

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0126/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 10.05.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Adalbertsteinweg hier: Rückblick Verkehrsversuch		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.05.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
09.06.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

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:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
	X		

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

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:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

In der Vorlage werden die Ergebnisse der Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg erläutert. Im Fazit schlägt die Verwaltung grundlegende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes auf dem Adalbertsteinweg und seinen Einfallstrassen vor. Diese wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus, weil dadurch jährlich Alltagspendler*innen zum Umstieg bewegt werden können.

Erläuterungen:

1. Anlass

Am 18.09.2019 hat der Rat der Stadt Aachen Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, u.a. am Adalbertsteinweg, beschlossen. Dabei sollte am Adalbertsteinweg eine Umwelttrasse stadtauswärts im Zuge der Wiederherstellung nach der Baumaßnahme der Regionetz GmbH eingerichtet werden.

Die neue Flächenaufteilung wurde am 31.10.2019 durch den Mobilitätsausschuss beraten. Die Verwaltung hatte dargestellt, dass für die Umwelttrasse die gesamte Verkehrsfläche überplant werden müsste. Eine richtlinienkonforme Querschnittsaufteilung unter verstärkter Berücksichtigung des Umweltverbundes ist nur möglich, wenn Flächen für den Kfz-Verkehr reduziert werden. Das betrifft im Einzelnen die Flächen für Liefern/Laden sowie Parken und eine Kfz-Spur je Richtung (vgl. Anlage 1). Daraufhin hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Durchführung einer Beobachtungsphase beauftragt, in der die Auswirkungen der Reduktion auf eine Kfz-Spur stadteinwärts zwischen der Stolberger Straße und Ottostraße, bei gleichzeitiger Einrichtung einer temporären Radverkehrsanlage geprüft werden sollte.

2. Darstellung des Verkehrsversuchs

Die Beobachtungsphase wurde für die Dauer von 6 Wochen geplant. Sie war ursprünglich ab April 2020 vorgesehen, musste aufgrund des Lockdowns und der geringen Verkehrsmengen jedoch in den Herbst 2020 verschoben werden.

Die Beobachtungsphase fand in zwei Phasen statt. Zunächst vom 28.09. bis 18.10. im Bereich zwischen Justizzentrum und Rudolfstraße und anschließend vom 19.10. bis etwa 09.11. im Bereich zwischen der Einmündung der Stolberger Straße und der Ottostraße (vgl. Lagepläne in Anlage 2 und 3).

Witterungsbedingt konnte die Einrichtung der ersten Phase erst am 30.09. erfolgen.

In der gesamten Zeit der Beobachtungsphasen wurde die rechte Fahrspur in Fahrtrichtung Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr durch variable Trennelemente gesperrt und für den Radverkehr als Radverkehrsanlage zur Verfügung gestellt. Die vorhandenen Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken wurden freigehalten.

Zur Lenkung des Verkehrs wurde der motorisierte Individualverkehr ab dem Knoten Stolberger Straße auf dem Adalbertsteinweg von zwei auf eine Fahrspur geleitet. Darüber hinaus wurde dem motorisierten Individualverkehr in der 2. Stufe auch ein Fahrsteifen in der Stolberger Straße in Fahrtrichtung Innenstadt entzogen und so eine durchgehende Radverkehrsführung aus der Stolberger Straße und aus Richtung Trierer Straße in die Teststrecke ermöglicht.

Am Ende der Teststrecke (am Knoten Rudolfstraße bzw. Ottostraße) wurde der Radverkehr von der abgetrennten Radspur Markierung in den Mischverkehr entlassen. Gleichzeitig wurde auch eine Alternativstrecke für den Radverkehr über die Maxstraße ausgeschildert. Eine sicherere Führung der Radfahrer*innen bis zum Kaiserplatz war nicht möglich. Hierzu hätten der gesamte Knoten sowie die Signalisierung angepasst werden müssen. Ohne bauliche Veränderungen bietet der Knoten nicht genügend Platz, um den Radverkehr sicher führen zu können (vgl. Bilder in Anlage 4).

Während der Versuchsphase standen die Liefer- und Ladebereiche auf der stadteinwärtigen Straßenseite nicht zur Verfügung. Es konnten die im Bestand ausgewiesenen Liefer- und Ladezonen in den unmittelbaren Einmündungsbereichen der angrenzenden Nebenstraßen genutzt werden. Zusätzliche Liefer- und Ladebereiche wurden in der Aretzstraße und der Scheibenstraße eingerichtet. Im Vorfeld wurden Informationsschreiben für alle Anwohner*innen am Adalbertsteinweg verteilt. Außerdem wurden alle Gewerbetreibenden, soweit erreichbar, persönlich vor Ort informiert. Zusätzlich wurde in der Zeitung, im Radio und auf der Homepage der Stadt Aachen informiert.

3. Evaluation während der Durchführung

Um ein möglichst umfassendes Bild der Verkehrssituation zu gewinnen, wurden sowohl die Auswirkungen auf den stadteinwärts fließenden Verkehr auf dem Adalbertsteinweg als auch auf möglichen Ausweichstrecken über die Oppenhoffallee bzw. die Jülicher Straße evaluiert.

a) Beschreibung des Erhebungsinstrumentariums

Zur Auswertung der Beobachtungsphase wurden die Verkehrsmengen am Adalbertsteinweg (auf Höhe Haus 57), an der Jülicher Str. (Höhe Haus 27) und in der Oppenhoffallee (Höhe Haus 69) sowohl vor (KW 21.-25.09.) als auch während der beiden Phasen (KW 05.-09.10. und KW 02.-06.11.) video- bzw. radargestützt ermittelt.

Außerdem wurden die Reisezeiten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf verschiedenen Streckenabschnitten mittels GPS-Daten der Firma TomTom ausgewertet:

- Adalbertsteinweg zwischen Eifelstraße und Kaiserplatz
- Stolberger Straße zwischen Sedanstraße und Kaiserplatz
- Oppenhoffallee zwischen Bahnhof Rothe Erde und Normaluhr
- Jülicher Straße zwischen Europaplatz und Hansemannplatz
- Jülicher Straße zwischen Burggrafenstraße und Hansemannplatz

Es wurden pro Streckenabschnitt ca. 2.000 - 4.000 GPS-Tracks im Zeitraum von 7-19 Uhr innerhalb der 5 Tage je Erhebungswoche und damit 150-300 in der jeweiligen Spitzenstunde über 5 Tage erfasst. Ausgewertet wurden Daten im vorherigen Zustand sowie während der beiden Versuchsphasen.

Auf ähnlichen Abschnitten wurden darüber hinaus die Reisezeiten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ermittelt.

- Adalbertsteinweg zwischen Haltestelle Elsassstraße und Haltestelle Kaiserplatz
- Stolberger Straße zwischen Haltestelle Hohenzollernplatz und Haltestelle Kaiserplatz
- Oppenhoffallee zwischen Haltestelle Bf Rothe Erde und Haltestelle Normaluhr
- Jülicher Straße zwischen Haltestelle Talbot und Haltestelle Hansemannplatz

Der Verkehrsversuch wurde in unregelmäßigen Abschnitten durch Fachpersonal beobachtet.

b) Rückmeldungen der Verkehrsteilnehmer*Innen

Die Reaktionen der Verkehrsteilnehmer*Innen zur Beobachtungsphase waren sehr zahlreich und vielfältig. Die Veröffentlichung von 12 Zeitungsartikeln bzw. Leserbriefen ist bekannt; ca. 2.000 Kommentare wurden in den sozialen Medien zu der Maßnahme registriert. Bei der Verwaltung gingen 28 Mails und 2 Stellungnahmen anderer Fachabteilungen ein. Alle schriftlichen Eingaben per Mail oder Fax wurden zeitnah beantwortet. Vor allem in den Medien wurde kontrovers diskutiert. So finden sich Befürworter („Radfahrer*innen fühlen sich deutlich sicherer“ und „Das Ende von Aachen wie wir es kennen, der Anfang eines neuen Aachens; der Beginn einer wundervollen Zukunft mit deutlich gesteigerter Lebensqualität vor allem für unsere Kinder.“) und Gegner („Die wenigen Radfahrer*innen sollen Nebenstraßen nutzen“ und „Wir kommen nicht mehr zum Einkaufen nach Aachen, weil die Stadt nicht erreichbar ist“) für die Maßnahme.

Zwar wurde die Maßnahme von vielen Bürger*innen begrüßt und die Radspur als großer Sicherheitsgewinn für die Radfahrer*innen gewertet, jedoch gab es große Kritik an der Notwendigkeit einer Radspur am Adalbertsteinweg, da die wenigen Radfahrer*innen eine eigene Spur nicht rechtfertigen. So solle nicht der Radentscheid als Maßstab herangezogen werden, da Aachen auch in Zukunft für Mitmenschen aus dem Umland erreichbar sein soll. Ggf. könnte der Bereich innerhalb des Grabenrings für den Pkw-Verkehr gesperrt und dieser dann nur durch E-Busse sowie Radfahrer*innen und Fußgänger*innen genutzt werden. Außerdem haben Liefer- und Pflegedienste sowie Anwohner*innen große Probleme mit dem Verlust der Liefer- und Ladeflächen.

Für den Adalbertsteinweg wurde eine faire Verteilung des Verkehrsraumes und der Anschluss an bestehende Radverkehrsanlagen gewünscht. Außerdem soll die Radspur nicht zugeparkt werden können und die Zufahrten müssen nach dem Umbau weiterhin erreichbar sein. Des Weiteren wurde eine Markierung mit Schutzstreifen vorgeschlagen, da diese überfahrbar sind (vgl. die Eingaben der Bürger*innen in Anlage 5-7).

c) Eigene Beobachtungen

Durch die Mitarbeiter*innen der Verwaltung wurden Beobachtungen vor Ort durchgeführt. Beobachtet wurden Rückstausituationen, die sich vor allem in den Spitzenstunden aufgebaut haben. Im Extremfall staute sich der Verkehr ab dem Knoten Adalbertsteinweg/Stolberger Str. teilweise bis zur Elsassstraße zurück, sodass die Busse die Haltestelle Josefikirche verspätet erreichten. Als Nadelöhr wurde die Einfahrt in den Adalbertsteinweg ab der Signalisierung Aretzstraße festgestellt. Sobald dieser Knotenpunkt passiert war, verlief der Verkehr im weiteren Verlauf bis zum Kaiserplatz unproblematisch. Oft wurde der Knotenbereich Adalbertsteinweg/Stolberger Straße derart zugestellt, dass das Linksabbiegen vom Adalbertsteinweg in die Stolberger Str. erschwert wurde bzw. nicht mehr möglich war und Busse nicht in die Busspur Richtung Haltestelle Scheibenstraße fahren konnten. Zudem nutzten Pkws die Busspur, um bis zur Linksabbiegerspur am Knoten Kongressstraße vorfahren zu können.

In der Beobachtungsphase haben sich Probleme für die ordnungsgemäße Durchführung der Ver- und Entsorgung gezeigt. Zunächst war vorgesehen, dass die Müllfahrzeuge in der verbleibenden Pkw-Spur halten und die Leerung der Mülltonnen vornehmen sollen. Durch widerrechtlich über die Busspur überholende KFZ wurden die Kolleg*innen des Stadtbetriebs gefährdet. Daraufhin wurde die Radspur

derart verändert, dass Sie durch die Fahrzeuge der Müllentsorgung genutzt werden konnte. Dies hatte zur Folge, dass Radfahrer*innen hinter dem Müllfahrzeug warten mussten.

Durch den Rückstau der wartenden Pkw erhöhten sich die Einsatzzeiten der Feuerwehr. Zum Teil musste ein Weg durch die wartenden Pkw gebahnt oder die Busspur – ggfs. hinter den dort verkehrenden Bussen – genutzt werden. Die Ausweichrouten, z.B. über die Oppenhoffallee waren ebenfalls stark beansprucht und nur schwerlich zu befahren.

Weitere Probleme ergaben sich für die Radfahrer*innen, da Handwerker Lieferanten etc. die breite Radspur durch die geöffneten Bereiche für die Zufahrten zum Parken nutzen. Auch wird die Kreuzung Kongressstraße aus der Fahrtrichtung Innenstadt kommend für einen U-Turn in Richtung Scheibenstraße genutzt. Die Gefährdung der Radfahrer*innen zeigte sich hier an den mehrfach verrutschten Trennelementen

d) Veränderungen der Verkehrsmengen/Verkehrsverlagerungen

Anhand der durchgeführten Verkehrszählungen lassen sich die Verkehrsmengen sowie die Verkehrsverteilung auf den drei Straßen (Adalbertsteinweg, Jülicher Straße und Oppenhoffallee) ablesen. Die Verkehrsmengen veränderten sich insgesamt zwischen Ende September und November 2020. So wurden bei der Voruntersuchung im September 26.652 Fahrzeuge/Tag, in der 1. Phase im Oktober 28.334 Fahrzeuge/Tag und in der 2. Phase im November 27.036 Fahrzeuge/Tag in Summe in stadteinwärtige Richtung gezählt.

Es zeigte sich eine deutliche Verlagerung des Verkehrs. Während vor der Beobachtungsphase 10.234 Fahrzeuge/Tag auf dem Adalbertsteinweg gezählt wurden, waren es in der 2. Phase nur 7.743. Dagegen stieg die Zahl der Fahrzeuge auf der Jülicher Str. von 8.538 Fahrzeugen/Tag auf 10.032 Fahrzeuge/Tag im November an. Die Verlagerung auf die Oppenhoffallee fiel mit ca. 500 Fahrzeugen zwischen der Voruntersuchung und der 2. Phase vergleichsweise gering aus. Jedoch ist die Oppenhoffallee bekanntlich heute bereits stark belastet.

Die Anzahl der Radfahrer*innen auf dem Adalbertsteinweg veränderte sich leicht von 453 Radfahrer*innen bei der Voruntersuchung auf 506 Radfahrer*innen in der 2. Phase. Die nur geringe Zunahme ist vermutlich dem nasskalten Wetter aber auch der kurzen Projektphase geschuldet (vgl. Ergebnisse der Evaluation Anlage 8).

e) Auswirkungen auf den Verkehrsfluss

Die Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg hatte deutliche Auswirkungen auf die Reisezeiten zwischen 7 und 19 Uhr. Durchschnittlich erhöhte sich die Reisezeit je Kfz im Vergleich zur Voruntersuchung auf dem Adalbertsteinweg um 105 Sek. in Stufe 1 und 94 Sek. in Stufe 2. Auf der Stolberger Straße waren es 94 Sek. in Stufe 1 und 118 Sek. in Stufe 2. Auch auf der Jülicher Straße kam es zu einer Erhöhung der Reisezeit von bis zu 60 Sek. im Vergleich zur Voruntersuchung. Da es an den Beobachtungstagen auch Zeiten ohne größere Beeinträchtigungen gab, ist es nicht verwunderlich, dass die die Reisezeitveränderungen besonders deutlich in der Spitzenstunde zwischen 7:30-8:30 Uhr am Adalbertsteinweg und der Stolberger Straße ausfallen. Am Adalbertsteinweg erhöhte sich zwischen Eifelstraße und Kaiserplatz in Stufe 1 und 2 die durchschnittliche Reisezeit um 316 bzw. 299 Sek., also um ca. 5 Minuten. In der Stolberger Straße

erhöhte sich die Reisezeit um ebenfalls 5 min. in Stufe 2. Die Jülicher Straße erreicht eine Erhöhung von 3-4 Minuten, die Oppenhoffallee von 2-3 Minuten. In der Spitzenstunde am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr fällt der Zuwachs der durchschn. Reisezeit nicht so gravierend aus. Hier erhöht sich die Reisezeit um 1,5 min. auf dem Adalbertsteinweg und um ca. 2 min. auf der Stolberger Straße in Stufe 1 und 2 (vgl. Tabellen und Diagramme in Anlage 8).

Für den ÖPNV haben sich über den gesamten Tag insgesamt keine gravierenden Reisezeitveränderungen ergeben. Am Adalbertsteinweg und auf der Stolberger Straße betrug der Zuwachs der durchschnittlichen Reisezeit von 7-19 Uhr in der 1. Stufe ca. 43 Sek. In der Oppenhoffallee benötigten die Busse ca. 1 min. länger. Trotz der größeren Einschränkungen fiel der Reisezeitzuwachs in Phase 2 geringer aus. Dies könnte auf erste Gewöhnungseffekte zurückzuführen sein.

Größere Reisezeitverluste waren im Busverkehr in der Spitzenstunde zwischen 7:30-8:30 Uhr am Adalbertsteinweg mit einer Verlängerung von 2-3,5 Minuten, in der Oppenhoffallee sogar zwischen 3,5 und 6 Minuten zu verzeichnen. Der Zählzeitraum KW 02.-06.11. lag in der erste Woche des Lockdown light. Daher wurden für den ÖPNV zum Vergleich auch die Reisezeiten in der KW 26.10.-30.10. herangezogen. Dabei wurde in der Oppenhoffallee ein Zuwachs von 4 min. in der Morgenspitze und von 5 min. zwischen 16-17 Uhr festgestellt. Am Adalbertsteinweg und in der Stolberger Straße waren es 1,5-3 min. zwischen 7:30-8:30 Uhr (vgl. Tabellen und Diagramme in Anlage 8).

Zusammenfassung der Evaluation

Vor allem in den Spitzenstunden wurden ein erhöhter Rückstau und Fahrzeitverluste beim motorisierten Individualverkehr und – infolge der nicht Erreichbarkeit der Busspuren – auch beim ÖPNV festgestellt. Ein Teil des Verkehrs wurde während des Versuchs auf andere Straßen, wie die Jülicher Straße und die Oppenhoffallee verdrängt und hat auch hier in den Spitzenstunden zu zum Teil deutlichen Reisezeitverlängerungen beigetragen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die heutigen Kfz-Verkehrsmengen eine Spurreduktion ohne erhebliche Beeinträchtigungen der Reisezeiten im ÖPNV und MIV nicht zulassen.

4. Rückschlüsse für den weiteren Planungsprozess

Die im Rahmen der Beobachtungsphase getestete Veränderung mit zukünftig nur einer Fahrspur stadteinwärts führt – ohne umfangreiche Eingriffe in das Gesamtnetz mit einer deutlichen Reduktion der Kfz-Menge in der Spitzenstunde und ohne zusätzliche deutliche Angebotsmaßnahmen für den Umweltverbund – zu weitreichenden Rückstausituationen und Mehrbelastungen am Adalbertsteinweg sowie auf den offensichtlichen Alternativrouten über die Jülicher Straße sowie die Oppenhoffallee.

Damit werden

- kontraproduktive Effekte hinsichtlich des Emissionsschutzes,
- ungewünschte Verkehrszustände auf den Alternativrouten und
- nicht-beabsichtigte negative Auswirkungen für die auf dem Adalbertsteinweg und der Oppenhoffallee verkehrenden Buslinien

induziert.

Aufbauend auf die Beschlussfassungen des Rates der Stadt Aachen vom 18.09.2019 und des Mobilitätsausschusses vom 31.10.2019 sowie unter Würdigung der Ergebnisse der Beobachtungsphase schlägt die Verwaltung nunmehr folgende Vorgehensweise zur Verbesserung der Luftqualität im Adalbertsteinweg vor.

Zur Stärkung des Umweltverbundes sollen in einem ersten Schritt

- a) die Planung für eine Busspur in Mittellage in beide Fahrtrichtungen nebst der dafür notwendigen Haltestellenumbauten auf den Weg gebracht werden.
- b) Verbesserungen für den Fußverkehr durch Verbreiterungen der Nebenanlagen und bessere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.
- c) ein sicherer Wechsel für den Radverkehr in das Nebenstraßennetz (Kongressstraße | Augustastraße und Aretzstraße | Oberstraße → Maxstraße) gewährleistet wird.

Des Weiteren soll ein Fassadenbegrünungsprogramm zur Verbesserung des urbanen Mikroklimas und der gestalterischen Aufwertung des Straßenraums beitragen.

Mit der entsprechend ausgebauten Infrastruktur für den ÖPNV muss eine deutliche Ausweitung eines qualitativ hochwertigen Beförderungsangebotes einhergehen, um die Beförderungspotentiale auf den mittleren und kurzen Pendelstrecken zu heben und für das Erreichen der Innenstadt den Umstieg vom KFZ auf den ÖPNV frühzeitig zu ermöglichen.

Parallel dazu müssen sich die Bedingungen für den KFZ-Verkehr dahingehend ändern, dass – ohne die Zugänglichkeit der Innenstadt zu unterbinden – die Zuführung bereits frühzeitig anders organisiert und weniger attraktiv gestaltet wird, so dass insbesondere die Spitzenbelastungen in den einzelnen Straßenzügen geringer ausfallen.

Nur so lässt sich eine gesamtheitlich weitergehende Umgestaltung mit durchgängigen Radverkehrsanlagen erreichen.

5. Fazit der Verwaltung

Aus Sicht der Verwaltung sollte daher zunächst die Planung einer sicheren Anbindung des Radverkehrs in das Nebenstraßennetz erfolgen. Dies sollte anschließend mit Vorrang umgesetzt werden.

Zur weiteren Verbesserung für den Umweltverbund sollten da wo möglich die Verbreiterung der Nebenanlagen für den Fußverkehr und der Busspur in Mittellage geplant werden.

Begleitend bietet sich zur Aufwertung des Straßenraums in Kooperation mit dem Fachbereich Klima und Umwelt die Implementierung eines Fassadenbegrünungsprogramms an.

Um die notwendigen Voraussetzungen für eine weitergehende Veränderung zu schaffen, wird ebenso vorrangig die Umgestaltung der Breslauer Straße verfolgt. Dies trägt mittelfristig im direkten Zulauf über die Fortführung der Stolberger Straße zu einer Verlagerung der Kfz-Zuflüsse bei.

Darüber hinaus schlägt die Verwaltung ein konzertiertes Mobilitätswende-Umsteigerprogramm für den Planungsraum entlang der Trierer Straße vor. Dazu sollten insbesondere alle Neubau- und Veränderungsvorhaben angesprochen werden, und alle Angebote des Umweltverbundes in einem Direktmarketing offensiv beworben werden. Dazu zählt auch ein forcierter Ausbau von Verknüpfungspunkte Kfz-Bus/Rad entlang der Einfallachse.

Anlage/n:

Anlage 1 - Querschnitt aus 2019

Anlage 2 - Lageplan Beobachtungsphase, Stufe 1

Anlage 3 - Lageplan Beobachtungsphase, Stufe 2

Anlage 4 - Fotos

Anlage 5 - Zusammenfassung der Rückmeldungen in den Sozialen Medien

Anlage 6 - Zusammenfassung der schriftlichen und mündlichen Eingaben durch Bürger*innen

Anlage 7 - Bürger*inneneingaben per Mail

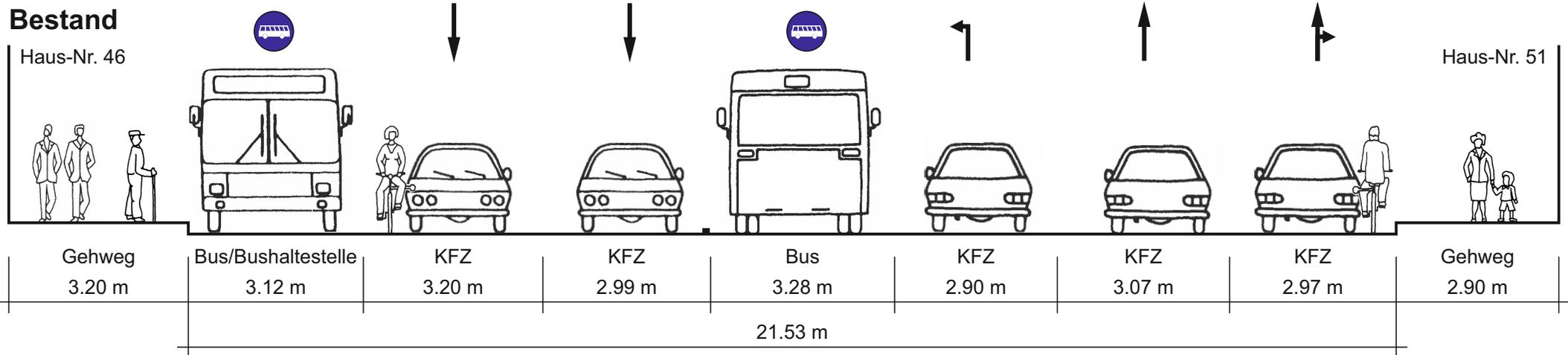
Anlage 8 - Ergebnisse der Evaluation

Adalbertsteinweg

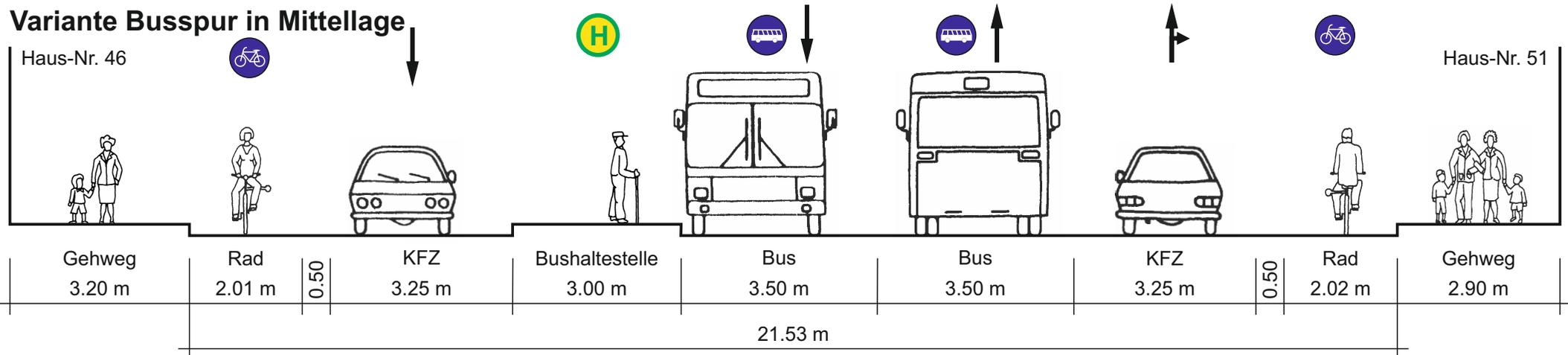
Streckenabschnitt auf Höhe Haus-Nr. 46 bzw. 51

(Blickrichtung stadteinwärts)

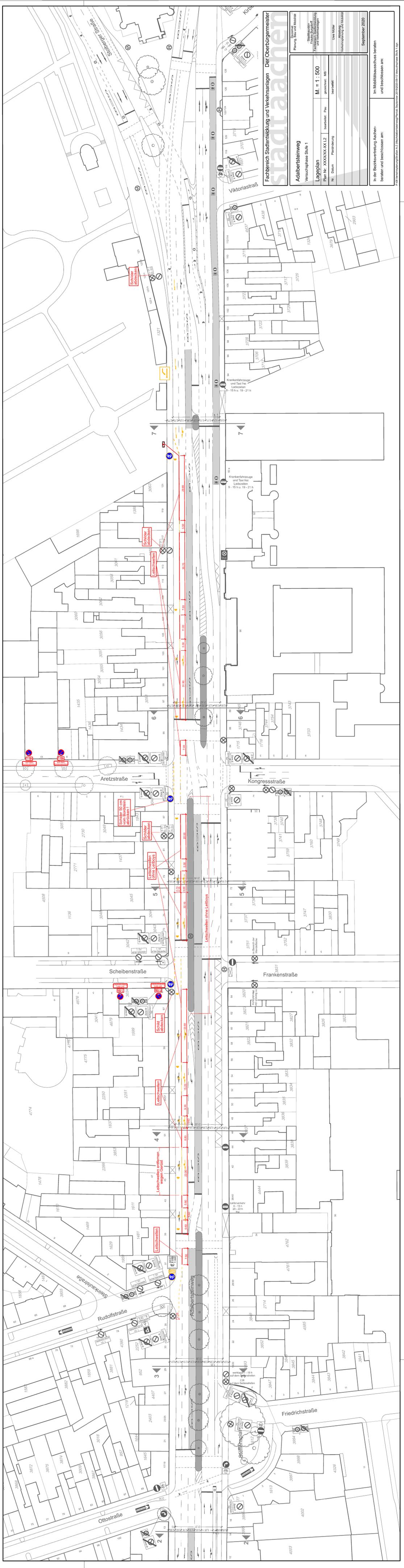
Bestand



Variante Busspur in Mittellage

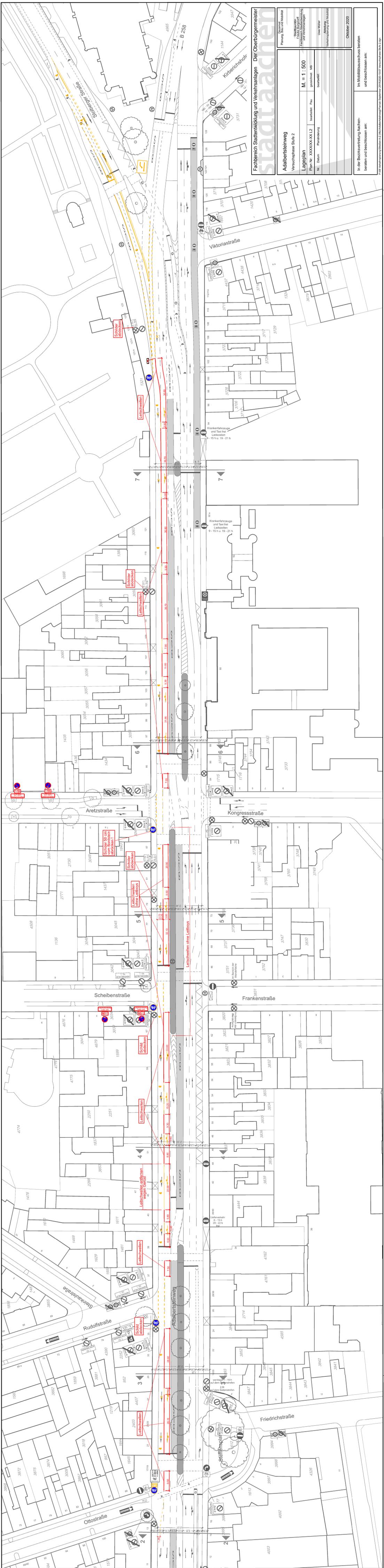


stadt aachen



Adalbertsteinweg
 Versuchphase Stufe 1
Lageplan
 Plan Nr. XXXXXX-XX L2 bearbeitet: Pfu gezeichnet: US
 Nr. Datum Planänderung bearbeitet:
 M = 1 : 500
 bearbeitet: US
 gezeichnet: US
 bearbeitet:
 Lina Müller
 Abwägung, Mobilisierung
 Verkehrsplanung und
 September 2020

Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister
 im Mobilitätsausschuss beraten
 und beschließen am:
 September 2020



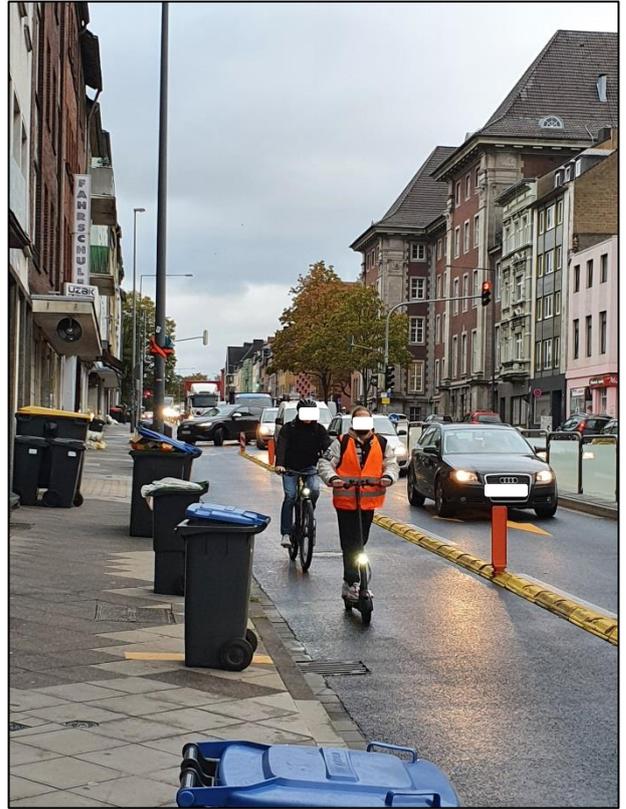
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister

Adalbertsteinweg Versuchsphase Stufe 2		Datum: Planung, Bau und Mobilität Stadtplanung Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Lageplan Plan Nr.: XXXXXX-XXL2		M. = 1 : 500 bearbeitet: Pau gezeichnet: MS bearbeitet:
Nr.: Datum:		Uwe Müller Abtlgung Verkehrsplanung und Mobilität
Oktober 2020		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

1108 Verkehrsplanung/Strassen-A.Z./M4/Adalbertsteinweg/Phase 2/September 2019/0205-15/07 Verkehrsphase Stuf 2.2/20

Anlage 4 – Fotos









Beobachtungsphase Adalbertsteinweg 28.09.-09.11.2020

Rückmeldungen Soziale Medien/Zeitung

Stand: 01.12.2020

Zeitung: 12 Artikel/Leserbriefe

Facebook: 1.900 Kommentare

- 19 Kommentare bei Aachen-clever mobil (Beitrag vom 25.09.2020)
- 1.082 Kommentare bei Antenne Ac (Beitrag vom 01.10.2020)
- 256 Kommentare bei Aachener Nachrichten (Beitrag vom 30.09.2020)
- 12 Kommentare bei Aachener Nachrichten (Beitrag vom 07.10.2020)
- 123 Kommentare bei Aachener Zeitung (Beitrag vom 01.10.2020)
- 322 Kommentare bei 100,5 Das Hitradio (Beitrag vom 12.10.2020)
- 27 Kommentare bei Critical Mass Aachen (Beitrag vom 30.09.2020)
- 13 Kommentare bei Critical Mass Aachen (Beitrag vom 08.10.2020)
- 46 Kommentare bei Radentscheid Aachen (Beitrag vom 30.09.2020)

- Die Beobachtungsphase bietet sehr viel Diskussionspotenzial
- Die Meinungen gehen sehr stark auseinander
- Es gibt positive und negative Kommentare, wobei die negativen überwiegen
- viele Anfeindungen der User untereinander
- Radfahrer*innen werden angefeindet, weil sie sich wie „Rüpel“ verhalten

Die Kernaspekte und Kommentare, die in den sozialen Netzwerken zur Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg abgegeben wurden (Facebook) lassen sich mit folgenden Zitaten und Stichworten zusammenfassen:

Positiv:

- Eine Radspur ist gut, da Radfahrer*innen den Gehweg nicht mehr befahren müssen
- Radfahrer*innen fühlen sich sicherer
- „Fährt sich super!“
- „Die Welt geht nicht unter, wenn eine Spur weg fällt“
- Der Umstieg von Auto auf Rad wird kontinuierlich attraktiver gestaltet
- „Wunderbar. So sollte es überall sein, weiter so.“
- „Wunderschöner Radweg“, der den Weg zur Arbeit schneller und sicherer macht
- „Das Ende von Aachen wie wir es kennen, der Anfang eines neuen Aachens; der Beginn einer wundervollen Zukunft mit deutlich gesteigerter Lebensqualität vor allem für unsere Kinder“

Negativ:

- Wieso ist nach der Baustelle noch ein Test nötig? Die Testphase ist unnötig
- Verkehrschaos; langer Rückstau
- zu wenige Radfahrer*innen auf dem A-Weg
- Radfahrer*innen sollen die Nebenstraßen nutzen
- Radfahrer*innen kennen Verkehrsregeln nicht
- Durch Rückstau kann Bus nicht in die Busspur fahren. Die Busanbindung leidet und ist generell zu schlecht
- Lieferverkehr, Müllabfuhr und Kranken-/Pflegefahrten (Bsp. Caritas) haben Probleme, sorgen aber normalerweise ebenfalls für Stau
- wo sollen Lieferverkehr und Kranken-/Pflegefahrten zukünftig parken?
- „Bergab hatte ich da noch nie ein Problem. Da konnte man immer „mitfließen“. Jetzt muss man wieder schauen, dass einem an den Kreuzungen nicht die Vorfahrt genommen wird, weil die Kfz die Spur kreuzen müssen. Bergauf fände ich eine PBL deutlich sinnvoller.“
- „Radfahrer*innen sollen auch Steuern zahlen“
- nach links Abbiegen ist für Radfahrer*innen nicht möglich
- „Typisch für Aachen, kleinklein! So funktioniert Verkehrswende nicht.“
- „Wir kommen nicht mehr zum Einkaufen nach Aachen, weil die Stadt nicht erreichbar ist“
- Der Einzelhandel stirbt aus
- Aachen ist unternehmerunfreundlich
- Durch Stau entsteht noch mehr Luftverschmutzung
- „Aachen geht zu Grunde“
- „In Aachen ist überall Stau“
- „Die Grünen machen Aachen kaputt“

Beobachtungsphase Adalbertsteinweg
28.09.-09.11.2020

Zusammenfassung der schriftlichen und mündlichen Eingaben durch Bürger*innen

	Datum	Art	Gruppe	Eingabe/Beschwerde	Position
1	01.10.20	Mail	aus Stolberg	Großer Rückstau führt zu längeren Wartezeiten. Umstieg auf ÖPNV wegen der schlechten Anbindung nicht möglich. Schlägt überfahrbaren Schutzstreifen vor. Tatsächlicher Nutzen soll abgewogen werden.	contra
2	01.10.20	Mail	aus Eschweiler	Luftverschmutzung wird durch Stau vergrößert. Situation für den Radverkehr wird durch ein kurzes Stück Radweg nicht verbessert.	contra
3	01.10.20	Mail	aus Düren	Radweg ist für Test zu kurz. Besser: gesamte Radiale. Stau wirkt abschreckend und trägt zum Umstieg aufs Rad bei, wenn Radfahrer*innen schneller sind.	pro
4	01.10.20	Mail	Anwohner*in	Stau bis Eifelstraße. Holsteinstraße wird zur Abkürzungstrecke. Befürchtet Gefährdung der Anwohner. Luft- und Lebensqualität sinken. Nebenstraßen sind besser für Radfahrer*innen geeignet. ÖPNV ist ein Graus.	contra
5	01.10.20	Mail	Pflegedienst	Dienst ist auf den Pkw angewiesen. Morgens Rückstau bis Elsassstraße. 15 Minuten mehr Fahrzeit als sonst. In der Zeit nur 5 Radfahrer*innen gesehen. Klimaziel wird verfehlt. Der Verkehrsfluss wird massiv gestört. Dem Pflegedienst wird die Erreichbarkeit der Patient*innen erschwert (Zeitbudget und Parkmöglichkeit). Betriebliches Mobilitätsmanagement bevorzugt. Plädiert für getrennte Trassenführung der Verkehrsarten. Radfahrenden sind Umwege zuzumuten.	contra
6	02.10.20	Mail	unbekannt	Der Rückstau ist eine Katastrophe. Es wird verhindert, dass potenzielle Kunden in die Stadt fahren. Geschäfte sterben wird gefördert. Autofahrer*innen werden bestraft. Radfahrer*innen sollen Steuern zahlen und ein Nummernschild erhalten.	contra
7	02.10.20	Mail	unbekannt	"try-and error-Verfahren". Es darf nicht nur der Radentscheid als Maßstab herangezogen werden. Aachen muss auch in Zukunft für Mitmenschen aus dem Umland interessant bleiben. Vorschlag: Stadtkern innerhalb des Grabenrings für Pkws sperren, den Alleenring und Einfallstraßen zweispurig. Parkhäuser und Tiefgaragen außerhalb des Alleenrings, innerhalb E-Busse, E-Bikes, E-Scooter. Fahrradstraßen in den Nebenstraßen.	contra
8	03.10.20	Mail	aus Aachen	Befürwortet Radspur aber der Anschluss für Radfahrer*innen muss gewährleistet werden. Der Knoten Kaiserplatz ist ein großes Problem. Daher wird Frankenbergviertel bevorzugt.	pro
9	05.10.20	Mail	unbekannt	Testphase war unnötig. Radspur sollte überfahrbar sein. Fahrtzeit wird für Pkws verlängert aber es fahren keine Radfahrer*innen. Liefern + Laden nicht mehr möglich. Geschäfte sterben. Durch den Stau wird der Luftqualität verschlechtert. Radfahrer*innen sollen Nebenstrecken nutzen.	contra
10	06.10.20	Mail	unbekannt	Kundschaft von außerhalb wird abgehalten. Ältere Personen und Personen aus dem Umland sind auf den Pkw angewiesen.	contra

11	07.10.20	Mail	aus Aachen	Realitätsferne Planung. Stau wird umfahren, mehr Verkehr in den Nebenstraßen. Befürchtet Gefährdung der Anwohner. Keine Fahrradfahrer*innen auf dem Adalbertsteinweg. Besser: Busspur für Radfahrer*innen freigeben. Die Pendler kommen nicht mit dem Fahrrad von der Autobahn, sondern mit dem Pkw. Park+Ride fehlt. Radfahrer*innen gefährden Fußgänger.	contra
12	07.10.20	Mail	unbekannt	Die wenigen Radfahrer*innen rechtfertigen nicht den Stau. Luftqualität sinkt. Besser: Busspur für Radfahrer*innen freigeben und Lichtsignalanlagen intelligent steuern.	contra
13	08.10.20	Mail	unbekannt	Radspur befürwortet. Diese ist jedoch derart breit, dass sie durch Pkws/Lieferfahrzeuge genutzt und zugeparkt wird.	pro
14	09.10.20	Mail	aus Aachen	Radspur gut aber beklagt Lärmbelästigung und zu schnelles Fahren/Abbiegen von Rudolfstraße in Adalbertsteinweg. Schnelle Radfahrer*innen sind dort gefährdet. Erhöhte Emissionen durch Stau. Rettungsfahrzeuge müssen weiterhin den Adalbertsteinweg befahren können.	pro
15	09.10.20	Mail	aus Aachen	Pro aber Radspur muss entsprechend der Witterung befahrbar sein und gereinigt werden können. Kontenpunkte müssen sicher gestaltet werden.	pro
16	13.10.20	Mail	unbekannt	Maßnahme ist absurd. Parkende Pkws auf Radweg gefährden Radfahrer*innen. Stau ist keine Lösung.	contra
18	21.10.20	Mail	aus Aachen	Radweg wird zugeparkt, da zu breit. Problem für Pflegedienst festgestellt. Dieser zeigt fehlendes Unrechtsbewusstsein. Durch Möglichkeit des Befahrens durch Pkws wird Radweg unattraktiv.	contra
19	21.10.20	Mail	aus Aachen	Zu wenige Radfahrer*innen am Adalbertsteinweg; dafür Pkws im Stau. Lieferverkehr wird erschwert (z.B. Ölanlieferung). Radentscheid wurde von Mehrheit der Bevölkerung nicht unterschrieben. Stau bedeutet mehr Abgase.	contra
20	28.10.20	Mail	unbekannt	Radweg ist toll. Anschluss muss aber verbessert werden, vor allem am Kaiserplatz.	pro
21	31.10.20	Mail	aus Aachen	Trennelemente stellen ein Sicherheitsrisiko für Radfahrende dar. Sie müssen auch im Fall von Schnee erkennbar sein.	contra
22	05.11.20	Mail	unbekannt	Rückfragen zu Kosten/Nutzen, Erhebungsergebnissen	neutral
23	09.11.20	Mail	aus Aachen	Umdenken und Radspur werden begrüßt. Fühlt sich deutlich sicherer. Faire Verteilung des Verkehrsraumes gewünscht, da es auch Personen gibt, die auf den Pkw angewiesen sind. Radweg ist Schritt hin zu einer lebenswerteren, weil leiseren und saubereren Stadt.	pro
24	11.11.20	Mail	aus Aachen	Befürwortet die Radspur. Das Sicherheitsempfinden wird deutlich erhöht. Langfristig muss es einen Radweg geben, der die bestehenden Radverkehrsanlagen von der Stolberger Straße und Rothe Erde mit dem Kaiserplatz verbindet.	pro
25	12.11.20	Fax	Anwohner*in	Befürwortet Radweg aber hat Probleme festgestellt. Ein- und Ausfahren auf/ vom Grundstück war schwierig und führte zu Rückstau. Langfristig muss Zufahrt freigehalten werden. Probleme für Lieferverkehr und Handwerker etc. Rückstau durch Abfallsammlung.	pro
26	13.11.20	Mail	aus Aachen	Begrüßt diesen wunderschönen Radweg. Weg zur Arbeit war für Radfahrer*innen schneller und sicherer.	pro
27	19.11.20	Anruf	Anwohner*in	Radspur wird begrüßt. Für Lieferverkehr muss es sinnvolle Lösungen geben.	pro
28	23.11.20	Mail	aus Aachen	Rückfragen zur Schadstoffbelastung und den Zählraten	neutral
29	23.11.20	Mail	aus Aachen	Verkehrchaos und Rückstau. Keine Radfahrer*innen am Adalbertsteinweg. Radweg führt nicht zur Reduzierung des Verkehrs	contra

Zusammenfassung der Eingaben durch andere Fachbereiche

	Datum	Art	Gruppe	Eingabe
1	Okt./Nov. 20	Mail	Müll- entsorgung	Kolleg*innen der Müllentsorgung werden durch Überholen gefährdet. Müllabfuhr benötigt Mindestbreite bei geradem Straßenverlauf von 3,55 m ohne Hindernisse im Bereich der Außenspiegel. Müllabfuhr konnte daher in der Radspur fahren. Dann ergaben sich jedoch Probleme für Radfahrer*innen.
2	24.11.20	Brief	Feuerwehr	Die Reduzierung der Fahrstreifen hat große negative Auswirkungen auf die Einsatzzeiten. Fahrzeuge suchten mühsam einen Weg durch den Stau und/oder mussten sich hinter den Bussen in der Busspur einreihen. Die Ausweichrouten (Bsp. Oppenhoffallee und Peliserkerstraße) waren auch stark beansprucht.

[REDACTED] - Neue Verkehrsführung Adalbertsteinweg

Von: [REDACTED]
An: <verkehrsmanagement@mail.aachen.de>
Datum: 01.10.2020 08:40
Betreff: Neue Verkehrsführung Adalbertsteinweg

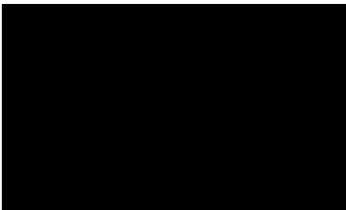
Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem heutigen Morgen ist nun die neue Verkehrsführung für Auto- und Radfahrer am Adalbertsteinweg (zuerst ja testweise) in Kraft getreten. Dies führt in jede Richtung zu einem enormen Rückstau. Es mag sein, dass dies für die Radfahrer mehr Sicherheit bedeutet, für die Autofahrer ist es aber ein großes Ärgernis, da man einen deutlichen Zeitaufwand einplanen muss, um zur Arbeit in der Innenstadt zu gelangen. Auch der Umstieg auf zB. die öffentlichen Verkehrsmittel ist aufgrund der schlechten Anbindung nicht von überall her möglich.

Ich möchte Sie bitten, nach der Testphase den tatsächlichen Nutzen abzuwägen. Es gäbe doch mit Sicherheit die Möglichkeit, ab der Josefskirche, wie auch auf der Teilstrecke ab Elsaßstraße bis Josefskirche schon geschehen, eine deutlich Markierung als Radfahrerweg anzubringen, aber den Autofahrern dennoch die Möglichkeit zu lassen, bei Nichtnutzung durch Radfahrer diesen Fahrstreifen ebenfalls zu nutzen. Dies würde den Rückstau und auch die morgendliche Frustration deutlich senken.

Bei Rückfragen können Sie sich gerne an mich wenden.

Mit freundlichen Grüßen,



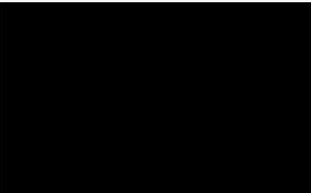
 - AN v 01.10.2020 Eine Autospur weniger

Von: 
An: <verkehrsmanagement@mail.aachen.de>
Datum: 01.10.2020 14:13
Betreff: AN v 01.10.2020 Eine Autospur weniger

Hallo zusammen,
wie gewünscht eine Anmerkung zu der Aktion:

Auslöser der Maßnahme ist ein Richterspruch zur Luftqualität.
Ich stimme Herrn van den Hurk zu, dass die Welt nicht untergeht, wenn eine Autospur wegfällt.
Aber die Luft wird nicht besser, durch die vorprogrammierten Staus wird sie eher schlechter.
Oder die Verschmutzungen verlagern sich, wie Sie offensichtlich erwarten, Richtung Oppenhoffallee
oder /und Jülicher Straße.
Und die Verbesserung für den Radverkehr wird bei einem kleinen Stück breitem Radweg sehr gering
ausfallen.

Fazit: Typisch für Aachen, kleinklein! So funktioniert Verkehrswende nicht.


PS: Bis 2017 habe ich Jahrzehnte in Aachen-Mitte gewohnt.

Von: 
An: V
Datum: 01.10.2020 22:01
Betreff: Experiment Adalbertsteinweg
Anlagen: Fahrrad-Corona-Perspektive.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Interesse habe ich den Zeitungsartikel zum Pop-Up-Radweg Adalbertsteinweg gelesen. Ein vergleichbares Experiment läuft zur Zeit in Düren an der Veldener Straße, allerdings mit deutlich weniger Beschwerdepotenzial, weil die Verkehrsdichte dort für eine Fahrspur ausreicht. Dass sogar eine Zähleinrichtung vorhanden ist, ist natürlich schön. Wobei ich schon glaube, dass die Maßnahme, auch nach der ab dem 19. Oktober vorhandene Verlängerung, nicht wirklich deutlich mehr Radfahrer mit sich bringt. Wenn, dann müsste schon die komplette Radiale (in beiden Richtungen - eine Fahrspurbreite bietet sich ggf. als Zweirichtungsexperiment an) experimentell als Radweg eingerichtet werden. Viele wünschen sich schließlich ein sicheres Fahrgefühl von zu Hause bis in die Innenstadt.

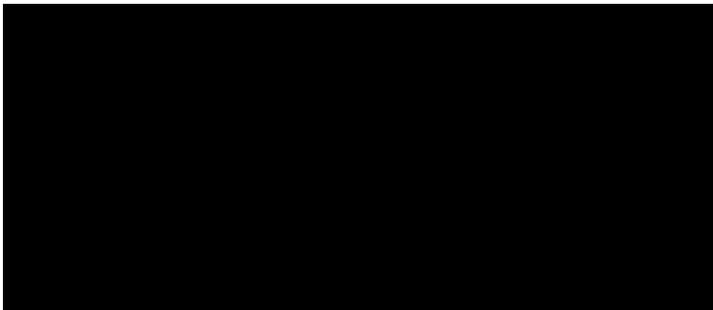
Im Übrigen verweise ich auf zwei Aussagen aus einem lesenswerten (frischen) Beitrag in der niederländischen Volkskrant:

> Verkehr ist wie Wasser, ist eine alte Redewendung unter Verkehrsexperten: Wenn man ihn irgendwo absperrt, fließt er woanders hin. Ein Missverständnis, sagen Experten jetzt. Verkehr ist kein Naturphänomen, sondern ein Verhalten. Und Sie können das Verhalten durch Anpassung der Umgebung beeinflussen.

> [...]

> Und natürlich ist es in einigen Fällen auch eine reale Gefahr, dass die Stadt oder der Verkehr stecken bleibt. Aber die Lösung liegt nicht in der Ermöglichung von mehr und schnellerem Verkehr, wie das grundlegende Staugesetz zeigt. Gerade Staus sind ein wirksames Mittel zur Staubekämpfung, weil sie abschreckend wirken. Wenn öffentliche Verkehrsmittel und Radfahren einfacher und schneller als das Auto sind, erfolgt der Wechsel automatisch.

(vollständiger Beitrag im Anhang)



[REDACTED] - Aktuelle Situation Holsteinstr. durch Adalbertsteinweg

Von: [REDACTED] g
An: <verkehrsmanagement@mail.aachen.de>
Datum: 01.10.2020 23:22
Betreff: Aktuelle Situation Holsteinstr. durch Adalbertsteinweg
Anlagen: WhatsApp Image 2020-10-01 at 17.09.00.jpeg; WhatsApp Image 2020-10-01 at 17.09.02.jpeg; WhatsApp Image 2020-10-01 at 17.41.39.jpeg

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohner der Holsteinstr. Möchte ich Ihnen die aktuelle Situation schildern die sich nicht zum ersten Mal für uns darstellt, sondern auch schon während der Bauphase auf dem Adalbertsteinweg, oder der Einrichtung der Fahrradspuren am Hohenzollernplatz.

Momentan ist die Situation, dass seit der Einrichtung der Verkehr sich bis in die Holsteinstr. staut in den Hauptzeiten. In anderen Zeiten bis zur Eifelstr. und Josefskirche auf dem Adalbertsteinweg je nach Verkehrslage.

Vor allem wenn es sich Sedanstr. Ecke Adalbertsteinweg staut, wird die Holsteinstr. gerne als Abkürzung genommen. Ebenso in die Gegenrichtung zum Hohenzollernplatz.

Ich bin Beruflich heute um 11:45 Uhr Richtung Kaiserplatz und es staute sich schon bis Josefskirchen.

Gerade ab 15 Uhr erhöht sich Sichtbar bis zum Feierabendverkehr und dem dazugehörigen Stau der Verkehr in unserer Straße. In den Stoßzeiten ist besonders schlimm (16-18). Lärm und Gefährdung. Wir haben hier eh schon mit Falschparkern, Fahrten gegen die Einbahnstr. (Sperrung Eifelstr.) und erhöhter Geschwindigkeit zu kämpfen. Dadurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Wir haben eine 30er Zone , ein Spielplatz, ein Kindergarten, ein Ausgang vom Altersheim und 2 Wohngebäude mit sehr vielen Kindern die alle Gefährdet werden.

Anbei im Anhang finden Sie Bilder mit Blick von der Sedanstr. Zebrastreifen, und vom Haus 2 in der Holsteinstr. in Richtung Eifelstr..

Als Anwohner mit vielen Kindern und älteren sind wir mit der Situation mehr als Unglücklich und es nimmt uns die Lebensqualität. Bei einem Feuer oder Unfall auf dem Adalbertsteinweg oder anderweitig ist die Situation genauso, dafür haben wir Verständnis.

Nicht aber für die jetzige Verkehrsführung. Für die Fahrräder wären die Nebenstraßen aus meiner Sicht besser in die Stadt geeignet. Augustastr. Sophienstr etc. Weil dort auch weniger Verkehr ist der in die Stadt muss.

Ich selber fahre auch Fahrrad und bin natürlich je nach Möglichkeit für mehr und bessere Radwege. Aachen ist aber Historisch verbaut und nicht jede Strecke aus einem Bereich bietet daher Platz. Zudem gibt es Bereiche in Aachen ,z.B. auf der Hörn, dort gibt es einen Fahrradweg (Seffenter Weg) der nicht genutzt werden muss. Das widerspricht sich.

Der öffentliche Nahverkehr ist ein Graus, deswegen und denen die Beruflich oder wie wir mit 3 Kindern auf das Auto angewiesen sind, wird man damit nicht zum Umstieg bekommen. Eher zum Wegziehen.

Ich sehe hier die Luftqualität eher schlechter werden, da jetzt alles bei uns steht.

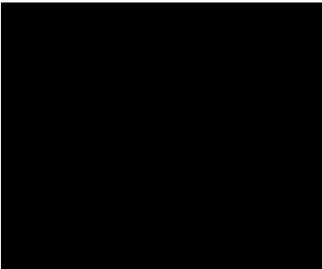
Gegen Bremsschwellen hätten wir aber auch nichts auf der Straße, die es dem Durchgangsverkehr schwer macht. Ebenso zum Ende hin Poller gegen die Wildparker die es den Rettungskräften schwer machen durch zu kommen zum Altersheim.

Grüße und viel Erfolg mit der Hoffnung auf Optimierung und oder den Erkenntnissen die Sie brauchen.

23:30 Uhr keine Rechtschreibkontrolle....

Für Rückfragen stehe Ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Denken Sie vor dem Drucken dieser Seite über Ihre Verantwortung für die Umwelt nach.

Diese E-Mail einschließlich aller Anlagen ist vertraulich. Sie ist nur dem Empfänger zugehört, an den sie adressiert ist. Sollten Sie diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, benachrichtigen Sie bitte den Absender und löschen Sie sie einschließlich der Anlagen vollständig von Ihrem Computer-System. Diese E-Mail oder deren Anlagen dürfen weder kopiert noch an Dritte weitergeleitet werden.

Before printing this page please think about your responsibility to the environment.

This email, including any attachments, is confidential and may be legally privileged or otherwise protected from disclosure. It is intended solely for the use of the individual or entity to it is addressed. If you have received this email in error please notify the sender and delete this message and any attachment from your system; you must not copy or disclose the contents.



Virenfrei. www.avast.com



verband

An das
Amt für Verkehrsmanagement
in der Stadt Aachen

Vorstand

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unsere Zeichen

Durchwahl

Datum
2020-10-01

Testlauf für Radfahrer am Adalbertsteinweg

Sehr geehrte Damen und Herren,

In der heutigen Ausgabe der Lokalpresse bittet die Stadtverwaltung darum, zu der probeweisen Einführung einer Radspur am Adalbertsteinweg Rückmeldungen zu geben.

Diese Stellungnahme ist bewusst auch im Namen des [REDACTED] verfasst, der mit vielen Einrichtungen im Stadtgebiet Aachens präsent ist.

Darüber hinaus ist diese Stellungnahme aus dem Blickwinkel eines häufigen Radfahrers – auch im innerstädtischen Verkehr – geschrieben.

Ich habe heute mit dem Auto die Probe aufs Exempel gemacht. Fahrzeit gegen 08:30 Uhr. Das Ergebnis sieht wie folgt aus:

1. Rückstau des Autoverkehrs bis zur Elsassstraße. Von dort nur stop and go.
2. Verlängerte Fahrzeit mit mehr als einer Viertelstunde.
3. **5 Fahrräder** haben in dieser Zeit die Straße benutzt.

Wer hat einen Nutzen von dieser Maßnahme? Unter Abwägung verschiedener Aspekte: **Keiner**

Unsere Bewertung:

1. Klimaziel mit dieser Maßnahme deutlich verfehlt.

2. Radfahrer müssen weiterhin eine durch Abgase mächtig belastete Trasse passieren.
3. Der Verkehrsfluss ist massiv gestört, es führt für 90% der Nutzer zu einer zeitlichen Mehrbelastung.
4. Hat man nicht schon genügend Erfahrung sammeln können, was die Verkehrsbelastung angeht durch die eineinhalb Jahre Bauphase am Adalbertsteinweg? Wozu noch dieser Testversuch?
5. Für unsere Pflegedienste (immerhin 100 Mitarbeitende in der Stadt Aachen) und weitere Mitarbeitende erschwert sich erheblich die Erreichbarkeit der Patienten und Klienten.

Es ist sehr in unserem Interesse, wenn der Individualverkehr reduziert wird. Unsere Pflegekräfte haben jetzt schon erhebliche Probleme, ausreichenden Parkraum zu finden, um die Patienten zu erreichen. Das ohnehin schon eng getaktete Zeitbudget wird durch solche oben beschriebenen Maßnahmen deutlich durcheinandergebracht. Beschwerden der Kunden und Patienten sind programmiert. Die aktuelle Coronazeit hat uns allen vor Augen geführt, wie belastet insbesondere die alten und pflegebedürftigen Menschen sind, denen wir ungern weitere Beschränkungen zumuten möchten. Wir sind schon sehr bemüht, Optimierungen in der Versorgung unserer Patienten und Nutzer herauszuarbeiten.

Zusätzlich hat unser Verband schon seit mehreren Jahren Initiativen ergriffen, die Mobilität der Mitarbeitenden umweltfreundlicher zu gestalten:

- Anschaffung von Dienst-E-Bikes,
- Bereitstellung von Job-Leasing für E-Bikes,
- Mitentwicklung eines Elektrofahrzeugs für die ambulante Pflege seit 2014 (e.GO)
- Anschaffung von 12 Elektrofahrzeugen
- Beteiligung am Car-Sharing
- Beteiligung am Förderprogramm zur Errichtung von Ladeinfrastruktur in der Stadt Aachen. Leider ist in dieser Hinsicht seitens der Stadtverwaltung wohl alles zum Erliegen gekommen. Seit über einem halben Jahr gibt es hierzu kein Lebenssignal mehr. Stattdessen haben wir auf eigene Kosten Ladeinfrastruktur angeschafft.

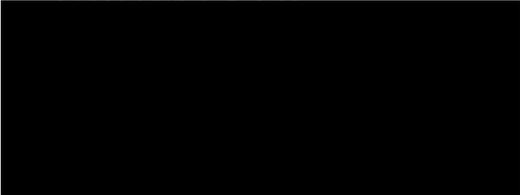
So sehr wir gerne eine Veränderung in der Verkehrspolitik unterstützen, werden wir jedoch auch im beruflichen Kontext nicht ohne den Individualverkehr auskommen oder alles mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen können. Das ist illusorisch. Wir plädieren an dieser Stelle für einen entschiedenen, aber besonnenen Veränderungsweg in der Verkehrspolitik.

Zielführend wäre, die Trassenführung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer konsequenter zu entzerren anstatt sie mit Gewalt alle an derselben Stelle zusammenzuführen, d.h. Hauptverkehrsadern sollten dem Individualverkehr vorrangig zur Verfügung stehen, damit der Verkehrsfluss gesichert ist. Keiner braucht einen Autobahnzubringer für die Radfahrer in der Joseph-von-Goerres-Straße (zw. Stolberger Str. und Europaplatz), eine der Hauptzugangstrassen für den Autobahnanschluss aus der Stadt. Radfahrern sollten Nebenstrecken erschlossen werden, gerne auch mehr Radvorrangrouten. Es muss auch Radfahrern zumutbar sein, Umwege von 150 – 200 m zu machen, wenn dadurch mehr Sicherheit und entspannteres Fahren möglich ist (s. derzeitige Umleitung in der Bismarckstraße, Umleitung für die Lothringerstraße usw.).

Über manch andere zweifelhafte Verkehrsmaßnahmen der vergangenen zwei Jahre ließe sich ebenfalls rasonieren.

Persönlich bin ich gerne – auch beruflich – mit dem Rad unterwegs. In den letzten 30 Jahren habe ich mich noch nie unsicher im Verkehr gefühlt – auch als Radfahrer. Aber es gibt auch eine Vielzahl von beruflichen Verpflichtungen, die ich in und außerhalb Aachens wahrzunehmen habe, für die ich auf die Mobilität mit dem Auto angewiesen bin, wie eine Vielzahl weitere Mitarbeiterinnen. Vieles lässt sich nicht nur von einem Arbeitsstandort erledigen. Auch in Corona-Zeiten nicht und auch mit digitalisierter Unterstützung nicht.

Freundliche Grüße



[REDACTED] am 02.10.2020 um 08:38:

Guten Tag,

Ich finde es unmöglich, dass nun der Adalbertsteinweg nur noch einspurig ist. Fahre dort täglich zur Arbeit und es war bisher schon immer `spannend` dort morgens zu fahren, da es sich immer staut. Aber jetzt ist es eine Katastrophe mit dem Rückstau! Man sollte meinen, die Stadt hat ein Interesse den Einzelhandel zu unterstützen, gerade nach dem Lock down durch den Coronavirus, aber statt dessen verhindert man das potenzielle Kunden in die Stadt fahren! Wer hat schon Lust sich in so einen Stau zu stellen. Damit fördert man nur das Geschäftsterben. Gibt es nicht schon genug leer stehende Geschäftsräume und Arbeitslose? Aber wahrscheinlich erkenne ich die Logik nicht! Zudem verstehe ich nicht, warum man die Autofahrer bestraft, die Steuern zahlen, die nicht unerheblich sind. Da sollte man doch mal darüber nachdenken, auch die Radfahrer zu besteuern (mit Vergabe eines Nummernschildes). Damit hätten auch wir Autofahrer die Möglichkeit Radfahrer anzuzeigen, wenn sie sich mal wieder über alle Verkehrsregeln hinwegsetzen! Oder z.B. beim vorbeifahren Autos beschädigen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Von meinem iPad gesendet

Von: [REDACTED]
An: [REDACTED].de>
Datum: 02.10.2020 08:39
Betreff: Mobilitätswende in Aachen

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Erstaunen musste ich heute in der Zeitung lesen, dass am Adalbertsteinweg schon wieder ein Versuchsballon gestartet wird, um den Radfahrern zu Lasten des Autoverkehrs mehr Raum zu geben.

Als interessierter Zeitungsleser muss man doch über die punktuellen Maßnahmen erstaunt sein und man fragt sich, wer da mit welcher Vision unterwegs ist. Die bisher vorgestellten und teilweise umgesetzten Maßnahmen erinnern eher an ein "try-and error-Verfahren" als vielmehr ein schrittweises Vorgehen zur Umsetzung der Mobilitätswende. Ich selber fahre abhängig vom Wetter Fahrrad und Auto und möchte auch, dass Aachen sich in den nächsten Jahren wieder positiv entwickelt. Das gelingt aber nicht, wenn nur noch der Radentscheid als Maßstab herangezogen wird. Aachen muss auch in Zukunft für Mitmenschen aus dem Umland interessant bleiben. Die kommen nun einmal gerne mit dem eigenen Auto nach Aachen. Daher muss es doch Ziel sein, Fußgängern, Radfahrern und den derzeit unterprivilegierten Autofahrern gerecht zu werden. Aus meiner Sicht gelingt das nicht über Reduzierungen von Fahrspuren auf den Hauptzufahrtstraßen in die Stadt.

Aachen bietet aufgrund seiner Ringe (Grabenring, Alleenring) gute Voraussetzungen kreative Lösungen zu entwickeln.

Mein Vorschlag dazu:

den Stadtkern innerhalb des Grabenrings (incl der "Gräben") für Autos sperren

den Alleenring zweispurig lassen, um den Autoverkehr schnell um die Stadt herumzuleiten

alle Einfallstraßen (Adalbertsteinweg, Jülicher, Krefelder,)

zweispurig lassen, damit Besucher schnell in die Stadt rein und wieder raus können

am Ende einer jeden Einfallstraße sollte dann langfristig ein Parkhaus oder eine Tiegarage verfügbar sein

innerhalb des Alleenrings schlägt dann die Stunde der eShuttlebusse, der eBikes, eScooter und für Gehbehinderte vielleicht auch eine Art Rikscha.

Einfallstraßen sollten für Radfahrer möglichst unattraktiv gemacht werden; für diese sollten parallel zu den Einfallstraßen Fahrradstraßen eingerichtet werden. Im konkreten Fall Adalbertsteinweg wäre es aus meiner Sicht besser den Fahrradverkehr über die Bever-, Bismark- und Friedrichstraße zu führen. Das wäre kein großer Umweg und für alle stressfreier. (Laut Google Maps : von Rothe Erde zum Kaiserplatz über Adalbertsteinweg 7min 1,8km - über Bismark- und Friedrichstraße 8min 2,3km

Mit dieser Mail folge ich Ihrem Aufruf Ihnen Anregungen zukommen zu lassen und ich hoffe, dass Sie meine verwenden können.

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
An: [REDACTED]@chen.de>
Datum: 03.10.2020 11:04
Betreff: Radspur Adalbertsteinweg Feedback

Hallo,

ich bin seit Jahren in Aachen viel mit einem Pedelec unterwegs, oft mit Anhänger. Ich kenne mein Fahrrad, seine Abmessungen und seine Leistungsfähigkeit sehr genau.

Ich bin ehrenamtlich bei der Versorgung eines Stadttaubenschlages tätig. Dazu muss Futter von Rothe Erde zum Aquis Plaza transportiert werden, bis oben aufs Dach. Es ist sehr praktisch, dies mit einem Fahrradanhänger zu tun, da ich den mit in den Aufzug bis oben nehmen kann. Ich transportiere 1 x pro Woche zwei Säcke a 25 kg, also 50 kg Last.

Ja, es wäre verlockend, einfach auf der Radspur von Rothe Erde bis runter zum Kaiserplatz zu rollen, nur sind Radfahrer eben nur bis zur Ottostr. exklusiv unterwegs, danach kommt die alte Realität. Um zum Aquis zu kommen, müsste ich drei Autospuren überqueren, das traue ich mir mit Anhänger und schwerer Last bei dem Verkehr nicht zu. Die Alternative wäre Anhalten und die Fußgängerampel über die Heinrichsallee benutzen. Dort droht ein Stop auf einer Mittelinsel (die Strasse ist geteilt wegen Busspur, die Ampeln werden versetzt grün), auf die ich mit Anhänger nicht passe. Die andere Alternative ist: die große Kreuzung nach links über die Fußgängerampel A-weg überqueren, und dann noch eine Wilhelmstr überqueren, dann kann ich erst wieder fahren, wenn die Ampel zum Kaiserplatz rüber grün hat. Haben Sie schonmal 50 kg geschoben? Ich vermeide das möglichst.

Nein, ich werde nach wie vor weitgehend ampelfrei durchs Frankenberger Viertel fahren. Ich fahre aus der Augustastr. rechts (ampelgeregelt) auf die Wilhelmstr. und überquere unten an der Fußgängerampel die Wilhelmstr., dann die Ampel zum Kaiserplatz rüber, das ist erprobt und erscheint mir einfacher.

Mein Problem war auch nie der Adalbertsteinweg, den fahre ich auch ohne Radspur. Mein Problem war immer die Kreuzungssituation unten am Kaiserplatz, die sich für Radfahrer, die im Prinzip geradeaus wollen, schlicht nicht eignet.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

█ - neue Radwege = Verkehrschaos

Von: █
An: "stadtentwicklung.verkehrsanlagen@mail.aachen.de" <stadtentwicklung.verk...
Datum: 05.10.2020 10:27
Betreff: neue Radwege = Verkehrschaos

Liebes Team der Stadtentwicklung Aachen,

ich habe noch NIE meine Meinung kundgetan was die Verkehrslage in Aachen mit all ihren langwierigen Baustellen und anderen Planungen angeht - aber so langsam platzt mir die Hutschnur wegen der neuen Radwege an der TURMSTRASSE und seit kurzem auch am ADALBERTSTEINWEG.

Turmstraße

Hier tummeln sich eh schon die Autos, weil sehr viele RWTH-Mitarbeiter morgens im Berufsverkehr links in die Wüllnerstraße abbiegen wollen und es daher auf der linken Spur zum Rückstau kommt, der oft bis zum Ponttor reicht!

Jetzt wo die rechte Spur dann auch noch Radweg ist, kommen also die, die geradeaus wollen (wie ich) GAR NICHT MEHR DURCH bis die Schlange der Linksabbieger sich verkürzt hat - das kann doch nicht gewünscht sein! Es staut sich teilweise zurück bis vor der großen Kreuzung am Ponttor - und ich fürchte das wird im Winter (wo viele vom Rad auf das Auto umsteigen) ja noch schlimmer. Ja jetzt könnte man mit der Sicherheit der Radfahrer argumentieren, aber genau diese wird noch viel mehr auf die Probe gestellt wenn man nur ein paar Meter weiterschaut, wo der Radweg geradeausgeht und man aber zum abbiegen in die Claßenstraße als Autofahrer rechts quer über den Radweg muss! Wenn man also dort nicht vorsichtig ist nützt es dem Radfahrer auch wenig, dass er vorher für ca 100 Meter sicher fahren kann! Das ist doch unverhältnismässig für diese 100 m sicheren Radweg so einen Stau zu produzieren.

Adalbertsteinweg

Durch die langwierige Baustelle Adalbertsteinweg müsste doch eigentlich klar geworden sein, was für einen Verkehrsstau diese im Berufsverkehr mit sich brachte.

Wieso muss dort jetzt noch ein Radweg (der so breit ist, dass zwei Radfahrer nebeneinander fahren) dort sein und auch so abgeriegelt, dass man ihn nicht befahren kann wenn kein Radfahrer ihn nutzt (wie es an anderen Stellen sehr gut funktioniert!)???

Jeder, der morgens über den Adalbertsteinweg muss, war sooo dankbar, als die Baustellen ENDLICH fertig waren! Und jetzt? Hey bauen wir doch einen Radweg dorthin um wieder eine komplette Spur zu blockieren, sogar mit physischen Abgrenzungen damit man bloß nicht auf die Idee kommt die leere Spur mit zu nutzen.

Heute morgen (wie auch schon am Freitag) habe ich 6 Minuten gebraucht für den Teilabschnitt Josefskirche bis Kaiserplatz (sonst 1-2 Minuten) und bewusst darauf geachtet: es kam KEIN EINZIGER RADFAHRER in dieser Zeit auf der rechten Spur vorbei.

Und habt ihr mal an die Einwohner gedacht, die am A.weg wohnen und UMZIEHEN wollen?! Oder die Lieferanten, die die dortigen Geschäfte beliefern?

Wo sollen die denn mal ausnahmsweise für eine Stunde/zum Ausladen ihren LKW hinstellen? Auf die einzig freie linke Spur? Damit dann gar nichts mehr geht? Oder lieber auf den Radweg? Das ist alles wirklich nicht gut durchdacht. Ihr macht es den Geschäften und Bewohnern damit eher schwerer als leichter! Aber gut, die Innenstadt ist ja eh schon so gut wie ausgerottet (bis auf das Aquis Plaza), dann

kann man ja direkt mit dem Adalbertsteinweg weitermachen und dort auch für Ladenschließungen sorgen.

Es wird immer so viel von Luftreinhaltung gesprochen - aber dass sich an diesen beiden so wichtigen Verkehrspunkten die Autos stauen und ihre Abgase unnötig rauspusten interessiert dann nicht?!

In den sozialen Medien sah ich Fotos der neuen Maßnahmen auf diversen Seiten und die Kommentare darunter sind überwiegend, dass das doch nicht nötig ist und die Situation für Autofahrer nur verschlimmert (und glaubt mir, niemand der von weiter her kommt wird deswegen plötzlich mit dem Radfahren).

Bitte verfolgt das mal: Die große Mehrheit der Aachener ist dagegen!

Hier sei als Beispiel der Beitrag von Antenne AC genannt vom [02.10.2020](#), über 1.000 Kommentare und der Großteil davon ärgert sich über diesen Radweg - bitte lest das mal, es gibt ein gutes Bild davon was die Bürger darüber denken!

Auch wenn ich sehr für ein radfreundliches Aachen bin - es tut mir leid, aber für diese beiden Radweg-Maßnahmen fehlt mir das Verständnis. Und es gibt für Radfahrer, die aus Richtung Trierer Straße kommen nunmal auch andere (weniger befahrene) Wege in Richtung Innenstadt wie z.B. durch das sehr radfreundliche Frankenberger Viertel!

Bitte überdenkt diese Planung der fixen Radwege und veranlasst bitte mal eine Erhebung des Staus auf der einen Seite und der wenigen Nutzung der Radwege auf der anderen Seite in diesen beiden Bereichen (heute und Freitag fuhr KEIN EINZIGER Radfahrer auf dem A.weg)

e Grüße



- AW: Antw: neue Radwege = Verkehrschaos

Von: [REDACTED]
An: [REDACTED]
Datum: 06.10.2020 08:50
Betreff: AW: Antw: neue Radwege = Verkehrschaos

Liebe [REDACTED],

vielen Dank für ihre so schnelle und ausführliche Antwort, sehr freundlich.

Bitte berücksichtigen Sie bei ihrer finalen Planung auch, dass man sich so erstreckt die Menschen, die von außerhalb nach Aachen zum shoppen kommen, fernhält!

Die eh schon sehr ruhige Innenstadt wird mit solchen Plänen noch ruhiger werden, wenn nicht sogar überflüssig weil die Besucher aus anderen ausweichen werden in Innenstädte, wo eine gute Zufahrt und das Parken gut ermöglicht wird (wie z.B. in Düren und in Köln).

Natürlich gibt es auch andere Verkehrsteilnehmer, wie eben Radfahrer – und ich wette, dass die 40.000 Unterzeichner des Radentscheides überwiegend Studierende sind, die mit dem Rad durch Aachen fahren, aber immerhin die meisten davon sind nach 4-5 Jahren Studium wieder weg!

Und gerade für ältere Menschen sowie Bewohner in der Städteregion, die auf ihr Auto angewiesen sind und nicht 1 Stunde mit dem Bus nach Aachen City fahren möchten (und schon gar nicht in Corona-Zeiten mit so vielen Menschen in einem Bus sitzen!) werden sicher nicht auf Rad und ÖPNV umsteigen – die werden dann woanders ihre Einkäufe erledigen.

Ich wünsche viel Erfolg bei der weiteren Planung!

ß

Von: [REDACTED]
Ges
An: [REDACTED]
Cc: Verkehrsmanagement <Verkehrsmanagement@mail.aachen.de>
Betreff: Antw: neue Radwege = Verkehrschaos

Guten Tag [REDACTED]

hiermit bestätige ich den Eingang Ihrer Mail.

Vielen Dank für Ihre Kommentare zur Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg und zur Turmstraße.

Der Auftrag zur Überplanung des Adalbertsteinweges, der einer der verkehrsreichsten Straßen in Aachen ist, wurde **im Oktober 2019 im Mobilitätsausschuss beschlossen**. Aufgrund der hohen Luftschadstoffbelastung und des Klimanotstandes möchte die Politik bessere Bedingungen für den Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr) schaffen. Auf dem Adalbertsteinweg sollen perspektivisch Busspuren in beide Fahrtrichtungen sowie beidseitige Radverkehrsanlagen entstehen. Dazu müssen bisherige Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr umgenutzt werden.

Um das zukünftige Szenario so realistisch wie möglich zu testen reicht es nicht aus eine Baumaßnahme zu nutzen, da während dieser die Rechtsabbieger in die Nebenstraßen unterbunden wurden.

Während der Beobachtungsphase wird die Verkehrssituation auf dem Adalbertsteinweg und den umliegenden Einfallstraßen beobachtet und evaluiert. Dabei werden die Verkehrsmengen auf dem Adalbertsteinweg, der Jülicher Straße und der Oppenhoffallee erfasst sowie die Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr ausgewertet. Die Beobachtungsergebnisse werden anschließend den politischen Gremien vorgestellt. Daher sind wir für konstruktive Kritik dankbar und werden alle Ergebnisse in die Zusammenstellung für die Politik berücksichtigen.

Eine endgültige Entscheidung über die weitere Planung werden die politischen Vertreter auch auf Grundlage der Ergebnisse der Beobachtungsphase treffen.

Aus Sicht eines Kfz-Fahrers ist es nachvollziehbar, dass Ihr erstes Interesse einem zügigen - in Ihrem Fall individuell motorisierten - Vorankommen gilt.

Gleichwohl nehmen noch weitere Menschen mit verschiedensten Verkehrsmitteln am Straßenverkehr in Aachen teil.

Im Sinne einer nachhaltigen, stadt- und umweltverträglichen Verkehrsplanung arbeitet die Stadt Aachen (politisch und durch den Willen der Aachener Bürger*innen unterstützt) daran, dass der Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel noch weiter zunimmt. So haben knapp 40.000 Aachener*innen den Radentscheid unterschrieben und wir sind als Stadtverwaltung dazu verpflichtet den Forderungen nachzukommen und Radverkehrsanlagen zu planen.

Aktuell steigt erfreulicherweise das Bewusstsein der Aachener Bevölkerung für eine nachhaltige Verkehrsplanung.

Mit Unterstützung und auf Veranlassung der politischen Vertreter*innen wird die Förderung von Fuß/Rad/Öffentlichem Verkehr angestrebt. Dies ist ein langer Prozess, der mit Veränderungen in den Gewohnheiten und - je nach Perspektive - auch mit (schmerzlichen) Einschnitten einher geht.

Hier einige Informationen zum Hintergrund der Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg:

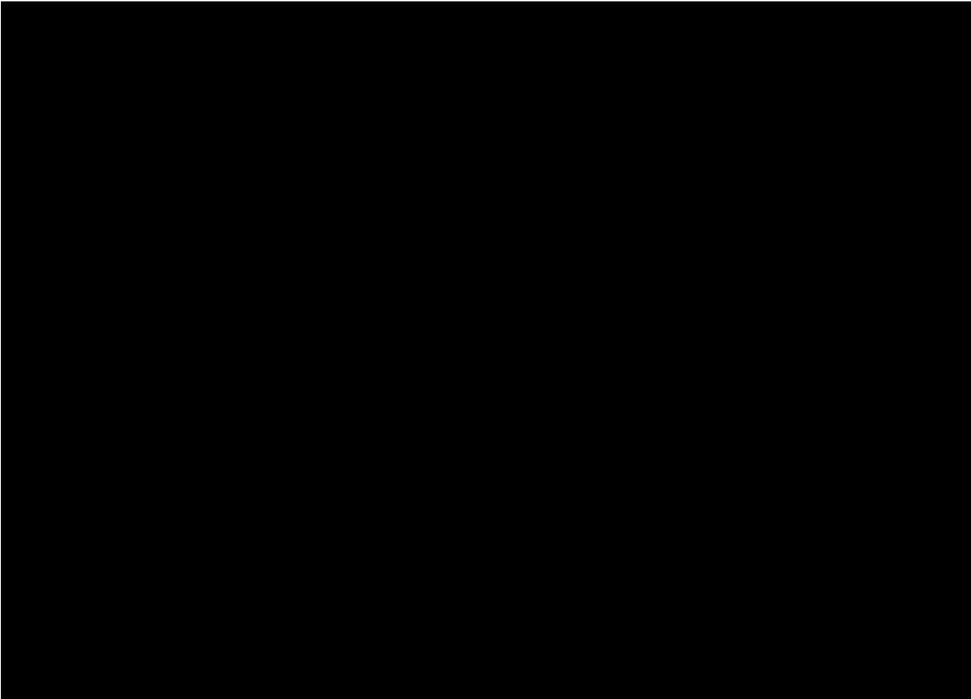
Die Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg dauert etwa 6 Wochen und findet in zwei Phasen statt. Zunächst vom 28.09. bis 18.10. im Bereich zwischen Justizzentrum und Rudolfstraße und anschließend vom 19.10. bis etwa 09.11. im Bereich zwischen der Einmündung der Stolberger Straße und der

Ottostraße. In dieser Zeit wird eine Fahrspur in Fahrtrichtung Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und für den Radverkehr als Radverkehrsanlage zur Verfügung gestellt.

Weitere Informationen sowie einen Übersichtsplan finden Sie unter www.aachen.de/radverkehr

Vielen Dank für Ihr Interesse und Ihr Verständnis!





Liebes Team der Stadtentwicklung Aachen,

ich habe noch NIE meine Meinung kundgetan was die Verkehrslage in Aachen mit all ihren langwierigen Baustellen und anderen Planungen angeht – aber so langsam platzt mir die Hutschnur wegen der neuen Radwege an der TURMSTRASSE und seit kurzem auch am ADALBERTSTEINWEG...

Turmstraße

Hier tummeln sich eh schon die Autos, weil sehr viele RWTH-Mitarbeiter morgens im Berufsverkehr links in die Wüllnerstraße abbiegen wollen und es daher auf der linken Spur zum Rückstau kommt, der oft bis zum Ponttor reicht!

Jetzt wo die rechte Spur dann auch noch Radweg ist, kommen also die, die geradeaus wollen (wie ich) GAR NICHT MEHR DURCH bis die Schlange der Linksabbieger sich verkürzt hat – das kann doch nicht gewünscht sein! Es staut sich teilweise zurück bis vor der großen Kreuzung am Ponttor – und ich fürchte das wird im Winter (wo viele vom Rad auf das Auto umsteigen) ja noch schlimmer. Ja jetzt könnte man mit der Sicherheit der Radfahrer argumentieren, aber genau diese wird noch viel mehr auf die Probe gestellt wenn man nur ein paar Meter weiterschaut, wo der Radweg geradeausgeht und man aber zum abbiegen in die Claßenstraße als Autofahrer rechts quer über den Radweg muss! Wenn man also dort nicht vorsichtig ist nützt es dem Radfahrer auch wenig, dass er vorher für ca 100 Meter sicher fahren kann! Das ist doch unverhältnismässig für diese 100 m sicheren Radweg so einen Stau zu produzieren.

Adalbertsteinweg

Durch die langwierige Baustelle Adalbertsteinweg müsste doch eigentlich klar geworden sein, was für einen Verkehrsstau diese im Berufsverkehr mit sich brachte.

Wieso muss dort jetzt noch ein Radweg (der so breit ist, dass zwei Radfahrer nebeneinander fahren) dort sein und auch so abgeriegelt, dass man ihn nicht befahren kann wenn kein Radfahrer ihn nutzt (wie es an anderen Stellen sehr gut funktioniert!)???

Jeder, der morgens über den Adalbertsteinweg muss, war sooo dankbar, als die Baustellen ENDLICH fertig waren! Und jetzt? Hey bauen wir doch einen Radweg dorthin um wieder eine komplette Spur zu blockieren, sogar mit physischen Abgrenzungen damit man bloß nicht auf die Idee kommt die leere Spur mit zu nutzen...

Heute morgen (wie auch schon am Freitag) habe ich 6 Minuten gebraucht für den Teilabschnitt Josefskirche bis Kaiserplatz (sonst 1-2 Minuten) und bewusst darauf geachtet: es kam KEIN EINZIGER RADFAHRER in dieser Zeit auf der rechten Spur vorbei.

Und habt ihr mal an die Einwohner gedacht, die am A.weg wohnen und UMZIEHEN wollen?! Oder die Lieferanten, die die dortigen Geschäfte beliefern?

Wo sollen die denn mal ausnahmsweise für eine Stunde/zum Ausladen ihren LKW hinstellen? Auf die einzig freie linke Spur? Damit dann gar nichts mehr geht? Oder lieber auf den Radweg? Das ist alles wirklich nicht gut durchdacht... Ihr macht es den Geschäften und Bewohnern damit eher schwerer als leichter! Aber gut, die Innenstadt ist ja eh schon so gut wie ausgerottet (bis auf das Aquis Plaza), dann kann man ja direkt mit dem Adalbertsteinweg weitermachen und dort auch für Ladenschließungen sorgen...

Es wird immer so viel von Luftreinhaltung gesprochen – aber dass sich an diesen beiden so wichtigen Verkehrspunkten die Autos stauen und ihre Abgase unnötig rauspusten interessiert dann nicht?!

In den sozialen Medien sah ich Fotos der neuen Maßnahmen auf diversen Seiten und die Kommentare darunter sind überwiegend, dass das doch nicht nötig ist und die Situation für Autofahrer nur verschlimmert (und glaubt mir, niemand der von weiter her kommt wird deswegen plötzlich mit dem Radfahren).

Bitte verfolgt das mal: Die große Mehrheit der Aachener ist dagegen!

Hier sei als Beispiel der Beitrag von Antenne AC genannt vom [02.10.2020](#), über 1.000 Kommentare und der Großteil davon ärgert sich über diesen Radweg – bitte lest das mal, es gibt ein gutes Bild davon was die Bürger darüber denken!

Auch wenn ich sehr für ein radfreundliches Aachen bin – es tut mir leid, aber für diese beiden Radweg-Maßnahmen fehlt mir das Verständnis. Und es gibt für Radfahrer, die aus Richtung Trierer Straße kommen nunmal auch andere (weniger befahrene) Wege in Richtung Innenstadt wie z.B. durch das sehr radfreundliche Frankenberger Viertel!

Bitte überdenkt diese Planung der fixen Radwege und veranlasst bitte mal eine Erhebung des Staus auf der einen Seite und der wenigen Nutzung der Radwege auf der anderen Seite in diesen beiden Bereichen (heute und Freitag fuhr KEIN EINZIGER Radfahrer auf dem A.weg)

Grüße



██████████ - Fahrradstraße Adalbertsteinweg und die vergessenen Seitenstraßen

Von: ██████████

An: <stadtentwicklung.verkehrsanlagen@mail.aachen.de>, <verkehrsmanagement@m...>

Datum: 07.10.2020 15:59

Betreff: Fahrradstraße Adalbertsteinweg und die vergessenen Seitenstraßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich wende mich an Sie, da ich, wie auch Mehrheit der Aachener Bevölkerung wirklich erstaunt bin, über die Sperrung der 2. Spur für Autofahrer auf dem Adalbertsteinweg, auf einer der meist genutzten Straße Aachens für Autofahrer/Pendler.

Ich frage mich, ist Ihnen eigentlich bewusst, dass die Autofahrer jetzt jede mögliche Alternative nutzen, um den künstlich angelegten Stau zu umfahren?

Hat irgendjemand von Ihnen den morgens und zum Feierabend neuerdings sehr hoch aufkommenden Verkehr auf der **Oranienstraße, Sophienstraße, Luisenstraße bis hin zur Wilhelmstraße** bedacht, um den Stau auf dem Adalbertsteinweg zu umfahren??? Neuerdings rasen die genervten Autofahrer abbiegend vom Adalbertsteinweg vor der Josefskirche durch die Seitenstraßen, auf denen morgens sehr viele Kinder ihren Weg zur Schule und Kindergarten haben. Auch befindet sich dort ein Spielplatz, den tagsüber viele Kinder nutzen. Sind irgendjemandem bei Ihnen diese Straßen da überhaupt auf dem Schirm? Oder wird mal wieder gedacht, die Leute nutzen dann vielleicht höchsten vermehrt die Oppenhoffallee?

Ich kann so etwas wirklich überhaupt nicht nachvollziehen. Da wird auf einer Straße für Pendler völlig unsinnig künstlicher Stau erzeugt.. für was? für 5 Fahrradfahrer am Tag? Man könnte den dort sehr bis kaum vorhandene Fahrradfahrer auch die Busspur öffnen und wenn die Fahrradfahrer und Busfahrer sich diszipliniert verhalten würde, würde es auch funktionieren, dass diese sich die dort in der vorhandene Busspur, in der Mitte der Straße, teilen.

Montag morgen um 5:50 konnte ich einen E-Roller fahrer beobachten, der in vollem Tempo diese Straße nutze und keine einzige Ampel beachtete. Dafür ist dieses Chaos dann also gedacht? Seit einer Woche besteht nun diese wahnsinns Planung und ich habe tatsächlich noch keinen einzigen Fahrradfahrer dort registriert. Auch wenn das vielleicht keiner wahrhaben möchte, aber im Ostviertel nutzen nicht viele Menschen ein Fahrrad. Auch wird kaum ein Mensch von der Innenstadt nach Brand mit dem Fahrrad fahren. Ich kann mir mittlerweile gut vorstellen, dass dies wahrscheinlich auch als grandiose Idee im Umnutzungsplan der Straßen vorhanden sein wird... Weil das so irrsinnig ist, dass es zum Rest dieser realitätsfernen Planung passt.

Mal ganz davon abgesehen, dass ich diese ganze fahrradgerechte Planung wirklich lustig finde. Wenn jemand z.B. von der Innenstadt zum Europaplatz fahren sollte (ich frage mich ja seit Monaten, was man am Europaplatz mit dem Fahrrad will) dann fahre ich ganz sicherlich nicht, den Adalbertsteinweg **HOCH** über die Stolberger Straße und dann die Josef-von Görres Straße wieder runter. Wenn ich als Fahrradfahrer da wirklich hin möchte, dann nehme ich die ebene (gerade) Strecke über die Jülicher Straße, evtl. noch weitere Seitenstraßen. Aber ganz sicherlich nicht den Adalbertsteinweg. Bei solchen Entscheidungen stellt man sich wirklich die Frage, sitzt dort jemand und überlegt sich sowas anhand von Karten und ohne Stadtkenntnis am Schreibtisch? Die Pendler kommen nicht mit dem Fahrrad von der Autobahn, sondern mit dem Auto. Es befindet sich dort auch kein Park and Ride Parkplatz, der sowas rechtfertigen könnte. Es gibt tatsächlich Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, die steigen dann nicht auf ein Fahrrad um, weil das irgendjemand jetzt schön findet und meint, dies mit aller Macht umsetzen zu müssen. Wird eigentlich auch mal das Verhalten der Radfahrer beachtet? Die immer auf die Autofahrer schimpfen, sich aber für Fußgänger einen sch... interessieren?

Und ich gehöre nicht zu Menschen, die mit dem Auto in die Innenstadt fahren. Ich wohne seit 2005 in Aachen und gehe grundsätzlich immer zu Fuß in die Innenstadt. Und trotzdem macht mich eine solche kopflose Planung sprachlos. Über den Adalbertsteinweg/Heinrichsallee/Peterstraße lasse ich mich jetzt besser nicht aus. Denn diese Straße kann man abends als Frau zu Fuß sowieso seit längerer Zeit nicht mehr nutzen, aber das ist ein anderer Thema.

Ich hoffe, dieser Mail wird auch gelesen und man hat die Seitenstraßen auf dem Schirm und behauptet nachher nicht, dass der Verkehr sich beruhigt hätte (scheinbar), aber auch nur, weil sich der Verkehr auf anderer (Seiten)Straßen verlegt hat.

mit freundlichen Grüßen



>>> Servicecenter Call Aachen 07.10.2020 08:38 >>>

>>> [REDACTED] >>>

Sehr geehrte Damen und Herren,

als berufstätiger Autofahrer möchte ich meinen Unmut über den aktuellen Test auf dem Adalbertsteinweg äußern.

Abgesehen davon das die gesperrte Spur von Fahrradfahrern gar nicht so stark frequentiert wird um diese Sperrung zu rechtfertigen, und es durch die Sperrung vermehrt zu Stau und erhöhter Fahrzeit kommt,

stehen leider auch keine alternativ Routen zur Verfügung die ein flüssigeres durchkommen ermöglichen.

Für die vereinzelt Radfahrer würde sich alternativ die Nutzung der Busspur anbieten, was meines Erachtens auch der Sicherheit zu gute kommen würde.

Durch den zusätzlichen Stau wird außerdem wesentlich mehr CO2 ausgestossen, was keineswegs zur Verbesserung der Luftqualität in Aachen beiträgt,

hier sollte wie es schon einige Städte vorgemacht haben der Verkehr flüssiger gestaltet werden, um unnötige Standzeiten zu vermeiden.

Eine sinnvolle, intelligente Ampelschaltung (grüne Welle) würde hierzu wesentlich beitragen.

Freundliche Grüße

[REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bei dem experimentellen Radweg auf dem Adalbertsteinweg möchte ich eine Verbesserung anregen:

Momentan ist die Fahrspur breit genug, dass Autos dort einfahren und fahren können. Es ist mir nun mehrmals widerfahren, dass Lieferungen an Anliegergeschäfte getätigt wurden, indem ein Kleinbus einfach auf dem Radweg geparkt wurde. Dieser wird dadurch komplett unbenutzbar und man muss auf die Fahrspur ausweichen.

Lösung:

Man könnte die Einfahrt minimal verkleinern, sodass nur Radfahrer einfahren können, z.B. durch eine ein "abknicken" der bereits bestehenden Abgrenzung zur Fahrspur um 90° in die Rasur hinein. Die Einfahrt wäre zu klein für Autos, aber für Radfahrer problemlos nutzbar.

Mit freundlichen Grüßen,



09.10.2020

drei Anlagen

Polizei Aachen

Verkehrswegstrukturorganisation: Adalbertsteinweg Radfahnerspur und Einmündungsbereich der Rudolfstraße in den Adalbertsteinweg

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang finden Sie eine heute von mir aufgenommene Fotografie des Bereichs Adalbertsteinweg/Einmündung Rudolfstraße

Ich sehe ein grundsätzlich erhöhtes Unfallrisiko in dem Einmündungsbereich im Bilde.

Begründung

- 1.) morgens wird über die Hein-Jansen-Straße in die Steinkaulstraße und dann von dort, nach links abbiegend in den Adalbertsteinweg abgebogen.
- 2.) Es ist dies nicht ein zufälliger Verkehr sondern als durchaus plausibel Pendlerverkehr zu bezeichnen
- 3.) Abends ist er z.B. an den Wochenenden Anrückweg für "Partyfahrer"; das sind diejenigen, die etwas stärker motorisiert und mit viel Musik ebenfalls aus der Richtung von der Hein-Jansen-Straße anfahren und im Bereich des Adalbertsteinwegs z.B. während der Abendstunden möglicherweise Veranstaltungsstätten aufsuchen. Es werden Fahrzeuge mit recht leistungsstarken Modellen geführt die teilweise auch sehr laute Abgasanlagen haben, die mir nicht so vorkommen, als ob es die Standardausstattung ist.
- 4.) Teilweise hört man, wenn man im Zimmer bei geschlossenem Fenster sitzt, auch noch die "röhrenden" Motore wenn z.B. in den Adalbertsteinweg "gezogen" wird. Sprich, wenn die Kurve von der Steinkaulstraße aus in die Rudolfstraße auf den Adalbertsteinweg geschnitten werden.
- 5.) Da in dem Bereich auf der Rudolfstraße weder ein Stop-Schild noch eine Ampel installiert ist die den Verkehrsmittelzufluss von der Rudolfstraße aus in den Adalbertsteinweg steuert, ist das manchmal "Fahrer-Lotto".
- 6.) Selbst bei geschlossenen, doppelt verglasten Wohnraumfenstern sind entsprechende "Antriebsstränge" zu hören.
- 7.) Durch den Umstand, dass morgens früh dieser Bereich mutmasslich von Einpendlern von der Autobahn 4 kommend ebenfalls den beschriebenen Weg nutzen, kommt es teilweise zu hohem Zufahrtsaufkommen und manchmal auch scharfen Beschleunigungen in den Adalbertsteinweg - kann man sehr gut an Hand der akustischen Signatur des Drehzahlgradienten in Bezug auf die Zeit feststellen.
- 8.) Wenn nun die Radfahrer den Radweg hinabfahren - 30 km/h ist für ein mit Beinen betriebenes Fahrrad kein Problem. Im manchmal empfundenen Gegenteil der Elektrofahrräder auf denen

manche Senioren manchmal zu "ringen" scheinen, könnte eine Unsicherheit mitspielen das sich evtl. durch die Masseträgheit der schweren Verkehrsmittel ergibt.

9.) Durch die Neustrukturierung der Verkehrslenkung kann es zu Risiken kommen, wenn Fahrräder oder Ebikes mit 25km/h oder noch schneller den Adalbersteinweg auf der Spur - vielleicht im Tross - hinabfahren und es dann auf der Zuwegung der motorangetriebenen Verkehrsmittel auf dem A´Weg zu "Platzproblemen" kommen können kann. Das während des Tages auch, wenn beispielsweise Liferfahrzeuge das absolute Halteverbot ignorieren.

10.) Desweiteren ist durch den Umstand der Taillierung des stadteinwärtsführenden Verkehrsweges der Umstand gegeben, dass für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in dem genannten Bereich mehr gebremst und wieder beschleunigt werden muss. Die Folge sind erhöhte Emissionen sowie Verkehrsgeräusche. Denn: wenn sich ein quasi zweispuriger Verkehrsweg zu einem / einem 1,5 Fachen der Spurweite verengt, dann ist evident, dass hier die Anzahl der Korrekturvorgänge beim Fahren zwangsläufig steigt. Verbunden mit Steigerung des Lärms durch Beschleunigung und durch Emissionen durch das Beschleunigen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren

11.) Im weiteren Verlauf ändert sich die Strukturierung dann weiter, wenn man den Bereich zwischen der Rudoltstraße, Ottostraße und Einmündung Kaiserplatz betrachtet. Aus der Ottostraße kommt gerne der Abkürzungsverkehr am Morgen durch Pendler in die Stadt.

12.) Die Aufspreizung der Spuren bis zum Kaiserplatz - und mit der Busspur - führen dazu, dass mit der rechten Spur stadteinwärts z.B. für einspurige Verkehrsmittel und für Fahrzeuge der Blaublichtorganisationen je nach zeitlichem Zustand der Verkehrssituation nicht "entspannend" wirken. Man bedenke bitte den Stress Ihrer Kollegen oder der der Feuerwehr die sich bisweilen bereits heute durchwurschteln müssen.

13.) GROSSEINSATZLAGE DER BLAULICHTORGANISATIONEN IM INNENSTADTBEREICH: nach meiner Auffassung muss unbedingt sichergestellt sein und bleiben, dass sowohl die Einsatzfahrzeuge der Berufsfeuerwehr auf der Stolberger Straße wie auch Ihre Einsatzfahrzeuge die am Polizeipräsidium stationiert sind im Falle einer hoch zeitkritischen Gefahrenlage aus Sicht des Risikomanagements - z.B. Gasaustritt, Geiselnahme, Brand etc. - genau die Strecke stadteinwärts von Trierer Straße und dann in den Adalbertsteinweg namentlich übergehend - circa 4 km (geschätzt) - so zu organisieren sind, dass auch bei einem Samstagmittag kurz vor dem 3. Advent und bei ausnahmsweiser Schnee-/Eislage die Einsatzfahrzeuge in Bezug auf die Verkehrswegestruktur/-organisation nicht unnötig ausgebremst werden können.

14.) Je nach Organisation/Strukturierung/Steuerung kann das bedeuten, wertvolle Zeit zu verlieren, weil vielleicht durch eine ungünstige Breitenaufteilung der Verkehrswegestruktur z.B. Schwierigkeiten bestehen könnten, dass Verkehr eben nicht nach rechts abfließen können kann. Das bedeutet: die Frage, ob man sich bei der Stadt Aachen vorstellt, die gelben Strukturelemente beizubehalten oder durch Zeichnung der Fahrbahnmarkierungen die Verkehrswegstrukturorganisation zu bewerkstelligen vermag.

15.) Was mir in der Sache durch den Kopf geht, sollten Zeiten aller Einsätze digital dokumentiert sein: eine Statistik aufzustellen die den Bezug zur Belastung des Anrückweges mit dem Absetzen der Nachricht der Einsatzbereitschaft am Einsatzort so etwas wie eine "Anrückzeitenfieberskurve" erkennen lässt.

16.) Nach meinem Erachten, wäre es dienlich, zunächst eine qualifizierte, diesbezügliche Auswertung vorzunehmen, die dann in Bezug auf die erreichbaren Anrückzeiten NACH UMBAU des A`Weges realistisch zu erwarten sind.

17.) Sollte der Radweg - wenn er noch getrennt sein sollte, wie das jetzt mit den Plastikteilen ist - möglicherweise strukturell eine Behinderung für die Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen sein können, so wäre m.E. nach eine Überprüfung angezeigt, deren Untersuchungsgegenstand die Optimierung = Minimierung der Anrückzeit von dem Einmündungsbereich der Stolberger Straße in den Adalbersteinweg in Bezug auf das mögliche Verkehrsgeschehen auf die verschiedenen Wetterlagen bezogen, realistische Zeiten für den Verkehrsweg zu berechnen.

18.) Ein wichtiges Element ist hierbei die Frage, ob vorgesehen ist, Teile auf den Weg aufzubringen - wie jetzt - oder einfach die Fahrbahnmarkierungen die dann im notwendigen Einsatzgeschehen logisch schnell und problemlos gekreuzt werden können.

19.) Eine Aufteilung und Organisation des Verkehrs stadteinwärts ab der Kirche St. Josef darf absolut nicht so erfolgen, dass die Fahrzeiten von dort bis zum Kaiserplatz für Einsatzkräfte der Blaulichtorganisationen im Vergleich verlängert ausfallen könnten. Selbst wenn bei Alarm von zwei oder mehreren Standorten (Grosseinsatzlage) parallel ausgerückt wird.

20.) Als Mountainbiker der vor rund einem Jahr stürzte und froh war, dass die Menschen der Dienste mir super halfen [sic!] sehe ich hier die unbedingte Priorisierung - besser Kompromisslosigkeit i.S. des Sicherheitspositives, dass das Recht zur Rettung von Menschen mandatorisch über dem anderer Belange zu stehen hat, über die Interessen / Gedanken der Neuorganisation der Verkehrswege deren Breite man nicht physikalisch erweitern können kann, gestellt

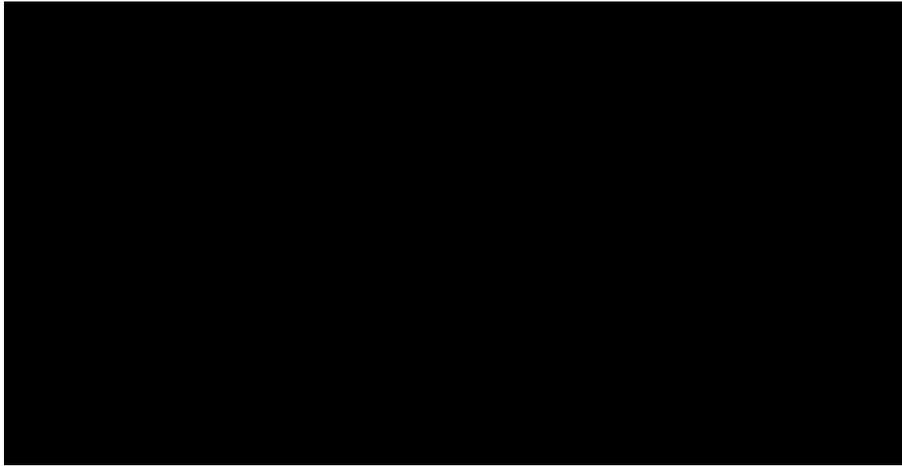
21.) Was derzeit zu betrachten ist, das wirkt ehrlich gesagt nicht gerade vertrauenserweckend.

Ich bitte um Nachsicht der Länge des Schriftsatzes. Aber, kommt die Sache gedanklich erst einmal ins Rollen, verschieben sich die Planungsparameter. Höchste Priorität hat unabhängig von JEDEM Verkehrsmittel zu sein, dass die Einsatzkräfte der Polizei und Feuerwehr geringstmögliche zu allen Verkehrssituationen [Simulationsrechnung, Einsatzprotokolle etc.] Verkehrsflüsse zu bewältigen haben.

22.) Eine Radspur ist zwar nett; aber, wenn sie den Verkehr ausbremst, dann führt das wiederum zu erhöhten Emissionen die sich auf Grund der Motoren-/Antriebstechnik von Fahrzeugen ergeben. Sie können das in dem Artikel "Clp.g, 202., ABBL, In gutem Glauben Bioenergie.pdf" physikalisch nachlesen.

Freundliche Grüße





Sehr geehrte Damen und Herren!

In Bezug auf die anstehenden Straßenbauarbeiten auf dem Adalbertsteinweg und die damit verbundenen Implikationen in Bezug auf die essentiellen Anrückzeiten, übergebe ich Ihnen hiermit meine Eingabe mit den Risikohinweisen der physischen Separation einer Radspur stadteinwärts auf dem Adalbertsteinweg.

Dies, weil z.B. bei Wetterlagen und Verkehrsaufkommen durch einen baulich separierten Radweg somit Fahrzeuge beim Freimachen gerade im kritischen Bereich der Einmündung Rudolfstraße und Ottostraße in den Adalbertsteinweg zeitlichen Aufwand zur Koordination und Durchführung der der Freimachung des Verkehrsweges ZEIT brauchen. Eine halbe Minute kann z.B. bei einem Austritt brennbaren Materials über einen Ausgang "A" oder einen Ausgang "B" zu sehr unterschiedlichen Konsequenzen führen.

Als Sportbiker, der rd. 500 km pro Monat bis zu einem Sturz fuhr, ist anzumerken, dass eine physische Abtrennung für einspurige Verkehrsmittel gerade auf einem derartigen Verkehrsweg nicht zielführend sind.

Ich weise abschliessend auf die strukturellen Implikationen und daraus ableitbaren Unfall- und Körperschadensrisiken hin. Man bedenke unbedingt [!!!] die Verkehrsstrukturorganisation zwischen Einmündung Ottostraße und Kaiserplatz auf Grund der Spurenstruktur die z.B. durch die Zuführung von Verkehr aus der Ottostraße nicht irrelevant ist.

Es ist unbedingt auch meteorologisch zu bedenken und zu beachten, dass es auch in Aachen glatt werden können kann. Eine physische Spurensparation auf einem Hauptanrückweg der Blaulichtorganisationen hätte ich in meiner früheren Verwaltungstätigkeit ausdrücklich ausgeschlossen.

Ich übergebe Ihnen diese Anmerkungen i.S. des strukturell-organisatorischen Sicherheitsdispositivs. Sie finden im Anhang einen von mir in der Zeitschrift SVR seinerzeit veröffentlichten Artikel über die Implikationen der Fahrzeugbreite.

Der Artikel ist bereits vor sechs Jahren beim Nomos-Verlag erschienen.

Ich übergebe Ihnen hiermit den Vorgang zur weiteren behördlichen Überprüfung und daraus abzuleitenden weiteren Veranlassung. Weiteres in der Sache zu vermerken, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben

Bitte bedenken Sie abschliessend den Umstand, dass die Ottostraße eine Einmündung in den Adalbertsteinweg darstellt. Dies auf Grund des Umstandes, dass von dort sehr häufig auf die linke Spur gefahren wird um auf dem Kaiserplatz dann in die Wilhelmstraße fahren zu können.

Das bedeutet implizit auch die Frage zu diskutieren - auch wenn dort eine Ampel ist - ob nicht eine Ampel in der Ottostraße für die Einfahrt in den A-Weg sicherzustellen ist, wenn die Vorstellungen aktueller politischer Meinung umgesetzt werden sollten.

Eine Zufahrtsampel in der Ottostraße auf den Adalbertsteinweg wäre dann fast schon zwingend erforderlich einzurichten und 24/365 zu betreiben. Alleine aus dem Umstand heraus, dass der A´weg Hauptanrückweg der Blaulichtorganisationen von der Hauptwache der Feuerwehr und dem Präsidium ist.

Freundliche Grüsse



13.10.2020

Stadt Aachen,

bei aller Liebe für die Umwelt.. dieser Schwachsinn den ihr da macht ist völlig absurd !!!!

Da Parken trotzdem Autos und es wird nicht lange dauern bis der nächste Radfahrer tot ist !!!

Staus für die Autofahrer sind in Corona Zeit und jetzt im Winter bestimmt keine Lösung ! Ihr verbockt euch alles selbst !!

■
Adios

Von: [REDACTED]
An: [REDACTED] V
Datum: 17.10.2020 10:49
Betreff: Adalbertsteinweg - provisorischer Fahrradweg

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist [REDACTED]. Ich melde mich bei Ihnen wegen der erschwerten Einfahrt in unsere Toreinfahrt.

Durch die von Ihnen aufgestellten Abgrenzungsblöcke, ist die Einfahrt beeinträchtigt und erfordert teilweise mehrmaliges Vor- und Rückwärtsfahren.

Ich habe gesehen, dass dieses Problem bei den benachbarten Toreinfahrten durch breitere Öffnungen zwischen den Abgrenzungsblöcken vermieden wird und deren Einfahrt erleichtert. Ich möchte Sie freundlichst bitten dies auch bei unsere Toreinfahrt zeitnah zu korrigieren.

Sollten Sie Fragen haben, können Sie mich auch unter [REDACTED] jederzeit erreichen.

[REDACTED] freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Von meinem iPad gesendet

Sehr geehrte [REDACTED]

auf Bitten Ihres Kollegen, [REDACTED], möchte ich Ihnen folgende Situation am heutigen 19.10.2020 gegen 10.28 Uhr im Bereich des sogenannten "Versuchslabors Adalbertsteinweg" schildern. Dort fuhr ich stadteinwärts mit meinem Rad etwas überrascht in einen neuen, baulich getrennten, straßenbreiten Radfahrstreifen - und strandete. Denn unmittelbar im Kreuzungsbereich Scheibenstraße versperrte ein parkendes Fahrzeug, welches über den gesamten Radweg dort hingefahren sein muss, die Weiterfahrt, und ließ sich aufgrund der baulichen Spurtrennung auch nicht überholen (siehe Anhang). Das Rad über die Absperrung in den fließenden Verkehr zu heben, schien jedenfalls keine Option.

Da das verlassene Fahrzeug mit dem Kennzeichen mit Werbung eines [REDACTED] beklebt war, schickte ich mich an, ein Foto der dort verzeichneten Telefonnummer [REDACTED] zu machen, als ein Mann, offenbar der Fahrer auf mich zuschoss und mich aus 50 cm Entfernung wild anschrie, was mir einfiel ein Foto zu machen, ob ich "Polizei wäre", er könnte fahren und parken wo er will und so weiter. Eine höchst unangenehme und in Pandemiezeiten wohl auch nicht ungefährliche Begegnungssituation, auf die ich auf einem Radweg gern verzichtet hätte. Den Radweg freigeben wollte der Fahrer jedenfalls nicht und schon gar nicht wenige Meter weiter in der eigens für dieses Verkehrsprojekt eingerichteten Ladezone im Einmündungsbereich der Scheibenstraße parken.

Ich erkundigte mich daraufhin bei der Zentralrufnummer der Aachener Polizei, ob das Parken auf einem baulich abgetrennten Radweg unmittelbar an der Kreuzung und ohne Möglichkeit des Vorbeifahrens denn zulässig sein. Man erklärte mir zu meiner Verwunderung, dass die zweifelsohne vorhandene Ausnahmegenehmigung dies zulassen werde und man sich eben gedulden müsse oder über den Bürgersteig oder die Straße ausweichen müsse.

Da diese Antwort wenig zufriedenstellend schien, recherchierte ich zu Hause ein wenig und schließlich wurde mir auch vom Straßenverkehrsamt der Stadt Aachen bestätigt, dass zum Parken auf baulich getrennten Radwegen grundsätzlich und auch schon vor der Änderung der StVO im April dieses Jahres keine Ausnahmegenehmigungen erteilt werden konnten. Vielmehr sei es regelmäßig zumutbar, den Rollstuhl - im vorliegenden Fall konnte der Fahrgast auch ohne Hilfe selbst gehen - einige Meter bis zur nächsten Haltemöglichkeit zu schieben.

Der daraufhin angesprochene [REDACTED] zeigte diesbezüglich keinerlei Einsicht und forderte Verständnis für das verkehrswidrige Parken wie auch das Verhalten des Fahrers - Anlass zum Überdenken des Verhaltens sah man jedenfalls nicht. Hier scheint mir ein Erfordernis zur Ansprache des Inhabers des Fahrdienstes, Herrn Kulaksizoglu, gegeben zu sein, da es angesichts fehlenden Unrechtsbewusstseins hier zweifelsohne zu einer Vielzahl von täglichen Verkehrsverstößen kommen dürfte.

Es ist insgesamt festzustellen, dass ein Radweg auf Fahrzeugspurbreite zum Befahren und Beparken jedenfalls geradezu einlädt und eine wohl gänzlich unzureichende Beschilderung weder Unrechtsbewusstsein, noch die Bereitschaft, wenige Meter weiter ordnungsgemäß zu parken fördert. Der Sicherheit von Radfahrern, denen hier jede Möglichkeit auszuweichen genommen wird, dürfte diese eher unattraktive Radweggestaltung jedenfalls nicht zuträglich sein.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

██████████ - Verkehr in Aachen

Von: ██████████
An: rkehrsmanagement@mail.aachen.de>
Datum: 21.10.2020 14:09
Betreff: Verkehr in Aachen

Guten Tag zusammen,
jetzt konnten Sie Ihre grünen Phantastereien ausleben und es wird Zeit zur Realität zurück zu kommen.

Adalbertsteinweg:

Die abgetrennte Spur für Radler ist wie ein Naturschutzgebiet. Seltene Exemplare werden geschützt. Und mit Verschlechterung der Witterung werden es noch weniger. Dafür haben umso mehr schwerwiegende Nachteile in Kauf zu nehmen. Der Lieferverkehr muss zum Halten in die Nebenstraßen ausweichen. Dadurch wird es hier enger und der Zeitaufwand für die Fahrer höher. Gleiches gilt wenn Umzüge oder Öllieferungen anstehen. Sollen die Fahrer/Packer alles über weitere Strecken schleppen und das Öl in 20l-Kanistern in die Tanks füllen. Zahlt die Stadt des Bürgern, welche durch diese Maßnahmen Mehrkosten haben, das Geld zurück?? Und das alles für ein paar glückliche Radfahrer. Dafür stehen hunderte Autos und LKW im Stau. Und wenn der Adalbertsteinweg umfahren wird, haben halt andere Anwohner mehr Verkehr. Auf eine solche Idee kann nur kommen, wer selbst NICHT davon betroffen ist.

Und mal ein Zahlenbeispiel: den Radentscheid haben ca. 35.000 unterschrieben. Das sind 19% der Wahlberechtigten Aachener. Also haben mind. 81% NICHT unterschrieben. Also ist das Klientelpolitik. Würden alle Autofahrer verlangen, dass die Straßen besser werden, würde das abgelehnt, mit dem Hinweis auf die 19'.

Bismarckstr./ Lothringerstr.

Wenn man schon hier eine Vorrangroute macht, sollte man die Radfahrer vom Adalbertsteinweg weghalten. Und auch hier wird wieder das gemacht was man in Aachen am Besten kann: Parkplätze wegfallen lassen. Natürlich sind die Anwohner darüber hoch erfreut, da sie ja Abends länger nach einem Parkplatz suchen und Morgens längere Wege zum Fahrzeug haben. Machen die bestimmt gerne - für lächelnde Radfahrer. Die haben die Autos ja nur um am Wochenende in die Eifel zu fahren. Aber es soll auch Leute geben, welche noch zur Arbeit müssen und die Arbeitsstelle anders nicht erreichen können.

Aseag:

Die Aseag ist absolut keine Alternative. Die bekommen das jetzige Aufkommen schon nicht geregelt. Wie soll das gehen, wenn noch mehr Fahrgäste kommen?? Dort als Fahrer anzufangen geht nur unter Androhung der Todesstrafe. Schlechte Bezahlung ist das Hauptargument. Es fallen oft genug Busse aus, ohne daß das entsprechend mitgeteilt wird. Und je nachdem von wo nach wo man möchte bracht man die 3fache Zeit.

Templergraben:

Eine Sperrung kann nur ein Scherz sein. Dadurch wird der Verkehr nur auf andere Straßen verteilt. Die Studenten können beim Queren der Straße ruhig mal von Handy aufschauen. 30er Zone ist ok.

Kasinostr.:

Hier gibt es seit Monaten 2 Fräskanten mit einem Abstand von ca. 250m. Dies bedeutet in der Regel, dass eine neue Asphaltdecke aufgebracht wird. Hat man das vergessen. Es nervt einfach nur und führt durch diverse Bremsmanöver zu kritischen Situationen.

Radwege:

Wer hat es eigentlich zu verantworten, dass es Straßen gibt, auf denen auf der Fahrbahn und auf dem Bürgersteig Radwege sind? Und beide werden kaum benutzt. Setzen Sie sich bitte dafür ein, dass es für Radfahrer verpflichtend ist, Radwege zu benutzen.

Sperrung Vaalser Str.

Das ist doch der Höhepunkt Schlafmützigkeit. Wenn ich als Planer eine solche Sperrung mit entsprechender Umleitung plane, schaue ich mir die Ausweichroute an, ob alle Fahrzeuge dort fahren können oder wie der Schwerlastverkehr umgeleitet wird. Und Ampeln dürften NICHT zu übersehen sein. Also überlege ich, was ich an der Ampelschaltung verändern muss und kann. Und ganz intelligent wäre es gewesen, vor der Kreuzung Vaalser Str./Amsterdamer Ring einen Hinweis auf die Sperrung zu geben, damit man über den Amsterdamer Ring und Lütticher Str. umfahren kann. Das hätten die Bewohner des Hammerweg und der Hanbrucher Str. bestimmt gut gefunden. Es wäre für alle etwas entspannter geworden.

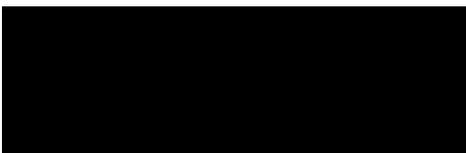
Heinrichsalle/Wilhelmstr.

Dass an dem Haus in der Heinrichsallee gebaut wird, ist eine nicht zu vermeidende Tatsache. Und dass einspurig daran vorbeifahren unumgänglich, genauso die Staus auf der Wilhelmstr. Aber warum schickt man alle Autofahrer in den Stau, welcher von der Normaluhr bis zum Kaiserplatz geht?? Abhilfe würden Hinweisschilder im Umkreis geben und viele Autofahrer würden andere Routen wählen. Würde die Wilhelmstr. sehr entlasten.

Der Ausschuß soll Mobilität (BEWEGUNG) erhalten und fördern und keine Immobilität. Bisher ist eigentlich nur das Letztere zu beobachten.

Der „Klimanotstandbeschuß“ (es gibt ihn eigentlich nicht) sah vor, alles auf Umweltverträglichkeit zu prüfen. Eigentlich haben alle getroffenen Maßnahmen genau das Gegenteil bewirkt. Mehr Staus – mehr Abgase. Und wer glaubt, durch solche Maßnahmen den Verkehr zu minimieren, glaubt auch, dass Zitronenfalter Zitronen falten.

Ziel sollte vielmehr sein, den Verkehr flüssiger zu machen. Dies kann nur durch intelligente Ampelschaltungen, ausreichende Parkplätze und clevere Streckenführung erfolgen. Auch hier ist Maastricht ein Vorbild.



>>> [REDACTED] >>>

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

Ich wollte mal rückmelden, dass der Fahrradstreifen am Adalbert-Stein-weg eine tolle Sache ist! Lediglich der ein und aussieg sollte noch Fahrradsicher gemacht werden wenn das langfristig bleibt. So wird man beim Ende oft fast über den Haufen gefahren weil die Autos sich offenbar so über ihre neue Spur freuen, dass sie ungeachtet der immer noch existierenden Fahrrädern einfach rechts rüber fahren.

Auch die Markierung in der Promenadenstr ist eine Verbesserung. Auch hier wäre aber eine durchgehende Markierung sehr viel sicherer für Radfahrende!

Grüßen,

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
An: <strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de>, <ordnungsamt@mail.aachen.de>
CC: <poststelle.aachen@polizei.nrw.de>
Datum: 31.10.2020 08:38
Betreff: bauliche Sturzgefahrenanzeige Adalbertsteinweg
Anlagen: Clpg., 2014., SVR, Wo finde ich meine amtliche Autobreite.pdf; Clpg., 2011., SVR, BGH-Urteil MERCEDES II ... Technologiemanagements.pdf

[REDACTED]
Strassenverkehrsbehörde

cc: Ordnungsamt

cc: Polizei

Sehr geehrte Damen und Herren!

Es betrifft den Adalbertsteinweg stadteinwärts zwischen Einmündung der Scheibenstraße und der Ottostraße in Bezug auf den "Fahrradweg".

Ich verweise auf das Sturzrisiko in Bezug auf die gelben Spurbegrenzer aus Kunststoff, die auf dem Adalbertsteinweg montiert worden sind.

Begründung:

1. die Geometrie dieser Strukturelemente bedeutet, wenn z.B. ein Fahrzeugführer - Rad, Ebike oder Motorrad - auf dem gewidmeten Weg fährt, der nach links materiell abgegrenzt ist, dann beispielsweise ein Kind oder Hund sich losreißt oder, eine Person aus welchen Gründen auch immer, in Richtung Straße den Bürgersteig verlässt, dass dann ein NOTFALLMÄSSIGES nach LINKSZIEHEN in den Bereichen wo die gelben Sperren auf dem Verkehrsweg montiert sind, zu einem Sturz und massivsten Körperverletzungen führen könne.

2. physikalische Begründung: wenn man nicht orthogonal - als quer - über diese gelben Teile fährt, sondern schräg, baut sich ein räumliches, dreiaxsiges Kräftedreieck auf das eine Funktion der Geschwindigkeit, der Situation als Funktion der Zeit und der Geometrie bedeutet, die wirkfähig im Bereich von zehntel, bzw. hundersten Sekunden wegen des räumlichen, zeitfunktionalen "Kräftedreieck" (Physik!) zu einem Kraftangriff auf das Rad führt, der zum Sturze führen können kann, sind für diesen Bereich diese gelben, physischen gerade deswegen von sehr hoher Sturzgefahr, weil im fließenden Verkehr für einspurige Verkehrsmittel und auch in Bezug auf Notreaktionen - Hund reißt sich von Leine, läuft in dem Bereich auf die Straße, Motorradfahrer zieht nach links, "knallt" gegen die gelben Abgrenzer, dann MÜSSEN SIE UNBEDINGT von einem nicht negierbaren Sturzrisiko ausgehen. Käme dann noch ein Bus oder LKW, so möchte ich die Folgen nicht weiter "ausmalen".

3. Physikalisch ist es - durch das räumliche Kräftedreieck und Reibwerte - $f(t, x, y, z, v, a)$ sowie die Geometrie - in fünf Minuten mathematisch beweisbar, welche Sturzrisiken für Verkehrsteilnehmer bei einem stets statistischen Spurwechsel der immer im Rahmen eines Ausweichsmanövers zu berücksichtigen ist (weil immer nur ein Bereich und ein Lösungsraum von Verkehrsmittelverhalten anzunehmen ist, der sicher sein muss) gegeben sind.

Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass bei entsprechender Verkehrssituaion, bei SCHNEE - der die Teile überdecken können kann - bei Schlechtwetter, dichtem Verkehrswegeaufkommen somit Unfälle mit Verletzungsrisiken gegeben sind.

Ich bitte um die Prüfung durch unabhängige Sachverständige und übergeben den Vorgang an die zuständigen Behörden. Anbei zwei Artikel zum Thema Verkehrsmittel und Recht.

Freundliche Grüße



>>>

>>>

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

ich hab' da mal ,ne Frage:

Am Adalbertsteinweg ist die Versuchsstrecke eingerichtet um einen geschützten Fahrradweg zu testen – Radvorrangstraßen/-routen sind bereits installiert, weitere geplant:

Wie stark werden diese Strecken tatsächlich frequentiert, wie hoch ist ihre Auslastung?

Lassen diese „Messungen/Erhebungen“ Rückschlüsse auf den tatsächlichen Bedarf schließen?

Stehen Aufwand, Kosten, Nutzen und Einschränkung tatsächlich in einem vernünftigen Verhältnis zu einander bezogen auf die tatsächliche Frequentierung dieser bereits installierten bzw. noch geplanten Strecken?

Bisher konnte ich noch nicht feststellen das am Adalbertsteinweg, der Versuchsstrecke, bzw. in der ein oder anderen Radvorrangstraße eine Art Verkehrszählung bzgl. der Fahrradfahrer , die diese Strecken tatsächlich nutzen, vorgenommen wurde. – Wäre dies nicht von Nöten?



Von: [REDACTED]
An: [REDACTED] n.de>
Datum: 09.11.2020 00:00
Betreff: Adalbertsteinweg, Radspur/-weg

Guten Tag liebes Verkehrsmanagement-Team,

vielleicht bin ich hier nicht ganz richtig, dann bitte ich um Weiterleitung an die zuständige Stelle. Seit 12 Jahren fahre ich bei einer Viertageweche von Brand zum Klinikum mit dem Rad. Da kommen einige Kilometer und Erfahrungen zusammen. Und manchmal frage ich mich, warum ich mir das antue. Aachen ist bisher nicht direkt eine fahrradfreundliche Stadt. Ich habe schon viele brenzlige Situationen und Rücksichtslosigkeiten im Straßenverkehr erlebt. Umso mehr freut es mich, dass offensichtlich ein Umdenken stattfindet. Der Testradweg am Adalbertsteinweg war klasse. Ich konnte nicht bedrängt und im - gefühlt - 50cm-Abstand von einem Auto überholt werden. Es war deutlich sicherer dort zu fahren. Mehr davon!

Wenn viel Platz für Autos geschaffen wird, fahren viele Autos. Wird es den Fußgängern und Radfahrern angenehmer gemacht, gibt es mehr umweltfreundlichere Verkehrsteilnehmer. Bitte nicht falsch verstehen, ich möchte gar nicht die Autos verbannen. Natürlich gibt es Menschen, die darauf angewiesen sind. Für manche Gelegenheiten nutze ich auch das Auto. Ich wünsche mir nur eine fairere Verteilung des Verkehrsraumes. Der festinstallierte Radweg am Adalbertsteinweg wäre ein Schritt in diese Richtung und ein Schritt hin zu einer lebenswerteren, weil leiseren und saubereren (was die Luft angeht) Stadt.

[REDACTED] üße
[REDACTED]

>>> [REDACTED] > 11.11.2020 10:16 >>

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist [REDACTED].

Ich möchte Ihnen meine Meinung zum neu gestalteten Adalbertsteinweg mitteilen.

Als die Erneuerung des Adalbertsteinweges zwischen Josefkirche und Kaiserplatz beendet war, hat mich die Fahrbahngestaltung in Richtung Kaiserplatz sehr enttäuscht.

Da ich Fahrradfahrer bin und alles, was ich in der Stadt erledigen muss, mit dem Fahrrad erreiche, hat es mich sehr gestört, dass kein Fahrradweg in dieser Richtung eingeplant wurde.

Es ist für mich unerklärlich, warum die Fahrradwege aus Richtung Rothe Erde auf der Stolberger Straße und dem Adalbertsteinweg auf der Kreuzung der beiden Straßen auf einmal enden und es bis zum Kaiserplatz keinen Fahrradweg gibt.

Diese Straße ist eine stark befahrene Strecke für viele Autofahrer, die von außerhalb in die Aachener Innenstadt wollen.

Deshalb ist es als Fahrradfahrer sehr unangenehm diese Strecke zu fahren, da man häufig mit viel zu wenig Abstand überholt wird usw.

Als in den letzten Wochen die rechte Fahrspur für Autos gesperrt wurde, habe ich mich schon sehr über diese Entwicklung gefreut, auch wenn der Fahrradweg trotzdem nicht bis zur Kreuzung geführt wurde.

Da die Fahrradspur jetzt wieder abgebaut wurde, habe ich mich informiert und gelernt, dass die Radspur erstmal nur für eine Probephase eingerichtet wurde.

Deshalb möchte ich mich hiermit sehr deutlich dafür aussprechen, dass die Fahrradspur auf dem Adalbertsteinweg nach der Evaluierung der Beobachtungsphase wieder eingerichtet wird.

Für weitere Informationen und Nachfragen Ihrerseits stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Vorab per Fax: 0241 413541-6146

Stadt Aachen

Lagernausstraße 20
52064 Aachen

Neue Flächenaufteilung Adalbertsteinweg / Fahrradspur

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen die Interessenvertretung [REDACTED] und des Herrn [REDACTED] an. [REDACTED] ist Eigentümer der Immobilie Adalbertsteinweg [REDACTED] wo auch die von ihm gegründete Eugen Link GmbH ein Malergewerbe als Anlieger unterhält.

Nachdem die Pilotierung des Fahrradweges stadteinwärts beendet ist, möchten wir für unsere Mandanten nachfolgende Erfahrungen zu bedenken geben und für die weitere Planung dringliche Berücksichtigung erbitten.

Die Bedenken finden sich teilweise bereits in der Präsentation „Adalbertsteinweg, Neue Flächenplanung“, dort unter „Offene Fragen“.

Voranstellen möchten wir, dass [REDACTED] selber leidenschaftlicher Fahrradfahrer ist und der diesbezüglichen Städteentwicklung in Aachen nicht ablehnend sondern grds. begrüßend begegnet. Er selbst fährt innerhalb Aachens nahezu ausschließlich mit dem Fahrrad.

Die Pilotierung am Adalbertsteinweg hat aber erhebliche Probleme für unsere Mandanten, insbesondere das Gewerbe, offenbart.

Das Einfahren auf den Hof des Adalbertsteinwegs 117 ist durch die Öffnungszeit des Tores mit einer längeren Wartezeit (ca. 45-50 Sek.) verbunden. In dieser Zeit blockiert das einbliegende Fahrzeug die einzige Fahrspur

und die dahinter fahrenden Fahrzeuge können nicht vorbeifahren. Dies führt unweigerlich zu einem teilweise erheblichen Rückstau in Richtung Josefskirche.

Beim Einfahren auf den Hof, von der Josefskirche aus kommen, muss man leicht auf die Busspur ausscheren um zwischen den Abgrenzungen in die Hofeinfahrt einbiegen zu können. Durch die dahinter fahrenden Fahrzeuge ist nicht ersichtlich ob ein Bus, beispielsweise von der Haltestelle Josefskirche aus kommend, auf der Busspur gefahren kommt. Dies ist mit einem hohen Unfallrisiko verbunden (hier waren während der Testphase Kunststoffabtrennungen aufgebaut, die auf Grund der Abmessung vor der Hofeinfahrt täglich verschoben waren. Sollte es hier auch zu Betonschwellen kommen, ist davon auszugehen, dass es höchst wahrscheinlich auch zu Beschädigungen der Fahrzeuge kommen kann).

Beim Herausfahren aus der Einfahrt muss man, um sich in den fließenden Verkehr einzuordnen, über den Gehweg und den evtl. neuen Fahrradweg vorfahren und dort warten bis man von einem anderen Verkehrsteilnehmer vorgelassen wird. In dieser Zeit blockiert man, zumindest die gewerblichen Fahrzeuge der [REDACTED], sowohl den Geh- als auch den Fahrradweg. Die dauert, je nach Verkehrslage, manchmal mehrere Minuten.

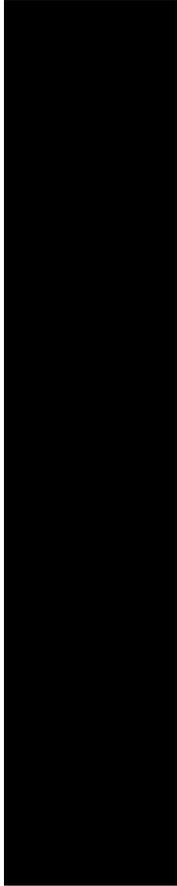
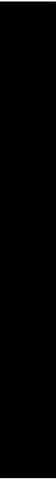
An den Tagen, an denen die Müllabfuhr auf dem Adalbertsteinweg tätig ist, staut sich der Verkehr bereits von der Kreuzung der Josef-von-Görres-Straße, so dass die Kreuzungen Josef-von-Görres-Straße, Sedan- und Stolberger Straße, Eifel- und Stolberger Straße, bzw. die Gabelkreuzung an der Josefskirche ebenfalls blockiert sind. Die Blockierung hätte auch keinen Platz für einen evtl. Einsatz der Rettungskräfte (die aus der Stolberger Straße kommen) erlaubt. An den Tagen, an denen die Mülltonnen/gelbe Säcke herausgestellt werden müssen, neigen die Nutzer der E-Roller dazu, auf Grund des mangelnden Platzes auf dem Bürgersteig, die E-Roller auf dem „neuen“ Fahrradweg abzustellen. Dies birgt eine Gefahr für die Fahrradfahrer, insbesondere, wenn ein Roller umkippt und dann auf den Fahrradweg ragt.

Die vorhandenen Geschäfte können keine Belieferungen (individuelle Lieferanten, Post, DHL, hermes,) mehr erhalten, da es nur noch möglich wäre auf dem neuen Fahrradweg zu halten.

[REDACTED] bekommt vom Großhandel regelmäßig Lieferung von Arbeitsmaterial. Dies sind teilweise Palettenlieferungen. Hierzu konnte in der Vergangenheit zu Ladezeiten der rechte Fahrstreifen genutzt werden. Dies war während der Pilotierung nicht möglich und die [REDACTED] wurde durch den Großhandel nicht mehr beliefert. Der diesbezügliche Bedarf musste selber organisiert werden, was mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden ist.

Bei Umzügen (Mieterwechsel) ist es ebenfalls nicht mehr möglich mit einem Fahrzeug vor dem Haus zu halten.

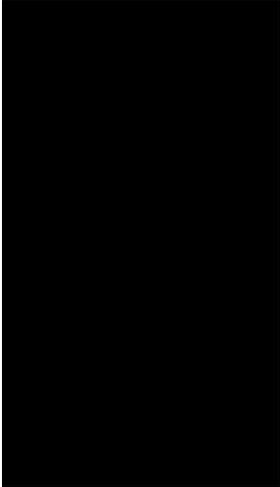
Instandhaltungszyklen und Reparaturen an den Häusern (Heizungsmonteure, Dachdecker, Elektriker, usw.) von den Handwerksunternehmen sind nicht mehr zu gewährleisten bzw. teilweise nicht möglich. Tatsächlich erfolgte in einem der Nachbarhäuser unserer Mandantschaft ein Austausch von Fenstern. Hätte unser Mandant auf Nachfrage seiner Nachbarn nicht zugestimmt, dass das beauftragte Handwerksunternehmen auf dem Hof unserer



Mandantschaft parkt, oder einfach nicht vor Ort ansprechbar gewesen, wäre die Montage nahezu unmöglich gewesen.

Für unsere Mandantschaft bleibt festzuhalten, dass für eine Weiterentwicklung des Projektes unbedingt eine sichere Zu- und Abfahrt sichergestellt sein muss, aber vor allem für die Anlieger und ganz besonders die angesiedelten Gewerbe eine Belieferung durch Lieferzeiten und -bereiche sichergestellt sein muss.

Wir bitten um Berücksichtigung und Mitteilung inwieweit die weitere Planung beabsichtigt ist bzw. wo diese konkret nachverfolgt werden kann.



FB 61
Eing.: 13. NOV. 2020
Abt. _____

Die Oberbürgermeisterin



M 13M / 500 -> 310

Anliegenmanagement

Datenschutzerklärung

- Ich habe die Datenschutzerklärung in diesem Formular zur Kenntnis genommen. Ich erteile hiermit die Einwilligung zur Verarbeitung meiner Daten zu dem genannten Zweck.

Zu welchem Thema möchten Sie uns Ihr Anliegen übermitteln? Anliegen und Anregungen übermitteln
Möchten Sie uns Ihr Anliegen ohne die Eingabe von personenbezogenen Daten übermitteln? nein

Angaben zur Person

Was möchten Sie uns senden?

- Ich habe eine Anregung.
 Ich benötige eine Auskunft.

ID=KFAS_BP_0005
U71q1YEJ
10.11.20 18:56

Ihre Anliegen

Beschreiben Sie bitte kurz Ihre Anregung. (Der Ort kann durch Verschieben des Markers automatisch ausgefüllt werden.)

Sehr geehrte Damen und Herren,
die letzten Wochen gab es auf dem Adalbertsteinweg einen wunderschönen Radweg der meinen Weg zur Arbeit schneller und sicherer hat werden lassen. Heute musste ich feststellen, dass dieser wieder abgebaut wurde. Ich weiß, dass es sich hierbei um eine Testphase gehandelt hat. Können sie mir mitteilen, ob dort jetzt auch langfristig ein Radweg entstehen wird? Ich habe mich bei Freunden und Kollegen umgehört, alle haben den Radweg sehr positiv wahrgenommen. Für mich persönlich ist das Sicherheitsempfinden dort mit dem Radweg deutlich gestiegen. Und da man an den Ampeln nicht mehr mit in der Autoschlange warten musste, ist man auch schneller Vorwärts gekommen.

Ich würde mich sehr über einen dauerhaften Radweg dort freuen!

[REDACTED]

[REDACTED]

Identitätsnachweis:

Sie haben sich mit dem Niveau "niedrig" authentifiziert.

[REDACTED] - Fwd: Wtrlt: Fahrradweg Adalbertsteinweg

Von: [REDACTED]

An: [REDACTED]

Datum: 16.02.2021 09:35

Betreff: Fwd: Wtrlt: Fahrradweg Adalbertsteinweg

[REDACTED]

Von: Oberbürgermeisterin Stadt Aachen <oberbuergemeisterin@mail.aachen.de>

Dat

An: [REDACTED]

Betreff: Wtrlt: Fahrradweg Adalbertsteinweg

Hallo [REDACTED],

können Sie oder eine*r Ihrer Kolleg*innen auf nachfolgende E-Mail antworten?

herzliche Grüße

[REDACTED]

>>> [REDACTED] > 15.02.21 15.42 Uhr >>>

Sehr geehrte Frau Keupen,

Ich möchte an dieser Stelle lediglich ein kurzes Feedback und einen Wunsch für den kommenden Sommer äußern.

Ich bin Anwohner des unteren Adalbertsteinwegs und habe die Bewegungen der

[REDACTED]

vergangenen Monate im Fahrradnetz unserer Stadt somit großer Freude wahrgenommen. Gemeinsam mit meiner Hausgemeinschaft würde ich mich sehr über einen erneuten Einsatz eines ausreichend breiten Fahrradstreifens (auf Zeit) am Adalbertsteinweg v.a. im Sommer sehr freuen.





[REDACTED] - Re: Antw: Wtrlt: Reallabor Adalbertsteinweg

Von: [REDACTED]
An: Christine Pauls <Christine.Pauls@mail.aachen.de>
Datum: 22.03.2021 09:42
Betreff: Re: Antw: Wtrlt: Reallabor Adalbertsteinweg

Hallo [REDACTED],

ich habe noch eine Frage zu den -möglicherweise - kommenden " protected Bike lanes "
Zählt der geschützte Fahrradstreifen dann als separater Strassenraum, oder muss auch bei diesen
der gesetzlich vorgeschriebene Abstand von 1,5 Metern zwischen der Begrenzung von Bike
lanes und Autos beim vorbeifahren eingehalten werden?

Grüsse

[REDACTED]

Guten Tag [REDACTED],

vielen Dank für Ihre Anfrage zur Testphase am Adalbertsteinweg.

Der Auftrag zur Überplanung des Adalbertsteinweges, der einer der verkehrsreichsten Straßen in Aachen ist, wurde im Oktober 2019 im Mobilitätsausschuss beschlossen. Aufgrund der hohen Luftschadstoffbelastung und des Klimanotstandes möchte die Politik bessere Bedingungen für den Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr) schaffen. Auf dem Adalbertsteinweg sollen perspektivisch Busspuren in beide Fahrtrichtungen sowie beidseitige Radverkehrsanlagen entstehen. Dazu müssen bisherige Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr umgenutzt werden.

Während der Beobachtungsphase wurde die Verkehrssituation auf dem Adalbertsteinweg und den umliegenden Einfallstraßen beobachtet und evaluiert. Dabei wurden die Verkehrsmengen (inkl. Radverkehr) auf dem Adalbertsteinweg, der Jülicher Straße und der Oppenhoffallee erfasst sowie die Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr ausgewertet. Die Beobachtungsergebnisse werden nun zusammengetragen, ausgewertet und anschließend den politischen Gremien zur Beratung vorgestellt. Sie sind dann für alle Interessierten auch online einsehbar.

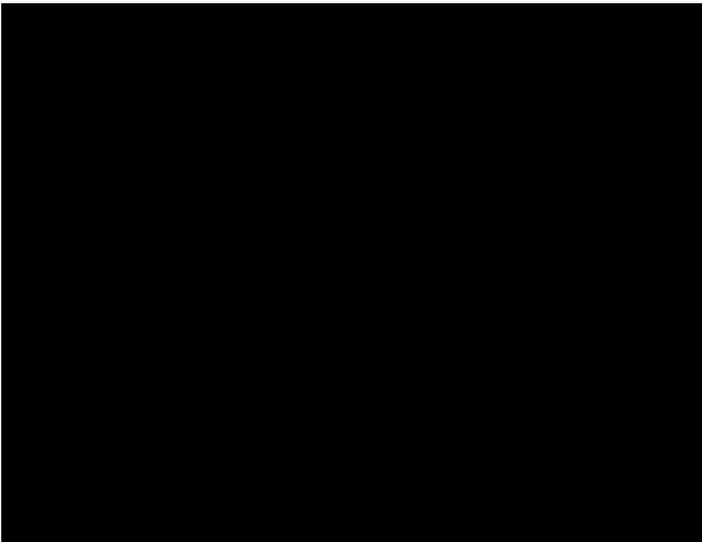
Eine endgültige Entscheidung über die weitere Planung werden die politischen Vertreter auch auf Grundlage der Ergebnisse der Beobachtungsphase treffen.

In die Ergebnisse werden auch die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger eingehen.

[REDACTED]

Eine Messstelle für CO₂ wurde für den Testversuch nicht aufgestellt. Ziel des Tests war zu prüfen wie sich die Spureinteilung auf den Verkehr auswirkt. Wir wollten testen wie sich die Verkehrsströme entwickeln, ob bzw. wie viel Rückstau es gibt und wie sich die neue Spureinteilung auf den ÖPNV auswirkt, bevor wir den Adalbertsteinweg umbauen. Langfristig ist sicherlich die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes unser Ziel.

Eine Karte, die den Radverkehr abbildet gibt es (noch) nicht. Wir arbeiten derzeit an dauerhaften Radzählstellen, die den Radverkehr in der Stadt abbilden sollen.



Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem in der Zwischenzeit beendeten Reallabor Adalbertsteinweg habe ich einige Fragen:

1. Ist im Bereich des Reallabors eine Messstelle für die CO₂-Konzentration aufgestellt gewesen; wenn ja, werden die Ergebnisse veröffentlicht werden? Wenn nein, warum nicht; ist doch letztendlich die Verringerung des Schadstoffausstoßes das Ziel einer solchen Aktion.
2. Gab es eine einzelne oder permanente Zählung der Radfahrenden in diesem Bereich, vielleicht auch dazu eine gleichzeitige Zählung der Autos?
- 3: Gibt es eine Karte der Aachener Strassen, die den tatsächlichen Radverkehr abbildet?

Grüße 

Von meinem iPad gesendet



23.11.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem in der Zwischenzeit beendeten Reallabor Adalbertsteinweg habe ich einige Fragen:

1. Ist im Bereich des Reallabors eine Messstelle für die CO₂-Konzentration aufgestellt gewesen; wenn ja, werden die Ergebnisse veröffentlicht werden? Wenn nein, warum nicht; ist doch letztendlich die Verringerung des Schadstoffausstosses das Ziel einer solchen Aktion.

2. Gab es eine einzelne oder permanente Zählung der Radfahrenden in diesem Bereich, vielleicht auch dazu eine gleichzeitige Zählung der Autos?

3: Gibt es eine Karte der Aachener Strassen, die den tatsächlichen Radverkehr abbildet?



Von meinem iPad gesendet

23.11.2020

Sehr geehrte Damen und Herren

hier noch ein verspätetes Feedback zum mittlerweile wieder zurückgebauten provisorischen Fahrradweg auf dem Adalbertsteinweg. Leider hat sich das ganze nur als Verkehrschaos erwiesen, denn immer wenn ich dort gefahren bin, war kein Fahrradfahrer weit und breit zu sehen. Dafür gab es aber Rückstaus bis weit hinter der Grabeskirche St. Josef. Dies hatte genau den gegenteiligen Effekt, denn eine dauerhafte Einrichtung dieses Radweges wird sicherlich nicht zu einer Reduzierung des Verkehrs in diesem Bereich führen ganz im Gegenteil.

Gleiches gilt für das Überholverbot von Fahrrädern auf der Oppenhofallee. Dies wird nur zu einer Verlagerung des Verkehrs führen, wenn überhaupt. Aber derzeit ist es einfach nur ein Verkehrschaos.

Ich bitte diese Maßnahmen doch noch einmal zu überdenken.

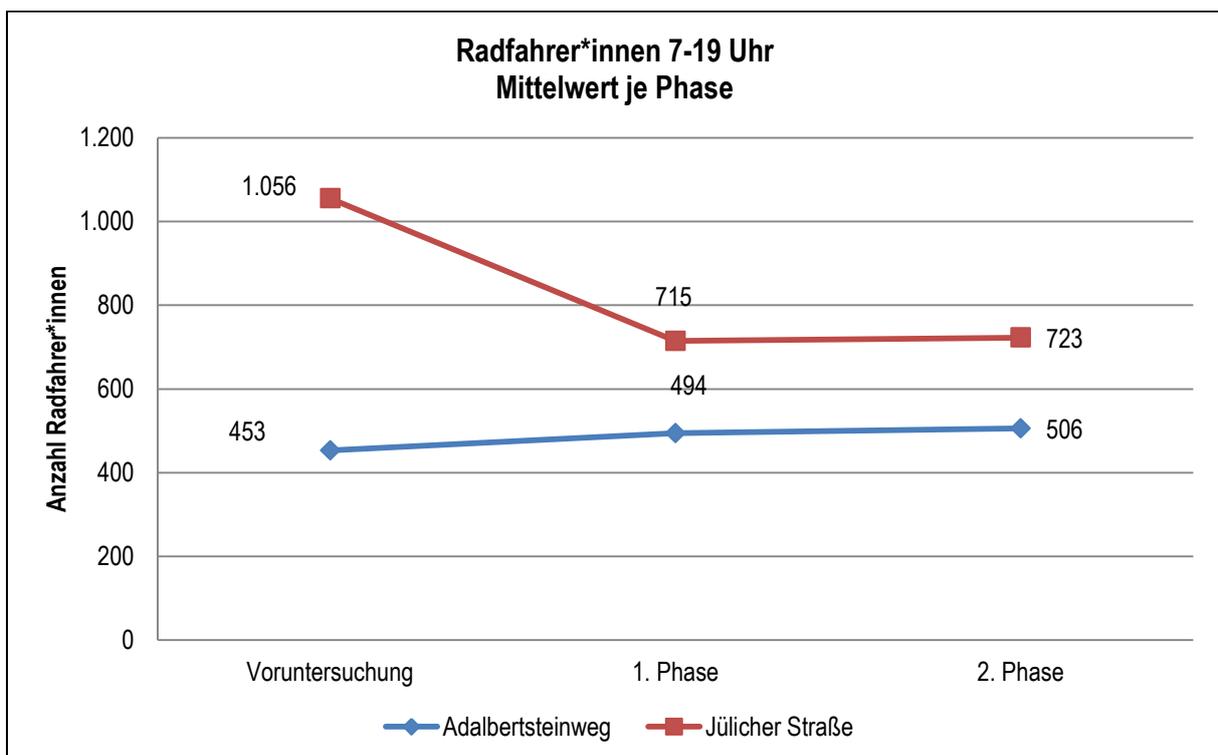
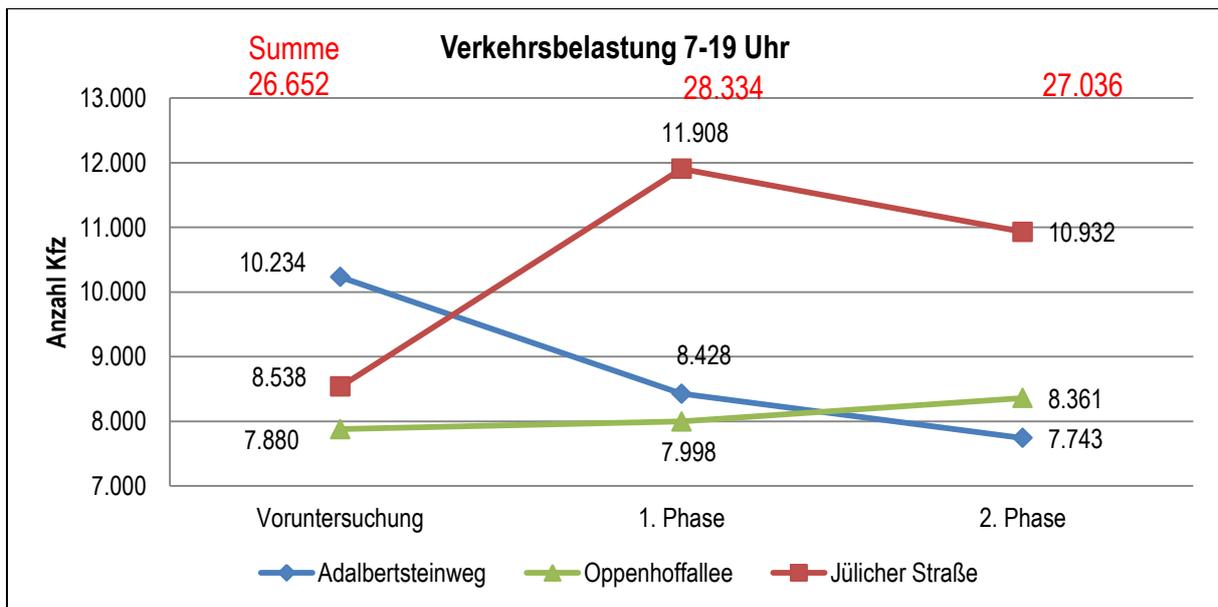
Mit freundlichen Grüßen



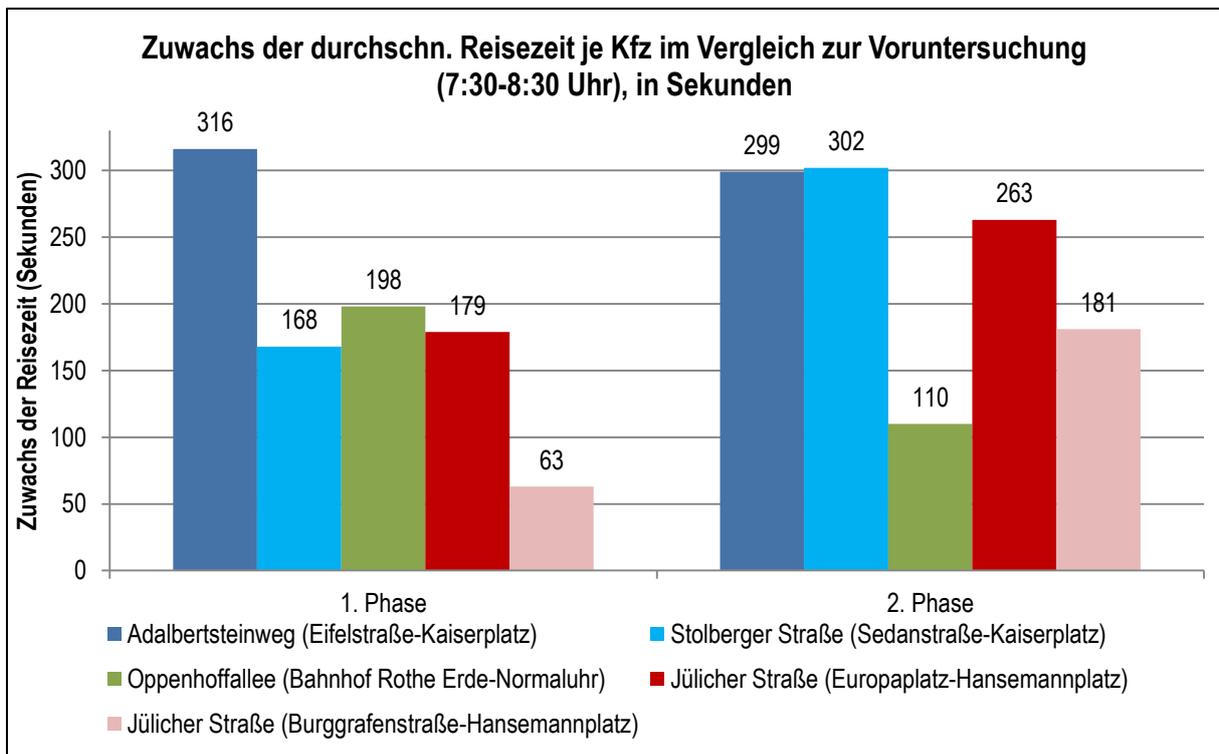
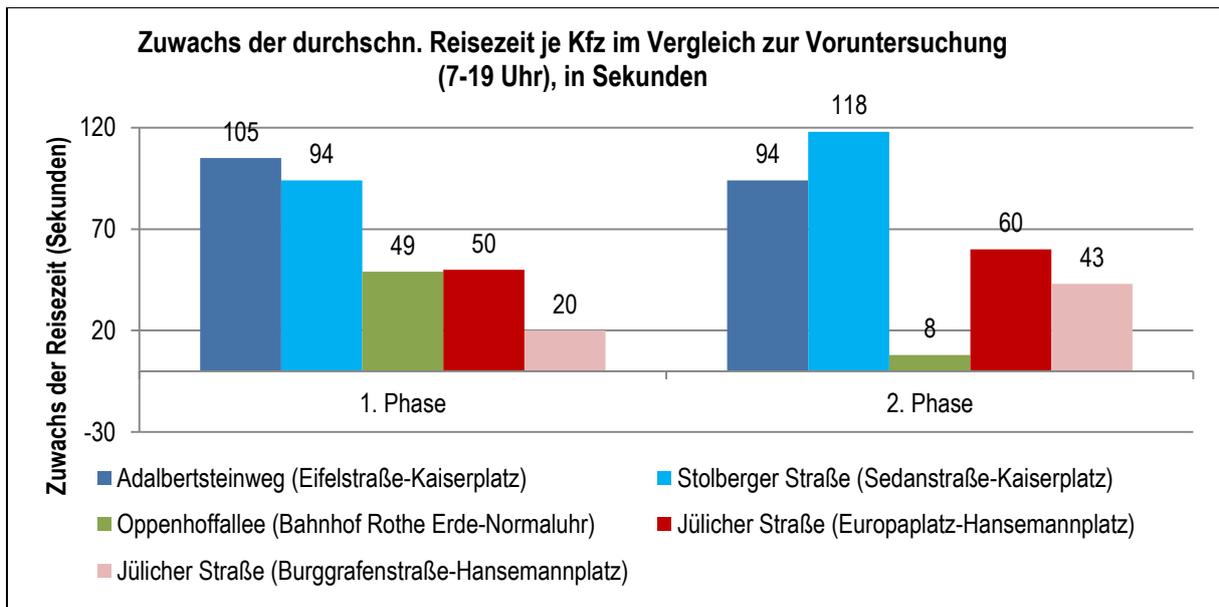
Beobachtungsphase Adalbertsteinweg
28.09.-09.11.2020

Ergebnisse der Evaluation

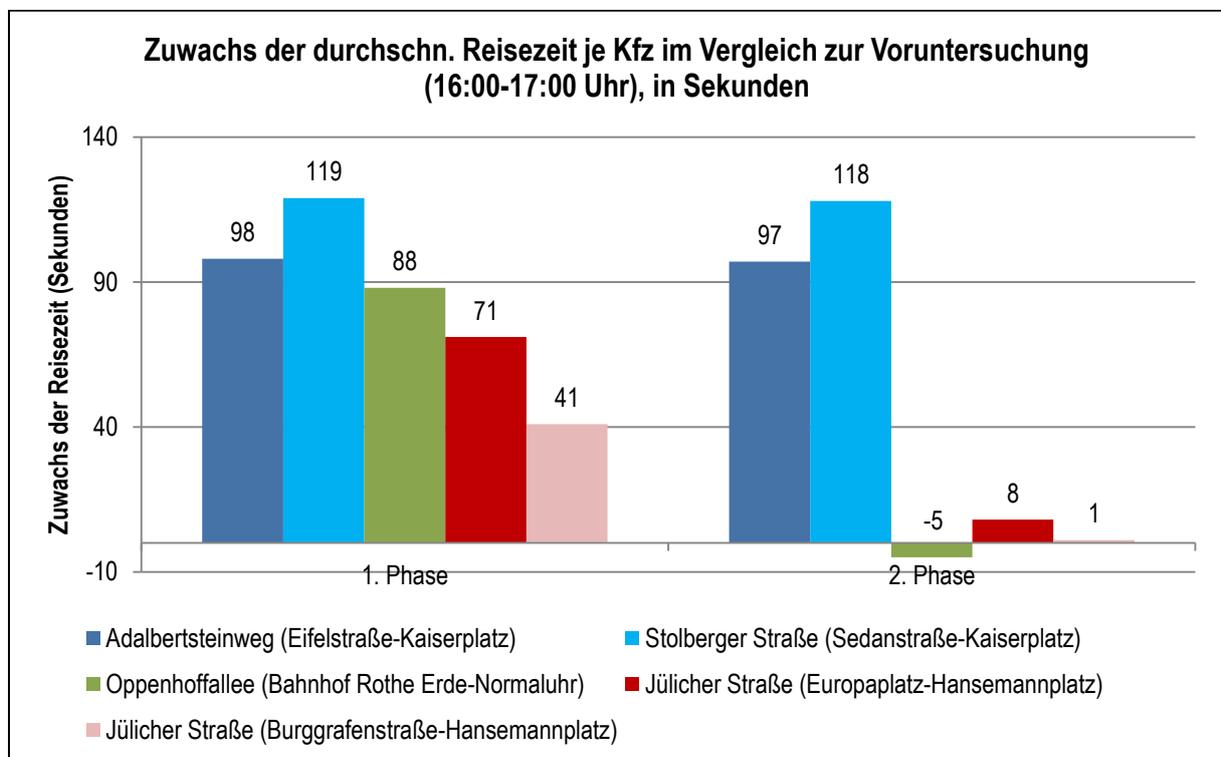
Verkehrsbelastung



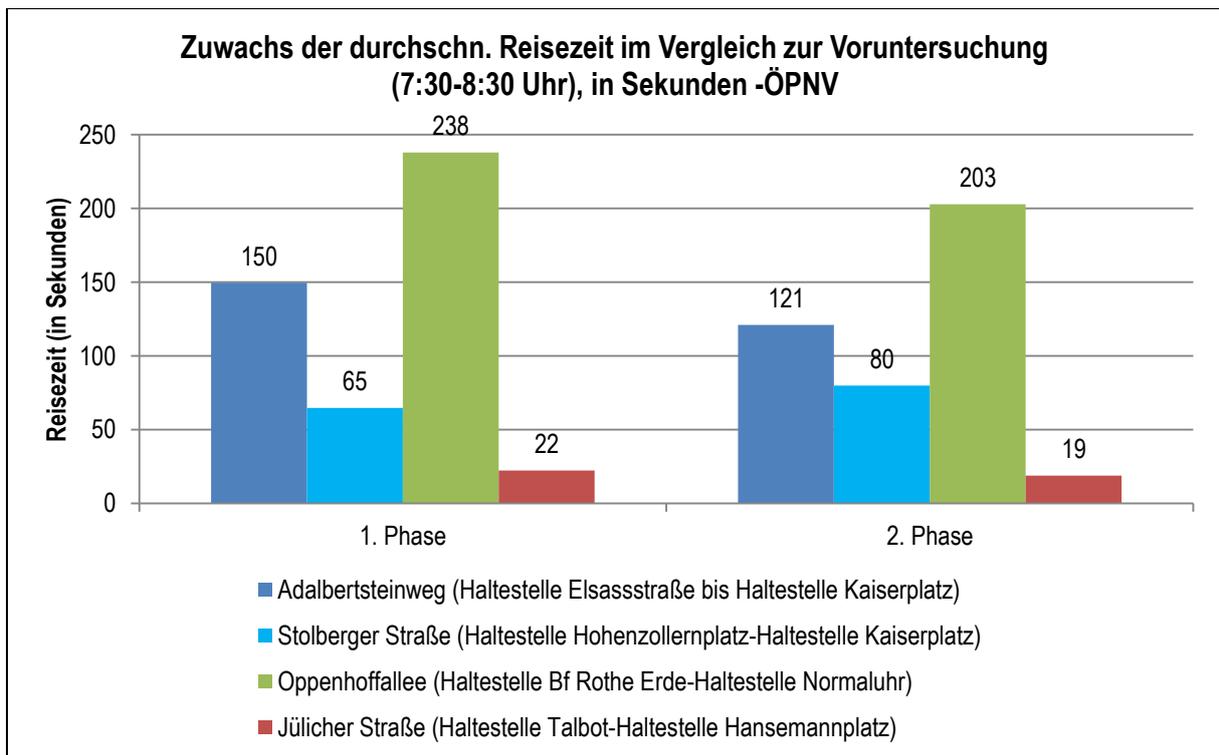
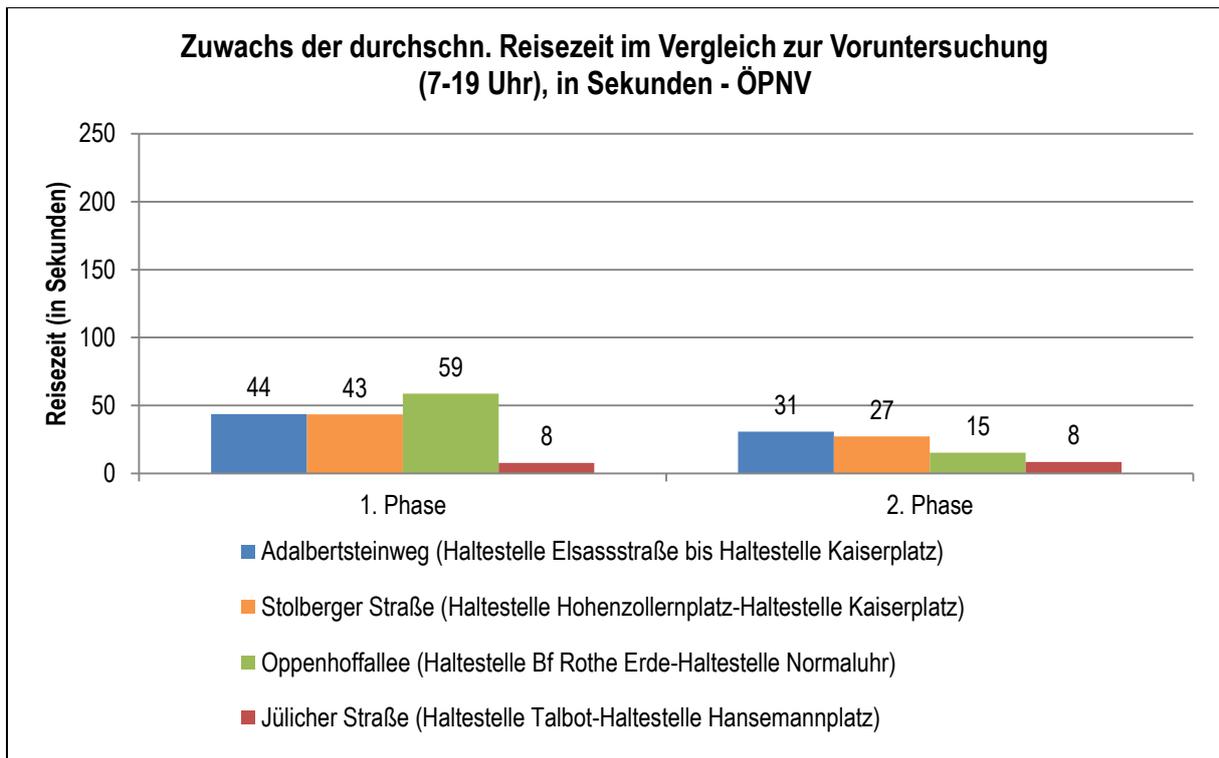
Reisezeiten Kfz



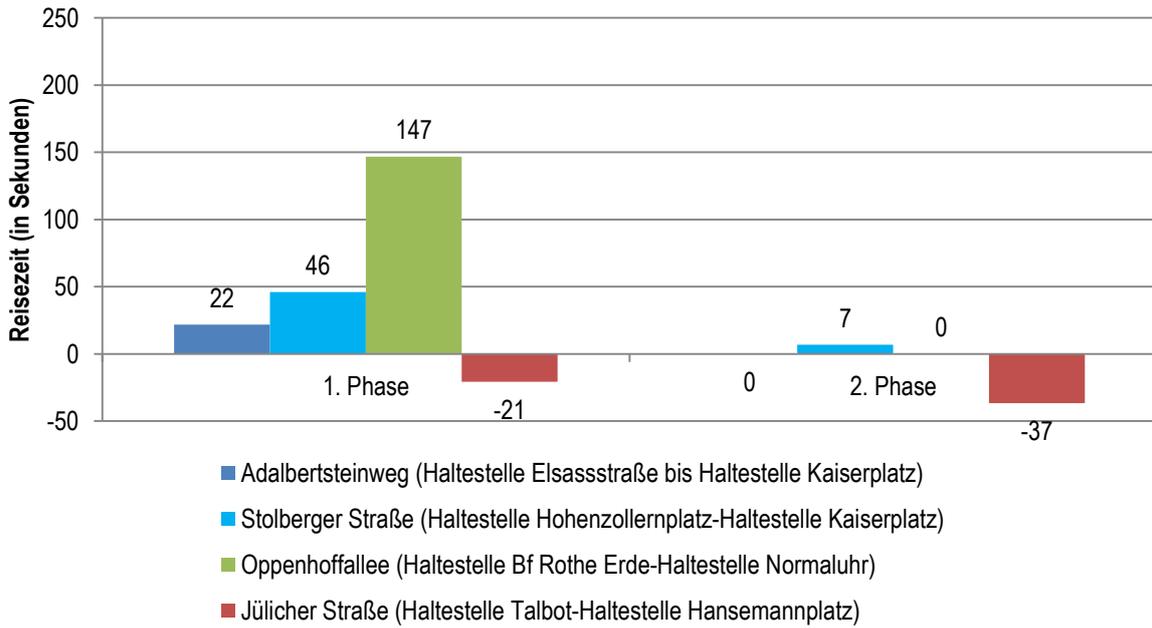
Reisezeitverluste 7:30-8:30 Uhr			
Straße	Phase	10 % der Fahren benötigten länger als	Durchschn. Reisezeit Voruntersuchung
Adalbertsteinweg	1	17 Min.	3 Min.
	2	17 Min.	
Stolberger Straße	1	11 Min.	3,5 Min.
	2	15 Min.	
Oppenhoffallee	1	21 Min.	8 Min.
	2	18 Min.	
Jülicher Straße	1	13,5 Min.	2 Min.
	2	5 Min.	



Reisezeiten ÖPNV



**Zuwachs der durchschn. Reisezeit im Vergleich zur Voruntersuchung
(16:00-17:00 Uhr), in Sekunden - ÖPNV**



**Zuwachs der durchschn. Reisezeit im Vergleich zur Voruntersuchung, in
Sekunden - ÖPNV; 2. Phase aber vor Lockdown light**

