

Vorlagennummer: FB 68/0133/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 20.11.2024

Sachstand Sanierungskonzept Radinfrastruktur

**hier: Tagesordnungsantrag der Fraktionen GRÜNE und SPD vom
06.11.2024**

Vorlageart: Kenntnisnahme
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen: E 18 - Aachener Stadtbetrieb
Verfasst von: Dez. III FB 68/300

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
12.12.2024	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Erläuterungen:

Anlass

Mit dem in **Anlage 1** beigefügten Tagesordnungsantrag für den Mobilitätsausschuss vom 06.11.2024 haben die Fraktionen von GRÜNEN und SPD die Verwaltung beauftragt über den Sachstand zum Sanierungskonzept für die Radinfrastruktur zu informieren.

Am 09.12.2021 hatte der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Erarbeitung des Konzeptes beauftragt. Vorausgegangen war ein gemeinsamer Antrag der CDU- und SPD-Fraktionen vom 26.08.2020, straßenbegleitende Radwege im Bezirk Aachen-Mitte entlang der Hauptverkehrsstraßen hinsichtlich ihres baulichen Zustandes zu untersuchen, zu bewerten und einen daraus folgenden Sanierungsplan zu erstellen. Die Verwaltung hatte hierzu aufgeführt, dass der Sanierungsbedarf von Radverkehrsanlagen von vielen verschiedenen Faktoren (Art der Radverkehrsanlage, Erforderlichkeit einer grundlegenden Überplanung infolge inzwischen höherer Qualitätsstandards, etc.) abhängt und entsprechend eine umfangreiche Analyse notwendig sei. Zum Sanierungsbedarf der im Antrag konkret benannte straßenbegleitenden Radwege an Eupener Straße, Roermonder Straße, Seffenter Weg, Amsterdamer Ring, Hohenstaufenallee sowie Luxemburger Ring wurde Stellung genommen.

Durch einen Antrag der Fraktion Die Zukunft vom 24.11.2021 wurde das Thema der Ertüchtigung der bestehenden Radwege ebenfalls im Mobilitätsausschuss am 09.12.2021 beraten. Hier wurde als Ergebnis der Beratung die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Sanierungskonzeptes für Radinfrastruktur beauftragt, wobei auch der Finanz- bzw. Haushaltsbedarf geklärt werden soll.

Stellungnahme der Verwaltung

Erarbeitung eines Sanierungskonzeptes für Radverkehrsanlagen

Die im Jahr 2021 vorgenommene Prüfung des Sanierungsbedarfs der Radverkehrsanlagen basiert auf Daten aus einer Bestandsaufnahme aller Straßen und daraus abgeleiteten Zustandswerte zum Stichtag 31.12.2015. Eine Aktualisierung der Daten erfolgte im Sommer 2022. Im Rahmen des Förderprogrammes „VISTA“ wurde eine Bildbefahrung der Straßen in Aachen durchgeführt. Hierbei wurden auf einer Strecke von ca. 1000 km 360°-Straßenpanoramabilder aufgenommen, wodurch ein sogenannter „Digitaler Zwilling“ der Verkehrsinfrastruktur erzeugt werden konnte. Durch Laserscan-Aufnahmen wurden auch Tiefeninformationen generiert, mit der die Darstellung von Schäden (nach Schadenart, -geometrie und –größe) in der befahrenen Verkehrsflächen möglich wurde. Im Ergebnis konnten so einzelne Zustandsbewertungen bzw. -benotungen von jeweils 20 m langen Straßenabschnitten entsprechend der in den Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) definierten Anforderungen generiert werden. Da die Lage und Art der Radverkehrsanlagen in Aachen seit 2021 ebenfalls in digitaler Form vorliegen, können die Zustandsbewertungen der Verkehrsflächen mit den Radverkehrsanlagen überlagert und kartographisch dargestellt werden. Aufgrund von Einschränkungen in der Erhebungsmethodik sind die ermittelten Daten nicht vollständig. Radwege, die beispielsweise hinter parkenden Kfz oder Hecken liegen bzw. sehr weit von der Fahrbahn abgesetzt sind, konnten durch das Aufnahmefahrzeug von der Straße aus nicht erfasst werden. Um die Datengrundlage zu vervollständigen, prüft die Verwaltung, ob die Bildbefahrung zukünftig auch separat für baulich abgesetzte Radwege durchgeführt werden kann.

Die zur Verfügung stehenden Daten konnten trotzdem genutzt werden, um ein Verfahren zur Ermittlung des Sanierungsbedarfs von Radverkehrsanlagen zu entwickeln. Dieses Vorgehen soll zukünftig nach Vervollständigung der Datengrundlage weiterverfolgt werden. Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse beziehen sich nur auf die durch die Bildbefahrung erfassten Radverkehrsanlagen. Festzuhalten ist, dass in dieser Art der Bewertung nur der bauliche Zustand, nicht aber die Komptabilität mit den aktuellen Regelwerken eingeflossen ist.

Streckenbezogener Sanierungsbedarf von Radverkehrsanlagen

Auf Grundlage der ermittelten Zustandswerte wurden Radverkehrsanlagen identifiziert, die in einem zusammenhängenden Streckenabschnitt vermehrt Segmente mit schlechten Zustandsnoten aufweisen. Die entsprechenden Abschnitte sind der Tabelle in **Anlage 2** aufgeführt. Für diese Radverkehrsanlagen wird ein grundsätzlicher Sanierungsbedarf festgestellt. Im Rahmen der Erarbeitung eines daraus abzuleitenden Sanierungskonzeptes wurden weitere Attribute, wie die Art der Radverkehrsanlage, der Kategorie im Radhauptnetz und der Zuständigkeit betrachtet. Ebenfalls wurde abgeglichen, ob diese Straßen bereits Bestandteil aktuell laufender Projekte sind. Im Einzelnen hat das zu folgenden Ergebnissen geführt:

Nicht in der Baulast der Stadt Aachen

Die **Aachener Straße (Nr. 1 der Tabelle)**, **Hitfelder Straße (Nr. 9)** und **Lintertstraße (Nr. 12)** sind Bestandteile der Kreisstraße K 35 und liegen im Außerortsbereich in der Baulast der StädteRegion. Der gesamte Abschnitt von dem Ortsausgang Forst bis zum Ortseingang Walheim wird seitens der StädteRegion planerisch neu betrachtet. Das Vergabeverfahren für die Planungsleistungen startet noch in 2024, sodass die Planung im Laufe des Jahres 2025 beginnen kann. In diesem Zuge werden Prioritäten zur abschnittswisen Umsetzung sowie die Zeithorizonte festgelegt. Als Teilabschnitt der RVR Kornelimünster / Walheim und Bestandteil des Aachener Radhauptnetzes sollen die entsprechenden Qualitätsansprüche für den Radverkehr berücksichtigt werden.

Als Landes- bzw. Bundesstraßen fallen die Außerortsbereiche des **Berliner Rings (Nr. 2)**, **Debyestraße (Nr. 3)**, **Eupener Straße (Nr. 4)**, **Freunder Landstraße (Nr. 8)**, **Horbacher Straße (Nr. 10)**, **Roermonder Straße (Nr. 16)** und **Von-Coels-Straße (Nr. 21)** in die Baulast des Landesbetrieb Straßenbau NRW. Nach Rücksprache mit

dem Landesbetrieb wird aktuell die Eupener Straße (B 57) in der Liste der Sanierungsprojekte geführt. Hier kann frühestens nach einer Teilfreigabe der Haarbachtalbrücke (A 544) mit der Sanierung begonnen werden. Über die Roermonder Straße zwischen Tittardsfeld und Horbacher Straße ist die Führung des Euregio-Radschnellweges (RS 4) geplant. Die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden derzeit aufbereitet, sodass der Prozess der Linienfindung Anfang 2025 abgeschlossen werden kann. Nach Festlegung der Linienführung kann mit den konkreten Planungen begonnen werden. Entsprechend der festgelegten Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen wird eine grundlegende Veränderung der Radverkehrsführung entlang der Roermonder Straße notwendig werden. Die Horbacher Straße wird als Abzweig des RS 4 als „Radvorrangroute“ nach den Hinweisen zu Radschnellwegen und Radvorrangrouten (H-RSV 2021) eingestuft. Nach einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in 2022 befindet sich dieses Projekt derzeit in der Vorplanung.

Über den identifizierten Sanierungsbedarf der Radverkehrsanlagen im Außerortsbereich entlang von Bundes- und Landesstraßen hat die Verwaltung den Landesbetrieb in Kenntnis gesetzt und wird in den nächsten Abstimmungsrunden zum Sachstand nachfragen.

Bestandteil aktueller laufender Projekte

Für die **Freunder Landstraße (Nr. 7)** im Innerortsbereich liegen seit 2024 die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zur Einpassung eines Führungsangebotes für den Radverkehr vor. Heute wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn bzw. auf freigegebenen Gehwegen geführt, was nicht dem Qualitätsanspruch der hier verlaufenden Radhauptverbindung entspricht. Die Ergebnisse der Studie werden voraussichtlich im ersten Quartal 2025 den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt.

Die **Lintertstraße (Nr. 11)** ist im innerörtlichen Abschnitt Bestandteil der RVR Brand. Nach einem umfangreichen Planungs- und Abstimmungsprozess wurde der Ausführungsbeschluss zur Anpassung der Radverkehrsführung 2022 gefasst. Derzeit wird die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme mit einer von der Regionetz GmbH geplanten Maßnahme zur Erweiterung des Fernwärmenetzes abgestimmt. Ob sich aus der Baumaßnahme der Regionetz GmbH Anpassungs-/Optimierungsmöglichkeiten für die städtische Planung ergeben, wird im weiteren Prozess geprüft.

Entlang des **Soerser Weges (Nr. 18)** verläuft die geplante Rad-Vorrang-Route in Richtung Berensberg (und weiter nach Kohlscheid). Der hier betrachtete Abschnitt zwischen der Karolinger Straße und Krefelder Straße befindet sich derzeit in Planung. Voraussichtlich 2025 soll beraten werden, ob der bergauf gerichtete nicht benutzungspflichtige Radweg bestandsorientiert erhalten bleiben oder im Zuge der Neukonzeption der Radverkehrsführung ersetzt werden soll.

Verschiedene zusammenhängende Abschnitte des **Vennbahnweges (Nr. 20)** weisen eine niedrige Zustandsnote auf. Seit 2018 wurden Planungen zur Ertüchtigung (Verbreiterung, Trennung vom Fuß- und Radverkehr) des Weges aufgenommen. Im Rahmen der Untersuchung wurde eine Priorisierung für die Detailplanung und Umsetzung einzelner Abschnitte des Vennbahnweges durchgeführt. Konfliktarme, zügig umsetzbare Abschnitte wurden der Prioritätsstufe 1 zugeordnet. Die erste Umsetzungsstufe umfasst Abschnitte mit einer Länge von insgesamt 3,5 km, welche 2021 beschlossen wurde und seit 2022 umgesetzt wird. Aktuell beziehen sich die Ausbau- und Finanzierungsplanungen der Verwaltung weiterhin auf Maßnahmen aus der ersten Umsetzungsstufe.

Überplanungsbedarf zur Herstellung der Regelkonformität

Der Radverkehrsführung entlang der **Robert-Schumann-Straße (Nr. 14 und 15)** verläuft entlang (zum Teil) benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen im Seitenraum. Da die Anlagen keinen Sicherheitstrennstreifen zu den angrenzenden Parkplätzen aufweisen, sind diese mit der am 16.11.2021 in Kraft getretenen Neufassung der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) nicht mehr regelkonform und müssen daher überplant werden. Für fehlende Sicherheitstrennstreifen an Schutz- und Radfahrstreifen läuft derzeit eine Machbarkeitsstudie. Die Herstellung der Regelkonformität von Radverkehrsanlagen stellt eine hoch priorisiertes

Maßnahmenpaket im in Bearbeitung befindlichen „Maßnahmenplan Radverkehr“ statt. Dieser soll als Auftrag aus der Strategie Radverkehr voraussichtlich in 2025 in die politische Beratung eingebracht werden. In diesem Kontext wird auch die Überplanung der Radverkehrsführung an der Robert-Schumann-Straße betrachtet.

Erforderlichkeit der grundhaften Erneuerung

Der Sanierungsbedarf der Radverkehrsanlagen **Eupener Straße (Nr. 5)** ist in den unterschiedlichen Abschnitten differenziert zu bewerten. In der Baulast der Stadt Aachen ist der Abschnitt zwischen dem Zweiweiherweg und dem II. Rote-Haag-Weg in besonders schlechtem Zustand. Allerdings ist die Sanierung dieser Radwege schwierig, da die meisten Schadstellen und Unebenheiten durch Wurzeln angrenzender Bäume verursacht werden. Ein Entfernen der Bäume kommt in den meisten Fällen nicht in Frage, ein reines Überdecken der Risse und Beulen hält erfahrungsgemäß nicht lange vor. Zudem müssen die privaten Zufahrten mit ihren Höhenlagen berücksichtigt werden. Für die zielorientierte Verbesserung des Zustandes ist daher eine grundhafte Erneuerung und somit ggfs. eine Neuverteilung von Flächen notwendig. Als kategorisierte Hauptverbindung im Radhauptnetz wird die Priorisierung der Überplanung im Maßnahmenplan Radverkehr aufgegriffen.

Zu sanierende Radverkehrsanlagen

Für eine Priorisierung der streckenbezogen zu sanierenden Radverkehrsanlagen, die in der Baulast der Stadt Aachen und nicht Bestandteil eines Überplanungs-Projektes sind, kann die radverkehrliche Bedeutung (im Radhauptnetz) und die Art der Führungsform betrachtet werden.

Der **Schroufer Damm (Nr. 17)** als zumeist kleinräumig freizeithlich genutzter gemeinsamer Geh- und Radweg weist keine hohe Bedeutung im Radverkehrsnetz auf und wurde entsprechend nicht in das Radhauptnetz aufgenommen. Auch die **Neuenhofstraße (Nr. 13)** im Abschnitt zwischen der Zieglerstraße und dem Madrider Ring ist kein Bestandteil des Radhauptnetzes. Hier verläuft die Hauptverbindung über den parallel verlaufenden Vennbahnweg. Die radverkehrliche Erschließung der Industriestandorte entlang der Neuenhofstraße erfolgt im genannten Abschnitt über eine für den Radverkehr freigegebenen Gehweg bzw. im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Aufgrund der geringen Netzbedeutung für den Radverkehr bzw. der vorhandenen alternativen Führungen wird der Sanierung der Radverkehrsanlagen auf diesen Abschnitt eine geringe Priorität zugeordnet.

Die Radwege auf der **Trierer Straße (Nr. 17)** im Abschnitt zwischen der Clermontstraße und Debyestraße weisen in mehreren Segmenten niedrige Zustandswerte auf. Im Radhauptnetz wird die Trierer Straße als duale Radhauptverbindung (parallel zur RVR Brand) eingestuft. Eine grundhafte Überplanung der Radverkehrsanlagen ist bisher nicht eingeplant, sodass eine Sanierung der asphaltierten Radwege im gesamten Abschnitt (rund 7.700 m²) für 2027 vorgesehen ist. In diesem Zuge wird geprüft, inwieweit die Sanierungsmaßnahme genutzt werden kann, um die Radverkehrsführung zu ertüchtigen (z.B. durch die Markierung eines Sicherheitstrennstreifen zu angrenzenden Kfz-Parkständen).

Für die **Eupener Straße (Nr. 6)** im Bereich II. Rote-Haag-Weg bis St. Vither Straße ist in 2025 eine Sanierungsmaßnahme der Fahrbahnoberfläche vorgesehen. In diesem Zuge soll auch die Straßenraumaufteilung an den heutigen Stand der Technik angepasst und die Attraktivität und Sicherheit der bestehenden nicht benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum erhöht werden. Ein entsprechender Vorschlag wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2025 in die politische Beratung eingebracht. Da eine Erneuerung des unter der Nebenanlage verlaufenden Kanals absehbar notwendig wird, wird in Abstimmung mit der Regionetz geprüft, ob und wann die Sanierung der Radwegeoberflächen sinnvoll möglich ist.

Umgang mit punktuellm Sanierungsbedarf an Radverkehrsanlagen

Im Rahmen der regelmäßigen Straßenraumkontrollen werden alle Straßen, Wege und Plätze auf Schäden untersucht. Verkehrsgefährliche Stellen werden umgehend beseitigt. Sonstige Schäden werden im Rahmen der personellen und finanziellen Ressourcenverfügbarkeit schnellstmöglich behoben. Dieses Vorgehen findet grundsätzlich Anwendung auf allen Straßenteilen, nicht nur auf Radverkehrsanlagen, sondern auch bei

Gehwegen, Fußgängerzonen oder Hauptverkehrsstraßen. Eine besondere Herausforderung stellt dabei die Beseitigung von Wurzelschäden in den Radverkehrsanlagen dar, da in den wenigsten Fällen die schädigenden Wurzeln entfernt werden dürfen, um die Gesundheit der Bäume nicht zu gefährden. Hier ist in jedem Einzelfall eine Abwägung zwischen Baumschutz und Nutzungsfreundlichkeit des parallelen Verkehrsweges zu treffen. Dies ist zuweilen ein langandauernder Prozess.

Weiteres Vorgehen

Die Analyse des Sanierungsbedarfs der baulichen Radverkehrsanlagen auf Grundlage der Daten aus der Bildbefahrung hat gezeigt, dass eine Vielzahl der zu sanierenden Radverkehrsanlagen in aktuell laufenden Projekten planerisch neu betrachtet werden. Die grundsätzliche Nutzbarkeit bzw. Verkehrssicherung der Anlagen sollen bis zum Umbau durch punktuelle Sanierungsmaßnahmen erfolgen. Ein gesonderter Finanzbedarf bzw. gesonderter Haushaltsansatz kann daraus aktuell nicht abgeleitet werden.

Im Rahmen der Erstellung des Maßnahmenplans Radverkehr ist vorgesehen, für die Priorisierung der einzelnen Maßnahmen die Zustandsnoten der bestehenden Radverkehrsanlagen mit zu berücksichtigen und die Planung und Umsetzung sanierungsbedürftiger Anlagen entsprechend möglichst kurzfristig einzuplanen.

Zur Vervollständigung der Datengrundlage wird geprüft, ob die Bildbefahrung auch separat für bauliche Radverkehrsanlagen durchgeführt werden kann. Die nächste Bildbefahrung ist für 2025 vorgesehen. Nach Vervollständigung der Daten wird die Analyse zur Identifikation des Sanierungsbedarfs von Radverkehrsanlagen erneut durchgeführt. In diesem Rahmen werden auch Anträge zur Sanierung einzelner Radwege (z.B. entlang der Charlottenburger Allee) berücksichtigt und in das Gesamtkonzept eingeordnet. Die Erfassung von Zustandsnoten der Verkehrsflächen soll durch die Bildbefahrung in einem Drei-Jahres-Rhythmus erfolgen. Hierdurch kann regelmäßig der aktuelle Sanierungsbedarf – auch von Radverkehrsanlagen – festgestellt und der entsprechend ggf. erforderliche Finanzbedarf abgeleitet werden

Anlage/n:

1 - Anlage1_TOP Sachstand Sanierung Fahrradwege_ MoA_12.12. (öffentlich)

2 - Anlage2_Tabelle_RVA_mit_schlechten_Zustandsnoten_1 (öffentlich)