

Aachen, den 03.03.2021

Ergebnisse Session Radverkehrsnetz

An der Session nahmen ca. 45 Personen teil, die sich überwiegend beruflich mit dem Thema Radverkehr beschäftigen. Einführend wurde nach dem Verständnis der Teilnehmenden bzgl. des Themas der Session „Radverkehrsnetz“ gefragt. Am häufigsten wurden die Worte „Sicherheit“ und „Durchgängigkeit“ genannt. Neben diesen und weiteren Wünschen/Erwartungen („unterbrechungsfrei“, „Trennung vom Kfz-Verkehr“) wurden auch aktuelle Unzulänglichkeiten („lückenhaft“, „Flickenteppich“) formuliert.

Im ersten Teil der Session wurden die Planungsprinzipien von Mobilitätsnetzen betrachtet. Durch Umfragen wurde deutlich, dass die Teilnehmenden im Alltag verschiedene Verkehrsmittel nutzen, vorrangig aber zu Fuß und/oder mit dem Rad unterwegs sind. Den meisten Teilnehmenden waren die Grünflächen in der Stadt sehr wichtig.

Als Ergebnis wurde herausgestellt, dass

- ein Mobilitätsnetz eine komplexe Symbiose aus den Einzelnetzen Fuß/Rad/Kfz/ÖV/Grün darstellt.
- verschiedene Verkehrsmittel unterschiedliche Ansprüche an die Netzplanung aufweisen.
- die Radverkehrsnetzplanung daher nur integriert, das heißt mit Berücksichtigung der Belange anderer Nutzungen des öffentlichen Raumes, erfolgen kann.
- in der Netz- und insbesondere auch in der Detailplanung Kompromisse erforderlich werden.

Im zweiten Teil der Session versetzten sich die Teilnehmenden konkret in die Rolle des/der Planenden, indem sie in drei Beispielszenarien der Radverkehrsnetzplanung zwischen zwei Alternativvarianten abwägen und entscheiden durften. Auffällig war, dass bei den betrachteten Szenarien die Abstimmung zu keiner klar bevorzugten Variante geführt hatte:

- Szenario 1: Linienführung Radverbindung Vaals - Innenstadt:
 - 32% - Führung über Westpark (Grünfläche, gemeinsam mit dem Fußverkehr)
 - 68% - Führung mit 100m Umweg über Welkenrather Str. (potentielle Fahrradstraße)
- Szenario 2: Ausbau Radverbindung Preuswald – Innenstadt (Bsp. Krakaustraße):
 - 43% - Ausbau der Fahrradstraße in „Standardmaßen“
 - 57% - Ausbau der Fahrradstraße in „Premiummaßen“ (mit einem hohen Verlust von Kfz-Bewohnerparkplätzen).
- Szenario 3: Linienführung Radverbindung Haaren - Innenstadt:
 - 46% - Führung gemeinsam mit dem Fußverkehr entlang der Wurm
 - 54% - Führung entlang der Hauptverkehrsstraße Jülicher Straße

Die Teilnehmenden haben die Session abschließend mit 4,3 von 5 Punkten bewertet.

Unbeantwortete (allgemeine) Fragen aus der Session Radverkehrsnetz

- Wie sieht die langfristige Perspektive aus weitere Gemeinden an das Netz anzubinden und eine Fahrt in die Innenstadt mit dem Rad zu ermöglichen? Beispiele Stolberg, Düren und Gemeinden Richtung Heinsberg?

Neben dem Aachener Radverkehrsnetz wird derzeit auch ein „städtere regionales Radverkehrsnetz“ geplant, welche miteinander verknüpft sein werden. Hinzu ist auch ein großräumiges gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier in Ausarbeitung in dessen Arbeitskreis auch die Städteregion Aachen vertreten ist. Konkrete bereits umgesetzte oder aktuelle geplante überregionale Radverbindungen sind beispielsweise Radweg Aachen-Stolberg, Bahntrassenradweg Aachen-Jülich und EUREGIO Radschnellweg.

- Wie und wann wird das Kopfsteinpflaster in der Innenstadt fahrradfreundlicher?

Insbesondere Radhauptverbindungen sollen einen komfortabel befahrbaren Untergrund aufweisen. Ein entsprechendes Netz soll in diesem Jahr geplant und politisch beschlossen werden. Der Austausch des Kopfsteinpflasters mit geschnittenem Kopfsteinpflaster kann zur Fahrradfreundlichkeit in (historischen bzw. denkmalgeschützten) Innenstädten beitragen. Dies wurde beispielweise bereits in der Jakobstraße umgesetzt.

- Gibt es Pläne wie der geplante Radweg an der Salierallee in das Radverkehrsnetz integriert werden soll? Eine möglich Strecke Richtung Innenstadt wäre z.B. eine Fahrradstraße in der Amyastraße

Die Salierallee stellt die kürzeste Verbindung zwischen der Siegelallee und Eupener Straße / Weißhausstraße dar und ist deshalb auch für den Radverkehr von Bedeutung. Die Ausarbeitung eines Radhauptnetzes mit der Festlegung der Radverbindungen soll in diesem Jahr erfolgen und politisch beschlossen werden. In Vorüberlegungen spielt neben der Amyastraße auch die parallele Verbindung Malmedyer Straße / Neustraße hinsichtlich der Verbindungsfunktion in Richtung Innenstadt eine Rolle.