

Stellungnahme von Uni.Urban.Mobil, ADFC Aachen/Düren und VCD Aachen-Düren

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Bürger:innenbeteiligung für die Radvorrangroute Haaren/Verlautenheide eine Stellungnahme abgeben zu können.

Die im nachfolgenden Textteil angeführten Seitenzahlen beziehen sich auf die Präsentation der Verwaltung, die auf der Internetseite der Stadt zum Download bereitgestellt wurde.

Teilbereich 1

- **Blondelstraße** Wir begrüßen die dargestellte Reduzierung der Parkplätze im Straßenraum und die Aufgabe des Senkrechtparkens. Wir wünschen uns eine weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Reservierung des Parkhauses Blondelstraße nur für Anwohnende. Dies würde auch die Verkehrsbehinderungen für den Busverkehr reduzieren. Hier müssen auch die Belange des Busverkehrs befriedigt werden.
- **Willy-Brandt-Platz** Die Führung in der Fußgängerzone sehen wir kritisch. Wir befürworten eine Lösung mit weitgehender Trennung zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden.
- **Querung Heinrichsallee** Hier ist eine sichere und bequeme Querung erforderlich, die u.a. die Konflikte zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden weitgehend vermeidet und auch u.a. mit Lastenrädern gut befahrbar ist.
- **Rehmpfatz** Der Radverkehr Richtung Haaren wird bisher über die südliche Seite des Platzes geführt. Dadurch muss man von der Maxstraße bis zur Sigmundstraße zweimal rechts und zweimal links abbiegen. Wir begrüßen daher, die auf S. 26 der Präsentation dargestellte Lösung, beide Fahrtrichtungen auf der Nordseite zu führen. Dann muss man nur einmal links und einmal rechts abbiegen. Das jetzige Pflaster ist für eine Radvorrangroute ungeeignet. Es sollte gegen glatt geschliffenes Pflaster oder Asphalt ausgetauscht werden.
- **Maxstraße** (S. 27) Wir bevorzugen die Querschnittsvariante ohne Parken. In der anderen Variante wäre die Fahrradstraße nur 4,00 m breit, was eine Begegnung von zwei nebeneinander Radfahrenden mit einem Pkw ausschließt.
- **Sigmundstraße zwischen Rehmpfatz und Hein-Janssen-Straße** (S. 29) Die Breite der Stellplätze sollte auf 2,00 m beschränkt werden, um beim Begegnungsfall zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr mehr Abstand gewährleisten zu können.
- **Sigmundstraße zwischen Hein-Janssen-Straße und Blücherplatz** (S. 32) Die dargestellte Breite der Fahrradstraße von nur 3,90 m halten wir wegen der geringen Abstände bei Begegnung von Radfahrenden mit Kfz für sehr problematisch. Wir befürworten stattdessen eine Verbreiterung der Fahrradstraße durch Anordnen von Parkplätzen nur auf einer Fahrbahnseite.
- **Kreuzung Sigmundstraße, Aretzstraße und Blücherplatz** (S. 36) An diesem Kreuzungsbereich würde ein klarer Vorrang für den Radverkehr die Situation deutlich verbessern. Dies kann mit einer durchgängig geführten Fahrradstraße erreicht werden.

- **Fahrradstraße am Blücherplatz** (S. 37) Die dargestellte Breite der Fahrradstraße von nur 3,60 m halten wir mindestens ebenso problematisch und plädieren für eine Verbreiterung, z.B. durch Entfall der Parkplätze. Wir schlagen vor, die Ein- und Ausfahrt der Eintrachtstraße möglichst mittels eines Modalfilters für den Kfz-Verkehr komplett zu sperren, um Unfallrisiken zu vermeiden.
- **Führung zwischen Blücherplatz und Europaplatz** Wir befürworten die auf S. 33 der Präsentation der Verwaltung dargestellte Führung auf der südlichen Seite der Straße zwischen Blücherplatz und Europaplatz (B 1). Alle anderen Varianten, die auf S. 9 dargestellt sind, z.B. die über die Dennewartstraße, haben eine mehr oder weniger umständliche Linienführung mit engen Radien an mehreren Stellen. Man hat zusätzliche Zeitverluste, wenn man die Josef-von-Görres-Straße in Höhe Dennewartstraße sowie östlich der Musikschule zweimal an einer Lichtsignalanlage queren muss. Für die Führung auf der südlichen Seite sieht der Vorschlag der Verwaltung den Ausbau des bestehenden Radwegs auf 3 m vor. Eine zusätzliche Verbreiterung des Radwegs auf 3,50 m würde ein komfortables Nebeneinanderfahren auch bei Gegenverkehr ermöglichen. Eine noch bessere Möglichkeit sehen wir stattdessen in der Einrichtung einer reinen Fahrradstraße für beide Fahrtrichtungen auf der südlichen Fahrbahn zwischen Blücherplatz und Europaplatz (B 1). Die beiden Kfz-Fahrtrichtungen können gemeinsam auf der Nordseite der B 1 geführt werden. Die Zufahrt zur Tankstelle könnte dann mit optimalen Sichtverhältnissen genau senkrecht die Fahrradstraße queren, wobei die Fahrradstraße Vorrang hätte und der Kfz-Verkehr durch Anrampungen abgebremst würde. Wir bitten daher, diese Lösung in der Entwurfsplanung ebenfalls als Variante weiter auszuarbeiten.
- **Anschluss an den Radweg um den Europaplatz** In der Darstellung auf S. 36 mündet der Radweg vom Blücherplatz kommend sehr spitzwinklig in den Radweg um den Europaplatz ein. Dieser Winkel ist bei Fahrt mit dem Uhrzeigersinn kaum befahrbar. Die Führung suggeriert zudem parallel auf den Kreisverkehr zufahrenden Autofahrenden, dass die rechts parallel fahrenden Radfahrenden gegen den Uhrzeigersinn um den Kreis weiterfahren wollen. Radfahrende, die aber nach links fahren, machen aus Sicht der Autofahrenden dann eine abrupte Wende und werden ggf. beim Queren der Kreiszufahrt zu spät erkannt. Diese Situation kann z.B. entschärft werden, wenn der auf den Kreis zufahrende Kfz-Verkehr auf der nördlichen Fahrbahn geführt wird (siehe oben). Darüber hinaus sollte der Radweg um den Kreisverkehr in beiden Fahrtrichtungen befahrbar sein.
- **Anschluss vom Europaplatz an den Weg an der Wurm** Wir befürworten einen geraden Durchstich vom Wurmweg auf den Europaplatz, dadurch wird die jetzige schmale und steile Auffahrt vermieden.

Teilbereich 2

- **Entlang der Wurm** sollte eine Beleuchtung installiert werden, um die soziale Kontrolle und die Verkehrssicherheit bei Dunkelheit zu verbessern. Hier stellen wir uns eine insektenfreundliche Variante wie z.B. am Vennbahnweg vor, die sich ggf. auch erst bei Annäherung von Radfahrenden einschaltet. Der Wurmweg soll so breit wie möglich sein, da sich hier Radfahrende, Zu-Fuß-Gehende, Inlineskater und Spaziergänger mit Hunden begegnen.

Teilbereich 3

- **Unterführung Berliner Ring:** Im Bestand ist dies eine sehr enge, unübersichtliche und gefährliche Stelle. Insbesondere am südlichen Anfang ist die Unterkante der Brücke zu niedrig. Wir halten eine Abflachung der jetzigen Rampe und eine Wegeverbreiterung für erforderlich einschließlich der Verbesserung der Sichtbeziehungen.
- **Bereich am Entenweiher** Das grobe Pflaster ist schlecht befahrbar. Hier ist ein anderer Belag erforderlich.
- **Wurmbrücke an der Jülicher Straße** Die Brücke ist für eine gemeinsame Nutzung durch Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende (wahrscheinlich nicht realisierbar) viel zu schmal. Hier ist eine Verbreiterung der Brücke oder der Neubau einer zweiten Brücke parallel zur vorhandenen dringlich.
- **Ausfahrt aus dem Park am Entenweiher zum Wendehammer Neuköllner Str.** Der Bereich ist heute matschig, glatt und hat schlecht befahrbares Kopfsteinpflaster. Diese Situation sollte beim Ausbau beseitigt werden.

Teilbereich 5

- **Querung „Auf der Hüls“ zwischen Hofenburger Straße und Akazienstraße** Die Querung sollte gegenüber der heutigen Situation erleichtert werden u.a. durch eine Bevorrechtigung der Radvorrangroute.
- **Akazienstraße** Der Querschnitt ist zu eng für die Begegnung Rad/Auto. Wir befürworten den auf S. 76 gezeigte Planungsvariante mit Breite der Fahrradstraße von 5,10 m. Die andere Variante mit einer Breite von nur 3,80 m halten wir wegen der geringen Abstände zwischen Rad und Auto für problematisch.
- **Haarener Gracht** Sie wird jetzt die Umleitung bis zur Fertigstellung der Haarbachtalbrücke. Der Radweg ist zu schmal und nur schlecht abgetrennt von der Fahrbahn. Hier befürworten wir einen Ausbau.
- **Endstraße** (S. 82) Die Querung am Ortsausgang für die Fahrtrichtung Haaren finden wir problematisch und unattraktiv insbesondere für unsichere Radfahrende. Dies könnte vermieden werden, wenn innerorts der Radweg auf der Südseite als Zweirichtungsradweg bis zur Verlautenheidener Straße geführt würde. Wir bitten, eine solche Variante mit guten Lösungen an den Zufahrten ebenfalls zu prüfen.

Teilbereich 6

- **Querung der Jülicher Straße** Hier ist eine sichere Quermöglichkeit in Richtung Wurmbenden erforderlich als Verbindung zum Bahntrassenweg AC-Jülich
- **Routenführung zwischen Wurmbenden und dem Bahntrassenradweg.** Die Verwaltung sieht dafür eine Führung bis zum Wendehammer der Straße Wurmbenden vor, dann rechts ab über ein städtisches Wegeflurstück (welches zurzeit illegalerweise durch das angrenzende Gewerbe okkupiert wurde) bis zur Wurm und den Neubau eines Wegs entlang der Wurm bis zum

Bahntrassenradweg. Um den Bahntrassenradweg von der Höhe her zu erreichen, muss dann eine Rampe gebaut werden. Diese Lösung finden wir nicht optimal, weil die Führung über die Rampe umständlich ist. Eine bessere Führung wäre vom Wendehammer Wurmbenden nach links über ein städtisches Grundstück (dort steht ein Trafohäuschen) bis zur alten Bahntrasse, dann Neubau auf der Bahntrasse bis zum jetzigen Bahntrassenradweg (falls das Grundstück wegen des Trafohäuschens nicht genutzt werden kann, könnte man mit dem Gewerbebetrieb auch einen Flächentausch gegen die städtische Wegeparzelle zur Wurm vereinbaren). Diese Variante ist viel flüssiger zu befahren, vermeidet die Rampe und ist auch noch kürzer. Die Bahntrasse ist noch als Verkehrsfläche gewidmet, so dass der Eingriff in die Natur ggf. als geringer zu bewerten ist als an der Wurm.

- **Bahnquerung an der Neuköllner Straße** Durch die Umlaufschranken ist der Bahnübergang sehr schlecht befahrbar. Hier muss u.a. auch für größere Räder (z.B. Lastenräder) die Situation verbessert werden.

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Ben Jansen (ADFC Aachen e.V.), gez. Ralf Oswald (VCD Aachen-Düren)