

An die politischen Vertreter\*innen  
in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte  
und im Mobilitätsausschuss

**Stellungnahme von ADFC Aachen/Düren e.V., VCD Aachen-Düren e.V. und  
Uni.Urban.Mobil. e.V. zur Vorlage – FB 61/0599/WP18 – „Jülicher Straße (hier: Neuer  
Querschnitt nach Asphaltmaßnahme zwischen Hansemannplatz und Blücherplatz)“**

Die Vorlage bezeichnet die Jülicher Straße als duale Verbindung laut dem aktuellen Entwurf des Radhauptnetzes, aber schlägt vor, auf baulich geschützte Radverkehrsanlagen entlang dieser Straße zu verzichten, da die parallel verlaufende Rad-Vorrang-Route nach Haaren und Verlautenheide geplant ist. Wir teilen diese Einschätzung nicht und sind der Meinung, dass baulich geschützte Radwege entlang der Jülicher Straße notwendig sind. Wir begrüßen den Ausbau der Rad-Vorrang-Route Haaren/Verlautenheide sehr, da diese eine wesentliche Verbesserung des Radverkehrsangebots bewirken wird. Es gibt jedoch mehrere Gründe, weshalb die Rad-Vorrang-Route nicht ein gutes Angebot auf der Jülicher Straße ersetzen kann:

Bei einer Zählung im Jahr 2017 passierten etwa 27.000 Radfahrende pro Tag den Alleinring, wovon die Jülicher Straße mit etwa 3.280 Radfahrenden pro Tag den größten Anteil daran hatte. Trotz des schlechten Angebots kommt der Jülicher Straße bereits heute eine hohe Bedeutung für den Radverkehr zu. Damals nutzten nur etwa 750 Radfahrende die Verbindung in bzw. aus dem Alleinring über die Maxstraße, welche Teil der geplanten Rad-Vorrang-Route Haaren/Verlautenheide ist.

Der Radentscheid fordert sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen nicht nur aus Verbindungsfunktion, sondern auch zur Erreichbarkeit von Zielen (Quell- und Zielverkehr). In der Jülicher Straße liegen viele Geschäfte, Arztpraxen und Wohnungen. Die Rad-Vorrang-Route kann besonders östlich in den Wohnstraßen des Stadtgartens und dem Bereich Grünen Weg keine sinnvolle Alternative darstellen. Die Jülicher Straße und besonders der Hansemannplatz würden weiterhin ein hohes Radverkehrsaufkommen aufweisen.

Die Jülicher Straße kann je nach Ziel eine kürzere Verbindung darstellen, z.B. stadteinwärts in Richtung RWTH oder die nördliche Innenstadt. Besonders für Studierende, die im Bereich des Europaplatzes oder der Jülicher Straße wohnen, ist dies relevant.

Der Lieferservice Flink und die Deutsche Post haben im nahen Umfeld der Jülicher Straße Verteil- bzw. Zustellzentren. Dies macht für beide die Jülicher Straße zu einer Hauptverbindung für die Zustellung per Lastenrad. Die Folge des aktuell schlechten Angebots ist ein regelwidriges Gehwegradfahren von vielen dieser Zusteller\*innen, da sie sich auf der Straße zwischen ruhendem und fließendem Verkehr nicht sicher fühlen. Ein potenzieller Umweg über die Rad-Vorrang-Route bedeutet eine längere Fahrzeit und erschwert nur unnötig die Belieferung.

Regelmäßig erreichen uns Berichte über zu knappe Überholmanöver und gefährliche Situationen, speziell auf dem betrachteten Planungsabschnitt. Die Stadt Aachen wirkte von 2019 bis 2022 im Projekt FeGiS+ zur Früherkennung von Gefahrenstellen im Straßenverkehr mit "gefahrenstellen.de". Dabei wurden Gefahrenmeldungen zur Berechnung von sogenannten Gefahrenscores als Indikator für die ganzheitliche Verkehrssicherheit herangezogen. Wird das Stadtgebiet aus gewisser Flughöhe über der Kartendarstellung betrachtet, fällt sofort die hier betrachtete Jülicher Straße als eine rote Linie auf. Vor allem die Strecken und Knoten zwischen Hein-Janssen-Straße und Hansemannplatz weisen hierbei den Gefahrenscore 6 auf, sind also als besonders kritisch für die Verkehrssicherheit im Ganzen anzusehen. Die Mehrheit dieser Gefahren werden für den Radverkehr beschrieben und weisen insgesamt rund 50 Unterstützer\*innen auf.

Wissenschaftlich mehrfach bestätigt ist, dass das subjektive Empfinden von Radfahrenden im Wesentlichen vom Abstand zum fließenden Kfz-Verkehr, den Überholabständen und der Geschwindigkeit des angrenzenden Kfz-Verkehrs beeinflusst wird. Es lässt sich ableiten, wenn die Verkehrswende ernsthaft vorangetrieben werden soll, muss die subjektive Sicherheit vor allem von Kindern und schwächeren Verkehrsteilnehmenden in den Fokus gerückt werden. Dies empfiehlt ebenfalls die vom Bund veröffentlichte Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“: Einladende Radverkehrsnetze (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/einladende-radverkehrsnetze.html>).

Daher sehen wir es als eine wichtige Aufgabe der anstehenden Maßnahmen an, zu geringe Überholabstände zu unterbinden und folglich den Radverkehr durch einen baulichen Schutz zu fördern.

## **Bewertung der Planung**

Die Planung sieht eine Verbreiterung der existierenden Radfahrstreifen auf ca. 1,85 m vor. In Fahrtrichtung Haaren sollen parallel zwei sehr schmale Kfz-Fahrbahnen (je 2,75 m) verlaufen. Gleichzeitig sollen die etwa 0,50 m breiten Rinnensteine im Radfahrstreifen weiter bestehen, welche schlecht und nicht sicher befahrbar sind. Dies hat zum Effekt, dass Radfahrende sich, wie heute, relativ weit links orientieren werden. Beides in Kombination führt zu sehr geringen und gefährlichen Überholabständen durch Kfz.

In Richtung Innenstadt ist neben dem Radfahrstreifen eine überbreite Kfz-Fahrbahn mit 5,25 m Breite vorgesehen. Auch hier sind zu geringe Überholabstände zu erwarten, wenn z.B. ein Pkw und ein Lkw oder zwei SUV nebeneinander fahren. Der Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen soll zumindest stellenweise nur 0,39 m betragen, so dass Radfahrende weiterhin bei sich öffnenden Autotüren gefährdet werden. Aus den neuen „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ (E Klima 2022) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ergibt sich dagegen, dass bis zur Aktualisierung der Richtlinien Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m zu bemessen sind.

Ein grundlegender Umbau der Jülicher Straße ist in diesem Bereich erst mit der möglichen Einführung der Regiotram in ca. 10 bis 15 Jahren zu erwarten. Angesichts der hohen Bedeutung für den Radverkehr und der aktuellen Gefahrenlage ist aus unserer Sicht eine grundlegende Verbesserung der Radverkehrsanlagen jedoch dringend und zeitnah erforderlich. In diesem begründeten Fall muss die Planung über eine reine Sanierungsmaßnahme hinausgehen, wie es für den Umbau der Bushaltestelle Hansemannplatz bereits vorgesehen ist. Gleichzeitig verweisen wir auch auf das Ziel 3 des beschlossenen Radentscheids, welches in den Längen (5 km/Jahr) bisher deutlich verfehlt wird, da bei reinen Sanierungsmaßnahmen häufig immer noch auf radentscheidskonforme Lösungen verzichtet wird.

Für uns gibt es daher nur zwei mögliche Lösungen:

### **Variante 1: Bestandsorientierte Lösung**

Wir schlagen vor, den Kfz-Fahrstreifen stadteinwärts ab Blücherplatz von zwei auf einen zu reduzieren, um den Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten insgesamt eine zusätzliche Breite von ca. 2,00 m bis 2,50 m zu verschaffen. Dies wäre bei einem DTV von 25.000 Fahrzeugen möglich, da eine Spur nur ca. 1.250 Fahrzeuge in der Spitzenstunde aufnehmen müsste. Normalerweise beträgt die Kapazität einer Kfz Spur ca. 1.800 Kfz/h. Dies würde in diesem Fall ausreichen und dem Radverkehr den benötigten Platz geben. Zusätzlich dazu muss die Busspur in Mittellage leicht gen Norden verschoben werden.

Eine Protected Bike Lane, die den Anforderungen des Radentscheids entspricht, kann stadteinwärts ab Blücherplatz gebaut werden. Wenn auf der rechten Seite Parkplätze vorhanden sind, wird die Protected Bike Lane als Buffered Bike Lane ausgeführt. Im Zulauf zum Hansemannplatz sollen beide Linksabbiegespuren in Fahrtrichtung Kaiserplatz als eine überbreite

Fahrspur markiert werden, um den Radfahrer\*innen an der Haltelinie einen geschützten Radfahrstreifen nach Radentscheidsmaß zu gewähren. Stadtauswärts kann der Radfahrstreifen ebenfalls radentscheidskonform verbreitert werden und weitgehend mit baulichem Schutz versehen werden.

Auf der Jülicher Straße stadteinwärts östlich des Blücherplatzes sowie in der Zufahrt des Blücherplatzes vom Europaplatz sind konsequenterweise je ein Geradeaus-Fahrstreifen einzuziehen. Dadurch kann in der Zufahrt zum Blücherplatz der schmale Schutzstreifen durch eine breite Protected Bike Lane ersetzt werden, die bis zur Haltelinie am Knoten mit der Jülicher Straße führt.

## Variante 2: Tiefergehender Eingriff

In dieser Variante würden auf der Nordseite der Straße die Parkplätze aufgegeben und die Bordsteine verschoben. Auch die Busspur würde wie in Variante 1 außerhalb der Betonfahrbahnen leicht gen Norden verschoben. Stadteinwärts würde ein radentscheidskonformer Hochbordradweg entstehen, der durchgehend von der Bushaltestelle Blücherplatz bis zum Hansemannplatz führt. Stadtauswärts könnte man den Radfahrstreifen verbreitern und baulich schützen.

Um die wegfallenden Ladezonen zu kompensieren, sind neue Ladezonen vorzusehen. Diese könnten sich direkt am Beginn von Passstraße, Robensstraße, Ottostraße, Rudolfstraße und Hein-Janssen-Straße sowie in der südlichen Parallelfahrbahn der Jülicher Straße befinden.

## Verbesserungen

Unabhängig von den Varianten bitten wir zu prüfen, ob stadtauswärts vor der Abfahrt zum Blücherplatz der bestehende schmale Hochbordradweg verbreitert oder durch einen geschützten Radfahrstreifen ersetzt werden kann, indem z.B. auf einen der beiden Rechtsabbiegestreifen verzichtet wird. Zusätzlich muss die Sichtbarkeit der unabhängigen Fahrradampel auf der Mittelinsel unbedingt verbessert werden.

Um die visuelle Verbreiterung der Radverkehrsanlagen zu unterstützen, sollten die überbreiten Rinnenplatten durchgängig durch Asphalt ersetzt werden.

Die Querung der Jülicher Straße für Radfahrende im Zuge der Verbindung Ottostraße – Robensstraße sollte nach Westen verlegt werden, damit sie mittig in den östlichen Fahrstreifen der Robensstraße einmündet, der von Radfahrenden in beiden Richtungen genutzt wird.

Außerdem sollten die Radfahrstreifen zwischen Jülicher Straße und Peterstraße auf der Kreuzung Hansemannplatz durchgehend fortgeführt werden und Furten zum indirekten Linksabbiegen in die Heinrichs-/Monheimsallee markiert werden. Entsprechende Furten sollen auch an der Einmündung der Hein-Janssen-Straße und Passstraße eingerichtet werden. Dafür müssen eigene LSAs für den indirekt links abbiegenden Radverkehr aufgebaut werden.

Für die Sanierung der Busspur hatte die Verwaltung das Verfahren in der Vorlage FB61/0456/WP18 für den Mobilitätsausschuss am 01.09.2022 beschrieben. Dort wurde erläutert, dass die Deckschicht und Binderschicht in einem speziellen Verfahren erneuert werden. Es wurde nicht ausgeführt, ob die darunter liegende Asphalttragschicht im Bereich der Busspur einen anderen Aufbau hat als unter den übrigen Kfz-Fahrbahnen. Daher sind wir bei den genannten beiden Optionen davon ausgegangen, dass die Asphalttragschicht überall gleich ist und somit eine leichte Verschiebung der Busspur nach Norden außerhalb der Betonfahrbahnen im Bereich der Haltestellen möglich ist, ohne auch in die Asphalttragschicht eingreifen zu müssen.

## **Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Hansemannplatz**

Die gezeigte Variante ist für den Radverkehr positiv zu bewerten. Auffallend ist jedoch die verhältnismäßig geringe Breite von 1,30 m, welche der Bestandssituation geschuldet ist. Wir fordern, dass die aktuell dort hängende LSA für den Radverkehr weiterhin bestehen bleibt und etwas Vorlauf gegenüber dem Kfz Verkehr erhält, damit Konflikte mit rechtsabbiegenden Kfz weitestgehend unterbunden werden können.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Ben Jansen - ADFC Aachen/Düren e.V.

gez. Ralf Oswald - VCD Aachen-Düren e.V.

gez. Joshua Noeske - Uni.Urban.Mobil. e.V.