

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1439/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	08.06.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Ausweisung und Umgestaltung von Fahrradstraßen entlang der Rad-Vorrang-Route Brand			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
24.06.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	
24.06.2020	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung	
25.06.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der Ausweisung folgender Straßen als Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) zu:

- Drimbornstraße (zwischen Bismarckstraße und Bahntunnel) gemäß Konzeptskizze (Anlage 3)
- Obere Drimbornstraße (zwischen Bahntunnel und Krautmühlenweg) gemäß Variante 1 der Konzeptskizze (Anlage 3) mit vorgezogenem Seitenraum
- Clermontstraße (zwischen Robert-Koch-Straße und Altstraße) gemäß Variante 1 der Konzeptskizze (Anlage 3) und gemäß Lageplan (Anlage 4)
- Altstraße gemäß Konzeptskizze (Anlage 3)
- Sittarder Straße (zwischen Schopenhauer Straße und Königsberger Straße) gemäß Konzeptskizze (Anlage 3)
- Danziger Straße gemäß Konzeptskizze (Anlage 3)
- Herderstraße gemäß Variante 1 der Konzeptskizze (Anlage 3)

Entsprechend empfiehlt die Bezirksvertretung Aachen-Mitte dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umgestaltung der Straßen unter Anwendung der Aachener Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen zu beauftragen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der Ausweisung folgender Straßen als Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) zu:

- Wolferskaul (zwischen Rombachstraße und Ringstraße) gemäß Konzeptskizze (Anlage 3) und Lageplan (Anlage 5)
- Marktstraße (zwischen Ringstraße und Röhrigstraße) gemäß Konzeptskizze (Anlage 3) und Lageplan (Anlage 5)

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, folgende Straßen unter Anwendung der Aachener Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen entsprechend der Konzeptskizzen in Anlage 3 umzugestalten:

1. Bezirk Aachen- Mitte:

- Drimbornstraße (zwischen Bismarckstraße und Bahntunnel) gemäß Konzeptskizze (Anlage 3)
- Obere Drimbornstraße (zwischen Bahntunnel und Krautmühlenweg) gemäß Variante 1 der Konzeptskizze (Anlage 3) mit vorgezogenem Seitenraum
- Clermontstraße.(zwischen Robert-Koch-Straße und Altstraße) gemäß Variante 1 der Konzeptskizze (Anlage 3) und gemäß Lageplan (Anlage 4)
- Altstraße gemäß Konzeptskizze (Anlage 3)
- Sittarder Straße (zwischen Schopenhauer Straße und Königsberger Straße) gemäß Konzeptskizze (Anlage 3)
- Danziger Straße gemäß Konzeptskizze (Anlage 3)
- Herderstraße gemäß Variante 1 der Konzeptskizze (Anlage 3)

2. Bezirk Aachen-Brand:

- Wolferskaul (zwischen Rombachstraße und Ringstraße) gemäß Konzeptskizze (Anlage 3) und Lageplan (Anlage 5)
- Marktstraße (zwischen Ringstraße und Röhrigstraße) gemäß Konzeptskizze (Anlage 3) und Lageplan (Anlage 5)

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1/4-120102-979-4 Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2020*	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	1.002.300	1.002.300	141.700	141.700	0	0
Auszahlungen	1.367.900	1.367.900	177.300	177.300	0	0
Ergebnis	365.600	365.600	35.600	35.600	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	81.300	81.300	11.000	11.000	0	0
Ergebnis	81.300	81.300	11.000	11.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz Auszahlung 2020 i.H.v. 1.253.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2019 i.H.v. 114.900 €

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	800.000	800.000	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	800.000	800.000	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschrie bener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrie bener Ansatz 2021 ff.	Folgekost en (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	120.000	120.000	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	250.000	250.000	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	370.000	370.000	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

1. Anlass

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

„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).“

Am 12.09.2019 hat der Mobilitätsausschuss das von der Verwaltung entwickelte Konzept eines Rad-Vorrang-Netztes beschlossen.

Mit der Annahme der Forderungen des Radentscheids Aachen durch den Rat der Stadt Aachen am 06.11.2019 wurden zudem weitere Qualitäts- und Quantitätsziele bezüglich der radverkehrlichen Infrastruktur formuliert. Zu deren Umsetzung tragen die in dieser Vorlage dargestellten Maßnahmen in hohem Maße bei.

Die Rad-Vorrang-Route Brand ist die dritte Route des geplanten Rad-Vorrang-Netztes, die umgesetzt werden soll. Ihre Gestaltung soll sich an der Umsetzung der Rad-Vorrang-Routen Eilendorf und Campus Melaten orientieren. Die Route ist Bestandteil des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen der Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW, welches von Juli 2019 bis Juni 2022 läuft.

Zur Umsetzung ist es aus Gründen der Kosten- und Flächeneffizienz sowie der planerisch beabsichtigten Bevorrechtigung des Radverkehrs sinnvoll, innerorts das verkehrsrechtliche Instrument der Fahrradstraße in erheblichem Maße zu nutzen.

Am 11.03.2020 hat eine Bürgerbeteiligung zur Rad-Vorrang-Route Brand stattgefunden, bei der Anregungen und Wünsche gesammelt wurden. Es sind weitere Bürgerbeteiligungen vorgesehen. Aufgrund der Corona-Krise werden diese jedoch voraussichtlich digital stattfinden.

Um eine Fahrradstraße einzurichten, gibt es nach Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zu den VZ 244.1 und VZ 244.2 (VwV StVO) folgende Vorgaben:

- *Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.*

- *Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).*
- *Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.*
- *Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.*
- *Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.*

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) werden für den Einsatzbereich von Fahrradstraßen Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h, die im Kontext des Radverkehrsnetzes Hauptverbindungen für den Radverkehr darstellen, benannt. Sie sollen der Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs abseits von Kfz-Hauptverkehrsstraßen dienen. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr (z. B. Anliegerverkehr) ist dort zulässig soweit dies durch Zusatzzeichen angezeigt wird. Deshalb ist dafür zu sorgen, dass die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs z.B. durch parallele und akzeptable Verkehrsführungen berücksichtigt werden. In Einzelfällen können auch Stadtbuslinien über Fahrradstraßen geführt werden. An Knotenpunkten sollten Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten, um eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr zu ermöglichen.

Um eine einheitliche Erkennbarkeit der Bevorrechtigung des Radverkehrs zu erreichen, hat die Verwaltung Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen erarbeitet. Diese wurden im November 2018 vom Mobilitätsausschuss beschlossen (vgl. Anlage 1). Die Fahrradstraßen sollen entsprechend dieses Gestaltungsstandards geplant werden. Unter Berücksichtigung der umzusetzenden Ziele des Radentscheids wird das Gestaltungskonzept um die flächenhafte Roteinfärbung der Fahrgasse einer Fahrradstraße auf ihrer gesamten Länge ergänzt.

2. Planung

In den Planungen der Rad-Vorrang-Route Brand sind neun Straßen zur sofortigen Ausweisung und Umgestaltung als Fahrradstraßen mit Kfz-Freigabe vorgesehen:

- a. Bezirk Aachen- Mitte:
 - Drimbornstraße (zwischen Beverstraße und Bahntunnel)
 - Obere Drimbornstraße (zwischen Bahntunnel und Krautmühlenweg)
 - Clermontstraße (zwischen Robert-Koch-Straße und Altstraße)
 - Altstraße
 - Sittarder Straße (zwischen Schopenhauer Straße und Königsberger Straße)
 - Danziger Straße
 - Herderstraße

- b. Bezirk Aachen-Brand:
 - Wolferskaul (zwischen Rombachstraße und Ringstraße)
 - Marktstraße (zwischen Ringstraße und Röhrigstraße)

Die Umgestaltung der Fahrradstraßen soll unter Anwendung der Aachener Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen entsprechend der Konzeptskizzen in Anlage 3 erfolgen. Die

Fahrradstraßen sollen an allen Knotenpunktbereichen eine Bevorrechtigung gegenüber den Nebenstraßen erhalten. In einigen Straßen sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgesehen. Hierzu eignen sich beispielsweise Teil- oder Plateaufplasterungen mit sinusförmigen Rampensteinen.

In allen Bereichen mit Busverkehr müssen die Belange der ASEAG berücksichtigt werden. Diese wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen mit der ASEAG abgestimmt werden müssen. Außerdem sollen die Sittarder Straße, die Marktstraße und die Straße Wolferskaul weiterhin für den ÖPNV freigegeben sein.

Ebenfalls wurde die Polizei um Stellungnahme zu den Planungen der Fahrradstraßen gebeten. Sie steht in ihrem Fazit den Fahrradstraßen aus folgenden Gründen kritisch gegenüber:

- laut VWV-StVO kommen Fahrradstraßen nur dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist
- laut VWV-StVO dürfen Fahrradstraßen nur in Ausnahmefällen durch Kfz befahren werden; es gibt keine Ausweichrouten für den Kfz-Verkehr

Es liegen nicht für alle Straßen Verkehrszählungen vor, sodass die Polizei für ihre Stellungnahme lediglich auf eine geringe Datengrundlage zurückgreifen konnte.

Aufgrund der Corona-Krise können weitere Verkehrserhebungen nicht zeitnah durchgeführt werden, sodass sich die Maßnahme verzögern würden. Hinsichtlich möglicher Konfliktsituationen plädiert die Verwaltung für gegenseitige Rücksichtnahme. Denn um den Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart zu fördern, ist die Ausweisung der Fahrradstraßen sinnvoll. Um das Förderprojekt #AachenMooVe! nicht zu gefährden und um die Ziele des Radentscheids zu erreichen, strebt die Verwaltung trotz der genannten Kritikpunkte eine schnelle Umsetzung der Fahrradstraßen gemäß den vorliegenden Planungen an.

Bezirk Aachen-Mitte

In dem Abschnitt zwischen Frankenberger Viertel und Brander Wall sind mit der Drimbornstraße bzw. Obere Drimbornstraße (zwischen Beverstraße und Krautmühlenweg), der Clermontstraße (zwischen Robert-Koch-Straße und Altstraße), der Altstraße, der Sittarder Straße (zwischen Schopenhauer Straße und Königsberger Straße), der Danziger Straße und der Herderstraße sieben Fahrradstraßen geplant.

Die gewählte Routenführung der Rad-Vorrang-Route Brand in diesem Abschnitt wurde von der Bezirksvertretung Aachen-Mitte im Oktober 2018 einstimmig beschlossen.

Die betrachteten Straßen weisen aufgrund einiger Netzzunterbrechungen (Krautmühlenweg, Sackgasse Danziger Straße und Sackgasse Herderstraße) keine übergeordnete Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr auf. Mit der Trierer Straße verläuft in paralleler Linie eine Kfz-Hauptverkehrsstraße (HS III). Die Kfz-Stärken sind demnach gering und für die Ausweisung der Straßen als Fahrradstraßen geeignet.

Im Folgenden werden die Maßnahmen dargestellt. Die entsprechende Querschnittsplanung zu den einzelnen Straßen ist Anlage 3 zu entnehmen.

Drimbornstraße:

Die Drimbornstraße und weiter die Obere Drimbornstraße (ab Bahntunnel) soll bis zum Krautmühlenweg als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Für die Obere Drimbornstraße (zwischen Bahntunnel bis Krautmühlenweg) sind zwei Gestaltungsvarianten denkbar. Variante 1 und Vorzugsvariante der Verwaltung sieht die Beibehaltung des aufgeschulterten Parkens auf der nord-östlichen Straßenseite vor, wobei die Parkflächen markiert werden. Hierdurch verbleibt unter Berücksichtigung des Sicherheitstrennstreifens zum Parken eine annähernd optimale Fahrgassenbreite von 4,35 m. Zu Gunsten des Fußverkehrs und einer 5,20 m breiten Fahrgasse könnte alternativ auf die Parkplätze (ca. 10 Stück) verzichtet werden. Dadurch würde die nutzbare Gehwegseite von 1,50 m auf 3,00 m verbreitert werden. Aufgrund des Gefälles der Straße, animiert eine breitere Fahrgasse jedoch auch höhere Kfz-Geschwindigkeiten. Dies könnte ein Sicherheitsdefizit für Radfahrende darstellen. Außerdem ergibt sich durch die Nähe zum Tierpark ein erhöhter Parkplatzbedarf. Da in diesem Abschnitt mit geringen Fußgängerzahlen zu rechnen ist und ein 3,00 m breiter Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite zur Verfügung steht und die Fußverkehre vom und zum Tierpark aufnimmt, wird die Umsetzung gemäß Variante 1 (vgl. Anlage 3) empfohlen. Der Beginn der Fahrradstraße an der Einmündung des Krautmühlenwegs soll durch einen vorgezogenen Seitenraum verdeutlicht werden. Dadurch wird die Fahrgasse an dieser Stelle reduziert. Die Engstelle wirkt geschwindigkeitsdämpfend und verdeutlicht die neue verkehrliche Situation. Gleichzeitig ergibt sich durch den vorgezogenen Seitenraum eine attraktive Querung für die Fußgänger.

Clermontstraße:

Im Anschluss an den Krautmühlenweg soll die Rad-Vorrang-Route über die Clermontstraße in die Altstraße führen. Zur Priorisierung des Radverkehrs und einer kontinuierlich einheitlichen Führung des Radverkehrs auf der Rad-Vorrang-Route, wird auch eine Ausweisung der Clermontstraße als Fahrradstraße angestrebt. Heute steht in der Clermontstraße (zwischen Robert-Koch-Straße und Altstraße) eine Vielzahl von Senkrechtparkplätzen zur Verfügung (45 Parkplätze). Außerdem kann auf der gegenüberliegenden Seite am Fahrbahnrand geparkt werden. Dort stehen ca. 11 Längsparkplätze zwischen Robert-Koch-Str. und Altstraße zur Verfügung. Zusätzlich wird in nicht gekennzeichneten Flächen, teilweise aufgeschultert geparkt. Durch die heutige Parkanordnung verbleibt lediglich eine nutzbare Fahrbahnbreite von 4,50 m. Entsprechend der Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen ist die verbleibende Fahrgassenbreite unter Berücksichtigung von Sicherheitstrennstreifen zum Parken zu schmal für die Umsetzung einer Fahrradstraße im Bestand. Gemäß Variante 1 (in Anlage 3) empfiehlt die Verwaltung daher das Fahrbahnrandparken auf der Clermontstraße im Abschnitt der Rad-Vorrang-Route zwischen Robert-Koch-Straße und Altstraße zu unterbinden. Hierdurch wird die Einrichtung einer Fahrradstraße mit einer Fahrgassenbreite von 5,10 m möglich. Um des Gefahrenpotential rückwärts ausparkender Kfz zu minimieren, ist zu den Senkrechtparkständen ein 1,00 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen. Um die Vorfahrtsberechtigung der Fahrradstraße zu gewährleisten, soll die Verbindung zur Robert-Koch-Str. über eine abknickende Vorfahrtsregelung realisiert werden. Die detaillierte Planung ist dem Lageplan in Anlage 4 zu entnehmen.

Ohne Verlust der Parkplätze am Fahrbahnrand ist keine Fahrradstraße möglich. In dem Fall wäre lediglich die Ausweisung der Route entlang der Clermontstraße möglich. Denkbar sind RVR-

Piktogramme auf der Fahrbahn (vgl. Variante 2 in Anlage 3). Dies widerspricht jedoch dem Anspruch einer eindeutigen und durchgehenden Führung der Radvorrangroute. Eine Unterbrechung des Fahrradstraßennetzes (die Altstraße soll ebenfalls Fahrradstraße werden, s.u.) führt zu einer Änderung der Verkehrsführung für ca. 180 m. Dadurch werden mind. acht weitere Schilder auf kurzer Strecke benötigt. Hinzu kommen Piktogramme und unterbrochene Fahrbahnmarkierungen. Weder für den Kfz- noch für den Radverkehr ergibt sich eine eindeutige und nachvollziehbare Verkehrsführung. Dies birgt ein erhöhtes Konfliktpotential.

Daher empfiehlt die Verwaltung die Ausweisung der Clermontstraße als Fahrradstraße gemäß Variante 1 der Konzeptskizze (Anlage 3) und dem Lageplan (Anlage 4).

Altstraße:

Weiterführend soll auch die Altstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Verbindung zur Fahrradstraße Clermontstraße soll über eine abknickende Vorfahrtsregelung realisiert werden. Die Altstraße weist für eine Fahrradstraße geeignete Fahrbahnquerschnitte auf, sodass die Umsetzung im Bestand erfolgen kann (vgl. Anlage 3). An allen Knotenpunkten soll die Altstraße eine Bevorrechtigung gegenüber den Nebenstraßen erhalten. Aufgrund der Länge, Geometrie sowie des Gefälles der Straße sind bei Wegfall der heutigen Rechts-Vor-Links-Reglung höhere Geschwindigkeiten der Kfz zu erwarten. Aus diesem Grund sind geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf der Strecke sowie an der Kreuzung Schönrahtstraße vorgesehen. Hier sollen die Belange der ASEAG berücksichtigt werden.

Sittarder Straße:

Ab Forster Linde soll die Rad-Vorrang-Route über die Sittarder Straße geführt werden. Auch hier eignet sich das verkehrsrechtliche Element der Fahrradstraße zur Priorisierung des Radverkehrs. Im ersten Abschnitt zwischen Fichtestraße und Schopenhauerstraße sind zu einem späteren Zeitpunkt umfassende Tiefbauarbeiten durch die Regionetz vorgesehen. Im Rahmen des Umbaus werden die Belange der Rad-Vorrang-Route berücksichtigt. Die Planung wird separat zur Beratung vorgelegt. Im weiteren Verlauf der Sittarder Straße zwischen Schopenhauerstraße und Königsberger Straße ist eine Umsetzung der Fahrradstraße im Bestand ohne Umbau möglich (vgl. Anlage 3). Zwar verkehren hier zwei Stadtbuslinien (Linien 5 und 45), aufgrund des breiten Straßenraumes und der geringen Bus-Frequenz (4 Busse pro Stunde am Werktag) werden jedoch auch hier die Anforderungen und Ziele einer Fahrradstraße nicht beeinträchtigt. Eine durchgehende Bevorrechtigung gegenüber den Nebenstraßen ist an allen Knotenpunkten auf diesem Abschnitt der Sittarder Straße vorgesehen. Aufgrund der damit verbundenen Aufhebung der Rechts-Vor-Links-Regelung in Verbindung mit der teilweise sehr breiten Fahrbahn werden zur Einrichtung einer komfortabel nutzbaren Fahrradstraße Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs notwendig.

Insbesondere die Sittarder Straße weist heute noch geringe Radverkehrsmengen auf (20 Radfahrende in der Spitzenstunde, Zählung 2017). Durch die Umgestaltung zur Fahrradstraße und der Route im Gesamten soll die Attraktivität der Straße für Radfahrende deutlich erhöht werden. Damit auch perspektivisch der Radverkehr – entsprechend den Vorgaben der StVO – die vorherrschende Verkehrsart darstellt, sind zudem entlang der parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraße Trierer Straße Hinweisschilder vorgesehen, die auf den Verlauf der Rad-Vorrang-Route aufmerksam machen.

Es sei darauf hingewiesen, dass in der Sittarder Straße das Betonfertigteilwerk der Firma nessler grünzig bau gmbh monatlich von ca. 1.100 LKW angefahren wird. Die Verwaltung hat eine alternative Führung geprüft, die über die Johannstraße führen würde. Die Routenführung würde hier verschwenken und Umwegfahrten bedeuten, sodass die Johannstraße voraussichtlich kaum von Radfahrern genutzt werden würde. Alternativ wäre ein umfangreicher Umbau der Sittarder Straße mit einem baulich angelegten Beidrichtungsradweg denkbar, für den sowohl Parkplätze als auch Baumstandorte weichen müssten. Aufgrund des breiten Querschnitts der Sittarder Straße bewertet die Verwaltung eine Belastung von ca. 55 LKWs/Tag auf der Fahrradstraße als zumutbar und schlägt weiterhin die Einrichtung einer Fahrradstraße gemäß den Konzeptskizzen (Anlage 3) vor.

Danziger Straße:

Im weiteren Verlauf soll die Route über die Danziger Straße geführt werden. Die Danziger Straße dient als Stichstraße der Erreichbarkeit eines Wohnblocks sowie der Erschließung eines Lebensmitteleinzelhandels und einer Tagesstätte für Senioren. Für den Radverkehr soll die Straße eine Verbindungsfunktion zwischen der Sittarder Straße und der Stettiner Straße einnehmen. Der heutige Fahrbahnquerschnitt ermöglicht eine Ausweisung zur Fahrradstraße ohne vorherigen Umbau (vgl. Anlage 3).

Angestrebt wird eine direkte Routenführung zwischen Danziger Straße und Stettiner Straße über das Grundstück der gewoge AG (Flurstück 1474). Die Beratungen dazu sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Alternativ wird die Route über den Geh- und Radweg neben dem Kindergarten verlaufen.

Herderstraße:

Die Führung der Rad-Vorrang-Route zwischen Driescher Hof und dem separat geführten getrennten Geh- und Radweg am Brander Wall verläuft über die Kfz-Stichstraße Herderstraße. Aufgrund der sehr geringen Kfz-Verkehrsstärke und der wichtigen Verbindungsfunktion für den Radverkehr (z.B. zur Gesamtschule Brand) ist die Ausweisung der Herderstraße als Fahrradstraße anzustreben. Die Breite der Fahrbahn beträgt 6,00 m, wobei am Fahrbahnrand geparkt werden darf. Um die Herderstraße als Fahrradstraße auszuweisen, muss das heutige Fahrbahnrandparken unterbunden werden.

Andernfalls verbliebe eine Fahrgassenbreite von 3,10 m für den Radverkehr zwischen den Sicherheitstrennstreifen. Dies entspricht nicht den Gestaltungsstandards der Fahrradstraßen, die eine Mindestbreite von 4,00 m vorsehen. Außerdem ist bei einer Fahrgassenbreite von 3,10 m das Begegnen von Kfz- und Radverkehr nicht möglich. Daher muss das Fahrbahnrandparken zur Umsetzung der Standards und zur Bevorrechtigung des Radverkehrs unterbunden werden. Hierfür entfallen ca. 20 Parkplätze.

Ohne Verlust der Parkplätze am Fahrbahnrand ist keine Fahrradstraße möglich. In dem Fall wäre lediglich die Ausweisung der Route entlang der Herderstraße möglich. Denkbar sind RVR-Piktogramme auf der Fahrbahn (vgl. Variante 2 in Anlage 3).

Die Verwaltung empfiehlt die Ausweisung der Herderstraße als Fahrradstraße gemäß Variante 1 der Konzeptskizze (Anlage 3).

Bezirk Aachen-Brand

Im Folgenden werden die Maßnahmen im Bezirk Aachen-Brand dargestellt. Die entsprechende Querschnittsplanung zu den einzelnen Straßen ist Anlage 3 zu entnehmen. Ein Lageplan ist Anlage 5 zu entnehmen.

In dem Abschnitt zwischen Brander Wall und Brander Markt sind entlang der Rad-Vorrang-Route im Bezirk Brand zwei Fahrradstraßen vorgesehen. Neben der Straße Wolferskaul soll auch die Marktstraße Fahrradstraße werden.

Die Routenführung wurde im März 2018 von der Bezirksvertretung Aachen-Brand beschlossen. Beide Straßen haben keine übergeordnete Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr und weisen demnach geringe Kfz-Stärken auf. Jedoch verkehren dort drei Stadtbuslinien (Linien 50, 55 und 173). Zur Priorisierung des Radverkehrs zwischen der Rombachstraße und dem Brander Markt soll daher das verkehrsrechtliche Instrument der Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) eingesetzt werden.

Wolferskaul:

Um die Standards zur Gestaltung einer Fahrradstraße zu erfüllen, muss die Parksituation in der Straße Wolferskaul geändert werden. Aktuell kann beidseitig am Fahrbahnrand ungeordnet geparkt werden, sodass teilweise eine 3,00 m breite Fahrgasse zwischen den parkenden Fahrzeugen verbleibt. Dies entspricht nicht der geforderten 3,50 m breiten Fahrbahn von Erschließungsstraßen im Einrichtungsverkehr nach RAS 06. Außerdem kommt es in dieser Straße bereits heute zu Konflikten im Begegnungsverkehr zwischen Pkw und Bus. Um die Standards der Fahrradstraßen zu erfüllen, soll fortan das Parken nur noch auf einer Fahrbahnseite in gekennzeichneten Flächen möglich sein (vgl. Lageplan, Anlage 5). Hierdurch verbleibt unter Berücksichtigung der Sicherheitstrennstreifen eine Fahrgassenbreite von circa 4,15 m. Es muss eine ca. 30,00 m lange Fläche zwischen den parkenden Fahrzeugen für den Begegnungsverkehr zwischen Kfz und Bus freigehalten werden. Diese Fläche dient gleichzeitig der rettungstechnischen Erschließung. Durch die Maßnahme entfallen ca. 16 der 28 Parkplätze.

Der Verwaltung liegt ein Vorschlag der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ für die Änderung der Parksituation in der Straße Wolferskaul vor, nach dem zukünftig lediglich an der nördlichen Straßenseite aufgeschultert geparkt werden soll (vgl. Anlage 6). Diesen Vorschlag empfiehlt die Verwaltung nicht, da zum Schutz der Fußgänger das aufgeschulterte unterbinden werden sollte. Dazu liegt ein Grundatz-Beschluss des Mobilitäts- bzw. ehemaligen Verkehrsausschusses vor, der zuletzt im Jahr 2000 bestätigt wurde: „Bei allen zukünftigen Planungen, Ausbaugestaltungen und Verkehrsregelungen werden Gehwege nicht mehr zum Parken oder zur Durchführung von Ladetätigkeiten freigegeben. Die gilt auch dann, wenn Gehwege breiter als 2,50 m sind.“ Gemäß Lageplan (vgl. Anlage 5) soll die Fahrradstraße in der Straße Wolferskaul zunächst nicht direkt am Knoten zur Rombachstraße beginnen, da dieser im Rahmen der weiteren Rad-Vorrang-Routen-Planung baulich angepasst werden soll. Die Abstimmung für diesen Umbau wird im Zusammenhang mit der beabsichtigten Umgestaltung der Rombachstraße erfolgen. Die entsprechende Planung wird zu einem späteren Zeitpunkt separat zur Abstimmung vorgelegt.

Marktstraße:

In der Weiterführung der geplanten Fahrradstraße Wolferskaul soll auch die Marktstraße zur Fahrradstraße umgestaltet werden. Da der Umbau der Marktstraße erst wenige Jahre zurück liegt, werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen. Noch nicht abschließend diskutiert wurde der Startpunkt bzw. das Ende der Rad-Vorrang-Route bzw. die Gestaltung dieses Bereiches. In Höhe des Marktplatzes treffen verschiedenste Interessen und Nutzergruppen aufeinander, sodass eine Entscheidung über die Gestaltung noch aussteht.

Daher soll die Fahrradstraße gemäß Anlage 5 vom Brander Markt kommend hinter dem FGÜ an der Einmündung Röhrigstraße beginnen. Hier wird durch eine Engstelle eine Torsituation geschaffen, wodurch die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der veränderten Verkehrsführung gesteigert wird. Unter Anwendung der Aachener Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen kann die Umgestaltung im Bestand mit Fahrgassenbreiten von 4,50 m bzw. 5,20 m erfolgen (vgl. Anlage 5).

Die Fahrradstraßen sollen an dem Knotenpunktbereich zur Ringstraße entsprechend des Gestaltungsstandards eines aufgepflasterten Kreuzungsbereiches eine Bevorrechtigung gegenüber der Nebenstraße erhalten. Über die Markierungs- und Beschilderungsarbeiten hinausgehende zusätzliche bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.

3. Kosten und Finanzierung

Für die Ausweisung und Umgestaltung der Fahrradstraßen werden Beschilderungs- und Markierungsarbeiten notwendig. Die Kosten hierfür betragen insgesamt ca. 600.000 €.

Die Maßnahmen entlang der Rad-Vorrang-Route Brand werden im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen der Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW gefördert (80 % Förderquote). Die Mittel stehen im PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 und 4-120102-979-4 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“ zur Verfügung.

Bisher war die flächenhafte Roteinfärbung der Fahrradstraßen nicht Gegenstand der Förderung. Diese Maßnahme ist jedoch aufgrund des Radentscheids politisch gewollt und soll daher umgesetzt werden. Der Kostenanteil der Roteinfärbung an der Gesamtmaßnahme wird grob mit ca. 420.000 € veranschlagt und kann nicht aus dem Budget des Förderprojekts #AachenMooVe! finanziert werden. Für diesen Kostenanteil stehen Mittel auf PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 und 4-120102-986-6 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ zur Verfügung.

4. Ausblick

Im weiteren Verlauf dieses Jahres sind Vorlagen zum Umbau der Linterstraße, des Brander Walls und der Rombachstraße vorgesehen. Die Planungen zur Sittarder Straße (Abschnitt Fichtestraße bis Schopenhauerstraße) folgt mit den Planungen der Regionetz zu den Tiefbauarbeiten.

Anlage/n:

- Anlage 1 : Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen
- Anlage 2: Linienführung Rad-Vorrang-Route Brand
- Anlage 3: Konzeptskizzen zur Umgestaltung der geplanten Fahrradstraßen entlang der RVR
Brand
- Anlage 4: Lageplan Fahrradstraße Clermontstraße
- Anlage 5: Lageplan Fahrradstraßen Wolferskaul und Marktstraße
- Anlage 6: Vorschlag Fahrradfreundliches Brand