

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0165/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 09.04.2010 Verfasser: Dez III, FB61/30									
Maßnahmenplan Radverkehr Radverkehrsanlagen am Alleenring										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 35%;">Gremium</td> <td style="width: 45%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>09.06.2010</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>24.06.2010</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	09.06.2010	B 0	Anhörung/Empfehlung	24.06.2010	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
09.06.2010	B 0	Anhörung/Empfehlung								
24.06.2010	MA	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts, den Baubeschluss für die Radverkehrsanlagen am Alleenring gemäß den Plänen 2010 / 02 – 05 (Lagerhausstraße - Römer Straße – Kurbrunnenstraße), 2010/ 03 – 05 (Kurbrunnenstraße – Wilhelmstraße) und 2010 / 04 – 05 (Junkerstraße) zu fassen und die Verwaltung zu beauftragen, den Förderantrag nach dem Entflechtungsgesetz einzureichen und die Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er fasst vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts den Baubeschluss für die Radverkehrsanlagen am Alleenring gemäß den Plänen 2010 / 02 – 05 (Lagerhausstraße - Römer Straße – Kurbrunnenstraße), 2010/ 03 – 05 (Kurbrunnenstraße – Wilhelmstraße) und 2010 / 04 – 05 (Junkerstraße). Er beauftragt die Verwaltung, den Förderantrag nach dem Entflechtungsgesetz einzureichen und die Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Finanzielle Auswirkungen:

Maßnahmenplan Radverkehr

Radverkehrsanlagen am Alleenring

Maßnahme:

PSP-Element
5-120102-800-00300-300-1 78520000
„Radverkehrsanlagen J“

Investitionskosten

- | | |
|--|-------------------|
| | 350.000,-€ |
| a. Im Haushalt? 2011,2012 | ja 450.000,-€ |
| b. Maßnahme über 150 T€: Liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor? | nein |
| c. Wenn bei a. nein: Deckung? | |
| Maßnahme: | _____ € |
| d. Zuschüsse: voraussichtlich 70 % | _____ 245.000,- € |

Folgekosten

Aufwand

- | | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Personalkosten | _____ € |
| Sachkosten | _____ € |
| Abschreibung | _____ € |
| a. Im Haushalt? | ja/nein _____ € |
| b. Wenn bei a. nein: Deckung? | |
| Maßnahme: | _____ € |
| c. Zuschüsse | _____ € |

Konsumtiv

- | | |
|--------------------------------------|-----------------|
| a. Im Haushalt? | ja/nein |
| b. Konsolidierung? | ja/nein _____ € |
| c. Personalkosten | _____ € |
| d. Sachkosten | ja |
| e. Wenn bei a. nein: Deckung? | |
| Maßnahme | _____ € |
| f. Dauer | _____ Jahre |
| g. Zuschüsse | _____ € |

Zu den übrigen Fragen können von hier aus keine Angaben gemacht werden.

Im eingebrachten Haushaltsplanentwurf 2010 sind im Produkt "Neubau und Unterhaltung von Straßen" bei dem Produktsachkonto 5-120102-800-00300-300-1 78520000 „Radverkehrsanlagen J“ für 2010 Mittel in Höhe von 325.000 Euro, für 2011 200.000€ und für 2012 250.000 € eingeplant. Einnahmen werden aus Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz erwartet.

Erläuterungen:

Anlass

Zu den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Aachen gehört die besondere Förderung des Radverkehrs. Seit 1989 wurden in Aachen zahlreiche Maßnahmen ergriffen, die dazu führten, dass die Stadt Aachen im März 1995 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Kreise in NRW wurde.

Der Ausbau des Radwegenetzes sowie der Fahrradinfrastruktur ist wichtiger Bestandteil der Aachener Verkehrsplanung. Eine Vielzahl von Radverkehrsanlagen konnte im Hauptverkehrsstraßennetz mit finanzieller Hilfe des Landes NRW geschaffen werden. Insgesamt umfasst das Radverkehrsnetz mittlerweile rd. 290 km an Radwegen, Radfahrstreifen und freigegebenen Wegen. Im Jahr 2005 wurde auf einstimmigen Beschluss des Verkehrsausschusses der Stadt Aachen eine Arbeitsgruppe Radverkehr aus Mitarbeitern der Fachverwaltung, Vertretern aller politischen Parteien, der Polizei Aachen, des kommunalen Verkehrsunternehmens (ASEAG), des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), des VCD (Verkehrsclub Deutschland) sowie des Kreises Aachen einberufen, die über aktuelle Probleme des Radverkehrs in der Stadt Aachen berät und Lösungen diskutiert. Ziel der Arbeitsgruppe Radverkehr war u.a. die Aktualisierung des Maßnahmenplans Radverkehr aus dem Jahr 2002 mit einem überarbeiteten Prioritätenkatalog. Am 23.06.2005 hat der Verkehrsausschuss beschlossen, den in früheren Jahren erarbeiteten „Maßnahmenplan Radverkehr“ zu aktualisieren und fortzuführen. Die „Arbeitsgruppe Radverkehr“ hat 2007 einen neuen Vorschlag mit den Prioritätsstufen 1,2 und 3 erarbeitet, den der Verkehrsausschuss am 20.09.2007 einstimmig beschlossen hat. Da wegen des Umfangs selbst der Maßnahmenkatalog mit Priorität 1 nicht sofort umsetzbar ist, wurden folgende Schwerpunkte zur Anlage von Radverkehrsanlagen im Aachener Hauptverkehrsstraßennetz vorgeschlagen. Hierzu zählen:

- a) Netzlückenschluss Innenstadt am Grabenring,
- b) Netzlückenschluss Innenstadt Alleenring,
- b) Verbesserungen in Aachen-Ost und
- b) Einzelmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

a) Grabenring

Der erste Schwerpunkt umfasst diejenigen Teilstücke des zentralen inneren Grabenringes, die heute weder mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen noch mit anderer radverkehrlicher Infrastruktur ausgestattet sind. Er grenzt unmittelbar an die historische Altstadt; hier liegen viele Einrichtungen des öffentlichen Lebens (RWTH Aachen, Theater Aachen, Stadtbibliothek, Schulen, Krankenhaus etc.). Große Bedeutung kommt der Anbindung der universitären Einrichtungen zu. Wesentlich ist auch, dass mit der Ausstattung des Grabenringes das gesamte innere Stadtzentrum dann über eine lückenlose Radverkehrsinfrastruktur verfügt (Innerhalb des Grabenringes kann der Radverkehr in Tempo 30-Zonen oder teilweise für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen fahren.). Durch den Lückenschluss des bestehenden Netzes ist hier direkt ein großer Verlagerungseffekt auf das Fahrrad zu erzielen.

b) Alleenring

Der Alleenring ist der innerstädtische Verteiler für den Kfz-Verkehr. In den Jahren 1994-98 wurden in verschiedensten Abschnitten (in der Regel) Radfahrstreifen geschaffen. Auch hier liegen immer noch wesentliche Lücken vor, die einem höheren Radverkehrsanteil im Wege stehen. Durch die hohe MIV-Belastung wird eine Fahrradnutzung hier häufig behindert. Problematisch zeigt sich dies insbesondere in der Anbindung des Hauptbahnhofes. Auf dem zuführenden Alleenring sind hier keine Radverkehrsanlagen zu finden. Damit unterbleibt eine Förderung der sinnvollen Verkehrsmittelkombination Bahn/Rad. Im nordwestlichen Bereich ist mit ergänzenden Radverkehrsanlagen auch eine bessere Erschließung der universitären Einrichtungen zu erzielen.

c) Aachen-Ost

Der Stadtteil ist seit längerem in der polizeilichen Unfallstatistik auffällig. Dies betrifft die Unfallzahlen insgesamt aber auch die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen darin. In den vergangenen Jahren wurden gemeinsam durch Polizei und Stadtverwaltung verschiedene Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Für den Radverkehr wurden bereits mit der Umgestaltung der zentralen Achse Hüttenstraße und der angrenzenden Barbarastraße erste positive Ansätze geleistet. Mit den weiteren Maßnahmen sollen sich diese Ansätze auch auf die Hauptverkehrsstraßen an den Rändern des Viertels ausdehnen.

d) Einzelmaßnahmen

Im Paket der Einzelmaßnahmen sind schließlich Maßnahmen zusammengefasst, die durch einen Abbau bestehender Lücken an wesentlichen Radialen in und aus dem Stadtzentrum die radverkehrliche Anbindung bestimmter Stadtteile verbessern sollen.

Luftreinhalteplan und Radverkehr

Schon vor Einführung der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität und deren Überführung in nationales Recht war die Stadt Aachen in der Luftreinhalteplanung aktiv unterwegs. Mit zunehmender Schadstoffbelastung aus dem wachsenden Verkehrsaufkommen und zeitgleichem Sinken der gesetzlichen Grenzwerte war die Stadt gehalten, einen konkreten Luftreinhalteplan für Aachen zu erstellen, der zum 01.01.2009 in Kraft getreten ist. In Abstimmung mit der federführenden Behörde (der Bezirksregierung Köln) wurde dazu eine Arbeitsgruppe „Luftreinhalteplanung Aachen“ mit einer Vielzahl von beteiligten Institutionen, Verbänden und Fachdienststellen gegründet, in der u.a. Maßnahmen besprochen sowie ein gesamtstädtisches Konzept diskutiert und erarbeitet wurden. Ziel ist, das Mobilitätsverhalten und den Modal Split mit Blick auf die Luftreinhaltung nachhaltig zu beeinflussen und zeitgleich positive Effekte für den Lärm- und Klimaschutz zu erzielen. Die von anderen Städten favorisierte Umweltzone wird aus Sicht der Verwaltung nur bei Versagen anderer Instrumente und damit als letztes Mittel erwogen. Die Stadt Aachen setzt vielmehr auf ein breites Maßnahmenspektrum aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, um die Luftqualität an den Belastungsschwerpunkten in Aachen signifikant zu verbessern und damit die von der EU geforderten Grenzwerte einzuhalten:

- Förderung des Umweltbundes (Mobilitätsberatung)
- Verkehrsplanung (Radverkehr, ÖPNV, Optimierung des Güterverkehrs)
- Fahrzeugtechnik
- Kraftstoffe
- Energie und Stadtklima.

Der Ausbau des Radwegenetzes durch Umsetzung des Maßnahmenplans Radverkehr ist als Maßnahme 18 ein wesentlicher Baustein des Luftreinhalteplanes Aachen. Wesentlich ist allerdings auch die zügige Umsetzung der dargestellten Maßnahmen, da bereits im Sommer 2010 mit der Wirkungsanalyse des Maßnahmenpakets begonnen wird. Die Bedeutung des Aachener Ansatzes liegt also in der Verknüpfung der Themen Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit und Modal-Split-Veränderung.

Die Verwaltung wurde am 20.09.2007 mit der Erarbeitung eines Förderantrages und mit der Einplanung entsprechender Haushaltsmittel zur Umsetzung der Maßnahmen beauftragt. Es wurden Maßnahmen an insgesamt 28 Hauptverkehrsstraßen aufgenommen, die eine hohe Bedeutung im Aachener Radverkehrsnetz haben, einen großen Verlagerungseffekt bewirken und positive Auswirkungen auf Straßen mit kritischen Luftschadstoffbelastungen (z.B. die Wilhelmstraße) haben können.

Im Rahmen der Einplanungsgespräche bei der Bezirksregierung Köln (August 2008) wurden der Stadt Aachen Mittel für Umsetzung in Aussicht gestellt.

Sachstand

Planung „Radverkehrsanlagen Alleening“

Die Stadt Aachen hat Ende 2008 einen Planungsauftrag „Radverkehrsanlagen entlang des Aachener Grabenringes und Alleeninges“ an das Aachener Ingenieurbüro SVK Kaulen vergeben, das in einem ersten Arbeitsschritt die Planung für den Grabenring erarbeitet hat.

Am 23.04.2009 hat der Verkehrsausschuss den Baubeschluss und am 10.12.2009 hat der Mobilitätsausschuss für die Radverkehrsanlagen am Grabenring den Ausführungsbeschluss einstimmig gefasst. Die Maßnahmen werden in diesem Sommer realisiert.

In einem zweiten Arbeitsschritt wurde jetzt die Planung für den Alleening erstellt. Es handelt sich um insgesamt 5 Straßen: Lagerhausstraße, Römerstraße, Kurbrunnenstraße, Wilhelmstraße, Junkerstraße.

Planungsgrundlagen

Um den Radfahrern auf dem kompletten Alleening mehr Sicherheit zu gewähren und Konflikte zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr - insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahrten - zu vermeiden, werden Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Markierungslösungen) vorgeschlagen.

Diese sind kostengünstig und zudem kurzfristig umsetzbar.

- Die Markierungen werden als Schutzstreifen (vom Kfz-Verkehr überfahrbarer, mindestens 1,25 m breiter Streifen) angebracht und - bei entsprechender Fahrbahnbreite - durch zusätzliche Sicherheitstrennstreifen, welche dem Fahrradfahrer einen sicheren Abstand zum ruhenden Verkehr bieten sollen, ergänzt.
- Eine weitere Variante ist das Anbringen von Radfahrstreifen (mindestens 1,50m breit zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr). Dies ist aus Platzgründen nur im Bereich Normaluhr und Junkerstraße möglich.
- An den Knotenpunkten, die mit Lichtsignalanlagen gesteuert werden, soll auf der Hauptachse der Knoten das indirekte Linksabbiegen (mit zusätzlichen Aufstellbereichen) ermöglicht werden. (Hier fahren zunächst die Radfahrer rechts neben dem geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr über die Kreuzung, warten im Aufstellbereich und überqueren anschließend die Straße, aus der sie nach links abbiegen wollen, parallel mit den Fußgängern).
- Eine Roteinfärbung des Schutzstreifens („Weiche“) soll vor kritischen Knoten beim Spurwechsel die Aufmerksamkeit zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr erhöhen.

Die Planungsgrundlagen basieren auf folgenden Regelwerken:

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinie für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR 05)
- Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 95 und deren aktuelle Fortschreibung)
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa)

Aufbauend auf diesen Planungsprinzipien sowie den städtischen Angaben zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurden Lagepläne im Maßstab 1:500 erarbeitet (siehe Anlagen). Die Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte und Knotenpunkte wurde beibehalten. Hierzu wurde von der Fachverwaltung B auf Grundlage aktueller Verkehrszählungen und Grünzeitenberechnungen - die erforderliche Anzahl von Kfz- Fahrspuren vorgegeben. Die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs wurden nach Möglichkeit beibehalten. Eine Gewährleistung des Liefer- und Ladeverkehrs sowie der leistungsfähigen Erschließung durch den ÖPNV waren weitere wichtige Bestandteile des Planungsprozesses.

Abschnitt Junkerstraße (Königstraße - Lochnerstraße)

Momentan existiert nur bergauf ein Radfahrstreifen in Richtung Ponttor. Der Radfahrstreifen aus Richtung Turmstraße endet vor der Lichtsignalanlage Maastrichterstraße, so dass das Rad fahren auf der Junkerstraße, die wegen des starken Gefälles schnell befahren wird, auch für geübte Radfahrer nicht unproblematisch ist. Von der Polizei wurde wegen der vorhandenen Situation der IV-Fahrspuren der Bedarf nach einer verkehrssicheren baulichen Lösung formuliert.

Geplant ist ein beidseitiger Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,75m bei Reduktion der Anzahl der Kfz-Fahrstreifen zwischen Lochnerstraße und Bleiberger Straße von vier auf drei. Im Kreuzungsbereich der Lichtsignalanlagen bleiben weiterhin alle notwendigen Fahrstreifen für alle Fahrbeziehungen in ausreichender Länge erhalten.

Zur Führung des Kfz-Verkehrs wurden 2 Varianten entwickelt:

Variante 1:

- Beibehaltung der zweiten Geradeausspur zwischen Maastrichterstraße und Welkenrather Straße als Einfädelungsspur
- Unterbindung des Linksabbiegens in der Gegenrichtung von der Junkerstraße in die Bleiberger Straße und die Welkenrather Straße. Eine verkehrssichere Erreichbarkeit dieser Straßen ist über eine Wendefahrt an der Kreuzung Junkerstraße/Königstraße gegeben.

Variante 2:

- Beibehaltung der zweiten Geradeausspur als Einfädelungsspur zwischen Maastrichter Straße und Bleiberger Straße
- Einbau einer begrünten Mittelinsel als Fahrbahnteiler vor der Einmündung Bleiberger Straße, davor
- Erhalt/Schaffung von separaten Linksabbiegespuren in der Gegenrichtung von der Junkerstraße in die Welkenrather Straße und Bleiberger Straße

Nach intensiver Diskussion und Abwägung mit Polizei, ASEAG und Straßenverkehrsbehörde wird die Variante 1 favorisiert: Die kurzen Umwegfahrten zum indirekten Linksabbiegen in die Welkenrather Straße und Bleiberger Straße sind zumutbar; hingegen könnte die bauliche Verkürzung der Einfädelungsspur in dem stark abschüssigen Bereich nachts oder bei dunkler Jahreszeit zu spät erkannt werden. Diese Mittelinsel wäre aber notwendig, um die Linksabbiegespuren vom entgegenkommenden Kfz-Verkehr zu trennen.

Abschnitt Lagerhausstraße (Franzstraße B Römerstraße / Höhe Stadtverwaltung)

Heute existieren hier 4 Fahrstreifen von ca. 2,90m Breite ohne Radverkehrsanlagen, zusätzlich ist rechtsseitig ein Parkstreifen von 2,00m Breite vorhanden. Ab Marschierstor sollen beidseitig zwei überbreite Richtungsfahrbahnen (4,50m) und Schutzstreifen von 1,50m Breite mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50m zum 2,0m breiten Parkstreifen markiert werden. Das Planungsprinzip des bereits beschlossenen Boxgrabenumbaus wird hier fortgesetzt. Hierzu ist ein einseitiger Umbau (Verschiebung des Bordsteines Richtung Grünanlage) um ca. 1m notwendig. Damit ist gleichzeitig eine Verbesserung des IV-Verkehrsflusses möglich, da jederzeit 2 PKW je Richtung an einem Radfahrer vorbei fahren können. Dies ist in den gesamten nachfolgend beschriebenen Abschnitten heute nicht möglich.

Abschnitt Lagerhausstraße (zwischen Stadtverwaltung und Hauptbahnhof)

Richtung Zufahrt Zollamtsstraße wird wie heute ein separater Linksabbiegerstreifen vorgesehen. Der Parkstreifen wird beibehalten. Die schmale Querungshilfe (Mittelinsel) wird verbreitert, so dass auch Rollstuhlfahrer Platz haben. Zusätzlich wird in Höhe des Eingangs der Stadtverwaltung Richtung Wallstraße eine weitere Querungshilfe (Mittelinsel) vorgesehen, da hier ein starker Querungsbedarf besteht.

Abschnitt Römerstraße (vor Hauptbahnhof)

Ab hier passt sich das Planungsprinzip den geänderten räumlichen Verhältnissen an. Es werden weiterhin vier Fahrstreifen beibehalten; beidseitig werden Schutzstreifen (1,50m) markiert.

Abschnitt Römerstraße (Lagerhausstraße B Hackländerstraße)

Der jetzige Bestand wird mit vier Fahrstreifen beibehalten, beidseitig werden Schutzstreifen (1,50m) markiert. Wegen der fehlenden Verkehrsflächenbreiten kann der Parkstreifen zwischen Horngasse und Bahnhof nicht erhalten werden. Eine Ausweisung zeitlich befristeter Liefer- und Ladezeiten ist allerdings wegen der ansässigen Betriebe vorgesehen. Parkraumersatz kann durch den Umbau des Bordsteinradweges entlang der Hackländerstraße geschaffen werden.

Knotenpunkt Normaluhr

Zurzeit wird der Radverkehr an diesem sehr stark frequentierten Knotenpunkt über Bordsteinradwege geführt. Diese sind für eine sichere Benutzung nach der StVO zu gering dimensioniert, stellen außerdem eine unkomfortable Radverkehrsführung dar. Ziel ist, eine sichere, direkte und umwegfreie Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, um somit die Konfliktpunkte zu minimieren. Alle Fahrstreifen und Abbiegebeziehungen für den Kfz-Verkehr werden beibehalten. Der Lösungsansatz sieht deshalb eine Aufhebung der Bordsteinradwege ab Hackländerstraße und Kurbrunnenstraße Richtung Normaluhr vor. Die hierdurch frei werdende Fläche in den Nebenanlagen wird durch leichte bauliche Veränderungen (Bordsteinanpassung) zur Verbreiterung der Fahrbahn genutzt, sodass ein Radfahrstreifen von der Hackländerstraße mit direktem Linksabbiegen Richtung Wilhelmstraße markiert werden kann. Aus Richtung Wilhelmstraße kann der Radverkehr ab der Lichtsignalanlage Dunantstraße direkt in Richtungurtscheid fahren. Vom bestehenden Radfahrstreifen auf der Wilhelmstraße wird die heutige Führung des Radverkehrs über den Radweg an der Dunantstraße beibehalten; in Richtung Römerstraße mündet der Radweg (ab der Haltestelle Normaluhr) in den dort beginnenden Schutzstreifen.

Abschnitt Wilhelmstraße (Zollernstraße B Kaiserplatz)

Im Abschnitt Wilhelmstraße von Zollernstraße bis Kaiserplatz ist heute einseitig, bergauf in Richtung Normaluhr, ein 1,40m breiter Radfahrstreifen vorhanden. Bergab gibt es kein sicheres Angebot für Radfahrer. Neben den vier Fahrstreifen sollen beidseitig Schutzstreifen vorgesehen werden. Vor dem Knoten Kaiserplatz wird der Schutzstreifen rechts an den Fahrbahnrand neben den Rechtsabbiegestreifen geführt, wo der Radfahrer mit einem eigenen Radfahrersignal separat über den Knoten geleitet wird.

Abstimmung

Am 16.09.2009 wurden die Pläne erstmals in der Arbeitsgruppe Radverkehr vorgestellt und intensiv diskutiert. Grundsätzlich wurden die vorgestellten Lösungen von allen Anwesenden positiv bewertet. Die dort eingebrachten Anregungen - insbesondere zu den Knotenpunkten - wurden von der Verwaltung und den verkehrsrelevanten Dienststellen eingehend geprüft und konnten weitestgehend in die nun vorliegende Planung eingearbeitet werden. Nachträgliche Anregungen (z.B. von der ASEAG zur Änderung von Einfahrradien zu Haltestellen) werden im Rahmen der späteren Ausführungsplanung vorgenommen.

Kosten

Nach bisherigen Schätzungen betragen die Kosten für die Markierungs – und Umbauarbeiten ca. 350.000€. Im eingebrachten Haushaltsplanentwurf 2010 sind im Produkt "Neubau und Unterhaltung

von Straßen“ bei dem Produktsachkonto 5-120102-800-00300-300-1 78520000 „Radverkehrsanlagen J“ für 2010 Mittel in Höhe von 325.000 Euro, für 2011 200.000€ und für 2012 250.000 € eingeplant. Einnahmen werden aus Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz erwartet.

Ausblick

Aufgrund der Ring-Radial-Struktur der Stadt befindet sich ein Großteil der Aachener Einwohner in einem Radius von 3,5 km um den Stadtkern und damit in einer Entfernung, in der die Fahrradnutzung bekanntermaßen konkurrenzfähig hinsichtlich der Zeitinanspruchnahme zu allen anderen Verkehrsmitteln ist. Hier besteht angesichts steigender Benzinpreise auch ein ökonomischer Anreiz zum Umstieg bei den täglichen Pendelfahrten zu Berufs-, Ausbildungs- oder Einkaufszwecken, ja selbst zur Teilnahme an kulturellen oder sonstigen Abendveranstaltungen. Voraussetzung ist allerdings das Vorhandensein eines sicheren Radverkehrsnetzes, bzw. einer durchgängig verkehrssicheren Verbindung. Dies soll mit diesem Ansatz systematisch und in ausreichendem Umfang geschaffen werden.

Anlage/n:

- Anlage 1 – Planung Lagerhausstraße - Römer Straße – Kurbrunnenstraße).
- Anlage 2 – Planung Kurbrunnenstraße – Wilhelmstraße
- Anlage 3 – Planung Junkerstraße