

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0016/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	16.12.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Rad-Vorrang-Route Brand - Ergebnisse der Bürgerinformation			
Ziele:			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	
20.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Kenntnisnahme	
21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

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

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig**
- überwiegend (50% - 99%)**
- teilweise (1% - 49 %)**
- nicht**
- nicht bekannt**

Die Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus, weil durch die Ertüchtigung der Rad-Vorrang-Route Brand jährlich zahlreiche Alltagspendler zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad bewegt werden können. Es wird davon ausgegangen, dass ca. 1.000 Pendler auf das Rad umsteigen und damit ab dem Umsetzungszeitpunkt jährlich ca. 800 Tonnen CO₂ eingespart werden können.

Eine Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung kann sich daraus ergeben, dass die im Rahmen der Maßnahme zusätzlich versiegelte Fläche (z.B. am Krautmühlenweg, an der Lintertstraße und am Brander Wall) nicht mehr für die natürliche Versickerung im Starkregenfall zur Verfügung steht. Die Verwaltung sieht hier jedoch keine nennenswerte Relevanz, da genügend Flächen für die Versickerung seitlich der Anlagen zur Verfügung stehen. Die durch den Bau entstehenden zusätzlichen CO₂-Emissionen können vollständig durch die Zunahme des Radverkehrsanteils kompensiert werden kann.

Erläuterungen:

Anlass

Vom 15.09.-02.10.2020 fand eine Bürgerinformation zur Rad-Vorrang-Route (RVR) Brand statt. Nachdem Anfang März 2020 eine Bürgerinformation in Aachen Brand stattgefunden hatte, richtete sich diese Bürgerinformation hauptsächlich an die Einwohner des Stadtteils Forst. Ziel war die Informationsweitergabe zu den Maßnahmen entlang der Rad-Vorrang-Route Brand, wobei das Hauptaugenmerk auf den beschlossenen Fahrradstraßen lag. Aufgrund der Corona-Pandemie fand die Präsentation der Unterlagen online statt. Hier stand eine vertonte PowerPoint-Präsentation zur Verfügung. Außerdem konnten Interessierte die Unterlagen im Foyer des Verwaltungsgebäudes am Marschierort einsehen. Die Bürger*innen waren dazu aufgerufen Anregungen und Wünsche per Mail oder über den Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes Lagerhausstraße zu äußern. Diese sollen in die weitere Planung der Rad-Vorrang-Route Brand einfließen.

Radverkehr und Rad-Vorrang-Routen in Aachen

Der Auftrag zur Entwicklung eines Rad-Vorrang-Routen-Netzes geht aus dem Luftreinhalteplan von 2015 hervor. Ziel ist es, alle äußeren Stadtteile mit der Innenstadt zu verbinden und mehr Personen aller Altersklassen zum Radfahren zu motivieren. Dabei müssen die RVR einige Anforderungen erfüllen. Dazu gehört u.a., dass sie durchgängig geführt und erkennbar sind, eine möglichst direkte Führung aufweisen, dass die Route nach Möglichkeit Vorfahrt erhält und, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer bei maximal Tempo 30 „Gäste“ auf der RVR sind.

Am 12.09.2019 hat der Mobilitätsausschuss das von der Verwaltung entwickelte Konzept eines Rad-Vorrang-Netzes mit 10 Routen beschlossen. Innerorts werden die Routen hauptsächlich durch die Einrichtung von Fahrradstraßen (Tempo 30) und außerorts durch separat geführte Radwege umgesetzt. Dazu werden in der Präsentation die Gestaltungsstandards der Fahrradstraßen erläutert.

Rad-Vorrang-Route Brand

Die Rad-Vorrang-Route Brand ist nach der Rad-Vorrang-Route Eilendorf und der RVR zum Campus Melaten die dritte Route des geplanten Rad-Vorrang-Netzes, die umgesetzt werden soll. Die RVR Brand ist Bestandteil des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen des Landesprogramms „Kommunaler Klimaschutz.NRW, das bis Juni 2022 abgeschlossen werden muss. Das Projektvolumen für die Umsetzung der RVR Brand beträgt ca. 1,75 Mio. €. Die Förderquote beträgt 80 %.

Von der Innenstadt kommend entspricht die Führung der RVR Brand bis zur Bismarckstraße der der RVR Eilendorf. Ab dort verläuft die RVR Brand im Bezirk Aachen Mitte entlang der Drimbornstraße bzw. der Oberen Drimbornstraße (zwischen Beverstraße und Krautmühlenweg), der Clermontstraße (zwischen Robert-Koch-Straße und Altstraße), der Altstraße, der Adenauer Allee, der Lintertstraße, der Sittarder Straße, der Danziger Straße und der Herderstraße. Im Bezirk Aachen Brand wird die Route entlang des Brander Walls, der Rombachstraße, Wolferskaul bis zur Marktstraße fortgeführt. Die Gestaltung der RVR soll sich an der Umsetzung der Routen Eilendorf und Campus Melaten orientieren.

Die meisten Abschnitte entlang der Route sollen als Fahrradstraßen gestaltet werden. Die Umsetzung wurde im Juni 2020 durch die Bezirksvertretungen Aachen-Mitte und Aachen-Brand sowie durch den

Mobilitätsausschuss beschlossen. Folgende Straßen werden in 2021/22 zu Fahrradstraßen gestaltet: Drimbornstraße bzw. Obere Drimbornstraße (zwischen Beverstraße und Krautmühlenweg), Clermontstraße (zwischen Robert-Koch-Straße und Altstraße), Altstraße, Sittarder Straße (zwischen Schopenhauerstr. und Königsberger Str.), Danziger Straße, Herderstraße, die Straße Wolferskaul (zwischen Rombachstr. und Ringstraße) sowie die Marktstraße. Die Sittarder Str. soll im Abschnitt zwischen Lintertstraße und Schopenhauerstraße ebenfalls zur Fahrradstraße gestaltet werden. Dies erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt nach einer Maßnahme der Regionetz.

Weitere Maßnahmen auf den anderen Teilstücken der Route wurden in der Präsentation ebenfalls kurz erläutert: Die gemeinsamen Geh- und Radwege Krautmühlenweg und Brander Wall sollen weiterhin als Geh- und Radweg genutzt und dazu verbreitert werden. Die Verbreiterung des Krautmühlenwegs auf 3,50 m wurde im November und Dezember in der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Vorlage lag der Beschluss des Mobilitätsausschusses noch nicht vor. Die Planungen zum Brander Wall sollen der Politik Anfang 2021 vorgestellt werden.

Entlang der Lintertstraße und der Rombachstraße sind Radverkehrsanlagen vorgesehen, die sich derzeit in Planung befinden.

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Über einen Zeitraum von drei Wochen gingen elf themenbezogene E-Mails und einige wenige Anrufe bei der Verwaltung ein. Alle Eingaben und Fragen wurden beantwortet. Z.T. stehen noch Prüfaufträge aus, die im Verlauf des weiteren Planungsprozesses geprüft werden. Einige Anregungen, wie Parkplätze in der Herderstraße und sichere Querungsstellen, wurden bereits in den Plänen berücksichtigt. Die schriftlichen Eingaben sind Anlage 2 und 3 zu entnehmen.

Einige Fragen bzw. Rückmeldungen werden im Folgenden genannt und erläutert: Die meisten Interessierten gaben an, dass sie das Konzept der Rad-Vorrang-Route begrüßen. Die Bedeutung von barrierefreien Übergängen zwischen den Abschnitten sowie sichere Querungsstellen wurden betont. Außerdem wird eine Trennung der Verkehrsarten begrüßt.

In der Drimbornstraße im Bereich des Bahntunnels wurde um die Anlage eines Gehwegs auf der westlichen Seite gebeten. Dies ist nicht möglich. Die Deutsche Bahn wird das Brückenbauwerk sanieren. Hierbei wird sich der Tunnelquerschnitt verschmälern, sodass die heutige Fahrbahn verengt wird und ein ca. 2,50 m breiter Gehweg auf der östlichen Tunnelseite verbleibt.

Um die Sichtbeziehungen am Knoten Obere Drimbornstraße/Krautmühlenweg zu verbessern, fordern einige Bürger*innen die Freihaltung von parkenden Fahrzeugen. Südlich des Knotens ist eine Fahrbahnverengung vorgesehen. Im Zuge des Umbaus und der Einrichtung der Fahrradstraße in der Oberen Drimbornstraße sowie der Verbreiterung des Krautmühlenwegs wird der Knotenbereich zum Krautmühlenweg von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Dabei entfallen ca. 5 Parkplätze. Hinsichtlich der Verbindung Danziger Straße - Stettiner Straße wird die Führung der RVR über das Grundstück der Gewoge favorisiert (Variante B). Die Planung dieser Führung steht noch aus.

Ein Anwohner meldete sich telefonisch und kritisierte den Verlust der Parkplätze in der Herderstraße. Nach Prüfung entschied die Verwaltung alternative Parkflächen im Wendehammer der Herderstraße zu markieren. Das Wenden der Ver- und Entsorgungsfahrzeuge wird weiterhin möglich sein.

Ideen und Anmerkungen gingen ebenfalls zur Lintertstraße und zur Kreuzung Adenauerallee/Lintertstraße ein, wobei den Bürger*innen eine sichere Querung der Adenauerallee

besonders wichtig ist. Eine Führung der RVR durch die Straßen Rosenweg und Auf dem Plue wurde als Alternative zur Lintertstraße genannt. Andere kritisieren die Führung des Radverkehrs im Beidrichtungsverkehr auf der stadtauswärtigen Seite der Lintertstraße und präferieren dagegen die Führung auf der stadteinwärtigen Seite. In einer der kommenden Sitzungen der Bezirksvertretung Aachen-Mitte wird die Planung der Lintertstraße erneut thematisiert werden.

Auch die Gestaltung der Rombachstraße, deren Planung noch aussteht, ist den Interessierten wichtig. U.a. wurden sichere Querungen und eine Verkehrsberuhigung an der Gesamtschule Brand angeregt. Alle Vorschläge zur Rad-Vorrang-Route werden durch die Verwaltung geprüft und im Rahmen weitere Vorlagen zur politischen Beratung vorgelegt.

Weiteres Vorgehen

Die Markierungs- und Beschilderungspläne der Fahrradstraßen sind fertiggestellt. Einige Prüfaufträge der Bürger*innen werden noch eruiert und ggf. in die Planungen mit aufgenommen. Derzeit läuft das Vergabeverfahren für die Roteinfärbung der Fahrradstraßen. Anschließend soll schnellst möglich mit der Einrichtung der Fahrradstraßen begonnen werden. Außerdem sind Planungen von weiteren Maßnahmen, u.a. am Brander Wall und Krautmühlenweg, vorgesehen. Im Zuge dessen werden auch die Querungsstellen überplant. Die Planungen werden anschließend der Politik zur Beratung vorgelegt.

Anlage/n:

- Anlage 1: Präsentation
- Anlage 2: Zusammenfassung der schriftlichen Eingaben
- Anlage 3: Schriftliche Eingaben

Bürgerinformation Rad-Vorrang-Route Brand

Stadt Aachen, FB 61/300



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



2014

EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

stadt aachen



Rad-Vorrang-Netz

Auftrag aus LRP und Vision Mobilität 2050



Luftreinhalteplan 2015: Maßnahme MR3

- Vorschlag für ein „Rad-Vorrang-Routen-Netz“ im Rahmen des VEP bis 2016

➤ <http://aachen.de/luftreinhalteplan>

Vision Mobilität 2050: u.a.

- Fast alle Aachener fahren gerne und häufig mit dem Fahrrad.
- Radfahren ist in Aachen und im Umland sicher und komfortabel möglich.

➤ <http://aachen.de/verkehrsentwicklungsplanung>



2

stadt aachen



Rad-Vorrang-Netz

Die Idee



Die Vision 2050 „sicher + komfortabel Radfahren“ erlebbar machen

1. Alle äußeren Stadtteile mit der Innenstadt verbinden
2. Auf durchgehenden Routen mit wenig Autoverkehr Radfahrern als primärer Nutzergruppe einen Vorrang einräumen
3. Mehr Menschen zum Radfahren motivieren, u.a.
 - Berufstätige zum Arbeitsplatz
 - Senioren, die neu Radfahren wollen
 - Familien mit Kindern und
 - mehr und mehr multimodale Einwohner
4. Wirtschaft stärken: Regionale Radtouristen ins Herz der Kaiserstadt einladen



stadt aachen



Rad-Vorrang-Netz

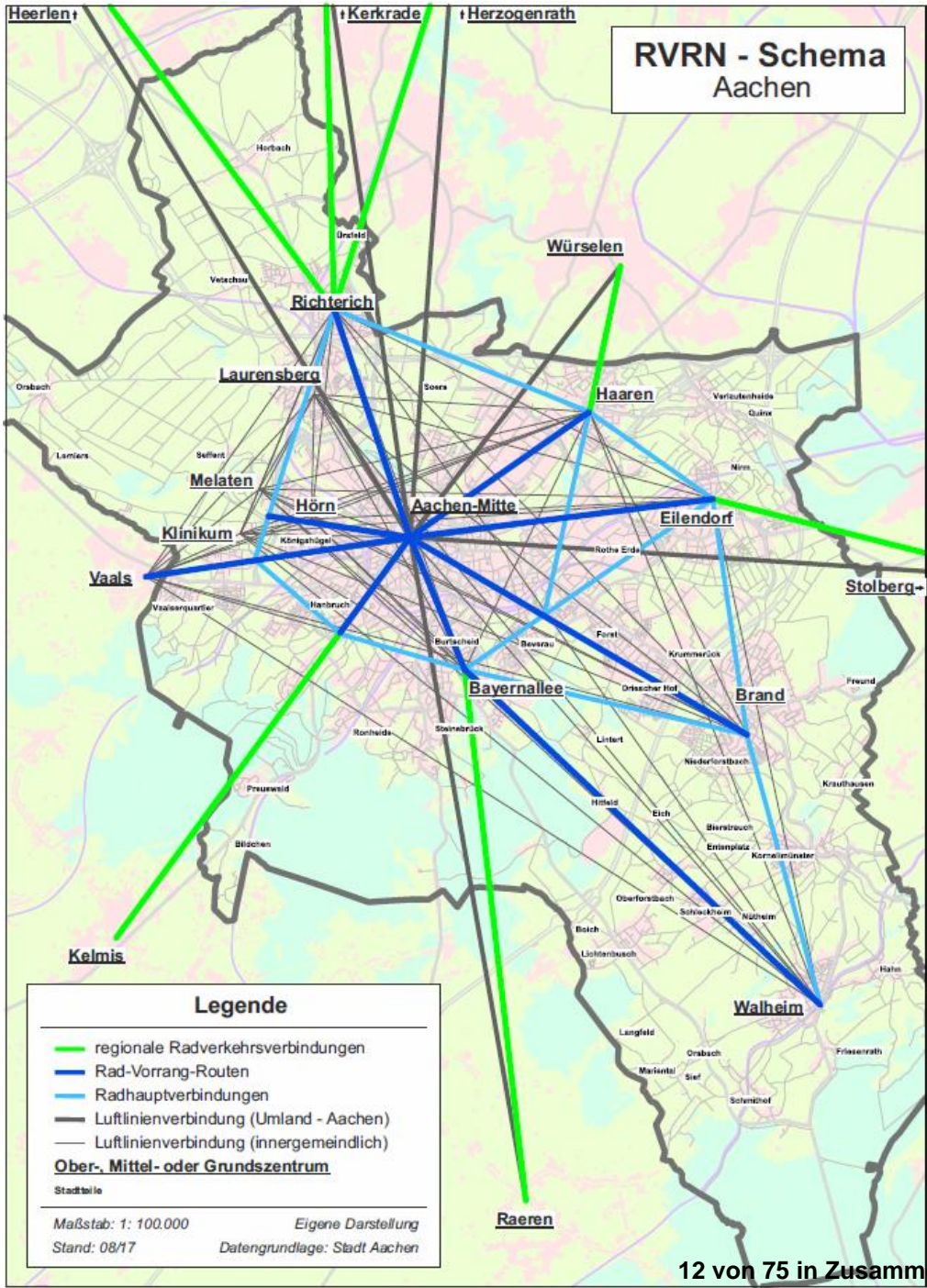
Anforderungen

- durchgängig geführt und erkennbar
- möglichst direkte Führung
- Vorfahrt an Knoten gut erkennbar geregelt
- wo möglich Vorfahrt für die Vorrangroute zur Vermeidung von Wartezeiten
- überwiegend auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr
- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer
- komfortabler Belag
- besonders gepflegter Zustand



stadt aachen





RVRN - Schema
Aachen

Rad-Vorrang-Netz Entwurf (III)

Legende

- regionale Radverkehrsverbindungen
- Rad-Vorrang-Routen
- Radhauptverbindungen
- Luftlinienverbindung (Umland - Aachen)
- Luftlinienverbindung (innergemeindlich)
- Ober-, Mittel- oder Grundzentrum**
- Stadtteile

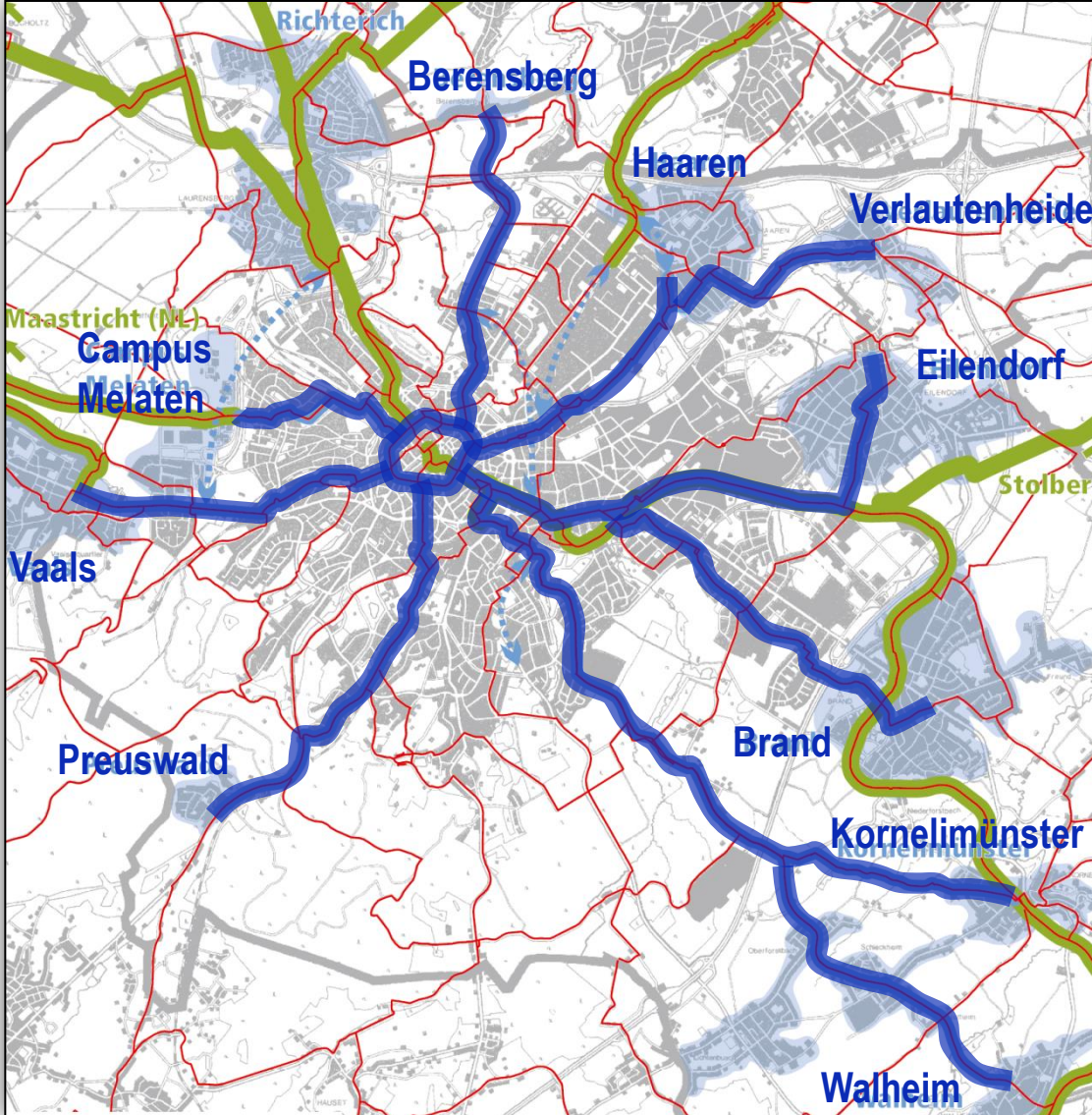
Legende

- regionale Radverkehrsverbindungen
- Rad-Vorrang-Routen
- Radhauptverbindungen
- Luftlinienverbindung (Umland - Aachen)
- Luftlinienverbindung (innergemeindlich)
- Ober-, Mittel- oder Grundzentrum**
- Stadtteile

Maßstab: 1: 100.000 Eigene Darstellung
 Stand: 08/17 Datengrundlage: Stadt Aachen



Rad-Vorrang-Netz – Beschluss Mobilitätsausschuss



- Luftreinhalteplan 2015:
Auftrag für Rad-Vorrang-Routen-Netz
- 12.09.2019:
Mobilitätsausschuss beschließt
Konzept eines Rad-Vorrang-Netzes
- 06.11.2019:
Annahme der Forderungen des
Radentscheids Aachen durch den
Rat der Stadt



Rad-Vorrang-Netz

Wie umsetzen?

- Nationale und internationale Beispiele heranziehen
- Mit allen Beteiligten zusammensetzen
- Routen nach und nach komplett planen, finanzieren, umsetzen, bewerben
- durchgängige, auffällige, einheitliche Markierung sicherstellen

- Innerorts: Schwerpunkt **Fahrradstraßen** (Tempo 30)
- Außerorts: **Separat geführte Radwege**
- Größte Herausforderung: **Radverteilterring Grabenring**



Rad-Vorrang-Netz

Einfluss Radentscheid

- **Ziel 1 „Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz“**
 - Radhauptverbindungen: unterbrechungsfrei, beleuchtet, steigungsarm, vom Fußverkehr getrennt
 - 90% der Bevölkerung lebt maximal 200 m von einer Radhauptverbindung entfernt
 - 10 km Radhauptverbindungen pro Jahr, möglichst in Nebenstraßen
- **Ziel 4 „Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten“**
 - Neue oder zu sanierende Radfahrflächen sind deutlich durch rote Farbe vom übrigen Straßenraum abgesetzt
 - Fahrbahnmaterial durchgängig griffig mit niedrigem Rollwiderstand
 - ...



stadt aachen



Rad-Vorrang-Routen Gestaltungselemente



Rad-Vorrang-Routen

Fahrradstraßen - Hauptgestaltungselement



Umsetzung von
Fahrradstraßen
(Rad-Vorrang-Route
Eilendorf, 2020)

Rad-Vorrang-Routen

Fahrradstraßen – Was ist das eigentlich?

Das ändert sich (nach StVO) in einer Fahrradstraße [VZ 244]

- Die Straße wird zu einem „Radweg“ und ist grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten.
- Die Nutzung durch andere Verkehrsarten kann durch Zusatzzeichen erlaubt werden. Sie sind dann auf der Fahrbahn zu Gast.
- Radfahrende haben Vorrang. Sie bestimmen das Tempo und erhalten an bestimmten Stellen Vorfahrt.
- Radfahrende dürfen nebeneinander und in Gruppen fahren.



stadt aachen

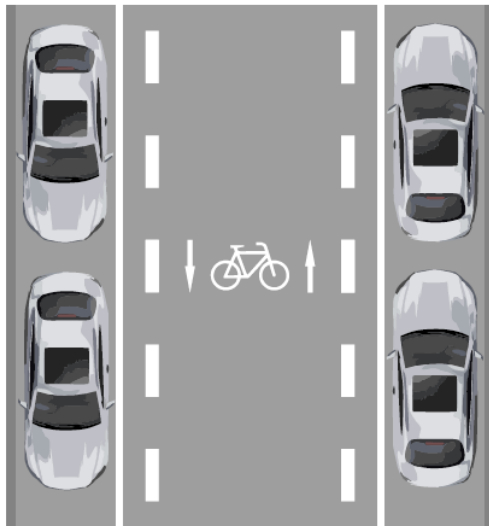


Rad-Vorrang-Routen

Fahrradstraßen – Wie sieht das aus?

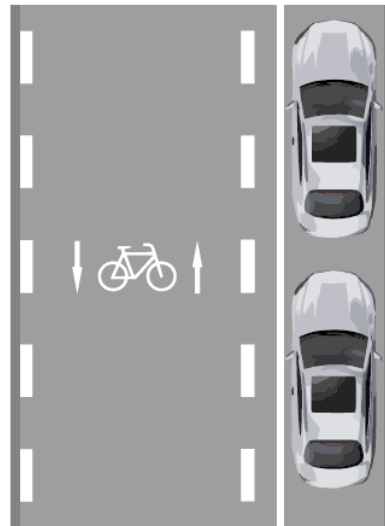
Gestaltungsstandards Aachen - Strecke (Kfz-Begegnungsverkehr)

Längsparken beidseitig



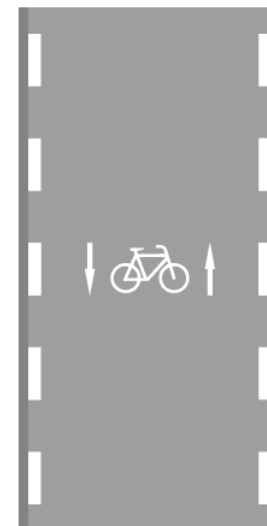
≥ 5,0 m
(Bestandsbreite > 4,50)*

Längsparken einseitig



≥ 5,0 m
(Bestandsbreite > 4,50)*

Kein Parken



≥ 5,0 m
(Bestandsbreite > 4,50)*

* Beengte Verhältnisse → Einzelfallprüfung



stadt aachen

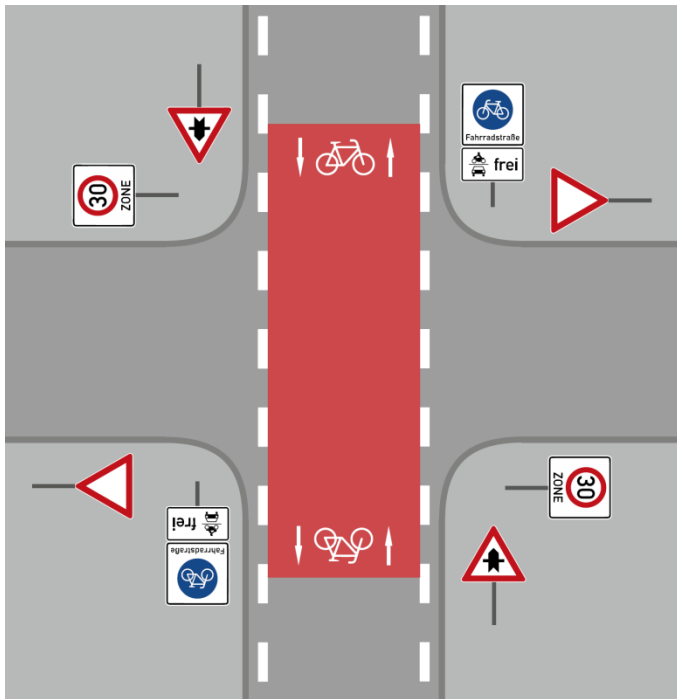


Rad-Vorrang-Routen

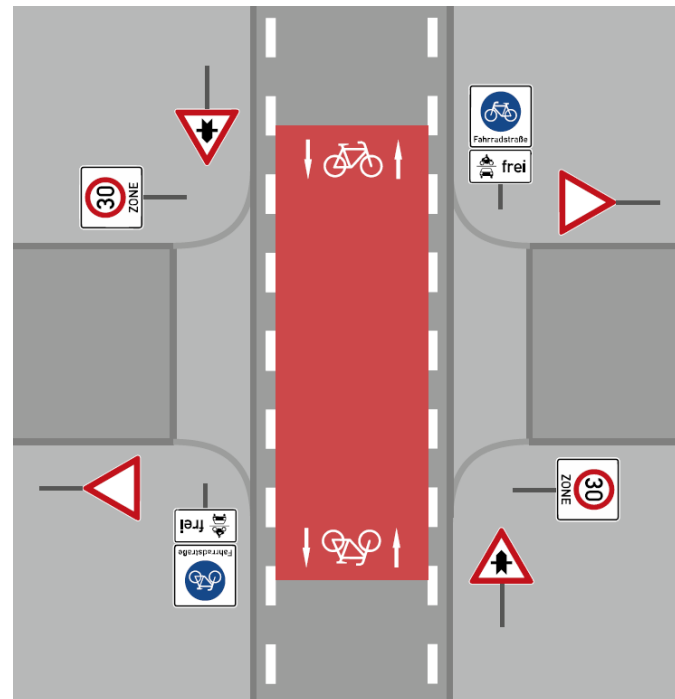
Fahrradstraßen – Wie sieht das aus?

Gestaltungsstandards Aachen - Kreuzungsbereich

Minimum



Gehwegüberfahrt



stadt aachen



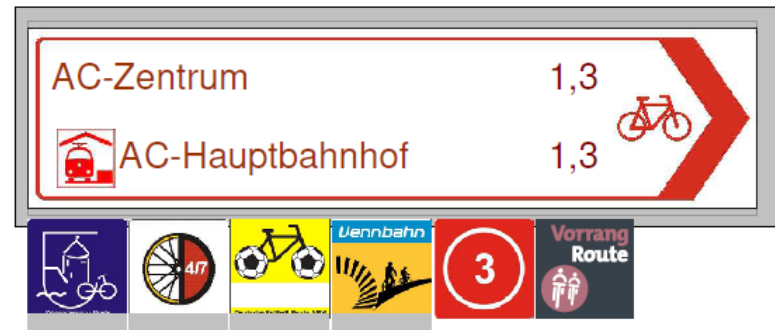
Rad-Vorrang-Routen

Gestaltungselemente

Eigenständige
Wort-/Bildmarke



Einschub in bestehende Wegweisung



Konzeption durch Tschaika Marketing / Gestaltungswettbewerb 2019



stadt aachen



Rad-Vorrang-Routen

Gestaltungselemente

Infotafeln an definierten Stationen auf der Route

Vorrang Route
Gesamtnetz

Stations: Richterich, Laurensberg, Campus Melaten, Vaals, Westpark, Hangeweier, Preuswald, Berensberg, Sportpark Soers, Europa-platz, Vennbahn, Haaren, Verlautenheide, Eilendorf, Brand, Kornel-münster, Walheim, Beverau, Hiltfeld.

Sicher und komfortabel unterwegs in Aachen
Ziel der Rad-Vorrang-Routen ist es, komfortable und sichere Radrouten in alle Stadtteile einzurichten, damit mehr Menschen radfahren. Rad-Vorrang-Routen sind einheitlich und auffällig gekennzeichnet. Sie bestehen im bebauten Bereich vor allem aus Fahrradstraßen mit maximal Tempo 30 und an größeren Straßen aus separat geführten Radwegen.

Logo: **stadt aachen**

Vorrang Route

Brand
🕒 24 min
6,1 km

Eilendorf
🕒 17 min
4,8 km

Vennbahnweg
🕒 4 min
1,0 km

Burg Frankenberg

Eilensbrunnen

Vorrang Route
Eilendorf

Eilensbrunnen
🕒 24 min • 6,7 km

Burg Frankenberg
🕒 19 min • 5,4 km

Bhf Rothe Erde
🕒 15 min • 4,4 km

Vennbahnweg
🕒 6 min • 1,8 km

Eilendorf Zentrum
🕒 2 min • 0,6 km

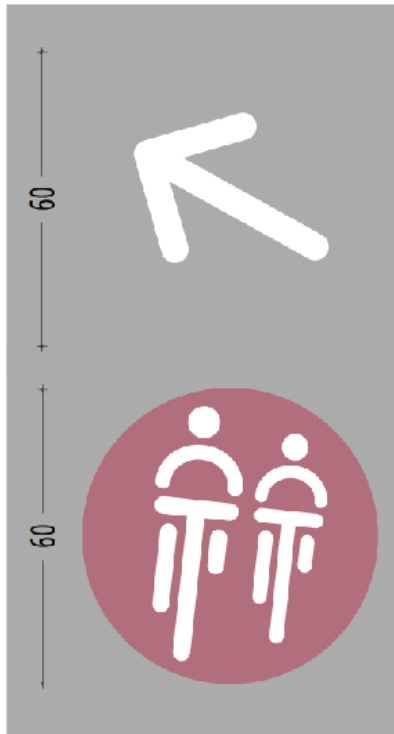
Eilendorf Bhf



Rad-Vorrang-Routen

Gestaltungselemente

Wiederkehrende Gestaltungselemente im Straßenraum



Rad-Vorrang-Route Brand

Vorstellung des Konzepts



stadt aachen



RVR Brand

Bisheriger Prozess

- Antrag der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ zur Realisierung einer RVR Brand am 01.02.2017 von der Bezirksvertretung Aachen-Brand zur Kenntnis genommen
- Integration der RVR Brand in Projektskizze #AachenMooVe!
- Beratung des Konzeptes RVR Brand in der Bezirksvertretung Aachen-Brand am 31.03.2018
- Bewilligung der Förderung des Projektes #AachenMooVe! zum 01.07.2019
- Beschluss des Mobilitätsausschusses am 31.10.2019: Planung und Umsetzung der Rad-Vorrang-Routen

- 24.06.2020: Beschluss der Bezirksvertretung Aachen-Brand zur Umsetzung der Fahrradstraßen
- 25.06.2020: Beschluss des Mobilitätsausschusses zur Umsetzung der Fahrradstraßen

vgl. <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21589>



18



RVR Brand Förderung

- Bestandteil des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen der Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW“
- Förderlaufzeit 01.07.2019 – 30.06.2022
- Projektvolumen insgesamt: 14,8 Mio €
- Projektvolumen Arbeitspaket RVR Brand: ~ 1,75 Mio €
- 3-jährige Projektstelle für Umsetzung der Route in Förderprojekt integriert



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



2014

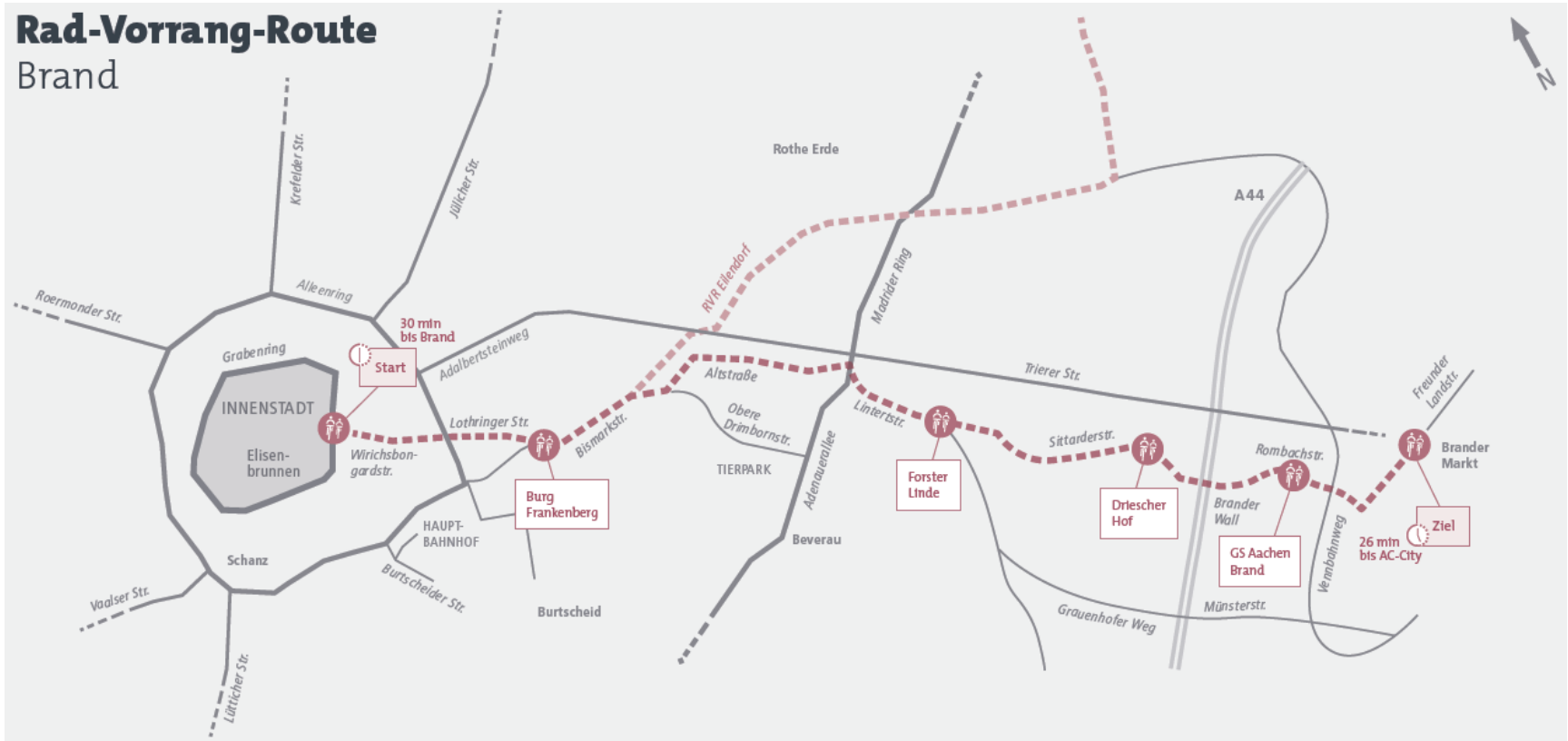
EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung



stadt aachen



RVR Brand – Linienführung (I)



Reisegeschwindigkeit Dauer [Min]	Entf. [km]	Höhen- meter	12 km/h	15 km/h	20 km/h
Rad-Vorrang-Route (Brander Markt - Grabenring)	7,4	118	37	30	22



stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

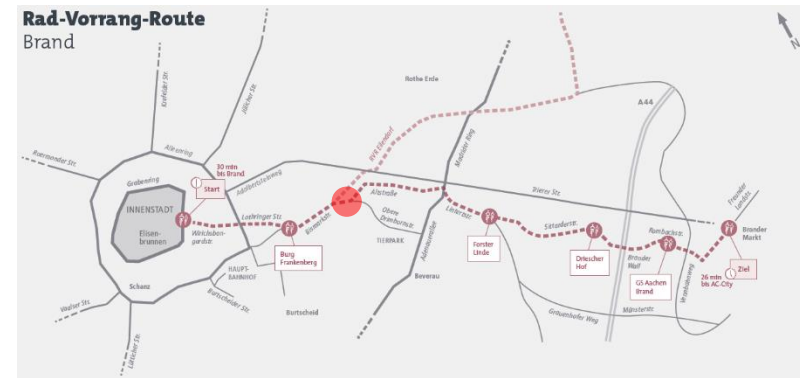
Führungsformen

Drimbornstraße (Beverstr. – Tunnel)

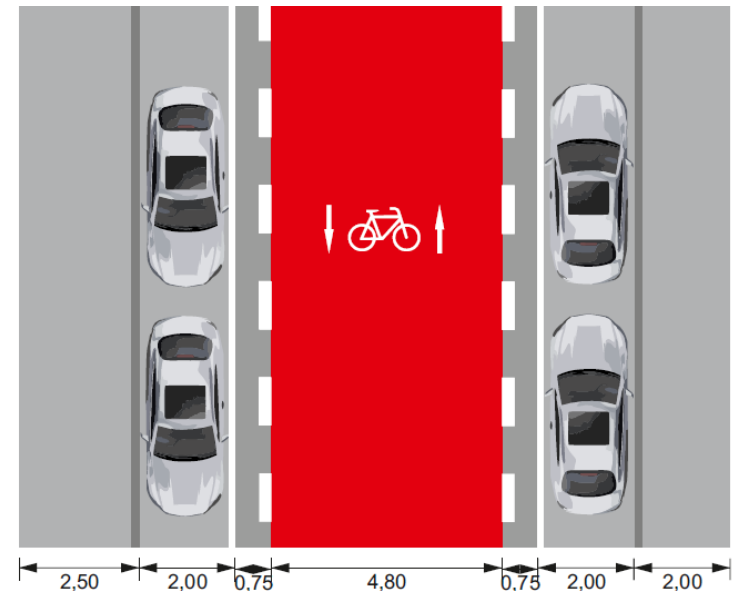


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Baulich angelegtes Parken



Planung: Fahrradstraße



stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

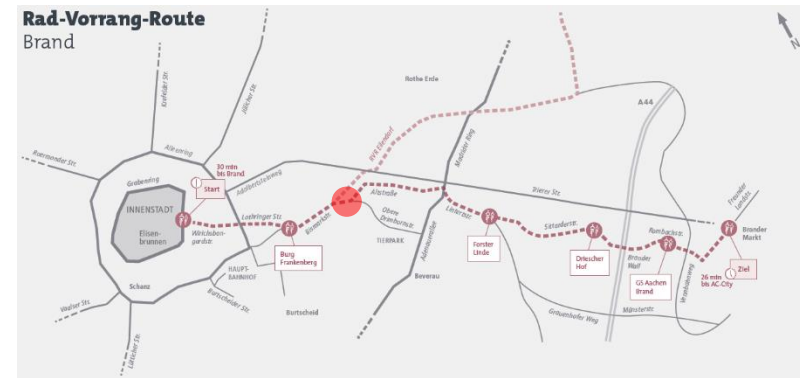
Führungsformen

Obere Drimbornstraße (Tunnel – Krautmühlenweg)

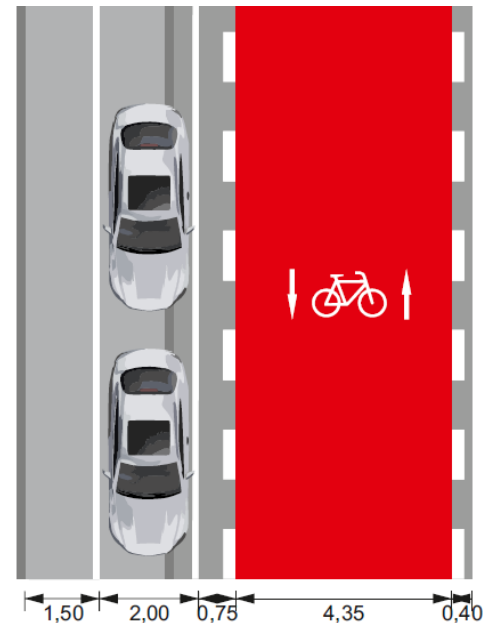


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Aufgeschultertes Parken



Planung: Fahrradstraße



stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

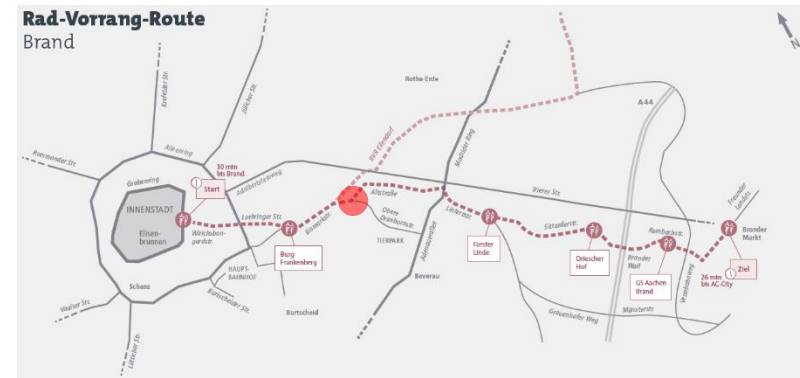
Führungsformen

Krautmühlenweg



Bestand

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- 2,5 m



Planung:

- abschnittsweise Verbreiterung des bestehenden Geh- / Radweges auf 3,50 m unter Berücksichtigung des Baumbestands
- Beleuchtung

Rad-Vorrang-Route Brand

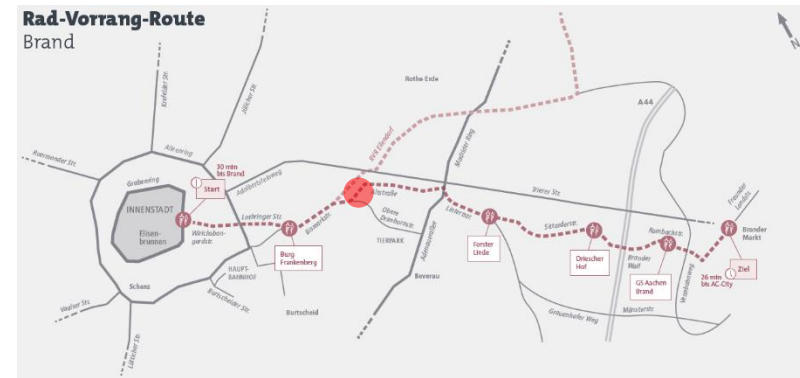
Führungsformen

Clermontstraße (Robert-Koch-Str. – Altstr.)

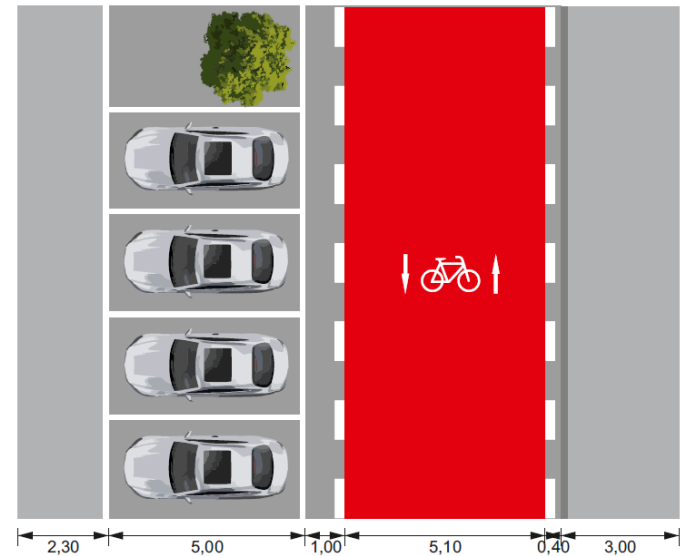


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Senkrechtparken, Längsparken



Planung: Fahrradstraße



stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

Führungsformen



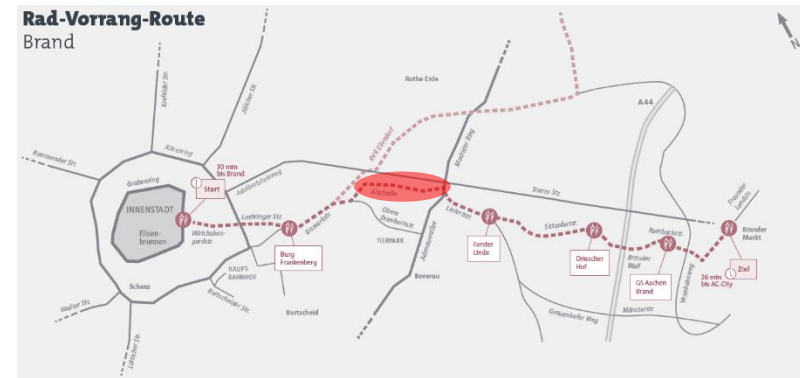
Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Altstraße (Clermontstr. - Drei-Rosen-Str.)

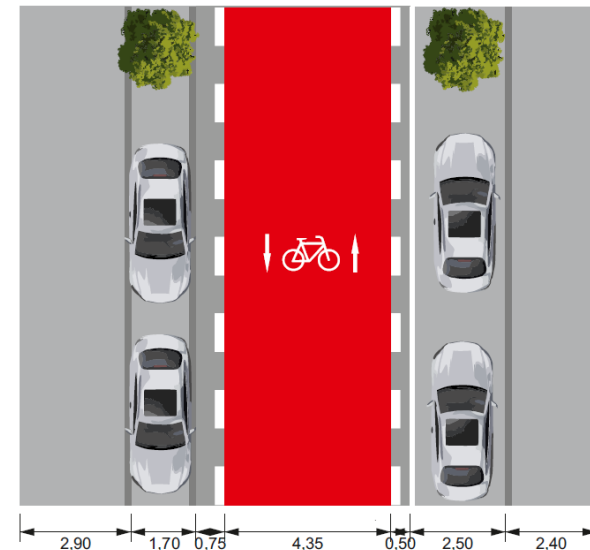


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Baulich angelegtes Parken

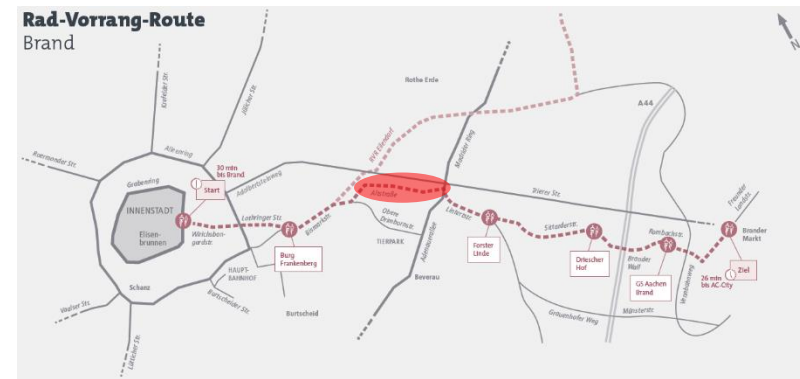


Planung: Fahrradstraße

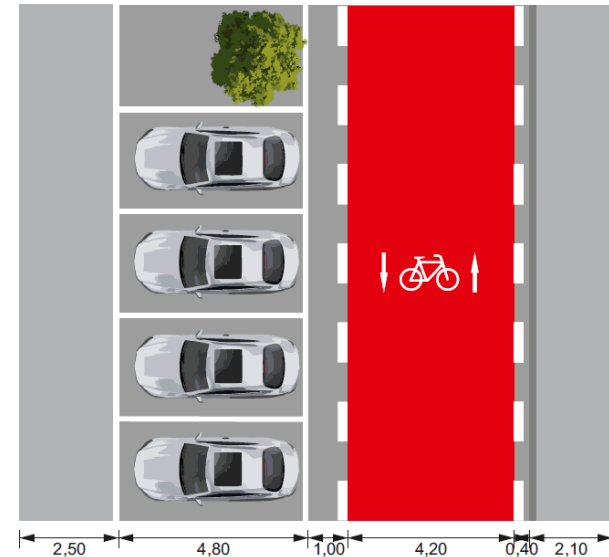


Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Altstraße (Drei-Rosen-Str. - Am Kupferofen)



Planung: Fahrradstraße



Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Baulich angelegtes Parken



stadt aachen



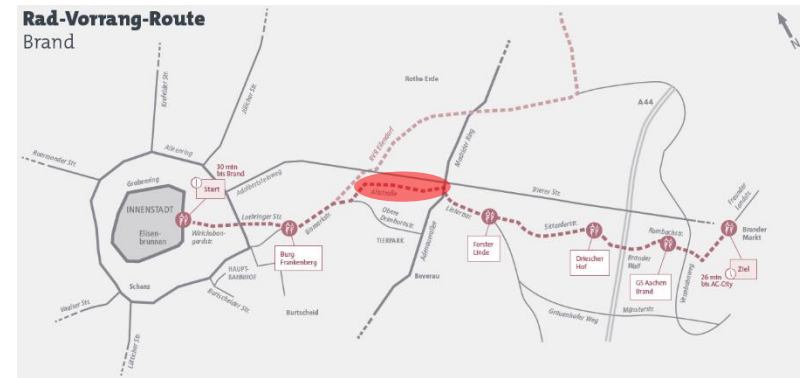
Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Altstraße (Am Kupferofen - Adenauerallee)

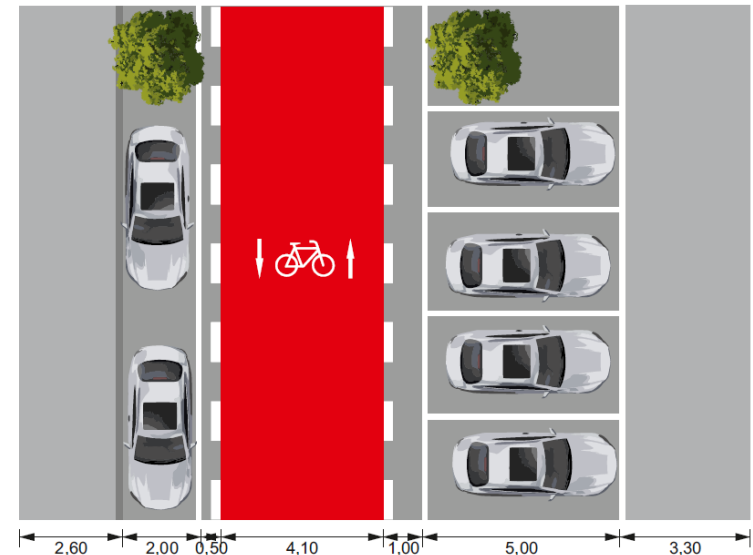


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Baulich angelegtes Parken



Planung: Fahrradstraße



28

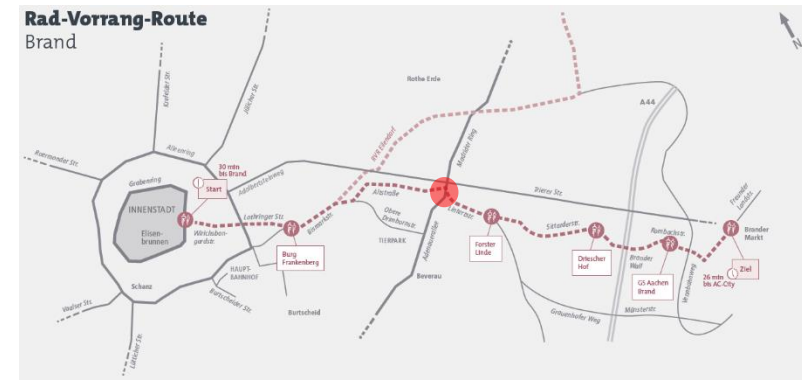
stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

Führungsformen

Adenauerallee (Altstr. – Linterstr.)



Planung:

- Optimierung Radbeziehung
- Duale Verkehrsführung (Nutzung Fahrbahn / Nebenanlage) zulässig
- Langfristig: Umbau



stadt aachen



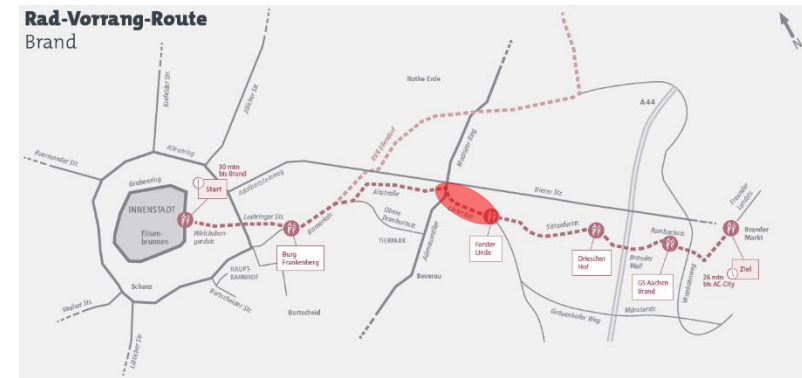
Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Linterstraße (Adenauerallee – Schönforststr.)



Bestand

- Mischverkehr, Tempo 50
- Gehweg (Radfahrer frei)



Planung: Radverkehrsanlagen



dazu ggf. Reduzierung Parkplätze und evtl. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion

erste politische Beratung am 09.09.2020
in der Bezirksvertretung AC-Mitte

http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VO_LFDNR=21906



stadt aachen



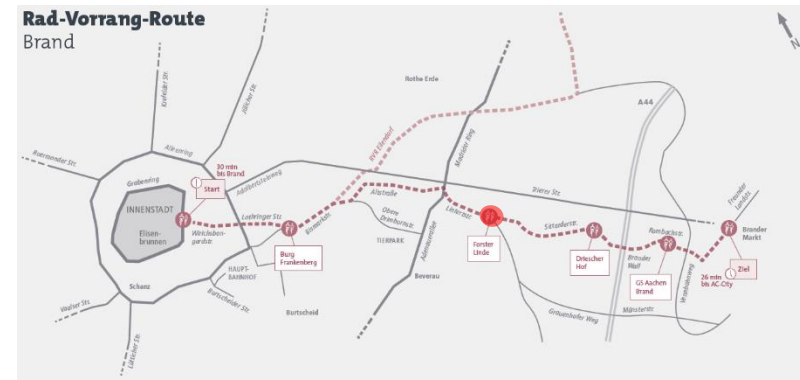
Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Verbindung Lintertstraße – Sittarder Straße

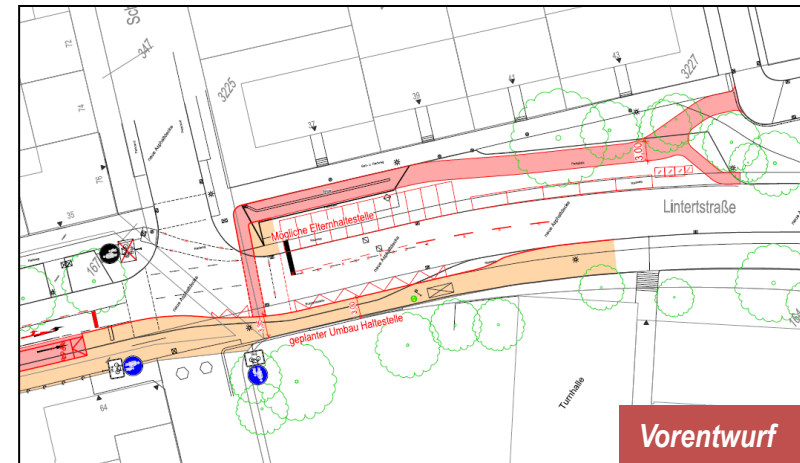


Bestand

- Gehweg (Rad frei)
- Senkrechtparken / Grünfläche



Planung: Neue Verbindung schaffen

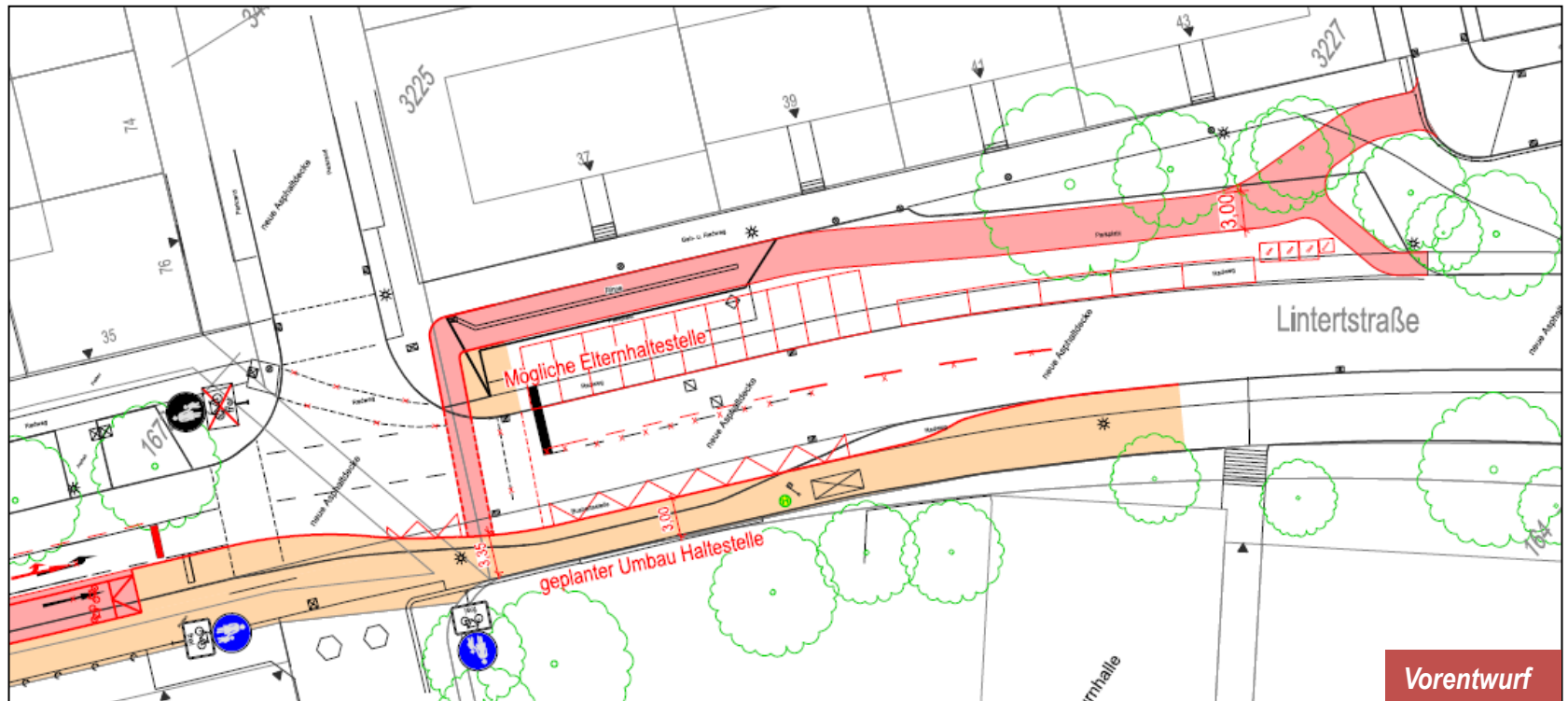
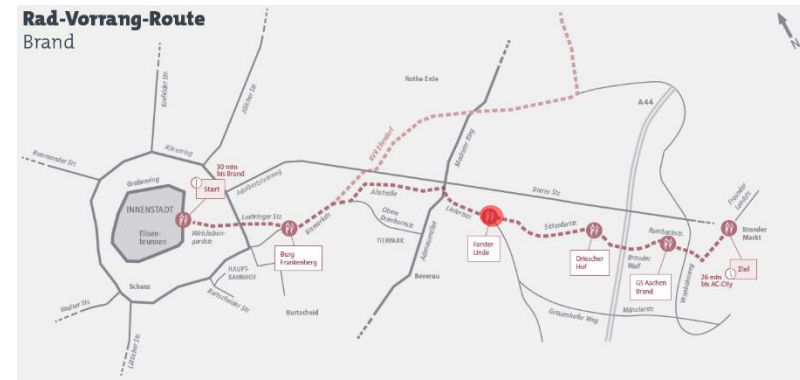


Umbau erforderlich

Rad-Vorrang-Route Brand

Führungsformen

Verbindung Lintertstraße – Sittarder Straße



Vgl. politische Beratung am 09.09.2020 in der Bezirksvertretung AC-Mitte
<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21906>

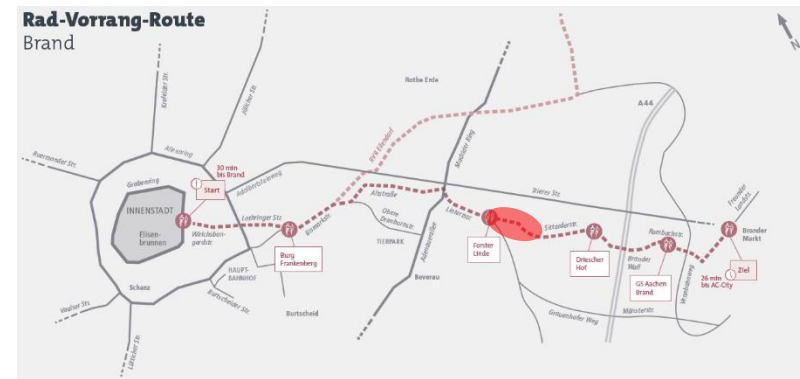
stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

Führungsformen

Sittarder Straße (Fichtestr. – Schopenhauerstr.)



Planung: Fahrradstraße



Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Fahrbahnrandparken

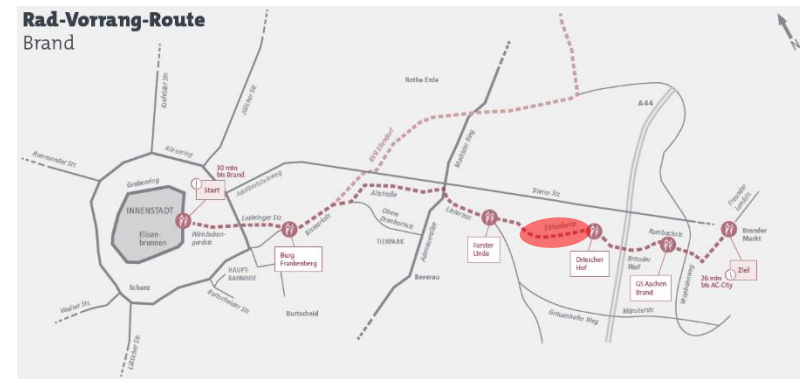
Ggfs. Reduzierung Parkplätze

Vorher: Regionetz-Maßnahme

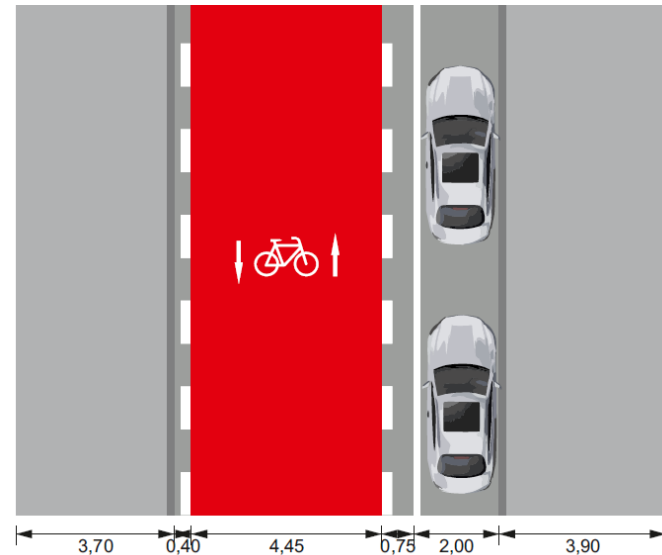


Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Sittarder Straße (Schopenhauer Str. - Haus 31)



Planung: Fahrradstraße



Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Fahrbahnrandparken

Ggfs. Maßnahmen zur
Geschwindigkeitsreduktion



stadt aachen



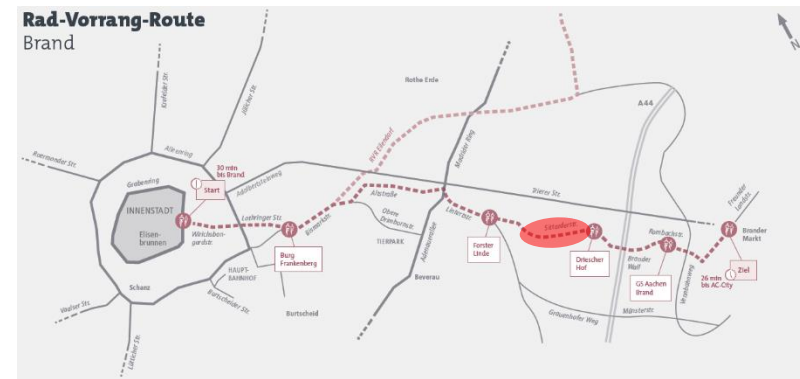
Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Sittarder Straße (Haus 31 – Königsberger Str.)

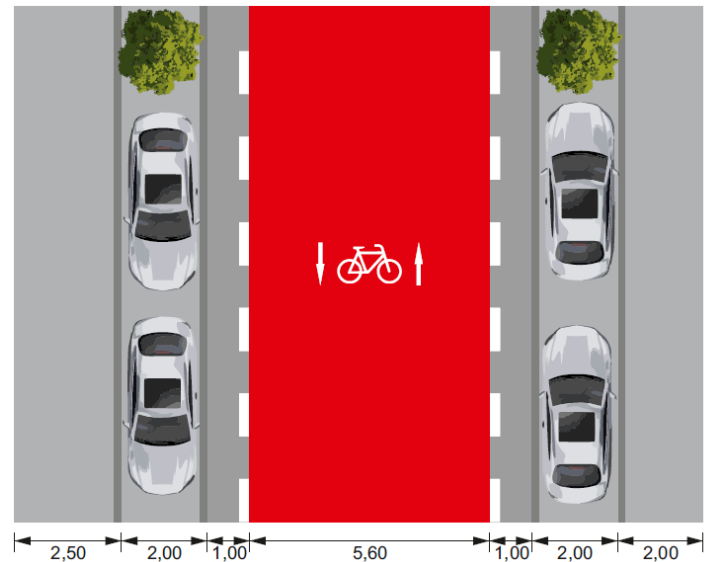


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- beidseitig bauliches Parken



Planung: Fahrradstraße



Ggfs. Maßnahmen zur
Geschwindigkeitsreduktion



stadt aachen



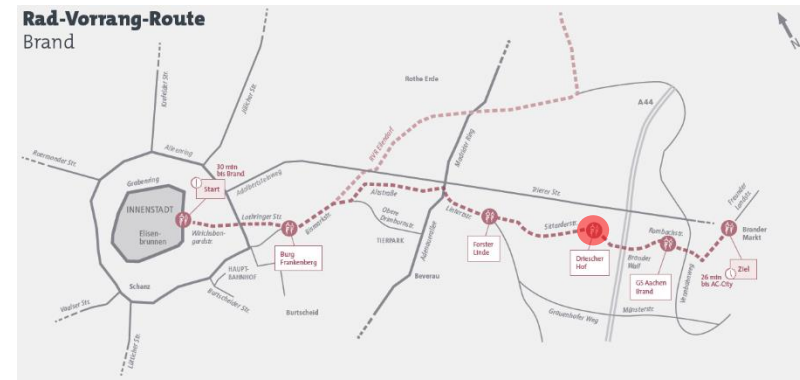
Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Danziger Straße (Königsberger Str. - ?)

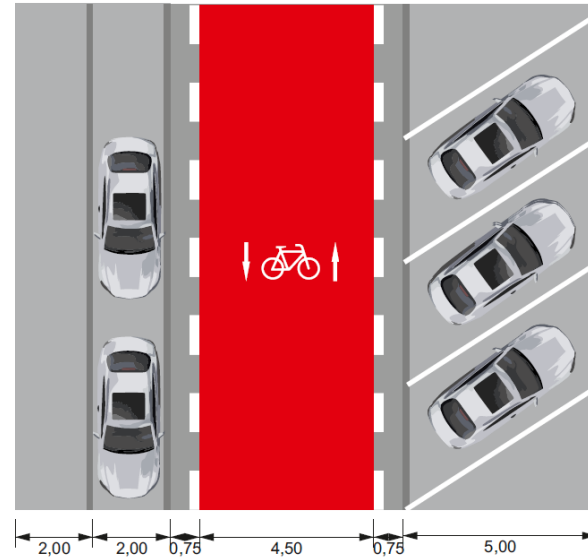


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- baulich angelegtes Parken

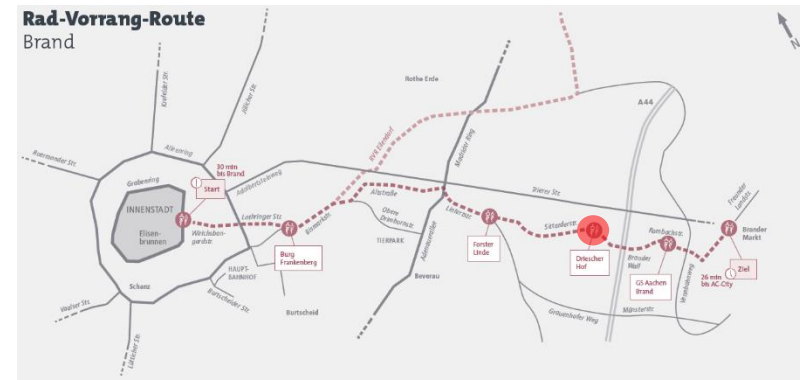


Planung: Fahrradstraße



Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

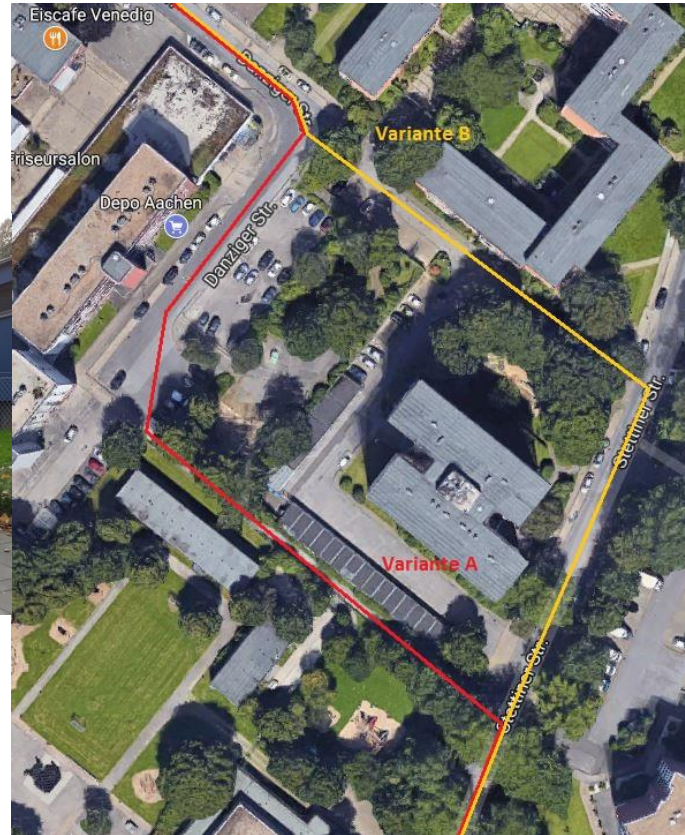
Verbindung Danziger Straße – Stettiner Straße



Variante A



Gemeinsamer Geh/Radweg



Variante B



Privatweg



stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

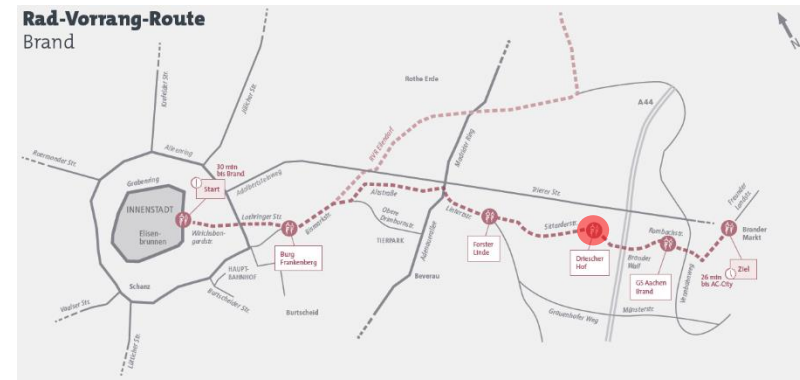
Führungsformen

Herder Straße

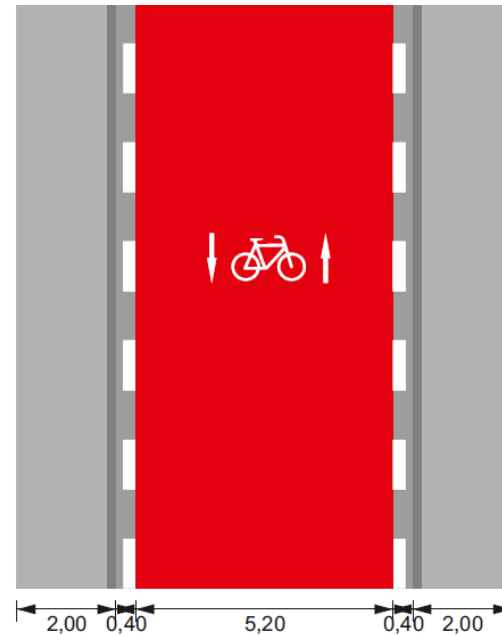


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Fahrbahnrandparken



Planung: Fahrradstraße



stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

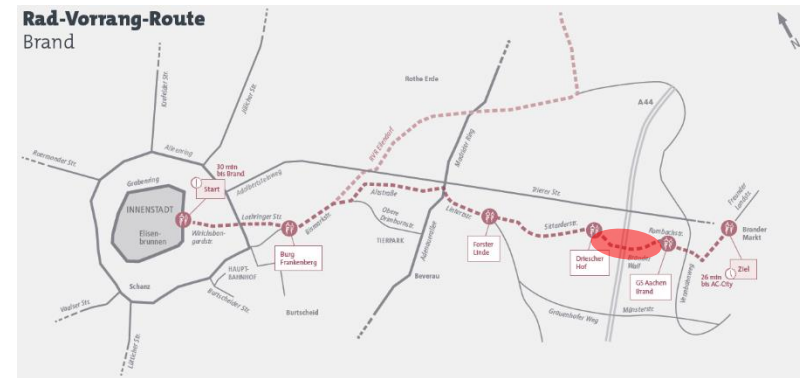
Führungsformen

Geh- und Radweg am Brander Wall

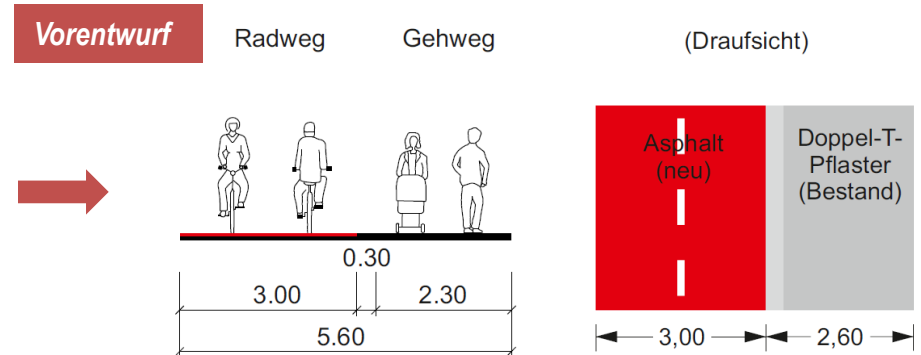


Bestand

- Getrennter Geh- und Radweg
- Pflaster



Planung: Asphaltierung Radweg



Ggfs. im Rahmen der derzeitigen Tiefbauarbeiten



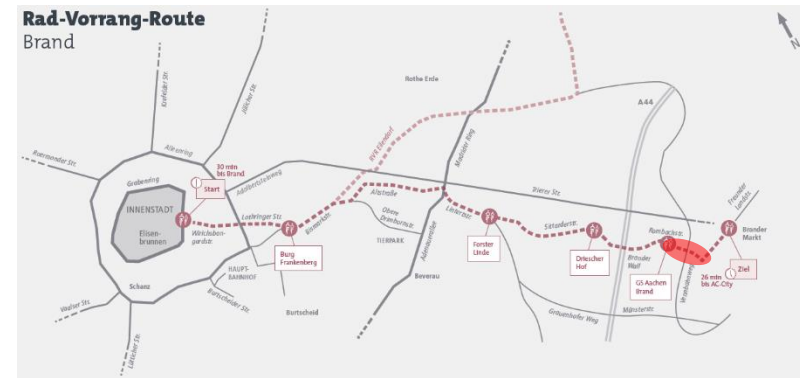
Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Rombachstraße (Heussstr. – Wolferskaul)

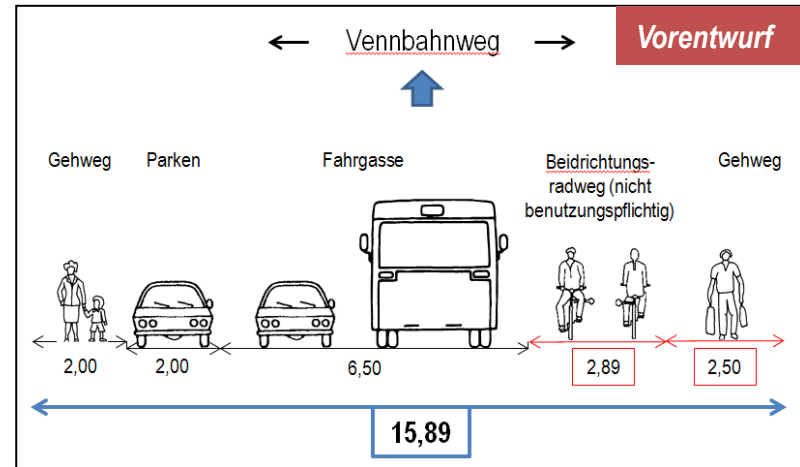


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Nicht benutzungspflichtiger Beidrichtungsrادweg



Planung: Ausbau Radverkehrsanlage



Offene Fragen:

Führung an GS Brand

Führung am Knoten Wolferskaul



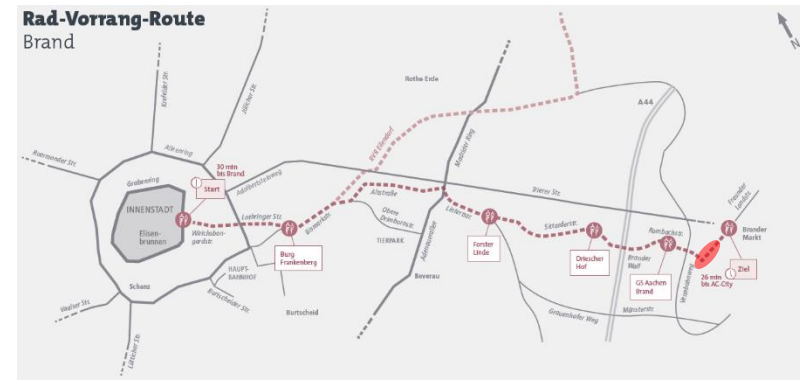
Rad-Vorrang-Route Brand Führungsformen

Wolferskaul (Rombachstr. – Ringstr.)

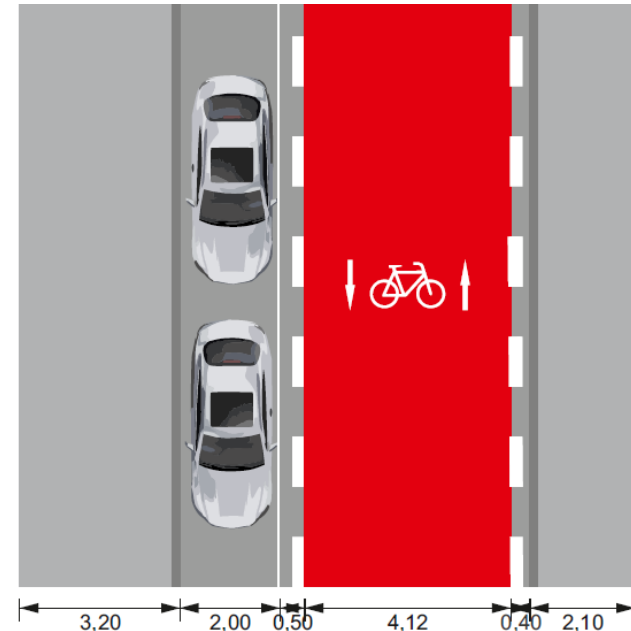


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- Fahrbahnrandparken



Planung: Fahrradstraße

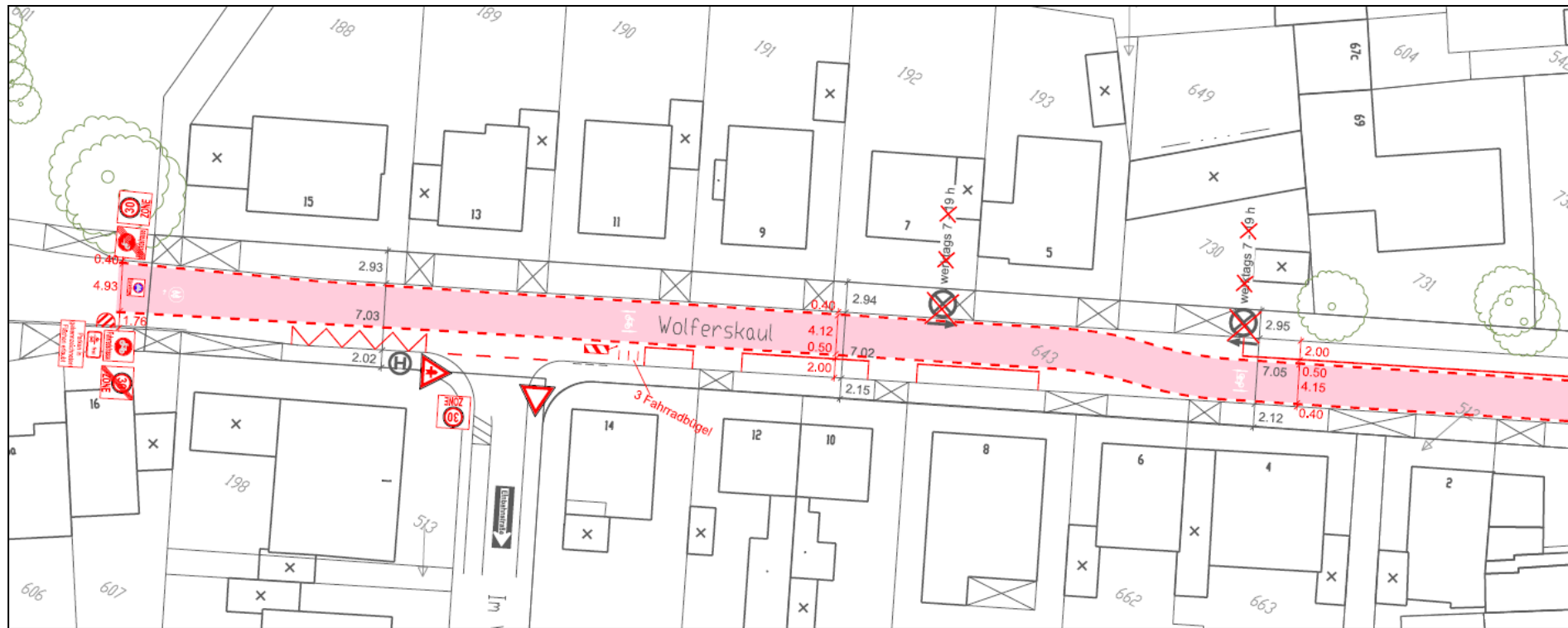


stadt aachen



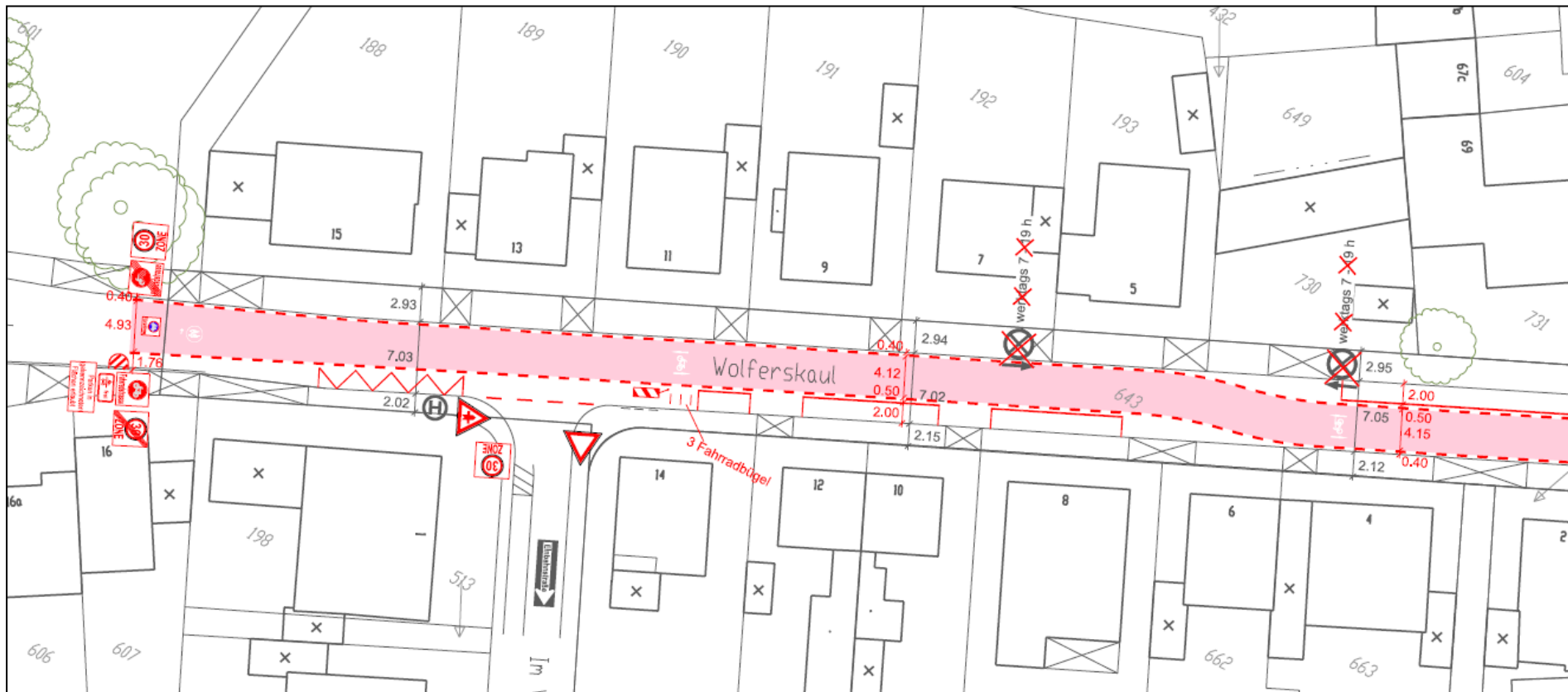
Rad-Vorrang-Route Brand

Führungsformen



Rad-Vorrang-Route Brand

Führungsformen



Rad-Vorrang-Route Brand

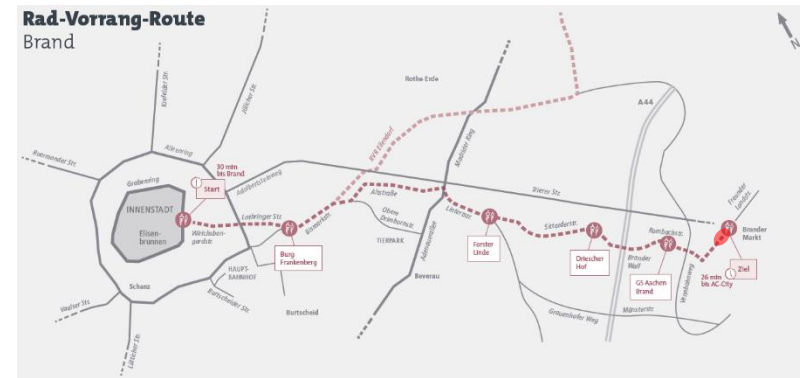
Führungsformen

Markstraße (Ringstr. – Haus 6)

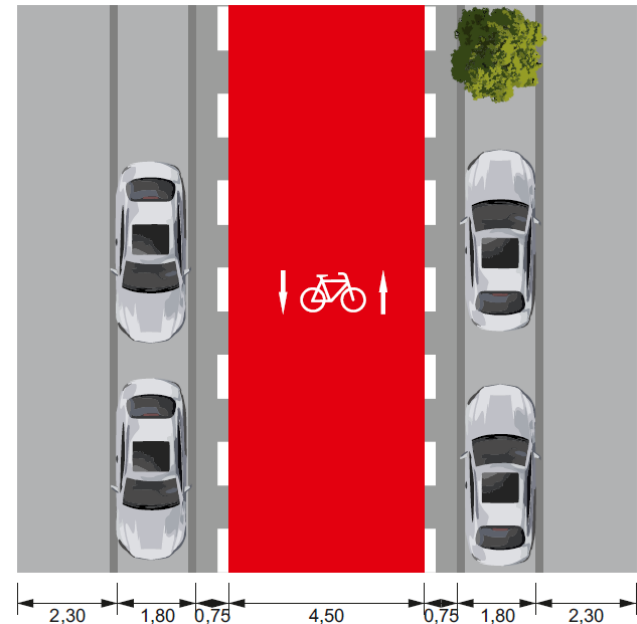


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- baulich angelegte Parkflächen



Planung: Fahrradstraße



stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

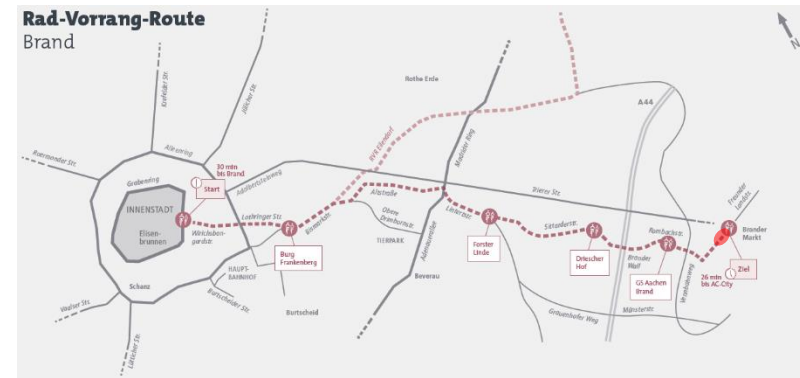
Führungsformen

Markstraße (Haus 6 – Röhrigstr.)

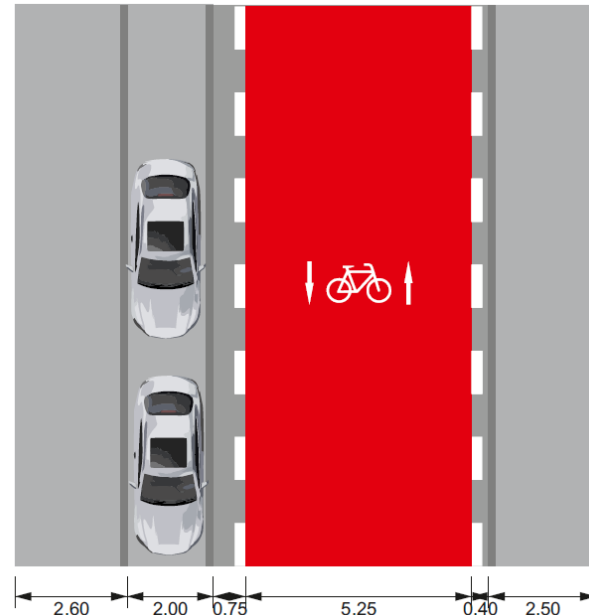


Bestand

- Mischverkehr, Tempo 30
- baulich angelegte Parkflächen



Planung: Fahrradstraße



45

stadt aachen



Rad-Vorrang-Route Brand

Führungsformen



Viele Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



... bald auch in Brand...

Fragen und Anregungen an: buergerinfo-rvr@mail.aachen.de



48

stadt aachen



Bürgerinformation Rad-Vorrang-Route Brand 15.09. - 02.10.2020

Zusammenfassung der schriftlichen Eingaben

Allgemeine Hinweise und Anregungen (Anzahl der Nennungen)

- Bürger*innen begrüßten den Einsatz für die fahrradfreundliche Stadt und die Rad-Vorrang-Routen allgemein (7x)
- Führung: Bürger*innen hielten eine durchgängige Führung und die Schaffung sicherer Lückenschlüsse für wichtig (5x). Die Vorfahrtsregelung soll dabei deutlich gekennzeichnet werden (3x)
- Sicherheit: bei Straßen mit breitem Querschnitt wurden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen und breite Sicherheitstrennstreifen gewünscht (3x)
- Knotenpunkte: übersichtliche und barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten und komfortable Querungsstellen gewünscht (6x)
- Organisation des Verkehrs: Trennung der Radfahrer*innen vom fließenden Verkehr (2x) und Trennung des Fuß- und Radverkehrs in Fahrradstraßen (bspw. durch Bord) (2x) gewünscht

Ortsbezogene Rückmeldungen (Anzahl der Nennungen)

- Drimbornstraße:
 - stadtauswärts wird ein Gehweg im Bahntunnel gewünscht (1x)
 - Knotenbereich Obere Drimbornstraße/Krautmühlenweg soll von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden (2x)
 - Knotenbereich Obere Drimbornstraße/Krautmühlenweg: Übergang in Rad-Vorrang-Route soll deutlich gekennzeichnet werden (1x)
- Krautmühlenweg:
 - Beleuchtung mit Bewegungssensor gewünscht (2x)
 - Knotenbereich Krautmühlenweg/Clermontstraße: barrierefreier Übergang gewünscht (2x)
- Adenauerallee:
 - Querung Adenauerallee: es muss eine durchgängige Führung der Rad-Vorrang-Route und eine sichere Querung hergestellt werden (3x)
 - Übergang Adenauerallee/Rosenweg: Treppenanlage soll zur Rampe umgestaltet werden (1x)
- Lintertstraße:
 - Beidrichtungsradweg auf der stadteinwärtig linken Straßenseite wird kritisch gesehen (3x)
 - Parkplatzverlust wird kritisch betrachtet. Es müssen Lösungen angeboten werden (2x)
- Danziger Straße: Variante B wird favorisiert (3x)
- Brander Wall: Beleuchtung im Autobahntunnel sollte verbessert werden (1x)
- Rombachstraße:
 - Anbindung an die Knotenpunkte ist wichtig; besonders an das Vennbahncenter (2x)
 - Gesamtschule Brand: es wird eine Verkehrsberuhigung gewünscht (1x)
 - Knoten Rombachstraße/Wolferskaul: Knotenbereich sollte verkleinert werden, um Geschwindigkeiten zu reduzieren (1x)
- Fahrradstraße Wolferskaul: wird kritisch betrachtet. Für die Fahrradstraße soll der Linienverkehr aus der Straße rausgenommen werden (1x)

Vorschläge zur Routenföhrung (Anzahl der Nennungen)

- Querung Adenauerallee auf Höhe der Altstraße (1x)
- Rad-Vorrang-Route über Rosenweg und Auf dem Plue föhren anstatt über die Lintertstraße. Rosenweg und Auf dem Plue als Fahrradstraßen gestalten (2x)

Sonstige Anmerkungen:

- Art der Beteiligung schwierig; technisch nicht für alle Bevölkerungsgruppen machbar (1x)

buergerinfo-rvr - RVR Brand

Von: [REDACTED]
An: <buergerinfo-rvr@mail.aachen.de>
Datum: 27.09.2020 13:34
Betreff: RVR Brand

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr darüber, dass Sie Maßnahmen umsetzen wollen, um den Radverkehr in Aachen sicherer zu machen.

Weil ich auch regelmäßig mit dem Rad auf der Strecke unterwegs bin, möchte ich Ihnen zeigen, welche Ideen ich zu dem Abschnitt Lintertstraße (Adenauerallee bis zu der Einmündung "Schönforststraße") habe. In Ihrem Beispiel sind das die Folien 29 und 30:

Ich denke, es wäre sinnvoll, die Adenauerallee direkt an der Stelle zu überqueren, wo die Altstraße mündet. Dort befindet sich bereits eine Insel, damit Fußgänger dort queren können und es stehen dort bereits zwei Masten, die als Ampelmasten benutzt werden können (siehe Foto).

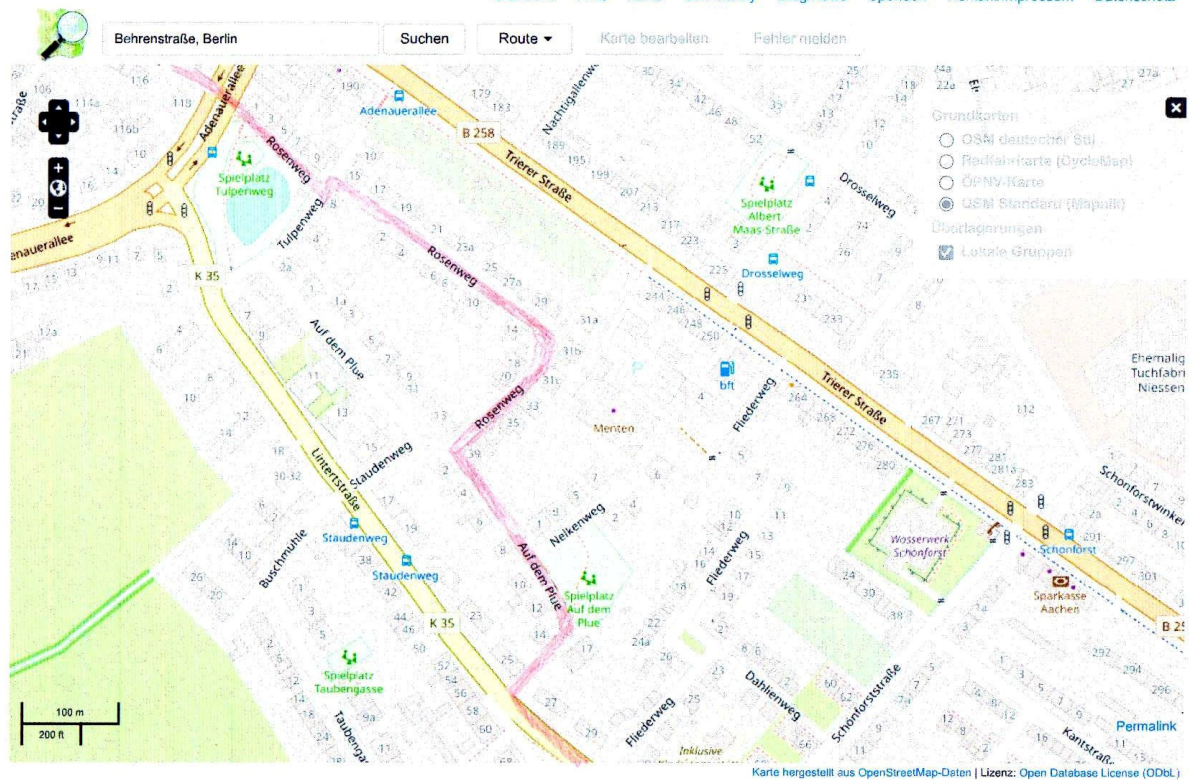


Dann könnte man geradeaus in die Rosenstraße fahren. Im Moment befindet sich dort eine Treppe mit 3 flachen Stufen, die man problemlos in eine Schräge umbauen könnte. Die Rosenstraße würde sich in meinen Augen sehr gut als Fahrradstraße eignen. Dort stehen sehr viele Einfamilienhäuser und die meisten Häuser haben ausreichend Parkflächen auf ihren Grundstücken. Dann würde ich vom Rosenweg "Auf dem Plue" weiterfahren, der sich meiner Meinung nach ebenfalls gut als Fahrradstraße eignen würde. Von der Stelle, wo "Auf dem Plue" auf die Lintertstraße mündet bis zur Einmündung "Schönforststraße" würde ich dann einen beidseitigen Radweg auf der Nordseite der Lintertstraße machen. Dort verläuft im Moment ein Radweg und ich denke, dass man den noch gut verbreitern kann. Bis zu den Bäumen ist noch ausreichen Platz.

23.9.2020

OpenStreetMap Deutschland: Karte

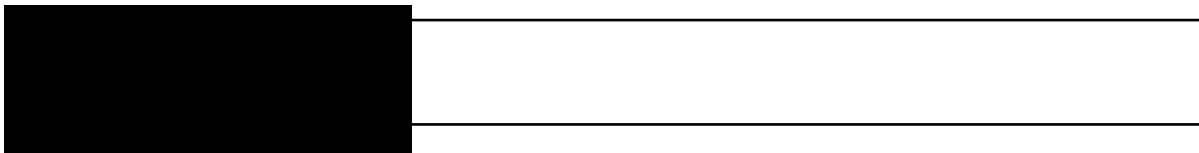
[Startseite](#) [FAQ](#) [Karte](#) [Community](#) [Blog/News](#) [Spenden](#) [Kontakt/Impressum](#) [Datenschutz](#)



<https://www.openstreetmap.de/karte.html>

1/1

Mit freundlichen Grüßen,



buergerinfo-rvr - Rückmeldung RVR

Von: [REDACTED]**An:** i**Datum:** 01.10.2020 11:23**Betreff:** Rückmeldung RVR

Liebes Bürgerinfoteam,

ich möchte gerne zur Präsentation der Radvorrouten nach Brand Stellung beziehen.

Mir ist aufgefallen, dass sowohl der Kreuzungsbereich der Adenauerallee als auch die Linienführung an der Lintertstraße nicht näher beleuchtet wird. Das sind aber tatsächlich wirklich sehr wichtige Gefahrenstellen für die RVR!

Ich habe in dem Verfahren auch schon mal eine Idee gesehen, beide Richtungen des Fahrradverkehrs einseitig auf der stadteinwärts linken Seite zu führen. Das fände ich ganz gefährlich, da man dort dann bergab, schnell und für den Autofahrer ungewohnten Seite unterwegs wäre. Wenn schon einseitig, dann wenigstens auf der stadtauswärts rechten Seite. Da heute dort auch Radfahrer im schnellen Tempo Richtung Stadt unterwegs sind, ergäbe sich dann keine komplett neue Situation für die Autofahrer.

Mir ist auch nicht klar, was das für die Parkplätze an der Lintertstraße bedeutet. Es wird erwähnt, dass hier wohl Parkplätze wegfallen. Wenn es aber alle Parkplätze sein sollten, ergäbe sich die Schwierigkeit, der Anwohner für die An- und Abfahrsituation. Auch hier müssen Lösungen angeboten werden, damit die Stimmung für einen besserem Radverkehr nicht kippt.

Das es noch gar keine Idee für die Adenauerallee gibt, ist für eine durchgängige RVR sehr bemängelenswert. Gerade für die unsicheren Radfahrer, ist dies ja aus heutiger Sicht die Stelle, die schwierig ist. Was hilft die RVR, ohne dass diese Stelle sicherer wird, frage ich mich. Da könnte ich allenfalls sehen, dass der Anfang gemacht ist, und dieser Schritt auf jeden Fall noch folgen muss!

Insgesamt habe ich gegenüber dieser Art der Beteiligung auch Bedenken. Ich halte es für eine große Barriere, sich auf dem Computer eine Powerpoint Vorstellung anzusehen. Am Ende wird diese Emailadresse eingeblendet, welche man nicht über einen Link oder eine einfache Kopie aus dem Dokument ansprechen kann. Das ist nicht für jeden so einfach! Und dann kann man schriftlich Stellung beziehen. Ich frage mich, ob es da nicht einfachere Modelle der Beteiligung gibt. Es ist aus meiner Sicht sehr, sehr wichtig, dass alle Bürger:innen sich an solch einem Verfahren beteiligen können.

Ich freue mich aber auf jeden Fall über jeden Schritt in eine fahrradfreundlichere Stadt und möchte mich für Ihren Einsatz und die Mühen der besten Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer bedanken.

Grüßen,

[REDACTED]

.

.

.

buergerinfo-rvr - RVR Aachen Brand - keine gemeinsamen Wege mit Fußgängern

Von: **An:** **Datum:** 22.09.2020 12:56**Betreff:** RVR Aachen Brand - keine gemeinsamen Wege mit Fußgängern

Guten Tag,

ich bin selber Fahrradfahrerin. Wenn ich aber zu Fuß unterwegs bin achte ich auch nicht unbedingt darauf, ob ich gerade einen Schritt auf die Fahrradspur mache. Als Fahrradfahrer hingegen fühle ich mich auf allen Abschnitten, auf denen der Radweg auf gleicher Höhe mit dem Fußweg nebeneinander geführt wird, behindert.

Es muss **auf jeden Fall verhindert werden, dass Fußgänger auf die Fahrradstraße/den Fahrradweg driften** - entweder durch **eine Stufe oder eine Barriere**, welche die beiden Bereiche voneinander trennt.

Mit freundlichen Grüßen,



buergerinfo-rvr - RVR Brand Tunnel Obere Drimbornstraße bis Krautmühlenweg

Von: **An:** "buergerinfo-rvr@mail.aachen.de" <buergerinfo-rvr@mail.aachen.de>**Datum:** 17.09.2020 09:39**Betreff:** RVR Brand Tunnel Obere Drimbornstraße bis Krautmühlenweg

Guten Tag,

das Parken rund um die Einmündung Krautmühlenweg verhindert, dass der Verkehr, der aus Richtung Tierpark kommt, die Fahrradfahrer rechtzeitig sieht und umgekehrt. Zumindest im Mündungsbereich müsste mindestens 2 Fahrradlängen in jede Richtung kein Parkplatz geplant werden.

Mit freundlichen Grüßen,



Von: [REDACTED]
An: [REDACTED]
Datum: 16.09.2020 06:19
Betreff: Radvorrangroute Brand - Parken als Stressfaktor

Sehr geehrte Damen und Herren,

geparkte Autos am Rand eines Radweges oder einer Vorrangroute bleiben ein Stressfaktor. Immer wieder erlebe ich, dass plötzlich Autotüren schnell auf die Fahrbahn hin geöffnet werden. Die Angst, gegen eine Autotür zu fahren mindert die Freude am Radfahren sehr. Professionell - Vorbild NL - heißt für mich: klare bauliche Trennung von Rad- und Autoverkehr, auch vom "ruhenden" Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Von:

An:

Datum: 28.09.2020 00:07

Betreff: RVR Brand

V

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich begrüße das Projekt der Rad-Vorrang-Route Brand und die Einrichtung der rot eingefärbten Fahrradstraßen. Ich finde es gut, dass man bereit ist, zugunsten des Radverkehrs wenn nötig auch Parkplätze wegfällen zu lassen.

Bei besonders breiten Fahrradstraßen (> 5 m Fahrgasse) schlage ich vor, die Sicherheitstrennstreifen etwas breiter auszuführen, um die Fahrgasse optisch einzuengen. Dies könnte Autofahrer dazu bringen, sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten.

Beim Beidrichtungsradweg Rombachstraße ist mir persönlich wichtig, dass er auch vom südlichen Wolferskaul, von der Wilhelm-Ziemons-Straße, vom Vennbahncenter und von der Heussstraße aus sicher und komfortabel erreicht werden kann, das sind meine Alltagsrouten. Eine Zufahrt vom Wolferskaulwinkel aus wäre für die Anlieger sicherlich auch sinnvoll.

Ich bitte darum, an den Lückenschlüssen (z. B. Stettiner Straße, Königsberger Straße) Lösungen zu finden, die auch von Kindern im Alter von 8-10 Jahren sicher befahren werden können.

An der Verbindung Danziger Straße - Stettiner Straße würde ich Variante B klar bevorzugen, denn auf dem heutigen Geh- und Radweg gibt es ein hohes Aufkommen an Kinderwagen und Rollstühlen (anliegende Kitas und Behindertenwohnheim) sowie Spaziergängern mit Hunden. Bei einer Zunahme des Radverkehrs würde es hier noch enger.

Aufgrund des Gefälles an der Lintertstraße rate ich von einer bergab linksseitigen Führung dringend ab. An der Monschauer Straße und der Trierer Straße habe ich mit dieser Führungsform sehr schlechte Erfahrungen gemacht.

Die Ampelanlage Ecke Drimbornstraße sollte demontiert werden.

buergerinfo-rvr - RVR Innenstadt - Brand: Stellungnahme zur Präsentation

Von: [REDACTED]**An:** [REDACTED] i**Datum:** 04.10.2020 11:34**Betreff:** RVR Innenstadt - Brand: Stellungnahme zur Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte

bzgl. der RVR Innenstadt Brand sind mir noch zwei Punkte aufgefallen, die ich Ihnen gerne noch mit auf den Weg geben möchte.

Verbindungsweg zwischen Danzigerstraße und Stettiner Str.

Hier gibt es aktuell zwei Varianten, eine führt direkt am Kindergarten vorbei. Dieser ist seit ca. 2 Wochen wieder geöffnet und augenscheinlich machen sie die Türen "erst" um 7:30 h auf. Das ist auch die Zeit, wo viele Leute zur Schule / Arbeit dort langfahren und da wäre es aus meiner Sicht sinnvoller, wenn die RVR dort nicht lang führt, um den Kindern einen ruhigeren Weg zum Kindergarten zu ermöglichen.

Weg von Herderstraße bis Gesamtschuel / Tunnel unter A44

Um den Angstrom hier zu minimieren, sollte hier in jedem Fall die Beleuchtung verbessert werden (Intelligente Beleuchtung). Das ist vor allem in den Abendstunden wichtig, da sich dann oft auch Jugendliche im Tunnelbereich aufhalten und mehr Licht dann wünschenswert ist.

Danke füs Berücksichtigen in der weiteren Planung

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

buergerinfo-rvr - RVR Innenstadt - Brand: Stellungnahme zur Präsentation

Von: [REDACTED]

An: 1

Datum: 30.09.2020 23:18

Betreff: RVR Innenstadt - Brand: Stellungnahme zur Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachstehend möchte ich der Stadt Aachen meine Anregungen zur Planung RVR Brand mitteilen:

Drimbornstraße / Tunnel

- Im Tunnelbereich sollte der Stadtauswärtige Bürgersteig dringend so verbreitert werden, dass man nicht mehr gezwungen ist, die Straßenseite zu wechseln. Der Tierpark, die Schule und der Kindergarten liegen alle auf der stadtauswärts rechten Seite, so dass hier ein durchgehend sicherer Gehweg auch unabhängig von der RVR zwingend notwendig ist. Bitte im Rahmen der RVR mit anpassen (Der Mangel hätte der Stadt aber auch bereits bei den Kanalarbeiten 2016 auffallen können)
- Verbesserung der Beleuchtung im Tunnel

Knotenpunkt Drimbornstraße / Krautmühlenweg

- Es müssen mehrere Parkplätze oberhalb des Knotenpunkts entfallen, um eine gute Sichtbeziehung zwischen dem Radverkehr (aus dem Krautmühlenweg kommend) und dem Verkehr von der oberen Drimbornstraße kommen zu gewährleisten.
- Für den Verkehr von der oberen Drimbornstraße kommend, sollte eine Bodenschwelle und Markierungen vorgesehen werden, um den Vorfahrtcharakter der RVR unmissverständlich klar zu machen (Andernfalls besteht erhöhte Unfallgefahr)

Krautmühlenweg

- Die Beleuchtung sollte intelligent gesteuert werden, so dass diese nur angeht, wenn sich Menschen auf dem Weg befinden (Reduzierung der Lichtverschmutzung).

Knotenpunkt Krautmühlenweg / Clermontstraße

- Am oberen Ende des Krautmühlenwegs muss ein barrierefreier Übergang zur Clermontstraße erfolgen. Der Borstein sollte hier entfernt bzw. auf Null abgesenkt werden (Fahrkomfort).

Knotenpunkt Altstraße / Adenauerallee

- Es fehlt der sichere Übergang Altstraße / Adenauerallee: Würde es umgesetzt, wie bisher in Variante 1 zur Lintertstraße dargestellt, wäre es unzureichend.
- Bedarfsampel mit Induktionsschleife o.ä. intelligenter Ampelschalttechnik
- Rückwärtszähleinrichtung (nach niederländischem Vorbild)

Lintertstraße

Die vorgestellte Variante 1 - „Beidrichtungsradweg stadtauswärts“ halte ich aus folgenden Gründen für absolut ungeeignet:

1. Im Anschluss an die Ampelquerung Schönforststraße fehlt ein Stück RVR, so dass die Führung nicht eindeutig ist.

Vorschlag: Verbesserung der Wegführung und Planen einer Aufstellfläche

2. Die aus den Seitenstraßen Goldberg und Buschmühle (sowie aus den Ausfahrten) kommenden Fahrzeuge müssen den Radverkehr sowie den Autoverkehr jeweils aus beiden Richtungen beobachten, wobei gerade der aus der „unerwarteten, d.h. von rechts kommende Radverkehr wegen des Gefälles sehr zügig fahren wird. Das wird zu großen Gefahrenpotential führen und ist somit dringend zu verhindern.

Vorschlag: Verlegen der RVR auf die stadteinwärtige Seite

3. Die Gestaltung der Einmündungen von Straßen und Ausfahrten ist unklar

Vorschlag: Planerische Darstellung der Einmündungen

4. Die Engstelle an der Lintertstraße 2 kann aufgrund des Quergefälle der Einfahrt so nicht ausgeführt werden

Vorschlag: Verschiebung der RVR Richtung Fahrbahn

5. Die Führung der RVR auf einem Gehweg (Radverkehr frei) im unteren Ende der Lintertstraße sowie auf dem Abschnitt Adenauerallee entspricht nicht den Anforderungen an eine RVR. Der Verweis auf eine temporäre Lösung ist fadenscheinig, da vollkommen unklar ist, wann und wie der Umbau des Tunnel vom Land angegangen wird. Ein jahrelanges schlechtes Provisorium ist nicht hinzunehmen.

Vorschlag: RVR auf stadteinwärtige Seite verlegen und Querung der Adenauerallee auf Höhe Altstraße mittels eigener Lichtsignalanlage

6. Es fehlen Ladezonen für die Anwohner, so dass diese keine Möglichkeit mehr haben, Material zu entladen. Ohne eine schlüssiges Ladekonzept für Anwohner ist die Variante nicht umsetzbar, ohne das das Projekt RVR für viel Unmut und schlechte Stimmung sorgen wird.

Vorschlag: Planerische Darstellung der Ladezonen. Sofern keine schlüssiges Ladezonenkonzept möglich ist, Verlegung der RVR auf „Auf dem Plue“.

Insgesamt stellt die Variante 1 aus meiner Sicht keine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr dar, so das nicht zu erwarten ist, dass der Radverkehr signifikant zunehmen wird. Entweder kann die RVR auf die stadteinwärtige Seite verlegt werden inkl. schlüssigem Ladezonenkonzept, oder die RVR sollte auf „Auf dem Plue“ verlegt werden. Auch dort werden heute Fahrzeuge regelwidrig am Straßenrand abgestellt. Da Parken dort jedoch aufgrund der Straßenge e h nicht erlaubt, fallen offiziell keine Parkplätze weg. Bleibt dann doch jemand zum Entladen regelwidrig am Straßenrand stehen, wäre dass für den fließenden Verkehr eher hinnehmbar, da die Fahrzeugdichte dort extrem niedrig ist.

Voraussetzung ist allerdings auch hier eine gute Anbindung an die RVR Altstraße.

Ampelanlage Lintertstraße

- Rückwärtszähleinrichtung (nach niederländischem Vorbild)

Knotenpunkte „Stichweg Danziger Straße“ / Stettiner Straße und Stettiner Straße / Herderstraße


- Die Vorfahrtsregelung ist nicht eindeutig dargestellt, so dass bisher nicht klar erkennbar ist, ob der Vorfahrtcharakter der RVR unmissverständlich ist

Rombachstraße und Knotenpunkt Rombachstraße / Wolferskaul

- Da hier noch keine Planung vorgelegt wurde, kann hierzu auch noch keine Stellungnahme abgegeben werden. Frage ist, wann diese den BürgerInnen nachgereicht wird?

Da wir die Route mit der ganzen Familie (drei Kinder gehen in der Stadt zur Schule, Großeltern fahren mit dem Rad in die Stadt) seit vielen Jahren täglich nutzen, sind wir sehr an einer vernünftigen Lösung interessiert die auch für die Anwohner annehmbar ist. Wir würden uns freuen, wenn die Punkte geprüft werden und bei der weiteren Bearbeitung Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen

 _____

Gedanken zum Projekt „Rad-Vorrang-Route Brand“

I. Ausgangssituation

Diese Gedanken verfasse ich als Bewohner der Straße „Im Wiesengrund“ in Brand, in die man von der Straße „Wolferskaul“ gelangt, welche zur Fahrradstraße deklariert werden soll. Ich konzentriere mich in meinen Ausführungen daher primär auf die beiden letzten Abschnitte der Projektierung „Wolferskaul“ und „Rombachstraße“.

Zum allgemeinen schicke ich voraus, dass ich das Projekt Rad-Vorrang-Route Brand insgesamt für sinnvoll erachte, da die Umleitung und Kanalisierung des Radverkehrs auf verkehrsschwache Straßen der Verkehrssicherheit dient. Allerdings stehe ich dem Konzept der Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) insgesamt kritisch gegenüber. Meiner Ansicht ist es für die Verkehrssicherheit am nützlichsten, wenn man den Kfz- und Radverkehr ganz trennt. Dafür müsste man die Fahrradstraße aber wirklich zur Fahrradstraße machen und den Kraftverkehr allenfalls für Anwohner zulassen. Aber das ist hier – zu Recht, weil dies bei den betroffenen Straßen auch m. E. nicht ernsthaft diskutabel ist – nicht beabsichtigt. Es ändert sich die Bezeichnung, es ändert sich die Farbe des Straßenbelages, es wird Geld ausgegeben – sonst ändert sich praktisch nichts!

Zutreffend formuliert es einer der tiefsten Kenner des deutschen Radverkehrsrechts, *VRVGH Felix Koehl* aus München, in SVR 2019, 340: „Eine Fahrradstraße macht wenig Sinn, wenn sie auch für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben ist.“ Genauso sehe ich es auch. Ich muss allerdings auch konzedieren, dass das oben beschriebene Ziel der Kanalisierung des Radverkehrs auf verkehrsschwache Straßen wohl ohne die Ausweisung von Fahrradstraßen mit Kfz-Mitbenutzung kaum erreichbar ist.

Aber dabei sollte man sich bewusst sein, dass das Konzept der Fahrradstraße nur eine Hilfslösung sein kann, die – das ist meine Meinung – nur dort eingesetzt werden sollte, wo es sich wirklich um eine verkehrsschwache Straße handelt und wo es keine wirkliche Alternative für eine sichere Führung des Radverkehrs gibt. Dazu noch eine Anmerkung zur Situation außerhalb meines „Quartiers“: Die Lintertstraße ist nach meiner Wahrnehmung eine viel befahrene, wichtige Verkehrsachse, die ich für die Einstufung als Fahrradstraße für denkbar ungeeignet halte.

Bei dem konkreten Projekt in Brand bin ich der Meinung, dass die Rad-Vorrang-Route an der Kreuzung der Rombachstraße mit dem Vennbahnweg auslaufen sollte. Diese Lösung erscheint mir absolut stimmig. Die Radfahrenden haben über die Route sicher aus der Innenstadt den Außenbezirk erreicht, und nun erfolgt die weitere Verteilung innerhalb Brands

über *den* Premium-Radweg des Aachener Südostens, den Vennbahnweg, der ja ohnehin verbreitert werden soll. Die verhältnismäßig wenigen Radfahrenden, die doch in Richtung Brand-Mitte müssen, können m. E. wie bislang sicher über die entsprechenden Straßen/Radwege an ihr Ziel gelangen. Daher kann m. E. das Geld für die Fortführung der Vorrangroute über den Vennbahnweg hinaus eingespart werden.

II. Abschnitt „Wolferskaul“

Ich spreche mich aus den oben dargestellten Gründen dagegen aus, dass die Straße Wolferskaul zwischen der Rombachstraße und der Marktstraße zur Fahrradstraße deklariert wird.

Für den Fall, dass mein Appell, womit ich ehrlich gesagt rechne, keinen Widerhall finden wird, möchte ich Folgendes ausführen:

Als Anwohner bin ich natürlich damit zufrieden, dass die Kfz-Zufahrt in den Wiesengrund und damit die Erreichbarkeit unseres Grundstücks durch die Fahrradstraße nicht verändert wird und außerdem der Wiesengrund Einbahnstraße bleiben kann. Das Gegenteil wäre in vielfacher Hinsicht fatal, wobei, das erwähne ich an dieser Stelle, der Wiesengrund mindestens 1 x täglich von Kfz in die falsche Richtung befahren wird. Daher möchte ich bei dieser Gelegenheit anregen, an der „anderen“ Einmündung des Wiesengrunds in den Wolferskaul jeweils auf beiden Straßenseiten ein Zeichen 213 StVO aufzustellen (Weißer Pfeil nach oben auf blauem Grund).

Sollte das Konzept der Fahrradstraße auf dem Wolferskaul doch verwirklicht werden, möchte ich weiter anregen, um wenigstens etwas für den Radverkehr *wirklich* zu verbessern, Busse als einen „Hauptfeind“ des Fahrrades aus der Straße herauszunehmen. Bekanntlich wird der Wolferskaul von den Linien 55/173 befahren. Als ASEAG-Abonnent¹ fällt mir dieser Vorschlag nicht ganz leicht, weil die Haltestelle „Schwimmhalle“ auf dem Wolferskaul für mich die nächstgelegene ist, aber ich halte ihn für geboten. Man könnte dies nämlich auch mit einem interessanten Revirement der Buslinien verbinden:

Die 55 würde unproblematisch über die Niederforstbacher Straße/Hochstraße auf die Trierer Straße geführt und anders herum; im Bereich Markt/St. Donatus könnte eine neue Haltestelle entstehen.

¹ Ich habe und zahle zwar ein ASEAG-Abonnement, fahre derzeit aber wie viele andere Mitbürgerinnen und Mitbürger wegen der Corona-Pandemie nicht mit dem Bus. Stattdessen fahre ich seit Anfang März - nach fast 30 Jahren mit dem Bus - mit dem Pkw zum Arbeitsplatz, bis die Pandemie vorbei ist. Dennoch ist meine Pkw-Fahrleistung in diesem Jahr erheblich gesunken, da coronabedingt ca. 90% der sonstigen Veranstaltungen, Treffen, Tagungen etc., an denen ich teilnehme, digital durchgeführt werden.

Die 173 würde von der Rombachstraße über die jetzige Haltestelle der 55 an der Schwimmhalle zur Niederforstbacher Straße geführt werden, dort weiter Linienweg wie die 55neu, anders herum wie die 5, mit neuer Haltestelle, s. o.

Damit aber die Schwimmhalle Brand nicht vom Busnetz mehr oder weniger abgeschnitten wird – die 173 fährt bekanntlich nur sehr selten -, wird die 45 vom Schulzentrum Brand bis zur Schwimmhalle Brand verlängert. Dort ist das Wenden des Busses möglich, und damit wäre eine Anbindung vom Driescher Hof zur Schwimmhalle und zum Sportzentrum hergestellt, die ich für sehr sinnvoll erachten würde, weil nach meiner Beobachtung viele Badegäste und andere Besucher der Sportanlagen aus dieser Richtung kommen.

Für die Überführung des Radverkehrs vom Radweg Rombachstraße in den Wolferskaul, die in der Vorlage zu Recht als problematisch beschrieben wird, habe ich keine Lösung gefunden. Wenn Sie meinem Vorschlag folgen, erledigt sich das Problem aber von selbst.

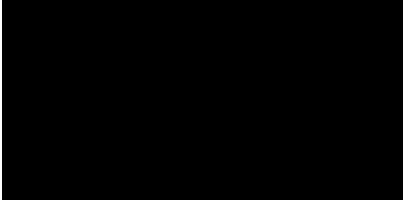
III. Abschnitt „Rombachstraße“

Hier geht mein Vorschlag aus den oben dargelegten Gründen dahin, die Rad-Vorrang-Route an der Kreuzung Rombachstraße/Vennbahnweg auslaufen zu lassen und zwischen Schagenstraße und Vennbahnweg entgegen den Plänen der Verwaltung die obligatorische Benutzung des Radwegs anzuordnen.

Zur obligatorischen Radwegbenutzung: Diese Maßnahme halte ich für sinnvoll, um Konflikte mit dem dichten Verkehr aus Richtung Vennbahncenter zu verhindern. Das ja noch recht junge Vennbahncenter ist für die Geschäftsleute eine Erfolgsgeschichte. Obwohl es dort sehr viele Parkplätze gibt, sind diese meist Mangelware. Häufig herrschen dort chaotische Zustände. Ich fahre daher nur noch selten dorthin, und wenn, dann nach 19h, weil es dann etwas leerer wird. Entsprechend intensiv ist der Verkehr aus der Rombachstraße in das und aus dem Vennbahncenter. Es kommt immer wieder zu Rückstaus. Ein privilegierter Fahrradverkehr in diesem Bereich würde diese Problematik noch mehr verschärfen. Daher meine ich im Interesse der Verkehrssicherheit, die Radfahrenden sollten obligatorisch auf den Radweg gegenüber des Vennbahncenters verwiesen werden.

Die Überführung des Radverkehrs vom Radweg auf den Vennbahnweg in Richtung Trierer Straße sollte ampelgeregelt werden. Vielleicht lässt sich die LZA so konstruieren, dass zugleich der sehr starke Verkehrsfluss in das und aus dem Vennbahncenter reguliert wird. Das wäre aus meiner Sicht optimal.

Für die Führung des Radweges am Schulzentrum Brand habe ich keine Lösung, sehe aber, dass dort durchaus Platz für neues zu sein scheint. Folgen Sie meinem Vorschlag zum Revirement der Buslinien, würde allerdings die Wendeschleife am Schulzentrum Brand frei und könnte für den Radverkehr genutzt werden.



buergerinfo-rvr - Anregungen zur Bürgerinformation RVR Brand

Von: [REDACTED]
 An: [REDACTED]
 Datum: 30.09.2020 06:33
 Betreff: Anregungen zur Bürgerinformation RVR Brand

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die überaus gelungene Planung für die ersten Teilabschnitte der RVR Brand. Anbei meine Anregungen zur Bürgerinformation RVR Brand.

Zentrales Ziel der RVR Brand soll es sein, mehr Menschen vom PKW auf das Fahrrad zu bringen und für alle Menschen jeden Alters eine **sicher, komfortabel und zügig zu befahrende Route** zu entwickeln. Die Route soll ohne vorheriges Kartenstudium oder das Suchen von Schildern in der Örtlichkeit klar und deutlich ablesbar sein (folgen sie bitte dem roten Asphalt). Es ist imens wichtig, dass das Befahren Spaß macht und ein Genuss ist ohne unangenehme Erschütterungen. Von daher bitte ich folgende ergänzende Punkte zu den bereits in der Präsentation aufgeführten Planungen zu berücksichtigen:

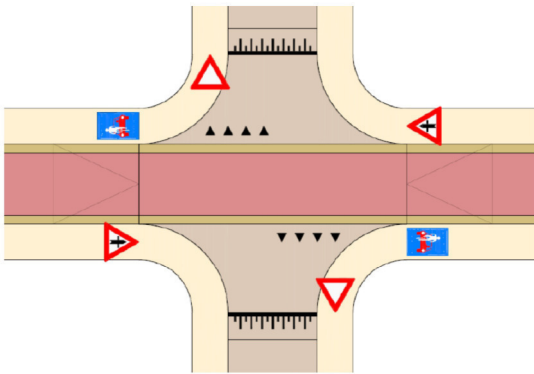
1. Im Bereich der Radverkehrsführung sind alle Übergänge z. B. zwischen der Fahrbahn und angrenzenden Radwegen mit einer echten Nullabsenkung ohne Kanten oder steile Anrampungen auszuführen. Hier sind die Belange von sehbehinderten Personen nicht zu berücksichtigen, da ansonsten schon Planungsfehler bei der Abgrenzung zwischen Radverkehrsführung und Gehweg erfolgt sind. Nur so kann ein komfortables Befahren mit dem Rad auch für bandscheibengeschädigte Personen und ältere Menschen gewährleistet werden. Aktuelles Negativbeispiel wie der Übergang nicht ausgeführt werden sollte, ist der neue Radweg Trierer Straße im Abschnitt Schopenhauer Straße bis Trierer Platz mit einer sehr steilen Anrampung zwischen Fahrbahn und Radweg von ca. 3 bis 4 cm. Für eine regelkonforme Wasserführung ist so eine Bauweise nicht erforderlich. Eine Bauweise von Radwegen mit Pflaster - wie an der Trierer Straße - entspricht ebenfalls nicht den Anforderungen für eine komfortable Führung. Bereits jetzt ruckelt es permanent beim Befahren.

Foto 1 - Kreuzung Trierer Straße / Schopenhauer Straße
 Neuhausstraße

Foto 2 - Kreuzung Trierer Straße /



2. Alle Kreuzungen im Verlauf der RVR Brand in Bereichen mit erheblichem Straßengefälle (über 3 %) sind entsprechend der Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen (s. Folie 13 der Präsentation) mit "steilen" Anrampungen aus den untergeordneten querenden Straßen und lang gezogenen Anhebungen im Verlauf der RVR auszuführen, um die Vorfahrtsituation zu verdeutlichen, die Fahrgeschwindigkeiten des KFZ zu reduzieren und für eine sichere Verkehrsführung zu sorgen. Ggf. sind auch die Kurvenradien zu reduzieren, um Abbiegegeschwindigkeiten zu verlangsamen. Sonst wird es hier die ersten Unfälle mit Schwerverletzten oder sogar Toten geben, wenn mal wieder ein schnell abbiegendes KFZ einen vorfahrtsberechtigten Radfahrenden übersehen hat.



3. Die Radverkehrsführung mit der abknickenden Vorfahrt im Abschnitt Robert-Koch-/Clermont-/Altstraße ist vorbildlich gelöst. Unverständlich ist jedoch, warum der Übergang zum Krautmühlenweg nicht gleichartig ausgeführt wird. Vorschlag: durchgängiger niveaugleicher Asphalt von Robert-Koch-Straße in Krautmühlenweg, Querung des Gehweges Robert-Koch-Straße als Zebrastreifen, Krautmühlenweg 1,5 m breiter Gehweg mit schwarzem Asphalt und 2 m Radweg mit rotem Asphalt. Eine bauliche Trennung ist hier aufgrund des geringen Fußgängerverkehrs und des fehlenden Platzes für eine deutliche Verbreiterung nicht erforderlich. Die farbliche Hervorhebung vermeidet potentielle Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Die geplante Beleuchtung - bitte mit insektenfreundlicher LED-Beleuchtung - wird ausdrücklich begrüßt.



4. Lintertstraße: leider wurden die Vorschläge der Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" nicht berücksichtigt: http://kryger.de/ffBrand/start#rad-vorrang-route_im_bezirk_forst

5. Der Abschnitt Sittarder Straße (Haus Nr. 31 bis Königsberger Straße) entspricht aufgrund der überbreiten Fahrbahn nicht den niederländischen Empfehlungen an Fahrradstraße und wird auch nicht vom Aachener Standard abgedeckt. Von daher ist hier folgende Fahrbahnaufteilung zu markieren (siehe Veröffentlichung CROW: Zo ziet een ideale fietsstraat eruit, <https://www.fietsberaad.nl>): 2 m Stellplätze, 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, 2,3 m roter Asphalt (Radspur), 1,5 m breiter Mittelstreifen mit Rüttelmarkierung (z. B. Kreuzschraffur) oder querlaufender Asphaltfräsung, 2,3 m roter Asphalt (Radspur), 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, 2 m Stellplätze = 11,6 m. Ansonsten werden Radfahrende auch bei Gegenverkehr ohne ausreichenden Überholabstand von 1,5 m überholt und gefährdet.



*) Een rijbaanbreedte tussen 4,70 m en 5,40 m is kritisch voor situaties waarbij een auto die inhoudt een fietser uit de tegenrichting kan tegenkomen. Bij voorkeur ruit toe te passen als deze combinatie vaak voorkomt.

6. Die Markierung der Fahrrichtungen der Radspur am Geh- / Radweg Brander Wall mit Strichellinie wird ausdrücklich begrüßt, ein zusätzlicher durchgezogener weißer Strich zwischen Geh- und Radweg wird von mir gewünscht.

7. Rombachstraße: leider wurden die Vorschläge der Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" nicht berücksichtigt: <http://kryger.de/ffBrand/start#rad-vorrang->

[route_im_bezirk_brand](#)

8. Die geänderte Verkehrsführung im Vergleich zu den ersten Vorschlägen der Stadtverwaltung im Abschnitt Wolferskaul / Marktstraße bis zur Eschenallee wird ausdrücklich begrüßt.

9. Die Ausbildung der zukünftigen Verkehrsführung an den aktuell unsicheren und unübersichtlichen Kreuzungen ist generell unklar, von daher ist in den folgenden Bereichen zeitnah eine umfassende Überarbeitung erforderlich, damit das Projekt im gesamten Verlauf zum Erfolg geführt wird:

- a. Obere Dimbornstraße/Krautmühlenweg
- b. Altstraße/Adenauerallee/Lintertstraße,
- c. Lintert-/Sittarder Straße,
- d. Sittarder / Schopenhauer Straße (50 km/h!, Herabstufung der Straße auf 30 km/h wird dringst empfohlen)
- e. Sittarder / Königsberger / Gleiwitzer Straße (abknickende Vorfahrt wie in Clermontstraße wird empfohlen)

10. die Fortführung der RVR Brand bis zur Trierer Straße ist zeitnah zu realisieren und eine Anbindung an eine zu planende Radverkehrsanlage entlang der Freunder Landstraße hat zu erfolgen.



buergerinfo-rvr - RVR Brand

Von: [REDACTED]
An: <buergerinfo-rvr@mail.aachen.de>
Datum: 02.10.2020 17:57
Betreff: RVR Brand

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr über die baldige Umsetzung der RVR Brand. In teilen kann ich die Strecke bzw. Abschnitte bereits nutzen und genieße das neue Fahrgefühl sehr.

Zu den geplanten Routen möchte ich folgende allgemeine Anmerkungen machen:

1. Die Durchgängigkeit und gleichbleibende Qualität ist sehr wichtig. Hier sollte so oft wie möglich Vorfahrt gewährt werden.
2. An den Vorfahrtsstr. sollten nach Möglichkeit Gehwegüberfahrten eingerichtet werden bzw. im Zuge von späteren Umbaumaßnahmen eingerichtet werden. So kann die Vorfahrt besser verdeutlicht werden und Fußgänger kommen besser und komfortabler voran (Premiumfußwege).
3. Die Radpiktogramme und Fahrradstraßensymbole sollten meiner Meinung nach zukünftig "gestreckt" werden. Die Sichtbarkeit in den bisherigen Straßen ist nicht optimal.
4. Wichtig erachte ich auch eine Prüfung, ob nicht bei mehr Straßen die KFZ-Freigabe in "Anliegerfrei" geändert werden kann bzw. direkt als Anliegerstr. angelegt werden können. Auf der Beverstr. z.B. ist der Durchgangsverkehr noch sehr hoch.
5. Auf Straßen mit breitem Querschnitt, wie z.B. der Sittarderstr. sollten zwingend geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen getroffen werden (Mittelstreifen etc.). Hier wird oft sehr schnell gefahren.
6. Kreuzungsbereiche so gestalten, dass sie nicht zugeparkt werden können und Sichtverhältnisse stören.
7. Genügend Fahrradbügel entlang der Route.
8. Bordsteinabsenkungen bitte ohne Kanten umbauen. Dies erhöht den Fahrkomfort deutlich.

Zu konkreten Abschnitten folgende Anmerkungen/Fragen:

1. Obere Drimbornstr. Wird hier eine Abknickende Vorfahrt eingerichtet (zum Krautmühlenweg)? Welche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind vorgesehen?
2. Sind in der Clermontstr. Maßnahmen vorgesehen, damit nicht Gehweg und zukünftige Fahrradstraße zugeparkt werden? (Siehe Bild PPP S. 24) Poller oder Radbügel?
3. Das Kreuzen der Adenauerallee stelle ich mir aktuell sehr schwierig vor. Können die Spuren evtl neu aufgeteilt werden? Änderung von Ampelschaltungen?

4. Auf der Lintertstr. könnte ich mir einen ausreichend breiten und baulich getrennten Zweirichtungsradweg mit entsprechender Ampelschaltung zur Querung in die Sittarder Str. vorstellen. Vielleicht auch erst im Kreuzungsbereich mit der Fichtestr.?

5. Für die Verbindung Danziger Str. Stettinger Str. ist Variante B deutlich komfortabler. Sollte dies nicht umsetzbar sein sollten auf Variante A die Bordsteinkanten abgesenkt werden.

6. Rund um die GS sollte vielleicht der komplette Straßenquerschnitt verschmälert werden. Die bisherige Breite lädt zu hohen Geschwindigkeiten ein. Das gleiche gilt für die Kreuzung Wolferskaul/Rombachstr. (Querungshilfen/Mittelinseln).

Vielen Dank für die wertvolle Arbeit für Aachen. Mit diesen Maßnahmen wird Aachen lebenswerter und attraktiver.

Bei Rückfragen stehe ich natürlich zur Verfügung.

Freundliche Grüße

