

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0883/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	25.04.2013
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/30
<b>Maßnahmenplan Radverkehr Radverkehrsanlagen in Aachen-Ost</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
15.05.2013	B 0	Kenntnisnahme	
06.06.2013	MA	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der vorliegenden Planung gemäß den Plänen 2013/04-03 L1 (Adalbertsteinweg von Stolberger Straße bis Eifelstraße), 2013/04-03 L2 (Adalbertsteinweg von Eifelstraße bis Bismarckstraße), 2013/04-03 L3 (Joseph-von-Görres-Straße), 2013/04-03 L4 (Peliserkerstraße von Aretzstraße bis Joseph-von-Görres-Straße), 2013/04-03 L5 (Peliserkerstraße von Joseph-von-Görres-Straße bis Breslauer Straße), 2013/04-03 L6 (Sedanstraße), 2013/04-03 L7 (Stolberger Straße von Adalbertsteinweg bis Eifelstraße) und 2013/04-03 L8 (Stolberger Straße von Eifelstraße bis Breslauer Straße) den Planungs – und Baubeschluss für die Radverkehrsanlagen in Aachen – Ost zu fassen und die Verwaltung damit zu beauftragen,

- den Förderantrag nach dem Entflechtungsgesetz einzureichen,
- eine Bürgerinformation durchzuführen und
- die Ausbauplanung der Maßnahme zu erarbeiten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der vorliegenden Planung gemäß den Plänen 2013/04-03 L1 (Adalbertsteinweg von Stolberger Straße bis Eifelstraße), 2013/04-03 L2 (Adalbertsteinweg von Eifelstraße bis Bismarckstraße), 2013/04-03 L3 (Joseph-von-Görres-Straße), 2013/04-03 L4 (Peliserkerstraße von Aretzstraße bis Joseph-von-Görres-Straße), 2013/04-03 L5 (Peliserkerstraße von Joseph-von-Görres-Straße bis Breslauer Straße), 2013/04-03 L6 (Sedanstraße), 2013/04-03 L7 (Stolberger Straße von Adalbertsteinweg bis Eifelstraße) und 2013/04-03 L8 (Stolberger Straße von Eifelstraße bis Breslauer Straße) den Planungs – und Baubeschluss für die Radverkehrsanlagen in Aachen – Ost und beauftragt die Verwaltung damit,

- den Förderantrag nach dem Entflechtungsgesetz einzureichen,
- eine Bürgerinformation durchzuführen und
- die Ausbauplanung der Maßnahme zu erarbeiten.

## finanzielle Auswirkungen

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

3	ner	Ansatz 2014/2015.	fortgeschriebener Ansatz 2014/2015	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
0		490.000	490.000	490.000	490.000
0		700.000	700.000	700.000	700.000
0		-210.000	-210.000	-210.000	-210.000
		0			

**n Deckung ist gegeben**

Auswirkungen	2013	Ansatz 2013	ner	Ansatz 2014/2015.	fortgeschriebener Ansatz 2014/2015.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0		0	0	0	0
Personal- /Sachaufwand	0	0		0	0	0	0
Abschreibungen	0	0		700.000	700.000	0	0
Ergebnis	0	0		-700.000	-700.000	0	0
<b>+ Verbesserung / -Verschlechterung</b>	0		0				

**Beginn der Maßnahme erst in  
2014**

**Deckung ist gegeben**

## **Erläuterungen:**

### 1. 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. 310 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 der Städteregion (früher Kreis 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,
- c) Verbesserungen in Aachen-Ost und
- d) Einzelmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

### 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 Maßnahmenpektrum 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 Umweltverbundes (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. Insgesamt wurden 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.

Durch den Lückenschluss des bestehenden Netzes ist hier direkt ein großer Verlagerungseffekt auf das Fahrrad zu erzielen.

## **2. Sachstand Maßnahmenplan Radverkehr**

Nach Bewilligung von zwei Förderanträgen konnte seit 2010 mit der Realisierung der Radverkehrsanlagen auf dem Grabenring und Alleening begonnen werden. Die Modalsplit – Erhebung aus dem Jahr 2011 ergab, dass insgesamt der Radverkehrsanteil in Aachen seit 1990 auf 11% gestiegen ist. Im Stadtbezirk Aachen-Mitte fahren 14% der dort wohnenden Menschen mit dem Fahrrad. Dies zeigt, dass es wichtig war, am Grabenring und Alleening mit der Realisierung des „Maßnahmenplan Radverkehr“ zu beginnen und die bisher fehlenden Radverkehrsanlagen zu ergänzen.

### **Radverkehrsanlagen Grabenring**

Am 23.04.2009 hat der Verkehrsausschuss den Baubeschluss für die Radverkehrsanlagen am Grabenring einstimmig gefasst. 2010 und 2011 wurden am Templergraben (ab Schinkelstraße), Karlsgraben, Löhergraben und Alexinanergraben Schutzstreifen sowie an der Kurhausstraße ein Radfahrstreifen markiert. Wegen eines Gebäudeneubaus am Karlsgraben konnte auf dem Teilstück zwischen Johanniterstraße und Jakobstraße der Schutzstreifen noch nicht markiert werden; dies wird nach Beendigung dieser Baustelle voraussichtlich im Sommer 2013 nachgeholt.

### **Radverkehrsanlagen Alleening**

2012 wurde mit der Realisierung der Radverkehrsanlagen am Alleening begonnen (Teilumbau und Neumarkierung), die der Mobilitätssauschuss am 24.06.2010 beschlossen hatte. An der Lagerhausstraße, Römerstraße, Kurbrunnenstraße und Wilhelmstraße wurden bis zum Winterbeginn 2012 Schutzstreifen aufgebracht. Im Bereich der Normaluhr wurden teilweise auch Radfahrstreifen zur

Führung des Radverkehrs angelegt. Witterungsbedingt konnten am Kaiserplatz sowie im Bereich der Kurbrunnenstraße / Hackländerstraße die Markierungen noch nicht vollständig angelegt werden. Ebenso fehlte bis April 2013 an der Junkerstraße zwischen der Kreuzung Lochnerstraße und der Kreuzung Königstraße wegen des langen Winters die komplette Neumarkierung der Radfahrstreifen. Dies wird in Kürze ergänzt.

### **Radverkehrsanlagen Aachen-Ost**

An den Hauptverkehrsstraßen im Aachener Ostviertel gibt es kaum Radverkehrsanlagen. Die Stadt Aachen hat einen Planungsauftrag „Radverkehrsanlagen Aachen-Ost“ an das Aachener Ingenieurbüro SVK Kaulen vergeben. Erste Ergebnisse wurden ab 2011 bis 2012 in der „Arbeitsgruppe Radverkehr“ vorgestellt, diskutiert und einvernehmlich erörtert. Im März 2013 erfolgte die abschließende, positive Abstimmung mit der ASEAG.

## **3. Planung**

### **Planungsprinzipien**

Um den Radfahrern auf den Hauptverkehrsstraßen im Aachener Osten 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, wenn keine Umbaumaßnahmen erforderlich sind.

- 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 zu parkenden Fahrzeugen bieten sollen, ergänzt.
- Eine weitere Variante ist das Anbringen von Radfahrstreifen (mindestens 1,50 m breit zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen). Dies ist an der Einmündung Europaplatz/Joseph-von-Görres-Straße vorgesehen.
- 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 Fahrbahn, aus der sie nach links abbiegen wollen, parallel mit den Fußgängern).
- Eine Roteinfärbung des Schutz- oder Radfahrstreifens („Weiche“) vor kritischen Knoten beim Spurwechsel soll die Aufmerksamkeit zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr erhöhen.

Die Planungsgrundlagen basieren auf folgenden Regelwerken:

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO, 2009)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinie für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR 05)
- Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa)

Die Einhaltung der ERA–Standards wird seit dem Durchführungserlass des MWEBWV in NRW vom 10.06.2011 zur Auflage bei der Vergabe von Fördermitteln gemacht.

Aufbauend auf diesen Planungsprinzipien sowie den städtischen Angaben zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurden acht Lagepläne im Maßstab 1:500 erarbeitet (siehe Anlagen 1-8). Die Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte und Knotenpunkte wurde berechnet und beibehalten. Hierzu wurde von der Fachverwaltung B auf Grundlage aktueller Verkehrszählungen und Grünzeitenberechnungen - die erforderliche Anzahl von Kfz- Fahrspuren dem Gutachter vorgegeben. Die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs wurden nach Möglichkeit beibehalten. Die Gewährleistung des Liefer- und Ladeverkehrs sowie der leistungsfähigen Erschließung durch den ÖPNV waren weitere wichtige Bestandteile des Planungsprozesses.

### **Adalbertsteinweg**

Abschnitt von Gericht bis Josefskirche (Anlage 1 - Plan Nr. 2013/04-03 L1 )

Der Abschnitt ab Höhe Ostfriedhof/ Josefskirche bis Bismarckstraße ist heute für den Kfz-Verkehr vierspurig befahrbar. Stadtauswärts bis zur Josefskirche verläuft eine 3,00m breite Busspur bis zur Einmündung Kirberichshofer Weg, die durch Liefer – und Ladezeiten in bestimmten Tageszeiten nicht für den Busverkehr nutzbar ist. Der Busverkehrs benutzt deshalb auf der IV-Spur. Im weiteren Verlauf befinden sich beidseitig der Fahrbahn im Seitenraum Schrägparkbuchten und großkronige Bäumen, die diesem Abschnitt einen alleinartigen Charakter geben und den Straßenraum prägen.

Es ist geplant, stadtauswärts die Busspur für den Radfahrer bis zur Einmündung Kirberichshofer Weg freizugeben (wie bereits im oberen Teilstück des Adalbertsteinweges zwischen Bismarckstraße und Beverstraße). Mit einem Sondersignal (ähnlich wie am Boxgraben/Schanz) und der Markierung eines Radfahrstreifens wird der Radfahrer auf den dahinter beginnenden Schutzstreifen geführt.

Stadteinwärts wird der Bus aus seiner Haltestelle an der Josefskirche wie bisher in Mittellage übergeleitet. Für den Radverkehr ist eine Weiterführung auf einem 1,50 m breiten Schutzstreifen geplant. Die Mittelinsel gegenüber dem Eingang des Ostfriedhofes wird dazu baulich angepasst.

Um den Radverkehr sicher von der Busspur aus der Innenstadt in die Stolberger Straße zu führen, ist die Anlage eines separaten Schutzstreifens für Linksabbieger neben dem Kfz-Verkehr erforderlich. In Höhe Haus Nr. 102 kann der Radfahrer direkt hierhin wechseln. Die Verkehrszählungen haben ergeben, dass es hier nicht erforderlich ist, den Kfz-Verkehr in Richtung Stolberger Straße auf zwei separaten Spuren zu führen. Deshalb wird ab Höhe Gericht nur noch eine Linksabbiegespur eingeplant. Die Leistungsfähigkeitsprüfungen haben ergeben, dass am Knotenpunkt Josefskirche mit Umsetzung der Radverkehrsplanung die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr aufrecht erhalten wird. (Auch die zweistreifige Führung des Verkehrs auf der Stolberger Straße in Richtung Hohenzollernplatz ist nicht erforderlich, s.u.).

Es wird im Knoten auch die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens für den Radfahrer angeboten. Radfahrer nutzen dann die Querungsstellen des Fußgängers, die Signalanlagen müssen mit entsprechenden Symbolen versehen werden.

### Abschnitt von Josefskirche bis Bismarckstraße (Anlage 1 - Plan Nr. 2013/04-03 L1 und Anlage 2 - Plan Nr. 2013/04-03 L2)

Im weiteren Verlauf des Adalbertsteinweges sollen zwischen Josefskirche und der Bismarckstraße beidseitig Schutzstreifen (1,25 m) mit daneben liegenden Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) zu den parkenden Fahrzeugen angelegt werden. Zwei überbreite Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von je 4,50 m sollen entstehen. Im Kreuzungsbereich zur Bismarckstraße sind zwei Geradeausspuren und eine separate 3,00m breite Linksabbiegespur vorhanden. Um den Querschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen realisieren zu können, ist eine bauliche Veränderung (Bordsteinanpassung des nördlichen Gehweges) zur Verbreiterung der Fahrbahn um 1,00 m erforderlich. Die zukünftige Gehwegbreite beträgt ca. 2,40 m bis 3,50m.

Der Abschnitt von Kaiserplatz bis zur Einmündung Stolberger Straße war nicht Bestandteil des Planungsauftrages. (Die Führung des Radverkehrs wird in Abstimmung mit einem Busbeschleunigungskonzept geplant).

### **Stolberger Straße**

#### Abschnitt von Adalbertsteinweg bis Hohenzollernplatz (Anlage 3 - Plan-Nr. 2013/04-03 L7 und Anlage 4 - Plan-Nr. 2013/04-03 L8)

Im Abschnitt von Adalbertsteinweg bis Hohenzollernplatz existieren drei Fahrstreifen von ca. 3,00 m Breite ohne Radverkehrsanlagen, davon zwei in Richtung Hohenzollernplatz; zusätzlich ist beidseitig ein Parkstreifen von 2,00m Breite vorhanden.

Hier wird ein neuer Querschnitt mit jeweils einem Fahrstreifen und einem 1,50 m breiten Schutzstreifen für den Radverkehr je Fahrtrichtung geplant. Zu den Parkstreifen wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorgesehen. Die Kernfahrbahn zwischen den Schutzstreifen ist insgesamt 6,00 m breit, da die Stolberger Straße die Hauptachse zum ASEAG – Depot und zur Feuerwache 1 ist. Der Schutzstreifen wird in der Regel nicht durch größere Fahrzeuge mitbenutzt werden müssen.

Im Rahmen der Leistungsfähigkeitsüberprüfungen am Hohenzollernplatz wurde festgestellt, dass die heutige Signalisierung nicht mehr den Vorgaben der neuen Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLA, Ausgabe 2010) entspricht. Der Linksabbieger von der Stolberger Straße in die Joseph-von-Görres-Straße in Richtung Europaplatz wird heute mit Diagonalgrünpfeil im Vorlauf zum entgegenkommenden Verkehr signalisiert. Diese Form der zeitweilig gesicherten Führung von Linksabbiegern hat sich vielerorts als besonders unfallträchtig erwiesen. Problematisch an dieser Form der Signalisierung ist, dass nach dem Verlöschen des Diagonalgrünpfeiles nicht nur der Gegenverkehr einsetzt, sondern auch der Fußgänger, der die Furt an der Joseph-von-Görres-Straße überquert, grün gezeigt bekommt. Linksabbieger sind möglicherweise damit überfordert, dem einsetzenden Gegenverkehr auszuweichen und gleichzeitig auf „plötzlich“ in die Fahrbahn tretende Fußgänger zu achten. Daher wird im Einführungserslass vom 14.08.2012 der RiLA 2010 darauf hingewiesen, dass auf den Einsatz einer solchen Schaltung zukünftig verzichtet werden soll. Im Zuge der Einrichtung von Radverkehrsanlagen am Hohenzollernplatz wird aus den vorgenannten Gründen eine vollständig gesicherte Führung der Linksabbieger vorgesehen. Die neue Phaseneinteilung sieht

somit eine eigene Phase mit separatem Signal vor, in der lediglich die Linksabbieger in die Joseph-von-Görres-Straße und die Sedanstraße fahren. Im Anschluss folgt eine Phase, in der der Geradeaus/Rechtsverkehr beider Richtungen der Stolberger Straße abgewickelt wird. Die Grünzeit für diese Phase wird durch den stärkeren Verkehrsstrom der beiden Fahrrichtungen bestimmt. Dieser liegt in den Spitzenstunden auf der Fahrtrichtung stadteinwärts aus Richtung Breslauer Straße. Für diese Fahrtrichtung steht bereits heute nur ein Fahrstreifen zur Verfügung. Der schwächere Gegenverkehr aus Richtung Josefskirche kann somit ebenfalls auf einer Spur abgewickelt werden. Die zweite Geradeausspur in Fahrtrichtung stadtauswärts entfällt.

Im Knoten Hohenzollernplatz werden deshalb aus Richtung Adalbertsteinweg eine Linksabbiegespur sowie nur noch eine Geradeausspur von 3,75 m – 4,00 m vorgesehen, die sowohl für den geradeaus fahrenden als auch den linksabbiegenden Radfahrer jeweils einen Schutzstreifen enthalten.

Um die Querungssituation an der Einmündung Eifelstraße zu verbessern, werden die Gehwege baulich vorgezogen. Die Fußgänger haben somit eine bessere Einsicht in den Straßenraum und das bisherige Falschparken kann dort unterbunden werden.

#### Abschnitt von Hohenzollernplatz bis Breslauer Straße (Anlage 4 - Plan-Nr. 2013/04-03 L8)

Ab dem Hohenzollernplatz wird der Kfz-Verkehr heute bis zur Breslauer Straße auf zwei Spuren stadtauswärts sowie einer Geradeausspur und einer Linksabbiegespur stadteinwärts geführt. In Richtung Breslauer Straße gibt es einen Parkstreifen. Es gibt keine Radverkehrsanlagen.

Auch hier soll der Radfahrer auf einem 1,50 m breiten Schutzstreifen in und aus Richtung Breslauer Straße mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50m zu den Längsparkständen geführt werden. In Richtung Breslauer Straße wird eine 3,0 m breite Fahrspur für den Kfz-Verkehr vorgesehen, die sich vor dem Knoten in eine überbreite Spur von 4,5m aufweitet. Stadteinwärts werden die Linksabbiegespur und die Geradeaus/Rechtsspur beibehalten. Der Radfahrer Richtung Sedanstraße kann über einen separaten Schutzstreifen direkt links abbiegen. Das indirekte Linksabbiegen in der Kreuzung Hohenzollernplatz wird hier mit zusätzlichen Aufstellbereichen vorgesehen.

Aus Richtung Innenstadt wird der Radfahrer auf den bestehenden Geh- und Radweg in der Breslauer Straße übergeleitet. Die Breslauer Straße war nicht Bestandteil des Planungsauftrages. Die Führung des Radverkehrs wird im Rahmen des vierten Schwerpunktpaketes „Einzelmaßnahmen“ (s.o.) geplant werden.

#### Joseph-von-Görres-Straße

##### Abschnitt von Europaplatz bis Peliserkerstraße (Anlage 5 - Plan-Nr. 2013/04-03 L3)

Heute biegen die vom Europaplatz kommenden Fahrzeuge auf einer Fahrspur in die Joseph-von-Görres-Straße ein, die sich im späteren Verlauf bis zur Gneisenaustraße auf zwei Fahrspuren aufweitet. Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Die auf dem Europaplatz vorhandene Radverkehrsanlage (Radweg) endet hier. In Richtung Europaplatz sind ab der Tankstelle zwei Fahrspuren vorhanden. Derzeit ist zwischen Bischofstraße und Peliserkerstraße das Parken (14 Parkstände) auf dem Gehweg gestattet, der hierdurch zum Teil nur auf einer Breite von 1,5m nutzbar ist.

Um die Situation für die Fußgänger zu verbessern, sieht die Planung hier ab Bischofstraße aufgeschultertes Parken für 12 Fahrzeuge vor. Hierdurch steht dem Fußgänger zukünftig ca. 1,00 m mehr Breite zur Verfügung. Die Joseph-von-Görres-Straße ist hier Teil der Bewohnerparkzone „Ost 2“. Die aktuelle Nachher-Erhebung 2012 zeigte, dass sich der Parkdruck im Viertel reduziert hat. So wurde festgestellt, dass in Abhängigkeit vom Erhebungszeitpunkt (6,11 und 23 Uhr) nur 44 bis 56 % der Parkstände ausgelastet waren. Die Reduzierung um zwei Parkstände ist angesichts der geringen Auslastung im unmittelbaren Bereich Europaplatz (max. 25%) annehmbar.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit hat zudem ergeben, dass die Zweistreifigkeit an der Joseph-von-Görres-Straße nur im Bereich der Knotenpunkte erforderlich ist. Es ist geplant, ab Europaplatz den Radfahrer zunächst auf einen Radfahrstreifen und dann auf einen 1,50 m breiten Schutzstreifen mit einem Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen zu führen. Daneben fährt der Kfz-Verkehr auf einer Fahrspur von 3,00 m bis zur Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und separaten Linksabbiegespur im Knoten Peliserkerstraße. Die Bushaltestelle wird auf Anregung der ASEAG hinter die Kreuzung Richtung Hohenzollernplatz verlagert, da es hier in der Vergangenheit zu Behinderungen der Haltestelle im Ampelbereich gekommen ist.

In Richtung Europaplatz wird ein 1,50 m breiter Schutzstreifen angelegt, der nach der Tankstellenzufahrt auf den Radweg des Europaplatzes geführt wird. Wie heute ist bis zur Bushaltestelle eine 3,0m breite Fahrspur vorhanden; danach ist neben dem Schutzstreifen ein überbreiter Fahrstreifen von 4,50 m geplant, der ab der Tankstelle in die heutige zweistreifige Fahrspuraufteilung übergeht.

#### Abschnitt von Peliserkerstraße bis Hohenzollernplatz (Anlage 5 - Plan-Nr. 2013/04-03 L3)

Heute existieren zwischen Peliserkerstraße und Hohenzollernplatz zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung von ca. 3,00 m Breite ohne Radverkehrsanlagen, die sich vor den Kreuzungen in eine separate Linksabbiegespur und eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur aufteilen. Zusätzlich ist zwischen Gneisenaustraße und Peliserkerstraße in Teilen das Gehwegparken (ca.42 Parkstände) angeordnet. Auch hier werden die Gehwege auf eine nutzbare Breite von nur 1,5m eingeschränkt.

In Richtung Hohenzollernplatz sieht die Planung die Weiterführung des 3,00 breiten Fahrstreifens (s.o.) und einen 1,50 m breiten Schutzstreifen vor. Im Knoten Stolberger Straße weitet sich dieser in zwei Fahrstreifen: eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Linksabbiegespur auf. In Richtung Europaplatz wird der Kfz-Verkehr neben dem Schutzstreifen auf einer 4,5m breiten Spur bis zur Gneisenaustraße geführt. Hinter der Gneisenaustraße bis zur Kreuzung Peliserkerstraße verläuft der Kfz-Verkehr auf einer 3,0 m breiten Fahrspur, bevor sich eine separate Linksabbiegespur entwickelt. Die Planung sieht beidseitig zwischen Gneisenaustraße und Peliserkerstraße das aufgeschulterte Gehwegparken für ca. 30 Parkstände vor (mit Sicherheitstrennstreifen zum Schutzstreifen). Zwischen Gneisenaustraße und Hohenzollernplatz werden erstmalig 12 neue Parkstände (aufgeschultert) angelegt. Die Parkraumbilanz ist in diesem Abschnitt ausgeglichen. Die Bushaltestelle wird direkt hinter die Kreuzung Peliserkerstraße verlegt.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit hat grundsätzlich (s.o.) ergeben, dass die Zweistreifigkeit an der Joseph-von-Görres-Straße nur im Aufstellbereich der Kreuzungen erforderlich ist. Der gewonnene

Platz kann somit für die Einrichtung von Schutzstreifen sowie der Neuordnung des Parkens genutzt werden.

### **Sedanstraße**

Abschnitt von Adalbertsteinweg bis Hohenzollernplatz (Anlage 6 - Plan-Nr. 2013/04-03 L6)

Auf der Sedanstraße fährt der Kfz-Verkehr auf jeweils einer Fahrspur pro Richtung. In den Kreuzungen Adalbertsteinweg sowie Hohenzollernplatz gibt es eine Aufweitung auf eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeaus-/Linksabbiegespur. Es gibt heute keine Radverkehrsanlagen. Beidseitig sind Längsparkbuchten vorhanden, die teilweise begrünt sind. Hier sollen beidseitig Schutzstreifen (1,50 m) mit Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zu den jeweiligen Parkständen angelegt werden. Die Fahrbahn wird je Richtung eine Breite von 3,15 m aufweisen. Am Knotenpunkt Adalbertsteinweg wird der Schutzstreifen 1,30 breit sei; auf den Sicherheitstrennstreifen kann verzichtet werden, da in diesem Bereich keine Parkplätze vorhanden sind. Das indirekte Linksabbiegen wird im Kreuzungsbereich mit dem Adalbertsteinweg angeboten. Die Mittelinsel sowie der Fußgängerüberweg bleiben erhalten.

Im Kreuzungsbereich wurden bereits im Sommer 2010 im Zuge einer Fahrbahnerneuerung an der Einmündung Sedanstraße und auf dem Adalbertsteinweg zwischen Alsenstraße und Elsassstraße Schutzstreifen markiert sowie die Freigabe der Busspur am Adalbertsteinweg Richtung Rothe Erde für Radfahrer angeordnet.

### **Peliserkerstraße**

Abschnitt von Aretzstraße bis Joseph-von-Görres-Straße (Anlage 7 - Plan-Nr. 2013/04-03 L4)

Die Peliserkerstraße hat heute eine ca. 7,15 breite Fahrbahn mit einem ca. 2,15 m breiten Parkstreifen für ca. 24 Fahrzeuge an der Seite der Hugo-Junker- Realschule. Gegenüber ist am Fahrbahnrand das Parken für etwa 25 Fahrzeuge gestattet, so dass insgesamt 49 Parkstände vorhanden sind. Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Im Schulbereich ist ein Streckengebot von 30 km/h. angeordnet.

In der Peliserkerstraße sollen beidseitig Schutzstreifen von ca. 1.25 m Breite angelegt werden. Zwischen den Schutzstreifen verbleibt eine ca. 4,50 m breite Kernfahrbahn. Dafür müsste auf der Seite des Ostfriedhofes das Fahrbahnrandparken entfallen. Die Nachher-Erhebung der Bewohnerparkzone „Ost 2“ in 2012 hat gezeigt, dass sich auch hier die Parksituation entspannt hat. So wurde festgestellt, dass in Abhängigkeit vom Erhebungszeitpunkt (6,11 und 23 Uhr) nur 28 bis 49 % der Parkstände ausgelastet waren. Die Reduzierung der Parkmöglichkeiten um ca. 49% ist vor diesem Hintergrund annehmbar, da diese der wirklichen Auslastung entspricht. Im Kreuzungsbereich ist neben dem Schutzstreifen eine überbreite Fahrbahn für linksabbiegende und geradeaus/rechtsfahrende Kraftfahrzeuge vorgesehen.

In einer Variante 2, die nicht im Lageplan dargestellt wurde, könnten weitere Parkplätze erhalten werden. Dann wird lediglich ein einseitiger ca. 1,5 m breiter Schutzstreifen auf der Seite der Schule und der Wohnbebauung vorgesehen - mit einem Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen von ca.

0,50 m. Die verbleibende Fahrgasse beträgt 5,25 m (ohne Mittelmarkierung). Die Möglichkeit des Fahrbahnrandparkens bleibt erhalten. Auch ein einseitiger Schutzstreifen verdeutlicht den Autofahrerinnen und Autofahrern den Platzbedarf für den Radverkehr und engt die Fahrbahn optisch ein.

#### Abschnitt von Joseph-von-Görres-Straße bis Breslauerstraße (Anlage 8 - Plan-Nr. 2013/04-03 L5)

Die heutige Fahrbahn ist ca. 7,10 m breit. Es gibt einen durchgehenden Parkstreifen von 2,50 m Breite. Es sollen beidseitig Schutzstreifen von ca. 1.25 m Breite angelegt werden. Zwischen den Schutzstreifen verbleibt eine ca. 4,50 m breite Kernfahrbahn. Der Sicherheitstrennstreifen ist in dem 2,50 m breiten Parkstreifen enthalten. Im Zuge einer Asphalterneuerung wurden vor der Kreuzung Joseph-von-Görres-Straße bereits die Schutzstreifen sowie ein Parkstreifen für 8 Fahrzeuge markiert.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

Im beschlossenen Haushaltsplan 2013 sind im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung im Produkt "Neubau und Unterhaltung von Straßen" auf dem investiven PSP-Element 5-120102-800-00300-300-1 „Radverkehrsanlagen J“ für das Haushaltsjahr 2014 Mittel in Höhe von 400.000 € und für das Haushaltsjahr 2015 300.000 € eingeplant.

Auf dem konsumtiven PSP-Element 4-120102-802-9 „Radverkehrsanlagen J“ sind ebenfalls für die Haushaltsjahre 2014 400.000 € und für 2015 300.000 € eingeplant.

Nach bisherigen Schätzungen betragen die Gesamtkosten für die Markierungs – und Umbauarbeiten in den Haushaltsjahren 2014 bis 2015 sowie für die Änderung der Lichtsignalanlagen ca. 463.000 €. Es wird mit Einnahmen aus Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von 70 % (490.000,- €) gerechnet. Mit dem Ausbau der Maßnahme soll 2014 begonnen werden.

Eine genauere Übersicht der Kosten ist dem Tabellenblatt „finanzielle Auswirkungen“ zu entnehmen

#### **5. 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.

Mit der systematischen Realisierung des „Maßnahmenplan Radverkehr“ ist die Stadt Aachen auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Großstadt.

**Anlage/n:**

Anlage 1 - Adalbertsteinweg L1

Anlage 2 - Adalbertsteinweg L2.

Anlage 3 - Stolberger Straße L7

Anlage 4 - Stolberger Straße L8.

Anlage 5 - Joseph-von-Görres-Straße L3.

Anlage 6 - Sedanstraße L6

Anlage 7 - Peliserkerstraße L4.

Anlage 8 - Peliserkerstraße L5