

Aachen, 02. Juli 2026

Stellungnahme: Umgestaltung der Wilhelmstraße

Gemeinsame Stellungnahme von ADFC, Radentscheid Aachen und dem VCD zur Neuaufteilung der Wilhelmstraße - Vorlage FB 68/0093/WP19

Hinweis zur Lesbarkeit:

Da die Stellungnahme mehrere fachliche Aspekte der Vorlage, die Variantenbewertung sowie einen ergänzenden Variantenvorschlag behandelt, stellen wir den ausführlichen Ausführungen eine Kurzfassung voran.

Die Wilhelmstraße wird im Zuge der anstehenden Regionetz-Maßnahme ohnehin grundlegend geöffnet. Dabei geht es nicht nur um eine technische Wiederherstellung nach Kanal- und Leitungsarbeiten, sondern um die Frage, wie dieser wichtige Abschnitt des östlichen Alleenrings für die kommenden Jahrzehnte gestaltet werden soll. Aus Sicht der Verbände ist das eine große Chance, den heutigen, nicht mehr zeitgemäßen Straßenraum sicherer, klimaangepasster und stadtverträglicher neu zu ordnen.

Die Stadt erkennt in ihrer Vorlage selbst an, dass der heutige Zustand nicht einfach „neu wie alt“ wiederhergestellt werden kann. Zu schmale Schutzstreifen, fehlende Sicherheitstrennstreifen, enge Querschnittselemente und unzureichende Baumstandorte zeigen deutlich, dass Handlungsbedarf besteht. Kritisch sehen wir jedoch, dass die Bürger*innenbeteiligung nach aktuellem Stand im Wesentlichen auf die bestandsnahen Varianten A und B beschränkt werden soll.

Bei einer Belastung von ca. 35.000 Kfz/24 h braucht es aus Sicht der Verbände eine sichere Radverkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen. Variante A ist nicht weiterzuverfolgen, weil sie den Radverkehr vollständig in den Mischverkehr verweist. Variante B darf nicht als langfristiger Zielzustand behandelt werden, weil sie nur bergauf einen Schutzstreifen vorsieht und bergab weiterhin keine eigene Radverkehrsführung schafft.

Neben Variante C und dem langfristigen Zielbild D sollte daher auch eine weiterentwickelte Variante E geprüft und in die Beteiligung aufgenommen werden. Diese Variante sieht beidseitige Radverkehrsanlagen, reduzierte Kfz-Fahrstreifenbreiten und einen modularen Multifunktionsstreifen vor, der abschnittsweise für Haltestellen, Lieferzonen, Parken, Fahrradparken oder Grün genutzt werden kann. Die Variante E ist keine fertige Ausführungsplanung, zeigt aber, dass die Auswahl nicht auf A und B verengt werden muss.

Die Friedrichstraße kann als Fahrradstraße und Baustellenumleitung eine wichtige Ergänzung sein. Sie ersetzt aber nicht die sichere Befahrbarkeit der Wilhelmstraße selbst. Dort liegen eigene Ziele wie Kitas, Schulwege, Haltestellen, Praxen, Wohnnutzung, Einzelhandel und das Suermondt-Ludwig-Museum. Die Wilhelmstraße ist damit ein erster Prüfstein dafür, ob der östliche Alleenring tatsächlich

integral und zukunftsfähig geplant wird. Eine Rückkehr in den Altbestand oder eine kurzfristige Minimallösung würde dieser Bedeutung nicht gerecht.

Zusammengefasst fordern die Verbände daher insbesondere:

- fehlende Verkehrsdaten nachzuliefern und die Vorlage vor Beschlussfassung zu ergänzen
- Variante A nicht weiterzuverfolgen
- Variante B nicht als langfristigen Zielzustand weiterzuverfolgen
- Variante C beziehungsweise weiterentwickelte sichere Varianten in die Bürger*innenbeteiligung aufzunehmen
- Variante D als langfristiges Zielbild ernsthaft zu prüfen
- eine weiterentwickelte Variante E mit beidseitigen Radverkehrsanlagen, abschnittsweise wechselndem Multifunktionsstreifen, integrierten Kap-Haltestellen, Lieferzonen, zukunftsfähigen Baumstandorten und sicheren Knotenpunkten als zusätzliche Prüf- und Beteiligungsvariante beziehungsweise als mögliches Zwischenzielbild zu prüfen
- die Friedrichstraße vor Beginn der Regionetz-Maßnahme hochwertig als Radverkehrsrouten und Baustellenumleitung für den Radverkehr auszubauen
- Kaiserplatz, Normaluhr und die relevanten Zwischenknoten sicher und möglichst radentscheidkonform zu planen
- ein verbindliches Bauphasen-Konzept für Fuß- und Radverkehr vorzulegen
- Lebenszykluskosten und Risiken späterer Doppelarbeiten transparent darzustellen
- die Bürger*innenbeteiligung nicht auf die Varianten A und B zu beschränken

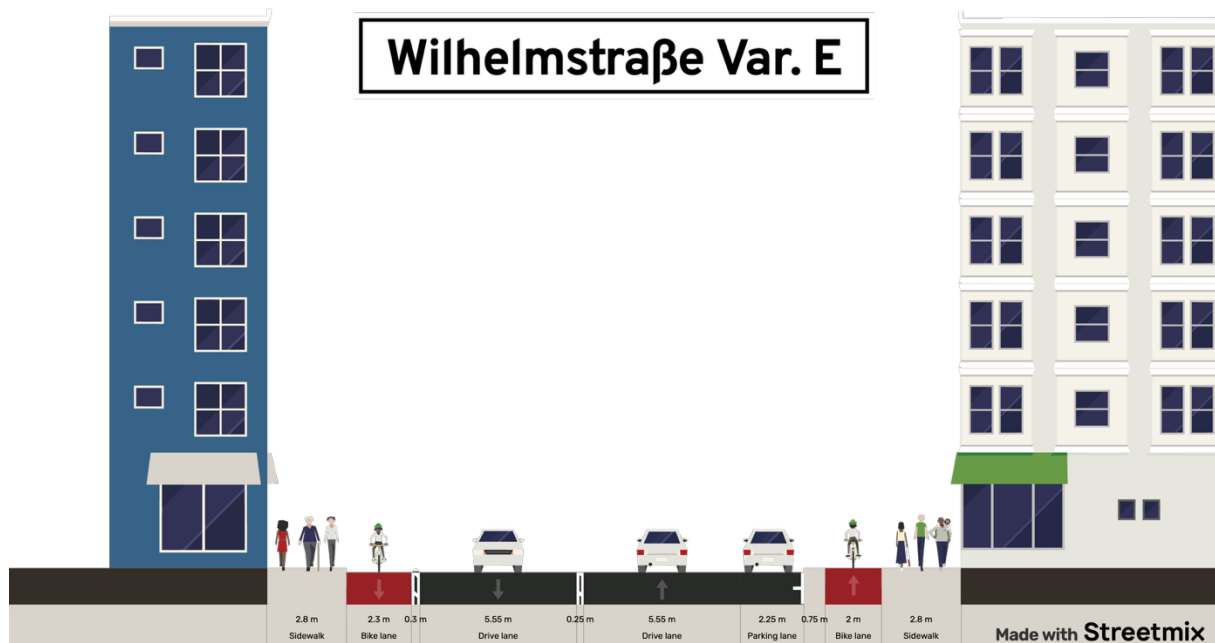


Abbildung: Schematische Darstellung einer möglichen Variante E

Die Darstellung zeigt beispielhaft eine zusätzliche Prüfvariante mit beidseitigen Radverkehrsanlagen, reduzierten Kfz-Fahrbahnenbreiten und modular nutzbarem Multifunktionsstreifen. Sie ersetzt keine Detailplanung durch die Verwaltung.

Langfassung der Stellungnahme

1. Anlass und grundsätzliche Bewertung

Die Vorlage FB 68/0093/WP19 behandelt die Neuaufteilung der Wilhelmstraße im Zuge der anstehenden Regionetz-Maßnahme. Da im Rahmen der Kanal- und Leitungsarbeiten ohnehin erhebliche Eingriffe in den Straßenraum erforderlich werden, stellt sich nicht nur die Frage einer Wiederherstellung, sondern einer langfristig tragfähigen Neuordnung des Straßenraums.

Die Verbände begrüßen ausdrücklich, dass die Vorlage den bestehenden Handlungsbedarf benennt. Die heutige Straßenraumaufteilung entspricht in wesentlichen Punkten nicht mehr den Anforderungen an eine sichere, zukunftsfähige und klimaangepasste Stadtstraße. Insbesondere die Radverkehrsführung, fehlende Sicherheitstrennstreifen, enge Querschnittselemente und unzureichende Baumstandorte zeigen, dass eine reine Neu-wie-alt-Wiederherstellung ausscheidet.

Gleichzeitig verengt die Vorlage die weitere Betrachtung aus unserer Sicht zu stark auf die bestandsorientierten Varianten A und B. Gerade weil die Wilhelmstraße der erste Baustein im größeren Projektzusammenhang des östlichen Alleenrings ist, sollte die Bürger*innenbeteiligung nicht auf Varianten beschränkt werden, die die zentralen Zielkonflikte des heutigen Straßenraums im Wesentlichen fortschreiben.

1.1 Zielbild

Aus Sicht der Verbände muss Ziel der Neuaufteilung sein, für den Radverkehr ein tatsächliches Grundangebot zu schaffen. Ein solches Grundangebot darf nicht nur formal aus einer Markierung im Restquerschnitt bestehen. Es muss auch für weniger geübte, langsamere oder sicherheitsbedürftigere Radfahrende nutzbar sein und sich subjektiv hinreichend sicher anfühlen.

Dazu gehören insbesondere Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Familien, Alltagsradler*innen sowie Menschen, die nicht bereit sind, sich im dichten Kfz- und Busverkehr einer hochbelasteten Hauptverkehrsstraße zu behaupten. Gerade auf einer Straße mit Kitas, Schulwegbezug, Haltestellen, Praxen, Wohnnutzung, Einzelhandel und dem Suermondt-Ludwig-Museum darf die Planung nicht nur auf sehr geübte und stressresistente Radfahrende ausgerichtet sein.

Ein tragfähiges Zielbild muss daher eine sichere, verständliche und möglichst durchgehende Radverkehrsführung in beiden Fahrrichtungen beinhalten. Eine reine Verlagerung auf eine Alternativroute kann dieses Ziel nicht vollständig ersetzen, da auch die Wilhelmstraße selbst zahlreiche Quellen und Ziele aufweist.

1.2 Sinnvolle Führungen

Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollte aus Sicht der Verbände von einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr oder auf schmalen Schutzstreifen abgesehen werden. Spätestens bei Verkehrsstärken

oberhalb von 1.000 Kfz/h müssen Radfahrstreifen, geschützte Radfahrstreifen oder bauliche Radwege der fachliche Ausgangspunkt der Planung sein.

Für die Wilhelmstraße ist angesichts der in der Vorlage genannten Belastung von ca. 35.000 Kfz/24 h davon auszugehen, dass die maßgeblichen Spitzenstunden deutlich über diesem Bereich liegen können. Umso wichtiger ist, dass die tatsächlichen Spitzenstundenwerte, Richtungsbelastungen und Schwerverkehrsanteile offengelegt werden.

Aus Sicht der Verbände kommen auf der Wilhelmstraße daher Mischverkehr oder schmale Schutzstreifen nicht als ernsthafte Zielplanung in Betracht. Sie können allenfalls als kurzfristige oder flankierte Übergangslösung diskutiert werden, nicht jedoch als Ergebnis einer grundhaften Erneuerung, die über Jahrzehnte Bestand haben soll.

2. Fehlende Datengrundlagen und Entscheidungsreife

Die Vorlage nennt für die Wilhelmstraße eine Verkehrsbelastung von ca. 35.000 Kfz/24 h. Genauere Angaben, die für die Bewertung der Varianten entscheidend wären, fehlen jedoch. Dazu gehören insbesondere Spitzenstundenwerte, Richtungsbelastungen, Schwerverkehrsanteile, Busfahrten je Stunde und Richtung, Knotenstromdaten, Rückstaulängen, Radverkehrszahlen und Fußverkehrs- beziehungsweise Querungszahlen.

Die letzten uns vorliegenden belastbaren Zahlen aus der Straßenverkehrszählung von Straßen.NRW aus dem Jahr 2021 nennen demgegenüber eine Verkehrsbelastung von ca. 27.500 Kfz/24 h. Vor diesem Hintergrund stellt sich zusätzlich die Frage, worauf der nun genannte deutliche Anstieg auf ca. 35.000 Kfz/24 h zurückzuführen ist und ob dieser Wert dauerhaft, tageszeitlich oder baustellen- beziehungsweise umleitungsbedingt geprägt ist.

Ohne diese Datengrundlagen lassen sich die vorgeschlagenen Führungsformen nicht belastbar bewerten. Dies gilt insbesondere für Mischverkehr, Schutzstreifen, Umweltspuren, Knotenpunkte, Busbetrieb und Leistungsfähigkeit. Auch die Frage, ob zwei Kfz-Fahrstreifen je Richtung tatsächlich erforderlich sind oder ob weitergehende Neuaufteilungen möglich wären, kann ohne Spitzenstundenwerte, Richtungsbelastungen und Knotenstromdaten nicht seriös beantwortet werden.

Aus Sicht der Verbände sollte die Vorlage daher um die fehlenden verkehrlichen Datengrundlagen ergänzt werden, bevor Varianten für die Bürger*innenbeteiligung voreilig ausgeschlossen werden. Eine belastbare politische Abwägung setzt voraus, dass die relevanten Verkehrsbelastungen, Sicherheitsaspekte und Netzfunktionen transparent dargestellt werden.

3. Der heutige Querschnitt ist nicht zukunftsfähig

Die Vorlage erkennt zutreffend, dass der heutige Querschnitt der Wilhelmstraße nicht zukunftsfähig ist. Die vorhandenen Schutzstreifen sind zu schmal, Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr fehlen, mehrere Querschnittselemente reihen Mindestmaße aneinander und die heutige Radver-

kehrsführung weist erhebliche Sicherheits- und Komfortdefizite auf. Hinzu kommen Konflikte mit parkenden Fahrzeugen, Lieferverkehr und Busverkehr.

Auch aus stadtklimatischer Sicht ist der heutige Zustand nicht tragfähig. Die bestehenden Baumstandorte sind offensichtlich nicht ausreichend dimensioniert, um langfristig vitale, großkronige Bäume zu ermöglichen. Zudem fehlen ausreichende versickerungsfähige Flächen und robuste Strukturen für Starkregenvorsorge. Damit wird der Straßenraum weder den Anforderungen an Verkehrssicherheit noch den Anforderungen an Klimafolgenanpassung ausreichend gerecht.

Eine Neu-wie-alt-Wiederherstellung scheidet damit aus. Gerade weil die Regionetz-Maßnahme den Straßenraum ohnehin tiefgreifend betrifft, sollte die Wiederherstellung nicht dazu genutzt werden, bekannte Defizite erneut festzuschreiben. Die Varianten A und B zeigen aus unserer Sicht vielmehr, dass im bestehenden Querschnitt keine dauerhaft tragfähige Lösung liegt, wenn gleichzeitig vier Kfz-Fahrstreifen, sichere Radverkehrsanlagen, Barrierefreiheit, Lieferzonen, Stadtgrün und Klimaanpassung berücksichtigt werden sollen.

3.1 Klimafolgenanpassung

Auch aus Sicht der Klimafolgenanpassung spricht vieles gegen eine bloße Wiederherstellung des heutigen Querschnitts. Hitzewellen und Starkregenereignisse zeigen, dass dicht bebaute und stark versiegelte Straßenräume künftig robuster geplant werden müssen. Dafür braucht es insbesondere Verschattung, langfristig vitale Baumstandorte, Entsiegelung sowie Flächen für Rückhalt und Versickerung.

Diese Anforderungen müssen bereits in der Querschnittsplanung berücksichtigt werden. Klimafolgenanpassung ist kein nachträgliches Gestaltungselement, sondern Bestandteil einer zukunftsfähigen Straßenplanung. Die nähere Bewertung der Varianten unter diesem Gesichtspunkt erfolgt in Abschnitt 7.4.

4. Bewertung der Varianten A bis D

4.1 Variante A: nicht weiterverfolgen

Diese Variante ist fachlich ein Rückfall in den Altbestand und sollte aus Sicht der Verbände höchstens als Referenz- beziehungsweise Nullvariante dargestellt werden.

Variante A wird den fachlichen Anforderungen an die Führungswahl des Radverkehrs auf stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen nicht gerecht. Sie bietet dem Radverkehr keine eigenständige sichere Führung und verlässt sich faktisch darauf, dass Radfahrende im dichten Kfz- und Busverkehr mitzuschwimmen. Ein solches Angebot ist für breite Nutzergruppen nicht geeignet und kann insbesondere für weniger geübte, langsamere oder sicherheitsbedürftigere Radfahrende kein tragfähiges Grundangebot darstellen.

Sollte diese Variante überhaupt weiter in Erwägung gezogen werden, wären mindestens flankierende Sicherheitsmaßnahmen erforderlich. Dazu gehören aus Sicht der Verbände eine Piktogrammreihe

mittig auf dem rechten Fahrstreifen sowie die verkehrssicherheitsbedingte Anordnung von Tempo 30 auf ganzer Länge. Diese Maßnahmen würden jedoch lediglich versuchen, die Defizite einer grundsätzlich ungeeigneten Führungsform abzumildern.

Variante A ordnet die Verkehrssicherheit faktisch der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs unter. Zudem ist absehbar, dass Radfahrende, die sich im dichten Mischverkehr unsicher fühlen, auf Gehwege oder andere ungeeignete Flächen ausweichen. Damit werden Konflikte nicht gelöst, sondern auf den Fußverkehr verlagert.

Die Verbände lehnen Variante A aufgrund erheblicher Sicherheitsbedenken und eines falschen Zielbildes entschieden ab.

4.2 Variante B: nur Mindest- oder sehr kurzzeitige Übergangslösung

Variante B ist anders als in der Vorlage formuliert kein belastbares Grundangebot für den Radverkehr, sondern ein einseitiger Restkompromiss: bergauf ist lediglich ein Schutzstreifen vorgesehen, bergab fehlt weiterhin jede eigene Radverkehrsführung. Ein Grundangebot muss jedoch mehr leisten. Auch weniger geübte, langsamere oder unsichere Radfahrende müssen eine Strecke regelkonform nutzen können, ohne sich dem Kfz-Verkehr ausgeliefert zu fühlen. Variante B kann diese Funktion nicht erfüllen.

Ein einseitiger Schutzstreifen von 1,50 m beziehungsweise 1,75 m Breite auf einer vierstreifigen Straße mit ca. 35.000 Kfz/24 h stellt aus Sicht der Verbände kein angemessenes Angebot für breite Nutzergruppen dar. In Fahrtrichtung Kaiserplatz verbleibt der Radverkehr vollständig im Mischverkehr. Damit entsteht keine durchgehende sichere Radverkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen.

Variante B kann daher allenfalls als absolute Mindest- oder Übergangslösung diskutiert werden, nicht jedoch als langfristiger Zielzustand nach einer grundhaften Erneuerung der Wilhelmstraße. Sollte sie politisch dennoch weiterverfolgt werden, müsste sie zwingend mit verbindlichen Begleitmaßnahmen verbunden werden. Dazu gehören insbesondere der vorgezogene Ausbau der Friedrichstraße als hochwertige Alternativroute, sichere und möglichst radentscheidkonforme Knotenpunkte, ein Bauphasen-Konzept für den Fuß- und Radverkehr sowie ein verbindliches langfristiges Zielbild für eine sichere Radverkehrsführung auf der Wilhelmstraße selbst.

Aus Sicht der Verbände darf Variante B deshalb nicht als ausreichende Zukunftslösung beschlossen werden. Sie bleibt eine bestandsnahe Zwischenlösung, die die grundlegenden Zielkonflikte der Wilhelmstraße nicht löst, sondern nur teilweise abmildert.

4.3 Variante C: in die Beteiligung aufnehmen

Variante C stellt gegenüber den Varianten A und B eine deutliche Verbesserung dar, weil sie dem Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen ein eigenes Angebot macht und den Umweltverbund stärker berücksichtigt. Während bergauf weiterhin ein Schutzstreifen vorgesehen ist, wird bergab eine Umweltspur beziehungsweise ein Radfahrstreifen mit Freigabe für den Busverkehr geprüft. Damit wird

zumindest anerkannt, dass auf der Wilhelmstraße nicht allein die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs maßgeblich sein kann.

Aus Sicht der Verbände sollte Variante C daher nicht vorschnell ausgeschlossen, sondern in die Bürger*innenbeteiligung aufgenommen werden. Die von der ASEAG geäußerten betrieblichen Bedenken gegenüber einer gemeinsamen Führung von Bus- und Radverkehr sind ernst zu nehmen. Sie sollten jedoch transparent abgewogen und planerisch bearbeitet werden, statt die Variante allein deshalb aus dem weiteren Verfahren herauszunehmen.

Gerade im Zusammenspiel von Radverkehr, Busverkehr, Lieferverkehr und ruhendem Verkehr zeigt sich, dass die eigentlichen Konflikte des Straßenraums aktiv geordnet werden müssen. Wenn die Gefahr besteht, dass Umweltpuren oder Radfahrstreifen durch regelwidrig haltende Fahrzeuge blockiert werden, ist dies kein Argument gegen sichere Infrastruktur, sondern ein Hinweis auf die Notwendigkeit klarer Lieferzonen, geeigneter Haltestellenlösungen und konsequenten Vollzugs.

Variante C ist aus Sicht der Verbände nicht das optimale Zielbild. Sie bleibt insbesondere bergauf hinter einer wirklich geschützten und für breite Nutzergruppen geeigneten Radverkehrsführung zurück. Sie ist aber fachlich deutlich näher an einem ernsthaften Grundangebot für den Radverkehr als die Varianten A und B und sollte deshalb mindestens als Vergleichs- und Beteiligungsvariante weiter betrachtet werden.

4.4 Variante D: als Zielbild ernsthaft prüfen

Variante D stellt aus Sicht der Verbände das überzeugendste langfristige Zielbild dar. Sie greift die Belange der aktiven Mobilität am konsequentesten auf, schafft beidseitig eigenständige Radverkehrsanlagen, verbessert die Seitenräume und eröffnet deutlich bessere Möglichkeiten für Barrierefreiheit, Querungen, Stadtgrün, Verschattung und Klimafolgenanpassung. Damit adressiert sie die zentralen Zielkonflikte der Wilhelmstraße am offensten.

Die Reduktion auf zwei Kfz-Fahrstreifen ist politisch und verkehrlich anspruchsvoll, sollte aber nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Gerade auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ist zwischen freier Strecke und Knotenpunkten zu unterscheiden. Während im Streckenverlauf weniger Kfz-Fahrstreifen möglich sein können, können an Knotenpunkten je nach Leistungsfähigkeitsnachweis separate Aufstell- und Abbiegespuren vorgesehen werden. Damit muss eine Reduktion im Streckenquerschnitt nicht zwangsläufig bedeuten, dass alle Knotenpunkte ebenfalls nur einstreifig funktionieren müssen.

Internationale Beispiele, insbesondere aus den Niederlanden, zeigen, dass leistungsfähige Stadtstraßen nicht zwingend über durchgehend breite mehrstreifige Kfz-Querschnitte organisiert werden müssen. Entscheidend ist eine sichere Führung des Umweltverbunds und eine leistungsfähige, aber stadtverträgliche Knotenpunktgestaltung. Auch für die Wilhelmstraße sollte daher geprüft werden, welche Fahrstreifenanzahl tatsächlich im Streckenverlauf erforderlich ist und wo Leistungsfähigkeit vor allem an den Knotenpunkten gesichert werden muss.

Dabei sollten auch vereinfachte oder geänderte Knotenpunktösungen geprüft werden. Insbesondere im Bereich Augustastraße/Gottfriedstraße könnte untersucht werden, ob eine Reduzierung oder Neuordnung von Abbiegebeziehungen zusätzliche Flächen für sichere Radverkehrsführung, Fußverkehr, Haltestellen oder Stadtgrün ermöglichen kann. Solche Ansätze sind sorgfältig zu prüfen, können aber helfen, den Straßenraum nicht ausschließlich aus der heutigen Kfz-Logik heraus weiterzuentwickeln.

Variante D ist die konsequenteste Variante für Verkehrssicherheit, Radentscheid, Fußverkehr, Klimaanpassung, Stadtgrün und Aufenthaltsqualität. Sie sollte daher nicht lediglich als theoretische Maximalvariante behandelt werden, sondern als ernsthaftes langfristiges Zielbild für die Wilhelmstraße und den östlichen Alleenring. Sollte eine unmittelbare Umsetzung politisch oder verkehrlich nicht erreichbar sein, ist zumindest zu prüfen, wie der Straßenraum schrittweise in Richtung dieses Zielbilds entwickelt werden kann.

Aus Sicht der Verbände wäre zudem zu prüfen, ob eine abgewandelte Variante D im Rahmen eines Verkehrsversuchs getestet werden kann. Ein solcher Verkehrsversuch könnte belastbare Erkenntnisse dazu liefern, wie sich Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und mögliche Ausweichverkehre tatsächlich entwickeln. Ein erster Schritt könnte eine Prüfung im städtischen Verkehrsmodell sein. Dabei sollten nicht nur die heutigen Verkehrsbelastungen, sondern auch absehbare Umfeldmaßnahmen wie Regiotram, weitere Straßenraumumgestaltungen und eine stärkere aktive Mobilität berücksichtigt werden.

5. Weitere Variantenmöglichkeit

Über die vier vorgeschlagenen Varianten hinaus schlagen wir noch eine weitere Variante vor, die hinsichtlich eines Grundangebots für den Radverkehr betrachtet werden sollte. Eine weiterentwickelte Variante sollte nicht nur als schematischer Regelquerschnitt verstanden werden, sondern abschnittsweise auf Haltestellen, Lieferzonen, Baumstandorte und Knotenpunkte reagieren. Der Multifunktionsstreifen kann dabei eine zentrale Funktion übernehmen. Wird er bergab angeordnet, kann er so bemessen werden, dass abschnittsweise auch eine Kap-Haltestelle für den Bus realisiert werden kann, ohne die Radverkehrsanlage selbst wieder zu beschneiden. Damit würden die Anforderungen des ÖPNV nicht gegen den Radverkehr ausgespielt, sondern pragmatisch im Querschnitt mitgedacht.

5.1 Variante E - Modularer Querschnitt mit beidseitiger Radverkehrsführung

Variante E stellt eine modular aufgebaute Zwischenvariante dar, die beidseitige Radverkehrsanlagen vorsieht und zugleich die Kfz-Führung weitgehend mit kleineren Einschränkungen bzgl. der Straßenraumbreiten erhält.

Kern der Variante E ist eine durchgehende Radverkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen. Bergauf kann eine ausreichend breite Radverkehrsanlage vorgesehen werden, die langfristig ein deutlich bes-

seres Angebot als ein schmaler Schutzstreifen darstellt. Bergab kann ein Radfahrstreifen mit Trennelementen beziehungsweise Leitschwellen geprüft werden. Damit würde der Radverkehr nicht wie bei Variante B in einer Fahrtrichtung vollständig dem Mischverkehr überlassen, sondern erhielte in beiden Richtungen ein eigenes, sichtbares und besser geschütztes Angebot.

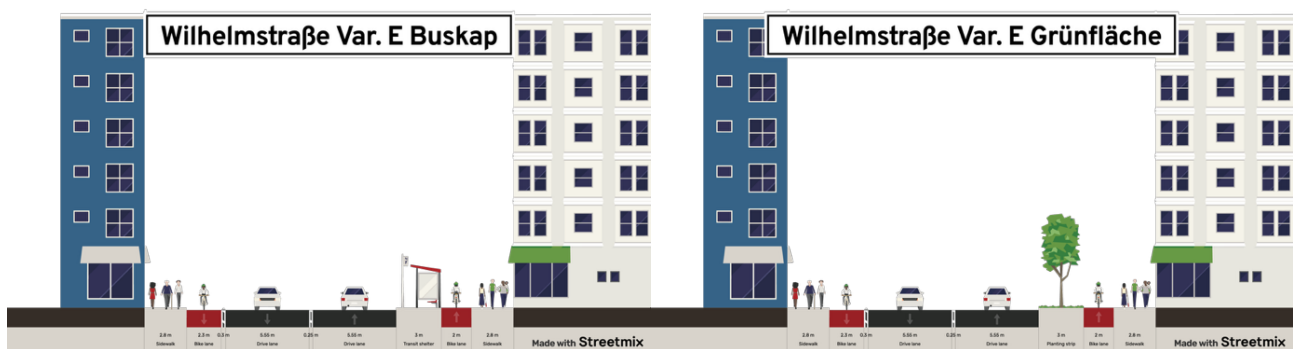
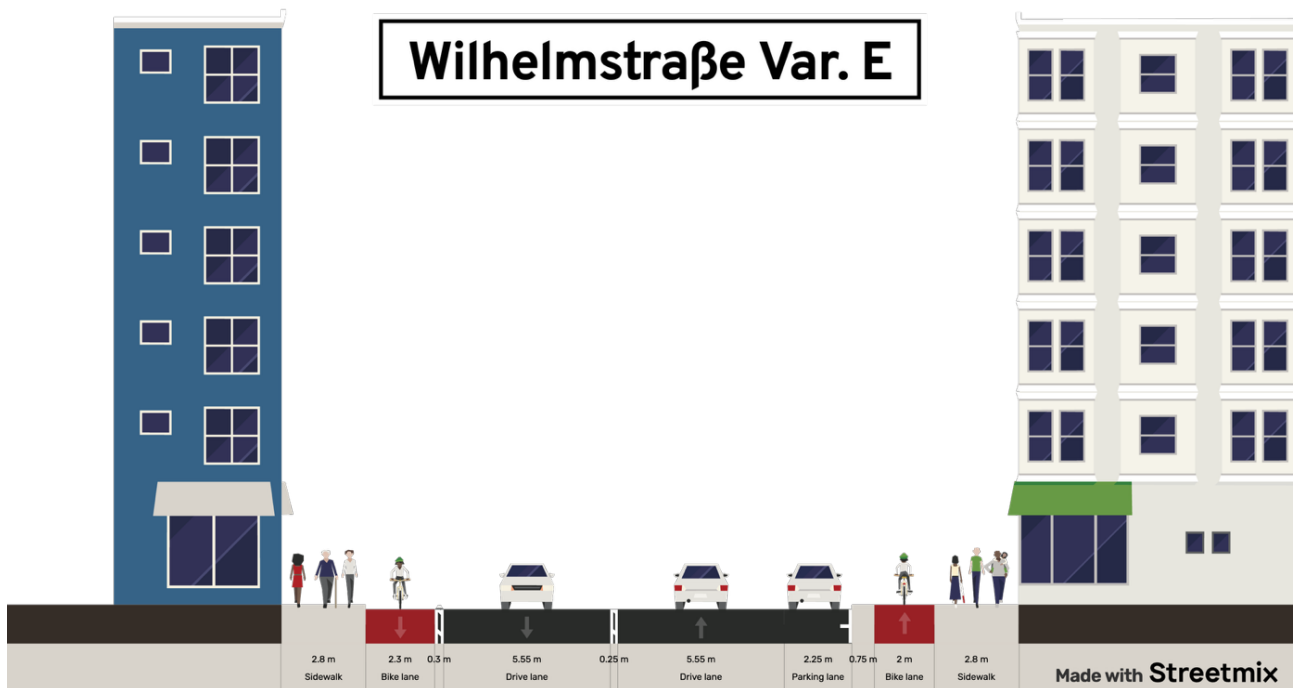
Der Kfz-Verkehr erhält hierbei je Fahrtrichtung grundsätzlich eine überbreite Fahrspur von 5,55 m. Diese Breite entspricht rechnerisch zwei reduzierten Fahrstreifen von jeweils rund 2,75 m. Sie greift damit den Ansatz auf, bei Flächenknappheit nicht automatisch unzureichende Radverkehrsanlagen zu wählen, sondern auch reduzierte Fahrstreifenbreiten für den Kfz-Verkehr zu prüfen. Gerade auf innerstädtischen Straßen mit hohem Nutzungsdruck kann dies ein geeigneter Ansatz sein, um Verkehrssicherheit, Radverkehrsführung und Leistungsfähigkeit miteinander in Einklang zu bringen.

Variante E bedeutet damit nicht, dass die Kfz-Führung unmittelbar auf einen Fahrstreifen je Richtung reduziert werden müsste. Vielmehr bleibt eine zweistreifige Führung je Richtung grundsätzlich erhalten, während durch geringere Fahrstreifenbreiten Raum für beidseitige Radverkehrsanlagen und einen modularen Multifunktionsstreifen entsteht. Ob diese Breiten im konkreten Fall mit Blick auf Busverkehr, Schwerverkehr, Rettungsverkehr und Knotenpunkte tragfähig sind, muss die Verwaltung im Rahmen der weiteren Planung prüfen.

Der Multifunktionsstreifen übernimmt dabei eine zentrale Rolle. Er sollte wie auch schon von der Vorlage angedacht nicht als durchgehend gleichförmiger Parkstreifen verstanden werden, sondern abschnittsweise unterschiedliche Funktionen aufnehmen können. Denkbar sind insbesondere Module für Parken, Fahrradparken, E-Scooter, Kap-Haltestellen sowie Grün- und Baumstandorte. Der Querschnitt muss daher nicht auf der gesamten Länge starr identisch bleiben, sondern kann abschnittsweise mit einem Seitenwechsel des Multifunktionsstreifens auf Haltestellen, Lieferzonen, Baumstandorte, Sicherheitstrennstreifen und Knotenpunkte reagieren.

Gerade im Bereich von Bushaltestellen ist diese Flexibilität wichtig. Wird der Multifunktionsstreifen wie vorliegend mit insgesamt 3 m bemessen, kann abschnittsweise eine barrierefreie Kap-Haltestelle realisiert werden, ohne die Radverkehrsanlage selbst wieder zu beschneiden. Für die bergauf führende Radverkehrsanlage sollten lokale Anpassungen in Haltestellenbereichen geprüft werden. Vorrangig sind Lösungen zu suchen, die die eigenständige Radverkehrsführung möglichst erhalten, etwa durch einen Seitenwechsel des Multifunktionsstreifens oder eine angepasste Lage der Haltestelle. Nur bei zwingenden Engstellen kämen kurze, besonders konfliktarm gestaltete Sonderlösungen in Betracht, wie sie beispielsweise an der Ludwigsallee umgesetzt wurden.

Variante E sollte daher nicht als fertige Planung, sondern als zusätzlicher Prüfauftrag verstanden werden. Sie zeigt, dass die Auswahl nicht auf die Varianten A und B verengt werden muss, der planerische Möglichkeitsraum bis hin zur weitreichenden Variante D nicht ausgeschöpft ist und dass auch bei weitgehend erhaltener Kfz-Führung ein beidseitiges Radverkehrsangebot prüfbar erscheint.



6. Duale Hauptverbindung, Friedrichstraße und Knotenpunkte

6.1 Friedrichstraße als Ergänzung, nicht als Ersatz

Die Vorlage nennt die Friedrichstraße als eine im Radhauptnetz benannte Alternativroute, welche man im Rahmen des Ausbaus der Wilhelmstraße zur Fahrradstraße ausbauen könne.

Wir begrüßen diesen Ansatz, denn er schafft gleichzeitig auch ein gutes Angebot für den Radverkehr im ruhigeren Nebenstraßennetz. Jedoch sollte für alle Beteiligten klar sein, dass die duale Hauptverbindung nicht von dem Bedarf sicherer Befahrbarkeit der Wilhelmstraße selbst entbindet. Die Friedrichstraße kann und sollte durchaus auch Radverkehr von der Wilhelmstraße aufnehmen, wird aber eine **sichere** Radverkehrsführung an der Wilhelmstraße nicht ersetzen können.

6.2 Verbindlicher Ausbau vor Beginn der Regionetz-Maßnahme

Aus diesem Grund sehen wir es als Mobilitätsverbände unerlässlich, das Angebot Friedrichstraße vorlaufend zur Regionetz-Maßnahme einzurichten, um gleichzeitig auch während der Bauphase eine gute Alternative zu etablieren. Damit besteht die Möglichkeit, bereits vor Beginn der Bauarbeiten eine hochwertige Radroute zu schaffen, die während der Regionetz-Maßnahme zugleich als Baustellenumleitung für den Radverkehr dienen kann.

Das Zielbild einer sicheren Friedrichstraße setzt voraus, dass Durchgangsverkehre wirksam reduziert werden. Zur Stärkung dieser Achse sollte zudem der Ausbau der weiterführenden Ottostraße geprüft werden, da der Adalbertsteinweg zwischen Stephansplatz und Kaiserplatz derzeit kein ausreichend sicheres und attraktives Angebot für den Radverkehr bietet.

Eine bloße Beschilderung der Friedrichstraße als Fahrradstraße kann also nicht in Frage kommen – es benötigt hierzu den Straßenraum aufwertende - entsprechend der Haushaltslage jedoch auch möglichst kostengünstige - Begleitmaßnahmen. Diese können z.B. modale Filter, Fahrradbügel und Ladezonen umfassen.

Selbstverständlich sehen wir den jetzt schon sehr knapp anliegenden Zeitplan auch bei der Maßnahme Wilhelmstraße, wir halten dies aber nicht für unmöglich.

6.3 Sichere Knotenpunkte und Anschlüsse

Im Rahmen der Neuplanung sollten die Knotenpunkte Kaiserplatz, Lothringerstraße, Augustastraße/Gottfriedstraße und Theaterstraße/Zollernstraße sicher und möglichst radentscheidkonform entsprechend dem Stand der Technik geplant werden.

Ebenso sollten attraktive Anschlüsse zur Nebenstraßenachse Friedrichstraße mitgedacht werden.

7. Verkehrssicherheit, Umweltverbund und öffentlicher Raum

7.1 Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit

Aus Sicht der Verbände muss die Verkehrssicherheit der maßgebliche Ausgangspunkt der Planung sein. Die Leistungsfähigkeit beziehungsweise Leichtigkeit (des Kfz-Verkehrs) darf nicht höher gewichtet werden als die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer*innen, so steht es auch in der StVO beziehungsweise den zugehörigen Verwaltungsvorschriften.

Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr beziehungsweise über schmale Schutzstreifen sehen wir auf der Wilhelmstraße angesichts von ca. 35.000 Kfz/24 h, Busverkehr, Lieferverkehr, Tempo 50, Kitas, Schulwegen und zahlreichen lokalen Zielen sehr kritisch. Ein Grundangebot für den Radverkehr muss mehr leisten als eine Markierung im Restquerschnitt. Es muss auch für weniger geübte, langsamere oder sicherheitsbedürftigere Radfahrende nutzbar sein und sich hinreichend sicher anfühlen.

Variante A erfüllt diesen Anspruch nicht, da sie den Radverkehr vollständig in den Mischverkehr verweist. Auch Variante B bleibt unzureichend, weil nur bergauf ein Schutzstreifen vorgesehen ist und bergab keine eigene Radverkehrsführung besteht. Damit entsteht keine durchgehende sichere Radverkehrsverbindung, sondern ein einseitiges Mindestangebot. Auch Variante C löst diese Problematik nur teilweise, da bergauf weiterhin ein Schutzstreifen vorgesehen ist. Durch die Schaffung eines Sicherheitstrennstreifens würde zwar die Doorings-Gefahr reduziert, eine geschützte und für breite Nutzergruppen geeignete Radverkehrsführung entsteht dadurch jedoch noch nicht.

7.2 Fußverkehr, Schulwege und Querungen

Schlechte Radverkehrsführung belastet auch den Fußverkehr. Wenn Radfahrende sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, weichen sie häufig auf Gehwege oder unklare Nebenflächen aus. Dadurch werden die bestehenden Konflikte mit Fußgänger*innen, insbesondere mit Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen nicht ansatzweise versucht zu lösen.

Die Wilhelmstraße ist nicht nur Durchfahrtsachse, sondern - wie in der Vorlage benannt - auch Ziel- und Aufenthaltsraum. Zwei Kitas, Schulwegbezug, Haltestellen, Wohnnutzungen, Praxen, Dienstleistungen und das Suermondt-Ludwig-Museum begründen einen erhöhten Sicherheitsanspruch. Auch die Querung über die Lothringerstraße beziehungsweise den Premiumfußweg muss stärker berücksichtigt werden.

Eine sichere Planung muss daher Rad- und Fußverkehr gemeinsam betrachten. Querungen, Kita-Umfelder, Schulwege und Haltestellenbereiche dürfen nicht nachrangig gegenüber der Kfz-Leistungsfähigkeit behandelt werden.

7.3 ÖPNV, Lieferverkehr und ruhender Verkehr

Die Vorlage zeigt einen zentralen Zielkonflikt: Die Wilhelmstraße soll zugleich leistungsfähige Kfz-Achse, wichtige Busstrecke, sicherer Radverkehrsraum, fußverkehrsfreundlicher Stadtraum, Lieferort und klimaangepasster öffentlicher Raum sein. Diese Anforderungen lassen sich im bestehenden Querschnitt nicht ohne klare Prioritäten erfüllen.

ÖPNV und Radverkehr dürfen dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden. Beide gehören zum Umweltverbund und müssen gemeinsam gestärkt werden. Betriebliche Bedenken des Busverkehrs sind ernst zu nehmen, dürfen aber nicht dazu führen, dass der Radverkehr nur ein einseitiges Mindestangebot erhält oder vollständig in den Mischverkehr verwiesen wird.

Ebenso braucht es ein klares Liefer- und Ladezonenkonzept sowie wirksamen Vollzug gegen Falschparken. Die Gefahr blockierter Rad- oder Umweltpuren darf kein Argument gegen sichere Infrastruktur sein, sondern muss planerisch gelöst werden. Parken darf nicht höher gewichtet werden als Verkehrssicherheit, Sicherheitstrennstreifen, barrierefreie Haltestellen, Lieferzonen und zukunftsfähige Baumstandorte.

Der Multifunktionsstreifen kann hierfür ein sinnvolles Instrument sein, wenn er tatsächlich multifunktional geplant wird und nicht lediglich als umbenannter Parkstreifen dient.

7.4 Klimafolgenanpassung und Stadtgrün

Die Wilhelmstraße muss auch vor dem Hintergrund zunehmender Klimafolgen betrachtet werden. Die jüngste Hitzewelle hat erneut gezeigt, wie stark sich dicht bebaute, versiegelte innerstädtische Straßenräume aufheizen können. Zugleich nehmen Starkregenereignisse zu beziehungsweise müssen in der Straßenplanung deutlich stärker berücksichtigt werden. Verschattung, größere Baumstandorte, Entsiegelung, versickerungsfähige Flächen und Starkregenvorsorge sind daher keine gestalterischen Zusatzwünsche, sondern zentrale Anforderungen an eine zukunftsfähige Straßenraumplanung.

Aus Sicht der Verbände wäre Variante D unter dem Gesichtspunkt der Klimafolgenanpassung die konsequenteste Lösung. Sie schafft am meisten Raum für langfristig gedachte Baumstandorte, Grünflächen, Verschattung und breite Seitenräume. Gerade weil die Wilhelmstraße nach Abschluss der Regionetz-Maßnahme über Jahrzehnte Bestand haben soll, wäre eine solche Lösung aus stadtklimatischer Sicht besonders wünschenswert.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass der Straßenquerschnitt erhebliche Nutzungskonflikte aufweist. Wenn kurzfristig vier Kfz-Fahrbahnen weitgehend erhalten bleiben sollen und zugleich beidseitig eine sichere Radverkehrsführung geschaffen werden soll, ist eine Variante mit nur einem Multifunktionsstreifen ein nachvollziehbarer Kompromiss. Variante E wäre aus Sicht der Klimaanpassung kurzfristig schwächer als Variante D, weil nicht beidseitig zusätzliche Baum- und Grünflächen vorgesehen werden können. Sie hätte jedoch den Vorteil, dass die Radverkehrsführung bereits langfristig tragfähig und regelkonform angelegt werden könnte.

Gerade darin liegt ein wichtiger Unterschied zu den Varianten A und B: Eine gut geplante Variante E würde nicht erneut eine unsichere Zwischenlösung für den Radverkehr herstellen, sondern eine dauerhaft nutzbare Radverkehrsführung schaffen. Sollte der Kfz-Verkehr in den kommenden Jahren wie angestrebt zurückgehen, könnte der Straßenraum schrittweise in Richtung Variante D weiterentwickelt werden. Dann wäre die Ergänzung eines zweiten Multifunktionsstreifens beziehungsweise zusätzlicher Baum- und Grünflächen möglich, ohne die Radverkehrsanlagen erneut grundsätzlich infrage zu stellen.

Eine solche Entwicklungsperspektive setzt allerdings voraus, dass bereits heute vorausschauend geplant wird. Leitungen, Baumstandorte, Haltestellen, Entwässerung, Bordlagen und Radverkehrsführung sollten so aufeinander abgestimmt werden, dass spätere Anpassungen nicht wieder einen vollständigen Umbau des Straßenraums erforderlich machen. Im Idealfall müsste in 10 bis 20 Jahren nicht erneut der gesamte Querschnitt aufgerissen werden, sondern nur dort nachgerüstet werden, wo zunächst kein Multifunktionsstreifen beziehungsweise keine zusätzlichen Grünflächen angelegt wurden.

Aus Sicht der Verbände bleibt Variante D das stadtklimatisch und stadträumlich stärkste Zielbild. Variante E kann jedoch eine pragmatische Zwischenstufe sein, wenn sie so geplant wird, dass sie die

sichere Radverkehrsführung dauerhaft herstellt und eine spätere Weiterentwicklung zu mehr Stadtgrün, Entsiegelung und Klimaanpassung ausdrücklich vorbereitet.

8. Bauphase, Haushalt und langfristige Wirtschaftlichkeit

8.1 Regionetz-Maßnahme als Sowieso-Maßnahme nutzen

Die anstehenden Arbeiten der Regionetz sind eine sogenannte Sowieso-Maßnahme. Die Kanal- und Leitungsinfrastruktur muss unabhängig von der späteren Straßenraumgestaltung erneuert werden. Damit wird der Straßenraum ohnehin geöffnet und über einen längeren Zeitraum erheblich beeinträchtigt.

Gerade deshalb sollte diese Maßnahme - wie auch schon geplant - genutzt werden, um Leitungsbau und Straßenraumgestaltung gemeinsam zu planen. Eine rein bestandsorientierte Wiederherstellung würde die Chance vergeben, notwendige Anpassungen an Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Klimafolgenanpassung und Stadtgestaltung im Zuge der ohnehin stattfindenden Bauarbeiten mitzudenken. Aus Sicht der Verbände ist es daher entscheidend, die Regionetz-Maßnahme nicht nur als technische Infrastrukturmaßnahme, sondern als Ausgangspunkt für eine langfristig tragfähige Neuordnung der Wilhelmstraße zu verstehen.

8.2 Keine spätere Doppelbelastung

Die Vorlage zum östlichen Alleenring weist selbst darauf hin, dass nachgelagerte Straßenbaumaßnahmen im Vergleich zu gemeinsam umgesetzten Maßnahmen zu höheren Kosten und einer erneuten Belastung der Öffentlichkeit führen können. Genau dieses Risiko besteht, wenn die Wilhelmstraße jetzt lediglich nach Variante A oder B wiederhergestellt wird.

Eine solche Lösung würde absehbar nur eine 10- bis 20-Jahres-Perspektive eröffnen. Sie könnte dazu führen, dass die Wilhelmstraße nach Abschluss der Regionetz-Maßnahme, nach weiteren Abschnitten des östlichen Alleenrings oder nach veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen erneut angefasst werden muss. Das wäre für Anwohnende, Gewerbe, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie den städtischen Haushalt gleichermaßen problematisch.

Aus Sicht der Verbände ist eine leicht verlängerte Bauzeit dann vertretbar, wenn sie mit deutlich erkennbaren, langfristigen Vorteilen verbunden ist. Eine Maßnahme, die den Straßenraum für die kommenden Jahrzehnte verkehrssicher, klimaangepasst und stadtverträglich ordnet, ist einer kurzfristig schnelleren, aber absehbar unvollständigen Wiederherstellung vorzuziehen. Entscheidend ist, dass die Straße in näherer Zukunft nicht erneut umfassend tangiert werden muss.

8.3 Bauzeitkonzept für Fuß- und Radverkehr

Der Umbau des östlichen Alleenrings wird sich über mehrere Jahre erstrecken. Für diese Zeit braucht es nicht nur eine Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr, sondern auch ein belastbares Konzept für

Fuß- und Radverkehr. Baustellenführungen dürfen nicht dazu führen, dass Radfahrende auf unsichere Umwege, Gehwege oder unklare Mischflächen gedrängt werden.

Eine zentrale Rolle sollte dabei die Friedrichstraße übernehmen. Wenn sie als Alternativroute zur Wilhelmstraße dienen soll, muss sie vor Beginn der Regionetz-Maßnahme entsprechend hergerichtet werden. Sie sollte während der Bauzeit als sichere und gut erkennbare Radverkehrsumleitung funktionieren und anschließend dauerhaft als hochwertige Parallelroute erhalten bleiben.

Dazu gehören sichere Anschlüsse an Kaiserplatz, Normaluhr und die relevanten Zwischenknoten, eine eindeutige Wegweisung, eine komfortable Führung und Schutz vor zusätzlichem Kfz-Ausweichverkehr. Eine bloße Beschilderung reicht nicht aus. Die Friedrichstraße muss als Bestandteil der Bauphasenplanung verbindlich mitgedacht, finanziert und umgesetzt werden.

9. Forderungen und Fazit

9.1 Zentrale Forderungen

Aus den dargestellten Gründen fordern die Verbände:

- Fehlende Verkehrsdaten nachliefern und die Vorlage vor Beschlussfassung ergänzen
- Variante A nicht weiterverfolgen
- Variante B nicht als langfristigen Zielzustand weiterverfolgen
- Variante C beziehungsweise weiterentwickelte sichere Varianten in die Bürger*innenbeteiligung aufnehmen
- Variante D als langfristiges Zielbild ernsthaft prüfen
- Eine weiterentwickelte Variante E mit beidseitigen Radverkehrsanlagen, abschnittsweise wechselndem Multifunktionsstreifen, integrierten Kap-Haltstellen, Lieferzonen, zukunftsfähigen Baumstandorten und sicheren Knotenpunkten als zusätzliche Prüf- und Beteiligungsvariante beziehungsweise als mögliches Zwischenzielbild prüfen
- Die Friedrichstraße vor Beginn der Regionetz-Maßnahme hochwertig als Radverkehrsrouten und Baustellenumleitung für den Radverkehr ausbauen
- Kaiserplatz, Normaluhr und die relevanten Zwischenknoten sicher und möglichst radentscheidkonform planen
- Ein verbindliches Bauphasen-Konzept für Fuß- und Radverkehr vorlegen
- Lebenszykluskosten und Risiken späterer Doppelarbeiten transparent darstellen
- Die Bürger*innenbeteiligung nicht auf die Varianten A und B beschränken

9.2 Schlussbewertung

Bei einer Verkehrsbelastung von ca. 35.000 Kfz/24 h ist davon auszugehen, dass die Wilhelmstraße in den maßgeblichen Spitzenstunden deutlich oberhalb der Belastungsbereiche liegt, bei denen Mischverkehr oder schmale Schutzstreifen noch als angemessenes Grundangebot für den Radverkehr gel-

ten könnten. Aus Sicht der Verbände kommen daher nur Radfahrstreifen, geschützte Radfahrstreifen oder bauliche Radwege als ernsthafte Zielplanung in Betracht.

Die Wilhelmstraße ist der erste Prüfstein dafür, ob der östliche Alleenring tatsächlich integral und zukunftsfähig geplant wird. Eine Rückkehr in den Altbestand oder eine kurzfristige Minimallösung würde dieser Bedeutung nicht gerecht. Die Varianten A und B lösen die beschriebenen Zielkonflikte nicht, sondern verschieben sie zulasten der Radverkehrssicherheit, des Fußverkehrs und der langfristigen Stadtgestaltung.

Variante D stellt aus Sicht der Verbände das überzeugendste langfristige Zielbild dar, weil sie Verkehrssicherheit, radentscheidkonforme Radwege, breite Seitenräume, Klimafolgenanpassung und Stadtgrün am konsequentesten miteinander verbindet. Zugleich erkennen wir an, dass eine solche Variante angesichts der heutigen Kfz-Belastung politisch und verkehrlich anspruchsvoll ist. Gerade deshalb sollte geprüft werden, ob eine abgewandelte Variante D im Rahmen eines Verkehrsversuchs getestet werden kann. Ein solcher Versuch könnte belastbare Erkenntnisse darüber liefern, wie sich Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Ausweichverkehre tatsächlich entwickeln.

Die von uns eingebrachte Variante E ersetzt keine Detailplanung durch die Verwaltung. Sie zeigt jedoch, dass die Beschränkung auf die Varianten A und B fachlich nicht zwingend ist. Die konkrete Ausarbeitung müsste insbesondere unter Berücksichtigung von Bus- und Schwerverkehr, Haltestellenlagen, Leitungen, Baumstandorten, Lieferbedarfen, Knotenpunkten, Rettungswegen und Verkehrssicherheit erfolgen. Variante E kann eine pragmatische Zwischenvariante sein, die beidseitige Radverkehrsanlagen schafft, den ÖPNV mitdenkt und zugleich eine spätere Weiterentwicklung in Richtung Variante D offenhält.

Aus Sicht der Verbände sollte die Bürger*innenbeteiligung daher nicht auf die Varianten A und B beschränkt werden. Mindestens eine Variante mit beidseitiger sicherer Radverkehrsführung sowie ein langfristiges Zielbild für eine klimaangepasste und stadtverträgliche Wilhelmstraße müssen Teil der weiteren Diskussion sein.

gez.

ADFC Aachen/Düren e.V.

Radentscheid Aachen

VCD Aachen-Düren