

Radvorrangrouten für Aachen

Ein Beitrag zum Luftreinhalteplan

vorgelegt vom

VCD Kreisverband Aachen / Düren

VCD Aachen-Düren

An der Schanz 1

52064 Aachen

vcdaachen@vcd-aachen.de

www.vcd-aachen.de

Aachen, September 2016

Zusammenfassung

Bei der Erfüllung der Verkehrs- und Umweltziele der Stadt Aachen kommt dem Radverkehr eine entscheidende Rolle zu. Der VCD hat zur Verbesserung der Radinfrastruktur ein Konzept erarbeitet, dessen Kernstück von Radvorrangrouten gebildet wird. Zwei der vorgeschlagenen Radvorrangrouten sind in diesem Konzept beispielhaft ausgearbeitet.

Inhalt

1. Bestandsaufnahme	4
1.1. Bisherige Entwicklung des Radverkehrsanteils.....	4
1.2. Aktuelle Entwicklungen.....	4
1.3. Lösungsansatz.....	5
2. Radvorrangroutennetz	5
2.1. Radvorrangrouten.....	6
2.2. Entwicklung des Radvorrangroutennetzes.....	8
2.3. Führungsformen auf dem Radvorrangroutennetz.....	12
3. Weitere Maßnahmen	13
3.1. Service.....	13
3.2. Durchgehende Erkennbarkeit der Routen.....	13
3.3. Qualitätssicherung.....	13
3.4. Routenbenennung.....	14
4. Umsetzung	15
4.1. Stufenkonzept.....	15
4.2. Einbeziehung der geplanten Route Eilendorf – Innenstadt – Campus Melaten.....	16
4.3. Verknüpfung mit anderen Maßnahmen.....	16
4.4. Finanzierung.....	17
5. Sofortmaßnahmen	18
5.1. Route 1, Abschnitt A Haaren – Innenstadt.....	19
5.2. Route 1, Abschnitt B Innenstadt bis Vaalser Quartier/Uniklinik.....	25

5.3.Route 1, Abschnitt C Seilgraben - Neupforte – Annuntiatenbach – Augustinerbach – Johanniterstraße - Lochnerstraße.....	29
5.4.Route 1, Abschnitt D Sigmundstraße – Rehmpfatz – Maxstraße – Promenadenstraße – Blondelstraße – Peterstraße bis Elisenbrunnen.....	32
5.5.Route 2, Abschnitt E Brand - Innenstadt.....	35
5.6.Route 2, Abschnitt F Innenstadt – Campus Melaten.....	37
6.Zeitplan.....	39
Impressum.....	40

1. Bestandsaufnahme

1.1. Bisherige Entwicklung des Radverkehrsanteils

Die Förderung des Radverkehrs ist seit Jahren ein erklärtes Ziel der Stadt Aachen. Er wird weitgehend einhellig als wichtiger Baustein zur Stadterschließung, Verkehrsentlastung und Luftverbesserung gesehen. Dementsprechend hat es in den letzten Jahren eine Reihe von punktuellen Verbesserungen der Radinfrastruktur gegeben, wie etwa bei der Verkehrsführung an Kreuzungen, Markierungen an Ampeln oder Freigabe von Einbahnstraßen. Darüber hinaus werden regelmäßig öffentlichkeitswirksame Aktionen durchgeführt (Fahrradsommer, Stadtradeln etc.).

Leider zeigt sich, dass diese Maßnahmen nicht wirklich greifen. Der Anteil des Radverkehrs am Modalsplit stagniert seit Jahren auf niedrigem Niveau bei 10% bis 11%. Vergleicht man dies mit beispielsweise Münster (38%), Hamm (17%) oder unserer Nachbarstadt Maastricht (22%), so sieht man, dass eine Verdoppelung des Anteils nicht unrealistisch ist, aber offenbar bisher nicht näher rückt.

Diese Zahlen korrespondieren mit dem subjektiven Eindruck der Verkehrsteilnehmer. Radfahren in Aachen wird generell als gefährlich empfunden. Im Gespräch mit Aachener Bürgern hört man immer wieder, dass sie das Rad nicht benutzen, da sie sich im Stadtverkehr zu unsicher fühlen. Auch diejenigen, die tatsächlich das Rad verwenden, sind mit der Verkehrssituation in Aachen unzufrieden und empfinden insbesondere die Gefährdung durch den Autoverkehr als sehr hoch.

Die Gründe dafür, warum trotz aller Bemühungen bisher keine entscheidende Verbesserung erreicht werden konnte, sind sicherlich vielschichtig. Zu den wichtigsten Gründen gehört jedoch, dass die Planung und Durchführung bisher sehr stark punktuell erfolgt. Es gibt kein Gesamtkonzept für den Radverkehr. Dadurch bleiben die Verbesserungen in weiten Teilen Stückwerk, es fehlt an durchgängigen Routen, die das Radfahren auch für mittlere und weitere Entfernungen attraktiv machen. Die Innenstadt ist für den Radverkehr praktisch undurchlässig, u.a. durch starke der Ausweitung der Außengastronomie in den letzten Jahren.

1.2. Aktuelle Entwicklungen

Die Diskussion um die Einführung einer Umweltzone sowie die Verabschiedung und Weiterentwicklung des Luftreinhalteplans (LRP) haben einen massiven Einfluss auf die Verkehrsplanung in Aachen. Der VCD ist der Meinung, dass die Ziele des LRP nur durch eine erhebliche Steigerung von Fuß- und Radverkehr am Modalsplit erreicht werden können, und dass dies auf Kosten des Autoverkehrs geschehen muss. Denn weder eine Verringerung des Schadstoffausstoßes pro Fahrzeug noch der Einsatz von Elektrofahrzeugen kann in absehbarer Zukunft eine ausreichende Verbesserung der Luftqualität bringen. Auch der ÖPNV ist ohne die Option „Schiene“ nicht leistungsfähig

genug, um einen erheblichen Beitrag zu leisten. Dem Radverkehr kommt bei der Umsetzung des LRP eine Schlüsselrolle zu, denn nur er ist in der Lage, sowohl zeitnah als auch kostengünstig einen entscheidenden Effekt zu erzielen.

Von Bedeutung für die zukünftige Entwicklung ist auch der steigende Anteil von E-Bikes und Pedelecs. Das Rad wird als Verkehrsmittel dadurch verstärkt für Pendler attraktiv, außerdem werden zunehmend höhere Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur gestellt werden. Zwar ist die Maximalgeschwindigkeit eines Pedelecs nicht größer als die eines herkömmlichen Fahrrads, jedoch steigt die erzielbare Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich an. Dadurch machen sich Verzögerungen durch unzureichende Wege oder Hindernisse wesentlich stärker bemerkbar.

1.3. Lösungsansatz

Vor diesem Hintergrund hat der VCD Aachen ein Konzept für Radvorrangrouten erarbeitet, durch das eine spürbare Verbesserung erreicht werden soll. Dabei geht es nicht nur um die Routenführung, sondern auch um Qualitätsanforderungen.

Da für Radfahrer Umwege sehr unangenehm sind, kann auf die Mitnutzung von Fußgängerzonen auch innerhalb des Grabenrings nicht verzichtet werden. Der Platzbedarf für Fußgänger und Radfahrer muss wieder konsequenter Vorrang vor der Nutzung des öffentlichen Raums für kommerzielle Zwecke (z.B. Außengastronomie) haben. Das verträgliche Miteinander von Fußgängern und Radfahrern muss dort besonders beachtet werden, was auch in besonderen Teilbereichen zu Abstrichen beim Qualitätsniveau für den Radverkehr führen kann.

2. Radvorrangroutennetz

Kern des Konzepts ist ein hierarchischer Ansatz für das Radwegenetz.

1. Es besteht aus einem **übergeordneten Netz** aus Radvorrangrouten für den Regional- und Verbindungsverkehr. Es ermöglicht ein flottes Vorankommen, bietet hohen Fahrkomfort und eine hohe Verkehrssicherheit.
2. Unterlagert ist ein engmaschiges Netz für den **Ziel- und Binnenverkehr** innerhalb des Stadtzentrums und der Ortsteilzentren.

Grundgedanke ist, dass man als Radfahrer vom Start über das engmaschige Netz auf kurzem Weg zum übergeordneten Netz fährt, auf diesem zügig und angenehm das Zielgebiet erreicht und dort auf kurzem Wege über das engmaschige Netz zum Zielpunkt gelangt. Im Nachfolgenden wird das Radvorrangroutennetz näher erläutert. Auf das engmaschige Netz wird nicht weiter eingegangen. Dessen flächendeckender Ausbau bleibt generelle Aufgabe der Aachener Verkehrsplanung und wird nicht durch die Radvorrangrouten ersetzt.

2.1. Radvorrangrouten

Sie verbinden sowohl die Nachbarkommunen und die Stadtteile mit der Innenstadt als auch bei Bedarf die Stadtteile untereinander. In der Innenstadt werden sie als Durchmesserrouten gestaltet, die eine zügige Durchfahrt zu Zielen am Innenstadtrand und den außen liegenden Stadtteilen ermöglichen.

Die Grundidee der Radvorrangroute besteht in einer durchgängigen, sicheren, schnellen, komfortablen und bevorrechtigten Wegführung für den Radverkehr möglichst abseits von Autolärm und -abgasen. Sie ist ausgelegt für normale Geschwindigkeiten z.B. von Pedelecs, die 25 km/h erreichen. Eine wichtige Zielgruppe stellen Berufspendler dar. Sie ist weiterhin so ausgestaltet, dass sie Radfahrer auch in größerer Anzahl aufnehmen kann. Sie soll die unterschiedlichen Bedürfnisse der Radfahrer erfüllen:

- gute Befahrbarkeit sowohl für Touren- und Cityräder und Pedelecs, als auch für Lastenfahrräder,
- gute Befahrbarkeit mit Kinder- und Lastenanhängern,
- auf weiten Streckenabschnitten Möglichkeit zum Nebeneinanderfahren,
- Überholen von langsameren durch schnellere Radfahrer,
- Allwettertauglichkeit,
- Trennung von Fußgängern und Skatern in Streckenabschnitten mit viel Radverkehr.

Wesentliche Kriterien für die Routenführung und die bauliche Ausgestaltung sind:

- Optimierung der durchschnittlichen Reisezeit,
- geradlinige Verkehrsführung möglichst ohne Umwege und Hindernisse,
- Vorfahrt für die Radroute an allen Knotenpunkten mit nicht klassifizierten Straßen, möglichst geringe Wartezeit an Knotenpunkten mit klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen),
- hoher Fahrkomfort bei jedem Wetter,
- Vermeidung von Konflikten mit dem Bus-, Auto- und Fußgängerverkehr sowie mit Skatern,
- durchgängige Erkennbarkeit des Routenverlaufs,
- hohe soziale Sicherheit z.B. mit durchgehender Beleuchtung,
- möglichst abseits von Autolärm und -abgasen.

Bei der Optimierung der Reisezeit spielt die erzielbare Höchstgeschwindigkeit im innerstädtischen Bereich nur eine untergeordnete Rolle. Wesentlich wichtiger sind die Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit und die Minimierung von

Wartezeiten. Zielgröße ist eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h (z.B. bei Nutzung eines Pedelec) zwischen Start- und Zielpunkt. Bei einer Geschwindigkeit auf der Strecke von 25 km/h sollen die Reisezeitverluste durch Wartezeiten an Knoten und durch Langsamfahrstellen daher maximal eine halbe Minute pro Kilometer betragen. Außerhalb der Innenstadt nimmt die Dichte der Knotenpunkte ab, so dass die Geschwindigkeit auf der Strecke an Bedeutung gewinnt. Sie soll hier 30 km/h betragen (vgl. Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, ERA S. 10).

Das Netz der Radvorrangrouten soll analog zu den Aussagen der ERA (S. 10) so dicht sein, dass 90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Radvorrangroute entfernt wohnen. Dieses Ziel ist nur mittel- bis langfristig zu erreichen. Daher sollen in der ersten Ausbaustufe zunächst folgende wichtige Ziele angebunden werden:

1. Stadtzentrum (innerhalb des Grabenrings)
2. Stadtteilzentren¹
3. Zentren der benachbarten Kommunen bzw. deren Stadtteilzentren²
4. Wichtige Arbeits- und Studienplatzstandorte³
5. Weitere Gebiete mit hoher Einwohnerdichte⁴

Die Aufzählung in den Fußnoten zu 4. und 5. ist nicht abschließend und kann nach genauerer Analyse verändert werden.

Da die geradlinige Routenführung mit geringen Umwegen für die Attraktivität eine große Rolle spielt, müssen insbesondere in der Innenstadt die Hauptachsen der Radvorrangrouten durch weitere Verbindungsrouten verdichtet werden. Sie sollen wichtige Ziele abseits der Hauptachsen in gleicher Qualität erschließen. Sie werden ebenfalls so gestaltet, dass sie auch bei größerer Anzahl von Radfahrern leistungsfähig sind.

1 Haaren, Eilendorf, Forst, Brand, Burtscheid, Laurensberg, Richterich, Gut Kullen/Vaalser Quartier

2 Vaals, Kohlscheid, Würselen, Stolberg, Kelmis

3 Uniklinikum, Campus Melaten, Campus West, Krefelder Straße, Aachen-Nord, Industriegebiet Rothe Erde, Gewerbepark Eilendorf, Gewerbegebiet Pascalstraße

4 Frankenberger Viertel, Aachen-Ost

2.2. Entwicklung des Radvorrangroutennetzes

Im Verkehrsentwicklungsplan von Anfang der 90er Jahre wurde bereits ein Radroutennetz entwickelt, das heute in einigen Teilen mit einer Wegweisung für den Radverkehr ausgeschildert ist (z.B. Route aus dem Frankenberger Viertel über die Lothringerstraße in die Innenstadt). Leider wurde die Fahrradtauglichkeit dieser Routen kaum verbessert und in Teilen sogar durch Umbaumaßnahmen und Verkehrsregelungen weiter verschlechtert (Beispiele: Einmündung Harskampstraße/Schildstraße, Zufahrt Parkhaus an Henger Herjotts Fott, Verengung der Lochnerstraße zwischen Graben- und Alleenring). Die Befahrbarkeit insbesondere mit Kinderanhängern und für Lastenräder ist teilweise erheblich eingeschränkt. Das Routennetz kann als gutes Grundnetz verwendet werden, muss jedoch in seinem Verlauf und seiner Ausgestaltung an die Anforderungen des Radvorrangroutennetzes angepasst werden. Hierbei soll u.a. eine Reisezeitanalyse die bestehenden Schwachstellen im Verlauf der geplanten Routenführung ermitteln und zur Entwicklung von Verbesserungsmaßnahmen genutzt werden. Diese konzeptionelle Vorarbeit erfordert einigen Zeitaufwand.

Zur Verbesserung der Luftverhältnisse in Aachen im Rahmen des Luftreinhalteplans muss jedoch schneller gehandelt werden. Der VCD hat daher nachfolgend einen Vorschlag für die ersten beiden Hauptachsen sowie zwei Verbindungsrouuten erarbeitet. Hierfür können und sollen die ersten entscheidenden Verbesserungen bereits im Jahr 2017 umgesetzt werden. Das Zielkonzept für das gesamte Radvorrangroutennetz kann dann parallel erarbeitet werden und weitere Umsetzungsstufen für die kommenden Jahre systematisch vorbereiten.

Die ersten beiden Hauptachsen werden im Folgenden exemplarisch beschrieben, nämlich Haaren $\leftarrow \rightarrow$ Vaalserquartier / Uniklinik sowie Brand $\leftarrow \rightarrow$ Campus Melaten. Diese sind in Abbildung 1 auf Seite 7 dargestellt. Im Lageplan im Anhang sind zusätzlich weitere wichtige Ziele mit Ideallinien angebunden, die den Konzeptansatz für ein Gesamtnetz aufzeigen sollen und bei der späteren Erarbeitung des Zielnetzes geprüft, ergänzt und mit einer konkreten Routenführung ausgearbeitet werden müssen.

2.2.1. Route 1: Haaren $\leftarrow \rightarrow$ Vaals

Es wird folgender Routenverlauf vorgeschlagen:

Haaren Markt – Alt Haarener Straße – Weg entlang der Wurm bis Europaplatz – Blücherplatz – Jülicher Straße – Hansemannplatz – Alexanderstraße – Sandkaulbach – Seilgraben - Hirschgraben – Templergraben – Mauerstraße – Lochnerstraße – Westpark – Weststraße mit Verlängerung unter der Halifaxstraße – Vaalser Straße – Vaals Grenze – Maastrichter Laan.

Für die bessere Anbindung der Innenstadt sollen die folgenden zwei Verbindungsrouten eingerichtet werden:

- ab Blücherplatz eine zusätzliche Verbindungsrouten über Sigmundstraße – Rehmlatz – Maxstraße – Promenadenstraße – Blondelstraße – Peterstraße bis Elisenbrunnen
- ab Seilgraben über Neupforte – Augustinerbach – Annuntiatenbach – Lindenplatz – Johanniterstraße – Lochnerstraße

Für den Routenverlauf der Route 1 wurde für den Abschnitt Haaren – Innenstadt bereits eine genauere Bestandsanalyse durchgeführt und wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese sind in der Tabelle in Anhang 1 dargestellt. Sie sollen dazu dienen, bereits im Jahr 2017 mit der Umsetzung der Prioritätsstufe 1 (siehe 4.1 Stufenkonzept) für den Teilabschnitt Haaren – Innenstadt zu beginnen.

2.2.2. Route 2: Brand ← → Campus Melaten

Es wird folgender Routenverlauf vorgeschlagen:

Brand Markt – Markstraße – Wolferskaul – Rombachstraße – Herderstraße – Stettiner Straße – Danziger Straße – Königsberger Straße – Sittarder Straße – Lintertstraße - Adenauerallee – Altstraße – Clermontstraße - Drimbornstraße – Bismarckstraße – Schlossstraße - Lothringerstraße – Schildstraße - Wirichsbongardstraße – Hartmannstraße – Münsterplatz – Schmiedstraße – Rennbahn – Klappergasse Jakobstraße – Judengasse – Karmanstraße – Schinkelstraße – Geschwister-Scholl-Straße – Seffenter Weg – Campusboulevard/Forckenbeckstraße

Innerhalb des Grabenrings führt diese Route teilweise durch die Fußgängerzone. Hier muss das verträgliche Miteinander von Fußgängern und Radfahrern besonders beachtet werden. Die oben beschriebenen Anforderungen an eine Radvorrangroute gelten daher dort nur eingeschränkt. Dabei hat der Platzbedarf für diese beiden Verkehrsarten Vorrang vor der Nutzung des öffentlichen Raums für kommerzielle Nutzungen (z.B. Außengastronomie).

Diese Routenführung soll mittelfristig mit der Erschließung des Campus West zentral durch dessen Bereich geführt und eine direkte Verbindung über die Bahnstrecke Aachen – Herzogenrath mit Anschluss an den Campus Melaten erhalten.

2.2.3. Grabenring als Verteilerkreis

Bei der Konzeption der Routen wurde bewusst darauf verzichtet, Durchmesser Routen quer durch den Innenstadtkern zu legen. Hier besteht ein erhebliches Fußgängeraufkommen durch Tourismus, Gastronomie und Einkaufsströme, das auch durchaus gewollt ist. Ausnahme ist die Routenführung durch die Schmiedstraße, die zwar als ungünstig angesehen wird, zu der es aber keine praktikable Alternative gibt.

Aus diesem Grund bilden die Radvorrangrouten ein Tangentensystem, das grob entlang des Grabenrings führt. Der Grabenring wird so zu einem Verteilerkreis, der mit dem lokalen Zielerreichungsnetz verbunden ist und den Zugang in das Zentrum ermöglicht.

Dabei soll die Innenstadt für den Radverkehr durchlässig sein. Auch wenn der Durchgangsverkehr am Stadtkern vorbei geleitet wird, so ist der Zielverkehr (mit geringerer Geschwindigkeit) auch in das touristische Zentrum hinein wichtig und darf nicht komplett blockiert werden. Stattdessen muss durch geeignete Maßnahmen ein sicheres Miteinander von Fußgänger- und Radverkehr ermöglicht werden.

2.2.4. Vernetzung mit dem regionalen Netz

Nach außen hin sollen die Radvorrangrouten mit den Wegen des städteübergreifenden Netzes verbunden sein. Neben dem Vennbahnweg gilt dies insbesondere für die bisher geplanten Routen über Richterich und Kohlscheid nach Herzogenrath (Radschnellweg) sowie über Haaren nach Würselen (Bahntrassenradweg).



Abbildung 1: Vorschlag für das Grundnetz der Radvorrangrouten

2.3. Führungsformen auf dem Radvorrangroutennetz

Folgende Elemente kommen hierfür in Frage:

- separat geführte Radwege
- Radwege im Ein- oder Zweirichtungsverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen,
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- Fahrradstraßen
- Tempo 30-Zonen

Zu bevorzugen sind hier diejenigen Elemente, die ein Nebeneinanderfahren ermöglichen, so dass Fahrradfahren auch unter sozialen Gesichtspunkten angenehm ist. Daher soll abseits der Hauptverkehrsstraßen weitgehend die Fahrradstraße oder der selbstständig geführte (breite) Radweg zur Anwendung kommen. An Hauptverkehrsstraßen sind breite Radwege oder Radfahrstreifen das Mittel der Wahl.

3. Weitere Maßnahmen

Das Radvorrangroutennetz muss durch flankierende Maßnahmen der Radinfrastruktur unterstützt und ausgebaut werden.

3.1. Service

Dazu gehören u.a. folgende Elemente, die im vorliegenden Konzept noch nicht näher ausgearbeitet sind, im Zielkonzept aber enthalten sein sollen:

- Abstellmöglichkeiten,
- Verleihstationen,
- Wegweisung,
- Servicestationen (Lufttankstelle, Reparaturbedarf, Übersichtskarten usw.).

3.2. Durchgehende Erkennbarkeit der Routen

Die Radfahrer sollen dem Verlauf der Radvorrangroute während der Fahrt intuitiv und sicher folgen können. Dazu reicht die bisher verwendete Radwegweisung nicht aus. Vielmehr muss die Gestaltung so sein, dass die Fortführung in Fahrtrichtung ganz eindeutig ist und den Radfahrern der Eindruck vermittelt wird, dass sie bei der Weiterfahrt ebenfalls die hohen Qualitätsmerkmale der Radvorrangroute antreffen. Mögliche Gestaltungsmerkmale können von weißer oder farbiger Markierung bis hin zu bestimmten Belagsmaterialien oder Pflasterbändern reichen. Dabei soll der eigentliche Fahrbahnbelag komfortabel befahrbar bleiben (kein Pflaster). Wichtig ist ein Gestaltungskonzept, das auf allen Radvorrangrouten einheitlich Anwendung findet und noch auszuarbeiten ist. Es sollte gemäß dem Stufenkonzept (siehe Abschnitt 4.1) sowohl kurzfristig als auch langfristig umsetzbare Maßnahmen berücksichtigen. Abbildung 2 zeigt ein Beispiel aus Göttingen.



Abbildung 2: Fahrradstraße in Göttingen

3.3. Qualitätssicherung

Der dauerhafte Erfolg des Radvorrangroutennetzes muss durch eine überzeugende Qualität erreicht und dauerhaft gesichert werden. Folgende Qualitätsmerkmale sind entscheidend und müssen bei der Verfeinerung des Konzepts noch detailliert ausgearbeitet werden:

- Innerstädtisch durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 20 km/h unter Berücksichtigung aller Verlustzeiten an Knoten und auf der Strecke
- Weitgehender Vorrang an querenden Straßen zu Verringerung der Reisezeitverluste
- Hoher Fahrkomfort (Belag, niveaugleiche Absenkungen)
- Erkennbarkeit der Radvorrangroute über die generelle Straßenraumgestaltung, nicht nur über die Radwegweisung. Die Radvorrangrouten sollen daher im Gestaltungshandbuch für Straßen der Stadt Aachen zusätzlich aufgenommen werden.
- Weitgehend Führung in verkehrsarmen Straßen oder auf eigenständigen Radwegen (zumindest dieser Punkt weicht von der in den letzten Jahren geübten Praxis ab, Radverkehrsanlagen vorwiegend als Markierungen auf der Fahrbahn vorzusehen. Die Erfahrung zeigt, dass insbesondere bisherige „Nicht-Radfahrer“ sich hier trotz objektiv hoher Verkehrssicherheit unsicher fühlen).
- Direkte Routenführung ohne Umwege
- Erhalt der hochwertigen Durchgängigkeit der Routen auch bei Baustellen.
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst.

Der angestrebte Qualitätsstandard muss auch nach Einrichtung des Radvorrangroutennetzes dauerhaft erhalten werden. Hierzu dienen folgende Schritte:

- Kurzfristige Qualitätssicherung des bisher ausgeschilderten Radroutennetzes, um weitere Verschlechterungen zu verhindern. Alle Maßnahmen an diesem Netz sind darauf zu prüfen, ob die Reisegeschwindigkeit und der Reisekomfort für Radfahrer beeinträchtigt werden. Die Maßnahmen sind sonst anzupassen oder unvermeidbare Verschlechterungen sind durch ergänzende Maßnahmen zu kompensieren.
- Aufbau eines systematischen Qualitätsmanagements für das Radvorrangroutennetz mit detaillierter Formulierung der Qualitätsziele und einer systematischen regelmäßigen Kontrolle und Steuerung.

3.4. Routenbenennung

Alle Routen sollen eine Bezeichnung erhalten, die analog z.B. zum Liniennetz im ÖPNV (Linie 15, 25 ...) oder im Straßennetz (B 1, B 57, B 258) die Bekanntheit der Route und ihres Verlaufs zusätzlich steigert. Ein einheitliches Bezeichnungssystem ist noch zu entwickeln. Der Netzvorschlag aus dem Verkehrsentwicklungsplan von Anfang der 90er Jahre sah die Nummerierung R1, R2, usw. vor. Das Veloroutennetz in Freiburg ist etwa mit den Bezeichnungen FR1, FR2 usw. versehen.

Die offizielle Benennung einer Route mit ihrer Bezeichnung, ggf. im Rahmen einer Einweihung, soll erst dann erfolgen, wenn ein definierter Qualitätsmindeststandards erreicht ist. Dies bestärkt das Qualitätsbewusstsein für das Radvorrangroutennetz und bildet einen Ansporn, die für das Qualitätsniveau notwendigen Maßnahmen umzusetzen. Das Qualitätsversprechen, das mit der Routenbezeichnung gegeben wird, muss immer eingehalten werden.

4. Umsetzung

4.1. Stufenkonzept

Zur Einrichtung der Radvorrangrouten sind sowohl einfache (z.B. Änderung von Vorfahrtsregelungen), als auch baulich aufwändigere Maßnahmen bis hin zur Neuaufteilung des Verkehrsraums erforderlich. Hierzu sind ein unterschiedlicher zeitlicher Vorlauf sowie die Bereitstellung finanzieller Mittel in unterschiedlicher Höhe (z.B. über Fördermittel) notwendig. Ziel ist zunächst eine kurzfristige Einrichtung der ersten Routen mit einem Qualitätsniveau, das bereits eine spürbare Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand ergibt. Daher soll die Umsetzung der Maßnahmen nach zeitlichen und finanziellen Erfordernissen gestaffelt werden. Die optimale Endausstattung einer Route soll nach 5 Jahren erreicht sein.

Daher werden folgende Prioritätsstufen vorgeschlagen:

- Priorität 1 (kurzfristig)
 - o Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 20 km/h, Wartezeitverlust pro km < 45 Sekunden,
 - o Durchgängige Erkennbarkeit der Route durch einfache aber deutliche gestalterische Maßnahmen,
 - o Beseitigung von Gefahrenstellen,
 - o Beseitigung grober Komfortmängel wie schlechte Bordsteinabsenkungen und grobe Pflasterbeläge sowie Engstellen,
 - o Einrichtung der Vorfahrt an möglichst vielen Knoten,
 - o Ausreichende Sicherheitsabstände zum ruhenden und fließenden Verkehr gemäß ERA,
 - o einfache bauliche Maßnahmen,
 - o aufwändigere bauliche Maßnahmen dort, wo sie zur Erreichung der oben genannten Reisegeschwindigkeit und des Komforts erforderlich sind,

- **Priorität 2 (mittelfristig bis 5 Jahre)**
 - o Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 25 km/h, Wartezeitverlust pro km < 30 Sekunden,
 - o Beseitigung aller Komfortmängel,
 - o durchgängige Erkennbarkeit der Route durch dauerhafte gestalterische Maßnahmen,
 - o aufwändige bauliche Maßnahmen bzw. Realisierung im Rahmen sowieso geplanter Baumaßnahmen im betreffenden Abschnitt.

4.2. Einbeziehung der geplanten Route Eilendorf – Innenstadt – Campus Melaten

Die Stadtverwaltung hat vor kurzem eine erste Radvorrangroute von Eilendorf bis Campus Melaten vorgeschlagen und hierfür eine Bewerbung für ein bundesweites Modellprojekt abgegeben. Die Teile dieser Route decken sich mit der unter Kap. 2.2.2 vorgeschlagenen Route 2 Brand – Campus Melaten. Der VCD begrüßt dieses Konzept, welches in der weiteren Planung in das hier vorgeschlagene Netz noch ergänzend eingearbeitet werden sollte. Hierauf wird an dieser Stelle zunächst verzichtet, um einer Abstimmung der Maßnahmen nicht vorzugreifen.

4.3. Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Die konsequente Einrichtung der Radvorrangrouten wird in den nächsten Jahren in Teilbereichen Baumaßnahmen bis hin zur Neuaufteilung des Verkehrsraums erfordern. Daher sollen Umgestaltungen, die durch andere Projekte geplant sind, konsequent für die geplanten Maßnahmen der Radvorrangrouten mitgenutzt werden, um Einspareffekte zu nutzen. Hier seien beispielhaft folgende Projekte genannt:

- Einrichtung der Premiumwege für Fußgänger im Rahmen des Innenstadtkonzepts Aachen 2022

Die geplanten Routen liegen oftmals dort, wo sich auch die Einrichtung des Radvorrangroutennetzes anbietet. Mit einer Abstimmung beider Konzepte können potenzielle Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern von vorneherein vermieden und notwendige Investitionen gebündelt werden.

- Erneuerung/Instandsetzungsmaßnahmen von Straßen,
- Erneuerung/Instandsetzungsmaßnahmen von Kanälen und Leitungen (vorwiegend Stawag),
- Stadterneuerungsprogramme (z.B. Aachen-Nord),
- Einrichtung neuer Bewohnerparkzonen mit teilweiser Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

4.4. Finanzierung

Neben dem Fußgängerverkehr ist der Radverkehr die kostengünstigste Verkehrsart. Dennoch wird der Radverkehr bisher im städtischen Haushalt nicht gemäß seiner verkehrlichen Bedeutung berücksichtigt. In Zeiten knapper Kassen soll daher gerade der preiswerte Radverkehr in der Investitionsplanung Vorrang haben. Ohne eine höhere Investitionsquote als in den vergangenen Jahren ist das Radvorrangroutennetz nicht zu realisieren. In der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung sind die Haushaltsansätze für den Radverkehr so aufzustocken, dass das Radvorrangroutennetz konsequent umgesetzt werden kann.

5. Sofortmaßnahmen

Erste spürbare Verbesserungen auf den vorgeschlagenen Routen lassen sich schon mit einfachen Maßnahmen erreichen, die schnell umsetzbar sind. Sie sollten daher kurzfristig angegangen werden. Nachfolgend werden für alle vier Routen beispielhaft einige solcher Maßnahmen vorgeschlagen, die ggf. durch weitere ergänzt werden können. Alle Maßnahmen sind auch im Übersichtsplan für das vorgeschlagene Routennetz (siehe Anlage) mit der unter den Fotos genannten Bezeichnung (z.B. A1 usw.) eingetragen.

5.1. Route 1, Abschnitt A Haaren – Innenstadt

Jülicher Straße in Höhe Bahnübergang

Stadteinwärts müssen zum Linksabbiegen in den Radweg entlang der Wurm vier Fahrspuren gequert werden. Vorschlag: Anlage einer Querungshilfe mit beiderseits nur einer Fahrspur zum sicheren und komfortablen Queren. Auf der nördlichen Seite werden rechts neben der Fahrbahn ein Radfahrstreifen und zusätzlich eine Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer geschaffen.



Foto A1

Wegeeinmündungen in Höhe Rittergut Kalkofen

Der Fahrkomfort wird durch einen Rundbordstein beim Abbiegen in den Weg auf der westlichen Wurmseite beeinträchtigt. Hier soll eine Nullabsenkung oder eine Anhebung des Einmündungsbereichs geschaffen werden.



Foto A2

Europaplatz, Einmündung Wurmradweg

Der Fahrkomfort wird durch den Bordstein zwischen Geh- und Radweg des Europaplatzes beeinträchtigt. Hier soll eine Nullabsenkung in Höhe der Einmündung des Wurmradweg geschaffen werden.



Foto A3

Europaplatz, Fahrtrichtung stadtauswärts

Vom Blücherplatz kommend wird der Radverkehr am Europaplatz seit kurzem über einen Zweirichtungsradweg links um den Kreisverkehr bis zur Einmündung des Wurmradwegs geführt. An den Querungen der Zufahrt vom Blücherplatz und der nördlichen Joseph-von-Görres-Straße beachten Autofahrer häufig den in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr trotz farbiger Markierung der Furtbereiche sowie die Markierung von Pfeilsymbolen in beiden Fahrtrichtungen im Furtbereich. Der Abbiegeradius von der Zufahrt vom Blücherplatz in den nach links führenden Zweirichtungsradweg ist zu eng und soll großzügiger gestaltet werden.



Foto A4

Blücherplatz, Einmündung Jülicher Straße (Fahrtrichtung stadteinwärts)

Der Schutzstreifen endet kurz vor der Ampel, so dass Radfahrer im eigentlichen Einmündungsbereich nicht geschützt sind. Der Schutzstreifen soll bis zum Haltebalken durchgezogen werden. Die Kfz-Fahrspuren sind entsprechend nach links zu verschieben.



Foto A5

Blücherplatz, Einmündung Sigmundstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts)

Die Radfahrer fahren von der Jülicher Straße bergab mit höherer Geschwindigkeit. Im Einmündungsbereich mit der Sigmundstraße wird der Radfahrstreifen jedoch mit engen Radien auf den anschließenden Zweirichtungsradweg verschwenkt. Von der Sigmundstraße kommende Kfz-Fahrer beachten teilweise die Vorfahrt der Radfahrer nicht. Der Einmündungsbereich soll daher so umgestaltet werden, dass der Vorrang der Radfahrer besser verdeutlicht wird, der einbiegende Kfz-Verkehr verlangsamt wird und für die Radfahrer eine zügigere Linienführung in den Zweirichtungsradweg geschaffen wird.



Foto A6

Jülicher Straße von Blücherplatz bis Hansemannplatz

Auf beiden Straßenseiten haben die Radfahrstreifen keinen Sicherheitsraum zum Parkstreifen. Die Parkstreifen sind größtenteils nur 1,80 m breit, so dass parkende Fahrzeuge oft in den Radfahrstreifen hineinragen. Die Radfahrstreifen sollen mit ausreichendem Sicherheitsraum zum Parkstreifen neu markiert werden. Die Kfz-Fahrstreifen werden dafür schmaler markiert oder durch einen überbreiten Fahrstreifen ersetzt, auf dem zwei Pkw nebeneinander fahren können.



Foto A7

Hansemannplatz

Von der Alexanderstraße stadtauswärts erreichen die Radfahrer den rechten Radfahrstreifen der Jülicher Straße, indem sie sowohl die Monheimsallee als auch die Jülicher Straße an einer Lichtsignalanlage gemeinsam mit den Fußgängern queren. Hierdurch entstehen lange Wartezeiten. Dies soll z.B. durch eine direkte Linkseinbiegemöglichkeit von der Alexanderstraße in die Peterstraße mittels einer Radfahrschleuse und einer Optimierung der gesamten Lichtsignalregelung für den Radverkehr verbessert werden.



Foto A8

Alexanderstraße/Sandkaulstraße/Sandkaulbach

Der Haltebalken für Sandkaulstraße soll um einige Meter zurückversetzt werden, um die direkte Wegebeziehung zwischen Alexanderstraße und Sandkaulbach zu verbessern. Der Radverkehr, der zukünftig aus dem Sandkaulbach zur Alexanderstraße queren soll, ist in die Signalisierung mittels eigener Radfahrersignale einzubeziehen.



Foto A9

Sandkaulbach

Die Einbahnstraße soll für den Radverkehr in Richtung Alexanderstraße freigegeben werden.



Foto A10

Sandkaulbach/Martinstraße

Der querende Radverkehr zwischen Sandkaulbach und Seilgraben erhält in beiden Fahrtrichtungen Vorfahrt. Die Sichtverhältnisse am Knoten müssen verbessert werden.



Foto A11

Verbindung vom Seilgraben zum Sandkaulbach (Fahrtrichtung stadtauswärts)

Mittelfristig soll am Seilgraben für die Fahrtrichtung stadtauswärts zwischen Neupforte und Martinstraße ein Radweg auf der nördlichen Seite hinter den Bäumen eingerichtet werden. Aus der Neupforte kommende Radfahrer können dann mit Umgehung des Knotens Seilgraben/Sandkaulstraße mit weniger Wartezeiten und ohne unkomfortables Linksabbiegen den Sandkaulbach und die oben Routenführung zum Hansemanplatz erreichen. Für eine kurzfristige Lösung ist die



Foto A12

Freigabe der Martinstraße zwischen Seilgraben und Sandkaulbach in Gegenrichtung zu prüfen.

Hirschgraben/Driescher Gässchen/Pontdriesch

Radfahrer, die im Verlauf des Grabenrings die direkte Fahrbeziehung vom Hirschgraben in das Driescher Gässchen befahren, müssen den Fahrstreifen wechseln. Die Verkehrsführung im Knotenpunkt soll so geändert werden, dass die Radfahrer ohne Fahrspurwechsel auf einem durchgehenden Radfahr- oder Schutzstreifen den Ring befahren können.

Punkt A13 (ohne Foto)

5.2. Route 1, Abschnitt B Innenstadt bis Vaalser Quartier/Uniklinik

Vom inneren Ring bis zum Westpark:

Die Lochnerstraße wird als Fahrradrouten in Richtung Vaals genutzt und ist aber nicht als Fahrradstraße ausgewiesen.

Vorschlag: Die Lochnerstraße wird durch eine deutliche Beschilderung oder Markierung als Fahrradstraße gekennzeichnet.



Foto B1

Zufahrt Westpark

Die Zufahrt zum Westpark ist zu eng als gemeinsamer Zugang für Fußgänger und Radfahrer.

Vorschlag: Der Zugang/ die Zufahrt sollte großzügiger gestaltet werden. Der Radverkehr aus dem Westpark in die Lochnerstraße erhält Vorfahrt vor der Gartenstraße.

Punkt B2 (ohne Foto)

Ausfahrt Westpark

Westliche Ausfahrt Westpark mit Einbiegung auf die Welkenrather Straße farblich kennzeichnen, um die Wegführung deutlich zu machen. Der Radverkehr in der Beziehung Westpark – Weststraße erhält Vorfahrt vor der Welkenrather Straße.

Punkt B3 (ohne Foto)

Weststraße/Lennéstraße:

Die Radroute im Zuge der Weststraße erhält Vorfahrt vor der Lennéstraße

Punkt B4 (ohne Foto)

Abbiegesituation von der Vaalser Straße in Richtung Westpark

Die derzeitige Führung über die Fußgängerampel ist zu unbequem und zu umständlich. Vorschlag: Radwegebenutzungspflicht aufheben; die vorhandene Mittelstreifen-

Markierung auf der Straße so gestalten, dass direktes Linksabbiegen für Radfahrer möglich wird. Hinweisschilder anbringen.

Punkt B5 (ohne Foto)

Bushaltestelle Gut Kullen in Fahrtrichtung Vaals

Haltender Bus vor der Ampel nimmt den AutofahrerInnen die Sicht auf den Radverkehr. Vorschlag: Bushaltestelle verlegen, Bushäuschen bleibt an Ort und Stelle erhalten.



Foto B6

Vaalse Straße/Einmündung Alte Vaalse Straße, Fahrtrichtung stadteinwärts

rechtsabbiegende Autofahrer aus der Vaalse Straße in die Alte Vaalse Straße übersehen teilweise die Radfahrer, da der Grünbewuchs und der große Abstand zur Radfurth die Sicht behindern. Kurzfristig soll ein Hinweisschild die Autofahrer darauf hinweisen, dass Radfahrer kreuzen. Später sollte die Radfurth direkt an die Fahrbahn verlegt werden und rot eingefärbt werden.



Foto B7

Vaalser Straße/Halifaxstraße sowie Vaalser Straße/Neuenhofer Weg

Stadtauswärts sind die Fußgängerampeln zu niedrig angebracht und ragen in das Lichtraumprofil des Radwegs. Die Signalgeber sollen höher montiert werden.



Foto B8

5.3. Route 1, Abschnitt C Seilgraben - Neupforte – Annuntiatenbach – Augustinerbach – Johanniterstraße - Lochnerstraße

Neupforte, Mostardstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Mostardstraße.



Foto C1

Neupforte, Kreuzung Pontstraße

In Fahrtrichtung Seilgraben ist die Fahrbahn teilweise so eng, dass ein Begegnen mit Kfz problematisch ist. Ab der Kreuzung Pontstraße soll die Situation durch Wegnahme einiger Stellplätze verbessert werden.



Foto C2

Augustinerbach/Eilfschornsteinstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Eilfschornsteinstraße



Foto C3

Annuntiatenbach, Einmündungen Judengasse und Karmanstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Judengasse und der Eilfschornsteinstraße



Foto C4

Lindenplatz

Die anfängliche Radroutenführung, die noch in der rot-weißen Radroutenwegweisung erkennbar ist, führte mitten über den Platz. Sie ist durch nachträgliche Einbauten von Bänken usw. mittlerweile unterbrochen und wegen der starken Nutzung u.a. durch spielende Kinder nicht mehr sinnvoll. Die Radroutenführung soll auf der südöstlichen Platzseite verlaufen und kurzfristig zunächst durch Markierungen und Änderung der Wegweisung besser verdeutlicht werden.



Foto C5

Johanniterstraße/Paulusstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Paulusstraße.



Foto C6

5.4. Route 1, Abschnitt D Sigmundstraße – Rehmpfad – Maxstraße – Promenadenstraße – Blondelstraße – Peterstraße bis Elisenbrunnen

Zufahrt vom Europaplatz zum Blücherplatz stadteinwärts, Führung in die Sigmundstraße

Heute wird der Radverkehr auf einem Radweg bis zur Fußgängerampel in Höhe Dennewartstraße geführt. Signalgerecht quert der Radverkehr auf die südliche Seite zur Sigmundstraße geführt. Wesentliche Schwachpunkte sind zum einen die langen Wartezeiten an den beiden Lichtsignalanlagen. Zum anderen müssen Radfahrer in Höhe Dennewartstraße das Grünsignal mittels einer Drucktaste anfordern, die von der markierten Haltelinie aus nicht erreichbar ist, so dass ein Absteigen erforderlich wird. Hier soll eine grundsätzliche Überplanung der Radverkehrsführung erfolgen, die ein komfortables, möglichst direktes Weiterfahren in die Sigmundstraße mit geringen Wartezeiten ermöglicht. Evtl. kann eine Führung mit Umgehung der Signalanlage erfolgen.



Foto D1

Sigmundstraße im Bereich Blücherplatz

Der Radverkehr wird stadteinwärts gegen die Einbahnstraße geführt. Die Fahrbahn ist wegen beidseitig parkender Fahrzeuge so eng, dass ein Begegnungsverkehr problematisch ist. Hier soll das Parken auf einer Seite aufgehoben werden. Mit Einführung des Bewohnerparkens vor einiger Zeit steht Ersatzparkraum auf dem Blücherplatz zur Verfügung.



Foto D2

Sigmundstraße/Aretzstraße

Die Radroute soll Vorfahrt vor der Aretzstraße erhalten.



Foto D3

Sigmundstraße/Hein-Janssen-Straße

Die Radroute soll Vorfahrt vor der Hein-Janssen-Straße erhalten.



Foto D4

Sigmundstraße/Rudolfstraße

Die Radroute soll Vorfahrt vor der Rudolfstraße erhalten.



Foto D5

Rehmpfatz

Stadtauswärts wird der Radverkehr heute rechtsseitig um den Rehmpfatz geführt. Dies erfordert ein viermaliges Abbiegen, um in die Sigmundstraße zu gelangen. Zukünftig soll der Radverkehr stadtauswärts linksseitig um den Pfatz geführt werden, so dass nur noch ein zweimaliges Abbiegen erforderlich ist und an der Kreuzung Rudolfstraße/Sigmundstraße geradeaus gefahren werden kann. Auf der nördlichen Pfatzumfahrt ist dazu der Radverkehr gegen die Einbahnstraße zuzulassen und ggf. das Parken neu zu ordnen.



Foto D6

Rehmpfatz/Maxstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Ottostraße.



Foto D7

Maxstraße/Heinrichsallee

In Fahrtrichtung Innenstadt besteht ein Rechtsabbiegegebot in die Heinrichsallee. Radfahrer mit Ziel Innenstadt müssen daher absteigen und ihr Fahrrad zur Querung der Heinrichsallee schieben. Die Umlaufgitter vor und hinter der Busspur in Mittellage behindern die zügige Überfahrt insbesondere für Radfahrer mit Anhängern und verstärken die Konfliktsituation mit dem querenden Fußgängerverkehr. Die Verkehrsführung für

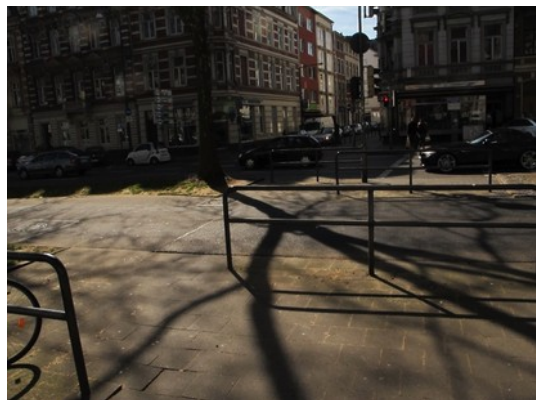


Foto D8

den Radverkehr soll mit einer eigenen Furt neu geordnet werden, die von der Maxstraße mit Geradeausfahrt direkt zu erreichen ist.

Promenadenstraße zwischen Heinrichsallee und Gasborn

Stadteinwärts wird der Radverkehr auf einem engen Radweg neben einem engen Gehweg geführt. Dichter Fußgängerverkehr sowie Geschäftsauslagen führen zu Konflikten und starken Behinderungen. Dieser Straßenabschnitt soll kurzfristig so umgebaut werden, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird wie bereits im Abschnitt von Gasborn bis Synagogenplatz.



Foto D9

Blondelstraße von Willy-Brandt-Platz bis Peterstraße

Die Radroute ist im Bereich der Bustrasse angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere für links abbiegende Radfahrer stadteinwärts in die Peterstraße ist eine sichere und attraktive Verkehrsführung einzurichten

Punkt D 10 (ohne Foto)

5.5. Route 2, Abschnitt E Brand - Innenstadt

Einmündung Sittarder Straße/Lintertstraße

Einbiegen von der Sittarder Straße in die Lintertstraße hinter der Bushaltestelle ermöglichen, Bordsteinabsenkungen, Durchwegung herstellen



Foto E1

Kreuzungsbereich Lintertstraße - Adenauerallee - Altstraße

Verbesserung für Radfahrer auf dem Weg von der Lintertstraße in die Altstraße:

- Freigabe des Gehwegs für Radfahrer, um linksseitig bis zur Altstraße zu kommen
- Grünphase der Fußgängerampeln über die Adenauerallee verlängern
- Markierung auf der Straße, die das Linksabbeigen in die Altstraße optisch hervorhebt.



Foto E2

Einmündung Reihstraße/Wirichsbongardstraße

Die Radroute erhält Vorfahrt vor der Reihstraße.



Foto E3

5.6. Route 2, Abschnitt F Innenstadt – Campus Melaten

Geschwister-Scholl-Straße/Seffenter Weg

Die Radverkehrsführung im Knotenpunkt ist noch nicht an die neue Radverkehrsführung auf dem Seffenter Weg (Schutzstreifen) angepasst. Die Verkehrsbeziehung von der Geschwister-Scholl-Straße zum provisorischen Hörsaal an der Westseite des Republikplatzes ist sehr umständlich und keine sichere Lösung. Sie wird zukünftig als direkte Radverkehrsführung zum Campus West wichtig. Weiterhin führt die Radverkehrsführung vom Seffenter Weg zur Claßenstraße über die Anliegerfahrbahn im jetzigen Zustand zu Konflikten mit den Fußgängern. Für den gesamten



Foto F1

Knotenbereich soll eine sichere, direkte und komfortable Radverkehrsführung geplant und kurzfristig umgesetzt werden. Da mit Abschluss der jetzigen Baumaßnahmen (Stand März 2016) im Bereich der Anliegerfahrbahn eine Wiederherstellung der Verkehrsflächen nötig ist, sollte die neue Verkehrsführung vorher festgelegt werden.

Seffenter Weg

An allen Einmündungen soll für die Radroute Vorfahrt eingerichtet werden. Um eine Erhöhung der Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr zu vermeiden, sind begleitende verkehrsdämpfende Maßnahmen zu prüfen. Weiterhin ist auf der gesamten Strecke eine eindeutige und klare Radverkehrsführung zu schaffen.

Punkt F2 (ohne Foto)

Seffenter Weg - Campusboulevard

In Fahrtrichtung Campus Melaten endet die rechtsseitige Radverkehrsführung vor dem Kreisverkehr mit der westlichen Zu-/Abfahrt vom/zum Toledoring. Radfahrer müssen auf die linksseitige Radverkehrsführung wechseln und werden nach Passieren des Kreisverkehrs wieder auf die rechte Fahrbahnseite geführt. Das zweimalige Queren ist zeitraubend und stellt eine zusätzliche Unfallquelle dar. Als Ersatz ist eine durchgehende Radverkehrsführung auf der rechten Fahrbahnseite zu schaffen.



Foto F3

6. Zeitplan

Für die Umsetzung des Routennetzes wird der nachfolgende Zeitplan vorgeschlagen. Wichtig ist eine koordinierte Vorgehensweise, um in einem absehbaren Zeitraum ein schlüssiges und attraktives Gesamtnetz für die Vorrangrouten umzusetzen.

	20 17	20 18	20 19	20 20	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25
Route 1 + 2									
Sofortmaßnahme									
Detailplanung									
Umsetzung Stufe 1									
Umsetzung Stufe 2									
Route 3 + 4									
Sofortmaßnahme									
Detailplanung									
Umsetzung Stufe 1									
Umsetzung Stufe 2									
Übrige Routen des Gesamtnetzes									
Netzentwicklung									
Detailplanung									
Umsetzung Stufen 1 und 2 für die weiteren Routen									

Impressum

Herausgeber:

VCD – Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Aachen – Düren e.V.
An der Schanz 1, 52064 Aachen

Redaktion (v.i.S.P.):

Ralf Oswald, Sabine Neitzel

E-Mails an die Redaktion:

Vcdaachen@vcd-aachen.de

Gestaltung:

VCD Kreisverband Aachen Düren

Druck:

ENSE Consulting Reprografie GmbH & Co.KG, Aachen

Bildnachweis:

von den AutorInnen

Urheberrechtshinweis

Das Konzept ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, bedarf der vorherigen Zustimmung des VCD Kreisverbandes Aachen-Düren. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherungen und Verarbeitung in elektronische Systeme.