

**Bankverbindung**

Datum: 1.7.2021

**Ausbau Lehnstraße – Konflikte und Lösungsansätze für den Radverkehr****Anregungen des ADFC Nordkreis****Grundsätzliche Anmerkung vorab:**

Die Lehnstraße wird als Hauptverkehrsstraße geführt und stellt damit im innerstädtischen Bereich eine wichtige Achse dar. Der Ausbau dieser Straße ohne ein bestehendes Mobilitätskonzept, mit dem die Gefahren für Radfahrende reduziert werden können, ist aus unserer Sicht problematisch.

Von daher wäre es zielführend gewesen, vor dem Umbau der Lehnstraße die Ergebnisse eines gesamtheitlichen Mobilitätskonzeptes vorliegen zu haben: Wie geht es weiter mit dem Fahrradverkehr auf der Kaiserstraße, welche Funktion kann/soll die Lehnstraße im gesamtstädtischen Mobilitätskonzept übernehmen? Allen muss also beim Umbau der Lehnstraße bewusst sein, dass mit der Maßnahme Fakten geschaffen werden, die u.U. einem zukunftsfähigen Verkehrskonzept entgegenstehen. Deshalb können unsere Anregungen auch nur der Versuch sein, zukünftige Optionen offen zu halten und einen Mindeststandard für den nichtmotorisierten Verkehr zu sichern.

**Ausgangssituation**

Die Lehnstraße ist für den motorisierten Verkehr ebenso wie für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Nord-Süd-Verbindung, deren Funktionen eng mit denen der parallel verlaufenden Hauptgeschäftsstraße, der Kaiserstraße, verknüpft sind. In ihrem Verlauf tangiert die Lehnstraße das Altenheim St. Antonius, die während der Umbauphase dort gegenüber eingerichtete Grundschule, die Polizeiwache, die im Umbau befindliche Grundschule Ecke Bahnhofstraße und zwei Restaurants im Eckbereich mit der Bahnhofstraße.

Diese Nutzungen stellen neben den allgemeinen verkehrlichen Anforderungen besondere Ansprüche an die Qualität der Umgestaltung.

- Dabei ist insbesondere im unmittelbaren Umfeld des Altenheimes den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen Rechnung zu tragen.
- Im Umfeld der Schulen (und dem benachbart liegenden Kindergarten) muss mit Kindern im Kindergarten- und Grundschulalter zu Fuß und auf dem Fahrrad im Verkehrsraum gerechnet werden.
- Für die Polizei ist die gute Erreichbarkeit und einsatztechnische Abwicklung im Bereich der Wache wichtig.

- Die Restaurants brauchen ein attraktives, einladendes Umfeld zur Standortsicherung.

Im Folgenden werden die Teilabschnitte der Lehnstraße unter den vorgenannten Anforderungen beurteilt sowie mögliche Konflikte und Lösungsansätze zwischen dem Radverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmer\*innen dargestellt.

## **Längsparkplätze zwischen Klosterstraße und Bahnhofstraße (vor dem Altenheim St. Antonius)**

Auf einer Länge von ca. 52 m ist auf der Seite des Altenheimes ein durchgehender Parkstreifen mit Längsparkplätzen vorgesehen. D.h. alle Radfahrende, die entgegen der Einbahnstraße Richtung Bahnhofstraße fahren, sind einer besonders großen Gefährdung ausgesetzt. Ausparkende Fahrzeuge nehmen die entgegenkommenden Radfahrende erst sehr spät wahr, da sie keine freie Sicht in die Straße haben. Darüber hinaus wird durch die zusätzlich geschaffenen Parkplätze der Gehweg entlang der Rampe derart eingeengt, dass eine Begegnung mobilitätseingeschränkter Personen nicht mehr möglich ist. Dies führt zu erheblichem Konfliktpotenzial z.B. mit fahrradfahrenden Kindern, die auf dem Gehweg fahren: diese können keinen Sicherheitsabstand zu sich plötzlich öffnenden Autotüren mehr einhalten und zugleich dem Fußverkehr ausweichen.

## **Fahrbahneinengung an der Polizei**

Gegenüber der Polizei wird die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 6 m. eingeengt. Radfahrende müssen hier nach innen ausweichen und kommen dem entgegenkommenden Kfz-Verkehr bedenklich nah. Gleichzeitig ist der Gehweg vor der Polizei in einer relativ großen Breite vorgesehen. Hier gäbe es Spielraum für Lösungen, die keine Gefährdung der Radfahrenden provozieren.

## **Schrägparkplätze zwischen Bahnhofstraße und Klosterstraße (vor der Grundschule)**

Kritisch im Hinblick auf das hohe Fahrradaufkommen durch die Schüler und Schülerinnen der benachbarten Schuleinrichtungen und Kinder des Kindergartens sind die Schrägparkplätze vor der Grundschule. Insbesondere durch die Lage unmittelbar in Nähe des Kreuzungsbereichs mit der Bahnhofstraße. Ausparkende Fahrzeuge müssen bereits ein Stück in die Straße zurücksetzen, bevor sie den fließenden Verkehr einsehen können. Außerdem ist bei der geplanten Fahrbahnbreite kein Platz mehr für Radfahrende in Gegenrichtung.

Andererseits würden aber auch durch Längsparkplätze die Kinder gefährdet, die noch auf dem Gehweg fahren müssen bzw. dürfen (durch sich öffnende Beifahrertüren, Ein- und Ausparkvorgänge)

## **Parkplatzbreite 2,20 m kontra Gehwegbreite < 1,30 m im Abschnitt Klosterstraße**

Was für die Fahrzeuge der Polizei als Maßstab angesetzt wird, sollte nicht im gesamten Teilabschnitt zulasten der Fußgänger gehen.

## **Ungenutzte Sperrflächen im Kreuzungsbereich mit der Bahnhofstraße**

Die Sperrflächen stellen insbesondere für zu Fuß Gehenden und die den Gehweg nutzende Radfahrenden bis 8/10 Jahre eine unklare und gefährliche Situation dar. Einerseits vergrößern sie beim Queren unnötigerweise die Distanz zwischen den beiden Straßenseiten der Bahnhofstraße, andererseits werden sie (bisher jedenfalls) regelmäßig durch Fahrzeuge überfahren bzw. beparkt. Dies stellt insbesondere für Kinder eine erhebliche und kaum einzuschätzende Gefahr dar. Außerdem könnten gerade diese beiden Flächen perspektivisch den Gastronomiebetrieben zu Erweiterung der Außengastronomie und Attraktivierung des Eckbereichs dienen.

- ## **Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Grevenberger Straße**

Mit einer Fahrbahnbreite von 5,25 m ist dieser Abschnitt für den Zweirichtungsverkehr vorgesehen. Besondere Einschränkungen oder Gefährdungen für Radfahrer sind zwar nicht zu erkennen. Die Gehwegbreiten liegen aber z.T. unter 1,50 m Breite und lassen einen Begegnungsverkehr von Fußgängern, insbesondere Rollstuhlfahrern, (Klein)kindern auf Fahrrädern oder Kinderwagen nicht zu. Besonders eng wird es an der Einengung vor der Grevenberger Straße.

Lt. RAS 06 benötigt ein einzelner Fußgänger mindestens eine Breite von 0,8 m. Gehen zwei Fußgänger nebeneinander, so beträgt der Breitenbedarf bereits 1,80 m. Dabei ist der Sicherheitsabstand zu den Gebäuden und zur Straße, insbesondere zu den parkenden Autos (auch hier wieder unter dem Stichwort Fahrradunfälle durch Autotüren) noch nicht berücksichtigt.

## **Abschnitt zwischen Grevenberger Straße und Aachener Straße**

Für diesen Teilabschnitt gilt prinzipiell dasselbe wie für den vorherigen Abschnitt. Hier wird aber unter Berücksichtigung des Stellplatzbedarfs von Änderungsvorschlägen abgesehen.

## **Fazit**

Während aus der Sicht des KFZ-Verkehrs die Umgestaltung der Lehnstraße nahezu optimale Rahmenbedingungen schaffen wird, müssen die übrigen Verkehrsteilnehmer (zu Fuß Gehenden, Radfahrenden, insbesondere Kinder und ältere Menschen) erhebliche Einschränkungen in Kauf nehmen. Im Bereich der Gehwege werden die empfohlenen Richtwerte der anerkannten Richtlinien konsequent unterschritten. Dies ist besonders bedauernd, da an der Lehnstraße mit dem Altenheim und der Grundschule zwei sensible Einrichtungen von diesen Restriktionen unmittelbar betroffen sind.

Außerdem wird die Chance vertan, die Lehnstraße als Teil der Würselener Innenstadt für deren Bewohner und Besucher als lebendigen öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität zu gestalten.

Aus Sicht des ADFC könnten die vorgenannten Kritikpunkte nur mit einer konsequenten Umplanung ausgeräumt werden. Dies wird in Anbetracht des weitgehend fortgeschrittenen Verfahrens aus nachvollziehbaren Gründen nicht mehr möglich sein.

Dennoch halten wir es für erforderlich, zumindest durch punktuelle Anpassungen die besonderen Gefahren und Einschränkungen für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer zu beseitigen bzw. abzumildern.

Dazu schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- Farbliche Markierung eines Radfahrstreifens zwischen Klosterstraße und Bahnhofstraße in Gegenrichtung der Einbahnstraße, um die Aufmerksamkeit der entgegenkommenden und der auf dieser Seite parkenden Autofahrer zu wecken. (keine bauliche Veränderung erforderlich)
- Freihalten von Sichträumen zwischen den Parkplätzen vor dem Altenheim durch Markierung (keine bauliche Veränderung erforderlich) oder entsprechender Materialwechsel (geringfügige Veränderung), um entgegenkommende Radfahrende rechtzeitig wahrzunehmen.
- Verzicht auf die Fahrbahneinengung gegenüber der Polizei (geringfügige Veränderung), damit die Fahrradfahrenden nicht in den entgegenkommenden Verkehr geführt werden.
- Erweiterung der Gehwegflächen im Kreuzungsbereich mit der Bahnhofstraße auf die geplanten Sperrflächen, die niemandem wirklich dienen, aber große Verunsicherung und Gefährdungen (z.B. durch Lieferverkehr) erzeugen (bauliche Veränderung ist zwar erforderlich, aber in die Planungskonzeption wird nicht grundsätzlich eingegriffen)

Mit freundlichen Grüßen

**ADFC Aachen e.V.**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Luc Hamers', with a long horizontal stroke extending to the right.

Luc Hamers  
Sprecher der Ortsgruppe Aachen Nordkreis  
luc.hamers@adfc-ac.de