

Bürgereingaben zur Planung

Verflechtungsbereich Harscampstraße – Schildstraße - Schildplatz

Anlässlich der Beratung der Vorlage FB 68/0125/WP18 in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 19.3.2025 wurden zahlreiche Rückfragen zur komprimiert dargestellten Stellungnahme zu den Bürgereingaben gestellt. Die hier ausnahmsweise ausführliche Darstellung der Eingaben soll zur Klärung der Rückfragen beitragen.

Kontext:

Es fand eine vertonte Bürger*inneninformation vom 20.01.2025 bis 31.01.2025 statt. Anregungen und Bemerkungen konnten bis zum 31.01.2025 eingereicht werden.

Es gab 24 Eingaben per E-Mail, ein Telefonat und keine Eingabe über den Briefkasten im Foyer.

Eingaben:

1) Tenor: **Wunsch nach Baum und Bank auf Schildplatz**

Datum: 20.11.2025

Zitat:

ich wohne in der Schützenstraße und bin 70 Jahre alt.

Ich möchte bitte wieder eine Bank auf dem kleinen Platz - mit Gebüsch oder irgendwas Grünem. 😊

das wäre sehr schön.

Danke und

mit freundlichem Gruß

2) Tenor: **Rückfrage zur Lärmbelastung durch die Baumaßnahme**

Datum: 20.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe eine Frage zu der Ausbauplanung in der Schildstraße. Können Sie mir eine Einschätzung dazu geben, mit wie viel Lärmbelästigung in Folge der Baumaßnahme zu rechnen ist? Sind diese vergleichbar mit dem Lärm durch die Erneuerung der Versorgungsleitungen durch die Regionetz?

Für eine zeitnahe Rückmeldung wäre ich Ihnen sehr dankbar!

Mit freundlichen Grüßen

3) Tenor: **Rückfrage zur Umleitungsverkehrsführung während der Baumaßnahme**

Datum: 21.01.2025

Zitat:

Liebes Planungsteam,
bitte beachtet auch, dass durch die Baumaßnahmen vom Verkehr auch Umleitungsstrecken genutzt werden. Dazu wird auch die Richardstraße gehören. Diese gehört jedoch zur verkehrsberuhigten Zone. Aktuell ist es schon stressig genug dort als Fußgänger

zu gehen, da sich die Fahrzeugführer zum aller größten Teil nicht daran halten. Deshalb bitte ich Sie für die Zeit des Umbaus entweder die Richardstraße zu Sackgasse zu machen oder durch andere geeignete Maßnahmen Fußgänger zu schützen.

Liebe Grüße

4) Tenor: **Fahrradständern und Plätzen für E-Roller gewünscht**

Datum: 21.02.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie den Bau von Fahrradständern und Plätzen für E-Rollern mit eingeplant?

Besonders die E-Roller stören sehr auf dem Fußgängerweg und ein vorbeikommen mit Kinderwagen oder Rollstuhl ist kaum möglich.

Mit freundlichen Grüßen

5) Tenor: **Führung RVR nicht intuitiv verständlich, sollte rot ein; warum keine Gestaltung nach Gestaltungshandbuch der Stadt**

Datum: 27.01.2025

Gedächtnisprotokoll zum Telefonat

Warum wird die Radführung in anthrazit und nicht in rot dargestellt? Rot steht für die Radführung in Aachen.

Warum wird das Gestaltungshandbuch nicht zurate gezogen bei den Planungen in der Innenstadt?

6) Tenor: **RVR muss durchgängig verlaufen, siehe Planung von ADFC, ffBrand, VCD und Radentscheid**

Datum: 28.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang befindlich eine Stellungnahme der Verbände ADFC, ffBrand, VCD und Radentscheid. Wir bitten um eine Eingangsbestätigung.

Viele Grüße

7) Tenor: **Forderung der Überarbeitung von Planung zugunsten bestehender Beschlüsse**

Datum: 28.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

die von der Stadtverwaltung im Januar 2025 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegte Planung der Radvorrangroute Brand und Eilendorf im Bereich Harscampstraße / Schildstraße entspricht weiterhin nicht den in der Vergangenheit von der Politik getätigten Beschlüssen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs und den in den einzelnen Beschlüssen formulierten Qualitäts-, Sicherheits- und Komfortanforderungen.

Hier sind im einzelnen folgende Beschlüsse zu nennen:

- Radvorrangroutennetz
- Premiumwege
- Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen
- Ziele des Radentscheids

- Radhauptnetz
- Radkonzept Rheinisches Revier

Es sind folgende Verstöße gegen die vorgenannten Beschlüsse zu verzeichnen:

- kein durchgängig und einheitlich gestalteter Verlauf der Radvorrangroute (auf kurzen Abschnitten mehrfach wechselnde Führungsformen mit unterschiedlichen verkehrsrechtlichen Auswirkungen wie z. B. Fahrradstraße, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Gehweg "Radfahrer frei" und Anliegerstraße mit Rechts vor links)
- unterbrechungsfreier, vorfahrtsberechtigter und offensichtlich sichtbarer Verlauf der Radvorrangroute (fehlende Rotmarkierung + fehlende Vorfahrt an Kreuzung Lothringer-/Harscampstraße bzw. am Übergang Schildstraße zur Harscampstraße => hier wäre eine abknickende Vorfahrt wie an der Kreuzung Alt-/Clermontstraße zu empfehlen)
- keine sichere Querung der Harscampstraße für den Premiumweg (fehlende Gehwegüberfahrt)
- keine Ausweisung von Fahrradstraßen im Verlauf der Radvorrangrouten Brand und Eilendorf
- keine bauliche Trennung vom Fußverkehr auf dem "Schildplatz" (Gehweg "Radfahrer frei")
- keine bauliche Trennung der Verkehrswege durch wirksame Bordsteinkanten (höhengleicher Ausbau mit der Gefahr von Kfz auf Gehwegen, illegalem Parken außerhalb der ausgewiesenen Stellplätze, erheblicher Gefährdung von Kindern und Sehbehinderten)
- keine mit dem Fahrrad - insbesondere durch Fahrradanhänger mit Kleinkindern - komfortabel zu befahrende Oberfläche (Pflaster ist im Vergleich zu Asphalt immer uneben, siehe Templergraben + Radweg Trierer Straße zwischen Schopenhauer- und Königsbergerstraße)
- die Achse Lothringer-/Harscamp- und Schildstraße entspricht der Netzkategorie SN I / RN I = Radschnellverbindung (RSV) / Radvorrangroute (RVR) gemäß Radhauptnetz und ist entsprechend den Qualitätsanforderungen der H-RSV zu planen. Dies wird derzeit in keinsten Weise berücksichtigt (hier Verweise ich auf Kap. 4.2 "Übersicht der Führungsformen und Regelbreiten" (S. 17-18) und "Trennung vom Fußverkehr" (S. 24) der H-RSV).
- das ursprüngliche Ziel der Radvorrangrouten (eine im Hinblick auf die Reisezeit konkurrenzfähige Verbindung für das Fahrrad im Vergleich zum Kfz zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt zu schaffen) gerät immer mehr in den Hintergrund, da im Vergleich zum Zustand vor Realisierung der Radvorrangrouten immer neue Verschlechterungen (Tempo 10 Neumarkt, Gehweg "Radfahrer frei" Driescher Hof, Schildplatz) geplant werden, welche die Vorteile der Radvorrangrouten (Vorfahrt an untergeordnete Kreuzungen) mittlerweile ausgleichen => das Potenzial wird leider nicht ausgeschöpft.

Von daher fordere ich die Planung zu überarbeiten und hierbei insbesondere die bereits im Jahr 2020 von den Verbänden angemerkten Kritikpunkte zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

8) Tenor: Neupflanzung Baum auf Schildplatz wird begrüßt

Datum: 29.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

es freut mich, dass in der Planung endlich wieder ein Baum auf dem neuen Platz Schildstrasse Harscampstr vorgesehen ist. Es hat damit zwar lange gedauert, dass der von uns Bürgern dort einst gepflanzte Baum wieder ersetzt wird und eine Bank wieder entstehen soll. Leider wurde die Kastanie vor fast 8 Jahren wegen eines Schadens an den Ästen dort weggeholt.

Ich freue mich auf den Ersatz, weil wir in der Harscampstr. nicht viele Bäume haben.

Mit freundlichen Grüßen,

9) Tenor: Rückfragen zu Ausschlussdetails entlang eines angrenzenden Gebäudes

Datum: 29.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin Miteigentümer und Verwaltungsbeirat des Gebäudes xxx.

Ich habe mit Interesse ihre Präsentation gesehen und gelesen zum geplanten Ausbau. Die folgenden Punkte interessieren mich und würde mir wünschen, dazu von ihnen detailliertere Information zu bekommen:

- Fertighöhe des Gehweges an der Nordseite im Bereich xxx
- Material des vorgesehenen Oberflächenbelages

- Verfahren mit den zu den Häusern zugehörigen Lichtschächten und deren Abdeckungen. Zur Zeit sind Metallrahmen eingelassen und mit herausnehmbaren Gitterrosten versehen. Vor wenigen Jahren erst haben wir zusätzliche Schutzgitter angebracht, damit der grobe Schmutz (Blätter, Verpackungen, Zigarettenstummel, etc.) nicht in die Lichtschächte fällt.

Morgen, 30.01.2025, 18.00 Uhr haben wir eine Eigentümerversammlung. Ich würde mich freuen, zu diesen Punkten noch vorher eine Antwort zu bekommen, damit ich den Miteigentümern fundiert berichten kann.

Für Ihre Mühen danke ich Ihnen.

Mit freundlichem Gruss

10) Tenor: **Mehr Begrünung gewünscht; Einschätzung der Radführung über Schildplatz als eher ungünstig; Modalfilter am Schildplatz gewünscht**

Datum: 30.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohnerin der Schützenstraße begrüße ich es erst einmal sehr, dass beim Umbau am Schildplatz neue Baumbeete entstehen—über mehr Grün im Suermondviertel freue ich mich immer; wenn nur eine Anregung von mir aufgenommen wird, dann gerne, dass mehr Begrünung passieren könnte.

Auf der anderen Seite finde ich an der jetzigen Planung etwas ungünstig, dass Radverkehr, der von der Theaterstraße/Wallstraße über die Schützenstraße über den Schildplatz führt, dann im etwas unpraktischen Zickzack auf den Schildplatz geführt werden soll. Ich persönlich beobachte hier mehr Radverkehr über die Schützenstraße in Richtung Harscampstraße als über die Schildstraße (das könnte aber durchaus an meiner eigenen Wahrnehmung liegen).

Auf derselben Achse (also Schützenstraße—Schildplatz—Harscampstraße) haben wir hier in den Anfängen der Baustelle recht viele Autofahrer beobachtet, die ausgenutzt haben, dass die Poller am Schildplatz abmontiert wurden und dort kurzerhand über den Fußweg gefahren sind. Insofern besorgt es mich etwas, dass im Konzept nicht explizit erwähnt wird, dass dort (wieder) modale Filter eingerichtet werden sollen. Ist das der Fall?

Mit freundlichen Grüßen

11) Tenor: **Planung genügt nicht an den Anforderungen der RVR und des Radverkehrs**

Datum: 30.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch Lothringer-, Harscamp-, Schildstraße führen 2 Radvorrangrouten, Hauptwege für den Radverkehr. Leider wird Ihre Planung den dafür benötigten Anforderungen nur bedingt gerecht.

Die Schildstraße muss wohl so gestaltet werden, da es dort kaum andere Möglichkeiten, die Verkehrsflächen aufzuteilen, gibt.

Dagegen lassen sich Harscampstraße, Schildplatz und der Anschluss an die Lothringerstraße fahrradfreundlicher gestalten.

1. Gehweg mit „Fahrrad frei“ auf dem Schildplatz nimmt dem Radverkehr die Vorfahrt, die er auf einer Hauptroute haben sollte.

2. Die Furt auf dem Schildplatz ist nur 3 Meter schmal. Wegen der Bank am Baumbeet und der Blocksteine können die 3 Meter nichtmals voll als Fahrbahn genutzt werden.

3. Der Radweg führt vom Schildplatz rechtwinklig auf die Harscampstraße. Es ist schwierig mit großen Fahrrädern oder Anhängern eine so enge Kurve zu fahren. Hinzu kommt noch das Risiko, an dem Blockstein hängen zu bleiben.

4. Nur 3 Meter der 5 Meter breiten Fahrbahn der Harscampstraße sind für den Radverkehr vorgesehen. Ein 4 Meter breiter, rot geteilter Weg könnte den Radverkehr sicherer den sehr verschlungenen Weg von der Lothringer- zur Wirichsbongardstraße führen.

5. Statt einer Rechts-Vor-Links-Regelung sollte der Radverkehr auf dieser Hauptroute, wie auch der Autoverkehr auf seinen Hauptstraßen, Vorfahrt gegenüber den einmündenden Straßen (Harscamp-, Gottfried- und Schützenstraße) haben.

Danke für Ihre Planung. Ich würde mich freuen, wenn die Belange der Radfahrenden noch besser beachtet würden. Wir sind keine Freizeitradler, sondern wir wollen genau so zügig und sicher wie alle anderen Verkehrsteilnehmer an unseren Alltagszielen ankommen.

Mit freundlichen Grüßen

12) Tenor: **Verbesserung der Radverkehrsführung** gewünscht

Datum: 30.1.2025

Zitat:

Guten tag,

als alltagsradler, der fast jeden tag mit dem rad in Aachen unterwegs ist, unterstütze ich den o.g. vorschlag der verkehrsverbände für die querung der Harscampstraße.

Dieser bereich ist zentral als lückenschluss und benötigt eine durchgängige, vorfahrtsberechtigte, rote und komfortable radverkehrsführung und keine "scheinlösung" mit "Radfahrer frei"! Der bisherige zustand der radverkehrsführung ist völlig unzureichend und muss dringend verbessert werden.

Mit fahrradfreundlichem gruß

13) Tenor: **Forderungen nach Radführung über Schildplatz ohne „Knick“; Radführung in rot; Schildstraße als Fahrradstraße; Harscampstraße mit Liefer-/Ladezone**

Datum: 30.01.2025

Zitat:

Guten Tag,

anbei mein Feedback zum Umbau der Schildstraße/Harscampstraße:

1. Mein größter Kritikpunkt gilt der Fahrradfurt über den Schildplatz. Fahrräder können keinen "Knick" fahren, erst recht nicht im Begegnungsverkehr! Die Fahrradfurt sollte unbedingt geradlinig ausgeführt werden, so wie der Planungsbeschluss es bisher auch vorsah! Die Grafik des Planungsbeschlusses zeigt eine sehr viel bessere Lösung als der derzeitige Lageplan. Es sollte geradlinig ohne "Knick" wie im Planungsbeschluss vorgesehen gebaut werden:



Desweiteren sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Blocksteine in unmittelbarer Nähe der Fahrradfurt aufgestellt werden.

2. Die Fahrradfurt am Schildplatz, der Innenteil der Harscampstraße und die Schildstraße sollten in roten Materialien hergestellt werden, da Radinfrastruktur in Aachen als eindeutiges Erkennungsmerkmal immer Rot sein sollte. Auf keinen Fall sollten sowohl der Gehweg als auch die Radverkehrsfurt in (unterschiedlichen) Grautönen gebaut werden, da sich diese nicht deutlich genug voneinander abheben und somit Konflikte verursachen.

3. Die Schildstraße sollte als Fahrradstraße ausgewiesen werden, auch wenn die Fahrbahnbreite den Standard um 20cm unterschreitet. Der Radverkehr protitiert dennoch von einer Beschilderung als Fahrradstraße. Rad-Vorrang-Routen sollten grundsätzlich auf Fahrradstraßen verlaufen und nicht in allgemeinen Tempo-30-Zonen. Eine Tempo-30-Zone entspricht nicht der Regellösung des im Radhauptnetzes definierten Standards für die Netzkategorie 1, in die die Schildstraße laut Radhauptnetz fällt. Die Erstellung eines Radhauptnetzes ergibt nur dann überhaupt Sinn, wenn sich die Planungen nun auch danach ausrichtet.

4. Die Parkstände zwischen Gottfried- und Lothringerstraße sollten als Liefer-/Ladezone ausgewiesen werden, um die Belieferung der anliegenden Gewerbetreibenden und Restaurants ohne Behinderung des fließenden Verkehrs zu ermöglichen.

5. Sind Sie sicher, dass im Bereich Schildstraße 12/14 eine Grundstückszufahrt existiert? Der Eingang in der Schildstraße 12/14 wird lediglich als Hauseingangstür genutzt.

Freundliche Grüße

14) Tenor: **Wunsch nach klarerer Trennung Fuß/Rad, Prüfung der Planung der Radverbände und ggf. Anpassung der aktuellen Planung**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

als regelmässige Nutzerin der Radvorrangroute Brand-Innenstadt / Eilendorf-Innenstadt begrüße ich, dass es nun endlich auch an der Harscampstraße/Schildstraße weiter geht. Eine durchgehende, sichere und konfliktarme Radwegeverbindung aus den Aussenbezirken in die Stadt und innerhalb der Innenstadt macht Radfahren für mich attraktiv und ist eine echt Alternative zum Auto.

Daher begrüße ich insbesondere Fahrradstrassen, klare Markierungen – so dass auch Kinder, ältere Menschen sich sicher im Aachener Strassenverkehr bewegen können.

Zu Ihrer Planung an der Harscampstraße/Schildstraße muss ich leider sagen, dass sie mich masslos enttäuscht. Ich hätte mir hier eine klar, eindeutige Furt für Fahrradfahrer gewünscht. "Shared Space" an so einem neuralgischen und vielbefahrenen Punkt der Radvorrangroute halte ich für grob fahrlässig. Dabei geht es mir nicht darum, daß ein "Radfahrer frei" mich gegebenenfalls zum Absteigen zwingt. Vielmehr birgt es einfach unnötige Konflikte, wenn Verkehrsflächen nicht klar aufgeteilt sind. Mit den Sitzgelegenheiten am Baumbet wollen sie gerade dort "Aufenthaltsqualität" schaffen, wo durch die Radvorrangroute naturgemäß viel Radverkehr ist. So sehr ich unterstütze, dass Aachen auch für Fussgänger attraktiver werden soll, halte ich diese Stelle dafür denkbar ungeeignet.

Ich wünsche mir hier eine klarere Abgrenzung / Markierung, damit sich weder Fussgänger/Verweiler, noch RadfahrerInnen, der einfach normal zügig in die Stadt fahren will voneinander gestört fühlen. Ebenso bereiten mir die Betonpfeiler/Stelen Bauchschmerzen. Sind diese im Dunkeln angestrahlt? Wozu sind sie - ausserhalb von Platzgestaltung da? Sie bergen in meinen Augen eine hohe Unfallgefahr dort mit den Pedalen hängen zu bleiben - auf einer Radvorrangroute, die doch eigentlich mehr Sicherheit und komfortables Vorankommen sichern soll.

Ich bitte darum, den Vorschlag, den der ADFC Aachen eingereicht hat zu überprüfen und die Planung an dieser Stelle nochmal zu überdenken.

Mit freundlichen Grüßen

15) Tenor: **Bremsen des Radverkehrs; Blocksteine und einige Fahrradbügel ersetzen durch z.B. runde Elemente oder Begrünung**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Anwohner in der Harscampstraße unmittelbar am Schildplatz und als Betreiber des RAUM FÜR KULTUR sind wir sehr an der Umgestaltung der Schildstraße/Harscampstraße interessiert. Die Verkehrsberuhigung der komplexen Kreuzungssituation um den Schildplatz begrüßen wir sehr.

Dazu haben wir noch folgende Anregungen:

- besonders wichtig ist, dass der Radfahrverkehr an diese Stelle verlangsamt wird, damit es nicht zu Konflikten mit den Fußgängern kommt.

- die Blocksteine, die auch an der Martin-Luther-Straße / Gottfriedstraße als Begrenzung dienen, bewähren sich nicht. Sie werden nicht als Sitzgelegenheiten genutzt, sie sehen nicht schön und dienen eher als Graffiti-Fläche. Stattdessen schlagen wir analog zum runden Baumbet runde Begrenzungselemente vor. Dies könnten auch begrünte Hochbeete sein. Runde Begrenzungselemente bergen unserer Meinung nach auch weniger Gefahrenpotential.

- Die zusätzlichen Fahrradbügel am Schildplatz/Schützenstraße sind unseres Erachtens nicht erforderlich, da in der Gottfriedstraße schon zusätzliche Fahrradbügel eingeplant sind. Auch hier wäre eine zusätzliche Begrünung schöner. Oder man spart die Bügel in der Gottfriedstraße ein und hat Platz für zusätzliche Außengastronomie. Dies würde insgesamt den Platzcharakter unterstützen und somit den Schwerpunkt auf Aufenthalt setzen anstatt auf Durchgangsverkehr. Damit würde man wahrscheinlich auch psychologisch für eine Drosselung der Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer sorgen.

Mit freundlichen Grüßen

16) Tenor: **Bedenken gegen Gestaltung RVR am Schildplatz: dies ist keine Förderung des Radverkehrs**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Guten Tag, hiermit möchte ich meine Bedenken zur gewählten Gestaltung der Radvorrangroute am Schildplatz äußern: Angestrebte ist eine mögliche Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 15km/h. Mit jedem Schild Radfahrer frei wird dies auf Schrittgeschwindigkeit reduziert. Schon jetzt gehört die Stadt Aachen zu der Gemeinde in Deutschland mit den meisten Schildern diesen Typs in Deutschland. Das ist keine ambitionierte Politik zur Förderung des Radverkehrs.

Mit freundlichem Gruß

17) Tenor: **Schildplatz ist kein Platz; Zahlreiche Behinderungen des Radverkehrs; Einbremsen des KFZ-Verkehr in Harscampstraße gewünscht und KZF-Verkehr über Schildplatz unterbinden.**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Eingabe zur Bürgerbeteiligung „Schildstraße“

Die vorgelegte Planung stellt aus meiner Sicht keinen Kompromiss dar (schon gar nicht einen guten), sondern bringt vielmehr eine Ansammlung von sehr vielen Behinderungen des Radverkehrs ausgerechnet auf der wichtigsten Rad-Vorrang(!)-Route (RVR) Aachens. Mit diesen Hindernissen würde die RVR dort aber über ca. 75 m von einer (Rad-)Fahr- zu einer reinen Schiebe-Strecke.

Ich schließe mich daher voll inhaltlich der Stellungnahme von ADFC Aachen/Düren, FF Brand, VCD Aachen-Düren und Radentscheid Aachen (im folgenden „Radverbände“) an und möchte aus meiner persönlichen Sicht noch folgende Details betonen:

- Schild-„Platz“ Diese Kreuzung war nie (und ist auch heute nicht) ein Platz, der jemals zum Verweilen geplant worden ist. Heute mitten in die wichtigste, am meisten befahrene und in Zukunft noch viel heftiger befahrene Rad-Vorrang(!)-Route Aachens einen größeren Aufenthaltsbereich zum Verweilen hinein zu planen ist genauso absurd, als wenn man einen solchen Vorschlag für den Hansemannplatz machen würde - obwohl der es deutlich nötiger hätte als der Schild-„Platz“.

Ich spreche mich daher ganz eindringlich dagegen aus, dort irgendwelche größeren Aufenthaltsflächen auszuweisen. Dafür gibt es im Viertel viel mehr und weitaus besser geeignete Flächen, die auch bereits bisher („schon immer“) für Aufenthalt genutzt wurden (z.B. Suermondtplatz, „Platz vor dem Netto“, Fläche gegenüber vor dem Restaurant Ecke Gottfried/Harscampstr etc.).

Für einen „ordentlich“ großen Baum und eine kleine, schöne Möglichkeit des Rastens (Bänke etc.) für Nutzer*innen des Premium-Fußwegs ist auf dem Schild-„Platz“ (neben der RVR-Fläche) allerdings immer noch genügend Platz vorhanden. Dem möchte ich hiermit ausdrücklich nicht widersprechen.

- Zahlreiche Behinderungen des Radverkehrs im Verlauf der RVR im Abschnitt vom (stadteinwärts gesehen) Ende der Lothringerstraße bis in die Schildstraße hinein: (In Gegenrichtung gilt sinngemäß in etwa das Gleiche.) Auf diesen knapp 75 m sind in der städt. Planung sage und schreibe 6 Hindernisse vorgesehen, an denen Radler*innen gegenüber anderen Verkehren wartepflichtig sind / Vorrang gewähren müssen:

- Einmündung der Lothringerstr./Harscampstr.: Ausfahrt aus der Fahrradstraße (also einem Radweg) in eine „normale“ Fahrbahn
- Einmündung Gottfriedstr.: rechts vor links beachten
- Aus Harscampstr. links abbiegen Richtung Schild-„Platz“: wartepflichtig gegenüber entgegenkommendem KFZ-Verkehr
- Auffahrt auf den Schild-„Platz“: wartepflichtig gegenüber Fußgänger*innen
- Im Schild-„Platz“ natürlich sowieso Unterordnung des Radverkehrs gegenüber Fußgänger*innen
- Ausfahrt aus dem Schild-„Platz“ (FGZ!) in die Fahrbahn der Schützenstr.: wartepflichtig gegenüber KFZ-Verkehr, obwohl er von links kommt

Da steigt man auf diesem Stück doch besser komplett vom Rad ab und schiebt!

Den Nutzer*innen wird es dann allerdings unmöglich sein, in dieser Ansammlung von Hindernissen eine Vorrang-Route für den Radverkehr zu erkennen.

- KFZ-Verkehr in der Harscampstr. wird überhaupt nicht „eingebremst“:

Anstatt - wie eigentlich gewünscht - den KFZ-Verkehr zu „beruhigen“ (drosseln, bremsen), hat ausgerechnet dieser als einzige (!) Verkehrsart in der vorgelegten Planung freie Geradeaus-Fahrt (von der Kreuzung Theaterstr./Bahnhofstr. bis zum Suermondtplatz; in Gegenrichtung gilt das gleiche)

Dies kann doch unmöglich Ergebnis einer Planung sein, die erklärtermaßen (KFZ-) verkehrsberuhigend wirken soll! Vielmehr sollten in der Harscampstr. nur noch Anlieger-(KFZ-)Verkehre fahren dürfen, für die es völlig ausreichend ist (Erschließungsfunktion), wenn sie auf dem ganzen Teilstück Ecke Lothringerstr. bis ca. Harscampstr. 55 dem Radverkehr untergeordnet werden (in Gegenrichtung gilt das gleiche).

Daher plädiere ich nachdrücklich für die im Vorschlag der „Radverbände“ gezeigten Vorfahrtsregelungen (mit VZ 205) im geplanten Verflechtungsbereich entlang der Harscampstr.

- Bitte unbedingt die KFZ-Durchfahrt über den Schild-„Platz“ unterbinden!

Die vorgelegte Planung verhindert nicht wirksam die Überfahrt von KFZs über den Schild-„Platz“. Das kann doch wirklich nicht wahr sein! Die Erfahrung zeigt nämlich mehr als deutlich, dass eine solche Sperre dringend nötig ist. Die „Radverbände“ hatten diesbezüglich bereits in der Bürgerbeteiligung anlässlich des Planungsbeschlusses einen machbaren Vorschlag unterbreitet. Diese mechanischen Durchfahrtsperren sind absolut notwendig, sonst wird dort künftig (wieder) „munter“ mit dem KFZ in beiden Richtungen durchgefahren werden (natürlich illegal, aber das hindert entspr. KFZ-Lenker ja nicht daran, sich so zu benehmen).

Mir ist abschließend wichtig zu betonen, dass es mir nicht (im schlechtesten Sinne des abgegriffenen Spruches „Freie Fahrt für freie Bürger“) um einen Bereich geht, in dem Radler*innen nach Belieben durchrasen können. Ich weiß, dass es solcher Radler*innen gibt, aber für die möchte ich hier in keiner Weise sprechen. Ich plädiere sogar eher für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf z.B. 20 km/h im gesamten Verflechtungs-Bereich.

In diesem Sinne ist es mir auch sehr wichtig, im Bereich der Querung des Fußweges Harscampstr. (entlang des Schild-„Platzes“) den Vorrang der Fußgänger*innen gegenüber dem Radverkehr zu betonen - wie im Plan der „Radverbände“ per „Zebrastreifen“ dargestellt.

Aber eine Ansammlung von dem Radverkehr vorsätzlich in den Weg gelegten zusätzlichen Hindernissen (bei gleichzeitig völlig ungehinderter Fahrt für den KFZ-Verkehr in Längsrichtung der Harscampstr.!) lehne ich nachdrücklich ab. Damit vergrätzt man nur diejenigen unter den Radler*innen, die sich ohnehin korrekt und defensiv verhalten (möchten). Rüpel unter den Radler*innen wird man dadurch nicht im Mindesten beeindrucken oder gar zu rücksichtsvollem Verhalten „animieren“. Die werden dort ohnehin weiterhin einfach „durchbrettern“. Eine (KFZ-)Verkehrs-Beruhigung oder gar „Aufwertung der Aufenthaltsqualität“ wird so ganz sicher nicht erreicht werden.

Von daher bitte ich sehr darum, die Planung in den genannten Details zu überdenken und zu ändern.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Mühen.

Freundliche Grüße,

18) Tenor: **Vorschlag der Radverbände wird als besser empfunden, zu Fußgehende sollten absoluten Vorrang erhalten**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Den Vorschlag von einigen Verbänden wie ADFC Aachen-Düren, VCD Aachen-Düren, Radentscheid Aachen und Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" finde ich besser weil sachgerechter als den Entwurf der Stadtverwaltung und möchte Sie auffordern den zuerst genannten Entwurf umzusetzen!

Eine Fahrrad-Vorrangroute sollte unbedingt auch als solche erkennbar sein und Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. Unumgänglich ist natürlich, dass zu Fußgehende absoluten Vorrang erhalten müssen, als die schwächste Gruppe von am Verkehr Teilnehmenden. Dies wird durch die Einrichtung von Zebrastreifen ausreichend berücksichtigt.

PS: Ich wohne zwar nicht in Aachen, aber ich nutze die Strecke der Fahrrad-Vorrangroute regelmäßig als "Einfalltor" in die Aachener City.

--

mfG

19) Tenor: **Planung der Verwaltung wird als besser empfunden; Fußverkehr hat Vorrang zum Radverkehr**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Wir halten die Planung für den Schildplatz der Verwaltung für die bessere.

Auf dem Fussweg zwischen Bahnhof und Adalbertstraße ist bei der Planung der Verwaltung im Bereich oberen Harscampstraße nur einmal der Radweg zu kreuzen. Auf der anderen Strassenseite muss man zweimal eine Straße überqueren, die Gottfried- und die Lothringerstrasse.

Deshalb sollte der Vorrang der Fußgänger vor Radfahrern beibehalten werden.

Mit freundlichen Grüßen,

20) Tenor: **Planung der Stadtverwaltung wird begrüßt; Umgestaltung der Gefahrenstellen Borngasse und Parkhausein- und Ausfahrt Borngasse /Wirichsbongadstraße**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Liebes Planungs-Team der Stadt Aachen,

vorab möchte ich mich als Anwohner der Schildstraße für die Bürger*Ininformation bedanken!

Die Planung finde ich großartig und hoffe, dass die Umsetzung wie geplant durchgeführt wird. Eine kleine Anmerkung hätte ich noch, auch wenn sie ggf. nicht den eigentlichen Umbau betrifft aber eine Folge dessen ist:

Wenn Fahrradfahrende die Schildstraße in Richtung Borngasse fahren werden sie erfahrungsgemäß aufgrund des Gefälles (und dann aufgrund des guten Belags) an der Kreuzung Schildstraße/Borngasse mit einem eher hohen Tempo ankommen. Auch wenn hier natürlich von Fahrradfahrenden zu erwarten ist, dass sie abbremsen, sehe ich eine potentielle Gefahrenstelle.

Diese Gefahrenstelle wird zusätzlich durch die Einfahrt in das "APAG Parkhaus Galeria Kaufhof/City" intensiviert. Aus Sicht der Fahrradfahrenden, die aus der Schildstraße kommen, muss Verkehrsteilnehmenden von rechts (Nord nach Süd) Vorfahrt gewährt werden. Wohingegen Verkehrsteilnehmende von links (Süd nach Nord) Vorfahrt gewähren müssen. Wenn die Fahrzeuge von Süden jedoch in das Parkhaus fahren wollen, sehe ich das Risiko, dass Fahrradfahrende übersehen werden. Nicht nur wegen der schlechten Einsicht in die Schildstraße, sondern auch, da die Aufmerksamkeit auf das (nun endlich gefundene) Parkhaus gerichtet wird und möglicherweise keine Ressourcen mehr verfügbar sind, um auf den Verkehr aus der Schildstraße zu achten.

Außerdem kann diese Problematik weiter dadurch gefährdet werden, dass Fahrradfahrende dazu verleitet werden könnten, aus der Schildstraße kommend, mit dem Schwung geradeaus in die Parkhauseinfahrt zu fahren und ihre Fahrt zwischen den Pollern über die Parkhausausfahrt und dann die Wirichsbongardstraße fortzusetzen.

Ich würde mich freuen wenn Sie im Rahmen der Umgestaltung der Schildstraße die Kreuzung Borngasse und das aufgezeigte Gefahrenpotential aktiv entschärfen würden, um für die nötige Verkehrssicherheit zu sorgen.

Gerne stehe ich für Rückfragen zu Verfügung.

Freundliche Grüße

21) Tenor: **begrüßt die Platzflächengestaltung, wünscht Bestands-Baumfelder zu vergrößern**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Anmerkungen zur Neugestaltung des Schildplatzes

Sehr geehrte Frau Burgdorf,

sehr geehrter Herr Müller,

hallo an das Planungsteam,

als langjährige, engagierte Anwohnerinnen des Suermondviertels haben wir zu o.g. Neugestaltung folgende gestalterische Anmerkungen:

zur Begrünung - wir begrüßen die in der Ausbauplanung vorgestellten zusätzlich vorgesehenen Bäume und deren Standorte.

Darüber hinaus schlagen wir vor, die bereits vorhandenen Baumfelder deutlich zu vergrößern. Die Wurzeln heben dort bereits das vorhandene Pflaster bedenklich an (Baum vor Gastronomie Tajine und am Rande der Baumaßnahme die großen Platanen Ecke Lothringer-/Harscampstraße)!

zur Gestaltung - wir begrüßen ausdrücklich die vorgesehene sandfarbene Gestaltung der Platzflächen, die die Besonderheit des Bereiches im Viertel für alle visualisiert (s.a. Veröffentlichung AZ vom 31.1.2025).

Mit freundlichen Grüßen

22) Tenor: **Unterstützt die städtische Planung; geplanter Baum auf Schildplatz ist Ersatz- und keine Neupflanzung**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

leider hatte ich nur sehr kurzfristig (über die AZ vom 31.1.2025) über die Bürgerbeteiligung zum Thema RVR und Schildstraße sowie Schildplatz erfahren.

Die darin aufgezeigten Gegenüberstellungen von Stadtplanung (1) und der Radverbände (2) machen einen sehr ungünstigen, weil einseitigen Eindruck, daß die bevorteilte RVR viel grüner mit mehr Baumbestand daher komme, was faktisch falsch ist, da die städtische Planung dieselben Baumstellen nur nahezu unsichtbar aufzeichnet.

Wie Sie hoffentlich noch wissen, hat die Radfahrlobby beim Umbau der Lothringerstraße in eine Fahrradstraße die Vernichtung schönen Baumbestands gegen die erhaltenden Planungen der Stadtverwaltung durchgesetzt.

Kompromisslosigkeit gegen alle Bemühungen um Baumerhalt und entsprechende Proteste unsererseits waren und sind auch weiterhin die Brechstangenmentalität, mit der singuläre Interessen durchgesetzt werden sollen. Hanebüchen, die Argumente, angesichts städtischer Grünverarmung und negativer Baubilanzen zu behaupten, man definiere sich ökologisch, wenn man auf Kosten von Grün bloß eigenen Fahrkomfort bevorzugen will.

So auch die absurde Argumentation, Bäume stünden im Weg, weil man mit überdimensionierter Breite auch keinen Zentimeter Versatz in Kauf nehmen wolle, um schnell und geradlinig zum Innenstadtring durchzustoßen, nur um dann faktisch von den Hausmauern der Harscampstraße abrupt ausgebremst und zu einem weiten Schlenker gezwungen zu werden. Da hätte man sich, wenn man da genauso konsequent gewesen wäre, mit Forderungen nach Abriß der Häuser für einen Durchstich nur lächerlich gemacht. Aber Bäume haben leider eine nur sehr schwache Lobby.

Doch das nur nebenbei, denn die Kompromisslosigkeit äußert sich ebenso im Sozialverhalten.

Alle anderen Nichtradfahrenden sind im Weg. Das kommunal propagierte „Faire Miteinander“ und auch die neu gegründete Mobilitätsaktion „Aachen mach weiter“ des Bündnis Zukunft Machen, streben ein verantwortliches, Rücksicht nehmendes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer an, um polarisierende Tendenzen, wie sie auch vom Verein der „Mobilen Vernunft“ betrieben werden, zu begegnen. Das sollte auch für die Radfahrlobby gelten, die selbstverständlich Verkehrsteilnehmer, aber eben auch nicht allein herrschend ist, mit ihren ständig unzufriedenen Forderungen und Nachforderungen.

Seit 50 Jahren nutze ich intensiv das Fahrrad und sehe an vielen Stellen Verbesserungsbedarf, habe aber nie singuläre Privilegien vermisst noch eine Infrastruktur ausschließlich für Radfahrer gefordert. Für mich war die Nutzung öffentlicher Verkehrswege stets ein Begegnungsraum verantwortlichen Miteinanders.

So unterstütze ich die städtische Planung und hoffe, daß die Politik, nicht wie bei der Zustimmung zu den Baumfällungen in der Lothringerstraße, wieder vor der Radfahrlobby einknickt.

Abzusehen ist ja weiterführend sowieso der nächste Konflikt, wenn die RVR durch die Fußgängerzone Wirichsbongardstraße durchgeprügelt werden soll. Immerhin sind in Aachen 2 bis 3 Mal so viele Fußgänger unterwegs wie Radfahrer und nur weil die keine so dominante Lobby haben, soll demokratisches Verständnis auf der Strecke bleiben? Die meisten Teile der RVR habe ich viele Jahre befahren und gerade die unterschiedlichen Wegebedingungen als Vorteil an Vielfalt genossen.

Die überdimensioniert breiten RVR dienen als Rennbahnen nur der Schnelligkeit, was für alle Verkehrsteilnehmer weniger Sicherheit bedeutet.

Bitte vergessen Sie nicht bei der Planung Schildplatz, daß der neu zu pflanzende Baum nur Ersatz ist, für die schon vor einigen Jahren gefällte Kastanie und nicht als zusätzliche Neupflanzung oder Ersatz für andere Ökopunkte verbucht wird.

Mit freundlichen Grüßen

23) Tenor: **Ausführungsplanung: keine intuitive Nutzung der Flächen, Konflikte Fuß- und Radverkehrsführung über Schildplatz, Gefahrenpunkt Parkplätze Harscampstraße Vorschlag Radverbände: deutliche Führung der RVR, eindeutige Führung über Schildplatz mit Beschilderung und FGÜ, prüfen ob Lieferstreifen in Harscampstraße ein Gefahrenpunkt ist**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Liebes Team der Stadt, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung möchte ich noch fristgerecht meine Stellungnahmen zur Ausführungsplanung der Stadt und dem Vorschlag der Verbände abgeben:

Stellungnahme zur Ausführungsplanung der Stadt:

- Die Gestaltung der Verkehrsflächen gibt aus meiner Sicht keine intuitive Nutzung dieser Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten vor. Es vermischen sich unterschiedliche Materialien für die jeweils vorgesehene Nutzung. Die Führung der Radvorrangroute ist für alle Verkehrsteilnehmende nicht erkennbar.
- Auf dem Schildplatz kann es zu Konflikten zwischen Fußgängern auf dem Premiumfußweg und Radfahrende auf der Radvorrangroute im Bereich des Querungsbereichs kommen, da es keine Regelung nach StVO gibt.
- Der Parkstreifen im Platzbereich der Harscampstraße führt zu rangierenden Ein- und Ausfahrparkvorgängen. Das ist in dem kurzen Bereich, der durch häufige Richtungswechsel und Verflechtungen von unterschiedlichen Verkehren geprägt ist und damit die volle Aufmerksamkeit erfordert, ein zusätzlicher Gefahrenpunkt.

Stellungnahme zum Gestaltungsvorschlag der Verbände:

- Der Verlauf der Radvorrangroute ist deutlich sichtbar. Rot markierte und beschilderte Fahrradstraßen (mit begleitenden Blockmarkierungen) sind den Verkehrsteilnehmenden bekannt, auch in ihrer Nutzung.
- Durch die Beschilderung "Radweg" auf dem Schildplatz sind die Nutzungen eindeutig. (Allerdings sind hier keine taktilen Begrenzungsstreifen zum Gehweg dargestellt)
- Der FGÜ regelt den Querungspunkt zwischen Premiumfußweg und Radvorrangroute.
- Auch der Lieferstreifen stellt in dem kurzen Abschnitt einen Gefahrenpunkt dar, muss man abwägen.

Beste Grüße,

24) Tenor: **durchgehende Radwegverbindung mit Zebrastreifen gewünscht**

Datum: 31.01.2025

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Interesse habe ich Ihre medial gut aufbereitete Informationsseite gelesen.

Als Radfahrer habe ich die Strecke seit Jahren zweimal täglich genutzt und freue mich, wenn die Umbauarbeiten abgeschlossen sind.

Irritiert bin ich von der Lösung am Schildplatz, wo die Radvorrangroute von einem Gehweg mit "Radfahrer frei" unterbrochen werden soll. Das wird der Wichtigkeit der Radverbindung nicht gerecht. Außerdem stellen die geplanten Blocksteine gefährliche Hindernisse dar.

Wesentlich besser fände ich hier eine durchgehende Radwegverbindung in Kombination mit einem Zebrastreifen für die zu Fuß Gehenden.

Freundliche Grüße

25) Tenor: **Wunsch nach einem durchgängigen Leitsystem aus Rillen- und Noppenplatten und geteilte Überwege an Überquerungsstellen**

Datum: 01.02.2025 (nicht fristgerecht eingereicht)

Zitat:

Sehr geehrte Damen und Herren,

leider fehlt bei den Planungen das durchgängige Leitsystem als Rippen- und Noppenplatten, damit Blinde und sehgeschädigte Menschen sich orientieren können. Ebenso fehlen geteilte Überwege, damit Rollstuhlfahrer*innen diesen Bereich nutzen können. Sollten diese beiden Sachverhalte nicht nachgebessert werden, sind sowohl Rollstuhlfahrer*innen als sehgeschädigte und blinde Menschen benachteiligt, da die entsprechenden Strasse nicht selbstständig nutzen können.

Mit freundlichen Grüßen

Vorschlag der Verbände für Radvorrangroute Schild-, Harscamp- und Lothringerstraße



Vorrang für Fußverkehr

- Zebrastreifen für Querung des Gehwegs Harscampstraße über RVR

Vorfahrt für Radvorrangroute

- zur Entschleunigung des Autoverkehrs in der Harscampstraße

Trennung der Verkehrsarten

- Berücksichtigung der Belange von Sehbehinderten durch Bordsteinkanten

durchgängige Radvorrangroute

- keine Anrampung in der Lothringerstraße
- kein rechtwinkeliges Abknicken im Verlauf
- rot und komfortabel zu befahrender Asphalt

keine baulichen Hindernisse an der Radvorrangroute/auf Gehweg

- Baumbeet nach Norden verschieben
- keine Blocksteine/Steinwürfel



Stellungnahme zur Ausführungsplanung der Radvorrangrouten in der Harscampstraße/Schildstraße

Für einen durchgängigen Verlauf der Radvorrangrouten Brand und Eilendorf

Wir lehnen die für den Verflechtungsbereich Harscampstraße/Schildstraße vorgestellte Planung¹ ab. Sie erfüllt nicht die Anforderungen, die an die dort verlaufenden Routen und an das Aachener Radhauptnetz gestellt werden.

Stattdessen schlagen wir vor:

1. Die Fahrradstraße Lothringerstraße wird in die Harscampstraße bis zur Querung in die Schildstraße vorfahrtsberechtigt verlängert, die Kurvenradien entsprechend ausgerundet.
2. Der Bereich zwischen Harscamp- und Schildstraße wird zu einem 3-3,5 m breiten Beidrichtungsradweg mit roter Fahrbahn. Der Fußverkehr wird per Fußgängerüberweg bevorrechtigt über den Radweg geführt.
3. Die Schildstraße wird zur rot durchgefärbten Fahrradstraße.
4. Der Straßenzug Wirichsbongardstraße (ab Borngasse), Schützenstraße, Schildstraße wird vom Kfz-Schleichverkehr befreit.

Einordnung anhand der Netzbedeutung für den Radverkehr

Die Achse Lothringer-, Harscamp- und Schildstraße stellt im Aachener Radhauptnetz eine Route nach höchster Kategorie (SN 1) dar, welche entsprechend dem Beschluss² aus dem Jahr 2023 nach den Standards der H-RSV³ auszubauen ist. Demnach sind - auch auf kurzen Abschnitten - keine Gehwege "Radfahrer frei" zulässig. Im überregionalen Radnetz z. B. durch das Rheinische Radverkehrsrevier⁴ gehört dieser

¹ https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/harscamp_schildstrasse/index.html

² Beschluss Mobilitätsausschuss Aachen: <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020?VOLFDNR=27171>

³ Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H-RSV): <https://www.strassen.nrw.de/de/radvorrangrouten.html>

⁴ Rheinisches Radverkehrsrevier – Interaktive Karte <https://www.radverkehrsrevier.de/karte/interaktive-karte>, analog auch Beschluss Mobilitätsausschuss Aachen: <http://ratsinfo.aachen.de/public/vo020?VOLFDNR=25645>

Abschnitt zur Radschnellverbindung Aachen – Köln, wozu gerade eine Machbarkeitsstudie⁵ in Arbeit ist.

Die Achse ist ebenso für den Fußverkehr relevant, denn hier treffen der Premiumfußweg Nr. 3 und die Fußverbindung Hauptbahnhof – Adalbertstraße aufeinander.

Für den Kfz-Verkehr hingegen ist die Route kaum relevant, denn sie dient im Netz lediglich der Erschließung. Dennoch stellt die Schildstraße eine beliebte Abkürzung in das Parkhaus Galeria Kaufhof/City dar, da hier eine Ampel umgangen werden kann. Die größte Gefahr für den Fuß- und Radverkehr geht von derartigen Kfz-Schleichverkehren im Viertel aus.

Bauliche Gestaltung und Sicherheit

Kfz-Verkehr entschleunigen

Nach der derzeitigen Planung hat der Kfz-Verkehr aus Richtung Suermondplatz bis zur Theaterstraße durchgängig Vorfahrt; dies führt zu überhöhten Geschwindigkeiten. Um den Kfz-Verkehr zu entschleunigen und so die Verkehrssicherheit zu stärken, schlagen wir vor, der Radvorrangroute Vorfahrt zu gewähren.

Roteinfärbung

Wir halten es für unabdingbar, einen klar erkennbaren, durchgängigen Korridor für den Radverkehr zu bieten. Aus unserer Sicht stellt der durchgängige „rote Teppich“ ein klares Erkennungsmerkmal der Radvorrangrouten dar und ist somit auch viel prägnanter als die Piktogrammketten, die lediglich unterstützend wirken können. So werden die unterschiedlichen Verkehrsräume insbesondere im Abschnitt zwischen Harscamp- und Schildstraße auch für Kinder und Sehbehinderte klarer erkennbar.

Die Roteinfärbung der Harscampstraße kann zugunsten der städtebaulichen Wirkung abweichend von den Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen ausgeführt werden. Dies kann ein 3-3,5 m breiter roter Asphaltstreifen in der Fahrbahnmitte sein.

Bauliche Trennung, Vorrang für den querenden Fußverkehr

Wenn der Bereich zwischen Harscampstraße und Schildstraße wie in der vorgelegten Planung als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr gestaltet würde, würden für zu Fuß Gehende nur unzureichend oder gar nicht deutlich, dass hier auch Radfahrende unterwegs sind. Sie werden dann ggf. durch querenden Radverkehr überrascht und verunsichert.

Daher halten wir in diesem Querungsbereich eine bauliche Trennung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und die Ausweisung des Vorrangs der zu Fuß Gehenden

⁵ Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Aachen - Düren – Frechen (- Köln) <https://planersocietaet.de/rsv-aachen-frechen>

mittels eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) für die klarere und sicherere Lösung, die dem besonderen Schutzbedürfnis der zu Fuß Gehenden Rechnung trägt.

Dieser Abschnitt der Radvorrangroute sollte als Radweg ausgewiesen werden, denn die vom FB61 vorgelegte und vom Mobilitätsausschuss beschlossene Ausführungsplanung zur Lintertstraße zeigt, dass Fußgängerüberwege über Radwege möglich sind.

Schleichverkehre reduzieren

Um das beschriebene Abkürzen zum Parkhaus zu unterbinden, sollte die Kfz-Einfahrt in die Schützenstraße durch eine Einbahnstraße von der Wirichsbongardstraße in Richtung Theaterstraße unterbunden werden.

Weiterhin sollten die Einbahnstraßen Wirichsbongard-, Schützen- und Schildstraße nur noch für Kfz-Anliegerverkehre freigegeben werden.

Fahrbahnbreite

In der Schildstraße hat die Stadtverwaltung keine Fahrradstraße geplant, wohl weil die in den Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen vorgesehene Fahrbahnbreite leicht unterschritten würde (3,8 m statt 4 m).

Hingegen lässt Tabelle 8 der H-RSV bei Radvorrangrouten Fahrradstraßen mit einer Breite von 3,80 m ausnahmsweise zu – solange dort max. 1.500 Kfz/Tag fahren. Wir halten eine derartige Reduzierung für machbar (siehe oben).

Ladezonen

Die Parkplätze vor der Harscampstraße 61-63 sollten als Ladezone ausgewiesen werden. Das gleiche gilt für die Parkplätze gegenüber der Schildstraße 29.

Gefährliche Hindernisse

Die Einfassung des Baumbettes sollte einen ausreichenden Abstand zum Verkehrsraum von Radfahrer*innen aufweisen. Größere Sorgen bereitet uns die Planung, im Verflechtungsbereich Hindernisse in Form von Blocksteinen (1 x 1 x 0,5 m) zu schaffen. Diese stellen eine erhebliche Unfallgefahr für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen (und insbesondere Sehbehinderte) dar. Aufgrund der negativen Erfahrungen mit den Sitzwürfeln in der Ursulinerstraße⁶ empfehlen wir diese ersatzlos aus der Planung zu streichen.

⁶ <https://www.aachener-zeitung.de/lokales/region-aachen/aachen/fu%C3%9Fgangerzone-neue-quader-werden-stein-des-ansto%C3%9Fes/3099629.html>

**geplante Beeteinfassung
als Sitzmöglichkeit**

**geplante Blocksteine/
Sitzwürfel (1x1x0,5 m)**

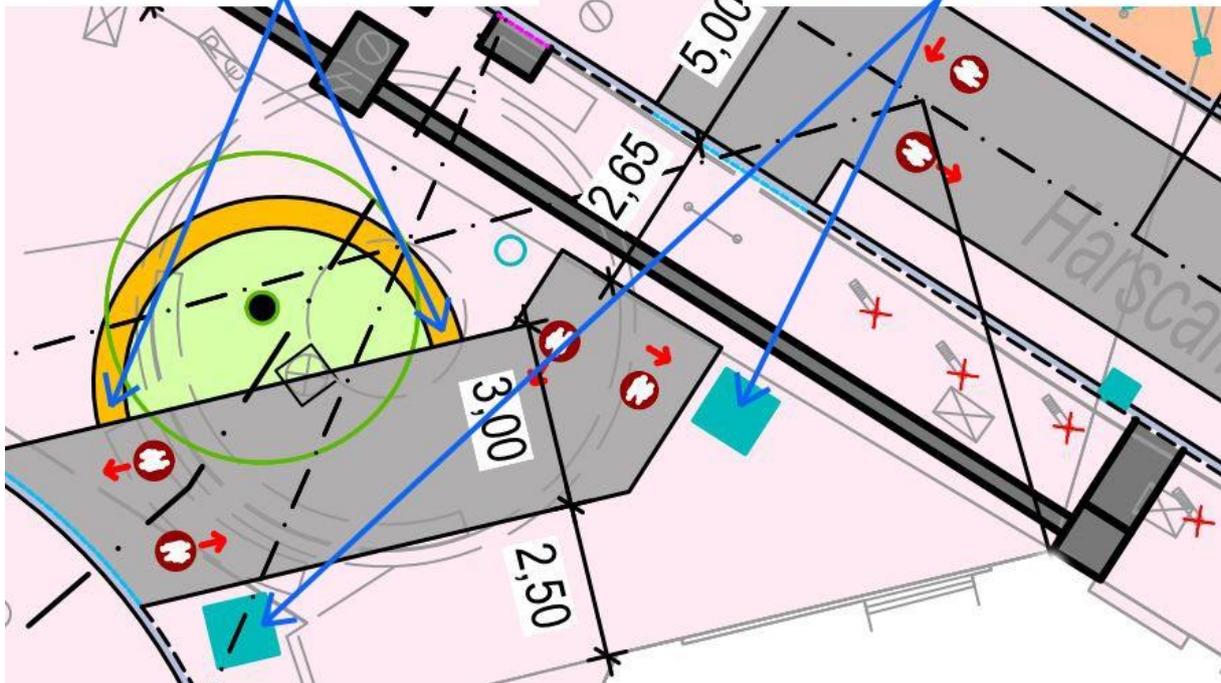


Abbildung 11: Gefährliche Hindernisse in der vorgestellten Planung (Sitzwürfel und Beeteinfassung)

Mit freundlichen Grüßen

Ben Jansen
ADFC Aachen/Düren e.V.

Patrick Hof
ADFC Aachen/Düren e.V.

Martin Christfreund
ADFC Aachen/Düren e.V.

Daniel Herding
Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Norbert Rath
Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Ralf Oswald
VCD Aachen-Düren e.V.

Radentscheid Aachen