

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1297/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 15.10.2019 Verfasser: Dez. III / FB61/300									
Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf hier: Umgestaltung der Bismarckstraße										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="188 674 379 701">Datum</th> <th data-bbox="387 674 954 701">Gremium</th> <th data-bbox="962 674 1374 701">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="188 712 379 739">30.10.2019</td> <td data-bbox="387 712 954 739">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="962 712 1374 739">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="188 750 379 777">31.10.2019</td> <td data-bbox="387 750 954 777">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 750 1374 777">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	30.10.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	31.10.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
30.10.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung								
31.10.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung damit zu beauftragen die Umgestaltung der Bismarckstraße im Abschnitt Schloßstraße bis Drimbornstraße als Fahrradstraße zu planen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Umgestaltung der Bismarckstraße im Abschnitt Schloßstraße bis Drimbornstraße als Fahrradstraßen zu planen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Erläuterungen:

Anlass

Von 2019 bis Mitte 2021 wird die Regionetz Tiefbauarbeiten in der Bismarckstraße vornehmen. Im Zuge der Wiederherstellung soll die Bismarckstraße im Abschnitt zwischen Drimbornstraße und Schlossstraße als Teil der in Planung bzw. Umsetzung befindlichen Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf entsprechend der funktionalen Belange dieser übergeordneten Netzkonzepte umgestaltet werden.

Heutige Situation

Die Bismarckstraße stellt als zentrale Verbindungsstrecke innerhalb des Frankener Viertels bereits heute eine stark genutzte Verkehrsachse dar. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr nimmt diese Straße als Hauptein- bzw. -ausfallroute zwischen der Aachener Innenstadt bzw. dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Rothe Erde / Vennbahn eine übergeordnete Netzfunktion ein. Für den Kfz-Verkehr dient die Bismarckstraße vor allem der Erschließungsfunktion des Frankener Viertels. Die Verbindungsfunktion zwischen dem Bahnhof Rothe Erde und der Innenstadt erfolgt für den Kfz-Verkehr im Gegensatz zum nichtmotorisierten Individualverkehr nicht über die Bismarckstraße, sondern über die parallel verlaufende RIN-klassifizierte Kfz-Hauptverkehrsstraße (HS IV) Oppenhoffallee. Aufgrund des geringen Umwegfaktors im Vergleich zur Oppenhoffallee wird die Bismarckstraße jedoch auch vielfach als Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr genutzt.

In einer Verkehrszählung am 30.06.2016 wurden in der Vormittagsspitzenstunde (7:30 - 8:30 Uhr) 418 Kfz (210 Kfz stadteinwärts / 208 Kfz stadtauswärts) und 161 Radfahrende auf der Bismarckstraße an der Einmündung Drimbornstraße erfasst. Am Nachmittag (16:00 Uhr – 17:00 Uhr) lag der Spitzenwert bei 520 Kfz/h (210 Kfz/h stadteinwärts / 310 Kfz stadtauswärts) und 131 Radfahrende. Über den Gesamttag (7- 19 Uhr) betrug der Radverkehrsanteil am Fahrverkehr auf der Fahrbahn 20%.

Die Bismarckstraße ist zwischen der Drimbornstraße und Warmweiherstraße Bestandteil einer Tempo-30-Zone. An den Einmündungen Viktoriaallee, Triebelsstraße / Neumarkt, Haßlerstraße / Goffartstraße und Schlossstraße / Rehmannstraße gilt dementsprechend die Rechts-Vor-Links-Regelung. Der dreiarmlige Knoten Drimbornstraße am Ende der Tempo-30-Zone ist lichtsignalisiert. Zur Sicherung von Fußgängerquerungen befindet sich am Neumarkt eine Bedarfs-Lichtsignalanlage und am Eingang des Frankener Parks (Ecke Schlossstraße) ein Fußgängerüberweg. Die Bismarckstraße ist in ihrer gesamten Länge des hier betrachteten Bereichs von ca. 550 m im Trennprinzip ausgebaut (s. **Anlage 2**). Das Straßenbegleitgrün setzt sich aus Baumreihen in Höhe des Frankener Parks und des Neumarktes auf der südlichen Straßenseite zusammen. Die nutzbare Fahrbahn weist eine Breite von 6,00 m auf und wird durch markierte Parkplätze beidseitig begrenzt. Auf der südlichen Seite stehen in aufgeschulterter Ordnung 66 Parkplätze zur Verfügung. Gegenüberliegend sind 125 Parkmöglichkeiten in Schrägaufstellung markiert. Diese der Bewohnerparkzone „V“ zugehörigen 191 Parkplätze der Bismarckstraße weisen insgesamt einen hohen Auslastungsgrad auf. In den Abend- und Nachtstunden sind diese Parkplätze vollausgelastet. Abzüglich des von parkenden Pkws genutzten Raums der Nebenanlage, verbleiben für den Fußverkehr beidseitig nutzbare Gehwegbreiten von circa 2,65 – 2,75 m. Insbesondere auf der

nördlichen Seite ist die nutzbare Gehwegbreite durch außergastronomische Nutzung eingeschränkt (s. Anlage 2). Im Bereich des Frankenberger Parks reduziert sich die nutzbare Breite der Gehweges neben den aufgeschultert parkenden Fahrzeugen auf circa 0,85 m. Die zu Fuß gehenden werden in diesem Abschnitt parallel am Rand der Parkanlage geführt.

Der Radverkehr wird im gesamten hier betrachteten Tempo-30-Zonen-Bereichs der Bismarckstraße gemeinsam mit dem Kfz auf der Fahrbahn geführt.

Eine Anpassung des Straßenraums ist unter Berücksichtigung der besonderen Belange der hier zukünftig verlaufenden Rad-Vorrang-Route erforderlich.

Planung

Die Umgestaltung der Bismarckstraße als Rad-Vorrang-Route soll die Zügigkeit, den Komfort sowie die objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende erhöhen. Um diese Ziele zu erreichen, ist in Tempo-30-Zonen eine Priorisierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn erforderlich. Entlang der Rad-Vorrang-Route wurden daher bereits die angrenzenden Straßen (Schlossstraße / Lothringerstraße und Beverstraße) als Fahrradstraßen beschlossen. Die Bismarckstraße soll als Lückenschluss der „Fahrradstraßenkette“ zur konsistenten Fortführung der Führungsform als Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr-Freigabe) ausgewiesen und gestaltet werden.

Die Umsetzung soll im Anschluss an Kanal- und Leitungsarbeiten der Regionetz durch die Stadt Aachen erfolgen. Diese sind bis Mitte 2021 vorgesehen. Die Kanalsanierungsarbeiten erfolgen in Teilbereichen in offener bzw. unterirdischer Bauweise. Die geplanten Trassen für Wasser und Fernwärme befinden sich überwiegend im Bereich der Fahrbahn. Die Nebenanlagen sind von der Baumaßnahme der Regionetz nur punktuell betroffen.

Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung

Da es sich bei der Bismarckstraße um eine stark frequentierte Hauptachse für den Radverkehr handelt, soll die Planung der Fahrradstraße mit „Optimalmaßen“ entsprechend des Gestaltungsstandards in Aachen erfolgen (s. **Anlage 3**). Für die Querschnittaufteilung kommen dementsprechend drei Varianten in Betracht, die sich in der Anordnung und Anzahl der nördlichen Parkplätze sowie dem Umfang des baulichen Eingriffes unterscheiden (s. **Anlage 4**):

Variante 1 – Markierungen im Bestand

Die bereits heute nutzbare Fahrbahnbreite von 6,00 m eignet sich „optimal“ für die Umsetzung einer Fahrradstraße entsprechend der Gestaltungsstandards in Aachen: Mit einer Fahrgassenbreite von 4,50 m und jeweils 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen kann die Fahrradstraße in der Bismarckstraße bei Beibehaltung der bestehenden Straßenraumaufteilung umgesetzt werden.

Variante 2 – Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände mit Umbau der nördlichen Nebenanlage

Durch die Notwendigkeit des rückwärtigen Ausparkens bei schräg geordneten Parkständen sind Konflikte zwischen Radfahrenden und ausparkenden Kfz möglich. Die ERA 2010 definiert deshalb die Einhaltung eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m (bereits in Variante 1 berücksichtigt). Zur weiteren Reduzierung des Gefahrenpotentials sieht Variante 2 vor, die Schrägparkstände in

Längsparkstände umzuwandeln. Dadurch entfallen 46 Parkplätze. Bei Beibehaltung der „optimalen“ Fahrbahnbreite einer Fahrradstraße, ist durch die gewonnene Fläche die Aufhebung der aufgeschulterten Parkordnung auf südlicher Seite (ohne Umbau) möglich, sodass sich die nutzbare Gehwegbreite auf circa 3,40 m erhöht. Die nördliche Nebenanlage kann auf circa 5,10 m verbreitert werden und für stadtgestalterische Elemente (Begrünung, Möblierung, etc.) sowie für die Ausweitung der Außengastronomie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Straße genutzt werden. Für die Umsetzung der Variante 2 ist ein umfangreicher Umbau der nördlichen Nebenanlage erforderlich.

Variante 3 - Umwandlung der Schrägparkstände in Längsparkstände ohne Umbau der nördlichen Nebenanlage

Auch die Variante 3 sieht vor, die nördlich angelegten Schrägparkstände in Längsparkstände umzuwandeln (-46 Parkplätze). Bei Beibehaltung der Bordsteinlagen der Nebenanlagen (je ca. 3,40 m Gehweg) verbleibt bei beidseitig 2 m breiten Längsparkstreifen eine Fahrbahnbreite von 7,70 m. In Fahrradstraßen mit derart großen Fahrgassenbreiten werden überhöhte Geschwindigkeiten der Kfz aufgrund vermehrter Überholvorgänge provoziert. Um die Ziele der Priorisierung des Radverkehr sowie des Sicherheitsgewinns auch bei sehr breiten Fahrradstraßen zu vereinbaren, kann ein überfahrbarer gepflasterter Mittelstreifen zu einer optischen Separierung und somit einer Verschmälerung der Fahrgasse führen. In den Niederlanden wird diese Fahrradstraßengestaltung bei großen Fahrgassenbreiten regelmäßig eingesetzt (s. Anlage 4). Auch in dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW wird der Einbau eines gepflasterten Mittelstreifens bei breiten Fahrradstraßen empfohlen. In der Bismarckstraße würden neben den jeweils 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen und einem 0,70 m breiten gepflasterten Mittelstreifen je 2,75 m breite richtungstrennte Fahrbereiche entstehen.

Zur Verdeutlichung des Rad-Vorrangs in der geplanten Fahrradstraße ist eine Roteinfärbung der Fahrbahn mittels Oberflächenbeschichtung möglich. In allen Varianten sind darüber hinaus zusätzlich bauliche Eingriffe erforderlich, um die Ziele der Gestaltung einer Fahrradstraße zu erreichen. Dies bezieht sich insbesondere auf die (vorfahrtberechtigte) Knotenpunktgestaltungen, Maßnahmen zur Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und des Kfz-Durchgangsverkehr (s. Kapitel: Möglichkeiten der Kfz-Verkehrsreduktion in der Bismarckstraße). Die Art der Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der Detailplanung.

Möglichkeiten der Kfz-Verkehrsreduktion in der Bismarckstraße

Da die heutige Kfz-Verkehrsmenge (ca. 520 Kfz in der Spitzenstunde) höher ist, als die in den RAS 06 empfohlene Maximal-Kfz-Stärke für die Einrichtung von Fahrradstraßen von 400 Kfz in der Spitzenstunde, bedarf es für eine zielführende Fahrradstraßenlösung zusätzlicher Kfz-reduzierender Maßnahmen. Im Folgenden werden drei Möglichkeiten der Kfz-Reduktion in der Bismarckstraße im Hinblick auf die Wirkung der Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs sowie die Auswirkungen auf den Parksuchverkehr analysiert (s. **Anlage 5**):

Möglichkeit 1: Sperrung der Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße

Ein Planungsansatz zur Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Bismarckstraße besteht darin, das Einfahren von Kfz in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße zu unterbinden. Heute nutzen in der Spitzenstunde ca. 123 Kfz diese Möglichkeit, sodass dies zu einer Reduzierung der stadtauswärts gerichteten Durchgangsverkehre, sowohl in der Schlossstraße als auch in der Bismarckstraße, führen würde. Zusätzlich sieht die Planungsvariante vor, die Bismarckstraße im Bereich des Neumarkts für Kfz zu sperren, um die stadteinwärts gerichteten Schleichverkehr zu unterbinden. Durch diese Netzeinschränkungen würden die Kfz-Durchgangsverkehre größtenteils auf die parallel verlaufende Kfz-Hauptverkehrsstraße Oppenhoffallee verlagert. Schleichverkehre sind dann gegebenenfalls noch über die Warmweierstraße bzw. die Frankenberger Straße oder Turpinstraße möglich. Diese Wege sind jedoch mit einem höheren Umwegfaktor verbunden. Werden diese Routen vermehrt für den Kfz-Durchgangsverkehr genutzt, sind zusätzliche Netzeinschränkungen in weiteren Stufen potenziell möglich.

Der Erreichbarkeit der Ziele in der Bismarckstraße und Schlossstraße ist durch die beschriebenen Netzeinschränkungen weiterhin möglich und mit nur geringen Umwegen verbunden. Auch der Parksuchverkehr ist durch die weiterhin gegebene Möglichkeit des „Kreiselns“ um die Blockbebauungen kaum eingeschränkt. Lediglich die Rundfahrt aus bzw. in die Haßlerstraße muss durch die Sperrung des Neumarkts über die Frankenberger Straße statt über die Bismarckstraße verlaufen. Da die Haßlerstraße jedoch in beide Richtungen befahrbar ist, können parkplatzsuchende Kfz bei Bedarf wenden.

Möglichkeit 2: Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße

Auch dieser Planungsansatz sieht vor, das Einfahren von Kfz in die Fahrradstraße Schlossstraße aus Richtung Zollernstraße zu unterbinden, um den stadtauswärts gerichteten Schleichverkehr auf die Oppenhoffallee zu verlagern. In stadteinwärtiger Richtung soll der Kfz-Verkehr durch ein Kfz-Einfahrverbot in den westlichen Arm der Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee auf die Oppenhoffallee geleitet werden und so zu einer Kfz-Reduktion in der Bismarckstraße führen. In stadtauswärtiger Richtung soll der Bereich weiterhin uneingeschränkt befahrbar bleiben, um die gute Erreichbarkeit des an der Ecke Bismarckstraße / Viktoriaallee entstehenden „Viktoria“-Komplexes mit unter anderem Einzelhandel zu gewährleisten. Die Auswirkungen auf potentielle alternative Strecken für den Schleichverkehr sind identisch zu Möglichkeit 1 mit der Ausnahme, dass stadtauswärtig fahrende Kfz den Bereich Neumarkt nicht umfahren müssen, wodurch die Attraktivität der Ausweichstrecke Warmweierstraße / Bismarckstraße gegebenenfalls steigen könnte. Nachher-Erhebungen müssen zeigen, ob gegebenenfalls weitere Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Schleichverkehrs notwendig sind.

Die Möglichkeit des „Kreiselns“ für parkplatzsuchende Kfz ist durch die Maßnahmen größtenteils weiterhin gegeben. In Vergleich zu Möglichkeit 1 sind neben Kfz in der Haßlerstraße auch Kfz in der Triebelstraße (Einbahnstraße) von längeren Wegen bei Rundfahrten betroffen.

Möglichkeit 3: Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee (Antrag der Verbände und Initiativen zur Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenger Viertel)

Der Antrag der Verbände und Initiativen beinhaltet in Maßnahme 1 die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Bismarckstraße und Frankenger Straße durch die Wiederherstellung des Grünzuges in der Viktoriaallee (s. **Anlage 6**). Zudem sollen durch gegenläufige Einbahnstraßen (mit Radverkehrsfreigabe) in der Turpinstraße neuer Kfz-Schleichverkehr verhindert werden. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen wird der komplette Durchgangsverkehr unterbunden und über die Viktoriaallee in die Oppenhoffallee verlagert, mit dem Resultat einer deutlichen Kfz-Reduktion in der Bismarckstraße, der Schlosstraße sowie des südlichen Frankenger Viertels.

Die Erreichbarkeit der Ziele auf der westlichen Seite der Viktoriaallee ist in stadteinwärtiger Richtung lediglich über die Oppenhoffallee möglich. In stadtauswärtiger Richtung sind die Ziele auf der östlichen Seite der Viktoriaallee über das Verbindungsstück Oppenhoffallee - Drimbornstraße der Bismarckstraße sowie über die Umfahrung der Herz-Jesu-Kirche erreichbar.

Das „Kreiseln“ parkplatzsuchender Kfz-Verkehr ist größtenteils weiterhin möglich, aufgrund der Unterbrechung in Höhe der Viktoriaallee jedoch (ohne große Umwege) nur auf die westliche bzw. östliche Seite der Viktoriaallee begrenzt. Rundfahrten aus bzw. in Bereich der Turpinstraße und Viktoriaallee sind mit deutlich größeren Umwegen verbunden (z. B. 1,1 km für die kürzeste Strecke von Turpinstraße 113 bis Turpinstraße 111).

Weitere Maßnahmen des Antrages zur Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenger Viertel beziehen sich auf den Knoten Bismarckstraße / Drimbornstraße. Umsetzungen verkehrlicher oder auch städtebaulicher Umplanungen dieses Bereiches sind nur unter Berücksichtigung der „Viktoria“-Baumaßnahmen möglich. Als wichtiger Knotenpunkt des Rad-Vorrang-Netztes (Abzweig nach Eilendorf und Brand) wird die Verwaltung die Planungen für den Verflechtungsbereich Bismarckstraße / Drimbornstraße / Schenkendorfstraße / Beverstraße in einer separaten Vorlage vorstellen.

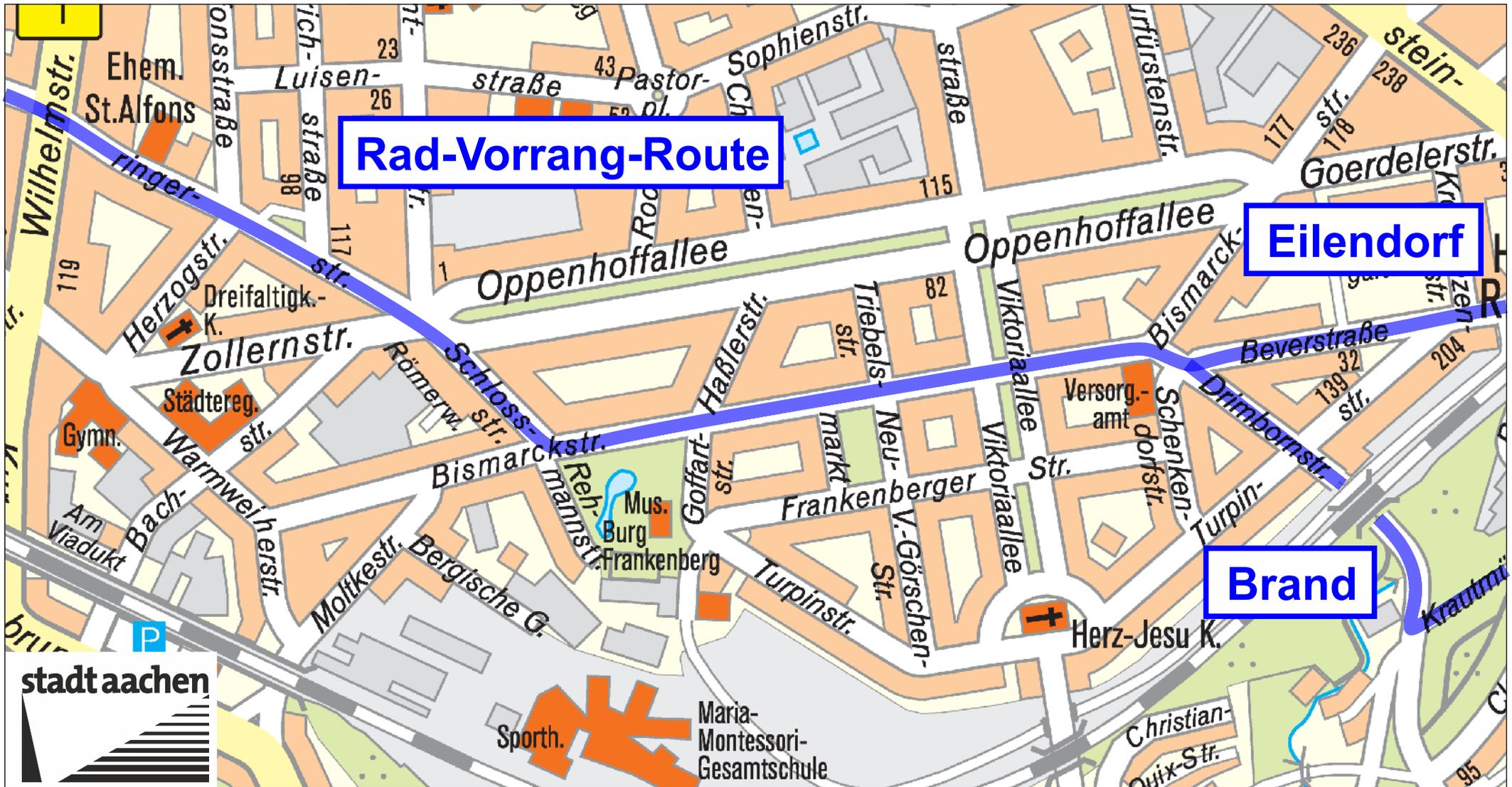
Weiteres Vorgehen

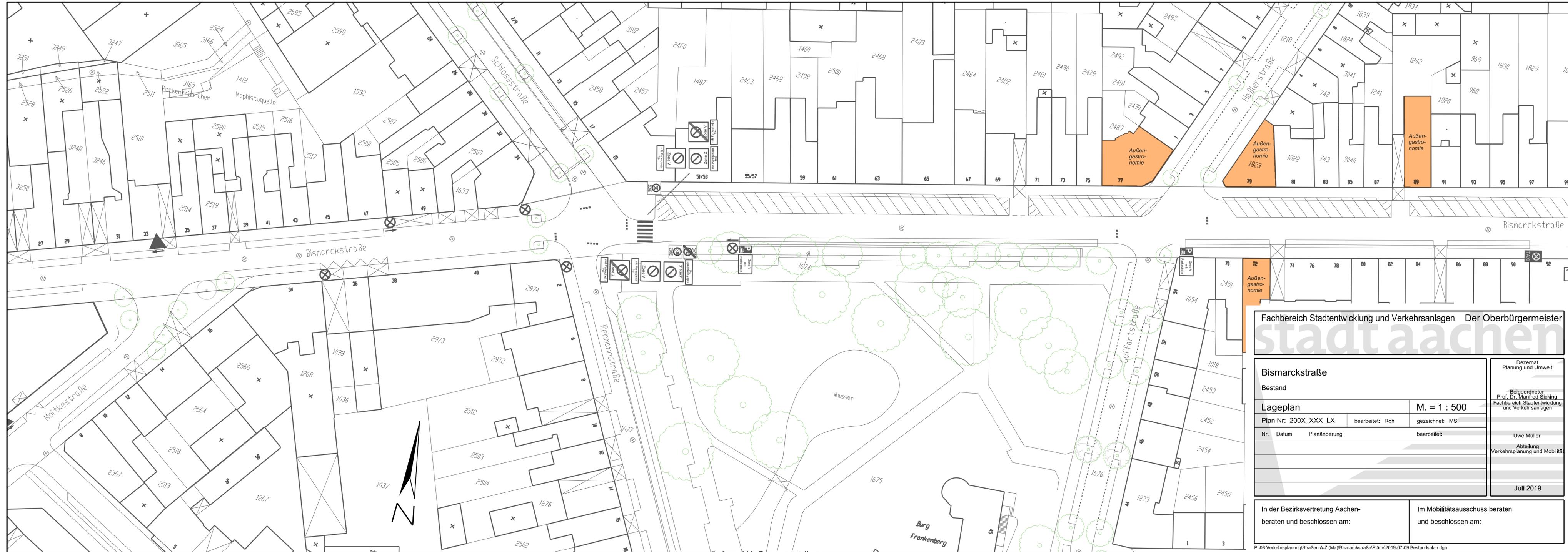
Die Verwaltung schlägt vor, die Bismarckstraße im Bereich Schlosstraße bis Drimbornstraße als Fahrradstraße umzugestalten. Unter Berücksichtigung der aufgezeigten Vor- und Nachteile der Möglichkeiten zur Straßenraumaufteilung und zur Reduktion des Kfz-Verkehrs wird die Verwaltung einen Planungsbeschluss aufbereiten.

Anlage/n:

- Anlage 1: Übersichtskarte des Verlaufs der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf
- Anlage 2: Lageplan Bestand Bismarckstraße (M 1:500)
- Anlage 3: Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen
- Anlage 4: Querschnitte der Planungsvarianten Bismarckstraße (M: 1:100)
- Anlage 5: Auswirkungen auf die Verkehrslenkung und den Parksuchverkehr der Möglichkeiten zur Kfz-Reduzierung in der Bismarckstraße
- Anlage 6: Antrag der Verbände und Initiativen „Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenger Viertel“

Geplanter Verlauf der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf



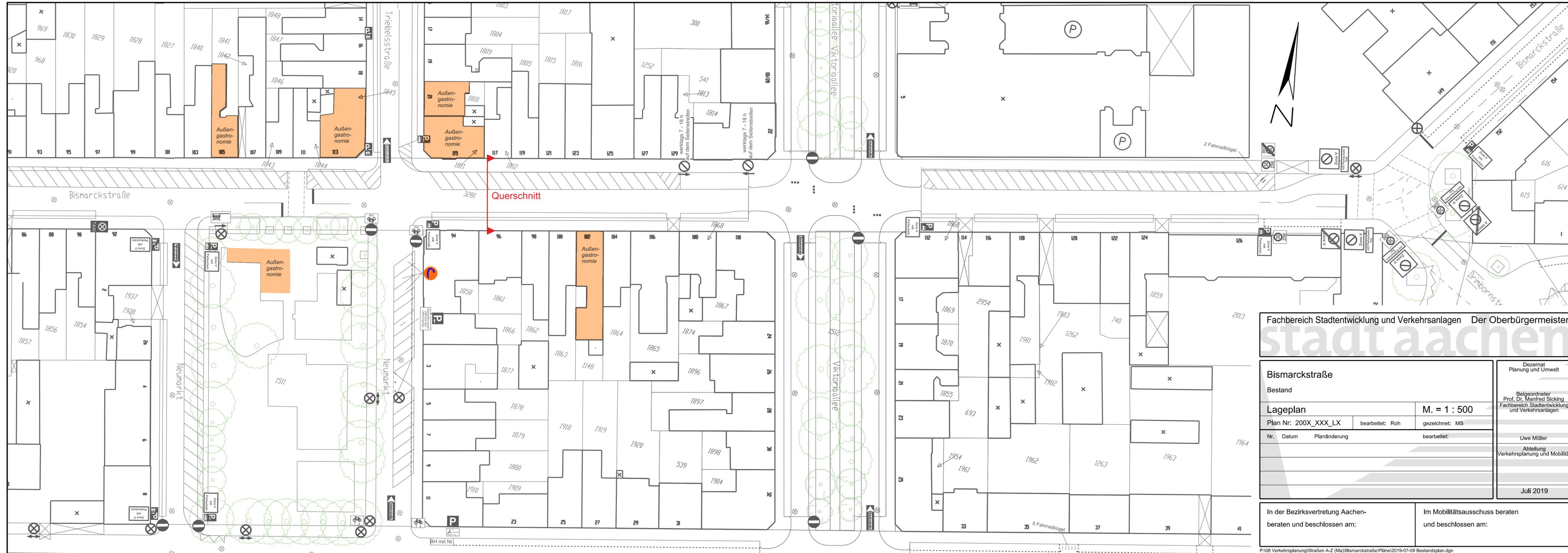


Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister

stadt aachen

Bismarckstraße Bestand		Dezernat Planung und Umwelt
Lageplan Plan Nr: 200X_XXX_LX bearbeitet: Roh gezeichnet: MS		M. = 1 : 500 Beigeordneter Prof. Dr. Manfred Sicking Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Nr. Datum Planänderung bearbeitet:		Uwe Müller Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
In der Bezirksvertretung Aachen- beraten und beschlossen am:		Juli 2019
Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:		

P:\08 Verkehrsplanung\Straßen A-Z (Ma)\Bismarckstraße\Pläne\2019-07-09 Bestandsplan.dgn



Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister

stadt aachen

Bismarckstraße			Dezernat Planung und Umwelt
Bestand			Beigeordnet Prof. Dr. Manfred Sicking Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Lageplan		M. = 1 : 500	
Plan Nr.: 200X_XXX_LX	bearbeitet: Roh	gezeichnet: MS	Uwe Müller Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Nr.	Datum	Planänderung	
bearbeitet:			
			Juli 2019

In der Bezirksvertretung Aachen-beraten und beschlossen am:

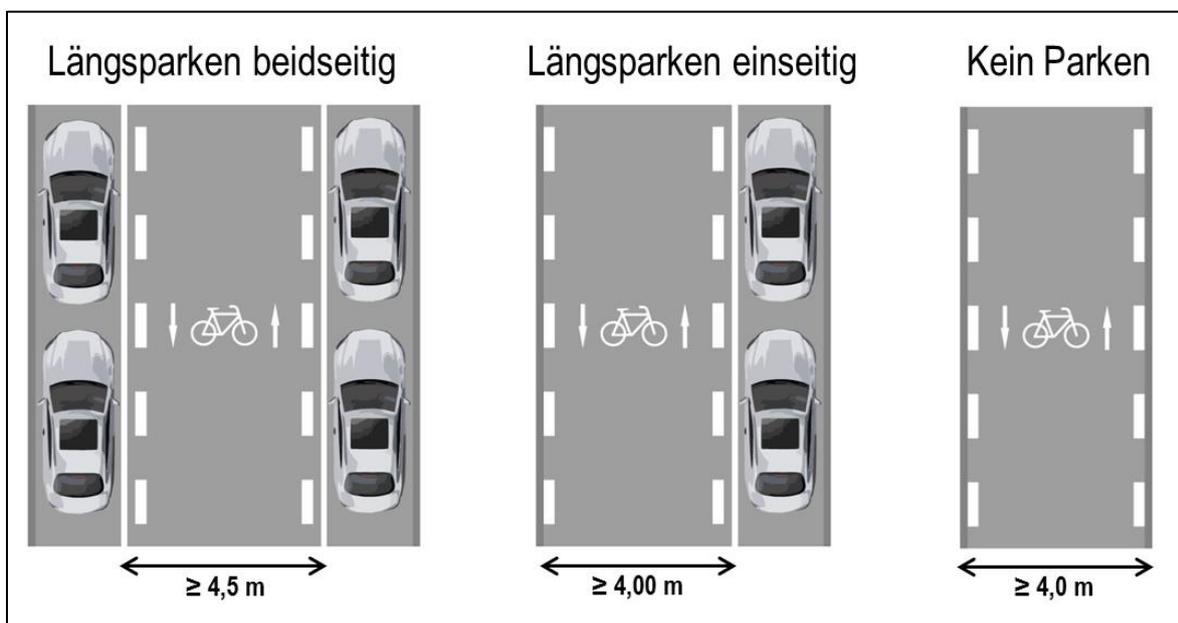
Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen

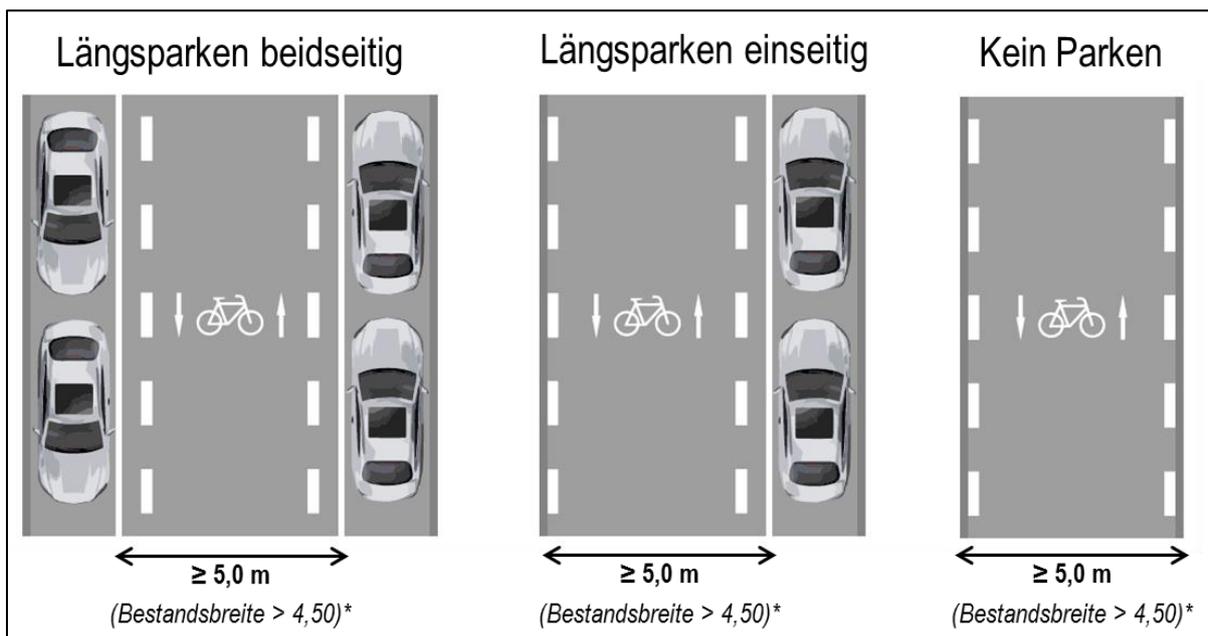
Gestaltung einer Fahrradstraße auf der Strecke

- Die optimale Breite der Radfahrer-Fahrgasse liegt bei 4,50 m.
- Breite Sicherheitsraum: Optimum: 0,75 m, Minimum: 0,50 m, Maximum: 1,00 m
- Unterbrochene Breitstrichlinie (25 cm, 1m:1m) zum Parken (mit Sicherheitsraum) und am Fahrbahnrand.
- Piktogrammmarkierung mit Sinnbild Radfahrer und Richtungspfeilen wiederholend mittig der Radfahrer-Fahrgasse.

Beispiel Kfz-Freigabe in einer Richtung

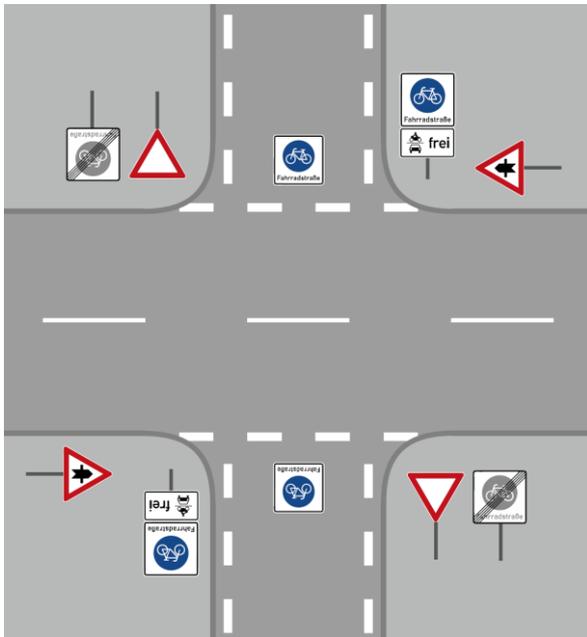


Beispiel Kfz-Freigabe in beide Richtungen



Gestaltung des Beginns bzw. Endes einer Fahrradstraße

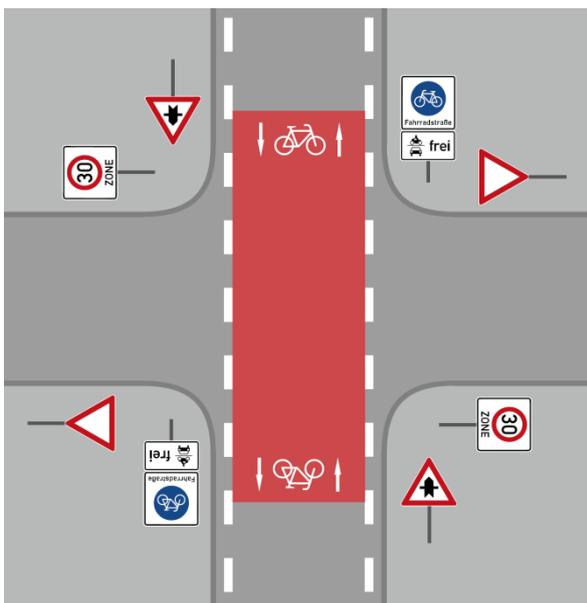
- Piktogrammmarkierung mit Sinnbild „VZ 244.1 Fahrradstraße“ mittig der Radfahrer-Fahrgasse am Beginn einer Fahrradstraße



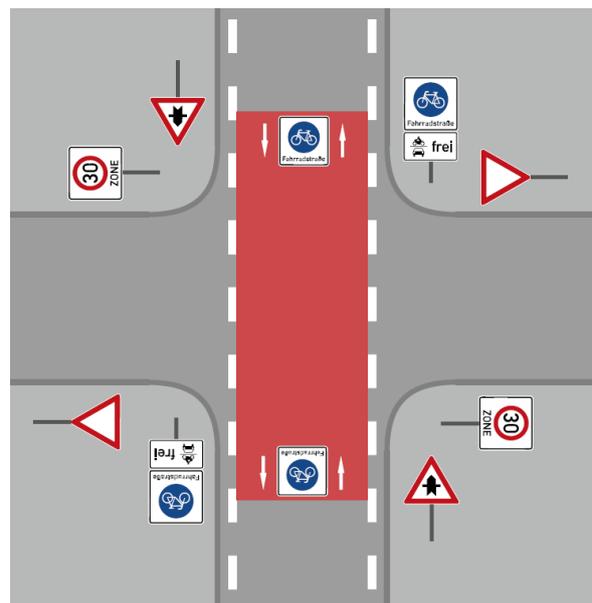
Gestaltung des vorfahrberechtigten Knotenpunktbereiches einer Fahrradstraße

- Fortlauf der unterbrochenen Breitstrichmarkierung über den Kreuzungs- / Einmündungsbereich
- Piktogrammmarkierungen mit dem Sinnbild Radfahrer (bzw. „VZ 244.1 Fahrradstraße“) und Richtungspfeilen an den Knotenpunktarmen der Fahrradstraße
- Roteinfärbung des Kreuzungs- / Einmündungsbereiches

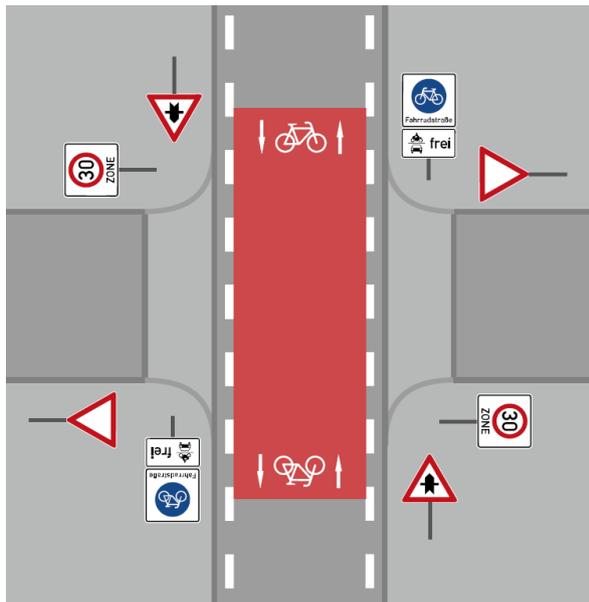
Minimal (Sinnbild „Radfahrer“)



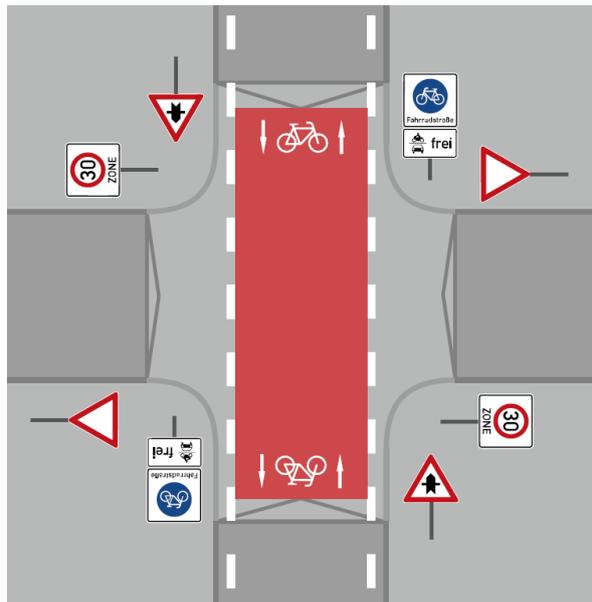
Minimal (Sinnbild „VZ 244.1 Fahrradstraße“)



Optional: Gehwegüberfahrt an den untergeordneten Knotenpunktarmen



Optional: Aufpflasterung des gesamten Knotenpunktbereiches



Optional: Rotasphaltierung der Fahrradstraße über ihre gesamte Länge

- Abwägung nach Einzelfallbetrachtung
- Insbesondere bei Neubau oder Sanierungsarbeiten

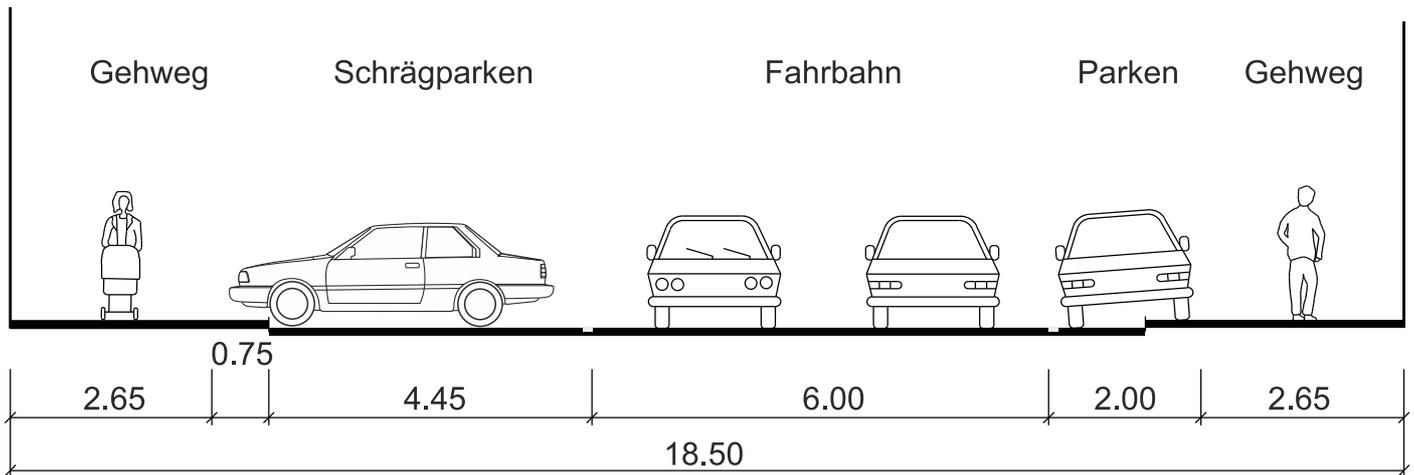
Bismarckstraße (Schlossstr. - Drimbornstr.)

Bestand



HS-Nr. 107

HS-Nr. 96

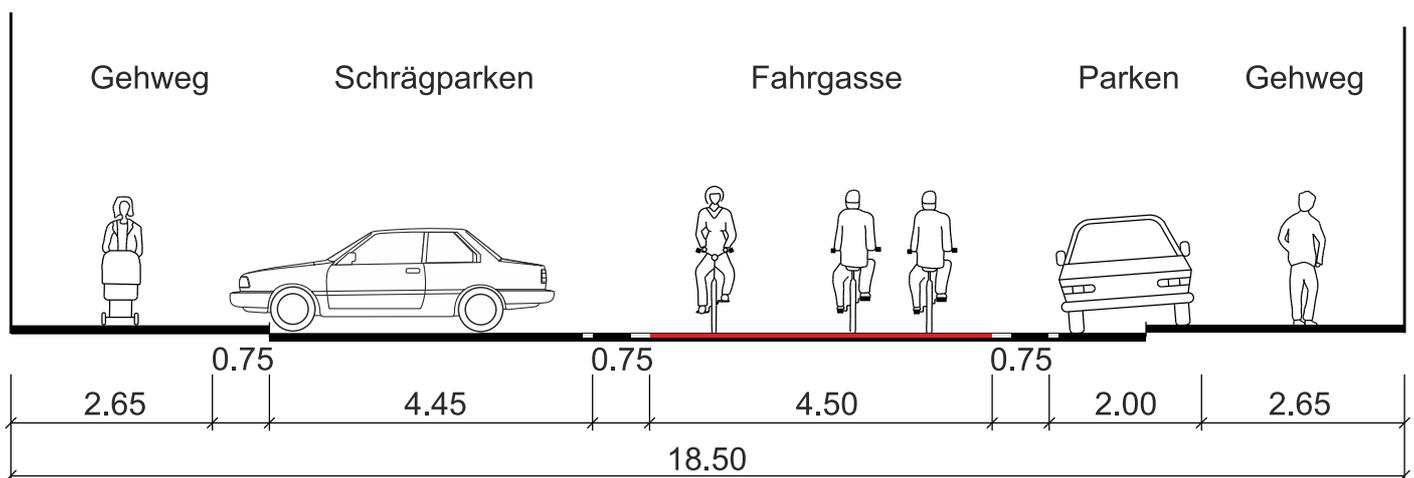


Variante 1



HS-Nr. 107

HS-Nr. 96



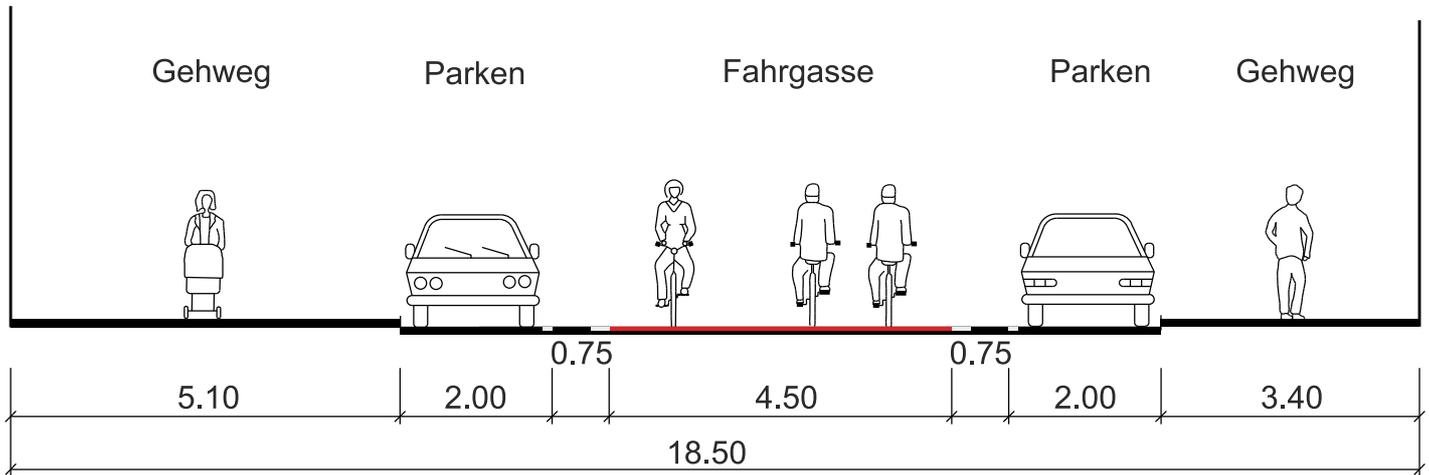
Bismarckstraße (Schlossstr. - Drimbornstr.)

Variante 2



HS-Nr. 107

HS-Nr. 96

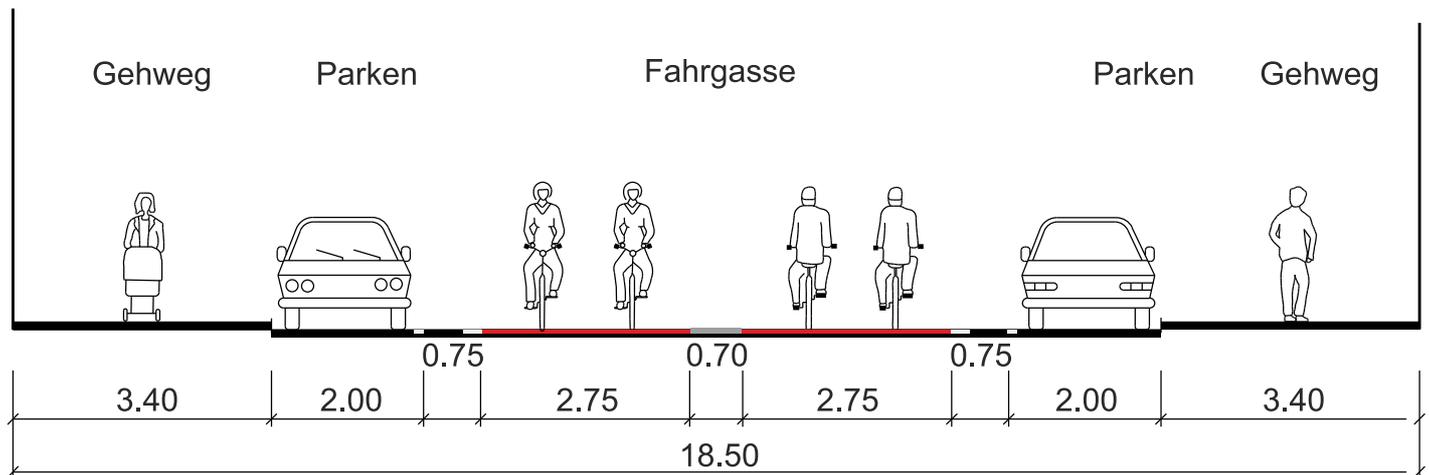


Variante 3



HS-Nr. 107

HS-Nr. 96

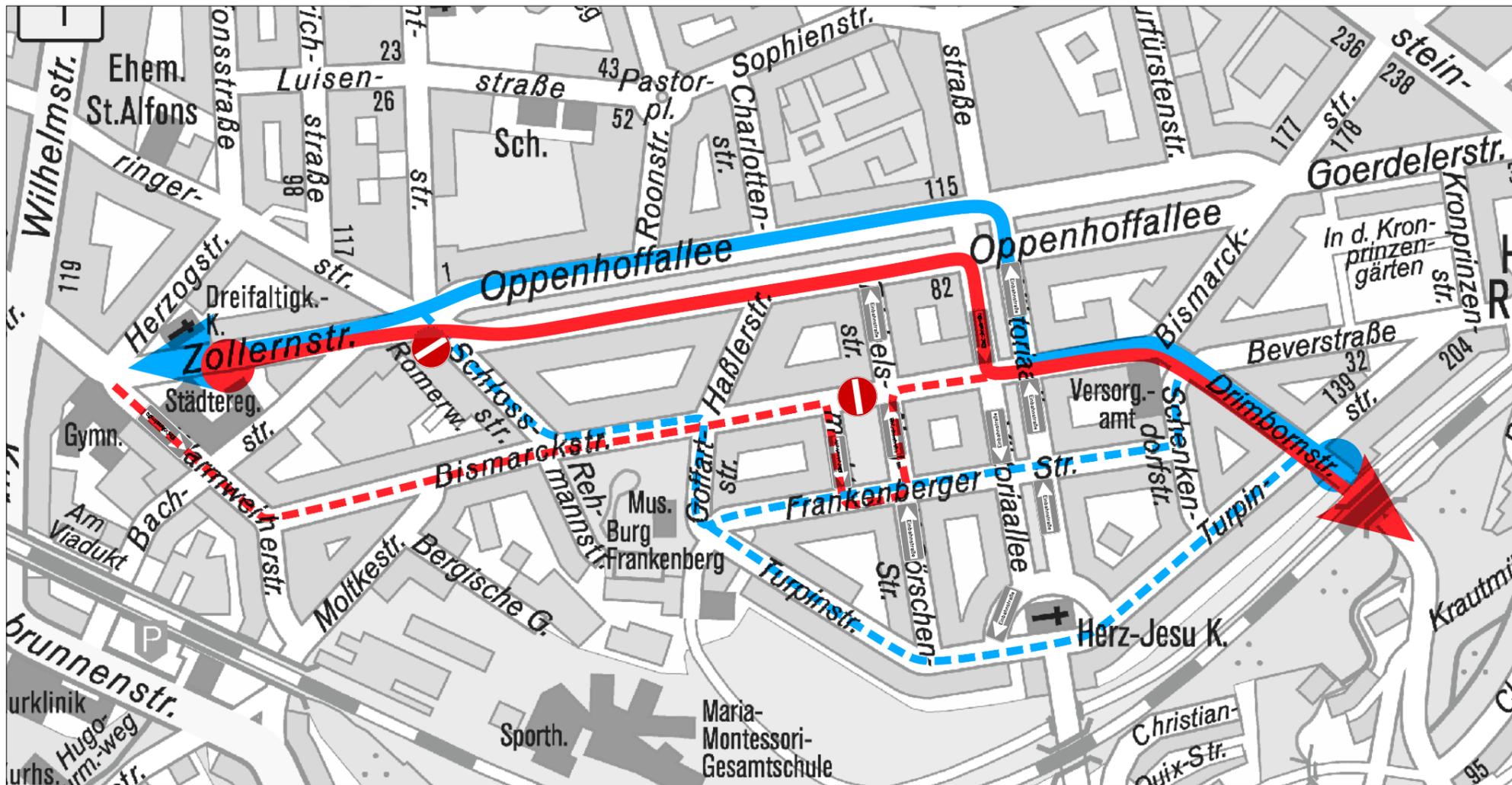


Beispiel einer Fahrradstraße mit gepflastertem Mittelstreifen (Niederlande)

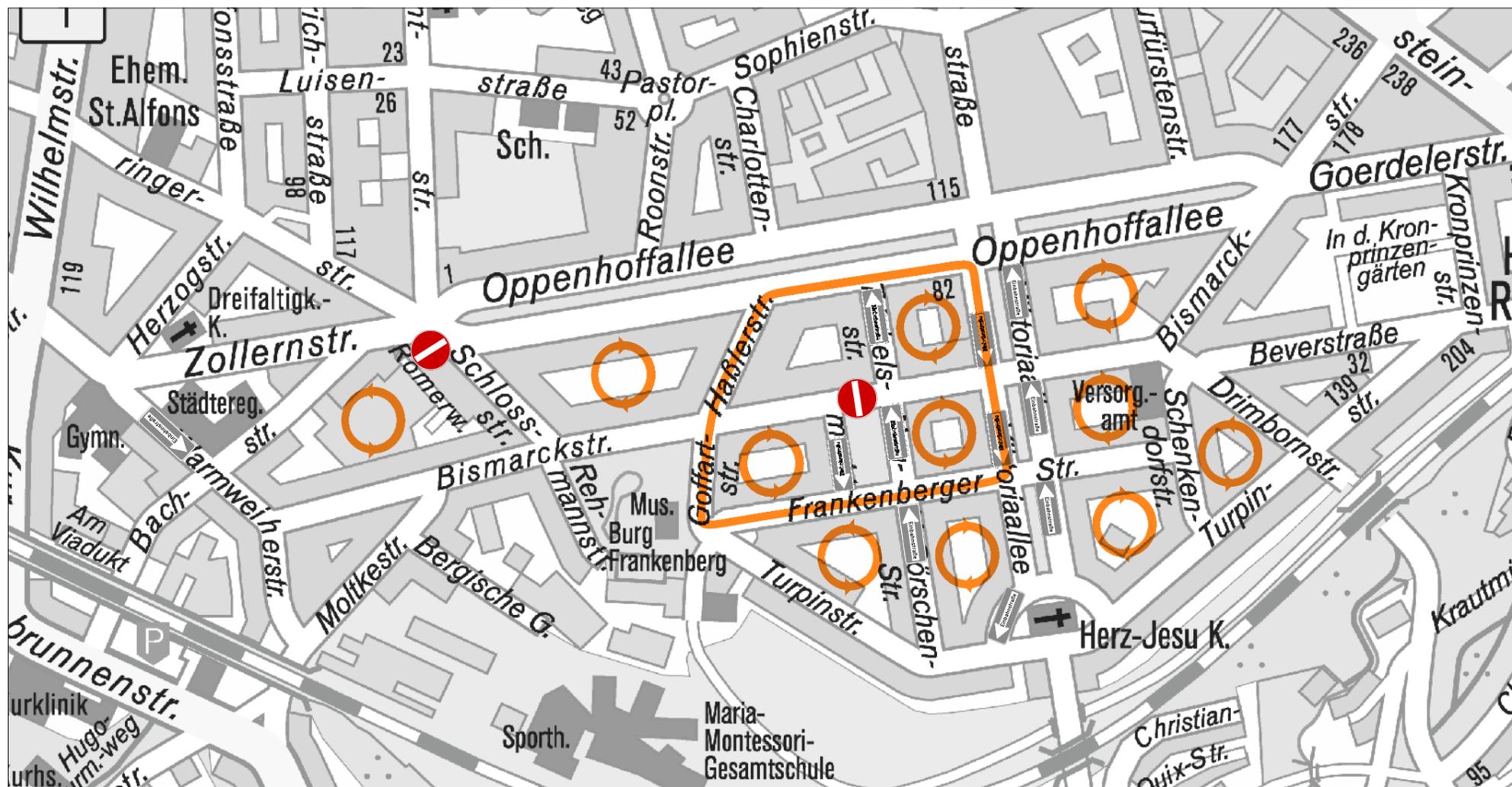


Möglichkeit 1: Sperrung der Bismarckstraße am Neumarkt für den Kfz-Verkehr sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schloßstraße aus Richtung Zollernstraße

Verkehrlenkung (blau: stadteinwärts, rot: stadtauswärts, gestrichelt: mögliche Schleichverkehre)

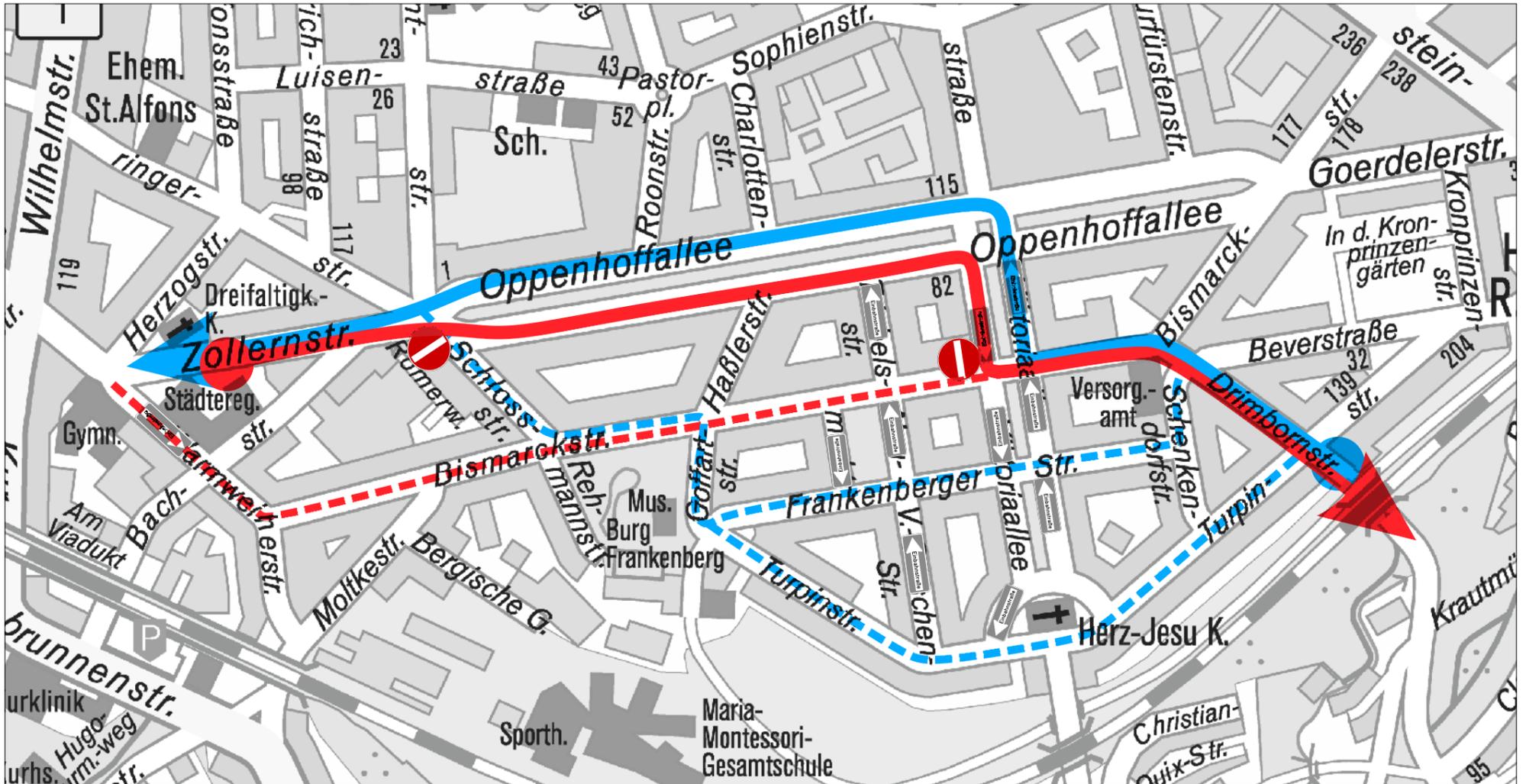


Parksuchverkehr (orange: kürzeste Strecke für Rundfahrt um die Blockbebauung)

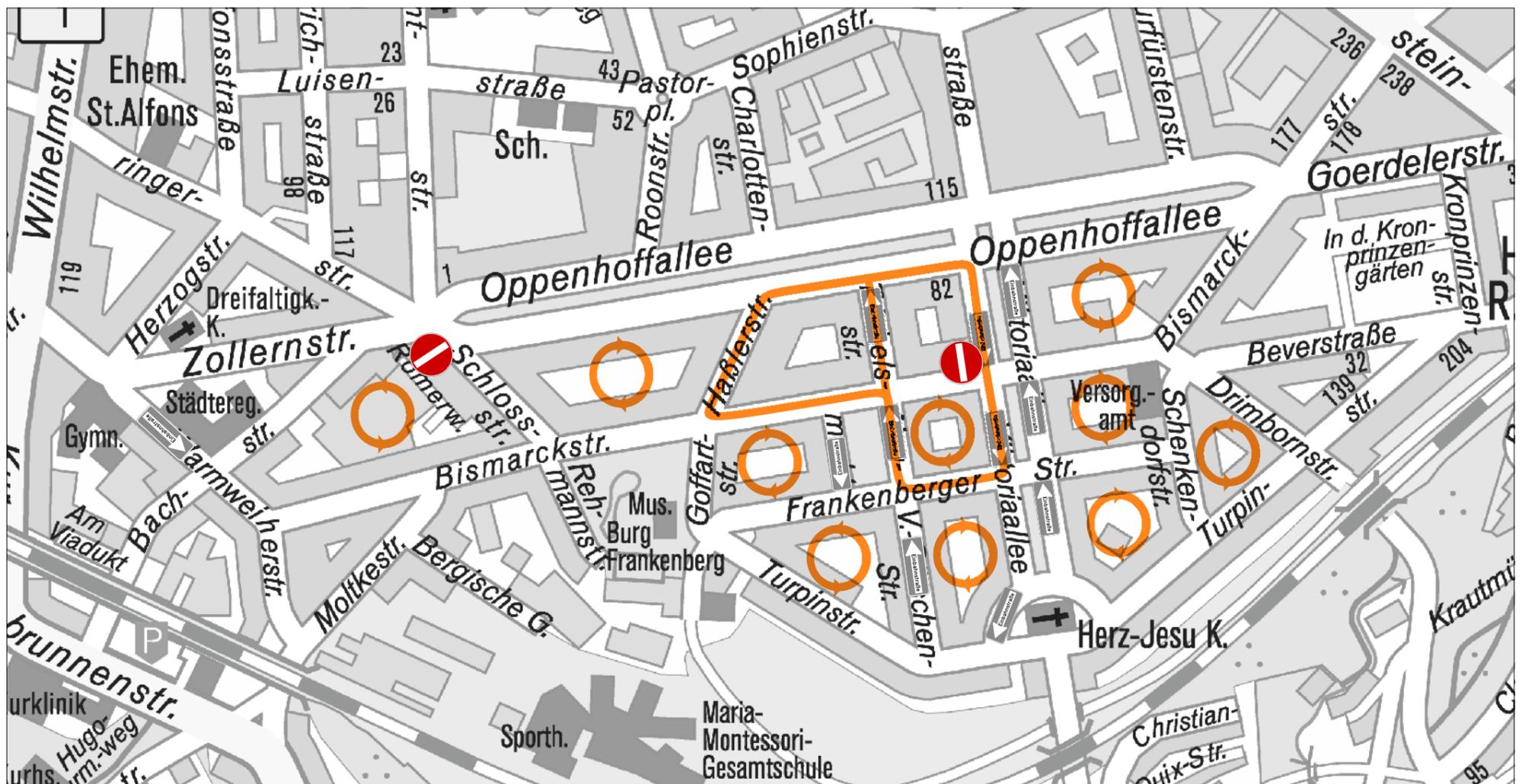


Möglichkeit 2: Kfz-Einfahrverbot in die Bismarckstraße am Knoten Viktoriaallee in stadteinwärtiger Fahrtrichtung sowie Kfz-Einfahrverbot in die Fahrradstraße Schloßstraße aus Richtung Zollernstraße

Verkehrlenkung (blau: stadteinwärts, rot: stadtauswärts, gestrichelt: mögliche Schleichverkehre)

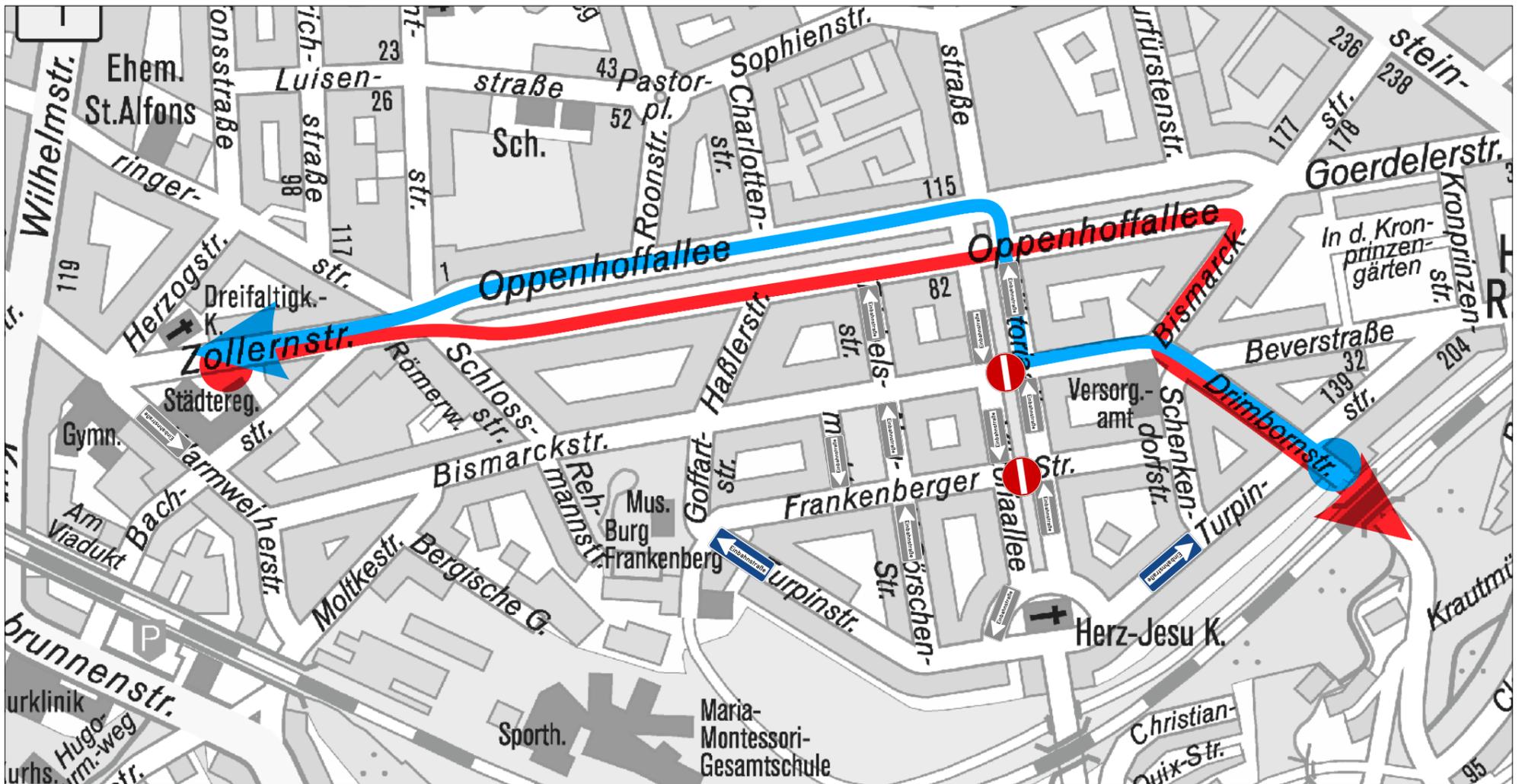


Parksuchverkehr (orange: kürzeste Strecke für Rundfahrt um die Blockbebauung)

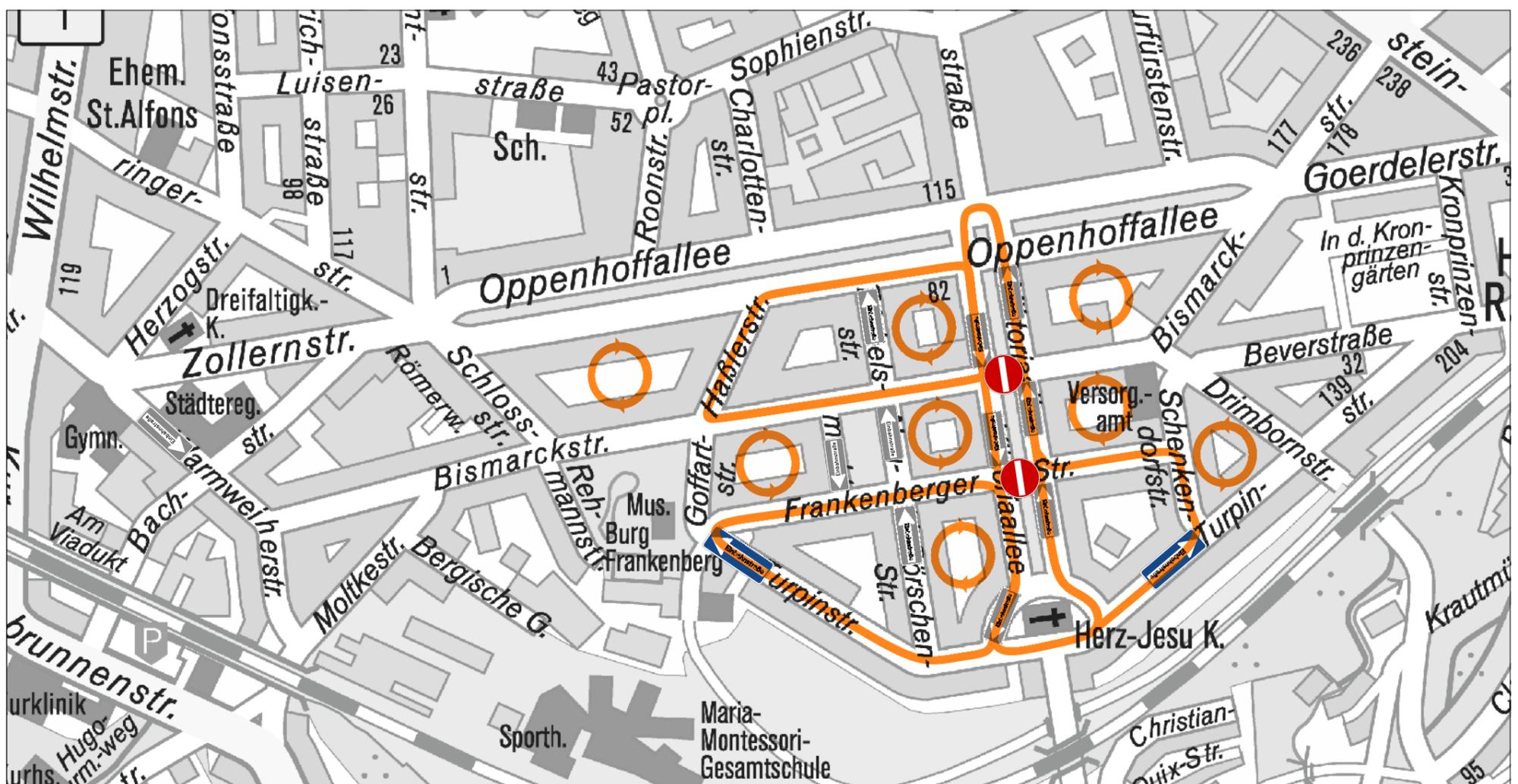


Möglichkeit 3: Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für Kfz in Höhe der Viktoriaallee (Antrag der Verbände und Initiativen zur Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankener Viertel)

Verkehrslenkung (blau: stadteinwärts, rot: stadtauswärts, gestrichelt: mögliche Schleichverkehre)



Parksuchverkehr (orange: kürzeste Strecke für Rundfahrt um die Blockbebauung)



Oberbürgermeister Philipp
Rathaus am Markt
52062 Aachen

Aachen, den 06.08.2019

Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im südlichen Frankenberger Viertel

Antrag nach § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) der Verbände und Initiativen:

- Bürgergruppe „Fahrradfreundliches Eilendorf“
- Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“
- Bürgergruppe „Fahrradfreundliches Frankenberger Viertel“
- Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aachen-Düren e.V.
- ADFC Kreisverband Aachen

Das Frankenberger Viertel wird heutzutage im erheblichen Maße vom KFZ-Schleichverkehr belastet. Die Wohn- und Lebensqualität im Viertel ist hierdurch stark beeinträchtigt. Viele Kraftfahrzeuge aus anderen Stadtbezirken durchfahren das Viertel ohne Ziel im Gebiet um vermeintlich langsamere Wegestrecken im Hauptverkehrsstraßensystem der Stadt zu umgehen.

Hiermit beantragen die unten genannten Verbände und Initiativen die sofortige Umsetzung von Maßnahmen zur Unterbindung des KFZ-Schleichverkehrs im Viertel. Dies soll insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Rad-Vorrang-Routen (RVR) Eilendorf / Brand in Richtung Innenstadt geschehen. Die unten genannten Maßnahmen sollen vorab realisiert werden, da die Umsetzung der Rad-Vorrang-Routen anscheinend noch mehrere Jahre dauern wird. Durch die Maßnahmen lassen sich unmittelbar Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Lebensqualität im Viertel erreichen. Falls es bezüglich der Maßnahmen von Politik und Verwaltung Bedenken geben sollte, dann können diese auch zunächst im Rahmen eines dreimonatigen Verkehrsversuchs geprobt werden.

Maßnahme 1 – Unterbrechung der Verkehrsbeziehung für KFZ in Höhe der Viktoriaallee

Ziel: Unterbindung des massiven KFZ-Schleichverkehrs in der Bismarckstraße und Frankenberger Straße durch Wiederherstellung des Grünzugs in der Viktoriaallee

- mind. 4 m breite Radfahrerfurt in der Achse der Rad-Vorrang-Route in der Bismarckstraße
- Pflanzung von Bäumen in der Achse Viktoriaallee, alternativ: Aufstellung von Blumenkübeln

- zur Unterbindung von neuem KFZ-Schleichverkehr in der Turpinstraße wird hier eine gegenläufige Einbahnstraße mit „Radfahrer frei“ Beschilderung eingerichtet

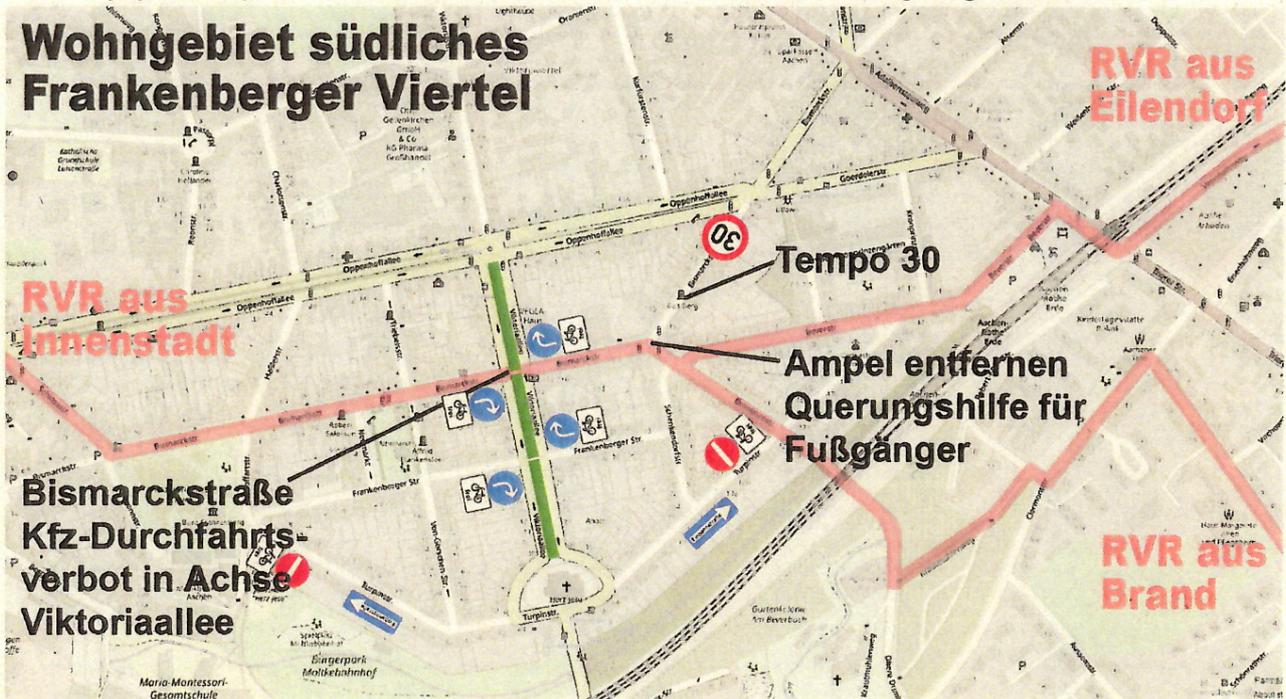


Abbildung 1: Maßnahmenübersicht im Wohngebiet südliches Frankenger Viertel

Maßnahme 2 – Vervollständigung der Tempo-30-Zone im Frankenger Viertel

Ziel: Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduzierung von Kfz-Lärm

- Erweiterung der Tempo-30-Zone auf die gesamte Bismarckstraße, ab Oppenhoffallee
- Vervollständigung des beruhigten Anliegerbereiches südlich der Oppenhoffallee

Maßnahme 3 – Rückbau der Ampel an der Kreuzung Bismarck-/Drimbornstraße

Ziel: Beschleunigung des Radverkehrs entlang der Rad-Vorrang-Route

- Entfernung der nicht mehr benötigten Ampel an der Kreuzung Bismarckstraße / Drimbornstraße
- Voraussetzung ist die Umsetzung der Maßnahme 1, damit eine Reduktion der KFZ-Verkehrsmengen im Kreuzungsbereich erfolgt, sowie der Maßnahme 2 mit Tempo 30 in der Bismarckstraße

Maßnahme 4 – Querungshilfen für Fußgänger an der Kreuzung Bismarck-/Drimbornstraße

Ziel: Verbesserung der Querung für Fußgänger durch den Bau von Mittellinseln (Schulweg)

- Umsetzung der Verkehrsinseln im Bereich der heutigen Linksabbiegerspuren
- Minikreisverkehr im Kreuzungsbereich



Abbildung 2: Kreuzung Bismarckstraße / Viktoriaallee – Istzustand

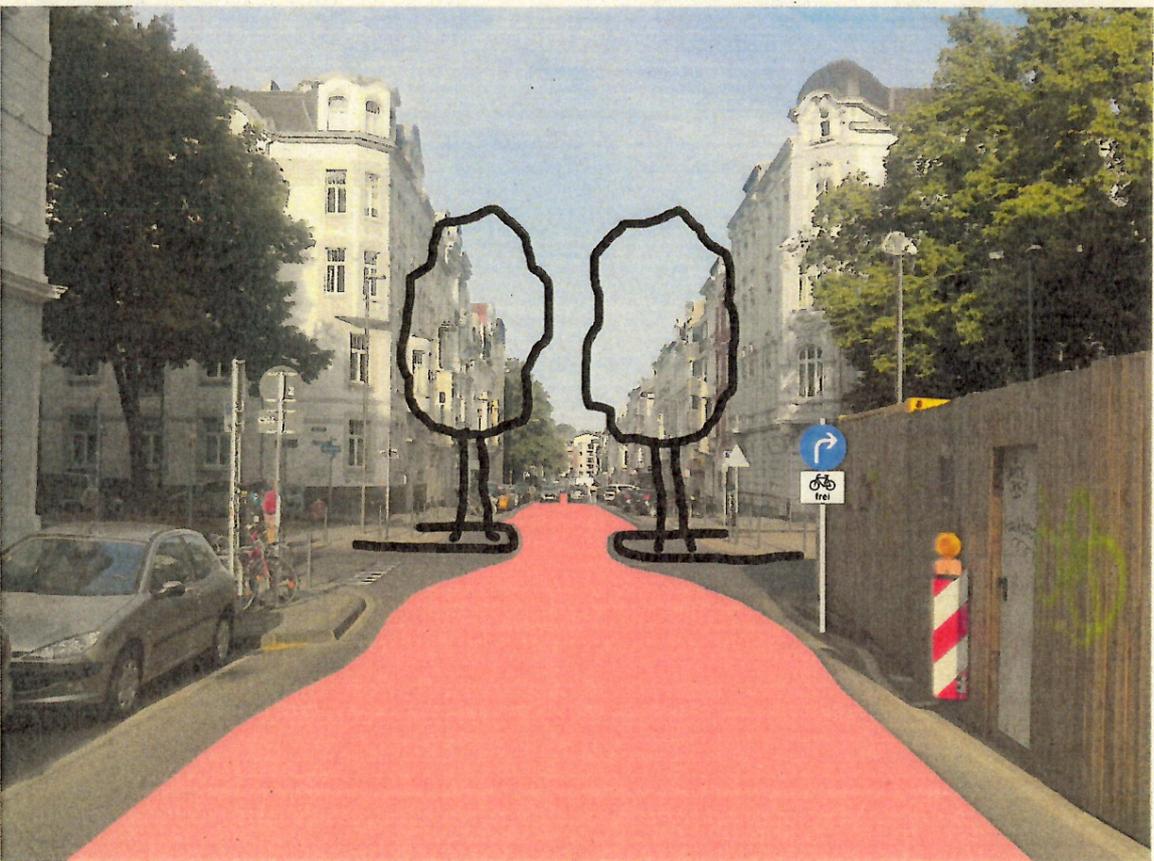


Abbildung 3: Kreuzung Bismarckstraße / Viktoriaallee - Planung wieder hergestellter Grünzug

Begründung warum Sofortmaßnahmen jetzt erforderlich sind:

Das Projekt zur Realisierung von Rad-Vorrang-Routen in der Stadt Aachen wird seit nun mehr als vier Jahren von der Stadtverwaltung und der Politik verfolgt (siehe untenstehende Auflistung). Bis jetzt hat es keinerlei Verbesserungen entlang der Routen für Radfahrer gegeben. Die aktuellen Daten einer repräsentativen Studie zur Mobilität der Stadt Aachen [i] belegen, dass weiterhin Fortschritte bei der Radverkehrsförderung in der Stadt ausbleiben, obwohl eine Erhöhung des Radverkehrsanteils seit vielen Jahren erklärtes Ziel ist.

Von daher sind jetzt Sofortmaßnahmen erforderlich, damit der Radverkehr endlich einen Schub nach vorne bekommt und es attraktiver wird die Bismarckstraße mit dem Rad zu befahren – auch im morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehr. Nur so können Menschen zum Umstieg vom PKW auf das Fahrrad bewegt werden.

Bisheriger Planungsverlauf der Rad-Vorrang-Routen:

- Projekt Rad-Vorrang-Routen wurde erstmalig im Luftreinhalteplan 08/2015 als Maßnahme MR3 erwähnt [ii]
- Förderantrag im Rahmen des Bundeswettbewerbs Klimaschutz im Radverkehr für die Rad-Vorrang-Route Aachen 1 (Eilendorf - Campus) in 04/2016 [iii]
- der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat in 09/2016 einen Bürgerantrag für ein Rad-Vorrang-Routennetz eingebracht [iv]
- die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ hat in 12/2016 einen Bürgerantrag zur Rad-Vorrang-Route Brand eingebracht [v]
- der ADFC hat in 03/2017 ein Konzept für die "Verkehrsentwicklung für mehr Lebensqualität in Aachen" für den Innenstadtbereich eingebracht [vi]
- die ursprünglich für Mai 2019 geplanten ersten Maßnahmen für die RVR Eilendorf verzögern sich wohl weiter (politischer Beschluss Oktober 2018) [vii]

Mit freundlichen Grüßen,

gez. [REDACTED] Bürgergruppe „Fahrradfreundliches Eilendorf“

gez. [REDACTED] Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

gez. [REDACTED] Bürgergruppe „Fahrradfreundliches Frankenberger Viertel“

[REDACTED] Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Aachen-Düren e. V.

gez. [REDACTED] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Aachen e. V.

Kopie des Bürgerantrages an:

Fraktionen im Rat der Stadt Aachen

FB Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen – Herr Uwe Müller

ⁱhttps://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/stadt-aachen-legt-daten-einer-repraesentativen-studie-zur-mobilitaet-vor_aid-42905565

ⁱⁱhttp://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/luft-stadtklima/luftreinhalteplan_umweltzone/pdf_materialien_fotos/lrp_ac_erste_fortschreibung_2015_08.pdf

ⁱⁱⁱhttp://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/160925_Rad-Vorrang-Route_RVRAC1_V3.pdf

^{iv}https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Aachen-Dueren/Veroeffentlichungen/Radvorrangrouten_fuer_Aachen_4.pdf

^vhttp://www.kryger.de/ffBrand/_media/materialien/ffbrand-rad-vorrang-route-brand-innenstadt_161120.pdf

^{vi}<https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/aktuelles/aktuelles/article/adfc-aachen-fordert-verkehrskonzept-fuer-eine-leben.html>

^{vii}<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=19064>