

Aachen, 28. September 2023

Umgestaltung Grüner Weg

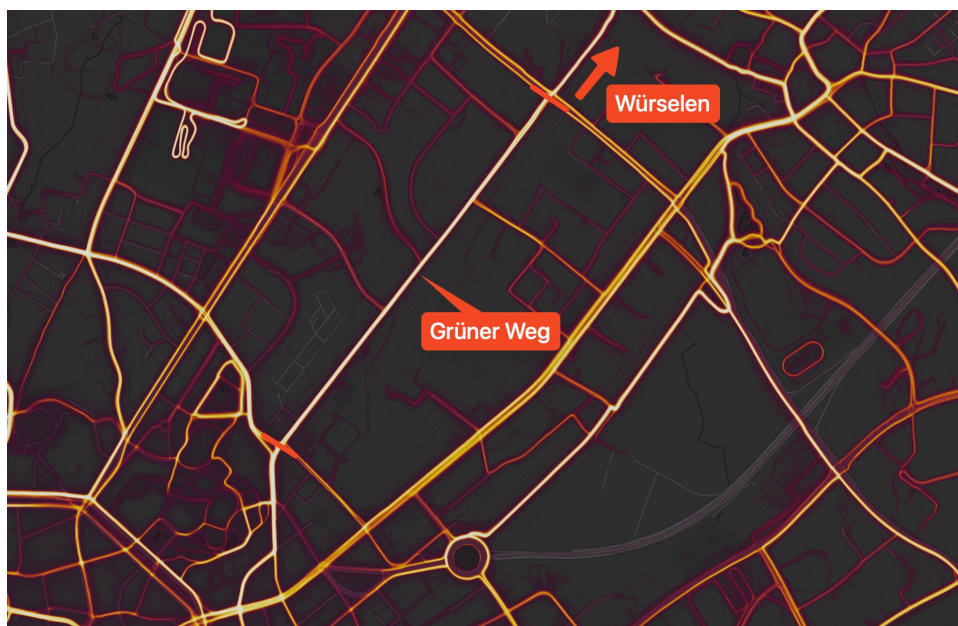
Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung

Anlass

Der Grüne Weg soll Radinfrastruktur erhalten. Diese soll in einem Vollausbau ausgebaut werden.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Grüne Weg nun letztendlich auch angefasst wird. Hier gibt es seit langem einen erhöhten Bedarf an Fahrradinfrastruktur, auch durch die Eröffnung des Bahntrassenradwegs Aachen-Jülich. Um hiervon einen adäquaten Anschluss in die Innenstadt herzustellen, wurde in der [Sitzung des Mobilitätsausschusses](#) am 2. September 2021 ein erweiterter Beschluss gefasst, um eine möglichst steigungslose Verbindung zwischen dem Bahntrassenradweg und der Innenstadt zu schaffen.

Der Grüne Weg befindet sich im beschlossenen Radhauptnetz auf einer Hauptverbindung nach SNII. Die [Strava Heatmap](#) (siehe auch Bild) zeigt deutlich, dass der Grüne Weg von Radfahrenden ggü. der Jülicher und Krefelder Straße vorgezogen wird. Dies kann unter anderem auch an der direkten Verbindung mit dem Bahntrassenradweg liegen.



Planung

Die Verwaltung stellt zwei Varianten vor, wobei die Unterschiede zwischen beiden Varianten zwischen der Lukasstraße und dem Prager Ring bestehen. Hier soll jeweils ein anderer Querschnitt angewandt werden.

Da die Querschnittsbreite des Grünen Wegs es nicht ermöglicht beidseitig nach Radentscheid Ziel 3 konforme Radwege zu bauen, benötigt es einen Kompromiss. Grundsätzlich nennt die ERA 2010 ein Regelmaß eines Radwegs von 2,00 m. In Ausnahmefällen, wie bei geringen Radverkehrsstärken sind auch 1,60 m ausreichend. Die Vwv-StVO nennt als Mindestmaß 1,50 m und als Regelmaß ebenfalls 2,00 m.

Wir sehen hier ein großes Problem in fehlenden Überholmöglichkeiten.

Gerade mit sicheren Radwegen am Grünen Weg wird sich hier sehr wahrscheinlich zukünftig ein größeres Problem offenbaren. Da dies hier aber aktuell nicht anders möglich ist, nehmen wir dies so hin.

In Variante 1 wird der Grüne Weg zur Einbahnstraße ab der Einmündung Lukasstraße in Fahrtrichtung Prager Ring mit Weiterführung der Radwege bei 1,5 m Breite.

Variante 2 hingegen behält den Beidrichtungsverkehr für den Autoverkehr bei und führt den Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen.

Anmerkungen zu den Lageplänen

LP01

Wie auch die ASEAG und die Polizei sprechen wir uns schweren Herzens für die Entfernung des Baumes laut Variante 2 aus. Dies ist selbstverständlich angesichts des Ziels Aachen klimareisierender zu machen suboptimal, dennoch wäre es ein Gewinn für die Verkehrssicherheit, da der Schutzstreifen so nicht mehr verschwenkt werden muss und dadurch die Engstelle abgemildert wird.

Wir schlagen jedoch vor den Baum zu versetzen, damit dieser nicht einfach gefällt werden muss.

In Variante 1 sollte jedoch bei der Fahrbahneinengung die Mittellinie entfernt werden, um den Richtlinien zu entsprechen.

Die vorgeschlagene Breite von 1,50 m für Schutzstreifen ist jedoch entsprechend der Netzbedeutung unzureichend. Enges Überholen und regelmäßiges unnötiges Befahren

des Schutzstreifens durch KFZs sind hierbei zu erwarten. Wir empfehlen eine Anpassung, die den Sicherheitsanforderungen gerecht wird.

Die Linksabbiegespur ist 3,25 m breit. Dies könnte auch reduziert werden, um etwas mehr Platz für den Radverkehr zu schaffen.

Wir empfehlen zudem einen eigenen kleineren Signalgeber am Ampelmast auf Augenhöhe des Radverkehrs zu platzieren in Fahrtrichtung Innenstadt. Dies sollte auch für die indirekten Linksabbieger ermöglicht werden.

LP02

Hier gleichen sich Variante 1 und 2. Kein spezifischer Kommentar hierzu.

LP03

Hier gleichen sich Variante 1 und 2 ebenfalls, jedoch wurde bei der Querung von "Am Gut Wolf" in Fahrtrichtung Innenstadt die Rotmarkierung vergessen. Wir sprechen uns hier ebenfalls für eine Geh- und Radwegüberfahrt nach Radentscheid Ziel 2.2 aus.

LP04

Hier gleichen sich größtenteils ebenfalls beide Varianten. Hier haben wir keinen spezifischen Kommentar.

LP05

Für den Fall der Variante 1 gilt hier ebenfalls, dass die Furt über die Lukasstraße rot eingefärbt werden sollte.

LP06

In Variante 1 sollte jeweils ein Parkplatz am Anfang und Ende der Fläche in Fahrtrichtung Prager Ring entfallen, um auch für den Weg eine durchgängig akzeptable Breite zu erhalten.

LP07

Variante 1 stellt im westlichen Bereich deutlich zu schmale Geh- und Radwege bereit. Besonders im Haltestellenbereich wird dies nochmal deutlicher. Wir empfehlen hier dringlichst den Ansatz aus Variante 2 für die Haltestelle "Schwarzer Weg" weiterzuverfolgen.

Der östliche Geh- und Radweg sollte nach Möglichkeit in beiden Varianten noch bestmöglich verbreitert werden, um eine möglichst große Breite zu bieten.

An der Kreuzung Prager Ring empfehlen wir für den Radverkehr einen eigenen Signalgeber in Fahrtrichtung Bahntrassenradweg zu installieren, um somit auch eine Gelbphase realisieren zu können.

Zudem fehlt in beiden Varianten die Roteinfärbung der Furt über den (in Richtung Gut-Dämme-Straße abknickenden) Grünen Weg.

Generelles

Insgesamt erkennen wir die Dringlichkeit, die Situation auf dem Grünen Weg in Aachen zu verbessern. Die aktuellen Gegebenheiten erfüllen nicht die Sicherheitsanforderungen für den Radverkehr. Wir appellieren an alle zuständigen Stellen, die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen und Anpassungen ernsthaft zu prüfen und umzusetzen, um eine sichere und angemessene Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer*innen zu gewährleisten.

Wir merken an, dass fachliche Genauigkeit in der Planung entscheidend ist. Der Begriff "Fahrradschutzstreifen" sollte korrekt als "Schutzstreifen" bezeichnet werden.

Die Frage der Benutzungspflicht

Als ADFC sehen wir gemeinsame Geh- und Radwege grundsätzlich kritisch. Dies ist auch nicht vereinbar mit den Zielen 1 und 4 des beschlossenen Radentscheids. Um auf Abschnitten mit gemeinsamer Fußverkehrsführung ein weiteres Angebot der Führung zu schaffen, schlagen wir vor, dass der gemeinsame Geh- und Radweg auf diesem Abschnitt nicht benutzungspflichtig ist und dennoch auch für den Radverkehr in Asphaltbauweise gebaut wird. Zur Wahrung der Barrierefreiheit sollten selbstverständlich abschnittsweise entsprechende durchgängige Blindenleitsysteme angewandt werden.

Eine Benutzungspflicht für den Abschnitt mit eigenständiger Führung gilt es ebenfalls auf Sinnhaftigkeit zu überprüfen.

Barrierefreiheit und Standards

Wir appellieren hinsichtlich der Breite von gemeinsamen Geh- und Radwegen an die Einhaltung von allen möglichen Mindeststandards gemäß ERA 2010 und VwV-StVO. Die Integration von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sollte stets barrierefrei erfolgen,

um eine sichere und inklusive Verkehrsumgebung zu gewährleisten. Nullabsenkungen für den Radverkehr sollten möglichst fließend und angenehm verlaufen.

Einmündungen

Zur Verdeutlichung der Radwege sollte an allen Einmündungen und Ein-/Ausfahrten mindestens ein Fahrradpiktogramm aufgebracht werden.

Zudem sollte an die Anlieger*innen ein Aufruf gestartet werden, rückwärts fahrende Fahrzeuge zu jeder Zeit mit mindestens einer Begleitperson heraus zu leiten, um den Fuß- und Radverkehr nicht zu gefährden.

Materialwahl

Laut der Legende sollen die Radwege in Pflasterbauweise ausgeführt werden. Wir sprechen uns dagegen und klar für eine Asphaltbauweise aus, da nur diese Ziel 4 des Radentscheids gerecht wird. Ein großer Nachteil der Pflasterbauweise ist aus unserer Sicht auch die Akzeptanz des Radwegs. Zudem hat Asphalt einen geringen Rollwiderstand. Wir bevorzugen roten Asphalt, so wie nun in der Alten Vaalser Straße eingebaut. Ein Ausbau mit einer gefärbten Fläche mittels Epoxidharz wäre aus unserer Sicht ebenfalls eine gute Option, wir bevorzugen aber ganz klar roten Asphalt.

Fazit

Der ADFC empfiehlt der Verwaltung besonders die Lagepläne 01 und 07 von der Variante 2 und Lagepläne 02-06 von Variante 1 inklusive unserer angebrachten Anmerkungen weiter zu verfolgen.

Der Nachteil bei Variante 2 in den Abschnitten LP05-LP06 ist, dass sich der gemeinsame Geh- und Radweg direkt an den Einmündungen befindet, was schlechte Sichtbeziehungen von ausfahrenden Autos verstärkt. Zudem wird die schmale durchgängig nutzbare Breite bemängelt, die mit unter 2,50 m Breite nicht den Anforderungen der Vwv-StVO entspricht. Dies hat uns zu dieser Entscheidung bewegt.