



Aachen, 5. November 2023

## Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße

### FB 61/0762/WP18 - Ausführungsbeschluss

Wir begrüßen, dass nun endlich die Vorlage zum Ausbau der Bismarckstraße zur Fahrradstraße im Verlauf der Radvorrangrouten Eilendorf und Brand veröffentlicht wurde. Die vorgelegte Planung erfüllt aus unserer Sicht vollumfänglich die vielfältigen Ansprüche an den städtischen Raum, welche Anwohnende, Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und Nutzer\*innen des Kfz über alle Altersgruppen an die Straße stellen. Die Planung spricht eine klare Sprache und ordnet den vorgenannten Nutzergruppen ihre Aufenthaltsflächen und Verkehrsräume zu.

Lediglich am **Neumarkt**, wo nach den Vorstellungen der Verwaltung ein neuer Platz etabliert werden soll, fehlt diese klare Struktur. Hier kommt es zu Widersprüchen in Bezug zu bisherigen Zielen der Verwaltung, Planungsbeschlüssen der Politik, neuesten Erkenntnissen der Unfallforschung und technischen Regelwerken, wodurch die Sicherheit bzw. der Komfort für alle Nutzergruppen stark leiden:

1. Die im September 2018 beschlossenen Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen<sup>1</sup> sehen eine besonders gute Qualität der Wegoberfläche und wenig Verzögerungen durch querende Verkehre vor.  
⇒ Eine Pflasteroberfläche und eine "Mischfläche" ohne Vorrangsregelung am Neumarkt erfüllt diese Ansprüche nicht.
2. Im September 2019 hat die Politik die Einrichtung eines Radvorrangroutennetzes<sup>2</sup> mit dem Ziel gefällt, insbesondere für Fahrradpendler\*innen und Schüler\*innen sichere Routen von den Außenbezirken in die Innenstadt zu schaffen, welche eine komfortable und zügige Verbindung für Radfahrende ermöglichen.  
⇒ Die Umwidmung der Fahrbahn am Neumarkt zu einem Platz mit Fußgängerzonen-ähnlicher Gestaltung steht dem entgegen.

---

<sup>1</sup> <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=18110>

<sup>2</sup> <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=20401>



3. Die im November 2019 mit großer politischer Mehrheit beschlossenen Ziele des Radentscheids<sup>3</sup> sehen eine durchgängige und einheitliche Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur vor.  
⇒ Hingegen besagt die Verwaltungsvorlage: “Die durchgehende Rotfärbung der RVR wird hier unterbrochen”. Trotz “gewisser Rotfärbung” widerspricht dies dem Radentscheid.
  
4. Im Sommer 2021 veröffentlichte die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit dem Regelwerk H-RSV<sup>4</sup> den aktuellen Stand der Technik mit Gestaltungsvorgaben für Radvorrangrouten.  
⇒ Die H-RSV legt fest: „Radverkehr und Fußverkehr sind im Zuge von RSV/RVR grundsätzlich getrennt zu führen. Dies dient der Minimierung von gegenseitigen Gefährdungen und Behinderungen des Verkehrsablaufs. Insbesondere dient es dem Schutz spielender Kinder oder älterer Menschen sowie generell den Ansprüchen einer ungestörten Fortbewegung zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad.“ Dies wird durch die geplante “Mischfläche” am Neumarkt klar verletzt.
  
5. Im August 2023 wurde der Beschluss zum Radhauptnetz<sup>5</sup> gefasst. Darin werden für die höchste Netzkategorie (SNI / RN I) – zu denen die Bismarckstraße zählt – die vorgenannten Standards der H-RSV als bindend einzuhalten eingestuft.  
⇒ Da die geplante “Mischfläche” am Neumarkt den Vorgaben der H-RSV entgegensteht, widerspricht sie auch dem dem politisch beschlossenen Radhauptnetz.
  
6. Im Oktober 2023 veröffentlichte die Unfallforschung der Versicherer (UDV)<sup>6</sup> eine neue Studie zu Unfällen zwischen Fuß- und Radverkehr. Demnach sollten Verkehrsflächen strikt getrennt werden.

---

<sup>3</sup> <https://radentscheid-aachen.de/ziele/>

<sup>4</sup> Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), Ausgabe 2021, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, [fgsv.de](https://www.fgsv.de)

<sup>5</sup> <https://ratsinfo.aachen.de/bj/vo020.asp?VOLFDNR=27171>

<sup>6</sup> <https://www.udv.de/udv/themen/unfaelle-zwischen-fuss-und-radverkehr-155202>



- ⇒ Die Freigabe von Flächen des Radverkehrs für den Fußverkehr ist bei hohem Radverkehrsaufkommen - wie am Neumarkt mit mehr als 2.000 Radfahrenden<sup>7</sup> pro Tag (Sommerhalbjahr) - zu vermeiden.

## Fazit

Der im Februar 2021 vom Mobilitätsausschuss gefällte Planungsbeschluss<sup>8</sup> für den Detailbereich Neumarkt ist aus Sicht des ADFC obsolet, da er aufgrund neuer Sachverhalte und Erkenntnisse nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik und den Sicherheitsanforderungen des Regelwerkes für Radvorrangrouten (H-RSV) entspricht. Gemäß dem politischen Beschluss zum Radhauptnetz<sup>5</sup> ist dieses Regelwerk für die Bismarckstraße verbindlich.

## Lösungsvorschlag für den Neumarkt

Die Politik beschließt eine durchgängig rot eingefärbte asphaltierte Fahrbahn in der Bismarckstraße, welche am Neumarkt eine Breite von 4,5 m aufweist und seitlich mit den geplanten Kugelplatten eingefasst ist. Um eine komfortable und sichere Querung für den Fußverkehr zu ermöglichen wird in Höhe der Hausnummer 109 ein zentraler Zebrastreifen markiert. Querungen ohne Zebrastreifen im Verlauf der Bismarckstraße bleiben gegenüber der Fahrbahn untergeordnet. Verkehrsrechtlich wird im Bereich Neumarkt eine Fahrradstraße ohne Freigabe für KFZ angeordnet.

gez. Ben Jansen

Vorsitzender ADFC Aachen/Düren & Referent Radverkehrsplanung

gez. Norbert Rath

Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand"

---

<sup>7</sup> <https://verkehr.aachen.de/>

<sup>8</sup> <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=22783>