

## Anhang

### Präzisierung von Defiziten und Lösungsvorschlägen

#### I. Fahrtrichtung Ponttor

##### 1 - Junkerstraße zwischen Königstraße und Professor-Pirlet-Straße

Hier sind in den Plänen keine Veränderungen vorgesehen. Die Radfahrstreifen erreichen noch nicht einmal die vorgeschriebene Mindestbreite von 1,50 m, während für den Kfz-Verkehr zwei vollwertige Fahrstreifen vorhanden sind. Hier ist Radfahren besonders unangenehm, da Radfahrende oft eng von Kfz überholt werden.

*Aus diesen Gründen sollte dieser Abschnitt mit in die Planungen aufgenommen werden. Eine 2,30 m breite Protected Bike Lane (PBL) nach Radentscheid ist hier möglich.*

##### 2 - Brücke Turmstraße

Der Radfahrstreifen soll 2,55 m breit werden einschließlich einer doppelten Linie zum Kfz-Verkehr. Für Kfz ist daneben eine überbreite Fahrspur mit 5,50 m vorgesehen, so dass zwei Kfz nebeneinander fahren können. Da für die Radfahrstreifen kein baulicher Schutz vorgesehen ist, erwarten wir hier geringe Überholabstände zum Radverkehr, wenn z.B. zwei Radfahrende nebeneinander fahren. Die Brücke wurde komplett neu gebaut und hat eine zu erwartende Lebensdauer von ca. 80 Jahren. Da wäre es enttäuschend, wenn sie trotzdem keine Radentscheid-konformen Radverkehrsanlagen erhält.

*Wir fordern auf der Brücke Turmstraße beidseitig eine Protected Bike Lane (PBL) von 2,30 m zzgl. 0,50 m baulichem Sicherheitstrennstreifen nach Radentscheid. Der verbleibende Platz für den Kfz-Verkehr reicht aus, um zum Beispiel das Überholen von Kfz bergauf zu ermöglichen.*

##### 3 - Zwischen Brücke Turmstraße und Claßenstraße

Der Radfahrstreifen wird auf 1,85 m verschmälert und baulich nicht geschützt. In Höhe der Claßenstraße wird der Streifen für geradeausfahrende Radfahrende noch schmaler, rechts daneben wird ein 1,20 m breiter Streifen zum Aufstellen für Radfahrende geschaffen, die im Schutz eines eigenen Signals dann links in die Claßenstraße abbiegen können.

Diese an sich sehr gute Lösung führt aufgrund der geringen Breiten und des fehlenden baulichen Schutzes dazu, dass geradeausfahrende Radfahrende ohne Schutz sehr dicht am Kfz-Verkehr fahren müssen und eng überholt werden.

*Hier sind 2,30 m breite PBLs nach Radentscheid möglich, wenn die überbreite Kfz- Fahrspur mit Fahrtrichtung Ponttor auf eine reguläre verschmälert wird. Der Korridor zum Geradeausfahren sollte hierzu verbreitert werden.*

*An der Einmündung Claßenstraße lassen sich durch eine Verschmälerung der überbreiten Fahrspur in Gegenrichtung die Schlepplkurven eventuell so gestalten, dass eine bauliche Trennung auch im Kreuzungsbereich möglich wird.*

#### **4 - Zwischen Claßenstraße und kleiner Turmstraße**

Hier soll neben zwei regulären Fahrstreifen eine Protected Bike Lane (PBL) in Radentscheidmaßen entstehen. Dies befürworten wir ausdrücklich.

*Sollte in Zukunft eine Busspur auf dem Pontwall entstehen, könnte man folgend verfahren: Die rechte Fahrspur in Richtung Ponttor kann als eine reine Rechtsabbiegerspur genutzt werden, welche aber von Bussen auch geradeaus befahren werden darf. So ließe sich nach Umsetzung der 2. Stufe der Maßnahme Pontwall eine Busbeschleunigung an der Audimaxkreuzung realisieren.*

#### **5 - Wüllnerstraße**

Wir begrüßen ausdrücklich, dass hier eine Aufstellfläche geschaffen werden soll und die vorher bestehenden Kfz-Fahrspuren zu einer gebündelt werden sollen.

## II. Fahrtrichtung Schanz

### 1 - „Kleine“ Turmstraße

Hierzu gibt es bereits einen Beschluss, die dargestellte Lösung als Verkehrsversuch zu testen. Die Ergebnisse des Tests sollten selbstverständlich abgewartet werden, bevor daraus eine dauerhafte Lösung wird. Die zukünftige Gestaltung sollte nach der Evaluation in einem separaten Beschluss festgelegt werden.

*Wir verweisen hierzu auch nochmal auf die Stellungnahme von Uni.Urban.Mobil. vom 12. April 2023.*

### 2 - “Audimaxkreuzung” / Intzestraße

An der sog. Audimaxkreuzung kommen fünf für den Radverkehr relevante Stränge an. Hierzu zählt auch die eher unscheinbare Anbindung der Intzestraße, welche aber auch für den Radverkehr von hoher Bedeutung ist.

*Wir fordern für einen langfristigen Umbau der Kreuzung eine eindeutige Anbindung der Intzestraße an die Kreuzung. Sollte diese Kreuzung nach Radentscheid Ziel 2 umgebaut werden, sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, um von der Intzestraße in die “kleine” Turmstraße einzubiegen und zugleich die Fahrradbügel an der Mensa Academica anzubinden.*

### 3 - „Kleine“ Turmstraße bis Claßenstraße

Der Radfahrstreifen wird mit einer Breite von 2,18 m bis 2,30 m zwischen dem geradeaus- und dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr geführt. Zu beiden Seiten ist nach der Fahrradweiche kein baulicher Schutz vorgesehen. Ungeschützt zwischen dem Kfz-Verkehr zu fahren, empfinden viele Radnutzende als unsicher. Geringe Überholabstände werden insbesondere durch die überbreite Fahrspur begünstigt, wenn zwei Kfz nebeneinanderfahren – wenn es nicht sogar zu Überfahrungen des Radfahrstreifens durch Kfz kommt.

*Durch eine Verschmälerung der überbreiten Fahrspur kann nach der Fahrradweiche Platz für bauliche Trennungen an der Radspur (im Optimalfall zu beiden Seiten) gewonnen werden. Diese sollte zudem durchgängig 2,30 m breit sein. Wir fordern dies zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit des Radverkehrs an dieser Stelle. Zudem sollte hier ebenfalls mit einer Rotmarkierung von der Fläche gearbeitet werden.*

#### 4 - Brücke Turmstraße

Hier ist die gleiche Lösung wie in der Gegenrichtung vorgesehen, so dass sich die gleichen Defizite ergeben. Vor der Einmündung Professor-Pirlet-Straße ist ein 2,00 m breiter Schutzstreifen ohne baulichen Schutz zwischen dem Geradeausverkehr und dem Rechtsabbiegestreifen vorgesehen, welcher vom Kfz-Verkehr voraussichtlich häufig mit hoher Geschwindigkeit überquert werden wird.

*Wie oben beschrieben, fordern wir geschützte Radverkehrsanlagen nach Radentscheid Ziel 3 auf der Brücke Turmstraße.*

*Langfristig sollte an der Einmündung Professor-Pirlet-Straße eine Gehwegüberfahrt nach Radentscheid Ziel 2.2 entstehen, wie man sie bereits an der Einmündung Salvatorstraße an der Ludwigsallee vorfindet. Kurzfristig könnte hier auch ein FGÜ für Abhilfe schaffen, um dem Fußverkehr den gleichen Vorrang zu geben, wie der Radverkehr ihn hat. Gleichzeitig raten wir davon ab eine Fahrradweiche zu realisieren.*

#### 5 - Professor-Pirlet-Straße bis Melatener Straße

Der Radfahrstreifen erhält nur eine Breite von 1,85 m und keinen baulichen Schutz. Hier sind besonders geringe Überholabstände von Kfz zu erwarten, da auf einer überbreiten Spur von nur 5,12 m Breite zwei Kfz nebeneinander fahren sollen.

Gemäß E Klima 2022 der FGSV (Anhang, Seite 37) sind die in der ERA 2010 genannten Maße für Radfahrstreifen als Mindestmaße anzusehen. Ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen entspricht damit lediglich dem absoluten Mindestmaß und widerspricht an dieser Stelle den Standards des Aachener Radentscheids.

*Durch Reduzierung der Breite des überbreiten Kfz-Fahrstreifens auf die Breite eines normalen Fahrstreifens wäre hier eine baulich getrennte 2,30 m breite PBL zzgl. 0,50 m baulichem Sicherheitstrennstreifen möglich und wird unsererseits gefordert. Nach den vorliegenden Verkehrszählungen ist in diesem Abschnitt mit ca. 1.000 Kfz/Spitzenstunde zu rechnen. Dies ist auf einem normalen Richtungsfahrstreifen gut abzuwickeln. Darüber hinaus werden die Kfz-Verkehre aus östlicher Richtung über den Pontwall bereits am Knotenpunkt mit der Wüllnerstraße auf der östlichen Zufahrt auf einen Kfz-Fahrstreifen kanalisiert. Eine nachfolgende Aufweitung auf eine höhere Kapazität scheint also neben der mangelnden Kfz-Nachfrage aber auch aufgrund der vorher passierenden Kanalisierung auf einen Fahrstreifen – auf allen Zufahrten des genannten Knotenpunkts mit der Wüllnerstraße - nicht erforderlich.*

## 6 - Melatener Straße bis Maastrichter Straße

Der Radfahrstreifen ist zwischen 2,07 m und 2,80 m breit und erhält nur im letzten Abschnitt ab Haus-Nr. 186 einen baulichen Schutz. Davor wird der Radfahrstreifen von Kfz überfahren, die im daneben liegenden Parkstreifen zu ruhendem Verkehr werden können. Auf Höhe der Häuser Nr. 184/186 erfolgt auf einem sehr kurzen Stück der Verschwenk des Radfahrstreifens in die Seitenlage. Da hier ein Gefälle besteht und Radfahrende in der Regel dort zügig fahren, ist der Versatz ziemlich abrupt.

*Wir schlagen vor, den Radverkehr durchgehend auf dem bisherigen Parkstreifen zu führen und die Verschwenkung des Radverkehrs sanfter zu gestalten. Die entfallenden Parkplätze können links von den Kfz-Fahrspuren auf Fahrbahnniveau markiert werden. Weiterhin schlagen wir vor, den rechten Fahrstreifen an der Kreuzung Maastrichter Straße nur noch für Rechtsabbieger vorzusehen. Dadurch werden Konflikte im anschließenden Abschnitt zwischen Kfz und Radfahrenden reduziert.*

### Ergänzung 3. August:

Ebenfalls möchten wir uns dafür einsetzen, dass der Radverkehr eine Linksabbiegemöglichkeit aus der Professor-Pirlet-Straße in Richtung Ponttor erhält, da diese insbesondere für Studierende eine wichtige Relation darstellt.