

Aachen, 1. August 2023

Radinfrastruktur an der Turmstraße

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

FB 61/0731/WP18 - Turmstraße (im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall)

Anpassung der Straßenraumaufteilung

Anlass

Für die Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 9.8.23 bzw. des Mobilitätsausschusses am 24.8.23 stellt die Verwaltung einen Lösungsvorschlag für die Verbesserung der Radverkehrsführung auf dem Alleenring zwischen dem Pontwall und der Maastrichter Straße vor. Wir freuen uns und begrüßen den Vorschlag der Verwaltung, dass die Fertigstellung der Brücke Turmstraße und der Leitungsarbeiten auf der Turmstraße für neue Querschnittsaufteilungen genutzt werden soll, um ein sichereres und attraktiveres Radverkehrsangebot als bisher zu erzielen.

Diese Maßnahme schließt an die bereits umgesetzten bzw. beschlossenen Maßnahmen für den Alleenring zwischen der Maxstraße und der Wüllnerstraße an. So kann fast die Hälfte des Alleenrings zu einer ersten durchgehenden Radachse mit einer hohen Qualität im Hauptstraßennetz werden. Die erfolgte Umgestaltung von Ludwigsallee und Saarstraße mit baulich geschützten Radwegen nach den Zielen des Radentscheids z.B. kann damit einen wesentlich größeren Nutzen als bisher erzielen, weil wesentlich mehr Verbindungen von der entstehenden Achse profitieren werden.

Potenziale für sicheren Radverkehr nicht ausgeschöpft

Im Gegensatz z.B. zu Ludwigsallee und Saarstraße enthalten die nun vorgelegten Pläne für Turmstraße und Junkerstraße neben einer positiv zu bewertenden gradlinigen Führung auf Fahrbahnniveau jedoch nur wenige Abschnitte, in denen wirklich sowohl baulich geschützte als auch breite Radwege nach Radentscheid entstehen. Mit den daraus teilweise resultierenden geringen Überholabständen durch Kfz wird noch kein Radverkehrsangebot geschaffen, das wirklich viele Nutzergruppen mit einem guten Gefühl befahren können. Die Attraktivität der Gesamtachse wird wesentlich beeinträchtigt durch die ungeschützten und teilweise engen Abschnitte.



Die vorgestellte Planung geht davon aus, dass zunächst vorwiegend Markierungslösungen ohne größeren baulichen Aufwand umgesetzt werden. Wir verstehen, dass dadurch Einschränkungen durch den Straßenraum bestehen, die Kompromisse in der Planung erfordern. Dennoch halten wir es für möglich und sinnvoll, mehr für den Radverkehr herauszuholen. Wir finden, dass die vorgeschlagene Lösung die Ziele des Radentscheids noch nicht ausreichend erfüllt und sehen hier kurzfristig wesentlich mehr Potenzial, diese umzusetzen. Gerade durch die Uni- und Bahnhofsnähe herrscht in diesem Bereich bereits heute ein großes Radverkehrspotenzial, das gerade mit dem Aufbau des Campus West zukünftig weiter steigen dürfte.

Vollausbau zu späterem Zeitpunkt

In der Vorlage wird in Aussicht gestellt, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein grundlegender Umbau angestrebt wird, bei dem weitere Verbesserungen im Sinne der Ziele des Radentscheids erfolgen sollen. Die zeitliche Perspektive hierfür ist nicht genauer definiert. Wir gehen davon aus, dass bis zu einer wirklich Radentscheid-konformen Gesamtlösung noch viele Jahre vergehen würden. Für die Mobilitätswende ist es wichtig, dass grundlegende Verbesserungen u.a. im Radverkehr kurzfristig erfolgen und für viele Menschen der Radverkehr schnell zu einer attraktiven Alternative für viele ihrer Wege wird – um Verlagerungen vom MIV zu erzielen. Wir sprechen uns daher dafür aus, nicht länger zu warten und genau zum jetzigen Zeitpunkt die Chance für das Entstehen einer durchgehenden Radachse zu nutzen, die weitgehend den Zielen des Radentscheids entspricht.

Überbreite Fahrstreifen

In der Vorlage kommen vielfach überbreite Fahrstreifen zur Anwendung. Grundsätzlich sehen wir überbreite Fahrstreifen ohne bauliche Trennung zum Radverkehr nicht als geeignetes Mittel, um fahrenden MIV neben Radverkehr zu platzieren. Oft sind die Überholabstände bei nebeneinanderfahrenden Autos minimal. Zusätzlich dazu wird meistens der Vorteil der breiteren Spur nicht ausgenutzt. Hier sollten also Spuren in Regelbreite völlig ausreichen.

Rotmarkierung

Wir gehen davon aus, dass alle geplanten Radverkehrsflächen mit roter Farbe markiert werden, da in der Vorlage an manchen Stellen eine inkonsistente Markierung erfolgt.

Auf Kfz-Verkehre fokussierte Planung

Die Planungen sind auf eine hohe Qualität des Verkehrsablaufs für den Kfz-Verkehr ausgelegt und ausgehend vom Kfz-Fahstreifen gedacht. Schon die RAS 06 fordert aber stattdessen eine Planung von außen nach innen. Wir verstehen, dass mit dieser hier angewandten Herangehensweise auch Einschränkungen für den Busverkehr vermieden werden sollen. Allerdings zweifeln wir an der Notwendigkeit dieser Leistungsfähigkeit. Unter der Annahme, dass zwischen Königstraße und Claßenstraße auf dem Alleenring wie vor dem Abriss der Brücke kein Linienbusverkehr stattfinden wird, ist eine Auslegung der Straßen für den Busverkehr nicht notwendig. Während des Brückenneubaus hat sich gezeigt, dass die Rolle der Brücke Turmstraße neu gedacht werden kann, insbesondere, da der Außenring in diesem Bereich eine hohe Qualität des Verkehrsablaufes aufweist. Dies gilt insbesondere für den Abschnitt Einmündung Claßenstraße bis Maastrichter Straße – zumal der Alleenring in Richtung Schanz ohnehin einspurig wird, und die einmündenden Straßen keine wesentlichen Verkehre verursachen dürften. Im Abschnitt Claßenstraße bis "kleine" Turmstraße sollte der Busverkehr dediziert gefördert werden, hierzu haben wir einen Vorschlag im Anhang genannt.

Nachfolgend erläutern wir, wo wir Defizite im vorgelegten Planungsstand sehen und stellen unsere Forderungen für eine weitgehendere Lösung vor.

Der Anhang befindet sich auf den weiteren Seiten des Dokuments.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Ben Jansen

Vorsitzender & Referent Radverkehrsplanung, ADFC Aachen/Düren e.V.

gez. Emanuel von Heel

Arbeitskreis Radverkehrsplanung, ADFC Aachen/Düren e.V.

gez. Sebastian Lukas

Uni.Urban.Mobil. e.V.

gez. Ralf Oswald

VCD Aachen-Düren e.V.

