FFHaaren
FFFrankenberger Viertel
ADFC - Stadtteilgruppe Eilendorf

Aachen
Welthaus
An der Schanz 1
52064 Aachen

Tel. 0241 / 889 14 63
Fax 0241 –/951 91 01
info@adfc-ac.de
adfc-ac.de

Spendenkonto
Sparkasse Aachen
IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80
BIC: AACSDE33

Steuernummer

| **ADFC Aachen** | Postfach 100 132 | 52001 Aachen

Stadt Aachen
z. H. Frauke Burgdorff
Beigeordnete für Planung, Bau und Mobilität
Verwaltungsgebäude Am Marschiertor
Lagerhausstraße 20

52058 Aachen

Datum
14.04.2020

Stellungnahme zur Planung der Rad-Vorrang-Route im Bereich „Schildplatz“

Sehr geehrte Frau Burgdorff,

in der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 18.11.2018 [i] hat die Politik einstimmig einen eindeutigen Arbeitsauftrag an die Verwaltung gegeben. Die vorgelegte Planung soll auf Basis der Variante 4 mit dem Ziel überarbeitet werden, dass für Radfahrer und Fußgänger der Routenverlauf klar erkennbar gestaltet sein soll. Zuvor hatte bereits die Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 30.10.2018 einstimmig beschlossen, dass die Verwaltung weitere Varianten vorlegt, welche den „*Charakter einer Rad-Vorrang-Route stärker betonen*“.

Die nun von der Verwaltung am 11.03.2020 als Beschlussvorschlag empfohlene Variante C [ii] berücksichtigt diese Vorgaben der Politik nicht und entspricht nicht den übergeordneten Zielen der Planung (Bau einer Rad-Vorrang-Route [Ziele s. Anlage 1] und eines Premiumfußweges [Ziele s. Anlage 2] ausgehend von Lothringer-, über Teile der Harscamp- zur Schildstraße). Vielmehr wird eine attraktive Platzgestaltung vorgelegt, welche Nebenrouten überproportional betont und die wichtigen Verkehrsströme einer Hauptverbindung des Radverkehrs und einer wichtigen Fußgängerverbindung vom Frankenberger Viertel in die Innenstadt behindert. Der „Schildplatz“ wird in der Bedeutung seiner Aufenthaltsqualität überhöht und die erheblichen Störungen durch den KFZ-Verkehr ausgehend von den umliegenden Straßen werden nicht benannt.

Aufgrund der Kleinflächigkeit des „Platzes“ im Vergleich zu den benachbarten Plätzen im Viertel (Suermondtplatz, Platz an der Ecke Lothringer- / Harscampstraße „Netto“ werden zu viele Anforderungen auf die kleine Fläche projiziert. Die weitaus gefährlicheren Konflikte durch den über die Maße auftretenden KFZ-Schleichverkehr in der Harscampstraße werden nicht thematisiert (KFZ-Verkehrsmengen werden in der Vorlage nicht genannt) und Lösungsvorschläge zur Auflösung der dadurch entstehenden Konflikte fehlen. Weiterhin werden technische Empfehlungen (s. Anlage 3) im Hinblick auf die gemeinsame Führung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und die Folgen aus den gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (s. Anlage 4), in den meisten Varianten nicht genügend berücksichtigt.

Die Varianten A bis C lösen die vorhandenen Konflikte nicht und führen zu keinen relevanten Verbesserungen für die Verkehrsströme unter besonderer Berücksichtigung der Belange der

schwächeren Verkehrsteilnehmer gegenüber dem KFZ-Verkehr. Die vorgestellten Visualisierungen sind stadtgestalterisch attraktiv, erfüllen aber funktional nicht die Anforderungen der zu beplanenden Verkehrsachsen. Der in der Realität vorhandene Kfz-Verkehr wird kaum dargestellt. Die Variante D wird aufgrund des aggressiven Rottons, des fehlenden Baums und der vermeintlich schlechteren Wegebeziehungen/-verknüpfungen deutlich schlechter dargestellt, als sie es tatsächlich ist. Dies liegt vor allem an einer uns unverständlichen Prioritätensetzung bei der Bewertung der Verkehrsströme. Gemäß den Aussagen der Verwaltung werden Nebenrouten (z. B. Bahnhof – Adalbertstraße mit 1.400 Menschen innerhalb von 14 Stunden) mit einer mehr als zwei Drittel geringeren Verkehrsmenge gleich bewertet wie Vorrangrouten (Frankenberger Viertel – Elisenbrunnen mit ca. 4.500 Menschen innerhalb 14 Stunden).

Folgende Anmerkungen gelten aus unserer Sicht generell für die Varianten A bis C:

- Der Verlauf der Rad-Vorrang-Route ausgehend von der Lothringer- zur Schildstraße und in Gegenrichtung ist nicht erkennbar, da auf einer ca. 75 m langen Strecke mit zwei Abbiegungen keine visuelle oder bauliche Hervorhebung des Routenverlaufs stattfindet. Vielmehr muss sich die Rad-Vorrang-Route dem querenden KFZ-Verkehr unterordnen.

- Die Fahrradstraße endet an der Ecke Lothringer-/Harscampstraße und wird nicht über die Harscampstraße zur Schildstraße fortgeführt, obwohl eine solche Durchgängigkeit ein wesentliches Gestaltungselement der Rad-Vorrang-Routen wäre.

- Eine optisch hervorgehobene Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr entlang der Harscampstraße erfolgt nicht. Bauliche Hervorhebungen sind nur bei den Varianten B und C zu verzeichnen, wobei diese sich bei der Variante B sogar negativ auf den Radverkehr entlang der Rad-Vorrang-Route auswirken.

- Am „Schildplatz“ muss sich der Rad- dem Fußverkehr unterordnen und es darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden (Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“). Die Anzahl an Radfahrern liegt hier jedoch deutlich über denen, die in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) noch als verträglich für Fußgängerbereiche angesehen werden.

- Beim Einfahren in die Schildstraße (stadteinwärts) müsste dem (von links kommenden) KFZ-Verkehr aus der Schützenstraße Vorfahrt gewährt werden (s. § 10 StVO [iii]). Dies gilt auch in Gegenrichtung (stadtauswärts) für das Einfahren in die Harscampstraße.

Dies alles entspricht aus Sicht der beteiligten Initiativen und Verbände nicht den Zielen der Aachener Rad-Vorrang-Routen und wird daher entschieden abgelehnt.

Zu der von der Verwaltung favorisierten Variante C nehmen wir wie folgt Stellung:

- Die Ausweisung eines Geschäftsbereiches nach § 45 Abs. 1d StVO [iv] mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h würde den Radverkehr hemmen und widerspricht dem Ziel der Rad-Vorrang-Route zur Schaffung einer zügig zu befahrenden Strecke. Es ist leider davon auszugehen, dass sich die meisten motorisierten Verkehrsteilnehmer sowie auch Radfahrende nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten werden. Dies führt dann eben nicht zu einer Verbesserung des Sicherheitsgefühls der schwächeren und unsicheren Verkehrsteilnehmer, wie ältere Menschen und Familien mit Kindern auf dem Rad oder zu Fuß. Kontrollen sind hier nicht zu erwarten, da die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht aufgrund eines Unfallschwerpunktes er-

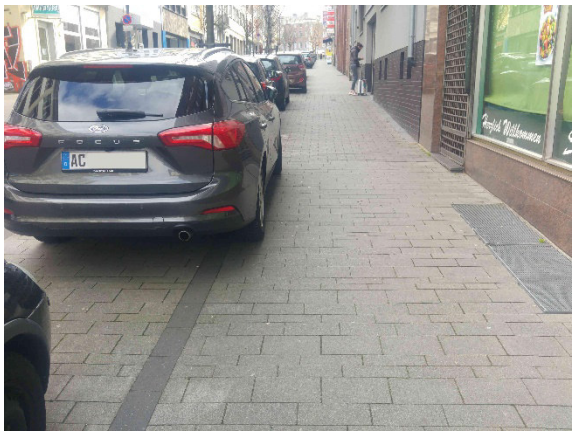
folgt und demnach nicht gezielt von der Polizei kontrolliert werden wird. Ähnliches ist bereits heute bei der Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Grabenring zu beobachten.

- Als weiteres negatives Beispiel ist hier der Kreuzungsbereich von Groß- und Kleinkölnstraße zu benennen, welcher sogar als verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit für KFZ) ausgewiesen ist, und trotzdem werden hier regelmäßig zu Fuß Gehende im Verlauf der Fußgängerzone von KFZ – aufgrund des breiten Fahrbahnquerschnittes und der hierdurch begünstigten hohen Fahrgeschwindigkeiten – bedrängt und gefährdet.

Querung Fußgängerzone Großkölnstraße (verkehrsberuhigter Bereich)

- In einem zentralen und wichtigen Abschnitt der Rad-Vorrang-Route ist eine Führung über einen Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ nicht geeignet und wird abgelehnt. Es ist verwunderlich, dass erst vor kurzem in der Pontstraße solch eine Mischung aus Sicherheitsgründen von der Politik zurückgenommen wurde, welche nun durch ein Verbot für Radfahrer ersetzt werden soll [v]. Im Gegensatz dazu wird nun am „Schildplatz“ – bei wesentlich höheren Radverkehrsstärken und im Verlauf einer Rad-Vorrang-Route – diese Beschilderung von der Verwaltung vorgeschlagen. Sollte diese Regelung so umgesetzt werden, besteht zu befürchten, dass zukünftig der Radverkehr ungeordnet auf dem kompletten Platz stattfindet. Rein rechtlich bezieht sich der für den Radverkehr freigegebene Bereich auf den kompletten Platz und durch den niveaugleichen Ausbau wird eine flächige Befahrung noch begünstigt. Besser ist es daher, den Radverkehr auf einen baulich und optisch definierten Bereich zu kanalisieren, um die übrigen Bereiche des Platzes eindeutig für zu Fuß gehende zu reservieren.

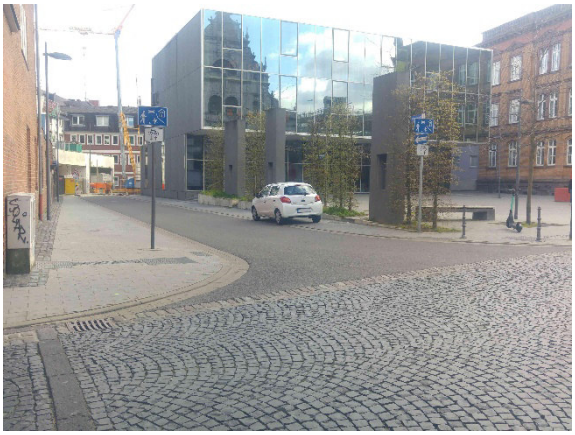
- Der generelle niveaugleiche Ausbau der Gehwege wird abgelehnt, da bereits realisierte Umbaumaßnahmen im Stadtgebiet (Bahnhofstraße, Büchel, Kleinkölnstraße, Prinzenhofstraße, ...) in den letzten Jahren gezeigt haben, dass niveaugleiche Gehwege häufig von KFZ widerrechtlich beparkt werden und dadurch Gehwegbreiten unzumutbar minimiert werden, sowie die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer leidet (s. beispielhafte Fotos). Dies wurde den Mitgliedern der Bezirksvertretung Aachen-Mitte, des Planungsausschusses und des Mobilitätsausschusses sowie der Stadtverwaltung bereits im Rahmen einer Stellungnahme zur Vorlage FB 61/1392/WP17: "Vorüberlegung zur Querschnittsaufteilung der Schildstraße" am 27.02.2020 von den beteiligten Verbänden und Initiativen mitgeteilt [vi]



Gehweg Bahnhofstraße (Foto vom 30.3.2020)

Gehweg Büchel (Foto vom 30.3.2020)

Gehweg Büchel (Foto vom 30.3.2020)



Gehweg Prinzenhofstraße (Foto vom 30.3.2020)

- Bei einem niveaugleichen Ausbau von KFZ-Fahrbahn und Gehwegen sind daher umfangreiche Sicherungsmaßnahmen gegen Falschparker notwendig. Somit wirken die Visualisierungen schöner, als es in der Realität zu erwarten ist – z. B. mit „Pollerwald“.

„Pollerwald“ in der Jesuitenstraße

- Die Fahrlinie stadtauswärts für die Rad-Vorrang-Route ist ungünstig, da nach einem Knick im Verlauf mit rechtem Winkel in die Harscampstraße abgebogen werden muss. Die Ausbildung der Fahrlinie sollte wie in Variante A erfolgen.

- Eine erhebliche Gefahr für Radfahrende stellen die geplanten Sitzsteine entlang der Fahrradführung dar, da diese sehr wahrscheinlich eine ähnliche Farbe wie das Pflaster aufweisen wer-

den und daher im Dunkeln übersehen werden. Vor ein paar Jahren gab es erhebliche Probleme und Unfälle von Zu-Fuß-Gehenden mit Sitzsteinen in der Fußgängerzone Ursulinerstraße [vii] und es ist unverständlich, dass diese nun im Bereich einer Rad-Vorrang-Route eingebaut werden sollen.

- Ein niveaugleicher Ausbau des Platzes alleinig mit einem Materialwechsel für die Fahrradführung ist generell nicht ausreichend, um einen optisch und haptisch (von sehbehinderten Menschen) erfassbaren Routenverlauf und eine gut wahrnehmbare Trennung zwischen den Gehweg- und den Radwegbereichen zu erreichen. Der vor einigen Jahren neu gebaute Radweg entlang der Trierer Straße in Aachen-Brand bestätigt diese Einschätzung deutlich, da dort regelmäßig Fußgänger auf dem Radweg gehen und somit sich selbst und den Radverkehr behindern und gefährden.

Radweg Trierer Straße

- In der Vorlage werden die Vorfahrtsregelungen *„im gesamten Verflechtungsbereich“* mit Rechts-vor-links-Regelung beschrieben. Dies ist nicht korrekt, da Radfahrende von einem für den Radverkehr freigegebenen Fußweg auf dem „Schildplatz“ über einen abgesenkten Bordstein auf die Fahrbahn einfahren. Gemäß § 10 StVO [viii], ist den Fahrzeugen entlang der Harscamp- bzw. der Schützenstraße hier Vorfahrt zu gewähren. Radfahrende müssen im Verlauf der Rad-Vorrang-Route in Richtung Innenstadt zusätzlich den aus der Gottfriedstraße kommenden Fahrzeugen, wie auch dem Gegenverkehr aus Richtung Suermondtplatz, Vorfahrt gewähren, da hier gemäß der Planung für die Variante C keine Fahrradstraße ausgewiesen werden soll. Dies widerspricht eindeutig den Zielen des Vorhabens.

- Die Fahrbahnoberfläche in der Qualität „Pflaster/Platten“ wird aufgrund des geringen Abrollkomforts, der Unebenheit und der zumeist geringeren Griffigkeit (abhängig von der Materialwahl) abgelehnt. Eine Oberfläche in Asphaltbauweise mit roter Farbgebung ist daher erforderlich.

Forderungen für den Bau eines Premiumfußweges und einer Rad-Vorrang-Route im Umfeld des „Schildplatzes“ – neue Variante E der Verbände und Initiativen (siehe Anlage 5):

- Der Gehweg vor dem Gebäude Harscampstraße 52a (Friseur Prömper) ist in einer Breite von 2,5 m auszuführen (Verbindung Harscamp- / Schützenstraße).

- Daran anschließend verläuft eine mind. 3,5 m breite Fahrradstraße ohne Freigabe für den KFZ-Verkehr (Asphalt mit roter Oberfläche) mit weißer, gestrichelter Mittelmarkierung. Die Breite

kann hier im Widerspruch zu den Gestaltungsstandards der Stadt Aachen zu Fahrradstraßen [ix] reduziert werden, da hier kein KFZ-Verkehr auftritt. Um das illegale Befahren durch KFZ zu unterbinden, wird im Anschluss an die Harscamp-/Schildstraße im Bereich einer Aufweitung eine 0,5 m breite Mittelinsel mit einer beleuchteten Stele/Poller eingebaut (s. beispielhafte Fotos). Die seitlichen Spuren sollen eine Breite von mindestens 1,5 m aufweisen. Entlang der Harscampstraße wird in der Achsse des Gehweges ein 2,5 m breiter Zebrastreifen auf der Fahrradstraße markiert. An der Einmündung Schützen-/Schildstraße ist kein Zebrastreifen erforderlich, da es sich hier um keine wichtige Fußgängerverbindung handelt. Die Fahrlinie für den Radverkehr ist entsprechend der Variante A (bzw. Variante 4 aus 2018) auszuführen.

KFZ-Sperre mit Mittelinsel in den Niederlanden

Beispielhafte Pollerleuchte (Fa. BEGA)

- Gemäß den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) sind Bordsteine mindestens in einer Höhendifferenz von 6 bis 8 cm auszuführen, sodass der abgrenzende Kantenstein deutlich erkennbar ist und nicht zum Überfahren verleitet bzw. zu Stolperunfällen für sehbehinderte Menschen führt. Dies gilt für alle Übergänge zwischen Gehwegen und der Fahrbahn (auch zur Fahrradstraße). Die Gestaltung des Templergrabens im Bereich des Hauptgebäudes der RWTH mit einem nur 3 cm hohen Bordstein hat schon zu etlichen Fahrradunfällen aufgrund der übersehenen Kante geführt. Von daher wird ein 6 cm hoher Bordstein als optische und taktile Grenze zwischen Gehweg und Fahrradstraße auf dem Schildplatz sowie ein 15 cm hoher Bordstein zwischen Gehweg und KFZ-Fahrbahn gefordert.

- Die wichtigen Fußgängerüberwege (graue Flächen in Anlage 5) sind bei der Querung der KFZ-Fahrbahn (Höhenunterschied Fahrbahn/Gehweg 15 cm) niveaugleich auszuführen, um die im Verlauf des Premiumfußweges geforderte Barrierefreiheit zu gewährleisten.

- Auf der verbleibenden ca. 7 m breiten Fläche zwischen Fahrradstraße und Gebäude Harscampstraße Nr. 52 ist ein großkroniger Baum zu pflanzen. Eine Sitzgelegenheit ist so zu positionieren, dass keine Behinderung und Gefährdung des Radverkehrs durch sich hier aufhaltende Menschen entstehen. Entlang der Harscampstraße ist ein durchgängig 2,5 m breiter Gehweg auszubilden, welcher durch die vorgenannten Elemente nicht eingeengt wird.

- Der auf der nördlichen Seite der Lothringer-, der östlichen Seite der Harscamp- und der nördlichen Seite der Schildstraße verlaufende Premiumfußweg, soll eine sichere Querungsmöglichkeit im Bereich der Harscampstraße erhalten. Dies kann z. B. durch eine Fahrbahneinengung in Kombination mit einem Zebrastreifen wie in der Marktstraße in Brand (Tempo-30-Zone) erfolgen. Hierdurch kann man dann auch die Vorfahrtsberechtigung der Rad-Vorrang-Route verdeutlichen (siehe hierzu auch „Querungsstellen für den Radverkehr“, Fachbroschüre der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nord-

rhein-Westfalen e.V. (AGFS) [x]). Im Gegensatz zu der Situation in Brand ist der Fußgängerüberweg hier niveaugleich herzustellen und der KFZ-Verkehr erhält Anrampungen. Es sollen aber keine "harten" Anrampungen mit steilem Anfahrtswinkel, sondern flach gezogene Rampen (max. 6 %) gebaut werden, damit der durchgängige Radverkehr in der Harscampstraße nicht benachteiligt wird.

Marktstraße in Aachen-Brand
(Zebrastreifen mit Fahrbahneinengung von zwei auf eine Spur in einer Tempo-30-Zone)

- Der Verlauf der Rad-Vorrang-Route im Bereich des „Schildplatzes“ ist durchgängig ohne Kanten und steile Anfahrtswinkel von Rinnensteinen, welche zu Komforteinbußen und Sicherheitsproblemen beim Überfahren führen, herzustellen.

- Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Suermondtviertel und hier insbesondere im neu gestalteten Abschnitt zwischen der Lothringer- und Schildstraße wird die Stadtverwaltung gebeten, weitergehende Vorschläge zu unterbreiten, wie der KFZ-Schleichverkehr im Viertel deutlich reduziert werden kann. Folgende Umsetzungsvorschläge sollten hierbei berücksichtigt werden:
    - zusätzlichen Einbahnstraßen oder Richtungsänderungen von Einbahnstraßen
    - Netzunterbrechungen
    - Fahrbahnverengungen
    - Reduzierungen des Parkraums

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Benedikt Haumer, ADFC Aachen e. V.

Ulrich Bierwisch, VCD Aachen-Düren

Anne Stockmeyer, ADFC Aachen - Stadtteilgruppe Eilendorf

Daniel Herding, „Fahrradfreundliches Brand“

Matthias Salb, „Fahrradfreundliches Frankenberger Viertel“

Günter Mänz, „Fahrradfreundliches Haaren“

Kopie des Briefes an die Stadtverwaltung:

- Fraktionen im Stadtrat
- Radentscheid Aachen

Anlage 1 – Ziele für Premiumfußwege:

(Grundlage Innenstadtkonzept 2022)

- Umsetzung von durchgängig attraktiveren, barrierefreien und sicheren Wegen innerhalb der Kernstadt und in das stadtnahe grüne Umfeld.
- Es soll vorzugsweise die Aufenthalts-, die Grünqualität und die Sicherheit im Wegesystem verbessert und zugleich die Kernstadt besser vernetzt werden.

Anlage 2 – Ziele Rad-Vorrang-Route:

(Grundlage Förderanträge und Vorlagen im Rahmen der politischen Diskussion)

- Umsetzung einer durchgängig, sicher und komfortabel zu befahrenden Route, welche den Bedürfnissen von Pendlern nach einer zügig zu befahrenden Verbindung zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt gerecht wird.
- Die Route soll Ansprüche von Pedelec- und E-Bike-Fahrern mit Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h erfüllen.
- Merkmale sind gute Qualität der Wegeoberfläche und wenig Verzögerungen durch einen möglichst durchgängigen „Vorrang“ gegenüber querenden Verkehren.
- Linienführung in Tempo-30-Zonen mit Vorfahrt für den Radverkehr (Fahrradstraßen).
- Bau von breiten Radwegen.
- Ziel ist die größtmögliche Aufwertung für den Radverkehr.

Anlage 3 – Empfehlung für Fußverkehrsanlagen (EFA):

Nach Einschätzung des FUSS e. V. [xi] sind folgende Punkte zu berücksichtigen, wenn es zu einer gemeinsamen Nutzung von Gehwegen durch Radfahrende kommt (Beschilderung: Gehweg [VZ 239] mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“):

- *„Als Anhaltswert für die Zulassung von Radfahrern auf dem Gehweg kann die verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung (pro Gehweg während der stärker frequentierten Tageszeiten in der Spitzenstunde) [... folgendermaßen] gelten“: Bei einer nutzbaren Gehwegbreite von > 2.50 – 3,00 m beträgt die maximale Summe von Radfahrer und Fußgänger 70, wobei davon > 40 Fußgänger sind. Bei einer nutzbaren Gehwegbreite von > 3,00 – 4,00 m beträgt die maximale Summe von Radfahrer und Fußgänger 100, wobei davon > 60 Fußgänger sind. Bei einer nutzbaren Gehwegbreite von > 4,00 m beträgt die maximale Summe Radfahrer und Fußgänger 150, wobei davon > 100 Fußgänger sind (Quelle: EFA, 3.1.2.5, Tabelle 1).“*

Nach der von der Stadt Aachen durchgeführten Verkehrszählung vom April 2019 werden aktuell schon 206 Fußgänger pro Stunde und 114 Radfahrer pro Stunde - also in der Summe 320 Menschen pro Stunde! - gezählt. Diese Verkehrsmengen sind nicht miteinander verträglich, und

ein ungeordneter Mischverkehr auf einem Platz provoziert vermeidbare Konflikte. Gegenseitige Rücksichtnahme wird hier nicht ausreichen.

Gemäß der EFA sind folgende Bereiche, welche am „Schildplatz“ gegeben sind, generell ungeeignet für einen Mischverkehr:

Generell ungeeignet für gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr sind Straßen:

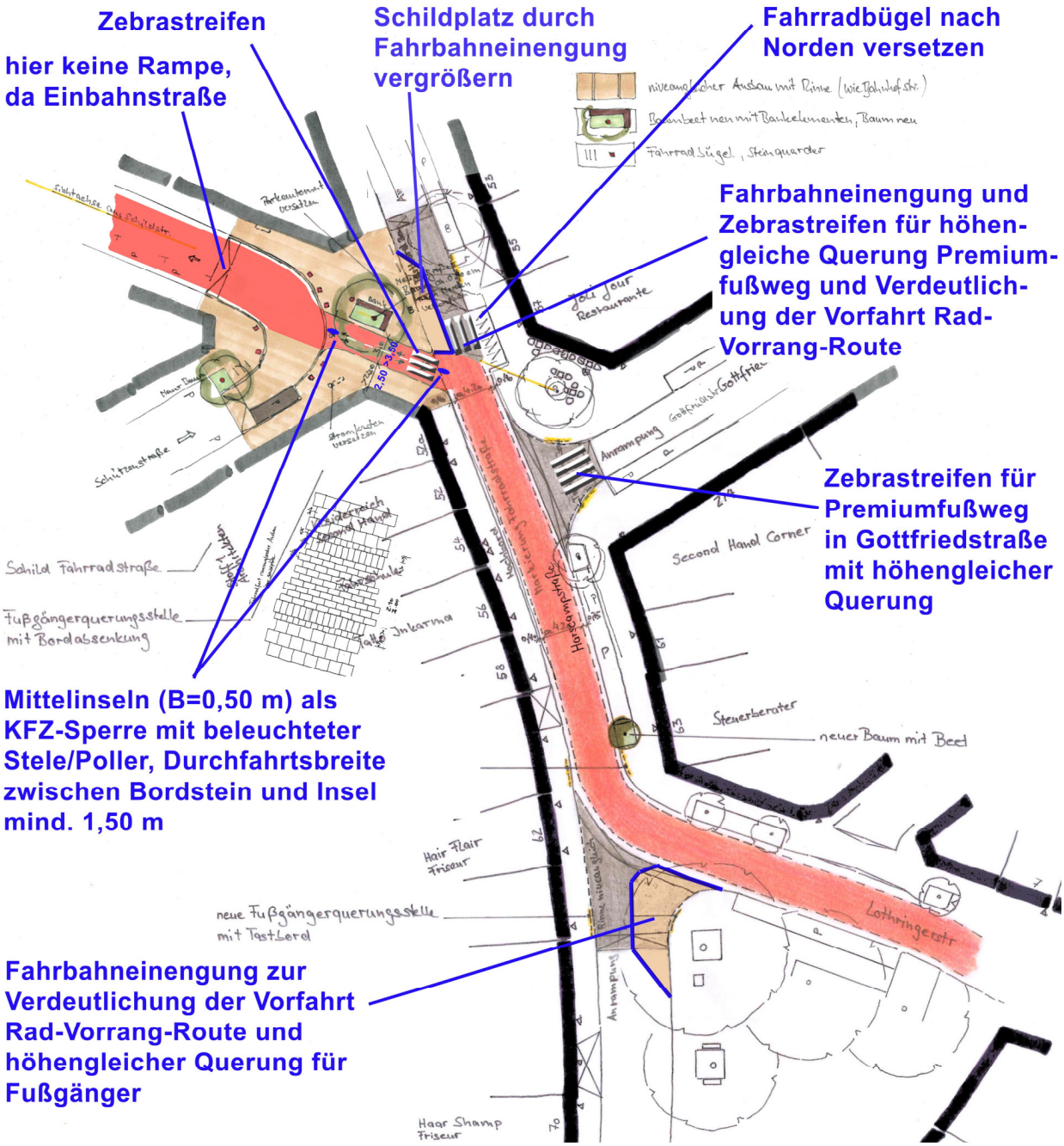
- *im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs*

Anlage 4 – Erläuterungen zu Ge- und Verboten zu Zeichen 239 (StVO / VwV-StVO)

Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen laufende Nummer 18 aus StVO [xii]:
„Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

Zu Zeichen 239 Gehweg 2 II. aus VwV-StVO [xiii]:
„Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.“

Anlage 5 – Gestaltungsvorschlag als Kombination aus den städtischen Varianten:



Quellen:

[i] http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=19063

[ii] http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21277

[iii] https://dejure.org/gesetze/StVO/10.html

[iv] https://dejure.org/gesetze/StVO/45.html

[v] https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/mobilitaetsausschuss-beschliesst-umgestaltung-und-radfahrverbot_aid-48686763

[vi] https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/kv-aachen-intern/aktuelles-aus-aachen-und-der-staedteregion/article/fb-611392wp17-vorueberlegung-zur-querschnittsauf.html

[vii] https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/steine-in-der-ursulinerstrasse-sind-steine-des-anstosses_aid-31662453

[viii] https://dejure.org/gesetze/StVO/10.html

[ix] http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Fahrradstrassen/Fahrradstrassenstandard.pdf

[x] http://edoc.difu.de/edoc.php?id=3E82NH49

[xi] https://geh-recht.de/radfahren-auf-Gehwegen

[xii] https://dejure.org/gesetze/StVO/Anlage_2.html

[xiii] http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm