhaus Lothringerstraße** existiert bereits heute ein attraktiver Tarif für die nächtliche Nutzung, der für die Uhrzeit zwischen 17 und 9 Uhr bei 1,50 € pauschal liegt. Aktuell wird dieses Angebot laut Angaben des Betreibers jedoch kaum genutzt. Eine Reduktion des Tarifs wird nicht in Aussicht gestellt. Es empfiehlt sich jedoch, durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen dieses Angebot in der Lothringerstraße sowie im gesamten Suermondviertel weiter zu verbreiten. Aktuell wird zusätzlich geprüft, ob bei der anstehenden Sanierungsmaßnahme weitere Stellplätze geschaffen werden können.

Auch im **APAG-Parkhaus GaleriaKaufhof** existiert bereits ein attraktives Tarifangebot. Darüber hinaus besteht die Bereitschaft – unter Einbeziehung des **Parkhauses Lagerhausstraße** - ein weiteres Angebot zur Verfügung zu stellen. Das Parkhaus Lagerhausstraße ist ebenfalls fußläufig in fünf Minuten von der Lothringerstraße zu erreichen. Hier existiert vor allem an Wochenenden sehr wenig Nachfrage. Die APAG ermöglicht unter Nutzung des „Nupsis“ eine Wochenendnutzung dieses Parkhauses verknüpft mit einer abendlichen/nächtlichen Nutzung des Parkhauses GaleriaKaufhof von montags bis freitags zu einem insgesamt noch günstigeren Preis.

Auch beim Management des **Parkhauses AquisPlaza** besteht eine Bereitschaft über ein Angebot von Dauerparkplätzen inklusive nächtlicher Nutzung für den Zeitraum montags bis freitags nachzudenken. Wegen der direkten Verknüpfung des Parkhauses mit dem Einkaufscenter bestehen allerdings nur eingeschränkte Zugangsmöglichkeiten vom und zum Kfz. Auch müsste sichergestellt werden, dass eine samstägliche Nutzung durch Dauerparker unterbunden wird. Das Ansinnen wird insgesamt beim Centermanagement geprüft.

Finanzierbarkeit der Mehrkosten bei Umsetzung der Variante 2

Eine Umsetzung der Variante 2 übersteigt die in dem Gesamtprojekt „Rad-Vorrang-Route Aachen 1 - Sicher und komfortabel mit Pedelecs durch die Stadt“ gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zu dieser Maßnahme entsprechend der Variante 1 veranschlagten Kosten.

Eine Finanzierung der zusätzlichen Kosten wär durch verschiedene Maßnahmen denkbar:

Durch eine gemeinschaftliche Ausschreibung der Oberflächenerneuerung mit den in diesem Abschnitt durchzuführenden Regionetz-Maßnahmen ist eine Reduzierung der Gesamtkosten möglich. Dazu muss aber eine Beschlussfassung über die Variante erfolgen, da die Ausschreibung der Regionnetz-Maßnahmen aufgrund des zugrunde liegenden Zeitplans unmittelbar ansteht.

Eine Kompensierung der entstehenden Mehrkosten (circa 75.000 €) kann auch durch Verschiebungen der Mittel innerhalb des Gesamtprojektes Rad-Vorrang-Route erreicht werden. Allerdings liegen zu anderen Teilabschnitten noch keine Kostenschätzungen vor.

Stellungnahme zu der Eingabe einer Bürgerin und Bewertung des alternativ eingebrachten Straßenraumentwurfes 2a der Verbände

Stellungnahme zu der Eingabe einer Bürgerin (s. Anlage 1)

Verwaltungsvariante 1

Die von der Verwaltung erarbeitete Variante 1 basiert auf den im Oktober 2018 beschlossenen Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen. Die Standards wurden unter Berücksichtigung der einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen sowie der Unfalluntersuchung zu Fahrradstraßen des UDV (Unfallforscher der Versicherer) erarbeitet. Das sowohl in den RAST 2008 als auch in dem UDV-Bericht definierte Lichtraumprofil für die Begegnung von Kfz und Fahrrad beträgt 4,0 m. Die in den Gestaltungsstandards definierten Mindestbreiten für Fahrradstraßen basieren auf diesem Wert: Bei der Annahme der Mitbenutzung des Sicherheitstrennstreifens durch das Kfz beträgt der Begegnungsraum in Variante 1 im Einbahnstraßenbereich 4,05 m und entspricht somit den oben gestellten Anforderungen. In den ERA 2010 ist zudem festgehalten, dass eine Radverkehrs freigabe entgegen der Kfz-Einbahnstraßenrichtung bei Fahrbahnbreiten von 3,50 m gut möglich ist. Die Fahrbahnbreite in Variante 1 beträgt 4,50 m. Der Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen beträgt in Variante 1 je 0,5 m und erfüllt somit die in den städtischen Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen definierten Mindestmaße. Diese Maße beruhen ebenfalls auf den ERA 2010. Hierin werden die Breiten von Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkständen bei Schutzstreifen mit 0,25 m bis 0,50 m und bei Radfahrstreifen mit 0,50 m bis 0,75 m angegeben.

Die Variante 1 erfüllt somit die Mindeststandards einer sicheren Radverkehrsführung nach den einschlägigen Richtlinien und der UDV-Untersuchung.

Alternativvariante der Bürgerin

Die in der Eingabe formulierte alternative Querschnittsaufteilung basiert auf einer Straßenraumgesamtbreite von 11,25 m. An keiner Stelle weist die Lothringerstraße eine derartige Querschnittsbreite auf. Die vorgeschlagene Fahrgassenbreite von 4,60 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen entspricht bis auf einen Zuschlag von 10 cm der vorgesehenen Fahrbahnaufteilung in Variante 2 (s. unten). Die Gehwegbreiten sind mit 1,40 m und 2,50 m deutlich schmaler als in der Verwaltungsvariante und entsprechen nicht dem Qualitätsanspruch eines Premiumfußweges.

Bewertung des alternativ eingebrachten Straßenraumentwurfes 2a der Verbände (s. Anlage 2)

Verwaltungsvariante 2

Durch die Fahrgassenverbreiterung auf das im Mobilitätsausschuss im Oktober 2018 beschlossene Optimalmaß von 4,50 m ist das in einer Fahrradstraße ausdrücklich erlaubte Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrern in Variante 2 - im Gegensatz zu Variante 1 - auch bei entgegenkommendem Kfz-Verkehr möglich. Dies führt zu einer Erhöhung des Komforts sowie des subjektiven Sicherheitsempfinden für den Radverkehr, was insbesondere im Abschnitt einer Rad-Vorrang-Route anzustreben ist. Darüber hinaus ermöglicht diese Variante eine Verbreiterung des Gehweges sowohl auf nördlicher als auch auf südlicher Seite. Eine Verbesserung für den Fußverkehr insbesondere im Hinblick auf den in Zukunft hier verlaufenden Premiumfußweg kann somit erzielt werden.

Demgegenüber hat die Variante 2 den Verlust von 21 Parkplätzen und höhere Umsetzungskosten zur Folge. Mögliche Kompensierungsmöglichkeiten für den Parkplatzbedarf der Anwohner der

Lothringerstraße sowie für die Mehrkosten wurden oben aufgezeigt. Zudem müssten bei der Umsetzung der Variante 2 vier Bestandbäume auf südlicher Seite entfallen. Demgegenüber stehen sechs Neupflanzungen auf nördlicher Seite.

Alternativvariante 2a

Die Verbände und Initiativen Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Aachen, Bürgergruppe „Fahrradfreundliches Eilendorf“, Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ und Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Aachen-Düren e.V. haben in einer zweiten Stellungnahme zur Planung der Lothringerstraße eine Optimierung der Variante 2 vorgeschlagen. Die Verwaltung nimmt zu den darin vorgeschlagenen Änderungen (Variante 2a, siehe Anlage 3) im Vergleich zur Verwaltungsvariante 2 wie folgt Stellung:

1.) Anrampung in Richardstraße

Die Gestaltung des Einmündungsbereiches Richardstraße hängt mit der noch zu beschließenden Ausführungsplanung der Straße zusammen. Zur Bevorrechtigung und zum Schutz des Fußverkehrs soll der Gehweg entlang der Lothringerstraße auch in der Verwaltungsvariante über die Einmündung Richardstraße niveaugleich fortgeführt werden. Durch diese bauliche Anpassung ist der Verkehr auf der Lothringerstraße an der Einmündung Richardstraße vorfahrtberechtigt.

2.) Verbot Einfahrt für Kfz und Motorrad ab Harscampstraße (impliziert Punkt 3.)

3.) Einbahnstraßeregelung auf kompletter Länge von Wilhelmstraße bis Harscampstraße

Eine derartige Regelung ist nur möglich, wenn die Einbahnstraßenrichtung der Richardstraße umgedreht wird. Der politische Beschluss zur Ausführungsplanung der Richardstraße steht aus. Heute nutzen 832 Kfz am Tag (7 – 19 Uhr) und 102 Kfz in der Spitzenstunde (16:45 – 17:45 Uhr) die Lothringerstraße in Richtung Wilhelmstraße. Der Großteil (88 %) biegt von der Harscampstraße aus Richtung Theaterstraße kommend in die Lothringerstraße ein. Beobachtungen haben gezeigt, dass zahlreiche der von der Harscampstraße in die Lothringerstraße einfahrenden Kfz-Verkehre nach wenigen Metern in die Richardstraße abbiegen. Die direkte Erreichbarkeit des Parkhauses wäre bei der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung durch die zweite existierende Zufahrt auf der Theaterstraße kaum eingeschränkt. Die Erreichbarkeit des Berufskollegs, welches heute ebenfalls aus beiden Fahrtrichtungen von der Lothringerstraße aus anfahrbar ist, wäre hingegen mit einem hohen Umwegfaktor verbunden. Kfz-Nutzer, die aus Richtung Süden oder Osten das Berufskolleg erreichen wollen, müssten von der Theaterstraße kommend anstelle der Harscampstraße, die Zollernstraße, Herzogstraße, Alfonsstraße und Wilhelmstraße nutzen.

4.) Baumfelder an Häusern Nr. 21 und 23/25 an Straßenkante schieben

Die in Variante 2 geplanten Baumstandorte orientieren sich an den Trassen der Versorgungsleitungen. Der Verschwenk der Trassen ist erst in Höhe der Hausnummer 27 vorgesehen, um die Baumfelder im Einbahnstraßenbereich realisieren zu können. Hier soll zudem durch die Änderung der Baumflucht auf den Charakterwechsel der Straße (Beidrichtungsverkehr zu Kfz-Einbahnstraße) hingewiesen werden.

5.) Durchgängig roter Asphalt in Fahrgasse

Zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Radverkehrs ist eine Rotasphaltierung der Fahrbahn in Fahrradstraßen sinnvoll. Die hiermit verbundenen Mehrkosten gegenüber einer konventionellen Asphaltierung sind von dem Umfang der Regionetz-Maßnahme abhängig.

6.) *Sicherheitstrennstreifen mit grauem Kopfsteinpflaster*

Ein Materialwechsel zur Ausbildung des Sicherheitstrennstreifens ist in den beschlossenen städtischen Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen nicht vorgesehen, bedeutet zudem einen weiteren Mehraufwand. Es soll stattdessen der Sicherheitstrennstreifen durch eine gestrichelte Breitstrichmarkierung verdeutlicht werden und somit den von Radfahrern nicht zu befahrenden Raum eindeutig kennzeichnen. Bei einer Integration der Kopfsteinpflasterung in den Gestaltungsstandard müsste die Markierung entsprechend des Vorschlages in Variante 2a auf einer hierfür ungünstigen unebenen Fläche aufgebracht werden. Eine alternative mögliche Ausbildung eines gepflasterten Sicherheitstrennstreifen auf nördlicher Seite (50 cm breiter Kopfsteinpflasterstreifen neben der 25 cm Breitstrichmarkierung) ist mit Mehrkosten verbunden.

7.) *Kurvenradius für von der Wilhelmstraße rechtseinbiegende Kfz reduzieren*

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird der Kurvenradius entsprechend der mindestens notwendigen Schleppkurve des maßgebenden Bemessungsfahrzeuges (Müllfahrzeug) angepasst.

8.) *Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“*

Bei einer Beschränkung der Lothringerstraße für Anlieger dürfte der Kfz-Verkehr die Lothringerstraße nicht mehr als Durchgangsstraße benutzen. Bei Einhaltung dieser Regelung durch alle Verkehrsteilnehmer würde die heute bereits geringe Kfz-Menge weiter reduziert und der Charakter der Fahrradstraße gestärkt werden. Für das gesamte Suermondviertel entsteht damit aber auch die Konsequenz, dass eine Einfahrt nur noch von der Theaterstraße aus über die Borngasse und Harscampstraße sowie über die Kaiserplatzumfahrt in die Beekstraße möglich wäre. Dies hätte eine Erhöhung der Verkehrsbelastungen und eine Veränderung der Verkehrsströme in diesen Bereichen zur Folge. Unabhängig davon ist die Kontrolle einer „Anlieger frei“-Beschilderung nur mit hohem Aufwand möglich, und somit ein häufiges Fehlverhalten der Kfz-Nutzer zu erwarten. Im Workshop "Fahrradstraßen", der am 16.05.2017 in Aachen stattfand, wurde diesbezüglich die Ausschilderung "Kfz frei" gegenüber "Anlieger frei" favorisiert.

9.) *Aufstellbereich vor der LSA an der Wilhelmstraße ausweiten*

Der in der Verwaltungsvariante 2 vorgesehene baulich geschützte Aufstellbereich weist eine Breite von 2,5 m auf und bietet somit Raum für zwei bis drei sich in vorderster Linie aufstellende Radfahrer. Sich dahinter einreihende Radfahrer können mindestens zu zweit nebeneinander stehen ohne dass es zu einem Konflikt mit den in die Lothringerstraße einfahrenden Radfahrern und Kfz kommt.

Der in Variante 2a aufgeweitete Aufstellbereich hat eine Breite von circa 4,0 m. Dort können sich dementsprechend 4 bis 5 Radfahrer in vorderster Linie und in der darauffolgenden Reihe aufstellen. Ein sehr breiter Aufstellbereich könnte gegebenenfalls zur nicht erlaubten Einfahrt von Kfz-Nutzer aus Richtung östlicher Lothringerstraße genutzt werden. Zur Vorbeugung des Fehlverhaltens ist die Einmündung im Bestand abgekröpft.

10.) *Kurve ausrunden für rechtsabbiegende Radfahrer in Wilhelmstraße*

Der aus der Lothringerstraße rechtsabbiegende Radfahrer fährt in eine stark befahrende Kfz-Hauptverkehrsstraße. Eine Verlangsamung des Radfahrers ist an dieser Stelle aus Sicherheitsgründen notwendig. Eine Ausrundung, die ein fahrdynamisch schnelles Rechtsabbiegen ermöglicht, wird daher nicht befürwortet. Insgesamt ist die Verkehrsmenge der aus der Lothringerstraße in die Wilhelmstraße rechtsabbiegenden Radfahrenden sehr gering.

11.) Führung des Radverkehrs außerhalb des Alleerings

Vorschläge zur weiteren Führung der Rad-Vorrang-Route auf der östlichen Lothringerstraße werden zeitnah in die Beratung eingebracht.

Fazit:

Aus Sicht der Verwaltung wurden alle Prüfaufträge, die zur Umsetzung einer Variante 2 formuliert wurden, bearbeitet. Möglichkeiten zur Anpassung der Parksituation wurden aufgezeigt, Finanzierungsmöglichkeiten für einen aufwändigeren Ausbau wurden dargestellt. Hier sei nochmals auf die gemeinsame Durchführung der Tiefbaumaßnahmen mit den Regionetzarbeiten hingewiesen, die ein großes Effizienzpotential bieten.

Anlage/n:

Anlage 1: Eingabe einer Bürgerin vom 11.02.2019

Anlage 2: Weitere Stellungnahme der Verbände und Initiativen vom 12.02.2019

Anlage 3: Variante 2a der Verbände und Initiativen