

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1121/WP17-1 Status: öffentlich 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: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 712 376 741">Datum</th> <th data-bbox="384 712 954 741">Gremium</th> <th data-bbox="962 712 1382 741">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 745 376 775">20.03.2019</td> <td data-bbox="384 745 954 775">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="962 745 1382 775">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 779 376 808">21.03.2019</td> <td data-bbox="384 779 954 808">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 779 1382 808">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	20.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	21.03.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
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 Umwegefaktor 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

Aachen, den 11.02.2019

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

**An die Mitglieder
des Bürgerforums,
der Bezirksvertretung Aachen-Mitte sowie
des Mobilitätsausschusses**

Betreff: Radvorrangroute Lothringer Straße zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße

Sehr geehrte Damen und Herren der politischen Ausschüsse,

ich möchte mich kurz vorstellen: als Dipl.-Bauing. sowie Sicherheitsauditorin bin ich bei Straßen.NRW im Hauptsitz in Gelsenkirchen für die Verkehrssicherheit und den Radverkehr (incl. Radschnellwege) für das gesamte Bundesland NRW zuständig. Als Aachenerin (ohne Parteizugehörigkeit) bin ich sehr interessiert an einer Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr in Aachen, um zum einen die wahnsinnige Kfz-Verkehrsbelastung (einschließlich der damit verbundenen Probleme) in der Stadt zu reduzieren und zum anderen die objektive und subjektive Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen bzw. zu gewährleisten.

In der Sitzung BV-Mitte am 06.02.2019 wurde von der Verwaltung die Planung der Radvorrangroute Lothringer Straße zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße mit der Variante 1 als Vorzugsvariante der Verwaltung vorgestellt. Ich bin sehr dankbar, dass die Politiker*innen das Konzept der Radvorrangrouten beschlossen haben, das ist eine große Chance für Aachen, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Genauso dankbar bin ich dafür, dass der Beschluss vertagt wurde.

Unbedingt möchte ich aus meiner fachlichen Sicht vor der Beschlussfassung hierzu eine Stellungnahme abgeben, damit Ihr beschlossenes Radvorrangrouten-Konzept mit ungenügenden Standards nicht "nach hinten losgeht":

Die gesetzlich verankerte Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) lässt in Ausnahmefällen auch anderen Fahrzeugverkehr in Fahrradstraßen zu (z.B. Anliegerverkehr). Da es sich hier um eine innerstädtische Straße mit Schule und Wohnbebauung handelt, ist es sicherlich unumgänglich, hier den Anliegerverkehr zuzulassen.

Die obere Lothringer Straße soll zu einer Fahrradstraße (nach StVO 244.1 und 244.2) umgestaltet werden. Es gibt einen einbahnigen und einen zweibahnigen Abschnitt. Die Fahrgassenbreite beträgt in der Einbahnstraße sowie in einem Abschnitt der zweibahnigen Straße 3,55 m zzgl. Sicherheitsstreifen zu den Längsparkplätzen von 0,50 m. Diese Breiten entsprechen in keiner Weise dem aktuellen Stand der Technik:

- **Breiten abgeleitet aus den Regelwerken RASt und ERA:**

Zur Planung von Radverkehrsanlagen sind die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" von 2010 Grundlage. Zu den Standards von Fahrradstraßen gibt es hier keine Angaben über explizite Abmessungen, wahrscheinlich da zu dem Zeitpunkt Erfahrungen zu Fahrradstraßen noch nicht vorlagen (Fahrradstraßen sind 1997 mit der StVO eingeführt worden). Jedoch sind in Bild 3 Verkehrsräume und lichte Räume für den Radverkehr definiert, aus denen sich Breiten ableiten lassen:

Der lichte Raum für 2 nebeneinander fahrende Radfahrer hat eine Breite von 2,00 m, das ergibt für je zwei sich begegnende Radfahrer (wie nach StVO zulässig) eine Mindestbreite von 4,00 m.

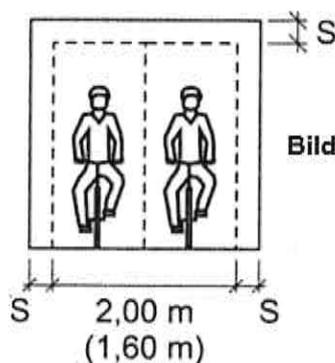
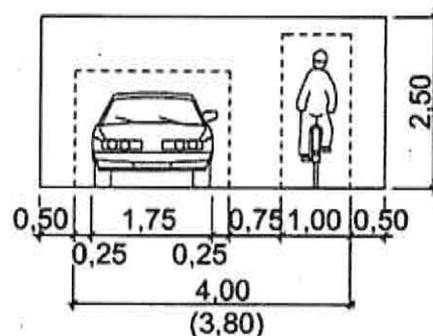


Bild 3: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs

Der lichte Raum bei einer Begegnung von Pkw und Radfahrer hat nach der RASt ebenfalls eine Breite von 4,00 m:



Das Nebeneinanderfahren wird hier nicht dargestellt. Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung, in der ein Überholabstand zu Radfahrern von 1,50 m festgelegt wurde, wird das Maß keineswegs kleiner sein.

Da seit der Veröffentlichung der RASt in 2006 die Fahrzeuge breiter geworden sind, sollte man die Breite von 4,00 m keinesfalls mehr unterschreiten.

- **Breiten abgeleitet aus den Ergebnissen der UDV-Untersuchung:**

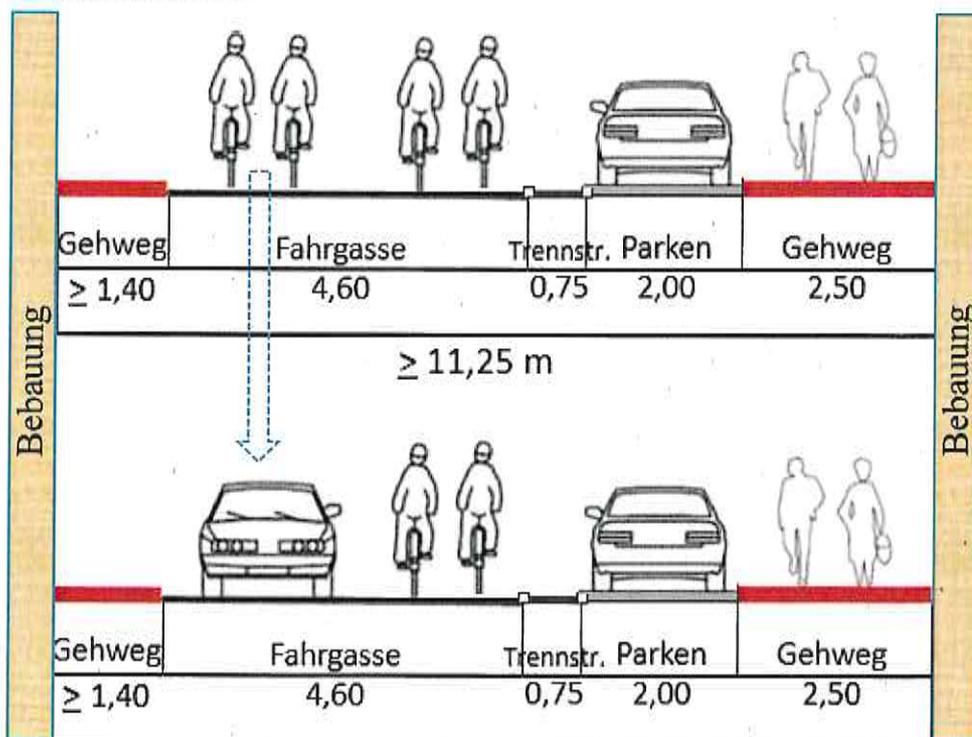
Da seit 1997 in vielen Städten Fahrradstraßen umgesetzt wurden, hat die UDV (Unfallforscher der Versicherer) in 2016 bestehende Fahrradstraßen untersucht und vor dem Hintergrund der Untersuchungsergebnisse Empfehlungen abgeleitet:

Die Mindestmaße von Fahrradstraßen sowohl in Einbahnstraßen als auch im Begegnungsverkehr betragen 4,00 m und sind damit konform zu den lichten Mindestbreiten aus der RAST und ERA. Bei dieser Breite sind ein Überholen EINES Radfahrers (auch in Einbahnstraßen) sowie ein Begegnen EINES Radfahrers mit einem Pkw möglich. Soll gewährleistet werden, dass auch zwei nebeneinander fahrende Radfahrer einem Pkw sicher begegnen können, so ist eine Fahrgassenbreite von mindestens 4,60 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu ggf. parkenden Fahrzeugen erforderlich.

Die Sicherheitsstreifen zu den Längsparkplätzen müssen eine Breite von 0,75 m haben, dieses Maß ist auch in den ERA das Regelmaß und wird durch die Untersuchung ausdrücklich empfohlen. Nach der UDV-Untersuchung sind 56 % der relevanten Radverkehrsunfälle durch den ruhenden Verkehr als Unfalltyp identifiziert!

- **Vorschlag einer neuen Variante unter Berücksichtigung der Ziele**

Da es sich bei dem Abschnitt der Lothringer Straße um den am stärksten frequentierten Abschnitt der Radvorrangroute handelt, ist es aus Sicht einer ehrlichen Radverkehrsförderung besonders hier unbedingt erforderlich, die Breite von 4,60 m für die Fahrgasse (ohne Sicherheitstrennstreifen) einzuhalten, damit die Funktion des Nebeneinanderfahrens und sicheres Begegnen oder Überholen durch den Kfz-Verkehr gewährleistet ist. Die Breite des Straßenraumquerschnitts beträgt an der schmalsten Stelle 11,25 m. Für diesen Minimalquerschnitt habe ich die aus meiner Sicht optimale Aufteilung dargestellt:

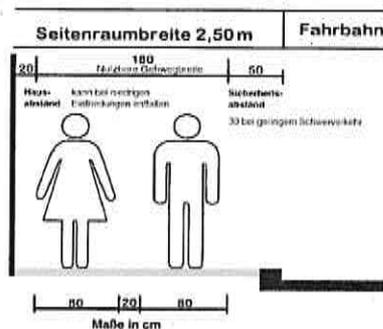


Vorteile:

- Funktion als gut funktionierende Fahrradstraße gewährleistet
- Funktion als Premiumfußverbindung auf der nördlichen Seite durchgängig gewährleistet
- Einseitiges Parken kann bestehen bleiben (Parkhäuser können entfallene Parkplätze hier sogar auffangen)
- Bäume könnten zum Teil erhalten und zum Teil neu gesetzt werden

Nachteile:

- Einige Bäume müssten entfallen bzw. ersetzt werden.
- Der Gehweg auf der südlichen Seite würde nicht durchgängig der Qualität eines Premiumgehwegs entsprechen, die Breite variiert zwischen 1,40 m und 3,10 m. (vorhandene Maße wurden aus den Plänen der Verwaltung übernommen)



Aus den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Ausgabe 2002:

Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand. Daraus ergibt sich die Breite von 2,50 m.

Ich hoffe, dass meine Stellungnahme bzw. mein Vorschlag Sie noch vor der Entscheidungsfindung Ihrer Beschlüsse zur Radvorrang- und Fußgängerpremium-Route in der Lothringer Straße erreicht und würde mich freuen, wenn ich mit meiner Anregung etwas Fachlichkeit beisteuern konnte.

Mit freundlichen Grüßen,

[Redacted Name]

@: [Redacted Email]

Sehr geehrte Damen und Herren Mitglieder der Bezirksvertretung Mitte und des Mobilitätsausschusses,

zur Vorlage "Lothringerstraße zwischen Harscampstraße und Wilhelmstraße - Umbau als Fahrradstraße und Premiumfußweg in Folge von Regionetz-Maßnahme" FB 61/1121/WP17 ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=19489 erhalten Sie hier eine weitere Stellungnahme der folgenden Verbände und Initiativen:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Aachen
- Bürgergruppe "Fahradfreundliches Eilendorf"
- Projektwerkstatt "Fahradfreundliches Brand"
- Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aachen – Düren e.V.

Bereits in unserer vorangegangenen Stellungnahme am 03.02.2019 hatten wir dargelegt, warum die Varianten 1 und 3 völlig ungeeignet sind, den Anforderungen an eine Fahrradstraße und an eine Radvorrangroute gerecht zu werden (<https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/aachen-dueren/news/umsetzung-der-radvorrangrouten-vorschlag-der-verwaltung-unzureichend/>). Aber auch die Variante 2 benötigt noch Verbesserungen. Es ist fraglich, ob mit den vorgesehenen Maßnahmen deutlich mehr Menschen dazu gebracht werden könnten, mehr Wege in der Stadt zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen. Angesichts akuter Luftschadstoffprobleme und Verkehrsüberlastung ist dies aber unabdingbar. In unseren Nachbarländern, insbesondere Dänemark und den Niederlanden, sehen wir, dass mit der richtigen Infrastruktur viel mehr möglich ist.

Anbei finden Sie einen Plan einer neuen Variante 2a, die auf Variante 2 aufbaut, aber deutliche Komfort- und Sicherheitsverbesserungen für Radfahrer und Fußgänger mit sich bringt. Die in der Karte von 1. bis 11. durchnummerierten Änderungsvorschlägen werden im Folgenden erläutert.

1. Anrampung in Richardstraße zur Verdeutlichung der Vorfahrt in Fahrradstraße: Schon Variante 2 sieht vor, den Gehweg niveaugleich auszubauen und der Lothringerstraße Vorfahrt gegenüber der Richardstraße zu geben. Zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern, die diesen Vorrang in Anspruch nehmen, sollten aus der Richardstraße kommende Fahrzeuge eine Rampe überfahren.
2. Beginn der Fahrradstraße VZ 267 - Verbot der Einfahrt für Kraftfahrzeuge und
3. Einbahnstraße auf kompletter Länge von Wilhelmstraße bis Harscampstraße: Variante 2 sieht vor, das Parkhaus Lothringerstraße von der Harscampstraße aus erreichbar zu halten, indem die Einbahnstraßenregelung erst dahinter beginnt. Dies ist aber nicht nötig, da man auch über die Theaterstraße 59 ins Parkhaus fahren kann. Eine durchgehende Einbahnstraßenregelung in der Lothringerstraße macht die Verkehrssituation übersichtlicher und sicherer. Sie unterbindet Behinderungen von Radfahrern durch Rückstaus an der Einfahrt des Parkhauses, Wendemanöver, Rückwärtsfahren und andere konfliktträchtige Situationen.
4. Baumbeete an Häusern Nr. 21 und 23/25 an Straßenkante schieben um 2,90 m Platz für Premiumfußweg zu schaffen:
Es ist nicht ersichtlich, warum in Variante 2 der Gehweg hier eingeeengt werden soll. Die neu anzulegenden Baumfelder lassen sich problemlos vom Gehweg weg verschieben, ohne dass hierdurch irgendeiner Verkehrsart ein Nachteil entstünde.

5. Durchgehend roter Asphalt in Fahrgasse (4,50 m Breite):
Die Erfahrung in den Niederlanden zeigt, dass eine durchgehende Einfärbung der Fahrbahn das wichtigste Mittel ist, um Fahrradstraßen als solche erkennbar zu machen. Hierbei sollte keine rote Farbe aufgetragen werden, stattdessen sollte rot eingefärbter Asphalt genutzt werden, da ein Farbauftrag weniger haltbar ist und bei Nässe sehr rutschig wird. Die Fahrbahn der Lothringerstraße muss wegen der Regionetzmaßnahme sowieso erneuert werden. Dabei sollte die Chance genutzt werden, direkt auf der ganzen Länge Rotasphalt einzubauen. Diese Gelegenheit wird sich in den nächsten Jahrzehnten nicht mehr bieten.
6. Sicherheitstrennstreifen mit grauem Kopfsteinpflaster wie in Schloßstraße (0,75 m Breite bei Stellplätzen):
Zu nah an geparkten Autos entlang zu radeln ist äußerst gefährlich, wie auch die letzten Beschlüsse der Unfallkommission belegen. Ein gepflasterter statt asphaltierter Sicherheitstrennstreifen stellt klar, dass er unter keinen Umständen von Radfahrern befahren werden sollte.
7. Kurvenradius für angepasste Geschwindigkeit reduzieren:
Von der Wilhelmstraße kommende Rechtsabbieger sollen nur mit mäßiger Geschwindigkeit in die Lothringerstraße einfahren, um dort fahrende Radfahrer nicht zu gefährden. Langsameres Rechtsabbiegen erhöht auch die Verkehrssicherheit für Radfahrer, die auf dem Schutzstreifen der Wilhelmstraße geradeaus fahren.
8. Fahrradstraße "Anlieger frei":
Momentan wird die Lothringerstraße für Schleichverkehr Richtung Innenstadt genutzt. Der Kfz-Durchgangsverkehr sollte stattdessen die parallel verlaufende Theaterstraße nutzen. Dies würde durch das Zusatzzeichen "Anlieger frei" statt allgemein "Kfz frei" erreicht. Das Berufskolleg, das Parkhaus und die anliegenden Geschäfte bleiben dabei natürlich erreichbar.
9. Aufstellbereich vor Ampel aufweiten:
Schon heute wird es hier regelmäßig eng, weil viele Radfahrer gleichzeitig an der Ampel warten, während die Rotzeiten sehr lang sind. Der in Variante 2 vorgesehene schmale Aufstellbereich ist unzureichend. Er wird auch der Tatsache nicht gerecht, dass Radfahrer unterschiedlich schnell anfahren. Der Aufstellbereich sollte so ausgeweitet werden, dass mehrere Radfahrer nebeneinander warten können. Nebeneinander statt hintereinander wartende Radfahrer machen es auch Fußgängern leichter, die Lothringerstraße zu überqueren, um der Wilhelmstraße zu folgen.
10. Kurve ausrunden für rechtsabbiegende Radfahrer in Wilhelmstraße:
Nicht der gesamte Radverkehr wird dem Verlauf der Radvorrangroute folgen. Rechtsabbiegende Radfahrer müssen den Schutzstreifen der Wilhelmstraße sicher und komfortabel erreichen können.
11. Führung des Radverkehrs außerhalb des Alleenrings vorbehaltlich der weiteren Planung der Radvorrangroute:
Es erscheint nicht sinnvoll, den Radverkehr hier auf eine linksseitige Führung zu verschwenken, denn nur 170 m weiter an der Alfonsstraße muss die Fahrbahn gequert werden, um rechtsseitig weiterzufahren zu können. Im weiteren Planungsverlauf der Radvorrangroute können sich Änderungen ergeben, die sich auch auf die Anforderungen für Aufstellbereiche und Fußgänger- und



Fahrradfurten an der Kreuzung Lothringerstraße - Wilhelmstraße auswirken.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne für ein Gespräch zur Verfügung.

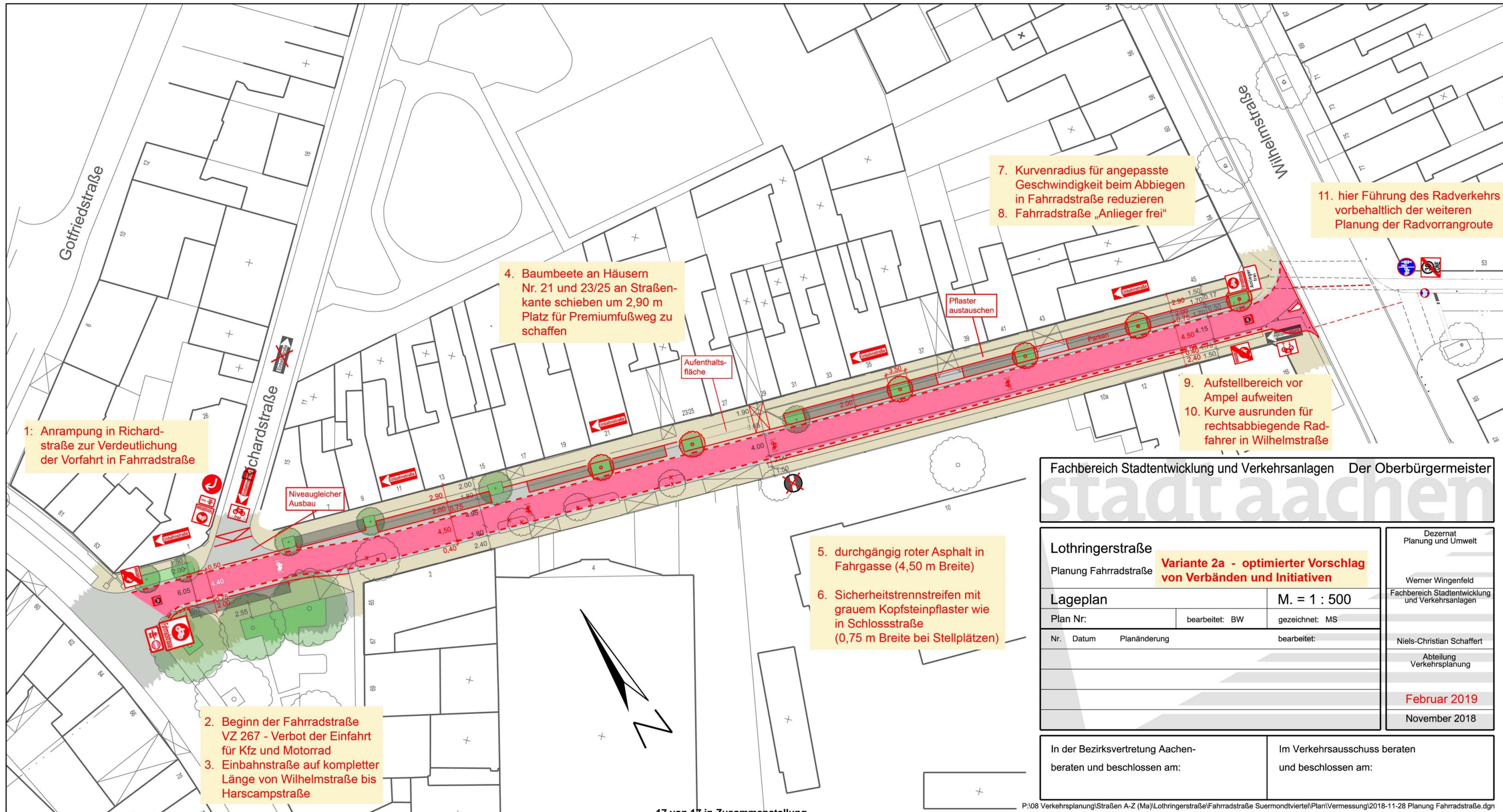
Mit freundlichen Grüßen,

[REDACTED]
ADFC Kreisverband Aachen

[REDACTED]
Bürgergruppe „Fahrradfreundliches Eilendorf“

[REDACTED]
Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

[REDACTED]
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aachen-Düren e.V.



1: Anrampung in Richardstraße zur Verdeutlichung der Vorfahrt in Fahrradstraße

2. Beginn der Fahrradstraße VZ 267 - Verbot der Einfahrt für Kfz und Motorrad
 3. Einbahnstraße auf kompletter Länge von Wilhelmstraße bis Harscampstraße

4. Baumbeste an Häusern Nr. 21 und 23/25 an Straßenkante schieben um 2,90 m Platz für Premiumfußweg zu schaffen

5. durchgängig roter Asphalt in Fahrgasse (4,50 m Breite)
 6. Sicherheitstrennstreifen mit grauem Kopfsteinpflaster wie in Schlossstraße (0,75 m Breite bei Stellplätzen)

7. Kurvenradius für angepasste Geschwindigkeit beim Abbiegen in Fahrradstraße reduzieren
 8. Fahrradstraße „Anlieger frei“

9. Aufstellbereich vor Ampel aufweiten
 10. Kurve ausrunden für rechtsabbiegende Radfahrer in Wilhelmstraße

11. hier Führung des Radverkehrs vorbehaltlich der weiteren Planung der Radvorrangroute

Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister
stadt aachen

Lothringerstraße
 Planung Fahrradstraße **Variante 2a - optimierter Vorschlag von Verbänden und Initiativen**

Lageplan M. = 1 : 500
 Plan Nr.: bearbeitet: BW gezeichnet: MS

Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:

Dezernat Planung und Umwelt
 Werner Wingendorf
 Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
 Niels-Christian Schaffert
 Abteilung Verkehrsplanung
Februar 2019
 November 2018

In der Bezirksvertretung Aachen beraten und beschlossen am:

Im Verkehrsausschuss beraten und beschlossen am: