

Aachen, 14.3.2021

Stellungnahme des ADFC Aachen

zur Vorlage - FB 61/0055/WP18 „Ludwigsallee (2. BA)“

1. Führung als Mischverkehrsfläche in der Bushaltestelle ungeeignet

Die von der Verwaltung geplante Verkehrsführung in Höhe der Bushaltestelle "Ehrenmal/Lousberg" entspricht aus unserer Sicht nicht dem Ziel 4 des Radentscheids: "Geh- und Radwege werden baulich voneinander getrennt. Die Führung ist eindeutig und unterbrechungsfrei." und auch nicht dem Ziel 3 „Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden.“

Der Radweg wird hier auf einer Länge von ca. 30 m unterbrochen und als Mischverkehrsfläche (gemeinsamer Rad- und Gehweg) ausgebildet. Eine eindeutige und durchgängige Führung des Radverkehrs ist auch im Bereich von Bushaltestellen möglich und notwendig, damit der Fußverkehr nicht gefährdet wird (siehe z. B. ERA 2010 Kapitel 3.11, Beispiele z.B. in Düsseldorf). Eine rot eingefärbte Radverkehrsinfrastruktur auch im Bereich der Bushaltestelle erleichtert es zu Fuß gehenden auftretenden Radverkehr zu erkennen und somit werden diese bspw. beim Aussteigen aus dem Bus nicht von Radfahrenden "überrascht".

Wir schlagen daher die Fortführung des getrennten, roteingefärbten Radweges in verminderte Breite vor, sodass für alle Verkehrsteilnehmer*innen die Aufteilung ersichtlich und die besondere Situation der Haltestelle erkannt wird.

2. Gefährliche Sichthindernisse für Fuß- und Radverkehr durch Haltestellenhäuschen

Das Buswartehäuschen wird nahezu mittig als Hindernis in die Fahrachse des Radverkehrs positioniert und stellt aufgrund der integrierten Werbeflächen ein Sichthindernis dar, welches vermeidbare Konflikte und Unfälle zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden provoziert. Unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs können hinter dem Buswartehäuschen hervortretende Menschen nicht rechtzeitig erkannt werden und Zufußgehende können den Radverkehr nicht direkt wahrnehmen. Daher sollte das Buswartehäuschen an die rechte Grundstücksgrenze verschoben werden. Aufgrund der negativen Erfahrungen mit einzelnen mittigen Bushaltestellen im Stadtgebiet sollten solche Lösungen nicht mehr gebaut werden (z. B. Bushaltestelle Jülicher Straße "Liebigstraße" oder Trierer Straße in Brand "Ringstraße").

Bei einer mittigen Positionierung ergeben sich auf beiden Seite des Buswartehäuschen mögliche Konfliktstelle, da im Einzelfall Radverkehr auch links vom Hindernis auf der gemischten Fläche fahren wird, wenn sich im rechten Bereich Zufußgehende aufhalten. Bei einer Positionierung am rechten Rand des Gehweges sind die Sichtverhältnisse mit den entstehenden Abständen aus unserer Sicht deutlich besser und es gibt nur eine potenzielle Konfliktstelle.

Wir schlagen deshalb die Verlagerung des Haltestellenhäuschen an die Außenseite vor.

3. Pflastersteine für komfortable Radwege ungeeignet

Die Pflasterung des Radweges, wie sie von der Verwaltung vorgeschlagene wurde, entspricht aus unserer Sicht nicht dem Ziel 4 des Radentscheids: "Das Fahrbahnmaterial ist durchgängig griffig mit möglichst niedrigem Rollwiderstand."

Pflastersteine sind immer unebener im Vergleich zu Asphalt und so unkomfortabel mit dem Rad zu befahren. Diverse in den letzten Jahren neu gebaute Pflasterflächen zeigen das auch in Aachen (z. B. Templergraben, Radwege Trierer Straße in Brand bzw. in Forst zwischen Schopenhauerstraße und Neuhausstraße).

Wir schlagen deshalb beim Neubau von Radwegen entsprechend den Zielen des Radentscheides vor, einen homogenen Oberflächenbelag mit roter Einfärbung zu verwenden (z. B. Asphalt).

4. Gestaltungsvorschlag ADFC Aachen (Blindenleitsysteme sind noch anzupassen):

