

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0466/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	20.05.2016
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Radschnellweg Euregio: Ergebnisse der 2. Stufe der Bürgerbeteiligung und weiteres Vorgehen			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
15.06.2016	B 6	Kenntnisnahme	
15.06.2016	B 0	Kenntnisnahme	
15.06.2016	B 5	Kenntnisnahme	
23.06.2016	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse mit folgenden Streckenvarianten zu beauftragen:

- Abschnitt 1, Aachen – Richterich
Variante B/C (Wüllnerstraße – Turmstraße – Rüscher Straße – alter Bahndamm – Roermonder Straße)
- Abschnitt 2, Richterich – Kohlscheid – Pannesheide
Variante C (Roermonder Straße – Hasenwaldstraße – Kämpgenstraße – Alte Bahntrasse – Mühlenstraße – Pannesheide)
- Abschnitt 4, Richterich – Locht (Grenze)
Variante B (Roermonder Straße – Horbacher Straße – Locht)

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse mit der folgenden Streckenvariante zu beauftragen:

- Abschnitt 1, Aachen – Richterich
Variante B/C (Wüllnerstraße – Turmstraße – Rüscher Straße – alter Bahndamm – Roermonder Straße)

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse mit der folgenden Streckenvariante zu beauftragen:

- Abschnitt 1, Aachen – Richterich
Variante B/C (Wüllnerstraße – Turmstraße – Rüscher Straße – alter Bahndamm – Roermonder Straße)

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse mit folgenden Streckenvarianten:

- Abschnitt 1, Aachen – Richterich
Variante B/C (Wüllnerstraße – Turmstraße – Rüscher Straße – alter Bahndamm – Roermonder Straße)
- Abschnitt 2, Richterich – Kohlscheid – Pannesheide
Variante C (Roermonder Straße – Hasenwaldstraße – Kämpgenstraße – Alte Bahntrasse – Mühlenstraße – Pannesheide)
- Abschnitt 4, Richterich – Locht (Grenze)
Variante B (Roermonder Straße – Horbacher Straße – Locht)

finanzielle Auswirkungen

		PSP-Element			
		Ansatz 2017 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2017 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
			0	0	0
			0	0	0
			0	0	0
		0			

		Element 4-120201-928-2			
		Ansatz 2017 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2017 ff.*	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag		0	0	0	0
Personal- /Sachaufwand		0	7.000 €	0	0
Abschreibungen		0	0	0	0
Ergebnis		0	7.000 €	0	0
+ Verbesserung /					
- Verschlechterung	0	0			

Erläuterungen:

Sachstand

Im Januar 2016 wurden in den Bezirksvertretungssitzungen in Aachen-Mitte, Aachen-Laurensberg und Aachen-Richterich sowie im Mobilitätsausschuss die Ergebnisse der ersten Stufe der Bürgerbeteiligung vorgestellt und die Streckenvarianten präsentiert, die für die zweite Stufe der Bürgerbeteiligung ausgewählt wurden. Die Streckenvarianten sind in Anlage 1 dargestellt.

Der Planungsbereich wurde in die nachfolgend beschriebenen vier Abschnitte eingeteilt. Für die Auswahl einer endgültigen Streckenführung sind grundsätzlich zahlreiche Kombinationen der Führungen aus den einzelnen Abschnitten denkbar.

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Abschnitt 3: Kohlscheid – Herzogenrath

Abschnitt 4: Richterich – Locht (Grenze)

A Zweite Stufe der Bürgerbeteiligung

Für die zweite Stufe der Bürgerbeteiligung hat die Verwaltung die ausgewählten Streckenvarianten mit Lageplänen, Fotostrecken und Höhenprofilen detaillierter aufbereitet. Diese wurden an folgenden Terminen präsentiert und mit den Teilnehmern erörtert:

04.04.2016	Arbeitsgruppe Radverkehr Stadt Aachen
05.04.2016	Runder Tisch Radverkehr Stadt Herzogenrath
19.04.2016	Bürgerworkshop im Schulzentrum Laurensberg
20.04.2016	Bürgerworkshop im Städteregionshaus in Aachen
25.04.2016	Bürgerworkshop in der Gesamtschule Kohlscheid
26.04.2016	Bürgerworkshop im Schulzentrum Herzogenrath

Die bei den Veranstaltungen gezeigten Pläne und Plakate sind auf der Internetseite www.radschnellweg-euregio.de unter „Materialien/Presse“ einsehbar.

Jeweils etwa 50 bis 60 Bürger haben an den Workshops teilgenommen. Nach einer Einführung in das Thema konnten sich die Teilnehmer an verschiedenen Stationen mit Darstellungen zu den Themen Infrastruktur und Wirkung (Potential, Umwelt, Kosten) über die Streckenvarianten näher informieren sowie Anmerkungen und Kritik vorbringen. In einer Abschlussrunde wurden dort gestellte Fragen und Anmerkungen diskutiert. Es herrschte eine konstruktive Atmosphäre mit engagierten Beiträgen.

Die Rückmeldungen der Teilnehmer wurden auf Moderationskarten festgehalten. In den zahlreichen Gesprächen an den Informationstafeln gab es viele konstruktive Vorschläge, die bei der weiteren Prüfung beachtet werden. Weiterhin wurde die Möglichkeit angeboten, bis zum 06.05.2016 Stellungnahmen per Mail oder Post abzugeben. Alle Rückmeldungen wurden in einer Dokumentation zusammengefasst (vgl. Anlage 2- Dokumentation der Bürgerbeteiligung).

Die wichtigsten Beiträge, die sich konkret auf die einzelnen Streckenvarianten bezogen, sind bei den Ergebnisdarstellungen der Streckenabschnitte aufgeführt.

Darüber hinaus wurden von den Teilnehmern hauptsächlich folgende Fragen und Themen angesprochen:

- Finanzierung der Baukosten sowie Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten
- Umsetzung eines Radschnellwegs vollständig im vorhandenen Verkehrsraum
- Belästigung der Anlieger durch die Baumaßnahmen.
- Zusätzliche Flächenversiegelungen
- Mangelnde Unterhaltung im heutigen Radverkehrsnetz
- Zulaufstrecken zum Radschnellweg verbessern
- Keine Inanspruchnahme von Naturschutzgebieten
- Verhinderung einer missbräuchlichen Nutzung durch Fahrzeuge mit Kennzeichen (Kfz, motorisierte Zweiräder)
- Vermeidung von Beeinträchtigung der Anwohner durch Beleuchtung

Beim Workshop in Laurensberg wurden von einer Teilnehmerin etwa 420 im Vorfeld gesammelte Unterschriften gegen das Projekt übergeben.

B Ergebnisse aller bisherigen Untersuchungen und Beteiligungen

Für alle Streckenabschnitte und Streckenvarianten wurden Steckbriefe mit den wesentlichen Merkmalen aus den nachfolgend genannten Teiluntersuchungen erstellt. Hierbei sind die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung eingeflossen. Die Steckbriefe sind als Anlage 3 beigefügt (wegen des großen Umfangs nur im ALLRIS abrufbar). Am Ende eines jeden Abschnitts wird dort eine Abwägung der verschiedenen Belange mit einem Vorschlag für die Auswahl der Streckenvariante vorgenommen. Die Ergebnisse sind in der Vorlage unter B 4 zusammenfassend dargestellt.

B1 Grundlagenermittlung und Vorplanung

Für die verschiedenen Streckenvarianten wurden mögliche Radverkehrsführungen untersucht, die dazu notwendigen baulichen Maßnahmen ermittelt und hierfür die Kosten grob geschätzt. Hinzu kommen Angaben zu Steigungsverhältnissen, Auswirkungen auf Parkraum, möglichen Risiken und zur Sicherheit.

B2 Potentialanalyse

Für die Potentialanalyse wurden zunächst mehrere Planfälle erstellt. Zur Begrenzung des Untersuchungsaufwands konnten nicht alle Kombinationen an Streckenführungen aus den einzelnen Abschnitten (vgl. Anlage 1 – Darstellung der Streckenabschnitte) untersucht werden. Deswegen wurden exemplarisch die folgenden Kombinationen gewählt, um einen Bereich zwischen der unteren und oberen Grenze für die möglichen Radfahrerzahlen abzudecken.

Planfall	Abschnitt 1 Aachen – Richterich	Abschnitt 2 Richterich – Kohlscheid	Abschnitt 3 Kohlscheid – Herzogenrath	Abschnitt 4 Richterich – Locht (Grenze)
1	A	B	A	A
2.1	B/C	A	B/C	B
2.2	B/C	C	B/C	B
3	B/C	A + C	B/C	B

Tabelle 1: Kombination der Streckenvarianten in den Planfällen der Potentialanalyse

Je nach Kombination der unterschiedlichen Varianten sind auf dem Radschnellweg im Jahr 2025 zwischen 30.400 und 38.200 Radfahrten je Tag auf dem Radschnellweg zu erwarten. Dabei werden 6.800 bis 11.300 Pkw-Fahrten pro Tag durch Radfahrten ersetzt.

Die Umlegungsergebnisse für alle Planfälle sind als Anlage 4 und 5 beigefügt.

B3 Umweltverträglichkeitsstudie

Die Umweltverträglichkeitsstudie liegt bisher in einem Entwurf vor. Da die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung abgewartet wurden, gibt es noch keinen endgültigen Abschlussbericht. Für bestimmte Streckenführungen, die zusätzlich über die Bürgerbeteiligung vorgeschlagen wurden, gibt es bisher noch keine detaillierten Biotoperfassungen. Da diese jedoch überwiegend in bestehenden Straßenräumen verlaufen, ist für die Abwägung der Streckenvarianten eine ausreichende Entscheidungsgrundlage gegeben.

B4 Ergebnisdarstellung für die Teilabschnitte

In Anlage 6 werden für alle vier Teilabschnitte die in den Steckbriefen dargestellten Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen in Kurzform dargestellt. Bei den Kosten haben sich aufgrund weiterer Konkretisierungen der Planung teilweise Änderungen gegenüber den Angaben ergeben, die in den Bürgerworkshops genannt wurden. Aus der Bürgerbeteiligung werden die wichtigsten Aspekte aufgeführt, soweit sie in übrigen Untersuchungen nicht bereits benannt sind. Nachfolgend wird die zusammenfassende Bewertung der einzelnen Abschnitte wiedergegeben.

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Nur die Varianten B/C ergeben einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der attraktiv bis in die Aachener Innenstadt geführt wird. Bei Variante A mit reduziertem Ausbau würde der Radschnellweg faktisch erst im 2. Abschnitt ab Richterich beginnen. Angesichts der deutlichen Gewinne beim Radfahrenpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt sowie die höheren Kosten für die Varianten B/C zu rechtfertigen. Für die endgültige Entscheidung zwischen B und C sind die technische Realisierbarkeit und die Kosten des Durchstichs durch die DB-Brücke Roermonder Straße sowie des Zugangs von Tittardsfeld in der weiteren Machbarkeitsstudie zu prüfen. Als Anbindung an die Innenstadt wird die Führung über Turmstraße – Wüllnerstraße empfohlen sowie die Prüfung zusätzlicher Aufwertungsmaßnahmen der Führung über Pontdriesch – Pontstraße. Die Kosten für Variante B wurden bisher grob mit 10,0 Mio. € ermittelt, für Variante C mit 9,2 Mio. €.

Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid

Aufgrund der besseren Potentialausschöpfung im Bereich Kohlscheid und Herzogenrath sowie der besseren Umsetzbarkeit der geplanten Radverkehrsanlagen der Varianten A und C im Bereich Kohlscheid ist die Variante B nicht zielführend. Mit Blick auf eine Verbesserung der Ausgangslage wird die Variante C empfohlen. Hier werden die Radverkehrsanlagen im Zentrum Kohlscheids erheblich verbessert, was auch zur Stärkung der Wirtschaftsstruktur in diesem Bereich beitragen kann. Die in Variante A enthaltene Führung über die Haus-Heyden-Straße wird bereits im Bestand als Bypass für den Durchgangsverkehr genutzt. Bei Realisierung der geplanten Umgehungsstraße Richterich erhält sie einen direkten Anschluss an das Zentrum Richterichs. Dann sollte die mit ihr zu erzielende Potentialausschöpfung mit vergleichsweise einfachen baulichen Maßnahmen (Ausweisung Fahrradstraßen ohne Umbau, Herstellung nördlicher Anschluss an Voccartstraße) genutzt werden. Die Kosten für Variante C wurden bisher grob mit 4,4 Mio. € ermittelt.

Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath

Variante A ergibt bei höheren Kosten eine wesentlich schlechtere Potentialausschöpfung als die Varianten B/C. Bei Realisierung der Untervariante A mit reduziertem Ausbaustandard endet der Radschnellweg faktisch von Aachen kommend in Kohlscheid und geht dann in die Nieuwstraat als Anbindungsstrecke über. Nur die Varianten B/C ergeben einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der auch Herzogenrath-Mitte attraktiv anbindet und Teil einer späteren hochwertigen Radwegeachse für alle drei Herzogenrather Stadtteile sein kann. Angesichts deutlicher Gewinne beim Radfahrenpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt zu rechtfertigen. Für die Anbindung der Innenstadt wird die Querung der Bahn in Höhe der kürzlich abgerissenen Maubachbrücke mit Weiterführung über Wiesenstraße – Albert-Steiner-Straße empfohlen. Zusätzlich sollte im Zusammenhang mit dem Innenstadtkonzept der Stadt Herzogenrath alternativ auch eine Weiterführung entlang der Eisenbahnstraße bis an die Uferstraße geprüft werden. Die Kosten für Variante B wurden bisher grob mit 4,6 Mio. € ermittelt, für Variante C mit 6,6 Mio. €.

Abschnitt 4: Richterich – Loch (Grenze)

Variante B ist als bessere regionale Streckenführung des Radschnellwegs zu bevorzugen. Durch die vergleichsweise niedrige Nutzung ist ein von den Breiten her reduzierter Standard zunächst ausreichend und sollte mit dem Fördergeber abgestimmt werden. Für die Verbesserung der Verbindung von Bocholtz nach Loch ist den niederländischen Partnern zu empfehlen, einen Ausbau als Anbindungsstrecke an den Radschnellweg nach Heerlen zu prüfen. Die Kosten für Variante B wurden bisher grob mit 1,9 Mio. € ermittelt.

C Zusätzliche Anbindungsstrecken.

Durch radfahrerfreundliche Anbindungsstrecken an den Radschnellweg können zusätzliche Potentiale erschlossen werden, die nicht im direkten Einzugsbereich des Radschnellwegs liegen. In der weiteren Machbarkeitsstudie werden hierzu noch nähere Untersuchungen durchgeführt. Diese beziehen sich zum Beispiel in Aachen auf die Anbindung von Laurensberg, Campus Melaten und Campus West sowie in Herzogenrath auf die Anbindung der Nieuwstraat und des Stadtteils Merkstein.

Kosten und Finanzierung

Für den Eigenanteil der Stadt Aachen an den Kosten der Machbarkeitsstudie standen im Jahr 2014 20.000 € beim PSP-Element 4-120201-928-2 52910000 zur Verfügung. Der städtische Eigenanteil in Höhe von 16.516,93 € wurde hieraus an die Städteregion beglichen.

Aufgrund der – auch von den politischen Gremien aller Partner eingeforderten – umfangreichen Bürgerbeteiligung in zwei Stufen, die nicht in vollem Umfang in der Ausschreibung für die Machbarkeitsstudie im Frühsommer 2014 enthalten war, wird sich ein Nachtrag für den Auftrag ergeben.

Laut der Städteregion Aachen ist mit einer Erhöhung der Gesamtkosten von 330.338, 68 € auf voraussichtlich etwa 460.000 € zu rechnen. Dadurch ergeben sich für die Stadt Aachen Mehrkosten in Höhe von voraussichtlich etwa 6.483,07 €, die im Jahr 2017 anfallen werden. FB 61 wird diese Mehrkosten im Rahmen der Haushaltseinplanung für 2017 haushaltsneutral einplanen.

Die unter B 4 angegebenen Baukosten stellen zurzeit nur einen groben Kostenrahmen dar. In der Machbarkeitsstudie wird als nächster Schritt die Vorplanung der ausgewählten Streckenvarianten erstellt, mit der auch eine genauere Kostenschätzung vorgenommen wird.

Das Land Nordrhein-Westfalen bereitet eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes vor, die für die Kommunen positive Auswirkungen auf die Finanzierung der Baukosten und späteren

Unterhaltungskosten hat. Darin ist vorgesehen, dass Radschnellwege rechtlich Landesstraßen gleichgestellt werden sollen. Dies würde bedeuten, dass Abschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen vom Land NRW selber gebaut und unterhalten werden. Es wird nach jetziger Kenntnislage davon ausgegangen, dass die Gesetzesänderung zeitnah erfolgt. Für die Abschnitte innerhalb der Ortsdurchfahrten ist eine Förderung von 80 % der Baukosten vorgesehen. Die Unterhaltung verbleibt bei der Stadt.

Mit Abschluss der Machbarkeitsstudie können dann neben einer genaueren Schätzung der Baukosten voraussichtlich auch genauere Aussagen zu den zu finanzierenden Eigenanteilen getroffen werden.

Die für den Bau des Radschnellwegs erforderlichen investiven Mittel sind bisher im Haushaltsplan der Stadt Aachen nicht enthalten. Die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie bedingt keinen Automatismus hinsichtlich der Einplanung/Realisierung der eigentlichen Baumaßnahmen.

Anlage/n:

Anlage 1 – Darstellung der Streckenabschnitte

Anlage 2 – Dokumentation der Bürgerbeteiligung

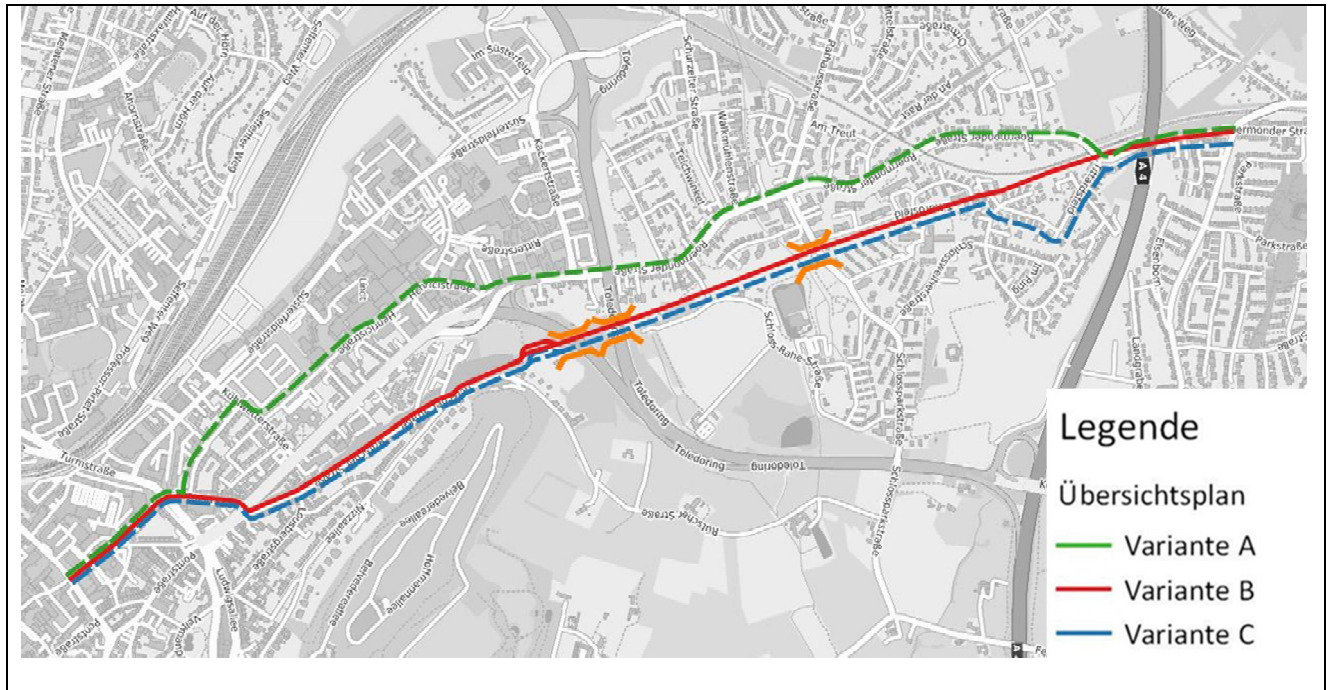
Anlage 3 – Steckbriefe der einzelnen Streckenanschnitte (nur im ALLRIS abrufbar)

Anlage 4 – Umlegungsergebnisse

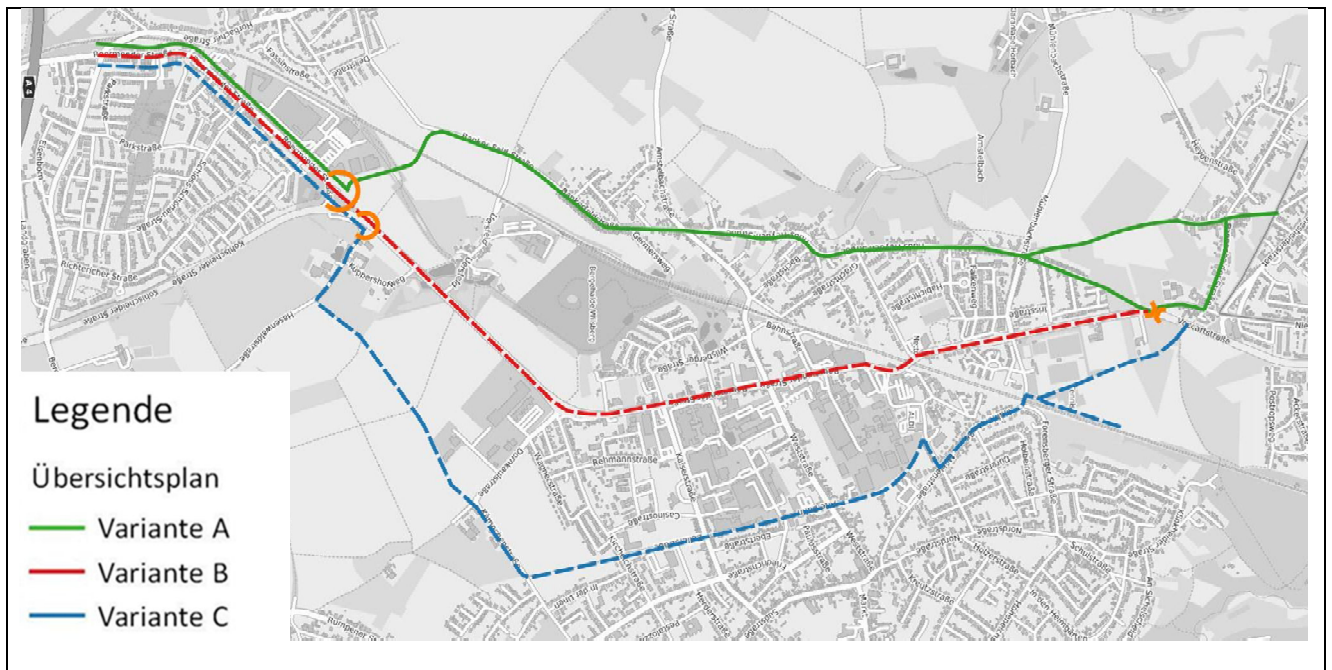
Anlage 5 – Ergebnisse der Potentialanalyse

Anlage 6 – Ergebnisdarstellung der Streckenabschnitte

Anlage 1 - Darstellung der betrachteten Streckenvarianten in den einzelnen Teilabschnitten

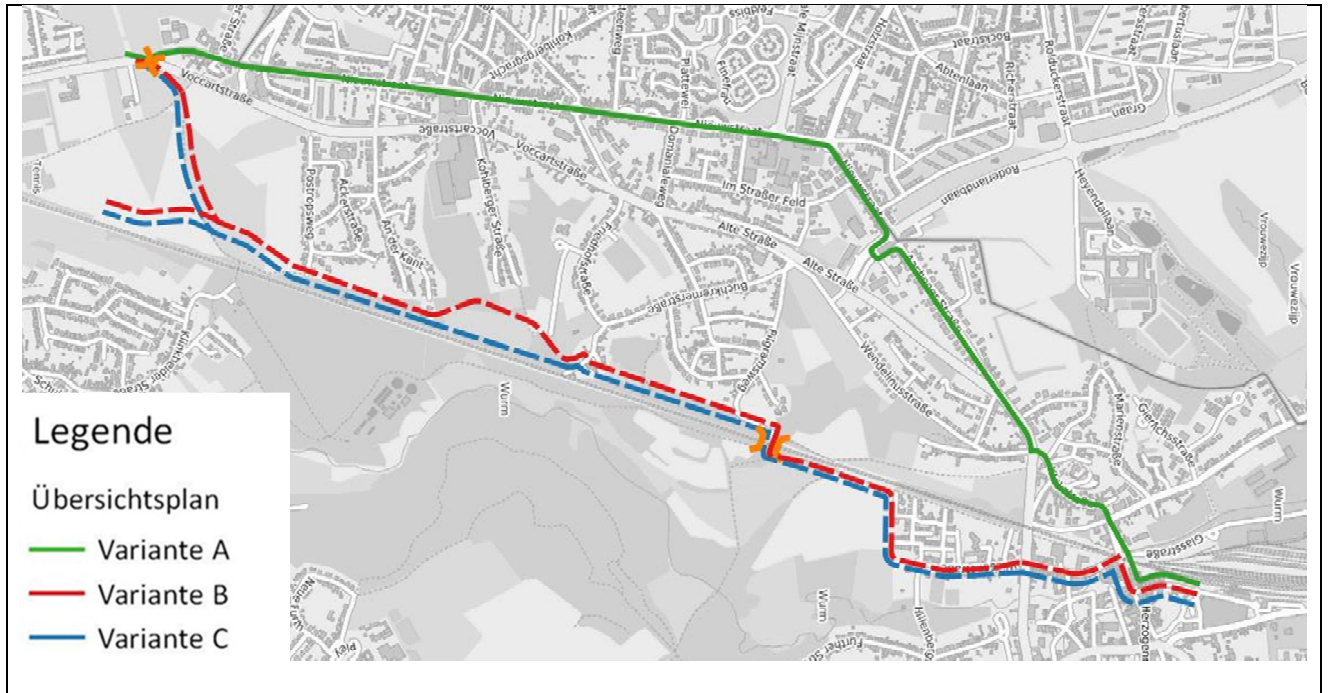


Abschnitt 1: Aachen - Richterich

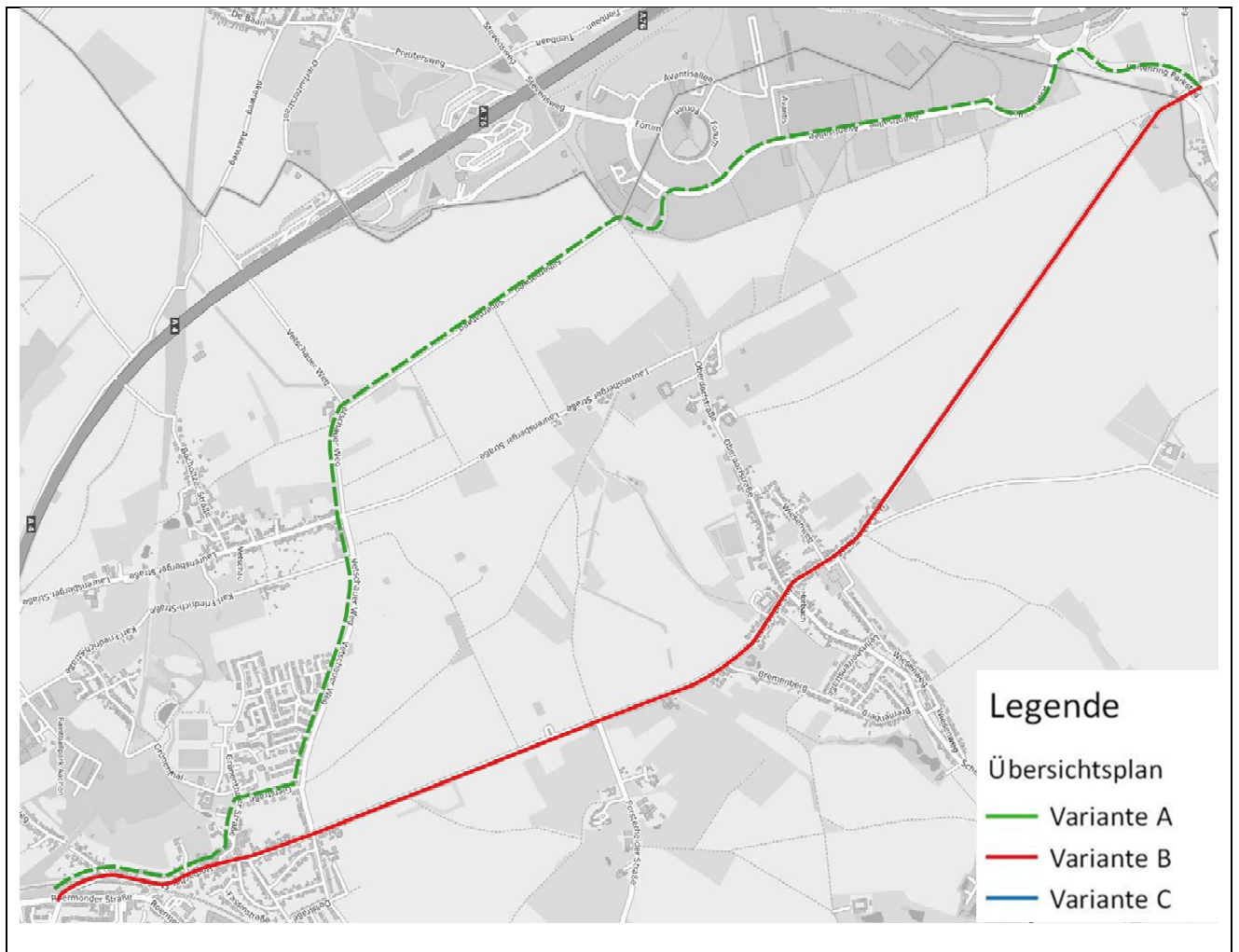


Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid

Anlage 1 - Darstellung der betrachteten Streckenvarianten in den einzelnen Teilabschnitten



Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath



Abschnitt 3: Richterich – Locht (Grenze)



StädteRegion Aachen
Der Städteregionsrat
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Radschnellweg Aachen – Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen

Anlage A.1: Dokumentation TÖB-Beteiligung, Gespräche mit Verwaltung und politischen Gremien, Bürgerbeteiligung

Stand: 31.05.2016

Verfasser:



Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH
Malmedyer Straße 30
52066 Aachen
Tel.: 0241/94623-0
Fax: 0241/94623-30
E-Mail: info@bueroberg.de



INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	2
2.	DOKUMENTATION GESPRÄCHE MIT VERWALTUNG, POLITISCHE GREMIEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE	2
2.1	Linienführung im Stadtgebiet Aachen.....	2
2.1.1	Verwaltung	2
2.1.2	AG Radverkehr	3
2.2	Linienführung zwischen Stadtgrenze Aachen und im Stadtgebiet Herzogenrath....	3
2.2.1	Verwaltung	3
2.2.2	Bezirksregierung Köln	3
2.2.3	Runder Tisch Radverkehr.....	4
2.2.4	DB-Regio	4
2.3	Linienführung im Bereich der Städte Heerlen und Kerkrade sowie Verknüpfungspunkte im Grenzbereich NL-D	4
2.3.1	Verwaltung Stadt Heerlen, Stadt Kerkrade	4
2.3.2	Träger öffentlicher Belange	5
3.	BÜRGERBETEILIGUNG	5
3.1	Ergebnisse der Bürgerworkshops	5
3.1.1	Thematischer Schwerpunkt	7
3.1.2	Merkmale der Anregungen und Eingabe	7
3.1.3	Beurteilung zusätzlicher Streckenvorschläge	8

ANLAGEN

Dokumentation der Anmerkungen/Kommentare/Fragen aus den Bürgerworkshops (Excel-Tabelle) sowie schriftliche Stellungnahmen



1. EINLEITUNG

Die Dokumentation informiert über den aktuellen Stand der durchgeführten Gespräche mit den Auftraggebern (Verwaltung), politischen Gremien (Arbeitskreise Radverkehr) und Gespräche sowie Scoping-Termine mit den Träger öffentlicher Belange (TÖBs) und die durchgeführten Bürgerbeteiligungen zum Radschnellweg von Januar 2015 bis April 2016.

2. DOKUMENTATION DER GESPRÄCHE MIT VERWALTUNG, POLITISCHEN GREMIEN UND TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE

2.1 Linienführung im Stadtgebiet Aachen

2.1.1 Verwaltung

- Die Trassenführung entlang der Bahnlinie verläuft über das Gelände des Tennisclubs Kohlscheid. Derzeit liegt zwar lediglich die Zufahrt zur Garage im Trassenverlauf, doch ist bei keiner Einigung mit dem Pächter eine Umfahrung des Geländes nötig.
- Die Trassenführung entlang der Bahnlinie nutzt im Bereich Tittardsfeld das Grundstück von einem Bauträger bzw. einer Privatperson.
- Im Bereich der Kleingartenvereins Rüttsch soll eine westliche Umfahrung der Anlage geprüft werden.
- Bei der Führung im Bereich des Haltepunktes Richterich müssen die Planungen zur Einrichtung des Haltepunktes berücksichtigt werden.
- Die Umfahrung Horbach zum Grenzübergang Locht ist wg. der im Umfeld befindlichen Ausgleichsflächen für das Gewerbegebiet „Avantis“ nicht umsetzbar.
- Es ist das Bodendenkmal „Alte Heerler Weg“ zu beachten.
- Bei Planungen auf Streckenabschnitten, die als „Weißer Weg“ im Rahmen der „EuRegionalen 2008“ eingerichtet wurden, sind Alternativen zu prüfen, um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden.
- Bei einer geplanten Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Landesstraßen (z.B. Ortsdurchfahrten von Horbach sowie Richterich) ist zu berücksichtigen, dass diese Maßnahmen in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen und nicht von straßen.nrw fallen.
- Im Streckenabschnitt zwischen Horbach und Grenzübergang Locht ist die Anlage von straßenbegleitenden Radwegen geplant. Hier muss das Regelwerk der RAL



Anwendung finden, dass von einem Regelquerschnitt von mindestens 2,50 m Radweg und 1,75 m Abstand zur Fahrbahn und einem Abstand von 1,75 m zu den Bäumen ausgeht.

2.1.2 AG Radverkehr

- Die erarbeiteten Materialien sind auf der zentralen Internetseite zu veröffentlichen.
- Es sind die Anschlusspunkte / Anbindungen auf dem Radschnellweg zu Wohngebieten / Gewerbegebieten zu benennen.
- Es sollten auf der gesamten Strecke die Kriterien für den Radschnellweg hinsichtlich der Mindestbreiten eingehalten werden.

2.2 Linienführung zwischen Stadtgrenze Aachen und im Stadtgebiet Herzogenrath

2.2.1 Verwaltung

- Die Maubachbrücke – über die Bahngleise – wird abgerissen und steht somit für die weitere Trassenplanung nicht zur Verfügung bzw. muss neu gebaut werden.
- Die Engstelle im Bereich des Bahnwärterhaus „Auf dem Heggen“ muss – sofern keine Alternativtrasse gefunden wird – berücksichtigt und darauf hingewiesen werden.
- Die Linienführung am Friedhof Strass muss die Nutzung des angrenzenden Schießfeldes beachten. Die Schussrichtung verläuft in Richtung Bahn.
- Östlich der Bahntrasse verläuft das FFH-Gebiet DE 5103-301 im Naherholungsgebiet Klinkerheide / Wurmtal. Die Anlage eigener Wege dort scheidet aus.
- Es ist das Neubaugebiet Kämpchenstraße bei der Machbarkeitsstudie zu berücksichtigen.

2.2.2 Bezirksregierung Köln

- Im Bereich der Verlängerung der Radschnelltrasse über die Straße „Am Vieslapp“ verläuft diese über die Höckerlinie des Westwalls. Nach Auskunft der Bezirksregierung Köln ist der Erhalt der Höcker immer oberstes Ziel. Eine



Überbauung eines Höckers ist somit deutlich unproblematischer als eine Wegnahme eines Höckers.

2.2.3 Runder Tisch Radverkehr

- Die Planung zum Radschnellweg soll berücksichtigen, dass die Verbindung nicht nur für die Gesamtverbindung Herzogenrath-Bahnhof – Aachen sondern auch für die Teilverbindungen zwischen den Ortsteilen in Herzogenrath eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur erreichen soll.

2.2.4 DB-Regio

- Bei einer Streckenführung entlang der Bahnlinie ist zu prüfen, ob eine Kabelverlegung (Fernmeldekabel bzw. Signalkabel) notwendig ist.
- Bei der Anlage eines Radschnellweges neben einer Bahntrasse sind folgende Richtmaße zu berücksichtigen:
 - Mindestabstand für den Radschnellweg: 3,50 m von der Gleisachse
 - Bei Mindestabstand von Oberleitungen: 4,00 m. Kann dieser Abstand in der Bauphase nicht eingehalten werden, sind Erdungsmaßnahmen erforderlich und vorher zu beantragen.
 - Bei Hochbauten Mindestabstand 2,50 m vom Fundament der Oberleitungsmasten, da sich unterhalb des sichtbaren Fundamentes oft eine Verbreiterung befindet.
 - Der Pflegebereich der DB (Rückschnittszone) beträgt minimal 6,00 m ab Gleismitte bzw. minimal 5,50 m ab Fundament der Oberleitungsmasten).

2.3 Linienführung im Bereich der Städte Heerlen und Kerkrade sowie Verknüpfungspunkte im Grenzbereich NL-D

2.3.1 Verwaltung Stadt Heerlen, Stadt Kerkrade

- Die Stadt Kerkrade bearbeitet die Planung für den niederländischen Teil ab Grenzübergang Locht. Am Anschlusspunkt Hamstraat ist ein 2-Richtungsradweg vorgesehen. Der Übergang zu den Einrichtungsradwegen auf deutscher Seite erfolgt über eine Mittelinsel.
- Die Stadt Heerlen bearbeitet die Planung ab Grenzübergang Slaakstraat.



- Es ist die Erstellung eines gemeinsamen Erscheinungsbildes (rote Farbe für Radwege sowie Beschilderung) und Erstellung eines (gemeinsamen) Logos gewünscht.
- Am Anschlusspunkt Hamstraat (Locht) sind Einrichtungsradswege vorgesehen. Der Übergang zum Zweirichtungsradweg auf deutscher Seite soll über eine Mittelinsel erfolgen.

2.3.2 Träger öffentlicher Belange

Es wurden sämtliche Träger öffentliche Belange (TÖBs) im Rahmen des Scoping für die Umweltverträglichkeitsstudie beteiligt. Die dazu erhaltenen Rückmeldungen sind in der Niederschrift vom 22.09.2014 unter www.staedteregion-aachen.de/radschnellweg im Unterpunkt Umweltverträglichkeitsstudie.

3. BÜRGERBETEILIGUNG

In der Zeit vom 08. bis 29.06.2015 wurde die erste Stufe der Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dabei konnten Bürger/innen über das Internet sowie persönlich und per Post Vorschläge, Anregungen oder Bedenken insbesondere zur Trassenführung des Radschnellweges äußern bzw. alternative Routen vorschlagen. Im genannten Zeitraum haben Bürger über 90 Vorschläge zur Routenführung des geplanten Radschnellwegs Euregio eingereicht. Darüber hinaus wurden zahlreiche Kommentare zu den Vorschlägen und zum Projekt abgegeben. Alle Vorschläge und Kommentare können über die Internetseite www.radschnellweg-euregio.de eingesehen werden.

Die besten Streckenvarianten wurden für die 2. Stufe der Bürgerbeteiligung aufbereitet und mit den Bürgern diskutiert. Die Beteiligung der Bürger im Rahmen von Workshops erfolgte im Zeitraum 19.04.2016 bis 26.04.2016 an 4 Standorten:

Aachen-Stadt

Aachen- Laurensberg

Herzogenrath-Kohlscheid

Herzogenrath-Mitte.

3.1 Ergebnisse der Bürgerworkshops

Es wurden 351 Hinweise / Kommentare und Anregungen gegeben, die auf Karteikarten notiert wurden. Diese geben wichtige Hinweise für die weitere Planung.

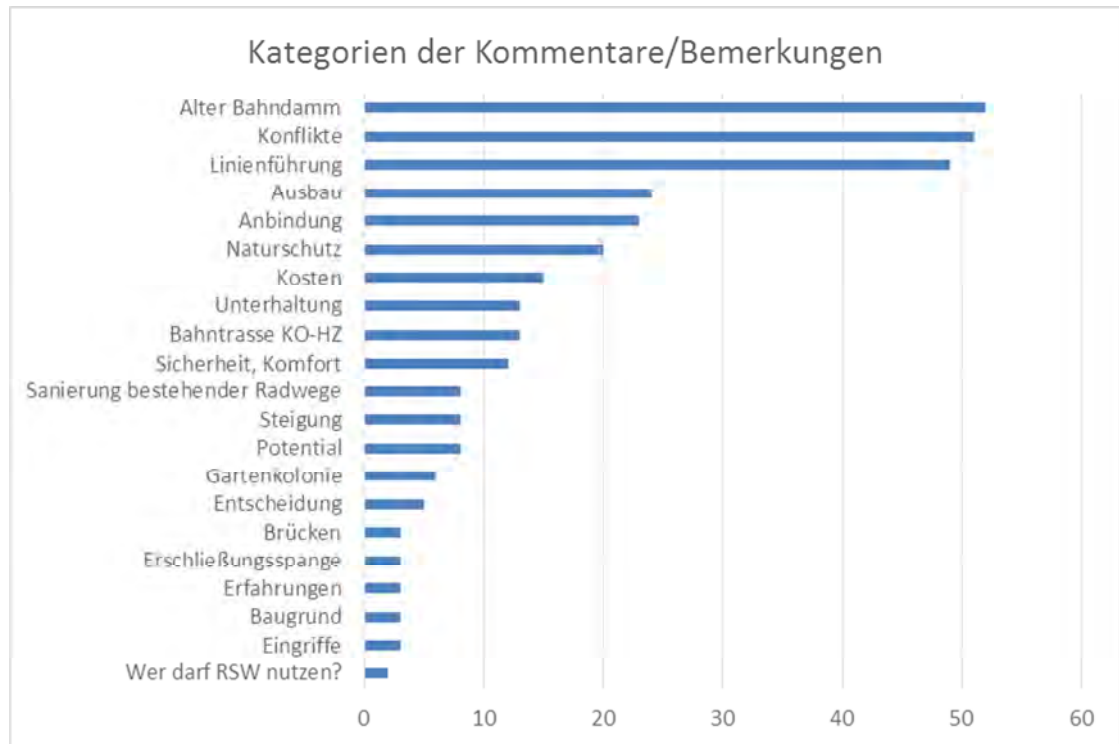


Die Anregungen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Veranstaltungen:



Die Auswertung erfolgt nach verschiedenen Kriterien.

3.1.1 Thematischer Schwerpunkt



3.1.2 Merkmale der Anregungen und Eingabe

Viele Kommentare und Anregungen bewerten einzelne oder zusammenhängende Streckenabschnitte. Weitere geben Hinweise auf Konflikte und Problemstellen, die in der Planung zu beachten sind.

Die notierten Eingaben wurden nach dem Merkmal der Eingabe in 3 Rubriken unterteilt

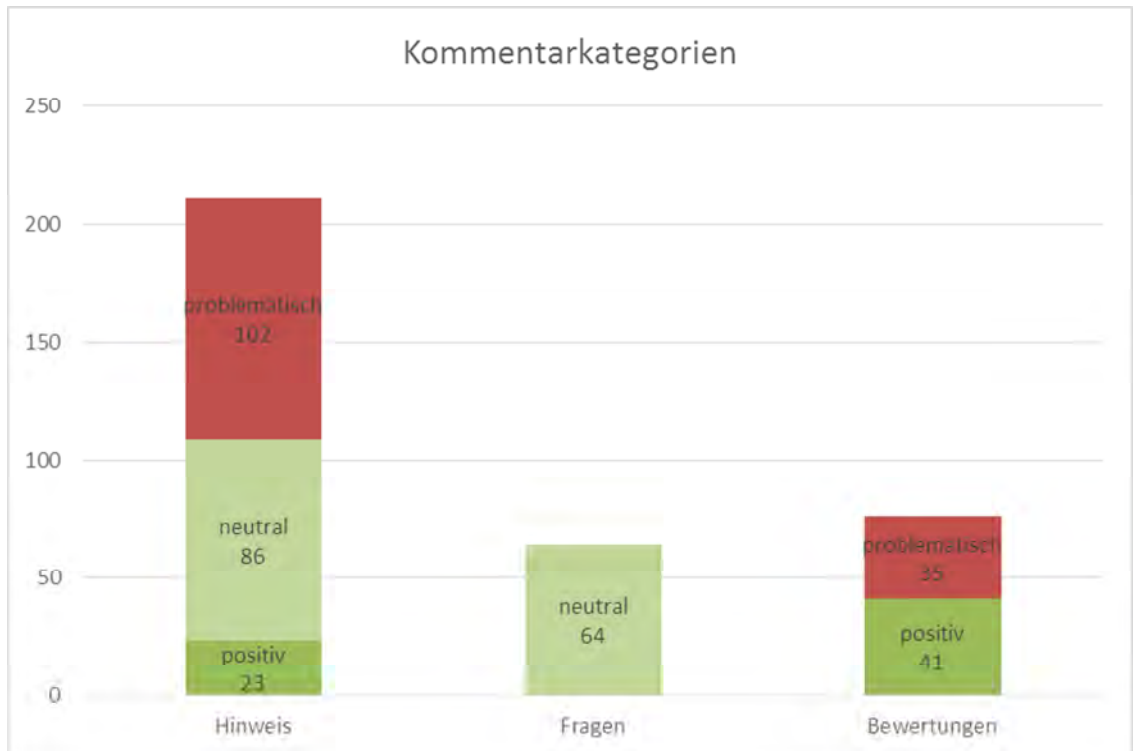
- Hinweis
- Frage
- Bewertungen

Bei den **Hinweisen** erfolgt eine Einordnung in

- Problematisch (Konflikte in der Realisierung mit Anwohnern, Naturschutz, Bestand)
- neutral
- positiv (Ideen wie die Akzeptanz erhöht werden kann)

Die **Bewertungen** sind pauschal formuliert und äußern sich in den Rubriken

- Problematisch (Ablehnung)
- Positiv (Akzeptanz)



Eine vollständige Auflistung der Anregungen (sortiert nach Abschnitten) ist dieser Dokumentation als Anlage beigefügt.

3.1.3 Beurteilung zusätzlicher Streckenvorschläge

Die nachfolgend aufgeführten Streckenvorschläge wurden bei den Bürgerworkshops zum Radschnellweg als weitere Alternativen vorgeschlagen. Alle diese Vorschläge waren auch bereits in der 1. Stufe der Bürgerbeteiligung vorgeschlagen worden und dann in der Wertung ausgeschieden. Die Vorschläge wurden erneut geprüft mit folgendem Ergebnis:

- 1) Abschnitt Aachen – Richterich
 - a) Vorschlag: "Mischung" der Varianten A & B im Bereich Laurensberg: Über Roermonder Straße von Laurensberg kommend bis zur Abzweigbrücke zur Kohlscheider Str./links (gegen aktuelle Fahrtrichtung) zu den Türmen hoch/über Parkplatz an den Türmen Anschluss an die Rütscher Straße.



Von der Roermonder Straße bis zum Anschluss an die Rütscher Straße an den Studententürmen ist stadteinwärts eine längere und stärkere Steigung zurückzulegen. Die Rütscher Straße fällt dann leicht zur Innenstadt wieder ab. Dadurch werden mehr Höhenmeter zurückgelegt als in der Variante A über Henricistraße. Es ist zu erwarten, dass diese Routenführung vom größeren Teil der Radfahrer im Alltagsverkehr nicht gut angenommen wird, da die alternative Wegführung über die Henricistraße flacher verläuft und bis zum Alleenring keine verlorenen Steigungen auftreten. Dieser Vorschlag wird daher verworfen.

- b) Warum verläuft der Radschnellweg nicht zum Campus-Melaten, statt zum Ponttor? Dort sind die Potentiale.

Die Aachener Innenstadt hat insgesamt das größte Potential und sollte daher Hauptziel des Radschnellwegs sein. Eine Wegführung über den Campus Melaten oder Campus West ist für Radfahrer mit dem Ziel Innenstadt unattraktiver. Die Campus Gelände sollten daher besser mit Anbindungsstrecken an den Radschnellweg angebunden werden bzw. eigene Routenanbindungen an die Innenstadt erhalten.

- 2) Abschnitte Aachen – Richterich – Kohlscheid

- a) Vorschlag: Roermonder Str. > Rahe Mühle > Schloßparkstr. Überqueren bis Autobahn > am Bahndamm entlang ohne Steigerung bis Autobahnbrücke Laurensberg-Richterich

Diese Streckenführung umgeht Laurensberg und schwenkt nördlich der Autobahn wieder auf die Roermonder Straße ein. Hierdurch entsteht ein großer Umweg, der einer möglichst direkten und zügigen Führung eines Radschnellwegs widerspricht. Der Vorschlag wird verworfen.

- 3) Abschnitt Kohlscheid – Herzogenrath



- a) Vorschlag: In Variante A die Strecke aus dem Tal hoch an die Nieuwstraat zur Verringerung der Steigung verlängern

Eine Streckenverlängerung erzeugt einen erheblichen Umweg, wenn die Steigung unter 3 % gehalten werden soll, um eine attraktive Streckenführung zu erreichen. Die Verlängerung erfordert Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet zwischen Bahnlinie und der Wendelinusstraße sowie dessen Zerschneidung. Sie bietet daher wenig ökologische Vorteile gegenüber der Variante B entlang der Bahntrasse und ist für Radfahrer wenig attraktiv. Der Vorschlag wird verworfen.

- 4) Abschnitt Richterich – Loch (Grenze)

- a) Vorschlag: Alten Heerler Weg ertüchtigen

Diese Routenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht. Im Bereich des alten Heerler Weges sind bisher weitgehend ungestörte Offenlandbereiche betroffen mit wertvollen Biotopstrukturen, u.a. an den Broicher Höfen. Die Wegeführung ergibt weder eine direkte Anbindung von Horbach noch von Avantis. Der Vorschlag wird verworfen.

Radschnellweg Aachen - Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen
- Dokumentation der Anmerkungen/Kommentare/Fragen aus den Bürgerworkshops -

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
1	Aachen	AC-RI	Naturschutz	AC-RI	A	Variante A ist naturfreundlicher und kostenfreundlicher
2	Aachen	AC-RI		AC-RI	A	Variante A - Hurra !
3	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI	A	Fernbusbahnhof in der Kühlwetterstr. berücksichtigen
4	Aachen	AC-RI	Naturschutz	AC-RI	A	Variante A ist für Umwelt und Kosten die ansprechendste!
5	Aachen	Diskussion	Kosten	AC-RI	A	Variante Henricistraße: Erfolgt eine Förderung, wenn die Kriterien nicht erfüllt werden?
6	Aachen	AC-RI	Linienführung	AC-RI	A	keine Ampeln! Radverkehr sollte <u>westl.</u> der Roermonder Str. zum RADZENTRUM <u>unter</u> der Turmstraße geführt werden
7	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung	AC-RI	A	Variante A (AC-RI) hat nichts mit einem RSW zu tun (Kreuzungen, Ampeln, Verbundpflaster, Parkplätze)
8	Herzogenrath	RI-KO	Konflikte	AC-RI	A	Henricistr. viel Verkehr
9	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	A	Kühlwetterstr. Achtung am Fernbushalt (ggf. werden noch mehr Busse kommen)
10	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	A	Henricistr. Konflikt mit Autos
11	Laurensberg	AC-RI	Sicherheit, Komfort	AC-RI	A	Kruppstraße: scharfe Knicke verhindern schnelles Fahren
12	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	A	vorgeschriebene Breite d. Radschnellweges >> problematisch auf vielbefahrenen Strecken, z.B. Roermonder Str.
13	Laurensberg	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege	AC-RI	A	Variante A: Radwege sollen so bleiben wie heute auf Roermonder Str.
14	Laurensberg	Wirkung	Konflikte	AC-RI	A	Henricistr. nicht geeignet wegen LKW-Verkehr
15	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	A	Roermonder Str. Nutzung Überflieger zur Rütscher Str.
16	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	A, B	Vorschlag eine "Mischung" Variante A & B im Bereich Laurensberg: Über Roermonder Straße von Laurensberg kommend bis zur Abzweigbrücke zur Kohlscheider Str./links (gegen aktuelle Fahrtrichtung) zu den Türmen hoch/über Parkplatz an den Türmen Anschluss an die Rütscher Straße
17	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	A, B	Wüllnerstraße: Busse, Radler, Fußgänger OK, Autos raus!
18	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung	AC-RI	B	Variante B (AC-RI) entspricht der Idealvorstellung eines RSW. Oder anders: wenn RSW, dann Var. B!
19	Laurensberg	Wirkung	Linienführung	AC-RI	B	Auf jeden Fall Variante B (parallel Rad-/Fußweg)
20	Aachen	Diskussion	Kosten	AC-RI	B, C	Wie werden die Brücken finanziert?
21	Aachen	Wirkung	Konflikte	AC-RI	B, C	Auch Umfahrung der Kleingartenanlage Rüttsch bringt Probleme: Lärmschutz durch Bäume entfällt, Windschutz entfällt, Kleinklima
22	Aachen	Wirkung	Konflikte	AC-RI	B, C	Durch Zerschneidung der Kleingartenanlage Rüttsch wird Existenz der 36 Gärten gefährdet
23	Aachen	Wirkung	Baugrund	AC-RI	B, C	Stabilität des Brückenbauwerks "Toledoring": Boden besteht aus Kriegsschutt
24	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI	B, C	Bei Variante B+C schwierige Verkehrssituation durch stark frequentierte Buslinie >> enge Verkehrsdichte

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
25	Aachen	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Wie sehr ist die Gartenanlage Rüttsch betroffen?
26	Aachen	AC-RI	Linienführung	AC-RI	B, C	Baut einen qualitativ hochwertigen, z.B. B oder C
27	Aachen	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Gartenkolonie Rüttscher Str. ist bei Variante B+C unmittelbar betroffen
28	Aachen	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Keine Zerschneidung der Kleingartenanlage Rüttsch
29	Aachen	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Wo landen welche Brückenpfeiler in der Gartenkolonie "Rüttsch"?
30	Aachen	Diskussion	Kosten	AC-RI	B, C	Finanzierung des Brückenbauwerks ist utopisch.
31	Kohlscheid	RI-KO	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Ab Richterich in Richtung AC (Ponttor) ist die Variante B (Bahntrasse) für Radfahrer bestechend, da schön wenig Steigungen enthalten und die Strecke vollständig von Autoverkehr getrennt ist
32	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Am Bahndamm sollte die "grüne Lunge" erhalten bleiben, Alt- und Krankbestand natürlich entfernen
33	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Alter Bahndamm Laurensberg, Baumbestand/Abholzung
34	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndammvariante+Brücken=optimale Anbindung von Studenten aus den Studententürmen über Laurensberg Richtung Campus
35	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndamm soll naturnah bleiben: keine Bodenversiegelung, keine Beleuchtung, keine Baumfällungen, den Anwohnern nicht die Naherholung wegnehmen!
36	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	AC-RI: Variante B/C über Alten Bahndamm sehr sinnvoll, wenn Anschluss für Laurensberger zum Radschnellweg gegeben ist
37	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Die erforderlichen Rampen für Fußgänger an der Schloßparkstraße erfordern zu große Eingriffe in die Natur (Baumfällungen)
38	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Wie kommt man auf den Weißen Weg i.B. Schloßparkstraße?
39	Laurensberg	AC-RI	Naturschutz	AC-RI	B, C	Abholzung Alter Bahndamm: Immissionswerte
40	Laurensberg	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Bei Variante B+C: Gartenkolonie auf Rüttscher Straße durch Baumaßnahmen betroffen
41	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Die Variante über den Bahndamm wird von den Anwohnern abgelehnt!!! Altenheimbewohner können den Bahndamm nicht mehr zum Wandern nutzen.
42	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Durchgehende Beleuchtung Belastung für Mensch und Tier (Bahndamm)
43	Laurensberg	AC-RI	Naturschutz	AC-RI	B, C	Krähenkolonie geschützt!
44	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bei Streckenführung über Alten Bahndamm wäre ein seniorengerechter Aufgang zu erstellen, da keine Senioren bisher diesen Weg nutzen können
45	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Unbedingt Bahndamm nutzen!
46	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndamm Naherholung für Anwohner, Sicherheit Kinder, Alte
47	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Alter Bahndamm Laurensberg 1 m Fuß/2 m/2 m/1m Fuß?
48	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Gerne einen Radweg ohne Vernichtung der Natur. Bahndamm muss frei bleiben
49	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Für Radler ist der alte Bahndamm ideal: kürzeste Verbindung, geringste Steigung!

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
50	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	B, C	Geringe Steigung >> mehr Radverkehr >> B oder C
51	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndammführung mit Brücken ist auch ideal für Fußgängerverbindung von Laurensberg zum Lousberg >> Naherholung
52	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Auf jeden Fall über den Bahndamm in L'berg! Variante B (C) besser!
53	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	separat ist immer besser, Bahndamm besser als Roermonder Str.
54	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Laurensberger profitieren nicht, weil sie nicht mit dem Fahrrad auf den Bahndamm gelangen können
55	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Wie kommen die Laurensberger auf den Bahndamm?
56	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Erholungsgebiet wird für Laurensberg weggenommen
57	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Naturzerstörung auf dem Bahndamm >> Beeinträchtigung des Naherholungswertes
58	Laurensberg	AC-RI	Brücken	AC-RI	B, C	Ein schönes Viadukt über den Zubringer wird DAS Symbol für den Radweg!
59	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Erstellung eines Gutachtens wg. Baumfällarbeiten Alter Bahndamm
60	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Beleuchtung Alter Bahndamm Bewohner bzw. Anwohner
61	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndamm hinter Schlossparkstr.: Wasserprobleme in den angrenzenden Grundstücken bei versiegelter Fläche
62	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndammvariante: unmittelbarer Betroffene!
63	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	ohne Bahndamm macht Radschnellweg keinen Sinn
64	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI	B, C	Für eine gute Anbindung der Laurensberg an den Bahndamm sorgen, sonst hört das Meckern nie auf...
65	Laurensberg	AC-RI		AC-RI	B, C	Status Quo = Radverkehr stagniert >> B oder C
66	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	wenig Steigung, deshalb Alter Bahndamm in Laurensberg
67	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	B, C	Da auf den Radwegen auch Mofas erlaubt sind, gäbe es eine Lärmbelästigung und Abgase. Bahndamm am Seniorenheim vorbei nicht günstig!
68	Laurensberg	AC-RI	Brücken	AC-RI	B, C	Ohne Brücke über den Toledoring (B232) macht das ganze Projekt keinen Sinn, da ansonsten die schnelle, komfortable Anbindung der Aachener Innenstadt nicht möglich ist
69	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Engstellen >> Konfliktpunkt/Unfallgefahr
70	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Wie kommt der Laurensberger auf den Bahndamm? Wie profitiert er davon?
71	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI	B, C	Nutzen B/C im Uni-Viertel?
72	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Lärmbelästigung Alter Bahndamm: Mofafahrer?! (Verhinderung der Nutzung!)
73	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Auf dem Alten Bahndamm sollte die große Schaukel, die Holzliegen+Grillflächen erhalten bleiben. Wichtige Freizeitmöglichkeit!!! Alternativen fehlen
74	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Auf dem Bahndamm sollte für die Fußgänger der Gehweg vom Radweg mit einem Geländer abgetrennt werden. Ich bin für Variante B inkl. Weißer Weg. Tolle Idee.

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
75	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Die Höhenpromenade ist Laurensbergs EINZIGE Grünanlage mit Aufenthaltsqualität. Der Radweg stünde mit dieser Qualität in zu starker Konkurrenz
76	Laurensberg	Wirkung	Anbindung	AC-RI	B, C	Größter erzielbarer Nutzen durch Anbindung Richterich an Innenstadt + Aachen >> Variante Rütcherstr./Alter Bahndamm
77	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Nutzung der Bahntrasse in L'berg und nach H'rath wegen fehlender/geminderter Steigung!
78	Laurensberg	Wirkung	Brücken	AC-RI	B, C	Brücken als "Highlight" des RSW: Aussicht + über den Stau hinweg
79	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Wo sollen die Jugendlichen hin, die heute auf dem Bahndamm Sauf- und Kiffgelage machen?
80	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Kindergartengruppen nutzen Bahndamm >> können nach Umbau nicht mehr nutzen
81	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Feuchtigkeit unterhalb Bahndamm >> Wasser ohne Beeinträchtigung der Unterlieger abführen
82	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndamm ist Erholungsraum, der verloren gehen würde
83	Laurensberg	Diskussion	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Wird die Kleingartenanlage „Rütch“ am Ende der Rütcherstraße durchfahren?
84	Laurensberg	Diskussion	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Der Bahndamm in Laurensberg ist derzeit der einzige Naherholungsbereich in Laurensberg. Er wirkt als grüne Lunge.
85	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Gegensatz zwischen den Eingriffen in Natur und Landschaft auf dem Bahndamm und der Attraktivität dieser Lösung für den Radverkehr
86	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Beleuchtung Bahndamm
87	Laurensberg	Diskussion	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	421 Unterschriften gegen die Trassen auf dem Bahndamm
88	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI	C	Var C könnte in Pontstraße vor Ponttor problematisch werden, da dort rechtst viele Busse halten und links häufig Zulieferer stehen >> Rückstau schon jetzt groß
89	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI	C	Bei Variante C >> einspurige Fahrbahn f. Autos problematisch!
90	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	C	Anlieger Tittardsfeld letztes Stück vor Roermonder Straße Richtung Richterich haben jetzt schon oft keine Möglichkeit zu parken, müssen ihre Häuser anfahren, da Mittehäuser ohne Hauseinfahrten; Bürgersteige nur 50 cm oder weniger, wie soll das gehen?
91	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	C	Hohes Verkehrsaufkommen Tittardsfeld
92	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	C	Radweg durch Tittardsfeld: Parkplatzmöglichkeiten fallen weg; 30 km/h wird jetzt schon nicht von den Autofahrern eingehalten; Radweg Alter Bahndamm: Weg zu schmal, müsste verbreitert werden, dadurch fallen Bäume und Natur weg
93	Laurensberg	Wirkung	Konflikte	AC-RI	C	Tittardsfeld/Rosenhügel: ca. 20 Parkplätze werden durch Pflegedienst belegt >> Stellplatzbilanz
94	Laurensberg	Wirkung	Konflikte	AC-RI	C	Engpass Tittardsfeld/Rosenhügel: wo läuft der Autoverkehr lang? Parkplätze für Anwohner und gewerbliche Kunden??
95	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	C, B	Variante C zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße über B

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
96	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI		Bei RW links neben Straße: RW Muss auf gleicher Höhe sein wie Straße, da sonst durch PKW-Scheinwerfer geblendet
97	Aachen	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Vernünftige Anbindung an Alleinring
98	Aachen	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Keine der Var. A, B, C ist attraktiv für die RWTH-Bereiche Melaten, Hörn, Campus, Klinikum etc.
99	Aachen	AC-RI	Potential	AC-RI		Die Varianten richten sich im Wesentlichen an den Knotenpunkten Ponttor-Kohlscheid (West) - Herzogenrath (Direktverbindung) aus. Dort gibt es die Alternative Bus und Bahn, man hat keinen besonderen Vorteil, wenn man das Rad nimmt. Der RadSCHNELLweg sollte eine Alternative für Nebenstrecken/Nebenziele sein (z.B. Melaten)
100	Aachen	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Mögliche Verknüpfung RSW an: Klinikum/Campus, Schulzentrum Hander Weg, Gesamtschule Kohlscheid
101	Aachen	Diskussion	Anbindung	AC-RI		Warum verläuft der Radschnellweg nicht zum Campus-Melaten, statt zum Ponttor? Dort sind die Potentiale.
102	Kohlscheid	Wirkung	Anbindung	AC-RI		Schulzentrum Laurensberg, Anbindung an RSW verbessern
103	Laurensberg	AC-RI	Ausbau	AC-RI		Generell Radverkehr fördern und Hindernisse (z.B. Absperrgitter an Brücke über Wildbach in Laurensberg Wildbacher Mühle) entfernen! Breite von Fahrradanhängern ausreichend berücksichtigen
104	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI		Warum keine Alternative auf neuem Bahndamm? (Campus West)
105	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Anbindung Campus ohne Tunneldurchfahrt/ohne Schnellstraße berücksichtigen
106	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Anbindung Campus, westlich Viadukt schräg parallel zur Schurzelter Straße führen
107	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Anbindung Campus mit weniger Steigung bauen
108	Laurensberg	AC-RI	Unterhaltung	AC-RI		Betriebskosten berücksichtigt? Aachen hat kein Geld mehr
109	Laurensberg	AC-RI	Sicherheit, Komfort	AC-RI		Aachen hat schlechte Luft: mehr Rad ist gut >> können Schadstoffe verringert werden?
110	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI		Vorschlag! Roermonder Str. > Rahe Mühle > Schloßparkstr. Überqueren bis Autobahn > am Bahndamm entlang ohne Steigerung bis Autobahnbrücke Laurensberg-Richterich
111	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI		Ausreichend Platz für Fußgänger UND Radfahrer einplanen, um Konflikte zu vermeiden; Fußgänger können auch außen um Bäume herumgeführt werden, müssen nicht versiegelt sein.
112	Laurensberg	Wirkung	Anbindung	AC-RI		Auch Radstrecke Richtung Campus stärken (viele Nutzer!) (parallel zur Schurzelter Str. Ri Seffent)
113	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI		Campus als wichtiges Ziel berücksichtigen
114	Herzogenrath	KO-HZ	Steigung	KO-HZ	A	Variante A: Verlängerung der Strecke aus dem Tal hoch zur Verringerung der Steigung
115	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	A	Variante A ist doch kein Radschnellweg! Zu viele Kreuzungen! Das wäre nur ein etwas breiterer Radweg als jetzt!
116	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	A	Neustraße wäre optimal

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
117	Herzogenrath	KO-HZ	Ausbau	KO-HZ	A	Die Nieuwstraat ganz neu ausbauen: auf einer Seite Radschnellweg (beide Richtungen), andere Seite für Autoverkehr
118	Herzogenrath	KO-HZ	Konflikte	KO-HZ	A	Variante A bringt kaum Verbesserungen für Radfahrer gegenüber Ist-Situation! Viele Berührungspunkte zu Straßenverkehr macht Fahren v.a. im Berufsverkehr langsam und gefährlich zugleich!
119	Herzogenrath	KO-HZ	Konflikte	KO-HZ	A	Neustraße ist aufgrund der vielen Einmündungen, privater Ein- und Ausfahrten und Kreisverkehre ungeeignet.
120	Herzogenrath	KO-HZ	Eingriffe	KO-HZ	A	Grünanlagen, Baumbestand und Parkplätze auf der Neustraße müssen unbedingt erhalten bleiben!
121	Herzogenrath	Wirkung	Potential	KO-HZ	A	Var. A wegen Potential am besten, weil B+C zu wenig Zubringer
122	Herzogenrath	Wirkung	Steigung	KO-HZ	A	Var. A (Ko-HZ) über Roleduc >> geringe Steigung
123	Herzogenrath	Wirkung		KO-HZ	A	Kooperation NL+D (im Bereich Neustraße)
124	Herzogenrath	Wirkung	Ausbau	KO-HZ	A	Nieuwstraat: Fahrrad u. Autoverkehr tauschen
125	Herzogenrath	Diskussion	Linienführung	KO-HZ	A	Bei einer Trassenführung über die Nieuwstraat könnte man ja die niederländischen Kommunen mit ins Boot nehmen. Dann würden sicherlich höhere Nutzerzahlen gewonnen werden.
126	Kohlscheid	KO-HZ	Anbindung	KO-HZ	A	Var. A - Nahe Anbindung an's Wohnumfeld
127	Kohlscheid	KO-HZ	Kosten	KO-HZ	A	Variante A geringster Bau / geringste Kosten, Nahe an NL+Ballungsraum
128	Kohlscheid	KO-HZ	Sicherheit, Komfort	KO-HZ	A	Variante A unattraktiv weil 1. Steigung, 2. an der befahrenen Straße (in Herzogenrath)
129	Kohlscheid	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	A	A: Mit Kerkrade Kontakt aufnehmen, da muss Platz genug sein! Attraktiv wg. Straße u. Kerkrade und günstig. Problem ist NUR EBC-Zentrum
130	Kohlscheid	Wirkung	Steigung	KO-HZ	A	KO-HZ: Variante A = unattraktiv wg. Steigung aber bessere Anbindung
131	Kohlscheid	Wirkung	Anbindung	KO-HZ	A	Nieuwstraat bessere Anbindung Straße/Kerkrade
132	Kohlscheid	Wirkung	Sicherheit, Komfort	KO-HZ	A	Nieuwstraat mehr soziale Kontrolle
133	Kohlscheid	Wirkung	Ausbau	KO-HZ	A	Fahrradlift von Zentrum bis EBC
134	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	KO-HZ	A	Neustraße schon jetzt nutzbar
135	Kohlscheid	Wirkung	Steigung	KO-HZ	A	Variante A: unattraktiv wg. Steigung, aber bessere Anbindung
136	Laurensberg	Wirkung	Konflikte	KO-HZ	A	deutliche Beschilderung für niederländische Mofa-Fahrer (zweisprachig)
137	Herzogenrath	KO-HZ	Eingriffe	KO-HZ	B	Variante B.6 > Wiesenstraße: Wegfall aller Parkplätze? >> wildes Parken der Tennisspieler u.A. Hundforter Benden
138	Aachen	RI-KO	Anbindung	KO-HZ	B, C	KS-HZ: Var. B, C: Gut zur Anbindung bspw. des Schulzentrums
139	Herzogenrath	KO-HZ	Konflikte	KO-HZ	B, C	Schützengelände: kein Schiessbetrieb mehr möglich!
140	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	B, C	Varianten B+C nicht realisierbar >> Topographie
141	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Grundstück auf den Heggen (Bahngelände) Fußweg Grundstück 1/2 privat!
142	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	257 Unterschriften gegen Trassenführung entlang der Bahn
143	Herzogenrath	KO-HZ	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Bitte keine Streckenführung in H'rath (B+C) wegen erheblicher Eingriffe in Gelände (Höhenunters.) und Landschaft (Schutzgebiete)

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
144	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	ich lehne die Führung (Variante entlang der Bahntrasse Abschnitt H'rath -> Pannesheide) ab, wegen betroffenes LSG und Kosten
145	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Variante Bahntrasse: Was ist mit Lärmschutz für die Anlieger Neben dem Bahngelände. Durch den Wegfall vieler Bäume wird der Geräuschpegel noch höher.
146	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	ich finde nur die Varianten an der Bahnlinie gut!
147	Herzogenrath	KO-HZ	Sicherheit; Komfort	KO-HZ	B, C	Ausleuchtung Bahnlinie bei Dunkelheit
148	Herzogenrath	KO-HZ	Baugrund	KO-HZ	B, C	Haldenbereich Auf den Heggen sicher?
149	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Radwegführung entlang der DB-Linie durch LSG ist nicht hinnehmbar
150	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Planung B+C zerstören ein einzigartiges Naherholungsgebiet. Der Lebensraum vieler Wildtiere würde empfindlich ge- und zerstört. Dort ist eins der letzten Rückzugsgebiete für Rehe, die dort in Mengen leben. Die Bäume, die dort gefällt würden, sind nicht durch neue zu ersetzen.
151	Herzogenrath	Diskussion	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Am Rand NSG >> NSG wird beeinträchtigt
152	Herzogenrath	Diskussion		KO-HZ	B, C	257 Unterschriften gegen die Trasse
153	Herzogenrath	Diskussion	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	mehr Gegner gegen die Trasse B/C
154	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Es wird viel zu viel Fläche neu versiegelt.
155	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Glashalde inakzeptabel wegen Amphibien; weiter nördl. Hochwald; stattdessen Roermonder Str./Voccartstr. Ausbauen (einzige Alternative für NABU)
156	Herzogenrath	Wirkung	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Feinstaub an der Bahn?
157	Herzogenrath	Wirkung	Konflikte	KO-HZ	B, C	Maßnahmen gegen Gefährdung durch Züge?
158	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Beeinträchtigung Naturschutzgebiet Wurmtal in der Bauphase
159	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Alt. HZ-Kohlscheid: Ein 4-6 m Radweg am Rand eines Naturschutzgebietes beeinträchtigt das Naturschutzgebiet sehr.
160	Herzogenrath	Wirkung	Potential	KO-HZ	B, C	angegebene Nutzung fraglich. Geringere Frequenz bei Strecke B+C
161	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Alt. HZ-Kohlscheid: Var. B+C an der Bahnlinie berücksichtigen nicht die Maxime, dass Naturschutz oberste Priorität hat
162	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Var. B+C, Abs. KO-HZ: Flächenversiegelung ist glatte Lüge
163	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Landschaftsschutzgebietfestsetzungen gelten nicht mehr für städtische Planungen??
164	Herzogenrath	Wirkung	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Sicherheitsfaktor Bahn (Der Bürger meinte damit, dass ggf. bei enger Führung an der Bahnstrecke nach Herzogenrath Gefahren durch die Sogwirkung der Züge und deren Emissionen (Feinstaub) bestehen könnten. Hierfür müsse es eine Lösung geben, z.B. Trennwände.)
165	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	HZ>Kohlscheid: Alternativen B oder C - enorme Erdbewegungen und Versiegelungen am Rand des Naturschutzgebietes
166	Kohlscheid	KO-HZ	Sicherheit, Komfort	KO-HZ	B, C	Var. B oder C wären sicher sehr attraktiv, weil frei von Verkehr und mit erträglicher Steigung realisierbar
167	Kohlscheid	Wirkung	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	entlang Bahn besser, da steigungsarm
168	Kohlscheid	RI-KO	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Radwegzustand Bahntrasse Kohlscheid: Grünschnitt, Laub, Sperren
169	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	C	Entlang der Bahn bis in die Stadt

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
170	Herzogenrath	KO-HZ	Konflikte	KO-HZ	C	Eisenbahnstraße Landwirtschaftlicher Verkehr wo?
171	Herzogenrath	KO-HZ	Sanierung bestehender Radwege	KO-HZ	C	Sanierung bestehender Radwege durch blaue Variante (insb. In Kohlscheid)
172	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	C	Blaue Streckenführung bringt echten Mehrwert für Herzogenrath
173	Herzogenrath	KO-HZ		KO-HZ	C	C: Fotostrecke: Anschluss an Mühlenstraße fehlt
174	Herzogenrath	KO-HZ	Anbindung	KO-HZ		Anschluss Schulzentrum
175	Herzogenrath	KO-HZ	Kosten	KO-HZ		Bauliche Maßnahmen in H'rath erfordern einen Nachweis darüber, dass kein oberflächlicher Bergbau stattgefunden hat. Was ist bei dem Radschnellweg an Kosten geplant?
176	Herzogenrath	RI-KO	Anbindung	KO-HZ		Option Weiterführung nach Merkstein
177	Herzogenrath	RI-KO	Anbindung	KO-HZ		Anschluss nach Merkstein besser über Noppenberger Str. / Schulweg / Gymnasium H'rath
178	Herzogenrath	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege	KO-HZ		Die vorausgerechneten Umsteiger rechtfertigen nicht die Kosten. Vernünftiger Ausbau der vorhandenen Radwege! Roermonder/Voccartstraße!
179	Kohlscheid	Diskussion	Kosten	KO-HZ		Wie sieht die Kostensituation für die Stadt Herzogenrath aus?
180	Aachen	RI-KO		RI-KO	A	Aus meiner Sicht kommt als Querschnittslösung aller Faktoren (Landschaft, Kosten, Naturgüter, Modal Split) nur eine Strecke im Straßen- und Siedlungsraum "auf Kosten" des MIV in Frage (Gleichberechtigte Nutzung der Verkehrswege im Siedlungsraum). Demnach z.Zt. Variante A - die + 5 ca. größere Zahl zu ersetzender Einzelbäume wäre in der Summe der Überlegung akzeptabel. (Für alle Abschnitte)
181	Aachen	RI-KO	Konflikte	RI-KO	A	Haus-Heyden.-Str. zu viel Verkehr
182	Kohlscheid	Wirkung	Konflikte	RI-KO	A	Kohlscheid-Richterich: Variante A: Konflikte mit PKW auf Fahrradstraße
183	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	A	Haus-Heyden-Str + Verkehr
184	Kohlscheid	RI-KO		RI-KO	A	Anschluss Pannesheide? Fahrzeuge + Radweg?
185	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A	Variante A: Silverpadweg Reitstreifen, von Forsterheide Richt Windräder (Abschnitt AC-Ri >> Loch)
186	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	A	Haus-Heyden-Str: Konflikt Traktor (Dreck)
187	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A	Wählen Sie bitte Variante A über Haus-Heyden-Str. (Bank), dann gibt es eine qualitativ hochwertige Verbindung; Bank <-> Richterich (Schulweg nach Laurensberg)
188	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A	Ortseinfahrt Bank: Banker-Feld-Str.: Passen die Breiten?
189	Laurensberg	RI-KO	Ausbau	RI-KO	A	Haus-Heyden-Straße in Kohlscheid zur Fahrradstraße und Anliegerstraße Parkraum bitte nur auf einer Seite
190	Laurensberg	RI-KO	Bahntrasse KO-HZ	RI-KO	A	Variante A3 besser, dann nach H'rath an der DB-Trasse entlang
191	Laurensberg	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A	Variante A ist gute Lösung, Abtrennung Fußgänger/Radfahrer erforderlich (Schulkinder-Schutz)
192	Laurensberg	RI-KO	Konflikte	RI-KO	A	Variante A (RI-KO) zu viele Ampeln, zu viele Konflikte (Geschäfte, Mülltonnen)

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
193	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-KO	A	Variante A erschließt Avantis, Horbach ist im Prinzip über den jetzigen Radweg angebunden; Variante A vielleicht besser nicht an der Grundschule entlang führen
194	Laurensberg	RI-KO	Erschließungsspanne	RI-KO	A, B	Ri-Ko: 2 Varianten ausbauen, A für ruhiges Radeln, B für schnelles Zielradeln
195	Kohlscheid	RI-KO	Anbindung	RI-KO	A, C	Variante A+C: ggf. eine Variante nur als sekundäre Anbindung
196	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A, C	Durch Kohlscheid sind Var. A+C attraktiv, B schreckt Radfahrer ab
197	Laurensberg	RI-KO	Erschließungsspanne	RI-KO	A, C	Variante A+C: um Bank und Kohlscheid-Zentrum anzubinden
198	Laurensberg	RI-KO	Erschließungsspanne	RI-KO	A, C	Variante A+C ist ideal
199	Aachen	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	Richt.-Kohlscheid: Var. B zu viele Kreuzungen, Ausfahrten >> zu gefährlich
200	Aachen	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	Roermonder Str. zwischen Uersfeld und Kohlscheid: Scheinwerfer blenden
201	Aachen	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	Roermonder Str. (Kohlscheid): Fußgänger-Konflikte bei momentaner Situation
202	Herzogenrath	RI-KO	Ausbau	RI-KO	B	(z.B. Roermonder Str. - Kohlscheid rote Variante): Radschnellweg + Fußgängerweg <u>ohne deutliche Trennung ist keine Verbesserung!</u>
203	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B (Ri-Ko) erfüllt nicht die Kriterien eines RSW und sollte seriöserweise verworfen werden.
204	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B (Roermonder Str.) ist aufgrund des Verkehrs für RSW indiskutabel. Jeder, der dort öfters lang fährt, wird dies nachvollziehen können!
205	Kohlscheid	RI-KO	Ausbau	RI-KO	B	Wie werden bei Variante B die Kreuzungen mit Ampeln gestaltet? > Fahrräder müssen länger fahren dürfen als Fußgänger!
206	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Roermonder Str. zu problematisch (Breiten, Ampeln, Ausfahrten...)
207	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	LSA Roermonder Str. Kohlscheid bremsen den Radverkehr
208	Laurensberg	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	Konfliktpotential Fußgänger, Bus, bei Variante Roermonder Str. Daher besser über Horbacher Str., Banker-Feld-Str.
209	Laurensberg	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B: Meiner Ansicht nach wird ab Kohlscheid die derzeitige Situation nicht verbessert. Unzählige Ampeln, Ausfahrten, Bushaltestellen, Mülltonnen etc.
210	Laurensberg	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B Ri-Ko ist kein Radschnellweg innerhalb von Kohlscheid
211	Laurensberg	RI-KO		RI-KO	B	Bloß nicht B
212	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-KO	B	Ganz klar Variante B: Radfahrer wollen wenig Umwege
213	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B für zügiges Fahren + ohne große Umwege
214	Herzogenrath	RI-KO	Sanierung bestehender Radwege	RI-KO	C	Variante C sehr gut für Kohlscheid. Sanierung bestehender Radwege
215	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	C	Reitweg erhalten, Uersfeld Wirtschaftsweg Variante C2
216	Kohlscheid	RI-KO	Unterhaltung	RI-KO	C	Unterhaltungskosten in Variante C wegen längster Strecke am höchsten
217	Kohlscheid	RI-KO	Eingriffe	RI-KO	C	Stichweg Alte Bahn von Weststr.: problematisch: Wegfall von Parkplätzen, Parkplätze werden stark genutzt von Anwohnern Weststr., Besuchern der Arztpraxen; Breite ausreichen?

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
218	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	C	Favorit: Variante C, Variante A: relativ weit von Kohlscheid Zentrum zu fahren; Variante B: total unattraktiv weil 1. Verkehr, 2. Ampeln
219	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	C	C wird durch Kohlscheid Zentrum erschlossen
220	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	C	Variante C: Strecke zu lang/kurvig >> unattraktiv, hohe Unterhaltungskosten
221	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	C	Feldstr.: Betriebe mit LKW-Anlieferung
222	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	C	Feldstr.: Toom Getränke - nicht nur Roermonder Str., wenn Feldstr., dann auf Einbahnstr. achten (LKW)
223	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	C	Knoten Kaiserstr., Weststr. müssen bearbeitet werden
224	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	C	Hoher Parkdruck Stichweg Alte Bahn
225	Laurensberg	RI-KO	Anbindung	RI-KO	C	Variante C ist ideal mit Anbindung des Zentrums und neuer Wohngebiete
226	Aachen	RI-KO	Unterhaltung	RI-KO		Roermonder-Pannesheide: Wer kümmert sich um Grünschnitt/Unkraut auf RW? Heute Anwohner >> funktioniert nicht!
227	Aachen	RI-KO	Ausbau	RI-KO		Roermonder Str. Kohlscheid: Ampelmasten, Schaltkästen
228	Herzogenrath	Wirkung	Linienführung	RI-KO		Pannesheide an Kirche u. Grundschule vorbei, durch die Felder (bereits geteeter Weg), weiter Haus-Heyden-Str.
229	Kohlscheid	Wirkung	Anbindung	RI-KO		Zubringer-Situation in Kohlscheid muss verbessert werden
230	Kohlscheid	RI-KO	Potential	RI-KO		Kohlscheid: rot am prakt., blau wird von Einwohnern westl. der Roermonder nicht genutzt, grün genau umgekehrt
231	Kohlscheid	RI-KO	Unterhaltung	RI-KO		Roermonder Str. Wurzelprobleme
232	Kohlscheid	RI-KO	Ausbau	RI-KO		Barrieren an vorh. Bahntrasse entfernen! Radfahrer muss immer absteigen
233	Kohlscheid	RI-KO	Sicherheit, Komfort	RI-KO		Radweg entlang Roermonder Str.: Blendung von Fahrzeugen
234	Kohlscheid	RI-KO	Anbindung	RI-KO		wurden Schulwege berücksichtigt? Z.B. Alte Bahn, Mühlenstr., Kämpstr., Grundschulen Kohlscheid-Mitte
235	Kohlscheid	Wirkung	Linienführung	RI-KO		Ri-Ko: total heterogenes Bild. Einerseits Länge: Vor-/Nachteile, andererseits Anbindung: Vor-/Nachteile
236	Laurensberg	RI-LO	Potential	RI-LO	A	Ri-Lo: Variante A ist viel länger: Risiko, dass nicht genutzt wird
237	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO	A, B	Variante B durch Horbach schwierig! Alternative? Variante A innovativ! Besser!
238	Laurensberg	RI-KO	Linienführung	RI-LO	B	Variante zwischen Richterich-Locht: Variante B würde ich bevorzugen > finde: a) kürzerer Weg, b) über Horbach höherer Einzugsbereich, c) geschützter Bereich bei Witterungseinflüssen (Wind)
239	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO	B	Ri-Lo: Avantis is out!; Radweg Horbach sollte durch grün geschützt sein
240	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO		Variante Laurensberger Str./Alter Heerler Weg nochmal prüfen
241	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO		Gierstr, Laurensberger-Alte Heerler Str
242	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO		Alter Heerler Weg ertüchtigen!
243	Laurensberg	RI-LO	Ausbau	RI-LO		Ri-Lo häufig Westwind! Windschutz des Radwegs durch Büsche und Bäume
244	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	RI-LO		RI-LO: Warum nicht "Mittelweg" zwischen A+B?
245	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	RI-LO		Variante Alter Heerler Weg
246	Laurensberg	Wirkung	Ausbau	RI-LO		Abs. RI-LO: Bäume als Windschutz entlang des Radweges (Ausgleich zu gefälltten Bäumen)

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
247	Laurensberg	Diskussion	Linienführung	RI-LO		Heerler Straße: Wieso wird diese Route nach Locht nicht weiter verfolgt.
248	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung		A	A bessere Linie HZ-AC
249	Laurensberg	AC-RI	Ausbau		A, B, C	Einbahnstraße aus Henricistraße und Rüscher Straße vorsehen
250	Herzogenrath	Wirkung	Potential		B, C	HZ > Kohlscheid: Zahlen zur Anzahl der Nutzung Variante B+C viel zu hoch im Vgl. zu Variante A (Nieuwstraat)
251	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm		B, C	Viele Auf- und Abfahrten (steigungsarm) zu/von Bahndamm planen >> erhöht Nutzbarkeit für Anwohner
252	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm		B, C	Sicherheit Fußgänger (insbes. Kinder, Hunde) durch deutliche räuml. Trennung
253	Laurensberg	Diskussion	Naturschutz		B, C	Wird in der Rüscher Straße ein 2-Richtungsrادweg in der Grünfläche geplant; diese dient den Anwohnern als „Park“!
254	Laurensberg	Diskussion	Alter Bahndamm		B, C	Was haben die Laurensberger Bürger von einem Radschnellweg auf dem Bahndamm, wenn sie diesen mangels Zuwegung nicht bzw. nur sehr schlecht erreichen können?
255	Aachen	Diskussion				Gibt es Alternative zu RSW? Shared Space statt Trennung?
256	Aachen	Diskussion				Auch Verkehrsbeobachtungen machen
257	Aachen	Diskussion	Anbindung			Anbindung Campus mit untersuchen
258	Aachen	Diskussion	Potential			Achse in die Innenstadt hat gute Alternative im ÖPNV >> wenig Potential fürs Rad >> eher da bauen, wo keine gute Alternative
259	Aachen	Diskussion	Konflikte			Permanent Konflikte mit den Alternativen
260	Aachen	Diskussion	Naturschutz			Beleuchtung außerorts zu hoher Eingriff in Natur
261	Aachen	Diskussion	Kosten			Kriterien Land nicht erfüllt >> noch förderfähig?
262	Aachen	Wirkung				Visualisierung der Ergebnisse auf der Internetseite: Kosten, Höhenplan, Potential, Natur, Kommentar
263	Aachen	Wirkung	Sicherheit, Komfort			Separiert man Radfahrer vom Kfz-Verkehr, bietet das dem Pkw-Verkehr freiere und damit komfortablere Fahrt. Soll Pkw-Verkehr unattraktiv werden, muss man des Radfahren im gemeinsam Verkehrsraum aufwerten.
264	Aachen	Wirkung				In der Entscheidungs- und Bewertungsmatrix wird Komfort höher bewertet als Ökologie, obwohl marketingmäßig Ökologie der Mobilität betont wird >> widersprüchliche Verzerrung
265	Aachen	Wirkung	Naturschutz			Es steht immer weniger Fläche für Ausgleich zur Verfügung
266	Aachen	Wirkung				Aufmerksamkeit auf Projekt muss verbessert werden
267	Aachen	Wirkung				Wenn durch Ökotechnik natürliche Ökologie angegriffen/zerstört wird, wird Ökotechnik unglaubwürdig
268	Aachen	Wirkung				Ökotechnik darf nicht gegen natürliche Ökologie ausgespielt werden.
269	Aachen	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege			Wir brauchen keine neuen, zusätzlichen Verkehrswege, sondern geänderte Nutzung + Verbesserung Bestehender.
270	Aachen	Wirkung	Erfahrungen			Erfahrungen mit Missbrauch durch Mofa/Motorrad?
271	Aachen	Wirkung	Konflikte			Rad+Auto > unkomfortabel (gerade im Berufsverkehr) >> besser getrennt

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
272	Aachen	Wirkung	Potential			Um eine möglichst starke Nutzung durch möglichst viele Bürger zu erreichen, sollten diese Wege möglichst nah an hoch frequentierten Straßen/Bebauung entlang geführt werden. Frauen und Kinder meiden eher schwach frequentierte Gegenden.
273	Aachen	RI-KO	Ausbau			Fahrradstr. rot einfärben, damit Autofahrer verstehen und sich entsprechend verhalten (Schilder/Piktogramm allein reichen nicht)
274	Aachen	RI-KO	Unterhaltung			Winterdienst auf Radwege Pflicht: Bis 7h30 Radweg geräumt
275	Aachen	RI-KO	Ausbau			keine Licht-/Ampelmasten auf dem Radweg (Vgl. Roermonder/Voccartstr. Kohlscheid HZR)
276	Aachen	RI-KO	Unterhaltung			In Kopenhagen werden im Winter zuerst die Radwege von Schnee befreit, dann die Straßen
277	Aachen	AC-RI	Alter Bahndamm			Ich wünsche mir eine kurze komfortable Verbindung über den Bahndamm nach Locht
278	Aachen	AC-RI	Ausbau			Verkehrsberuhigende Maßnahmen bei Fahrradstraßen notwendig! Z.B. Rüttelschwelle/Temposchwelle
279	Aachen	Diskussion	Naturschutz			Beleuchtung: Für den Naturschutz ist eine durchgehende Beleuchtung problematisch.
280	Aachen	Diskussion	Entscheidung			Sind unter den Entscheidungsträgern überhaupt Radfahrer?
281	Aachen	Diskussion	Linienführung			Warum plant man keinen RSW auf einer Achse, wo es keine guten Alternativen zum Auto gibt (ÖPNV), also auf Nebenstrecken?
282	Aachen	Diskussion				Erfolgt die Planung auch auf der Basis von eigenen Beobachtungen, die auch in den Spitzenstunden am Morgen und Nachmittag durchgeführt werden, oder wird nur auf den Hinweisen der Bürger aufgebaut?
283	Aachen	Diskussion				Shared Space statt Trennung der Verkehrsarten! Muss nicht die Verkehrsplanung eine Mischung der Verkehrsarten fördern?
284	Herzogenrath	KO-HZ	Wer darf RSW nutzen?			Fahrweg auch für Kutschen frei?
285	Herzogenrath	KO-HZ	Kosten			Auch Millionen vom Land sind unsere Steuergelder
286	Herzogenrath	KO-HZ				Radweg ist eine sehr zukunftsorientierte Lösung, um die Gesundheit zu fördern.
287	Herzogenrath	Diskussion				"kontrovers" >> beschönigend
288	Herzogenrath	RI-KO	Konflikte			Nicht nur "Knoten", sondern auch Kreuzungen mit Fußgängern vermeiden: Bushaltestellen, Ampeln, Parken etc.
289	Herzogenrath	RI-KO	Ausbau			Spezielle Ampeln für Radfahrer in Sichthöhe, nach niederländischem Vorbild
290	Herzogenrath	RI-KO	Ausbau			Fahrradstraße als Teil eines Radschnellwegs ist "No-Go"! Fahrradstr. sind nicht "realitätsnah".
291	Herzogenrath	RI-KO	Konflikte			Radschnellwege und Ampeln sind nicht vereinbar
292	Herzogenrath	RI-KO	Sicherheit, Komfort			RSW in direkter Angrenzung an PKW-Fahrbahnen vermeiden. Insbesondere außerorts im Dunkeln starke Blendwirkung.
293	Herzogenrath	RI-KO	Sicherheit, Komfort			Bäume an RSW unbedingt vermeiden (Wurzelschäden). Hecken (Licht-/Windschutz) sind zu bevorzugen.
294	Herzogenrath	RI-KO				Je mehr Fahrradwege/Fahrradstraßen, desto besser!
295	Herzogenrath	RI-KO	Baugrund			Bergbauschäden? Positivkarte!?!?

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
296	Herzogenrath	Wirkung	Wer darf RSW nutzen?			Radschnellweg auch für E-Bike mit 45 km/h
297	Herzogenrath	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege			Werden bis zum Bau Wartungen an anderen Radwegen des Landes aufgeschoben?
298	Herzogenrath	Wirkung	Kosten			Nicht das Land, sondern der Steuerzahler trägt die Kosten. Auch die Folgekosten >> Reinvestitionen, Abschreibungen etc. frühzeitig beachten
299	Herzogenrath	Wirkung	Kosten			Woher kommen 20% kommunale Mittel?
300	Herzogenrath	Wirkung	Entscheidung			Kommt der Radweg auf Biegen und Brechen?
301	Herzogenrath	Wirkung				Deutschland hat keine Fahrradkultur!
302	Herzogenrath	Wirkung	Steigung			RSW macht nur Sinn in Gegenden ohne Steigung
303	Herzogenrath	Wirkung	Kosten			Woher kommen 20% von 18 Mio. €?
304	Herzogenrath	Diskussion	Entscheidung			Wie erfolgt die Gewichtung der einzelnen Aspekte/Merkmale?
305	Herzogenrath	Diskussion	Entscheidung			Wer entscheidet über die Notwendigkeit eines Radschnellweges?
306	Herzogenrath	Diskussion	Entscheidung			Inwieweit ist eine Entscheidung zum Radschnellweg schon getroffen? Wer entscheidet darüber?
307	Herzogenrath	Diskussion				Der Bürgerwille – von den Äußerungen der Bürger – sei eindeutig dagegen. Die Äußerungen der Moderatoren beschönigen diesen Umstand?
308	Kohlscheid	Wirkung	Ausbau			gleichzeitig bestehendes Radwegenetz für Zubringerfunktion, Ampelschaltungen mit Autos schalten
309	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Wer kommt für Unterhaltungskosten, Reparaturen, Pflege (Straßenbegleitgrün) auf?
310	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Gleichzeitig soll Umdenken erfolgen, dass Radschnellweg auch vorrangig instandgehalten wird
311	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Winterdienst wichtig
312	Kohlscheid	Wirkung	Naturschutz			Wann ist ein Baum ein Baum? (Einzelbäume)
313	Kohlscheid	Wirkung	Erfahrungen			Erfahrungen in anderen Ländern, wie Anwohner Fahrradstraße aufnehmen?
314	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Finanzielle Mittel, um RSW zu unterhalten >> muss man prüfen!
315	Kohlscheid	Wirkung				Radschnellweg grundsätzlich abzulehnen
316	Kohlscheid	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege			schlechter Zustand der vorhandenen Radwege, als Zusatzstrecken ebenfalls verbessern/pflegen
317	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			bessere Unterhaltung "Gras, Schnee, ..., Wurzelwerk, Grünschnitt"
318	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Unterhaltung + Mittel Anbindung/Ausbau übriges Netz - Nieuwstraat - Bahn
319	Kohlscheid	Wirkung				Mögliche Auswirkungen für direkte Anwohner scheinbar nicht untersucht
320	Kohlscheid	RI-KO	Ausbau			Keine rechte Winkel große Ausrundungen (in Verbindung mit Steigungen)

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
321	Kohlscheid	Diskussion	Erfahrungen			Wie ist die Akzeptanz der Anwohner bei bestehenden Radschnellwegen in Hinblick auf Konflikte mit spielenden Kindern, Wegfall von Parkplätzen, Schnelligkeit des Radverkehrs.
322	Kohlscheid	Diskussion	Steigung			Sind kurze Abschnitten mit hohen Steigungen nicht besser als lange mit geringen Steigungen?
323	Kohlscheid	Diskussion				Wann würde ein Radschnellweg realisiert?
324	Laurensberg	RI-KO	Konflikte			keinen Fußweg direkt neben der Fahrbahn! (eher Radwegrichtungen trennen)
325	Laurensberg	RI-KO				Bitte bis 2020 schon Teilstrecken bauen benutzbar machen
326	Laurensberg	RI-KO	Sicherheit, Komfort			Ausbaustandards auf Radschnellweg möglichst einhalten, sonst nicht: komfortabel, schnell, sicher
327	Laurensberg	RI-LO	Ausbau			Nur Zone 30 ist nicht ausreichend!
328	Laurensberg	RI-LO	Ausbau			Fußgänger auch auf Strecken außerhalb der Ortschaften nicht vergessen!
329	Laurensberg	RI-LO	Konflikte			Deutliche Trennung zw. Fahrrad- und Fußgängerbereich! Keine Querung
330	Laurensberg	AC-RI	Konflikte			Wer hält Mofas etc. davon ab, darauf zu fahren? Lärmbelästigung (des nachts)
331	Laurensberg	AC-RI	Konflikte			Mofafahren auf Schnellwegen erlaubt!? (kl. Kennz.)
332	Laurensberg	AC-RI				Detailinfos/-karten auf der Website nicht abrufbar (Fehler)
333	Laurensberg	AC-RI	Kosten			Investition! Stadt? Land? Bund? Aufteilung
334	Laurensberg	AC-RI	Sicherheit, Komfort			Abgase: Radschnellweg NIE neben staugefährdete Straßen
335	Laurensberg	AC-RI	Steigung			Steigungen werden in 5 Jahren keine Rolle bei der Wegauswahl spielen
336	Laurensberg	AC-RI	Konflikte			Anwohner sind durch Baumaßnahmen + Verkehr betroffen (Beleuchtung)
337	Laurensberg	Wirkung	Naturschutz			Wie viele Tiere sterben durch Autoverkehr im Vgl. zum Radverkehr!?
338	Laurensberg	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege			Radschnellweg versus gut ausgebautes Fahrradwegenetz?!
339	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Missbrauch durch Zweiradfahrer
340	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Gefahr Kollision Radfahrer/Fußgänger durch ausreichend Trennung
341	Laurensberg	Wirkung	Kosten			Bundesverkehrswegeplan >> Förderung?
342	Laurensberg	Wirkung	Ausbau			"Grüne Welle" im Boden zum Geschwindigkeitsabgleich
343	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Hundeverbot! Auf Schnellwegen für Radler
344	Laurensberg	Wirkung	Ausbau			Ampeln mit Kontaktschleife im Boden >> grün/freie Fahrt für Radfahrer
345	Laurensberg	Wirkung	Ausbau			Beleuchtung störend, wenn zeitlich die ganze Nacht
346	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Missbrauch Moped o.ä.
347	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Dürfen Mofafahrer den Radweg nutzen? Wie genau soll die Beleuchtung aussehen?
348	Laurensberg	Diskussion	Unterhaltung			Winterdienst: Ist der Unterhalt und Winterdienst in den Kosten mit berücksichtigt worden.
349	Laurensberg	Diskussion	Kosten			Wie kann das Projekt angesichts der Etatprobleme in den Kommunen finanziert werden?

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
350	Laurensberg	Diskussion	Sicherheit, Komfort			Radfahren muss attraktiver werden und dazu ist eine Route mit wenigen Steigungen erforderlich. Was würde es für die Luftqualität in der Stadt bringen, wenn der Modal-Split-Anteil von 12% auf 20% gesteigert würde?
351	Laurensberg	Diskussion	Kosten			Erfolgt die Finanzierung des Landes auch dann, wenn die Breiten eines Radschnellweges nicht überall realisierbar sind?
352	Laurensberg	Diskussion	Steigung			Wie wird Steigung bewertet?
353	schriftliche Stellungnahmen					s. Anlage



Radschnellweg Bürgerbeteiligung Teil 2

an:

info

03.05.2016 23:45

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: info@radschnellweg-euregio.de,

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

,1 Attachment

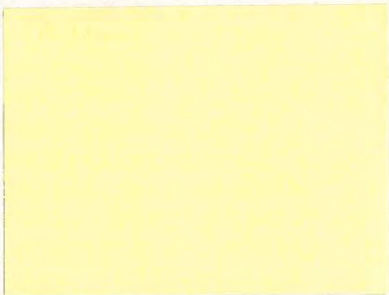


Radschnellweg.docx

Sehr geehrter Herr Oswald,

anbei mein Kommentar zu den vorgeschlagenen Trassen.

Mit freundlichem Gruß



2. Stufe der Bürgerbeteiligung Radschnellweg Aachen-Herzogenrath

Kommentare

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich gehe davon aus, dass nur die von Ihnen vorgeschlagenen Streckenvarianten weiter untersucht werden und Sie alle eingebrachten Argumente abwägen, um dann die Machbarkeit /Wirtschaftlichkeit einer favorisierten Variante weiter verfolgen. Folgend meine Kommentare zu den Streckenführungen:

- **Startpunkt Wüllnerstr.:** Mit der Freigabe der Kockerellstraße für den Fahrradverkehr könnte der Fahrradschnellweg über die Eifelschornstraße und Kockerellstraße praktisch fast bis zum Markt gut verbunden werden und über die Schmiedstraße ist leicht die weiter Verbindung nach Süden zu schlagen. Sehr nahe an vielen Unigebäuden: Kaaman Auditorium, Audimax, (eingeschränkt) Hörsaalkomplex Classenstr. Über Marienbongard auch von der Pontstr. zu erreichen. Radweg in beide Richtungen. *Wertung +++*
- **Startpunkt Pontdriesch:** Startpunkt liegt am stark vom Autoverkehr frequentierten Kreuzung Templergraben Hirschgraben. Eine direkte Verbindung zum Markt oder Autoverkehrsarm zum Aachener Süden nicht möglich. Radweg nur in eine Richtung. Verkehrsreich aber leichter erreichbar: Bushof, Elisengalerie, Aquis Plaza. *Wertung +-*
- **Obere Pontstraße /Pontor:** Bushaltestellen vor dem Pontor. Hier halten ausgesprochen häufig Busse, die dann auf dem Fahrradschnellweg stehen würden. Radfahrer müssten in den Autoverkehr ausweichen. Unterführung Ponttor: Kopfsteinpflaster ist nicht akzeptabel, Asphalt bringt u.U. Konflikte mit dem Denkmalschutz. Reicht die Distanz um in die Roermonderstraße hinein aus der Unterführung eine Rampe mit geringer Steigung anzulegen (z.Zt. Treppen). Kreuzung Abbiegespur Ludwigsallee- Roermonderstraße müsste gekreuzt werden.
- **Kreuzung Pontwall/Wüllnerstr./Turmstraße:** Ausfahrt aus der Unterführung kritisch. Kann sie Rampe vor der Sparkasse Turmstraße lang genug gestaltet werden um geringe Steigung zu haben. Um in die Kruppstr. zu gelangen liegt die Ausfahrt auf der falschen Seite der Turmstraße. Tunnelausfahrt Intzeststr. wäre gut zu gestalten führt aber nicht zur Trasse. (evtl. Führung über Intzeststr. –Bunsenstr. Kruppstr. ? und damit auch Anbindung Westbahnhof und Uni-Sportstätten Mies van der Rohestr, Hörn, Campus West. ?
- Wäre es auch denkbar bei einer weiteren Trassenführung über die Rütcherstraße den Fahrradschnellweg zu verzweigen, dass sowohl der Startpunkt Pontdriesch als auch der Startpunkt Wüllnerstraße (weiter über Turmstraße) parallel genutzt werden könnte ?
- **Trasse Laurensberg alter Bahndamm:** Autoverkehrsarm (+++). Schlechte Anschlussmöglichkeit zum Gewerbegebiet Kackert-Str. und zu Laurensberg Zentrum /Rathaustraße (starke Steigung/Gefälle um zum Bahndamm auf- oder ab- zu fahren.

- **Kohlscheid alte Bahn:** Exzellente Anbindung von Kohlscheid Zentrum, Gesamtschule Kohlscheid, Schwimmbad und TPH. In große Teilen so gut wie ohne Autoverkehr. Deutliche Vorfahrtsregelungen und Markierungen bei der Überquerung Kircheichstr., Kaiserstr. und Weststr. notwendig. Variante C3 nicht sinnvoll, besser über Feldstraße trotz Kurve. In der Mühlenstr. besteht eine ähnliche Situation wie für die Huas Heydenstr. beschrieben. Problematisch: Vorfahrtsregelung Alter Bahndam / Raiffeisenstr. und Trennung Fußgänger/ Radfahrer auf der Strecke zwischen Weststr. und Raiffeisenstr. (Hundenauslaufstrecke) notwendig.
- **Kohlscheid- Herzogenrath Bahnlinie** Variante B2 von Herzogenrath nach Kohlscheid mit sehr starker Steigung. Wegen beträchtlichen Steigungen der anderen Trassen zu bevorzugen
- **Kohlscheid- Herzogenrath Nieuwstraat** gute Anbindung Niederlande / Kerkrade. Verkersführung ja wahrscheinlich in den kleinen Seitenfahrbahnen. Problematisch wenn diese auch von Autos befahren werden, um zu parken



Re: Antwort: Radschnellweg Bürgerbeteiligung Teil 2

an:

Ralf.Oswald

09.05.2016 00:23

Details verbergen

Von:

An: Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de,

Hallo,

ich bin heute nochmal die Variante B2 gefahren. Wenn damit eine Trassenführung gemeint ist, die auf einem Feldweg der kurz hinter der Kreuzung Roermonder Str. /Pannesheide abgeht, am Westwall entlang und dann bis zur Unterführung unter der Bahnlinie führt und davor der Bahnlinie dann linker Hand folgt, so ist nach meiner Meinung dieses Variante aus der Gegenrichtung her wegen der Steigung unzumutbar .

Wenn es alternativ zur VarianteB2 eine Trassenführung mit weniger Steigung gibt wie bei B1 angedeutet, die sogar die Senke vor der Bahnunterführung umgeht, finde ich diese Trasse besser als über NL /Neustraße, da dort die Aachener Str. hinter dem Eurode-Haus auch einiges an Steigung aus Richtung Herzogenrath bedeuten würde.

Mit freundlichem Gruß



Am 04.05.2016 um 11:44 schrieb Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de:

Sehr geehrter

vielen Dank für Ihre ausführliche und Stellungnahme.

Sie wird wie alle anderen Stellungnahmen im Rahmen der Bürgerbeteiligung dokumentiert und in die Abwägung der Streckenvarianten einbezogen.

Ich habe noch eine Verständnisfrage zum vorletzten Absatz: "Kohlscheid- Herzogenrath Bahnlinie Variante B2 von Herzogenrath nach Kohlscheid mit sehr starker Steigung. Wegen beträchtlichen Steigungen der anderen Trassen zu bevorzugen". Soll B 2 trotz starker Steigung also gegenüber den anderen Trassen bevorzugt werden?

Mit freundlichen Grüßen
Ralf Oswald

StädteRegion Aachen
A 61.1 Straßenbau und Verkehrslenkung
Raum E 391, Zollernstraße 10, 52070 Aachen
Tel.: +49(0)241/51983705
Fax: +49(0)241/51983277
Mail: Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de

Von:
An:
Datum:
Betreff:





Radschnellweg Euregio

an:

info@radschnellweg-euregio.de

30.04.2016 17:41

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: "info@radschnellweg-euregio.de" <info@radschnellweg-euregio.de>,

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

Bitte Antwort an

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte mich bei dem geplanten Radschnellweg für die Variante A (grüne Variante) aussprechen, weil sie die wenigsten Eingriffe in die Natur beinhaltet und am preisgünstigsten ist.

Mit umweltfreundlichen Grüßen



Neuer Kommentar zur Initiative "Radschnellweg Aachen - Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen"

Moderation unserAC.de an: StädteRegion Aachen

26.04.2016 21:50

Von: [REDACTED]

Zur Seite:

<https://www.unserac.de/initiativen/i/initiative/256.html#commentForm>

KOMMENTAR

Tolle Sache, hoffentlich gelingt das!!

Ich komme von der 4, Bürgerbeteiligung und kann nur Sagen eine Tolle Sache.

Ich bin für den Trasse an der Bahn! Variante A/B.

Warum soll das nicht bei uns in Herzogenrath funktionieren.

Viele sind dagegen, fährt doch mal in Übach-Palenberg am Bahnhof vorbei.

Da läuft der Fahrradweg auch direkt daneben den Gleisen.

Dies ist ein Service von unserAC.de

www.unserac.de

--

unserAC.de wird zur Verfügung gestellt durch:

Aachener Stiftung Kathy Beys vertreten durch ihren geschäftsführenden

Vorstand: B. Stephan Baldin

52062 Aachen / Schmiedstr. 3 / Telefon: +49 (0) 241 40929 25



Radschnellweg Herzogenrath

an:

info@radschnellweg-euregio.de, joachim.hergesell@herzogenrath.de,
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

04.05.2016 14:20

Kopie:

"bruno.barth@naturfreunde-merkstein.de", "redaktion@zeitungsverlag-aachen.de"

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: "info@radschnellweg-euregio.de" <info@radschnellweg-euregio.de>,
"joachim.hergesell@herzogenrath.de" <joachim.hergesell@herzogenrath.de>,
"verkehrsmanagement@mail.aachen.de" <verkehrsmanagement@mail.aachen.de>,
Kopie: "bruno.barth@naturfreunde-merkstein.de" <bruno.barth@naturfreunde-merkstein.de>,
"redaktion@zeitungsverlag-aachen.de" <redaktion@zeitungsverlag-aachen.de>

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

2 Attachments



Radfahrweg-ÜbachPalenberg.pdf Radfahrweg-Anfang-Ende.pdf

Guten Tag Meine Damen Und Herren (Herr Oswald) ,

Ich war am Di. den 26.4 auf Ihre Information's Veranstaltung Radschnellweg.

Nochmal Danke für diesen guten Einblick in diesen Projekt.

Nach etwas Bedenkzeit würde ich gerne
noch etwas Beitragen zum Thema-Trassenverlauf !

Nach Sachlicher Überlegung der Themen verstehe ich nicht die Abneigung der Naturfreunde-Merkstein
gegen die Führung an der Bahntrasse!

(Den Sachverhalt warum haben wir an den Abend ja von einigen Anwesenden erläutert bekommen, Ok)

Aber darum möchte Ich hier noch meine Meinung sagen.

Ich denke wenn wir die Neustraße für ca. 700 000 € umbauen, werden wir es schaffen im Schwarzen-Buch
der Steuerverschwendung zu kommen (oder bei Mario Bahrt).

Eine Straße mit zwei tollen Radfahrwegen die getrennt von der Fahrbahn laufen, muss man nicht neu
Ausbauen!

Eine Trasse an der Bahnlinie wäre ein Radschnell weg!
Wie nah der Abstand der Bahnlinie zum Radweg sein kann,
sehen wir Ja wenn man nach Übach-Palenberg mit den Rad fährt.
(siehe Anhang (gemessen von der Eisenschiene- 5,84m)

Wenn man diesen Abstand auch bei uns umsetzen kann wäre das die für mich beste Route.
Und wenn das bei Übach-Palenberg schon viele Jahre funktioniert, wird es bei uns auch funktionieren.
(Und Steingefüllte Gabionen zur Befestigung einer Böschung)

Ich habe diese auch hier bei uns in der Firma schon mit mehreren Diskutiert,
und viele teilen meine Meinung!

Von Fahrradstraßen halte ich persönlich nicht viel.
Lasst den Radschnellweg an der Kleikstraße aufhören / Anfangen.
(Siehe Anhang 2.)

Darum mein Fazit:
Danke für die gute Planung , weiter so.
Egal für welche Varianten Sie sich auch entscheiden!

Mit freundlichen Grüßen/With kind regards

Übach-Palenberg

Luftbild Karte



x

Messwerkzeuge

5,84 Meter

Meter

aktueller Jahrgang
2016





Radschnellweg

an:

info

04.05.2016 12:58

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: info@radschnellweg-euregio.de,

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der Trassenführung für den geplanten Radschnellweg möchte ich mich im Bereich zwischen Aachen und Richterich für die westliche Variante (A) aussprechen, die komplett durch Siedlungsgebiet verläuft. Ich finde die Schaffung eines Radschnellweges sehr begrüßenswert. Ich finde es jedoch auch sehr wichtig, dass die Umweltauswirkungen hierbei so gering wie möglich gehalten werden, was zusätzliche Flächenversiegelung und sonstige ökologische Eingriffe angeht.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]



Kommentar zur Streckenführung im Bereich Herzogenrath-Kohlscheid

an: info
Blindkopie: Ralf Oswald

05.05.2016 19:36

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte zu den Plänen des Radschnellwegs Stellung nehmen und mich ganz klar für eine Streckenführung im Bereich zwischen Herzogenrath und Kohlscheid entlang der Bahnlinie aussprechen. Nur hier sind die Voraussetzungen für einen echten Radschnellweg abseits des Autoverkehrs mit der notwendigen Breite und Linienführung eines Radschnellwegs gegeben.

Die Alternative über die Neustraße kann schon allein wegen der Gefährdung durch einmündende Straßen und Kreisverkehre, sowie durch Garagen- und sonstiger Grundstücksausfahrten nicht als alternative Route für einen Radschnellweg gelten. Dies ist im Lageplan mit der roten Linie "Kriterien für Radschnellwege nicht erfüllt" entlang der Neustraße und Teilen der Aachener Straße bereits festgestellt. Wieso die Streckenführung entlang der Neustraße dennoch als mögliche Alternative dargestellt wird, ist mir unverständlich.

Die geplanten baulichen Maßnahmen, mit denen offenbar versucht werden soll eine Streckenführung über die Neustraße möglich zu machen, stellen einen erheblichen nicht hinnehmbaren Eingriff in die Infrastruktur der Straße dar.

Das Fällen von Bäumen und die Entfernung von Grünstreifen entlang der Straße machen alle bestehenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen zunichte. Schon jetzt werden auf der Neustraße von vielen Verkehrsteilnehmern die erlaubten 50 km/h überschritten. Durch die beschriebenen Maßnahmen würde das Rasen auf der Neustraße sicher noch zunehmen. Die Begrünung von bebauten Wohngebieten trägt zudem nicht zuletzt zur Wohn- und Lebensqualität der Anwohner bei. Ein Rückbau von Grünbereichen im unmittelbaren Wohnumfeld wäre mit einem erheblichen Eingriff in die Lebensqualität der Anwohner verbunden.

Außerdem ist der Wegfall von Parkraum auf der Neustraße NICHT hinnehmbar. Schon jetzt ist in der Neustraße der Parkraum, der zudem auch von Anliegern benachbarter Straßen sowie z.B. von Eltern der Schul- und Kindergartenkinder aus der Josefstraße benutzt wird, äußerst knapp. Durch eine Reduzierung der Parkplätze an den Seitenstreifen würde sich die Parksituation noch deutlich verschärfen.

Wenn man alle Anlieger an der Neustraße zu diesem Thema direkt befragen würde, könnte man mindestens ebensoviele Unterschriften gegen den Radschnellweg auf der Neustraße, wie die 250 Unterschriften gegen die Streckenführung an der Bahn sammeln.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]



Radschnellweg Euregio

an:

info

23.04.2016 12:42

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: <info@radschnellweg-euregio.de>,

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

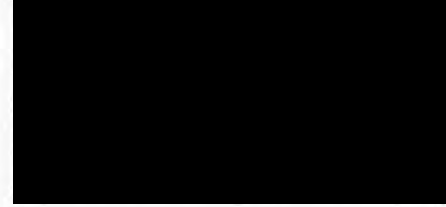
Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Selten habe ich eine so unrealistische Planung gesehen. Hier regnet es viel, und im Winter haben wir Schnee. Da sollen bis 3.000 Radfahrer am Tag unterwegs sein? Man kann die Radwege entlang den Straßen ausbauen, aber eine eigene Trasse mit Brückenbauten ist reine Geldverschwendung. Wenn sich die Leute mit Recht über den schleppenden Autoverkehr beklagen, dann sollte man die Straßen in Schuss halten und grüne Wellen einführen. Alles ist voller Schlaglöcher, die Defekte an den Fahrwerken der Autos zahlen die Bürger. Aber mit einem Schönwetterweg kann man ja ein blaues Band durchschneiden und sich groß tun. Man sollte solche Projekte auf den Müll werfen oder zumindest auf Zeiten vertagen, in denen man nach Erledigung der ordentlichen Aufgaben das Geld dafür hat. Überall fehlen die Mittel, die Schule in Laurensberg sieht oft aus wie ein Abfallhaufen, die Gebäudereinigung von außen ist überfällig. Für die Flüchtlinge ist kein Geld da, aber für die Planung eines Radweges, auf dem nur an sonnigen Wochenenden etwas los sein wird. Am besten, man führt den Radweg dann an den Seniorenheimen Rosenhügel und Seffenter Weg vorbei, damit die Alten, wenn sie dann mal Besuch bekommen, von rücksichtslosen Radfahrern am Spaziergang gehindert werden. Man hat das Gefühl, hier sei ein Virus ausgebrochen. Der alte Bahndamm in Laurensberg soll die gesamte Kronenbreite als Radfahrweg asphaltiert bekommen, direkt am Naturschutzgebiet und mit zusätzlicher Belästigung für Tiere und Menschen von der Höhe herab. Erst mal sollte Aachen sehen, dass es seine Pflichtaufgaben ordentlich erfüllt und aus den Schulden kommt. Danach kann dann die gedankliche Spielstunde für irgendwelche grünen Phantastereien eröffnet werden. Ich kenne jedenfalls hier niemanden, der am Wochenende mit Schneeregen mit dem Fahrrad unterwegs ist, geschweige dann über 15-20 km, und ich vermute mal, hier in Laurensberg und Richterich gibt es noch nicht einmal insgesamt 3.000 Fahrräder. Mich wurmt der Gedanke, dass ich als Bürgerin solch einen Unsinn mitfinanziere. Der Fall gehört ins Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler. Nach der Campusbahn nun neuer Unsinn, aber wir werden nach den vielen teuren Planungen ja schon kleiner. Als nächstes kommt eine Bürolaufstrecke auf den Campus West.

Mit freundlichen Grüßen

StädteRegion Aachen			
A 61 • Immobilienmanagement und Verkehr			
Eing. 15. April 2016			
0	1	2	3
A	+		Bez.



Code 15/4

OS 12.4.16

StädteRegion Aachen
A 61 Immobilienmanagement und Verkehr
Herrn Oswald
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Aachen, 14.04.2016

Radschnellweg Euregio

Sehr geehrter Herr Oswald,
sehr geehrte Damen und Herren,

gerne hätte ich im Rahmen der Bürgerbeteiligung der 2. Stufe am 19.04.16 am Workshop in Laurensberg teilgenommen. Leider ist dies aus persönlichen Gründen nicht möglich. Deshalb möchte ich auf diesem Wege mit folgender Eingabe an Sie wenden.

Im Rahmen der Trassenplanung werden im Bereich Laurensberg zwei Streckenvarianten über den „alten Bahndamm“ mit Querung Schlossparkstraße und Toledoring über neue Brückenbauwerke bevorzugt. Unabhängig von den unverhältnismäßigen Kosten der Brückenbauwerke und den in vielerlei Hinsicht vorteilhafteren Verlauf über die Roermonder Straße möchte ich in diesem Schreiben insbesondere auf den Aspekt der Nutzung eingehen.

Im Rahmen der voraussichtlichen Nutzung des geplanten Radschnellweges wird immer über Fußgänger, Radfahrer und E-Bikes gesprochen. Wie wird die voraussichtliche Nutzung durch nicht elektrisch motorisierte Mofas oder Mopeds oder anderer motorisierter Verkehrsmittel in der Wahl der Streckenführung und Planung berücksichtigt?

Vornehmlich an den Streckenabschnitten, an denen durch den Radschnellweg ein neuer ausgebauter Verkehrsweg geschaffen wird, der sich nicht an einer bereits vorhandenen Straßenführung orientiert, ist mit einer erheblichen Beeinflussung der Umwelt und der Anwohner zu rechnen Insbesondere wäre hier der oben genannten „alten Bahndamm“ in Laurensberg betroffen.

Zumal bereits Erfahrung in den Niederlanden zeigen, dass selbstverständlich besonders stadtzenturnah auf diesen Streckenabschnitten auch viele Mopeds, den neu geschaffenen Verkehrsweg benutzen, obwohl dies nicht erlaubt ist. Ein Beispiel hierfür ist auf der Strecke des Rijnwaalpads Nijmegen-Arnheim konkret auf der Snelbinder Cyclebridge in Nijmegen zu sehen. Der Streckenabschnitt stellt eine Abkürzung in den Stadtzenturnsbereich über ein vormals ausschließlich als Eisenbahnbrücke genutztes Brückenbauwerk dar (Siehe Lageplan in der Anlage).

Dies zeigt exemplarisch deutlich ein Youtube-Video (Link und Bildausschnitte in der Anlage). Auf dem Video ist zu sehen, dass innerhalb von knapp gerade einmal 5 Minuten in nur einer

Richtung insgesamt 4 Mopeds den Radweg befahren (Siehe Screenshots). Dies entspricht einer Anzahl von mindestens 48 Mopeds in der Stunde.

Eine ähnliche Situation wird sich auch insbesondere auf dem Abschnitt „alter Bahndamm“ in Laurensberg mit vergleichbaren Voraussetzungen einstellen. Durch ein einfaches Verbot wird dies, wie die Erfahrung zeigt, nicht zu verhindern sein. Zu groß wäre für die Fahrer motorisierte Verkehrsmittel die Verführung, die schnelle, ampellose über mehrere Brücken führende Verbindung in das Zentrum von Aachen zu nutzen.

Die potentielle Nutzung alleine durch nicht mit Emissionen verbundenen Verkehrsmittel kann aufgrund der bereits vorhandenen Erfahrungswerte bei der Wahl der Streckenführung und der weiteren Planung nicht unterstellt werden. Eine entsprechende Unterstellung und darauf ausgerichtete Planung insbesondere für zentrumnahe Streckenabschnitte ohne parallel Straßenführung ist, wie die Praxis heute schon deutlich zeigt, unrealistisch und fahrlässig. Der Umweltschutz und die negative Anwohnerbeeinflussung müssen entsprechend objektiv bewertet werden.

Wenn im Rahmen der Trassenplanung keine vollständig neuen Verkehrswege geschaffen werden, sondern bestehende (Haupt-)verkehrsstraßen genutzt werden, werden mögliche zusätzliche Belastungen für Umwelt und Anwohner von vorneherein verhindert. Dies wäre der Fall, wenn sich die Trassenführung des Radschnellwegs an der vorhandenen Straßenführung der Roermonder Straße orientiert und nicht über den „alten Bahndamm“ in Laurensberg geführt wird.

Ich möchte Sie bitten, den geschilderten Sachverhalt im Rahmen der Bewertung der Streckenvarianten, der Planung und auch im Rahmen der Workshops zu thematisieren. Darüber hinaus würde mich der Standpunkt der StädteRegion Aachen hierzu interessieren.

Für ihre Bemühungen bedanke ich mich im Voraus!

Anlage: Bildausschnitte aus der Videosequenz:
<https://www.youtube.com/watch?v=EDDwBHhboMo&nohtml5=False>

Anlage zum Schreiben vom 14.04.2016:

Bildausschnitte aus der Videosequenz:

<https://www.youtube.com/watch?v=EDDwBHhboMo&nohtml5=False>

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=EDDwBHhboMo&nohtml5=False>

Lageplan mit Streckenabschnitt in Nijmegen:



Legenda

- | | | |
|-------------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| RijnwaalPad | Bestaande snelfietsroutes | Station |
| Snelfietsroute Nijmegen-Beuningen | Alternatieve route | Toekomstig station |
| Snelfietsroute De Liemers | Oude route | Aan te passen kruispunt |
| Snelfietsroutes Cuijk-Mook-Nijmegen | Centrum | Tunnel te realiseren |

(Quelle: <http://www.rijnwaalpad.nl/>)

Zufahrt in den Streckenabschnitt mit entsprechender Beschilderung;



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.608


1.428

+ Hinzufügen Teilen Mehr 👍 26 🗨️ 0

Beginn des Brückenbauwerks:



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.608


1.428

+ Hinzufügen Teilen Mehr 👍 26 🗨️ 0

Moped 1 nach ca. 60 Sek. (vgl. Videozeit):



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.608

1.428

+ Hinzufügen Teilen ... Mehr  26  0

Moped 2 nach ca. 70 Sek. (vgl. Videozeit):



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.608

1.428

+ Hinzufügen Teilen ... Mehr  26  0

Moped 3 nach ca. 107 Sek. (vgl. Videozeit):



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.508 1.428

+ Hinzufügen Teilen *** Mehr 👍 26 🗨️ 0

Moped 4 nach ca. 145 Sek. (vgl. Videozeit):

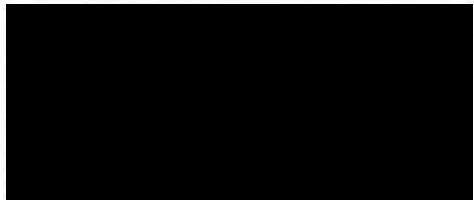


Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.508 1.428

+ Hinzufügen Teilen *** Mehr 👍 26 🗨️ 0

StädteRegion Aachen A 61 • Immobilienmanagement und Verkehr			
Eing. 25. April 2016			
0	1	2	3
A	+	Dez.	A 61



A 61

S.R. Co 25/4 ABS
H. Oswald

laut Mitteilung
Fr. Schmitt über
Fachamt zu
bearbeiten 20/4

An den
Städteregionsrat
Herrn Etschenberg
StädteRegion Aachen
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Städteregionsrat Eingang am:		
15. April 2016 @		
+	R.	Eilt

+ SR 20/4

Aachen, 13.04.2016

Bürger Eingabe zum Radschnellweg Euregio

S.R. St.
05.25.4.16

Sehr geehrter Herr Etschenberg,

prinzipiell ist der Ausbau der Radwege in Aachen sicher sinnvoll, um eine Verlagerung des Individualverkehrs vom Auto zum Fahrrad zu erreichen und so die Feinstaubemissionen in Aachen zu verringern. Hierfür scheint es mir aber nicht zielführend Grünflächen und Naherholungsräume zu zerstören. Ausserdem stellt sich die Frage, ob es unbedingt ein Radschnellweg (RSW) sein muss, nur weil diese gerade stark gefördert werden.

Meine **Bedenken gegen den Bau eines RSW in Aachen** möchte ich Ihnen gerne näher erläutern.

Eine Erhöhung des **Radverkehrsanteils** von 9 % auf 20 bis 25 %, wie im Wettbewerbsbeitrag prognostiziert, ist **unrealistisch**. Gerade in den Wintermonaten halte ich eine Erhöhung dieses Anteils in einer Studentenstadt mit Semesterticket für nicht erreichbar. Dies zeigen auch die Erhebungen der Stadt Göttingen zwischen 01/2014 bis 07/2014 und 01/2015 bis 07/2015. Eine **Haushaltsbefragung** der Aachener Bürger zur Feststellung des Bedarfs ist mehr als sinnvoll.

Die im Rahmen des Wettbewerbs erstellte "grobe" **Kostenschätzung** scheint mir **zu niedrig**. Bei einer Gesamtlänge des RSW von 30 km mit sechs Brückenbauwerken sind die angenommenen Kosten in Höhe von 20 Mio. € sehr gering. Die Kosten für die neue Verkehrsführung für den Radverkehr im Bereich der Josefkirche (Umbauarbeiten und Änderungen der Ampeln) belaufen sich laut Medienberichten auf schätzungsweise 463.000 €. Und hier handelt es sich um ein wesentlich kleineres Areal. Maßgeblich beeinflussen aber die Ingenieurbauwerke die Kosten. So belaufen sich die Schätzkosten für 390 lfdm Brücke auf 6 Mio. €. Die deutlich kürzere, niedrigere und schmalere Fußgängerbrücke am Tivoli kostete 2,2 Mio €. Es gibt bereits genug Beispiele für Fehlinvestitionen seitens der Stadt Aachen: neuer Tivoli, CHIO-Brücke, „Centre Charlemagne“ am Katschhof, Bodenplatten Kleinkölnstrasse... . Daher wäre es fahrlässig die Kosten bereits im Vorfeld und nicht erst im Rahmen der Ausschreibung auf das Genaueste zu prüfen.

Wenn ich die Kostenschätzung richtig verstanden habe, werden allein die Kosten für die Brücke über den Toledoring mit knapp 5 Mio € abgeschätzt. Wenn die Kosten eines einzigen

Bauwerks bereits fast ein Drittel der Kosten für den "deutschen" Teil der Maßnahme ausmachen, stellt sich die Frage ob eine andere Route, die ohne teure Brücken auskommt, nicht sinnvoller ist. Eine Führung der **Route über die Roermonder Strasse** ist in vielerlei Hinsicht **zweckmäßiger**. Die Baukosten sind erheblich geringer. Die vorhandene Infrastruktur kann genutzt werden und es sind keine teuren Brückenbauwerke erforderlich. Die Kosten für Unterhalt (Wartung, Stromkosten Ladestationen und Beleuchtung, Winterdienst) fallen hier bereits laufend an. Es würden somit keine zusätzlichen Betriebskosten entstehen. Außerdem kommt es zu keiner Beeinträchtigung der Natur und des Landschaftsbildes.

Überhaupt habe ich ernste Zweifel am Sinn einer Streckenführung über den "Alten Bahndamm" in Laurensberg.

Die geplante Breite des RSW in diesem Bereich über 6 m ist ohne eine Fällung diverser Bäume nicht möglich, sofern die Breite der Dammkrone durchgängig die notwendige Breite überhaupt aufweist. Wurde dies im Rahmen einer detaillierten Ortsbegehung geprüft oder am Schreibtisch erörtert?

Die **Bewertungskriterien der Variantenuntersuchung** bitte ich noch mal zu prüfen. Ist eine Gewichtung von 10 % für die Kosten üblich? Selbst wenn der Bau im Rahmen des Wettbewerbs gefördert werden sollte, hat die Stadt Aachen einen Anteil zu tragen. In Zeiten drohender Haushaltssperren sollte dieser Punkt stärker berücksichtigt werden. Ebenso scheint eine Wichtung der Eingriffe in die Natur mit 10 % und dem damit verbundenen Wegfall von Bäumen die zu einer Verminderung der Feinstaubbelastung beitragen können, nicht verhältnismäßig. Ausserdem kommt es zu einer Flächenversiegelung, wo bei der alternativen Trasse über die Roermonder Strasse bereits versiegelte Flächen vorhanden sind. Normalerweise wird immer versucht zu Entsiegeln. Wurde dies bei der Bewertung der Varianten berücksichtigt?

Wenn vorwiegend E-Bikes und Pedelecs den RSW nutzen werden, deren Nutzer keine Probleme mit starken Steigungen haben, sollte die Steigung bei der Wertung keinen höheren Stellenwert haben als die Kosten und die Belange des Naturschutzes. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Analyse der verschiedenen Varianten zu alternativen Standorten nicht ergebnisoffen geführt wurde. Es ist auffällig, dass bei den Abschnitten 1 und 2 der Strecken zwei der drei ausgewählten Varianten für die 2. Stufe der Bürgerbeteiligung weitestgehend identisch sind und zusätzlich mit der Variante aus dem Wettbewerb übereinstimmen.

Die Bewertung der einzelnen Kriterien scheint nicht immer neutral. Bei der Aufstellung der Untersuchungskriterien und ihrer Gewichtung ist das Gemeinwohl gegenüber den Interessen der Fahrradfahrer nicht ausreichend bewertet worden.

Bei der Bewertung wurde das Schutzgut Mensch nur unzulänglich berücksichtigt. So wird dieses lediglich bei der Betrachtung der Separation bewertet. Die Luftlinie zwischen der EFH-Bebauung und dem Bahndamms beträgt zum Teil unter 8 Meter. Eine Beeinträchtigung der Anwohner durch Lärm, Staub und Abgase durch eine Nutzung durch motorisierte Zweiräder (gemeint sind nicht E-Bikes und Pedelecs), die kaum zu verhindern sein wird, bleibt unberücksichtigt. Ebenso die Beeinträchtigung durch Einrichtung einer Beleuchtung. Auf der Roermonder Strasse sind diese Beeinträchtigungen bereits vorhanden und würden den aktuellen Zustand nicht verschlechtern. Hingegen würde eine Bebauung des Grünfingers "alter Bahndamm", der erhebliches natürliches Entwicklungspotential hinsichtlich der Flora und Fauna aufweist, an Freizeitwert verlieren.

Wurden in der Bewertung bei der Beurteilung der Linienführung, berücksichtigt, dass der **"alte Bahndamm" Bestandteil des "Weißen Weges"** ist? Es handelt sich meines Erachtens um einen Wegfall der Nutzung als Naherholungs- und Informationsweg, der als "Ausmass der Eingriffe in den Bestand" zu berücksichtigen ist. In der Nennung der Kriterienliste finden sich hierzu keine Angaben. Zusätzlich drängt sich die Frage auf, ob kein Konflikt mit der Umnutzung des Bahndamms besteht, wenn **seinerzeit Fördergelder** für die Anlage des "Weißen Weges" auf dem "alten Bahndamm" verwendet wurden? Gibt es keine

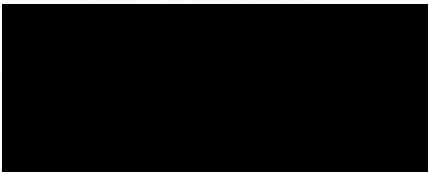
juristischen Bedenken?

Ich hoffe dass meine Ausführungen dazu beitragen, dass die Sinnhaftigkeit einer Anlage des RSW auf dem "alten Bahndamm" noch einmal genauer überdacht wird.

Abschließens möchte ich noch sagen, dass ich die Bürgerbeteiligung, insbesondere im Rahmen der ersten Stufe, nicht als vorbildlich empfunden habe, wie es ständig seitens der Projektbeteiligten dargestellt wird. Viele Bewohner in Laurensberg und insbesondere die unmittelbaren Anwohner des Bahndamms wurden von Gegnern einer Führung des RSW über den Damm durch Hauswurfsendungen aufmerksam gemacht. Die Homepage des "Radschnellwegs Euregio" ist zwar gelungen, allerdings ist die angekündigte Information derjenigen, die Routenvorschläge eingereicht hatten, über den Beginn der 2. Stufe der Bürgerbeteiligung bis heute nicht erfolgt. Von einer guten Bürgerbeteiligung kann nicht die Rede sein.

Einer Weitergabe der personenbezogenen Daten an Dritte möchte ich widersprechen. Ich verlange, dass mein Name und meine Anschrift unkenntlich gemacht werden, soweit diese zur ordnungsgemäßen Durchführung des Verfahrens nicht erforderlich sind.

Mit freundlichen Grüßen



Verteiler:

An den Oberbürgermeister
Herrn Marcel Philipp
Rathaus
Markt
52058 Aachen

An den Bezirksbürgermeister
Herrn Christian Krenkel
Bezirksamt Aachen-Laurensberg
Rathausstr. 12
52072 Aachen

An den
Den Städteregionsrat
Herrn Etschenberg
StädteRegion Aachen
Zollernstraße 10
52070 Aachen



StädteRegion Aachen
Der Städteregionsrat
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Radschnellweg Aachen – Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen

Abwägung und Empfehlung eines Trassenvorschlags für die weiteren Schritte der Machbarkeitsstudie

Stand: 31.05.2016

Verfasser:



Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH
Malmedyer Straße 30
52066 Aachen
Tel.: 0241/94623-0
Fax: 0241/94623-30
E-Mail: info@bueroberg.de



Inhalt

1	Einleitung	2
2	Streckenbeschreibungen nach Abschnitten	3
2.1	Abschnitt 1: Aachen – Richterich	3
	Auswahl einer Anbindungsvariante im Bereich Aachen-Innenstadt.....	3
	Variante A.....	5
	Variante B.....	9
	Variante C.....	14
	Abwägung für Abschnitt 1: Aachen – Richterich.....	18
2.2	Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid	20
	Auswahl einer Anbindungsvariante für Variante A im Bereich Richterich-Zentrum (ab Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße).....	20
	Variante A.....	22
	Variante B.....	26
	Variante C.....	30
	Abwägung für Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid	33
2.3	Abschnitt 2: Kohlscheid – Herzogenrath	35
	Auswahl einer Anbindungsvariante im Bereich Herzogenrath-Innenstadt	35
	Variante A.....	38
	Variante B.....	42
	Variante C.....	47
	Abwägung für Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath	51
2.4	Abschnitt 4: Richterich – Locht.....	53
	Variante A.....	53
	Variante B.....	57
	Abwägung für Abschnitt 4: Richterich - Locht.....	61
3	Anbindungsstrecken.....	62
	Anbindung Aachen-Laurensberg	63
	Anbindung Campus Melaten/Campus West.....	66
	Anbindung Gewerbegebiet Kohlscheid	68
	Anbindung Nieuwstraat (Radnetz NL-Kerkrade)	70
	Anbindung Herzogenrath-Merkstein.....	71
4	Empfehlung.....	73

Anlagen

- Anlage A.1: Dokumentation TÖB-Beteiligung, Gespräche mit Verwaltung und politischen Gremien, Bürgerbeteiligung
- Anlage A.2: Zusammenfassung Potentialanalyse (Langfassung)

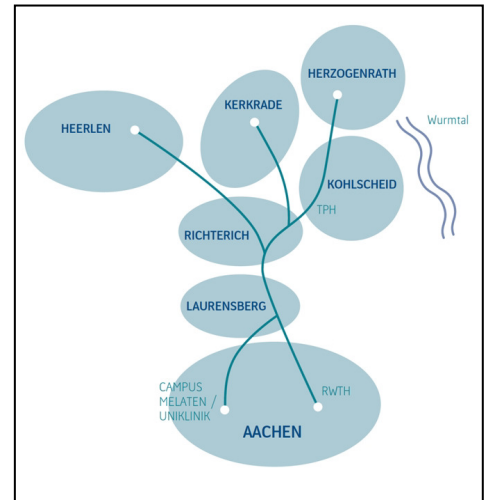
1 EINLEITUNG

Im Juni 2015 fand die 1. Stufe der Bürgerbeteiligung statt, in der die Bürger aufgefordert waren, Streckenvorschläge für einen oder mehrere (Teil-) Abschnitte des Radschnellweges einzureichen.

- Abschnitt 1: Aachen-Zentrum bis Richterich
- Abschnitt 2: Richterich bis Kohlscheid
- Abschnitt 3: Kohlscheid bis Herzogenrath-Zentrum
- Abschnitt 4: Richterich bis Grenzübergang Locht

Aus insgesamt 90 Vorschlägen wurden für jeden Streckenabschnitt die drei zielführendsten Varianten ausgewählt und im Rahmen der 2. Stufe der Bürgerbeteiligung in Bürgerworkshops vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert.

Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden zusammen mit den Ergebnissen aus der bisherigen Planung und der Beteiligung der Verwaltungen und TÖBs in Steckbriefen aufbereitet.



Kriterien Radschnellwege:

- Zweirichtungsradweg: 4,00 m mit Mittelmarkierung
- Einrichtungsradschwerg/Radfahstreifen: 3,00 m
- Fahrradstraße: z.B. Rotasphalt u./od. Piktogramme u. Schilder signalisieren die Bevorrechtigung des Radfahrers gegenüber dem Kfz-Verkehr
- Möglichst Vorfahrt an Knotenpunkten
- Möglichst niveaufreie Führung bei der Querung von Haupt-verkehrsstraßen (Tunnel/Brücke)
- Geringe Steigungen
- Trennung vom Fußgängerverkehr
- Belag: Asphalt oder Beton
- Beleuchtung (innerorts, ggf. auch außerorts)

In den Steckbriefen werden die baulichen Maßnahmen, die umweltrelevanten Auswirkungen und das Nutzerpotential beschrieben sowie grobe Kostenkennndaten angegeben. Sie enthalten eine Bewertung der Effekte auf die bestehende Infrastruktur und die sich hieraus ergebenden möglichen Konflikte. Neben der Flächenverfügbarkeit erfolgt eine Beurteilung, ob beispielsweise eine Ausweisung als Fahrradstraße oder Tempo-30-Strecke für einen Straßenabschnitt durchsetzbar ist. Zudem werden kritische Bereiche bei der sozialen und verkehrlichen Sicherheit benannt.

Da in den Stadtzentren Aachen und Herzogenrath eine Vielzahl von Varianten zur

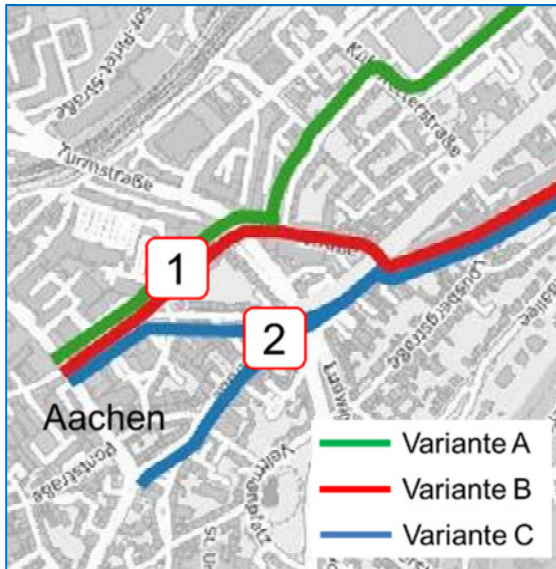
Anbindung an das Zentrum möglich sind, erfolgte hierfür eine detailliertere Untersuchung mit Empfehlung für den gesamten Abschnitt.

Den Abschluss zu jedem Streckenabschnitt bildet eine zusammenfassende Bewertung der untersuchten Streckenverläufe mit Sondierung eines Trassenvorschlags für die weiteren Schritte der Machbarkeitsstudie. Im Anschluss an die Steckbriefe werden die darüber hinaus zu untersuchenden möglichen Anbindungsstrecken „Laurensberg“, „Campus Melaten/Campus West“, „Gewerbegebiet Kohlscheid“, „Nieuwstraat“ und „Merkstein“ kurz vorgestellt. Abschließend erfolgt eine zusammenfassende Empfehlung für den gesamten Streckenverlauf.

2 STRECKENBESCHREIBUNGEN NACH ABSCHNITTEN

2.1 Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Auswahl einer Anbindungsvariante im Bereich Aachen-Innenstadt



Im Abschnitt Aachen - Zentrum bis Richterich stehen zwei Führungen vom Templergraben/Driescher Gässchen beginnend bis zu den Hauptvarianten A, B und C zur Verfügung; 1. die Trasse über Wüllnerstraße und „kleine“ Turmstraße sowie 2. die Strecke über Pontdriesch, Pontstraße stadtauswärts und Pontstraße, Malteserstraße, Wüllnerstraße stadteinwärts. Beide Führungen unterscheiden sich in Länge und Steigung kaum.

Zu 1.

Bei einer Führung über die Wüllnerstraße (Umweltspur, Tempo 30 oder Zweirichtungsradweg) und die „kleine“ Turmstraße (Fahrradstraße) sind insbesondere die Planungen der Stadt Aachen zur Umgestaltung der Wüllnerstraße und des Wüllnerplatzes (Bustrasse) zu beachten sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf den Knotenpunkt Ponttor bei Einrichtung einer Fahrradstraße in der „kleinen“ Turmstraße näher zu untersuchen. Derzeit ist die Verkehrsbelastung in der „kleinen“ Turmstraße für das Element Fahrradstraße zu hoch. Für die Querung des Pontwalls gibt es die Möglichkeit, den vorhandenen Knoten oder die vorhandene Unterführung zu nutzen. Die planfreie Querung des Pontwalls beinhaltet die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs und hätte zur Folge, dass 5 Straßenbäume und 17 Parkstände entfallen. Die 5 Straßenbäume können etwas versetzt wieder neu gepflanzt, die Parkstände durch die Erweiterung des Parkplatzes im Seitenraum des Pontwalls ausgeglichen werden. In der Abwägung wird bisher von einer niveaugleichen Führung ausgegangen.



Zu 2.

Bei einer Führung stadtauswärts über Pontdriesch (Einrichtungsrادweg od. breiter Radfahrstreifen) und Pontstraße (Umweltspur) bzw. stadteinwärts über Malteserstraße (Umweltspur, Fahrradstraße) und Wüllnerstraße (Tempo 30) stellt in diesem Bereich ein hohes Aufkommen an Bus- und Lieferverkehr zusätzlich zum hohen Fußgängeraufkommen (insbesondere in der schmaler werdenden oberen Pontstraße) ein starkes Konfliktpotential dar. Stadtauswärts sind der Aufstellbereich am Knoten Pontwall und die Strecke bis zur Einmündung Rüscher Straße infolge der geplanten Umweltspur neu zu ordnen.

Nach jetzigem Ermessen wird eine Haupt-Führung gemäß 1. über die Wüllnerstraße und „kleine“ Turmstraße als Anbindungsstrecke der Hauptvarianten A, B und C vorgeschlagen.

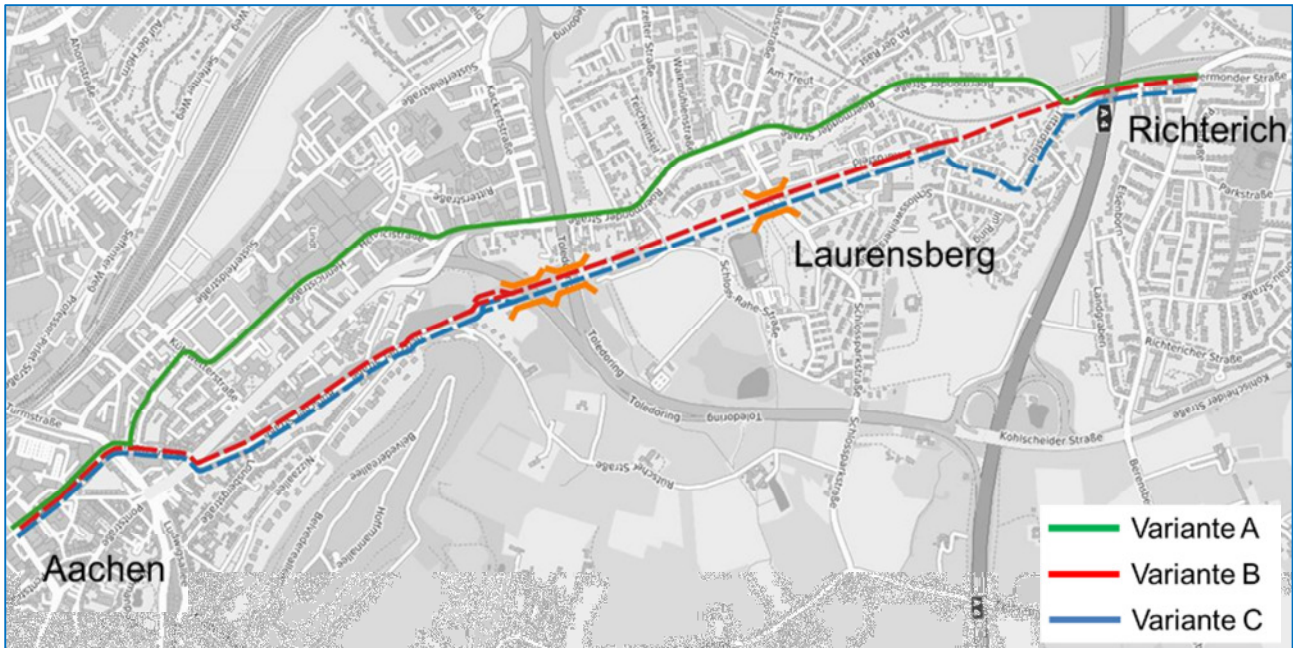
Im Rahmen der Vorplanung sollte zur Erhöhung der Sicherheit sowie zur Minimierung der Steigung die niveaufreie Führung der Kreuzung Turmstraße / Wüllnerstraße über die vorhandene Unterführung am Audimax näher untersucht werden.

Die Kriterien für einen Radschnellweg können in diesem innerstädtischen Bereich mit vielen verschiedenen Nutzungsansprüchen auch aufgrund der Straßenbreiten nicht überall eingehalten werden. Gleichwohl wird eine Verbesserung der verkehrlichen Situation durch die oben genannten Maßnahmen erzielt.

Da sich die Verkehrsströme in der Innenstadt in viele verschiedene Richtungen auffächern, sollte die Führung über Pontdriesch – Pontstraße bzw. Malteserstraße – Wüllnerstraße zumindest als Nebenroute ebenfalls aufgewertet werden.

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Variante A



Streckenbeschreibung (ab Anbindungsstrecke)

Turmstraße – Kruppstraße – Kühlwetterstraße - Henricistraße – Roermonder Straße –
Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße

Kenndaten

Länge: 4,0 km **Lichtsignal-** 2 (+1)* **Bauwerke:** keine
anlagen:

* Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str. entweder LSA od. KV

Steigung/Gefälle:

3.345 m 655 m 0 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

5,4 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 1)

Führungsform / Maßnahmen

- Turmstraße von Pontwall bis Kruppstr.: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Kruppstr., Kühlwetterstr. und Henricistr.: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Roermonder Str. ab Henricistr. bis Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str.: Ausbau des vorh. Radweges zu einem Zweirichtungsradweg westl. der Fahrbahn (teilweise verringerte Breiten) und Umgestaltung des gesamten Straßenraums

Ausgewählte Querschnitte



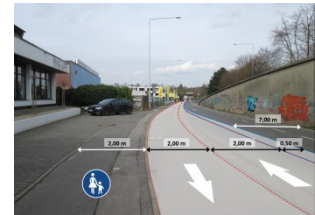
Kruppstraße
(Höhe Turmstr.)



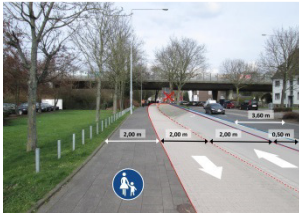
Kühlwetterstr.
(Höhe Kruppstr.)



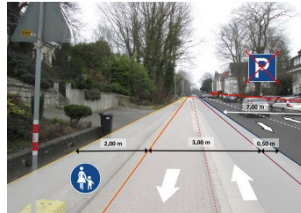
Henricistr.
(Höhe Bendplatz)



Roermonder Str.
(vor Kackerstr.)



Roermonder Str.
(nach Kackerstr.)



Roermonder Str.
(vor Haus Linde)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Ausweisung der Henricistr. als Fahrradstraße aufgrund von Kraftfahrzeugverkehr möglich/attraktiv?

Grunderwerb erforderlich:

- nein

Bauliche Maßnahmen:

- Umbau der Kreuzungen Krupp-/ Bunsenstr., Krupp-/ Kühlwetterstr., Kühlwetter-/ Henricistr., Henrici-/ Kavenstr., Henrici-/ Jupp-Müller-Str. und Henrici-/ Borchersstr.
- Umbau der Roermonder Str. ab Kreuzung Henricistr./Roermonder Str. bis Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str.
- Umbau Kreuzung Roermonder Str./Horbacher Str. (Konflikt Bushaltestellen)

Parkraum:

- Wegfall von insgesamt bis zu ca. 225* Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Kruppstr., Henricistr., Roermonder Str.)

* Wenn in der Henricistr. einseitig aufgeschultertes Gehwegparken zugelassen wird, reduziert sich die Zahl der entfallenden Parkstände auf bis zu 140.

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

- Roermonder Str. zwischen Schlossparkstraße und Tittardsfeld: Mindestbreite eines Zweirichtungsradschwerges ist technisch nicht umsetzbar.
- Henricistr.: Ausweisung als Fahrradstraße gemäß StVO und ERA aufgrund der Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs problematisch.

Steigung

Steigung größer 4 % auf einer Länge von ca. 500 m (Richtericher Berg) zwischen Schlossparkstraße und Laurentiusstraße



Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar, bis auf:

- enge Radien an den Kreuzungen Turmstr./Kruppstr., Kruppstr./Kühlwetterstr., Kühlwetterstr./Henricistr.
- 3 Ampeln im Bereich Roermonder Str. (Kackertstr., Rathausstr., Horbacher Str.)
- Richtericher Berg: Steigung größer 4 % auf ca. 500 m verringert Fahrgeschwindigkeit bergauf enorm; bergab muss aufgrund vieler Zufahrten die Geschwindigkeit ebenfalls gedrosselt werden (Bremsbereitschaft)

Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Sie verläuft jedoch durchgehend im vorhandenen Straßenraum in dicht bebauten Bereichen, so dass für den Vergleich der Streckenvarianten die nachfolgende vereinfachte Betrachtung durchgeführt wird.

- Versiegelung:** Insgesamt kommt es zu einer relativ geringen zusätzlichen Versiegelung von ca. 0,4 ha.
- Schutzgut Tiere und Pflanzen:** Entlang der Roermonder Straße kommt es zum Verlust von etwa 25 Straßenbäumen, die teilweise etwas versetzt neu gepflanzt werden können.
- Übrige Schutzgüter:** Die Auswirkungen sind gering.

Insgesamt kommt es bei keinem der Schutzgüter zu nennenswerten Beeinträchtigungen.

Potential

Es wird eine direkte Anbindung an die Aachener Innenstadt geschaffen. Über den Anschluss an den Alleen- und Grabenring erfolgt die Feinverteilung im Innenstadtbereich über das dortige Radverkehrsnetz.

Vom Alleenring bis Laurensberg werden die Gewerbe- und Wohnstandorte um den Bendplatz und beiderseits der Henricistraße erschlossen. Die Stadtteile Laurensberg und Richterich werden entlang der Roermonder Straße mit den dort liegenden Wohn- und Einkaufsbereichen zentral erschlossen. Das nördliche Drittel von Laurensberg sowie Richterich sind nur über eine Steigung von über 4 % auf einer Länge von ca. 500 m erreichbar. Dies verringert die Anbindungsattraktivität dieser Ortsteile in Verbindung zur Aachener Innenstadt.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Innenstadt und Laurensberg in Höhe Toledoring
+ 850 Radfahrten/Tag (= + 21 %) auf 4.850 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 3.000 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Laurensberg und Richterich in Höhe Autobahn
+ 900 Radfahrten/Tag (= + 30 %) auf 3.900 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 2.400 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Im ersten Abschnitt vom Templergraben bis zum Ende der Kruppstraße sowie im Bereich



Laurensberg-Zentrum ist die soziale Sicherheit durch eine durchgehende Wohnbebauung gut, im Bereich Gewerbegebiet am Bendplatz jedoch nicht so gut.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

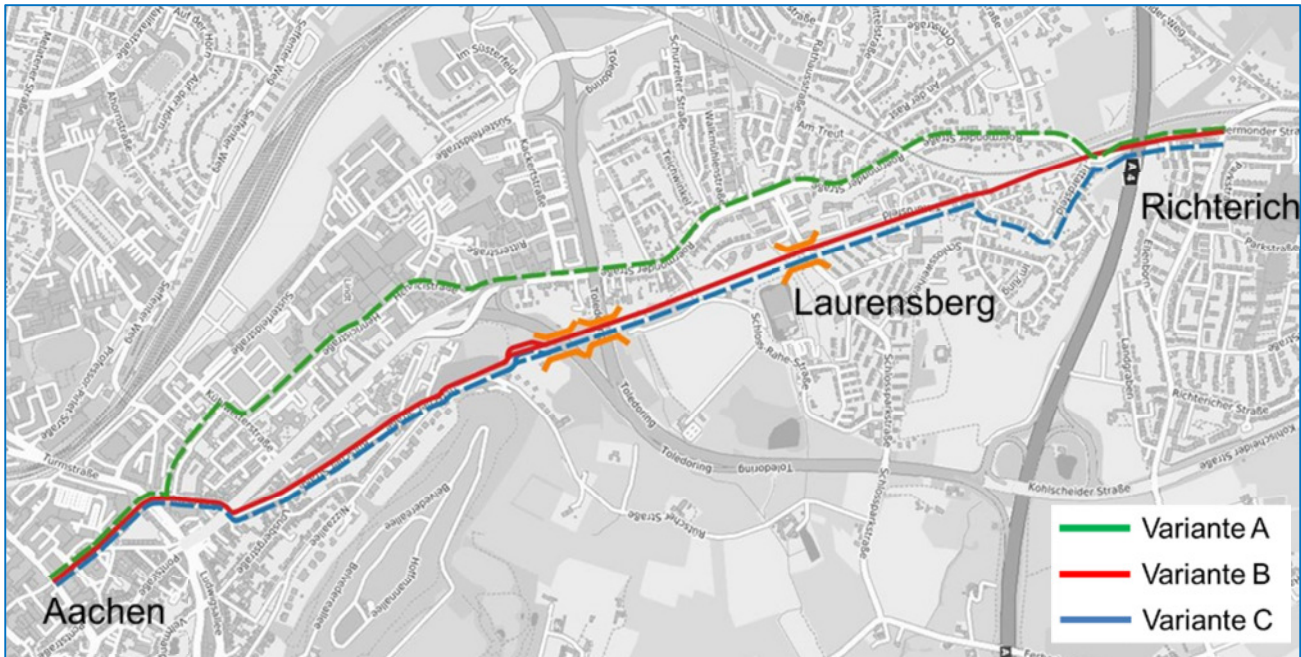
- Henricistr.: Fahrradstraße mit Gewerbezufahrten und Schwerlastverkehr
- Roermonder Str.: Zweirichtungsweg mit Gefällestrecke, Zufahrten, Knotenpunkten und Haltestellen (hohe Unfallgefahr)

Konfliktpotential

- Gewerbe- und Besucherverkehr im Bereich Bendplatz
- Fernbushalt im Bereich Bendplatz
- Wegfall von vielen Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Kruppstr., Henricistr., Roermonder Str.)
- Hohe Lärm- und Abgasbelastung entlang stark befahrener Straßen
- Führung auf hochbelasteter Roermonder Straße mit vielen Querungsstellen und Grundstückszufahrten, besondere Gefährdung durch hohe Radfahrgeschwindigkeiten bergab am Richtericher Berg

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Variante B



Streckenbeschreibung (ab Anbindungsstrecke)

Turmstraße – Rütcher Straße – Alter Bahndamm – Tittardsfeld – Bahnlinie – Roermonder Straße – Roermonder Straße/Berensberger Straße

Kenndaten

Länge: 3,8 km **Lichtsignalanlagen:** 1 (+1)* **Bauwerke:** 3 Brücken, Teilrückbau Widerlager an DB-Brücke Roermonder Str.

* Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str. entweder LSA od. KV

Steigung/Gefälle:

3.345 m 390 m 65 m
0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

10,0 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstecke 1)

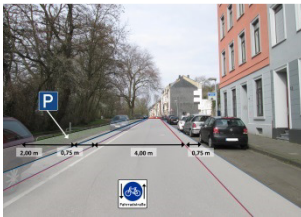
Führungsform / Maßnahmen

- Turmstr. von Pontwall bis Roermonder Str.: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Rütcher Str. von Roermonder Str. bis Einmündung Nizzaallee: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Hinter Einmündung Nizzaallee: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg mit Durchfahrt/Umfahrung der Kleingartenanlage „Rütsch“
- 2 Brückenbauwerke über den Toledoring und die Kohlscheider Str. mit parallelem Gehweg
- Weiterführung auf dem alten Bahndamm mit parallelem Gehweg (Weißer Weg) bis

Tittardsfeld und Brücke über die Schlossparkstraße

- Tittardsfeld von nördl. Ende Bahndamm bis Hausnr. 62: Einrichtung einer Fahrradstraße mit Durchstich zur Bahnstrecke (Aachen – D’dorf) bei Hausnr. 62
- Bahnstrecke (Aachen – D’dorf) von Tittardsfeld bis Roermonder Str.: Neubau eines Zweirichtungsrادweges parallel zur Bahnstrecke mit Anschluss an die Roermonder Str. vor der Autobahnbrücke
- Roermonder Str. von der Autobahnbrücke bis zur Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str.: Neubau eines Zweirichtungsrادweges westl. der Roermonder Str.

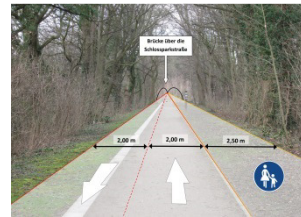
Ausgewählte Querschnitte



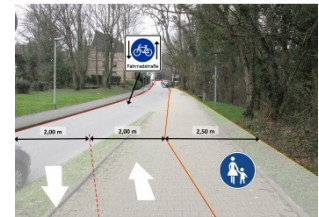
Rütscher Str.
(Höhe ehem. Bunker)



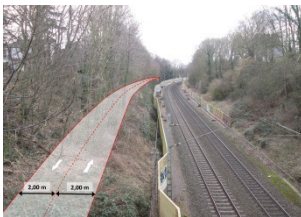
Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(Übergang Tittardsfeld)



Bahnstrecke AC-D'dorf
(Blickrichtung Tittardsfeld)



Bahnstrecke AC-D'dorf
(Blickrichtung Richterich)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Baugrundverhältnisse im Bereich der Brücken (Toledoring und Kohlscheider Str., Schlossparkstr.) sind noch zu prüfen
- Durchstich Brückenbauwerk Bahnunterführung Roermonder Str.

Grunderwerb erforderlich:

- Tittardsfeld, Hausnr. 62 (MFH)

Bauliche Maßnahmen:

- 3 Ingenieurbauwerke (für Radfahrer u. Fußgänger)
- Ausbau Bahndamm unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer (Parkweg Weißer Weg)
- Durchstich Brückenbauwerk DB-Brücke
- ggf. Beleuchtung entlang der Bahnstrecke und des Bahndamms prüfen
- Teilw. Schutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke
- Umbau Kreuzung Roermonder Str./Horbacher Str. (Konflikt Bushaltestellen)
- Umgestaltung der Kreuzungen im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Kein Wegfall von Parkständen



Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Mittlere Steigung von 3,7 % auf einer Länge von 300 m zwischen der Rütscher Str. und der gepl. Brücke über den Toledoring sowie kurze starke Steigung von 6 % auf der Rampe, die von der Bahnstrecke wieder an die Roermonder Str. führt.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Versiegelung:

An der Rütscher Straße wird auf ca. 500 m ein ca. 0,8 m breiter Teil des vorhandenen Grünstreifens zusätzlich versiegelt, um ausreichende Sicherheitsabstände auf der Fahrradstraße zu den parkenden Kfz zu gewährleisten. Auf dem alten Bahndamm und neben der bestehenden Bahntrasse wird auf ca. 1.130 m zusätzlich ein etwa 5,00 m breiter Streifen versiegelt. Insgesamt werden ca. 1,4 ha Fläche neu versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Für die Erstellung der Widerlager und Brückenpfeiler einschließlich Baustellenzufahrt für die beiden Brückenbauwerke über die Kohlscheider Straße und den Toledoring kommt es zu temporären Eingriffen in einen Biotopbereich hoher Bedeutung. Südlich der Kohlscheider Straße geht ein Heckenabschnitt dauerhaft verloren. Auf 270 m ist an der bestehenden Bahntrasse zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße ein Feldgehölz hoher Bedeutung betroffen, wegen der Vorbelastung durch die Bahn sind keine zusätzlichen betriebsbedingten Störungen durch den Radschnellweg zu erwarten. Insgesamt gehen etwa 0,5 ha als Biotopfläche mittlerer bis hoher Bedeutung verloren.

Ein Eingriff in Bäume der Saatkrähenkolonie (an Einmündung alter Bahndamm in Straße Tittardsfeld) soll vermieden werden, sonstige Störungen sind dort nicht zu erwarten.

Projektbedingte Beeinträchtigungen planungsrelevanter Vogel-, Amphibien-, Reptilien- und Fledermausarten sind unter Beachtung üblicher Vermeidungsmaßnahmen (Baumhöhlenkontrolle vor Baubeginn, Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeiten usw.) nach jetzigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Schutzgebiete und geschützte Teile von



Natur und Landschaft sind nicht betroffen.

Schutzgut Boden:

Es gehen etwa 0,6 ha Böden von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung in den neu versiegelten Bereichen verloren. Am Toledoring kommt es ggf. zum Eingriff in eine Altlastenverdachtsfläche.

Schutzgut Wasser:

Es kommt an der bestehenden Bahntrasse zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße zu einem geringen Verlust von Infiltrationsfläche über einem Grundwasserleiter mit hoher Bedeutung. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch im Nahbereich des Radschnellwegs versickert werden, so dass die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung insgesamt als gering anzusehen sind.

Schutzgut Klima/Luft und Kultur-/Sachgüter:

Der Verlust von Gehölzflächen im Bereich Toledoring und an der bestehenden Bahnstrecke zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße bedeutet einen Eingriff in Flächen mit hoher lufthygienischer und klimatischer Bedeutung. Insgesamt sind die Schutzgüter nach jetziger Kenntnislage kaum betroffen.

Schutzgut Landschaft/Erholung:

Das Landschaftsbild wird durch die Brückenbauwerke über die Kohlscheider Straße, den Toledoring und die Schlossparkstraße verändert.

Der alte Bahndamm wird heute als Naherholungsfläche genutzt (u.a. Weißer Weg, Aufenthaltsbereich mit Hollyoodschaukel). Die Erholungsfunktion wird durch Verringerung der Grünflächenanteile sowie mögliche Konflikte zwischen Radfahrern und Erholungssuchenden eingeschränkt. Der Radschnellweg schafft eine direkte Verbindung der Bahndammbereiche nördlich und südlich der Schlossparkstraße sowie eine Anbindung an das Naherholungsgebiet Lousberg, was eine neue fußläufige und barrierefreie Erreichbarkeit aus Richtung Laurensberg und Richterich schafft.

Schutzgut Mensch:

Das Schutzgut „Mensch“ könnte durch die Inanspruchnahme von sieben Kleingärten in der Bauphase betroffen sein, wovon zwei dauerhaft entfallen könnten. Diese Auswirkung kann mit einer Umgehung der Kleingartenanlage vermieden werden, was zu einem zusätzlichen Eingriff in eine Biotopfläche mit hoher Bedeutung führt. Weiterhin sind die Wohnfunktion und das unmittelbare Wohnumfeld eines Wohnhauses an Tittardsfeld beim Übergang an den Neubauabschnitt entlang der bestehenden Bahntrasse bis zur Roermonder Straße betroffen.



Potential

Es wird wie in Variante A eine direkte Anbindung an die Aachener Innenstadt geschaffen. Auch hier erfolgt über den Anschluss an den Alleen- und Grabenring die Feinverteilung im Innenstadtbereich über das dortige Radverkehrsnetz.

Vom Alleenring bis zum nördlichen Bereich von Laurensberg wird die Wohnbebauung im Bereich der Rütscher Straße erschlossen. Die Gewerbe- und Wohnstandorte um den Bendplatz und beiderseits der Henricistraße sowie südliche Bereich von Laurensberg werden nicht direkt erschlossen. In Richtung Norden ist eine Auffahrt auf den Radschnellweg erst über Schlossparkstraße – Tittardsfeld möglich.

In Laurensberg liegen die nördlichen Siedlungsbereiche um Tittardsfeld/Tittardshang sowie um die westliche Laurentiusstraße im unmittelbaren Einzugsbereich. Richterich wird entlang der Roermonder Straße mit den dort liegenden Wohn- und Einkaufsbereichen zentral erschlossen. Durch die geringe Steigung zwischen Richterich sowie dem Norden von Laurensberg einerseits und der Aachener Innenstadt andererseits wird eine attraktive Verbindung beider Bereiche geschaffen.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen für die Varianten B/C aus:

- Zwischen Innenstadt und Laurensberg in Höhe Toledoring
+ 1.800 Radfahrten/Tag (= + 45 %) auf 5.800 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 2.750 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Laurensberg und Richterich in Höhe Autobahn
+ 1.700 Radfahrten/Tag (= + 57 %) auf 4.700 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 3.200 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist im ersten Abschnitt vom der Turm- und Rütscher Straße bis Einmündung Nizzaallee durch eine durchgehende Wohnbebauung gut. Im zweiten Abschnitt, d.h. im Bereich der Brücken sowie auf dem Bahndamm und entlang der Bahnlinie ist die soziale Sicherheit jedoch gering.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

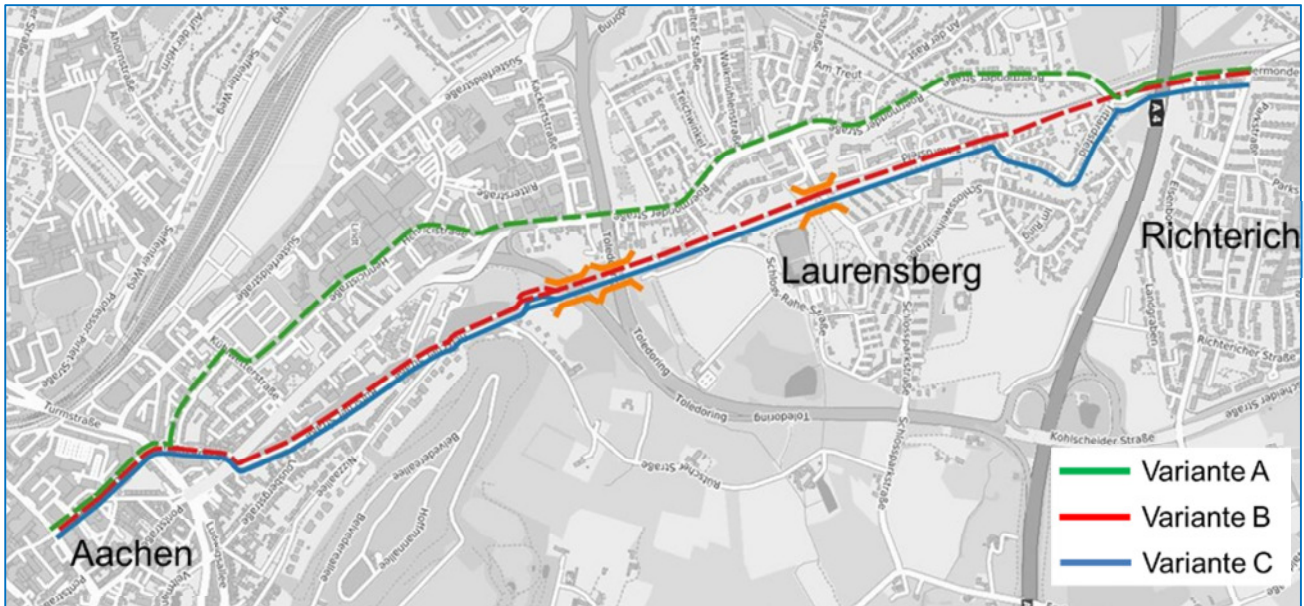
- Keine kritischen Punkte

Konfliktpotential

- Kleingärten „Rütsch“: Einigung über Trassenverlauf im Bereich der Kleingärten, ggf. Umfahrung
- Bahndamm/Weißer Weg in Laurensberg: Naherholungsgebiet soll erhalten bleiben, Beleuchtung für Natur problematisch, mögliche Betroffenheit der Saatkrähenkolonie muss vermieden werden, die parallele Führung mit dem Weißen Weg ist deutlich zu kennzeichnen, verträgliche Oberflächenbefestigung bzw. -material im Bahndambereich
- Bedenken durch Unterschriftenliste gegen Führung auf dem Bahndamm (421 Unterschriften)
- Bahnstrecke: Feinstaubbelastung ist zu prüfen.

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Variante C



Streckenbeschreibung (ab Anbindungsstrecke)

Turmstraße – Rütcher Straße – Alter Bahndamm – Tittardsfeld – Roermonder Straße –
Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße

Kenndaten

Länge: 3,9 km **Lichtsignal-** 1 (+1)* **Bauwerke:** 3 Brücken
anlagen:

* Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str. entweder LSA od. KV

Steigung/Gefälle:

3.200 m 700 m 0 m

0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

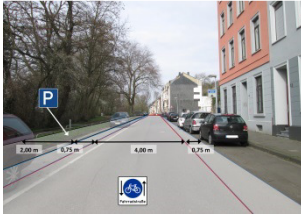
9,2 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 1)

Führungsform / Maßnahmen

- Turmstr. von Pontwall bis Roermonder Str.: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Rütcherstr. ab Roermonder Str. bis Einmündung Nizzaallee: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Hinter Einmündung Nizzaallee: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg mit Durchfahrt/Umfahrung der Kleingartenanlage „Rütsch“
- 2 Brückenbauwerke über den Toledoring und die Kohlscheider Str. mit parallelem Gehweg
- Weiterführung auf dem alten Bahndamm mit parallelem Gehweg (Weißer Weg) bis Tittardsfeld und Brücke über die Schlossparkstraße
- Tittardsfeld von nördl. Ende Bahndamm bis Kreuzung Tittardsfeld/Roermonder Str.: Einrichtung einer Fahrradstraße

- Roermonder Str. von Kreuzung Tittardsfeld/Roermonder Str. bis Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str.: Neubau eines Zweirichtungsradwegs auf der östl. Seite der Roermonder Str.

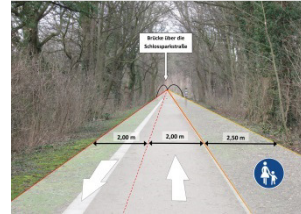
Ausgewählte Querschnitte



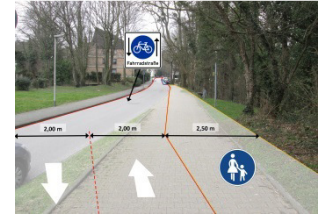
Rüscher Str.
(Höhe ehem. Bunker)



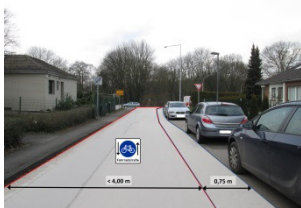
Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(Übergang Tittardsfeld)



Tittardsfeld
(Überg. Roermonder Str.)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Baugrundverhältnisse im Bereich der Brücken (Toledoring und Kohlscheider Str., Schlossparkstr.) sind noch zu prüfen

Grunderwerb erforderlich:

- nein

Bauliche Maßnahmen:

- 3 Ingenieurbauwerke (für Radfahrer u. Fußgänger)
- Ausbau Bahndamm unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer (Parkweg Weißer Weg)
- Umbau Kreuzung Roermonder Str./Horbacher Str. (Konflikt Bushaltestellen)
- ggf. Beleuchtung entlang des Bahndamms prüfen
- Umgestaltung der Kreuzungen im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 29 Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Tittardsfeld)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Mittlere Steigung von 3,7 % auf einer Länge von 300 m zwischen der Rüscher Str. und der gepl. Brücke über den Toledoring.



Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar, bis auf

- engen Kurvenradius bei Tittardsfeld

Umweltverträglichkeit

Grundsätzlich wie Variante B. Der Verlust von Biotopfläche entlang der bestehenden Bahnstrecke zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser entfallen.

Potential

Es wird wie in Variante A und B eine direkte Anbindung an die Aachener Innenstadt geschaffen. Auch hier erfolgt über den Anschluss an den Alleen- und Grabenring die Feinverteilung im Innenstadtbereich über das dortige Radverkehrsnetz.

Vom Alleenring bis zum nördlichen Bereich von Laurensberg wird die Wohnbebauung im Bereich der Rütscher Straße erschlossen. Die Gewerbe- und Wohnstandorte um den Bendplatz und beiderseits der Henricistraße sowie südliche Bereich von Laurensberg werden nicht direkt erschlossen. In Richtung Norden ist eine Auffahrt auf den Radschnellweg erst über Schlossparkstraße – Tittardsfeld möglich.

In Laurensberg liegen die nördlichen Siedlungsbereiche um Tittardsfeld/Tittardshang sowie um die westliche Laurentiusstraße im unmittelbaren Einzugsbereich. Richterich wird entlang der Roermonder Straße mit den dort liegenden Wohn- und Einkaufsbereichen zentral erschlossen. Durch die geringe Steigung zwischen Richterich sowie dem Norden von Laurensberg einerseits und der Aachener Innenstadt andererseits wird eine attraktive Verbindung beider Bereiche geschaffen.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 die folgenden Wirkungen bei B/C aus:

- Zwischen Innenstadt und Laurensberg in Höhe Toledoring
+ 1.800 Radfahrten/Tag (= + 45 %) auf 5.800 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 2.750 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Laurensberg und Richterich in Höhe Autobahn
+ 1.700 Radfahrten/Tag (= + 57 %) auf 4.700 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 3.200 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist im ersten Abschnitt vom Templergraben über die Turm- und Rütscherstraße bis Einmündung Nizzaallee durch eine durchgehende Wohnbebauung gut. Im zweiten Abschnitt, d.h. im Bereich der Brücken sowie auf dem Bahndamm gering und von Tittardsfeld bis Roermonder Straße gut.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Keine kritischen Punkte

Konfliktpotential

- Kleingärten „Rütsch“, Einigung über Trassenverlauf im Bereich der Kleingärten, ggf. Umfahrung



- Bahndamm/Weißer Weg in Laurensberg: Naherholungsgebiet soll erhalten bleiben, Beleuchtung für Natur problematisch, mögliche Betroffenheit der Saatkrähenkolonie muss vermieden werden, die parallele Führung mit dem Weißen Weg ist deutlich zu kennzeichnen, verträgliche Oberflächenbefestigung bzw. –material im Bahndambereich
- Bedenken durch Unterschriftenliste gegen Führung auf dem Bahndamm (421 Unterschriften)
- Anwohner/Anlieger Tittardsfeld (Parkplatzsituation)



Abwägung für Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Auswirkungen auf die Umwelt

Aus Sicht der Umweltauswirkungen verursacht Variante A insgesamt deutlich geringere Auswirkungen auf die Schutzgüter als die Varianten B und C. Bei den Varianten B und C sind die möglichen Auswirkungen auf die Kleingartenanlage Rütsch, die Einschränkung der Nutzbarkeit der Grünfläche auf dem Alten Bahndamm sowie der Verlust von Biotopflächen zu vermerken. Die heute ruhige, langgestreckte Grünanlage mit reiner Fußgängernutzung wird durch die Nutzung als Radtrasse in ihrer Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Dieser Einschränkung der Naherholungsfunktion steht allerdings auch eine Aufwertung durch den Brückenschlag zwischen Lousberg(viertel) und Laurensberg für die Naherholung und den Fußgängerverkehr entgegen. In Variante C wird die Beeinträchtigung der Wohnfunktion und des Wohnumfelds eines Hauses an Tittardsfeld gegenüber B vermieden.

Potentialausschöpfung

Die Varianten B und C ergeben eine wesentlich bessere Potentialausschöpfung als Variante A.

Infrastruktur

Alle 3 Varianten stellen eine direkte Führung von der Aachener Innenstadt in Richtung Richterich und Herzogenrath dar, wobei bei Variante A durch enge Radien, Schwerlastverkehr, einer Führung entlang hochbelasteter Straßen mit vielen Zufahrten und mehreren Ampeln sowie einer starken Steigung von über 4 % am Richtericher Berg die Attraktivität und Fahrgeschwindigkeit deutlich leidet. Darüber hinaus ist der Verlust an Parkständen unabhängig von der Einhaltung der Kriterien bei A mit Abstand am höchsten. Nach jetzigem Kenntnisstand fallen auch bei einem reduzierten Ausbau der Variante A zur Vermeidung des Umbaus des gesamten Straßenquerschnitts (Roermonder Str.) genauso viele Parkstände weg.

B und C verfügen durch die Führung abseits vom Kfz-Verkehr über den Bahndamm über geringere Steigungen und keine (B) bzw. nur eine enge Kurve(n) (C). Bei Variante C sind darüber hinaus die Parkstände in der Straße Tittardsfeld betroffen. Zum Erhalt der anderweitig nicht zur Verfügung stehenden Parkstände ist hier eine kurze Engstelle jedoch vertretbar.

Die baulichen Maßnahmen und die damit verbundenen Risiken sind bei B und C zwar umfangreicher, beeinträchtigen den Alltagsverkehr in der Bauphase jedoch in wesentlich geringerem Maße als bei A.

Kosten

Variante A liegt mit 5,4 Mio. € deutlich unter den Kosten von Variante B (10,0 Mio. €) und C (9,2 Mio. €). In der reduzierten Ausbauvariante A (s. „Infrastruktur“) liegen die Kosten



bei 1,2 Mio. €.

Nur in der reduzierten Variante A können die Kriterien für Radschnellwege auf langen Abschnitten nicht eingehalten werden, so dass hier eine Förderung mit Mitteln des Landes fraglich ist. In Variante B und C ist nach jetzigem Kenntnisstand mit einer hohen Förderquote von bis zu 100% insbesondere für die Brückenbauwerke zu rechnen.

FAZIT

Die Varianten B und C ergeben eine wesentlich bessere Potentialausschöpfung mit einer sehr attraktiven Streckenführung. Sie führen zu möglichen Auswirkungen auf die Kleingartenanlage Rütsch, zur Einschränkung der Grünfläche auf dem Alten Bahndamm sowie zum Verlust von Biotopflächen. Die heute ruhige, lang gestreckte Grünanlage mit reiner Fußgängernutzung wird durch die Nutzung als Radtrasse in ihrer Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Dieser Einschränkung der Naherholungsfunktion steht allerdings auch eine Aufwertung durch den Brückenschlag zwischen Lousberg(viertel) und Laurensberg für die Naherholung und den Fußgängerverkehr entgegen. Nach jetziger Kenntnislage sind die Eingriffe in die Natur vollständig ausgleichbar.

Die Varianten B und C führen zu wesentlich höheren Kosten als die Variante A. Variante B ist die teuerste, die Variante A mit reduziertem Ausbaustandard mit Abstand die günstigste.

Zusammenfassend ergeben sich zwei grundsätzliche Vorgehensweisen:

- Radschnellweg in Richtung Norden erst ab Richterich, Variante A mit reduziertem Ausbaustandard als Anbindungsstrecke aus Richtung Innenstadt und Laurensberg, vergleichsweise geringe Kosten und geringe Umweltauswirkungen
- Radschnellweg ab Aachen-Zentrum, gemäß den Varianten B oder C, vergleichsweise hohe Kosten und deutliche, aber ausgleichbare Umweltauswirkungen

Es ist wahrscheinlich, dass das Land die 1. Lösung nicht als Radschnellweg fördert bzw. in seine Baulast übernimmt, da der Radschnellweg nicht bis in die Aachener Innenstadt geführt wird. Nur die Varianten B und C ergeben einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der attraktiv bis in die Aachener Innenstadt geführt wird. Angesichts der deutlichen Gewinne beim Radfahrtenpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt zu rechtfertigen.

Für die endgültige Entscheidung zwischen B und C sind bei Variante B die Realisierbarkeit und die Kosten des Durchstichs durch die DB-Brücke an der Roermonder Straße sowie der Zugang an Tittardsfeld im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu untersuchen.

2.2 Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Auswahl einer Anbindungsvariante für Variante A im Bereich Richterich-Zentrum (ab Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße)



Für die Hauptvariante A stehen im Ortsteil Richterich zwei mögliche Anbindungen zur Verfügung. 1. westlich der Roermonder Straße über die Horbacher Straße (Tempo 30) und Banker-Feld-Straße (Fahrradstraße) durch das geplante Wohngebiet Richtericher Dell, 2. über die Roermonder Straße und die geplante Umgehungsstraße Richtericher Dell (jeweils Zweirichtungsradweg).

Zu 1.

Bei einer Führung im Mischverkehr über die Horbacher Straße als Tempo 30 Strecke ist gerade zu Stoßzeiten, in denen die Straße stark frequentiert wird, mit vielen Konflikten zu rechnen. Diese Streckenführung erschließt Alt-Richterich und das geplante Wohngebiet Richtericher Dell, bindet jedoch Neu-Richterich mit seinen Geschäften und das Einkaufszentrum nicht an.

Zu 2.

Die Anbindung der Hauptvariante A über die Roermonder Straße bindet sowohl Neu-Richterich als auch, wenn auch nur am Rande, das geplante Wohngebiet Richtericher Dell an und schafft damit eine direktere und zentralere Anbindung. Darüber hinaus ist bei einer Führung als eigenständiger Zweirichtungsradweg trotz Gewerbe- und Querverkehr im Bereich des Einkaufszentrums mit weniger Konflikten und einer höheren Fahrgeschwindigkeit zu rechnen.

Empfohlen wird daher die Anbindungsvariante über die Roermonder Straße (2.). Falls die geplante Umgehungsstraße Richtericher Dell noch nicht gebaut wird, kann

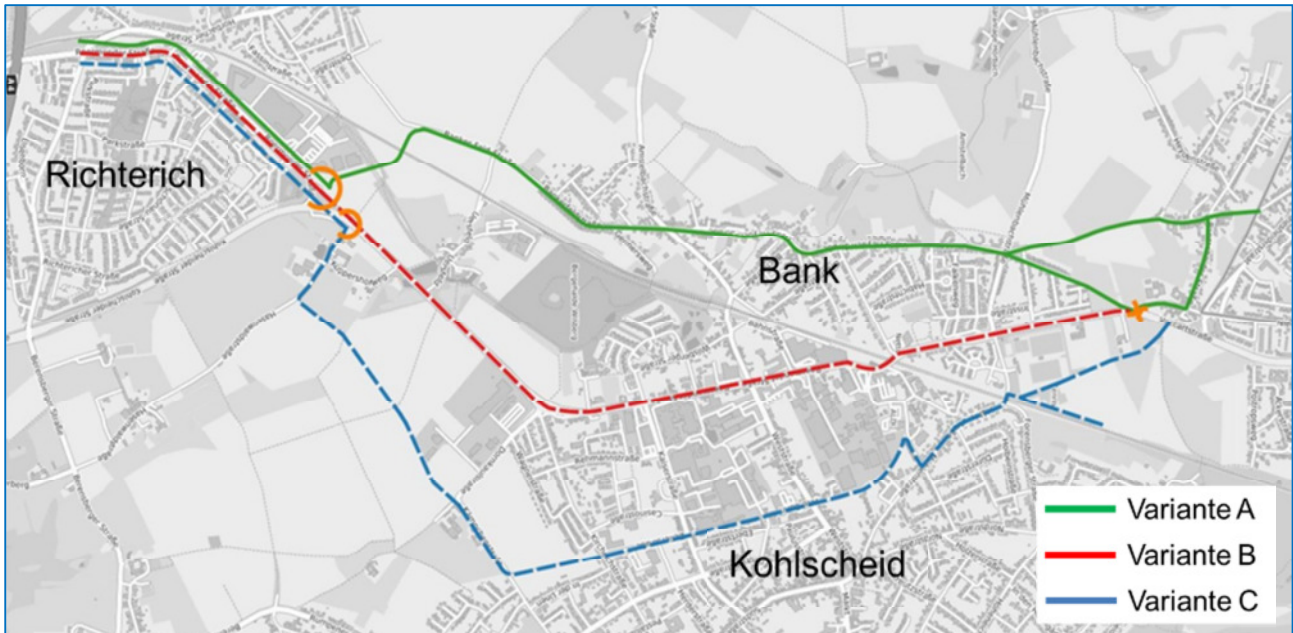


die Anbindung vorab/alternativ über die Horbacher Straße erfolgen.

Die Hauptvarianten B und C werden bis zum Abzweig der geplanten Umgehungsstraße ebenfalls über die Roermonder Straße angebunden.

Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Variante A



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Roermonder Straße – geplante Umgehungsstraße – Banker-Feld-Straße – Bankerfeldstraße – Haus-Heyden-Straße – Kreuzung Haus-Heyden-Straße – An Vieslapp – Kreuzung Roermonder Straße/Voccartstraße (Anbindung geplanter RSW Heerlen: weiter Haus-Heyden-Straße bis Grenzübergang Slakstraat)

Kenndaten

Länge: 4,4 km **Lichtsignalanlagen:** 1* **Bauwerke:** 1 Unterführung*

* Unterführung, wenn Abschnitt Kohlscheid-Herzogenrath, Variante B od. C, sonst Lichtsignalanlage

Steigung/Gefälle:

4.400 m 0 m 0 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

3,7 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 2)

Führungsform / Maßnahmen

- Roermonder Str. ab Berensberger Straße bis geplante Umgehungsstraße: teilweise Verbreiterung des vorhandenen Zweirichtungswegs, teilweise Neubau eines Zweirichtungsweges nord-westl. der Roermonder Str. mit Unterführung unter der geplanten Umgehungsstraße Richtericher Dell mit separater Gehwegführung (teilweise auf vorh. Gehwegen)
- geplante Umgehungsstraße ab Roermonder Str. bis Banker-Feld-Str.: Neubau eines

Zweirichtungsradweges mit separatem Gehweg

- Banker-Feld-Straße ab geplanter Umgehungsstraße bis Ortseingang Bank: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit separatem Gehweg
- Bankerfeldstraße ab Ortseingang Bank über Haus-Heyden-Straße bis Kreuzung Haus-Heyden-Straße/An Vieslapp: Einrichtung einer Fahrradstraße
- An Vieslapp ab Kreuzung Haus-Heyden-Str. bis Ende der Straße Am Vieslapp: Einrichtung einer Fahrradstraße oder Umgehung über Ackerflächen
- ab Ende der Straße Am Vieslapp über Grünfläche bis Kreuzung Roermonder Str./Voccartstr.: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg
- Anbindung geplanter RSW Heerlen:
 - Haus-Heyden-Straße ab Kreuzung Haus-Heyden-Straße/An Vieslapp bis Ortseingang Pannesheide: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg
 - Haus-Heyden-Str. von Ortseingang Pannesheide bis Ende Haus-Heyden-Str.: Einrichtung einer Fahrradstraße
 - Ab Ende Haus-Heyden-Str. bis Grenzübergang Slakstraat (NL): Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg

Ausgewählte Querschnitte



Banker-Feld-Str.
(Ortseingang Bank)



Haus-Heyden-Str.
(Höhe Bachstr.)



An Vieslapp

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Ausweisung der Haus-Heyden-Str. als Fahrradstraße möglich/attraktiv?

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Neubau Zweirichtungsradweg
- Umgestaltung der Knoten im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- ggf. Wegfall von Parkständen in der Straße An Vieslapp oder Umgehung über Ackerflächen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Insgesamt steigungsarm.



Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

- Versiegelung:** Durch den Neu- bzw. Ausbau in Teilabschnitten werden ca. 1,1 ha zusätzlich versiegelt.
- Schutzgut Tiere und Pflanzen:** Es sind nur ca. 0,1 ha Biotopfläche mittlerer bis hoher Bedeutung betroffen. Bei der Querung des Amstelbaches ist nur von einer geringfügigen Beeinträchtigung der Bachaue auszugehen, da der Radweg entlang der geplanten Ortsumgehung Richterich nur etwas breiter angelegt wird.
- Die projektbedingten Auswirkungen auf nahrungssuchende planungsrelevante Vogelarten in den Außerortsabschnitten werden als nicht erheblich gewertet. Beeinträchtigungen planungsrelevanter Amphibien-, Reptilien- und Fledermausarten sind nicht zu erwarten.
- Schutzgut Boden:** Böden mittlerer bis sehr hoher Bedeutung werden mit ca. 1,1 ha beansprucht. Zwischen Haus-Heyden-Straße und Voccartstraße gibt es ggf. Beeinträchtigungen des Bodendenkmals Höckerlinie. Im Nahbereich zur Trasse befinden sich weiterhin zahlreiche Altlastenverdachtsflächen sowie zwei bergbaulich bedingte Altlastenverdachtsflächen.
- Schutzgut Wasser:** Die Auswirkungen sind insgesamt gering.
- Da das anfallende Niederschlagswasser im Nahbereich des Radschnellwegs versickert werden kann, sind die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung gering.
- Auswirkungen der Querung des Amstelbaches ergeben sich in erster Linie durch die geplante Ortsumgehung Richterich mit geringen zusätzlichen Auswirkungen durch den Radschnellweg.
- Schutzgut Landschaft/Erholung:** Die Auswirkungen sind gering. Beeinträchtigungen bei der Querung des Amstelbaches sind in erster Linie durch die geplante Umgehungsstraße Richterich gegeben mit nur geringen zusätzlichen Auswirkungen durch den Radschnellweg. Im Bereich Roermonder Straße/Voccartstraße kann das erlebniswirksame Bodendenkmal Westwall betroffen sein.
- Übrige Schutzgüter:** Die Auswirkungen sind gering.



Potential

Von der Ortsmitte um den Rathausplatz in Richterich wird eine direkte Verbindung in Richtung Herzogenrath-Pannesheide geschaffen.

Die Streckenführung verläuft am Westrand von Kohlscheid und erschließt den Ortsteil Bank direkt. Dadurch wird insgesamt nur ein kleiner Bereich von Kohlscheid gut angebunden. Die Verbindung schafft in erster Linie gute Bedingungen für den Durchgangsverkehr in die Bereiche nördlich von Kohlscheid.

Soziale Sicherheit

Im ersten Abschnitt von der Kreuzung Banker-Feld-Straße/geplante Umgehungsstraße bis zum Ortseingang Bank ist die soziale Sicherheit durch fehlende Bebauung schwach. Im Anschluss führt die Strecke durchgängig durch Wohngebiete, so dass hier eine gute soziale Sicherheit gegeben ist.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

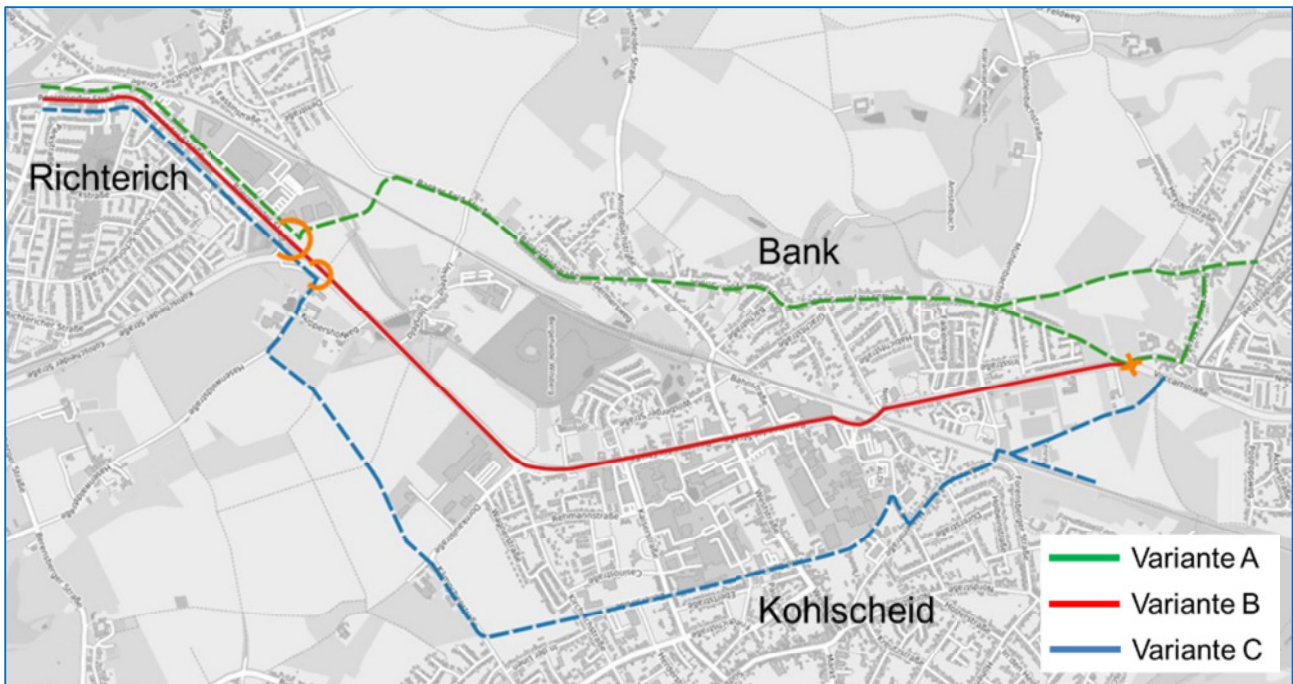
- Keine kritischen Punkte

Konfliktpotential

- Verkehrsaufkommen in der Haus-Heyden-Str. zu Stoßzeiten
- Haus-Heyden-Straße zwischen Bank und Pannesheide: Nutzung mit landwirtschaftlichem Verkehr
- An Vieslapp: Wohnstraße

Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Variante B



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Roermonder Straße – Kreuzung Roermonder Straße/Voccartstraße

Kenndaten

Länge: 4,4 km **Lichtsignalanlagen:** 9

Bauwerke: 1 Unterführung

Steigung/Gefälle:

4.400 m 0 m 0 m
0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

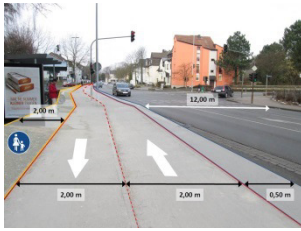
(grobe Kostenschätzung ± 30%)

2,9 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 2)

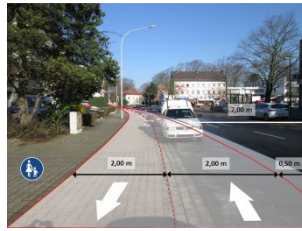
Führungsform / Maßnahmen

- Roermonder Str. ab Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße bis Dornkaulstr.: teilweise Verbreiterung des vorhandenen Zweirichtungsradwegs teilweise Neubau eines Zweirichtungsradweges nord-westl. der Roermonder Str. mit Unterführung unter der geplanten Umgehungsstraße Richtericher Dell mit separater Gehwegführung (teilweise auf vorh. Gehwegen)
- Roermonder Straße ab Dornkaulstr. bis Kreuzung Roermonder Str./Voccartstr.: abschnittsweise Verbreiterung/Trennung der vorh. Fuß-/Radwege je nach Platzangebot

Ausgewählte Querschnitte



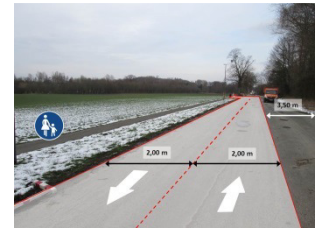
Roermonder Str.
(Kreuzung Horbacher Str.)



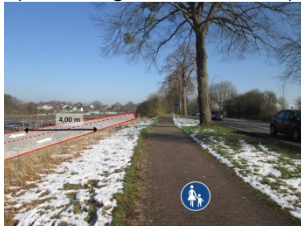
Roermonder Str.
(Höhe Rathausplatz)



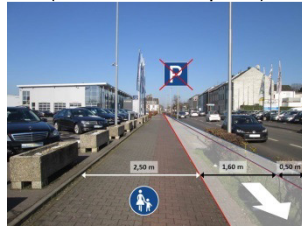
Roermonder Str.
(Höhe Einkaufszentrum)



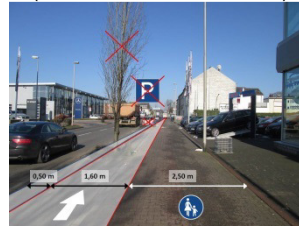
Roermonder str.
(Höhe Kohlscheider Str.)



Roermonder Str.
(Höhe Uersfeld)



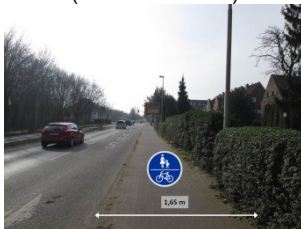
Roermonder Str.
(Höhe TPH)



Roermonder Str.
(Höhe TPH)



Roermonder Str.
(Höhe Sportgelände)



Roermonder Str.
(Höhe Sportgelände)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- keine

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Neu-/Ausbau Zweirichtungsradweg
- ggf. Unterführung unter geplante Umgehungsstraße Richtericher Dell
- Beidseitiger Umbau der Roermonder Str. in Kohlscheid auf
- ggf. Unterführung unter die Roermonder Str. im Bereich Voccartstr.

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 70 Parkständen in Bereichen mit hohem Parkraumbedarf (Roermonder Straße in Kohlscheid)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

- Roermonder Straße im Bereich der Kreuzung nach Uersfeld: Breite des Zweirichtungsradweges von 4,00 m ist technisch nicht umsetzbar
- Roermonder Str. ab Dornkaulstr. bis Voccartstr.: Breiten der Einrichtungradwege nach Radschnellwegstandard technisch nicht umsetzbar.



Steigung

Insgesamt steigungsarm.

Fahrgeschwindigkeit

Trotz der geringen Steigung kann aufgrund der vielen Konflikte auf großen Teilen der Strecke keine attraktive Fahrgeschwindigkeit erreicht werden.

Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Sie verläuft jedoch weitgehend im vorhandenen Straßenraum in dicht bebauten Bereichen bzw. außerorts in Bereichen, die in Teilen der Führung von Variante C vergleichbar sind. Daher wird für den Vergleich der Streckenvarianten die nachfolgende vereinfachte Betrachtung durchgeführt wird.

- Versiegelung:** Durch den Neu- bzw. Ausbau in den Außerortsabschnitten etwa 0,2 ha Boden zusätzlich versiegelt.
- Schutzgut Tiere und Pflanzen:** Es entfallen ca. 75 Straßenbäume entlang der Roermonder Straße. Es sind nur ca. 0,2 ha Biotopfläche mittlerer bis sehr hoher Bedeutung betroffen.
Eine projektbedingte Beeinträchtigung von planungsrelevanten Tierarten ist nach jetzigem Kenntnisstand, u.a. wegen der hohen verkehrlichen Vorbelastungen entlang der Roermonder Straße, nicht zu erwarten.
- Schutzgut Boden:** Böden mittlerer bis sehr hoher Bedeutung werden mit ca. 0,1 ha beansprucht.
- Schutzgut Landschaft/Erholung:** Bei einem Eingriff in die linienhaften Gehölzbestände entlang der Roermonder Straße zwischen Richterich und Kohlscheid kann es zur Beeinträchtigung des Landschaftsbilds kommen.
- Übrige Schutzgüter:** Die Auswirkungen sind insgesamt gering.

Potential

Wie in Variante A wird eine kurze Verbindung von der Ortsmitte in Richterich nach Herzogenrath-Pannesheide geschaffen. Dabei werden die Wohn- und Gewerbestandorte um die Ortsdurchfahrt der Roermonder Straße direkt angebunden. Die Wohn- und Einkaufsbereiche im östlichen Bereich um Kohlscheider Markt liegen außerhalb des näheren Einzugsbereichs.

Soziale Sicherheit

Die Streckenführung bietet insgesamt eine gute soziale Sicherheit durch die Führung entlang bebauter Wohn- bzw. Geschäftsstraßen. Lediglich im Streckenabschnitt zwischen Roder Weg und Ortseingang Kohlscheid ist die soziale Kontrolle durch fehlende Bebauung



schwach.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

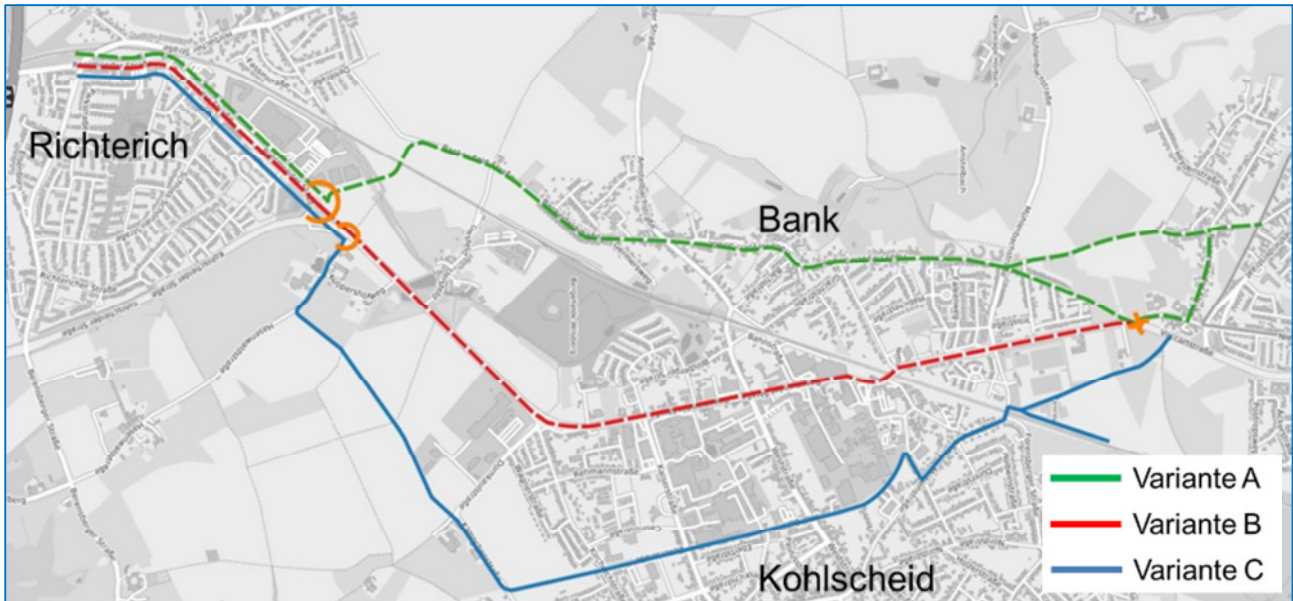
- Mehrere Einmündungen mit Gewerbeverkehr
- Hoher Querungsverkehr der Fußgänger (Bushaltestellen, Gewerbegebiet, etc.)
- Radverkehrsanlagen nicht in ausreichender Breite realisierbar
- Einbauten im Bereich der Geh-/Radwege
- Knotenpunkt Uersfeld mit freifließendem Rechtsabbiegerverkehr

Konfliktpotential

- Führung entlang hochbelasteter Straßen
- Hohe Anzahl an Ampelanlagen
- hohes Fußverkehrsaufkommen mit Querungen im Bereich Roermonder Str. nördlich der Dornkaulstr.
- Viele Ein-/Ausfahrten, Ampeln, Bushaltestellen
- Viel Quer- und Lieferverkehr
- Einbauten (Masten, Stromkästen, etc.) auf den Geh-/Radwegen

Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Variante C



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Roermonder Straße – Küppershofweg – Hasenwaldstraße – Wirtschaftsweg – Kämpchenstraße – Alter Bahndamm – Zellerstraße – Alte Bahn – Alter Bahndamm – Raiffeisenstraße – Mühlenstraße bis Kreuzung Mühlenstraße/Forensberger Straße

Kenndaten

Länge: 5,6 km **Lichtsignalanlagen:** 1

Bauwerke: 2 Unterführungen

Steigung/Gefälle:

5.600 m 0 m 0 m
0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

4,4 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 2)

Führungsform / Maßnahmen

- Roermonder Str. ab Berensberger Straße bis Küppershofweg: teilweise Verbreiterung des vorhandenen Zweirichtungsradwegs, teilweise Neubau eines Zweirichtungsradweges nord-westl. der Roermonder Str. mit Unterführung unter der geplanten Umgehungsstraße Richtericher Dell mit separater Gehwegführung (teilweise auf vorh. Gehwegen)
- Unterführung unter der Roermonder Str. zum Küppershofweg, weiter Hasenwaldstraße bis Kreuzung Hasenwaldstr./Wirtschaftsweg: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Wirtschaftsweg von Hasenwaldstraße über Kämpchenstraße und Alter Bahndamm bis

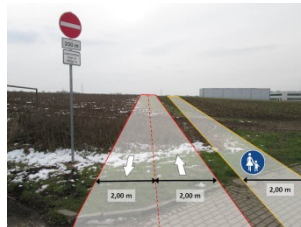
Kreuzung Kircheichstraße/Zellerstraße: Ausbau des vorh. Wirtschaftsweges und Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg

- Zellerstraße ab Kircheichstraße bis Kaiserstr.: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Alte Bahn ab Kaiserstr. bis Ebertstr.: Verbreiterung des vorh. Weges zu einem Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg
- Alte Bahn ab Ebertstr. bis Weststr.: Einrichtung einer Fahrradstr.
- Alte Bahn ab Weststr. bis Raiffeisenstr.: bis zum Ende der Straße Alte Bahn Einrichtung einer Fahrradstraße, danach Verbreiterung des vorh. Radweges zu einem Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg
- Von Kreuzung Alter Bahndamm/Raiffeisenstraße über Raiffeisenstraße und Mühlenstraße bis Kreuzung Mühlenstraße/Forensberger Straße: Einrichtung einer Fahrradstraße

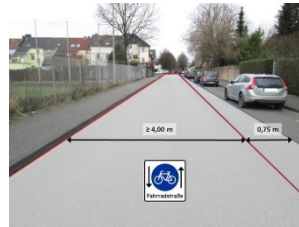
Ausgewählte Querschnitte



Küppershofweg



Feldweg
(Dornkaulstr.)



Zellerstr.
(Höhe Sportplatz)



Alte Bahn
(Bahndamm)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Kreisverkehr Alte Bahn/ Weststr. (beengte Verhältnisse)

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Unterführung der Roermonder Str. in Höhe Küppershofweg
- Neubau Zweirichtungsradweg
- 3 Kreisverkehre
- Umgestaltung der Knoten im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 10 Parkständen auf der Straße „Alte Bahn“ (Bereich mit hohem Parkraumbedarf)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Bereich eingehalten.

Steigung

Insgesamt steigungsarm

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.



Umweltverträglichkeit

Versiegelung:	Insgesamt werden etwa 1,6 ha Boden zusätzlich versiegelt.
Schutzgut Tiere und Pflanzen:	Es entfallen ca. 0,2 ha Biotopfläche mittlerer bis sehr hoher Bedeutung. Im unmittelbaren Nahbereich des Radschnellwegs wurden überwiegend nahrungssuchende planungsrelevante Vogelarten festgestellt. In einem Abschnitt sind Brutreviere von Feldlerche, Grünspecht und Haussperling in der Bauphase betroffen. Die projektbedingten Auswirkungen sind als nicht erheblich zu werten. Auswirkungen auf Amphibien, Reptilien und Fledermäuse sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.
Schutzgut Boden:	Es kommt zum Verlust von ca. 1,0 ha Boden mit mittlerem bis sehr hohem Bodenwert.
Schutzgut Landschaft/Erholung:	Entlang der alten Bahntrasse nördlich der Kämpgenstraße ist teilweise eine erlebniswirksame Baum- bzw. Heckenreihe betroffen.
Übrige Schutzgüter:	Die Auswirkungen sind insgesamt gering.

Potential

Die zentralen Wohn- und Einkaufsbereiche im östlichen Bereich um den Kohlscheider Markt werden gut erschlossen. Der westliche Bereich um den Ortsteil Bank ist nicht angebunden. Insgesamt wird im Vergleich zu den Varianten A und B das größte Potential Kohlscheids erreicht. Für den Durchgangsverkehr in die Bereiche nördlich von Kohlscheid stellt die Streckenführung dagegen einen Umweg von ca. 1,2 km gegenüber den Varianten A und B dar.

Soziale Sicherheit

Die soziale Kontrolle ist im Bereich Uersfeld sowie auf den Wirtschaftswegen nicht immer gegeben.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- mehrere Einmündungen mit Gewerbeverkehr

Konfliktpotential

- Mitnutzung eines Teilstücks des Weißen Wegs (Spaziergänger + Reiter)
- Strecken mit landwirtschaftlichem Verkehr
- Lieferverkehr im Bereich Raiffeisenstr./Mühlenstr.



Abwägung für Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid

Auswirkungen auf die Umwelt

Aus Sicht der Umweltauswirkungen sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter in allen Varianten relativ gering. Der weitgehende Verlust von Straßenbäumen und Grünstreifen in der Ortslage Kohlscheid bei Variante B führt dort jedoch zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Ortsbilds. Daher wird die Ausführung der Varianten A oder C empfohlen.

Potentialausschöpfung

Alle Varianten gehen von der Ortsmitte in Richterich um den Rathausplatz aus und stellen die Verbindung von Herzogenrath-Pannesheide her. Dabei bieten die Varianten A und B einen kurzen direkten Weg, während Variante C einen Umweg von 1,2 km darstellt. Bei der Potentialerschließung bietet dagegen Variante C die besten Bedingungen, da die Wohn- und Einkaufsbereiche um den Kohlscheider Markt im näheren Einzugsbereich liegen.

Aus den Berechnungen des Verkehrsmodells werden folgende Aussagen abgeleitet:

- In Richtung Aachen ergeben sich für Variante A geringfügig höhere Radfahrerzahlen gegenüber Variante C.
- In Richtung Norden (Herzogenrath, Kerkrade) bringt dagegen Variante C eine stärkere Nutzung. In der Betrachtung der Gesamtfahrtanzahlen ergeben sich jedoch kaum Unterschiede zwischen beiden Varianten.
- Variante B lässt dagegen eine geringere Nutzung erwarten. Hier macht sich u.a. bemerkbar, dass entlang der Roermonder Straße in der Ortslage Kohlscheid die Anforderungen an einen Radschnellweg nicht erfüllt werden können und die Mängel im heutigen Radverkehrsangebot dort nur unzureichend ausgeräumt werden können.
- Die größte Nutzung wird durch die Kombination der Varianten A und C erzielt.

Infrastruktur

Die Varianten A und B (Streckenlängen ~4,4 km) stellen direkte Führungen zwischen Richterich in Richtung Kerkrade und Herzogenrath dar. Die Variante C (~ 5,6 km) ist ca. 1,2 km länger und erschließt das Kohlscheider Zentrum. Alle Varianten werden als steigungsarm eingestuft.

Die Varianten A und C umgehen jeweils westlich und östlich die hochbelastete Roermonder Straße in Kohlscheid (Variante B) und weisen entsprechend wenige ampelgesteuerte Kreuzungen (kurze Fahrzeit!) auf.

Die Kriterien für Radschnellwege werden bei den Varianten A und C auf der gesamten Strecke erfüllt. Bei Variante B können diese trotz aufwendiger Umbaumaßnahmen und Inkaufnahme von Nutzungskonflikten durch den Wegfall von den gesamten Parkständen in den Nebenanlagen der Roermonder Straße im Kerngebiet Kohlscheid technisch nicht umgesetzt werden.



Die Variante B birgt aufgrund der innerstädtischen Nutzungskonflikte, der vielen Querungsstellen und unzureichenden Straßenraumbreiten verkehrliche Probleme. Mit den anderen Varianten werden sichere und attraktive Radverkehrsanlagen geschaffen.

Kosten

Variante B ist mit 2,9 Mio. € die günstigste. Variante C verursacht mit 4,4 Mio. € die höchsten Kosten. Variante A liegt mit 3,7 Mio. € in der Mitte.

FAZIT

Variante B hat mit Ausnahme der Kosten in allen Aspekten erhebliche Nachteile gegenüber den anderen Varianten. Sie ist daher als Bestandteil des Radschnellwegs nicht zu empfehlen. Dennoch bleibt die Roermonder Straße in der Ortslage eine wichtige Anbindungsstrecke an den Radschnellweg, da sie einen Bereich mit dichter Wohn- und Gewerbebebauung erschließt. Es wird empfohlen, über das Projekt Radschnellweg hinaus über hochwertige Radverkehrsanlagen auf dieser Straße eine gute Vernetzung von Kohlscheid und zum Radschnellweg anzustreben.

Die Varianten A und C haben bei der Betrachtung der Gesamtfahrtenzahl und den Umweltauswirkungen nur geringe Unterschiede. Die Kosten der Variante C liegen jedoch um ca. 0,7 Mio. € höher. Die Variante A stellt nur in Verbindung mit der geplanten Ortsumgehung Richterich eine attraktive Radwegeverbindung dar. Sollte die Ortsumgehung umgesetzt werden, fehlt in erster Linie eine Radverkehrsanlage zwischen Haus-Heyden-Straße und Nieuwstraat unter Umgehung der Wohnstraße Am Vieslapp, um einen attraktiven Bypass zur Roermonder Straße zu schaffen. Mit einem reduzierten Ausbaustandard (Radverkehrsanlagen nach StVO und ERA) kann die direkte regionale Verbindung aus Richtung Aachen in Richtung Herzogenrath mit der guten Erschließungswirkung für Kohlscheid der Variante C ohne wesentlich höhere Kosten kombiniert werden.

Zusammenfassend ergeben sich zwei grundsätzliche Vorgehensweisen:

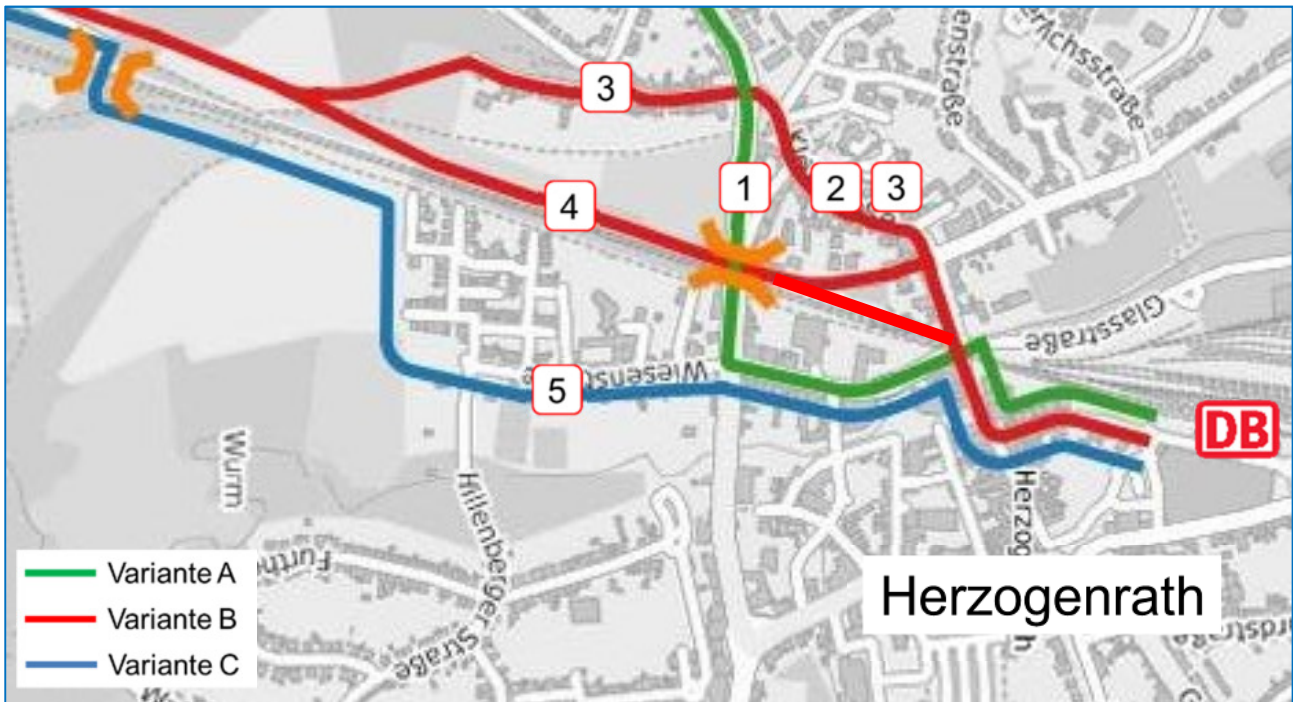
- Radschnellweg über Variante C mit einem reduziertem Ausbaukonzept für Variante A, mit höherem Potential und nicht wesentlich höheren Kosten,
- Radschnellweg über Variante A mit einer direkten Verbindung zwischen der Roermonder Straße in Richterich und dem südlichen Ortseingang von Bank im Zuge der geplanten Ortsumgehung Richterich.

Aufgrund der wesentlich besseren Potentialausschöpfung und der guten Erschließungswirkung für Kohlscheid wird Variante C zzgl. einem reduzierten Ausbaukonzept der Variante A (Radverkehrsanlage zwischen Haus-Heyden-Straße und Nieuwstraat) empfohlen.

Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath

2.3 Abschnitt 2: Kohlscheid – Herzogenrath

Auswahl einer Anbindungsvariante im Bereich Herzogenrath-Innenstadt



Die Hauptvarianten A, B, C verbinden Kohlscheid mit dem Stadtgebiet Herzogenrath von Westen und von Süden aus. Im Stadtgebiet Herzogenrath stehen daher mehrere Führungen zum bzw. vom Bahnhof Herzogenrath zur Verfügung.

Von Westen von der Aachener Straße (Hauptvariante A) kommend erfolgt der Anschluss entweder ab Kreuzung Aachener Str./Kleikstr./Schütz-von-Rode-Str. 1. über die Schütz-von-Rode-Straße (Zweirichtungsradweg), Albert-Steiner-Straße, Uferstraße, Kleikstraße und Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone) oder 2. über die Kleikstraße und Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone).

Zu 1.

Bei einer Führung über die Schütz-von-Rode-Straße ist zum einen ein umfassender Umbau mit Reduzierung der Fahrbahnbreite notwendig. Dies vermindert die Leistungsfähigkeit der Schütz-von-Rode-Straße für den Kfz-Verkehr. Zum anderen können auf dieser Strecke aufgrund mehrerer Lichtsignalanlagen und enger Kurven, größerem Gefälle sowie einer hohen Verkehrsdichte keine attraktiven Fahrzeiten erreicht werden.

Zu 2.

Die Führung über die Kleikstraße erhöht durch eine geradlinigere Führung ohne Lichtsignalanlagen sowie einer geringeren Verkehrsdichte die Attraktivität der Anbindungsstrecke. Jedoch können bergab hohe Radfahrgeschwindigkeiten erreicht



werden, was in Kurvenbereichen mit schlechter Sicht eine Gefährdung darstellt.

Von Süden bzw. von der Bahnstrecke Aachen–Düsseldorf kommend (Hauptvarianten B und C) stehen ab der ehemaligen Maubachbrücke drei mögliche Anbindungen zur Verfügung. Westlich der Bahntrasse verbleibend entweder 1. über Hundforter Weg (Zweirichtungsradweg), Woperstraße, Kleikstraße, Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone) oder 2. über Hundforter Weg (Zweirichtungsradweg), Am Schürhof (Fahrradstraße) mit Brücke über die Schütz-von-Rode-Straße, Kleikstraße, Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone). 3. Eine Führung östlich der Bahntrasse über die Eisenbahnstraße (Zweirichtungsradweg), Wiesenstraße, Albert-Steiner-Straße, Uferstraße zur Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone).

Zu 3.

Bei einer Führung über die Woperstraße würde das Parken am Fahrbahnrand (alle Parkstände, ca. 35 St.) wegfallen. Der Parkraumbedarf wird in diesem Bereich als hoch eingestuft. Der weitere Verlauf über die Kleikstraße beinhaltet in beide Fahrrichtungen größere Steigungsstrecken als bei den folgenden Anbindungsvarianten.

Zu 4.

Bei einer Führung über den Hundforter Weg mit Brücke über die Schütz-von-Rode-Straße und Weiterführung über die Straße Am Schürhof fallen insbesondere die aufwendigen baulichen Maßnahmen in beengten Verhältnissen der Brücke mit anschließender Rampe sowie die der Umgestaltung des Platzes Am Schürhof mit Reduzierung des Parkraums ins Gewicht. Darüber hinaus verläuft die Trasse durch einen Streuobstwiesenbereich, der ein Biotop mit hoher Bedeutung darstellt.

Zu 5.

Die Führung östlich der Bahntrasse bedingt den Neubau der Maubachbrücke oder alternativ eine Unterführung unter der Bahn und führt über die Eisenbahnstraße (Zweirichtungsradweg), Wiesenstraße, Albert-Steiner-Straße, Uferstraße zur Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone).

Mit dem Neubau der Maubachbrücke bzw. einer Unterführung, mit getrenntem Geh- und Radschnellweg, wird die jüngst unterbrochene Verbindung nach Straß zum Pilgramsweg wiederhergestellt. Weiter führt die Strecke über die Eisenbahnstraße, Hundforter Benden und die Wiesenstraße. Auf der Wiesenstraße, ein Bereich mit geringem bis mittlerem Parkraumbedarf, würden einseitig 35 Parkstände entfallen. Durch diese Streckenführung kann eine relativ direkte und schnelle Anbindung an das Zentrum ohne größere Steigungen geschaffen werden.

Nach jetzigem Ermessen wird daher zur Anbindung der Variante A die Führung über die Kleikstraße (1.) und zur Anbindung der Varianten B und C die Trasse über die Eisenbahnstraße und Wiesenstraße (5.) vorgeschlagen.

Weiterhin kann bei einer Realisierung des Innenstadtkonzeptes der Stadt Herzogenrath, welches derzeit den Abriss und Neubau des Parkhauses in der Eisenbahnstraße vorsieht, zur Anbindung der Varianten B und C alternativ auch mit einer Weiterführung entlang der

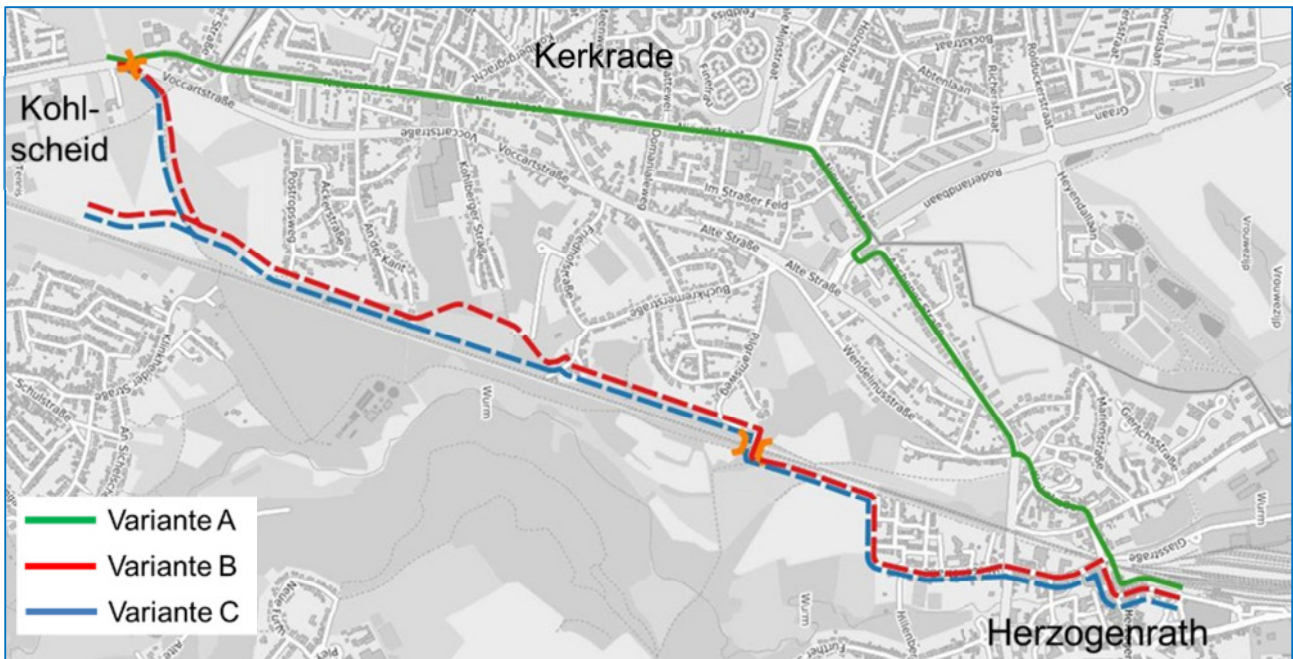


Eisenbahnstraße und einer zu errichtenden Brücke über die Schütz-von-Rode-Straße eine direkte Anbindung an die Uferstraße geschaffen werden.

Die Kriterien für einen Radschnellweg können im Bereich zwischen Kreisverkehr (Kleikstraße) und Bahnhof aufgrund der momentanen und künftigen Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 10-Zone) nicht gänzlich eingehalten werden. Gleichwohl wird eine Verbesserung der verkehrlichen Situation durch die oben genannten Maßnahmen erzielt.

Abschnitt 3: Kohlscheid – Herzogenrath

Variante A



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Voccartstraße – Nieuwstraat – Aachener Straße –
Kreuzung Aachener Straße/Schütz-von-Rode-Straße – Anbindungsstrecke

Kenndaten

Länge: 3,8 km **Lichtsignal-** 1 **Bauwerke:** keine
anlagen:

Steigung/Gefälle:

3.300 m 0 m 500 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

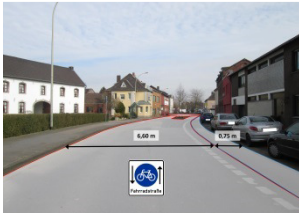
6,4 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 2)

Führungsform / Maßnahmen

- Roermonderstr. von Voccartstr. bis Kreisverkehr „Am Zollhaus“: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Nieuwstraat von Kreisverkehr „Am Zollhaus“ bis Roderlandbaan: entweder Verbreiterung der beidseitigen Einrichtungsradwege auf je 3,00 m oder Ausbau eines der beiden Einrichtungsradwege zu einem Zweirichtungsradweg mit 4,00 m Breite
- Aachener Str. von Roderlandbaan bis Chorherrenweg: Umfahrung des Eurode-Business-Centers über L233n und Chorherrenweg mit Neubau eines Zweirichtungsradweges
- Aachener Str. von Eurode-Park bis Alte Str.: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Aachener Str. von Alte Str. bis Kreuzung Schütz-von-Rode-Str.: Neubau eines

Zweirichtungsradschwes auf der nördl. Seite

Ausgewählte Querschnitte



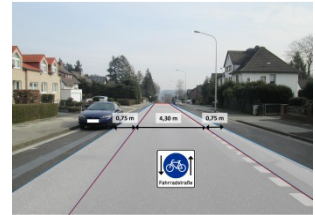
Roermonder Str.
(hinter Krz. Voccartstr.)



Nieuwstraat
(Richtung HZ)



Nieuwstraat
(Richtung AC)



Aachener Str.
(Höhe EBC)



Aachener Str.
(Höhe Maastrichter Str.)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- keine

Grunderwerb erforderlich:

- nein

Bauliche Maßnahmen:

- Umbau und Neuordnung Parkplatz „Am Zollhaus“ und Zuwegung Kreisverkehr
- Umbau und Neuordnung des Verkehrs in der Nieuwstraat
- Umbau im Bereich EBC sowie Teilbereich Aachener Str. zwischen Alte Straße und Kreuzung Schütz-von-Rode-Str.
- Umgestaltung der Knoten im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 200 Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Nieuwstraat)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Starke Steigung größer 6 % auf einer Länge von 400 m (Aachener Straße)

Fahrgeschwindigkeit

Herzogenrath in Richtung Aachen durch Steigung größer 6 % auf ca. 400 m wird die Fahrgeschwindigkeit bergauf enorm verringert; bergab muss aufgrund der Zufahrten die Geschwindigkeit ebenfalls gedrosselt werden (Bremsbereitschaft).



Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Sie verläuft jedoch durchgehend im vorhandenen Straßenraum in dicht bebauten Bereichen, so dass für den Vergleich der Streckenvarianten die nachfolgende vereinfachte Betrachtung durchgeführt wird.

- Versiegelung:** An der Nieuwstraat kommt es zu einer zusätzlichen Versiegelung im Bereich der heutigen Baumscheiben und Grünstreifen. Das genaue Ausmaß ist von der gewählten Lösung (Verbreiterung der beidseitigen Einrichtungsradwege von je ca. 1,90 m auf 3,00 m oder Ausbau eines der beiden Einrichtungsradwege zu einem Zweirichtungsradweg mit 4,00 m Breite) abhängig.
- Schutzgut Tiere und Pflanzen:** Der Umbau des vorhandenen Straßenquerschnitts führt zu einem Verlust von bis zu 150 Straßenbäumen. Diese können erhalten werden, wenn auf die Erfüllung der Anforderungen für einen Radschnellweg verzichtet wird. Es sind keine Biotopflächen von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung betroffen.
- Planungsrelevante Tierarten sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht betroffen, Konflikte mit dem Artenschutz sind nicht zu erwarten, da bereits eine erhebliche Vorbelastung durch den Straßenverkehr gegeben ist.
- Schutzgut Boden:** Böden mittlerer bis sehr hoher Bedeutung sind kaum betroffen.
- Schutzgut Wasser:** Die Versiegelung von Baumscheiben und Grünstreifen führt zu einer geringeren örtlichen Versickerung. Das anfallende Niederschlagswasser muss über die Kanalisation abgeführt werden.
- Schutzgut Klima/Luft:** An der Nieuwstraat führt der Verlust von Bäumen und Grünstreifen zu einer weiteren Erwärmung des umgebenden Siedlungsbereichs. Dieser ist durch die vorhandenen Versiegelungen vorbelastet.
- Übrige Schutzgüter:** Es sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Potential

Die Wohn- und Einkaufsbereiche um die Nieuwstraat auf der Kerkrader und Herzogenrather Seite werden gut angebunden. Die Herzogenrather Innenstadt wird von dort aus direkt erreicht. Wegen der langen und starken Steigung von dort bis zum Eurode-Park am nördlichen Ende der Nieuwstraat (über 6 % auf einer Länge von ca. 400 m) wird die Anbindungsattraktivität der Innenstadt stark eingeschränkt. Die Wohnbebauung auf der östlichen Seite der Ortsteile Straß und Kohlberg wird nicht direkt erreicht.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen in Höhe der Linie



Holzstraat – Pilgramsweg

+ 400 Radfahrten/Tag (= + 40 %) auf 1.400 Radfahrten/Tag

Auf dem Radschnellweg selbst würden 400 Radfahrten/Tag stattfinden.

- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen unmittelbar südlich Schütz-von-Rode-Straße
+ 200 Radfahrten/Tag (= + 18 %) auf 1.300 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 650 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist durch eine durchgehende Wohnbebauung gegeben.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

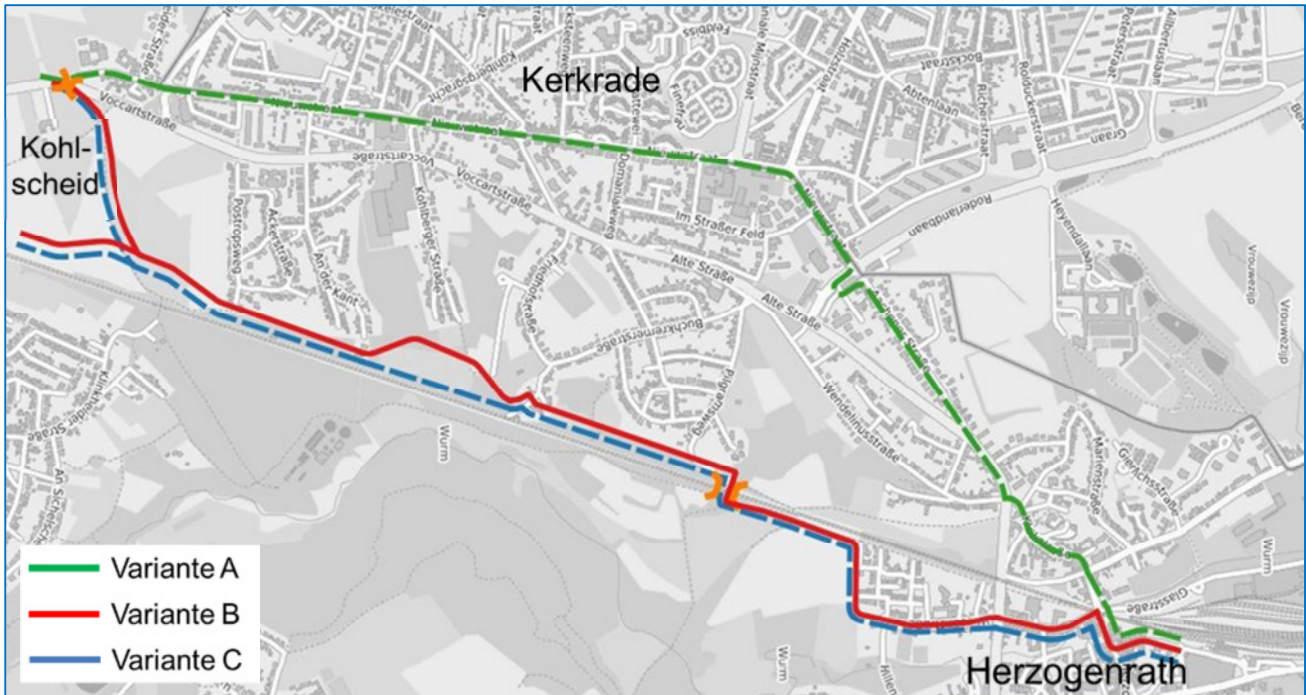
- Bereich Eurode-Business-Center: enge Radien und dadurch auch schlechte Sichtverhältnisse
- Aachener Str.: Zweirichtungsradweg mit Gefällestrecke, Zufahrten

Konfliktpotential

- Nieuwstraat/ obere Aachener Straße: Konflikte mit querenden Fußgängern und Verkehr zu den Parkplätzen
- Wegfall von vielen Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Nieuwstr., Aachener Str.)

Abschnitt 3: Kohlscheid – Herzogenrath

Variante B



Streckenbeschreibung (zzgl. Anbindungsstrecke)

(zusätzlich Anbindung von Voccartstraße aus) – Forensberger Straße – westl. entlang Bahntrasse über Vegla-Deponie – ehemalige Maubachbrücke

Kenndaten

Länge: 3,5 km **Lichtsignalanlagen:** 0

Bauwerke: keine

Steigung/Gefälle:

2.800 m 600 m 100 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

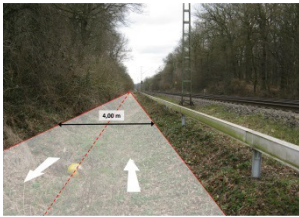
(grobe Kostenschätzung ± 30%)

4,6 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 5)

Führungsform / Maßnahmen

- Ab Forensberger Straße entlang der Bahntrasse bis Höhe ehem. Maubachbrücke: Neubau eines Zweirichtungsradweges westl. der Bahnstrecke mit Umfahrung des Bahnwärterhäuschens „Auf den Heggen“ oder Signalisierung der dortigen Engstelle und Umfahrung über die Vegla-Deponie
- Fußgängerführung über bestehende (Wander-)Wege im Wurmatal bis Maubachbrücke
- zusätzlich ab Voccartstraße Anbindung an die Führung entlang der Bahntrasse

Ausgewählte Querschnitte



Bahntrasse



Auf den Heggen
(An der Bahntrasse)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Baugrund und Altlasten im Bereich der Vegla-Deponie noch zu untersuchen
- Abschnittsweise Stützkonstruktion entlang Bahnstrecke notwendig
- Beengte bzw. erschwerte Verhältnisse an der Bahnanlage
- Besondere Sicherungsmaßnahmen während der Bauzeit entlang der Bahnanlage

Grunderwerb erforderlich:

- Ggf. im Bereich Auf den Heggen

Bauliche Maßnahmen:

- Neubau Zweirichtungsradweg entlang Bahnstrecke
- 2 Bereiche mit Dammlage: Stützwände od. aufgeständerte Lösung

Parkraum:

- Nicht betroffen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

- Ggf. Engstelle am Bahnwärterhäuschen „Auf den Heggen“

Steigung

Mit Anbindung an die Forensberger Straße größtenteils steigungsarm ($< 3\%$) bis auf kurze starke Steigung an der Rampe zur Brücke/Unterführung im Bereich ehem. Maubachbrücke sowie mittlere Steigung auf einer Länge von ca. 600 m auf der Eisenbahnstraße. Die Anbindung an die Voccartstraße ist hingegen sehr steil.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Versiegelung:

Durch den Neubau entlang der Bahnlinie werden etwa 1,1 ha Boden zusätzlich versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Es gehen ca. 1,0 ha Biotopfläche mittlerer bis sehr hoher Bedeutung als Lebensraum verloren. Die planungsrelevanten Vogelarten Mäusebussard, Sperber und Turmfalke sind in der Nähe der geplanten



Trasse festzustellen. Eine projektbedingte Beeinträchtigung lässt sich für diese durch übliche Vermeidungsmaßnahmen (Baumhöhlenkontrolle, Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit) vermeiden. Bei den Reptilien und Amphibien wurden bisher keine planungsrelevanten Arten nachgewiesen. Die Untersuchung für Reptilien soll wiederholt werden, um eine höhere Aussagesicherheit zu erhalten. Eine kürzlich vorgelegte Untersuchung im Auftrag des BUND weist auf die nicht planungsrelevanten Arten Waldeidechse, Ringelnatter und Blindschleiche auf der ehemaligen Glashalde hin. Diese Untersuchung soll in die weiteren Betrachtungen einbezogen werden. Bei der Entnahme von Gehölzen könnten Fledermauslebensräume betroffen sein. Daher ist vorab eine konkrete Untersuchung auf einen Fledermausbesatz notwendig. Ggf. sind Ersatzquartiere zu schaffen. Insgesamt sind nach jetzigem Kenntnisstand keine anlagebedingten Konflikte mit dem Artenschutz zu erwarten. Eine Beleuchtung würde in den Neubauabschnitten entlang der Bahn zu betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Lebensräumen wertgebender Vogelarten führen und soll daher vermieden werden.

Die Linienführung verläuft mit Ausnahme des Bereichs der Glashalde direkt neben der Bahnstrecke, die eine Vorbelastung darstellt. In einem Abstand von bis 5,50 m ab Außenkante Oberleitungsmast befindet sich die Rückschnittzone der Bahn. Hier erfolgt durch die DB AG ein Rückschnitt des Grünbewuchses in einem regelmäßigen Turnus, so dass kein älterer Baumbestand entsteht. Der Radschnellweg einschließlich Bankettbereich verläuft nach dem jetzigen Kenntnisstand in diesem Rückschnittbereich. Nach jetziger Erkenntnis kann der Eingriff in älteren Baumbestand gering gehalten werden. Genauere Aussagen können erst nach einer exakten Vermessung im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen.

Schutzgut Boden:

Es kommt zum Verlust von ca. 0,6 ha Boden mit mittlerem bis sehr hohem Bodenwert. Der Radweg führt über eine Altlastenverdachtsfläche auf der Glashalde. Ggf. sind zahlreiche bergbaulich bedingte Tagesbrüche betroffen.

Schutzgut Wasser:

Es geht Infiltrationsfläche über einem Grundwasserleiter mittlerer Bedeutung verloren. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch im Nahbereich des Radschnellwegs versickert werden, so dass die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung insgesamt als gering



	anzusehen sind.
Schutzgut Klima/Luft:	Entlang der Bahntrasse gehen in einigen Abschnitten lufthygienisch wertvolle Gehölzbereiche verloren.
Schutzgut Landschaft/ Erholung:	Entlang der Bahntrasse gehen teilweise prägende Strukturelemente der westlichen Seitentäler der Wurm verloren. Die Trasse verläuft hier im Landschaftsschutzgebiet.
Schutzgut Mensch:	An der Straße Auf den Heggen gibt es an einer Engstelle zur Bahnlinie einen Konflikt mit einem Wohngebäude und dem dazugehörigen Wohnumfeld. Als Alternativen kommen die Umgehung des Hauses oder eine verkehrliche Regelung der Engstelle mit einer Lichtsignalanlage in Betracht.
Schutzgut Kultur-/ Sachgüter:	Östlich von Straß liegt der Radweg im Schutzbereich einer 110 KV Freileitung. Der Konflikt wird als gering bewertet, da bereits die Bahnlinie hier ebenfalls verläuft.

Potential

Es wird wie in Variante A eine direkte Anbindung an die Herzogenrather Innenstadt geschaffen. Durch die Führung entlang der Bahn bleibt die Steigung von Herzogenrath aus unter 3 %, so dass eine hohe Anbindungsattraktivität erreicht wird. Die Wohn- und Einkaufsbereiche um die Nieuwstraat erhalten keinen direkten Anschluss. Die Wohnbebauung auf der östlichen Seite der Ortsteile Straß und Kohlberg liegt im Einzugsbereich des Radschnellwegs.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen in Höhe der Linie Holzstraat – Pilgramsweg
+ 1.400 Radfahrten/Tag (= + 140 %) auf 2.400 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 1.600 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen unmittelbar südlich Schütz-von-Rode-Straße
+ 1.100 Radfahrten/Tag (= + 100 %) auf 2.200 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 1.600 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist durch fehlende Bebauung und Beleuchtung sehr gering.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Keine kritischen Punkte.

Konfliktpotential

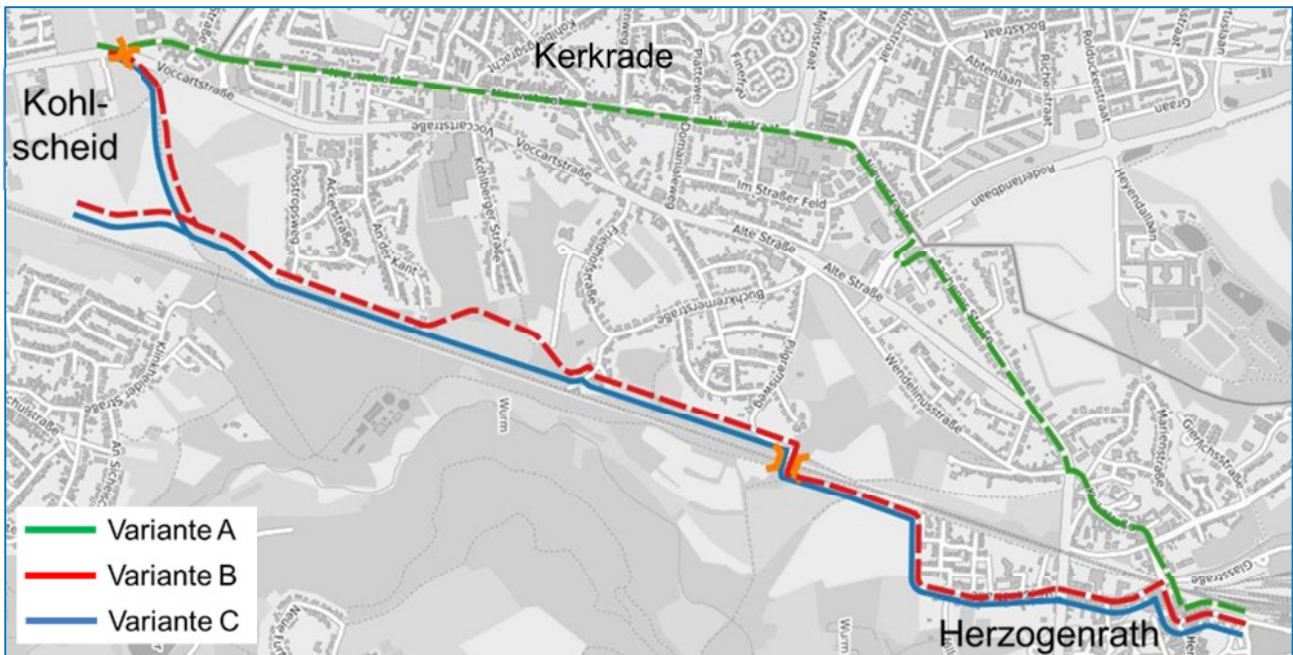
- Führung in Landschaftsschutzgebiet, Bedenken durch Unterschriftenliste (257 Unterschriften)



- Schießstand neben Radschnellweg

Abschnitt 3: Kohlscheid – Herzogenrath

Variante C



Streckenbeschreibung (zzgl. Anbindungsstrecke)

(zusätzlich Anbindung von Voccartstraße aus) – Forensberger Straße – westl. entlang Bahntrasse – ehemalige Maubachbrücke

Kenndaten

Länge: 3,5 km **Lichtsignalanlagen:** 0

Bauwerke: keine

Steigung/Gefälle:

2.800 m 600 m 100 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

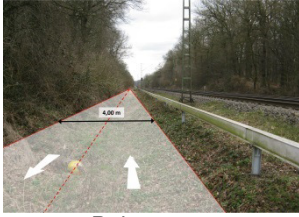
(grobe Kostenschätzung ± 30%)

6,6 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 5)

Führungsform / Maßnahmen

- Ab Forensberger Straße entlang der Bahntrasse bis Höhe ehem. Maubachbrücke: Neubau eines Zweirichtungsradweges westl. der Bahnstrecke mit Umfahrung des Bahnwärterhäuschens „Auf den Heggen“ oder Signalisierung der dortigen Engstelle
- Fußgängerführung über bestehende (Wander-)Wege im Wurmatal bis Maubachbrücke
- Zusätzlich ab Voccartstraße Anbindung an die Führung entlang der Bahntrasse

Ausgewählte Querschnitte



Bahntrasse



Auf den Heggen
(An der Bahntrasse)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Abschnittsweise Stützkonstruktion entlang Bahnstrecke notwendig
- Beengte bzw. erschwerte Verhältnisse an der Bahnanlage
- Besondere Sicherungsmaßnahmen während der Bauzeit entlang der Bahnanlage

Grunderwerb erforderlich:

- Ggf. im Bereich Auf den Heggen

Bauliche Maßnahmen:

- Neubau Zweirichtungsradweg entlang Bahntrasse
- 3 Bereiche mit Dammlage: Stützwände od. aufgeständerte Lösung
- Neubau Maubachbrücke oder Unterführung

Parkraum:

- nicht betroffen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

- Ggf. Engstelle am Bahnwärterhäuschen „Auf den Heggen“

Steigung

Mit Anbindung an die Forensberger Straße größtenteils steigungsarm (< 3 %) bis auf kurze starke Steigung an der Rampe zur Brücke/Unterführung im Bereich ehem. Maubachbrücke sowie mittlere Steigung auf einer Länge von ca. 600 m auf der Eisenbahnstraße. Die Anbindung an die Voccartstraße ist hingegen sehr steil.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Versiegelung:

Durch den Neubau entlang der Bahnlinie werden etwa 1,1 ha Boden zusätzlich versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Es gehen ca. 1,0 ha Biotopfläche mittlerer bis sehr hoher Bedeutung als Lebensraum verloren. Die planungsrelevanten Vogelarten Mäusebussard, Sperber und Turmfalke sind in der Nähe der geplanten Trasse festzustellen. Eine projektbedingte



Beeinträchtigung lässt sich für diese durch übliche Vermeidungsmaßnahmen (Baumhöhlenkontrolle, Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit) vermeiden. Bei den Reptilien und Amphibien wurden bisher keine planungsrelevanten Arten nachgewiesen. Die Untersuchung für Reptilien soll wiederholt werden, um eine höhere Aussagesicherheit zu erhalten. Bei der Entnahme von Gehölzen könnten Fledermauslebensräume betroffen sein. Daher ist vorab eine konkrete Untersuchung auf einen Fledermausbesatz notwendig. Ggf. sind Ersatzquartiere zu schaffen. Insgesamt sind nach jetzigem Kenntnisstand keine anlagebedingten Konflikte mit dem Artenschutz zu erwarten. Eine Beleuchtung würde in den Neubauabschnitten entlang der Bahn zu betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Lebensräumen wertgebender Vogelarten führen und soll daher vermieden werden.

Die Linienführung verläuft direkt neben der Bahnstrecke, die eine Vorbelastung darstellt. In einem Abstand von bis 5,50 m ab Außenkante Oberleitungsmast befindet sich die Rückschnittzone der Bahn. Hier erfolgt durch die DB AG ein Rückschnitt des Grünbewuchses in einem regelmäßigen Turnus, so dass kein älterer Baumbestand entsteht. Der Radschnellweg einschließlich Bankettbereich verläuft nach dem jetzigen Kenntnisstand in diesem Rückschnittbereich. Nach jetziger Erkenntnis kann der Eingriff in älteren Baumbestand gering gehalten werden. Genauere Aussagen können erst nach einer exakten Vermessung im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen.

Schutzgut Boden:

Es kommt zum Verlust von ca. 0,6 ha Boden mit mittlerem bis sehr hohem Bodenwert. Ggf. sind zahlreiche bergbaulich bedingte Tagesbrüche betroffen.

Schutzgut Wasser:

Es geht Infiltrationsfläche über einem Grundwasserleiter mittlerer Bedeutung verloren. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch im Nahbereich des Radschnellwegs versickert werden, so dass die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung insgesamt als gering anzusehen sind.

Schutzgut Klima/Luft:

Entlang der Bahntrasse gehen in einigen Abschnitten lufthygienisch wertvolle Gehölzbereiche verloren.

**Schutzgut Landschaft/
Erholung:**

Entlang der Bahntrasse gehen teilweise prägende Strukturelemente der westlichen Seitentäler der Wurm verloren. Die Trasse verläuft hier im Landschaftsschutzgebiet.



- Schutzgut Mensch:** An der Straße Auf den Heggen gibt es an einer Engstelle zur Bahnlinie einen Konflikt mit einem Wohngebäude und dem dazugehörigen Wohnumfeld. Als Alternativen kommen die Umgehung des Hauses oder eine verkehrliche Regelung der Engstelle mit einer Lichtsignalanlage in Betracht.
- Schutzgut Kultur-/ Sachgüter:** Östlich von Straß liegt der Radweg im Schutzbereich einer 110 KV Freileitung. Der Konflikt wird als gering bewertet, da bereits die Bahnlinie hier ebenfalls verläuft.

Potential

Es wird wie in Variante A eine direkte Anbindung an die Herzogenrather Innenstadt geschaffen. Durch die Führung entlang der Bahn bleibt die Steigung von Herzogenrath aus unter 3 %, so dass eine hohe Anbindungsattraktivität erreicht wird. Die Wohn- und Einkaufsbereiche um die Nieuwstraat erhalten keinen direkten Anschluss. Die Wohnbebauung auf der östlichen Seite der Ortsteile Straß und Kohlberg liegt im Einzugsbereich des Radschnellwegs.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen in Höhe der Linie Holzstraat – Pilgramsweg
+ 1.400 Radfahrten/Tag (= + 140 %) auf 2.400 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 1.600 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen unmittelbar südlich Schütz-von-Rode-Straße
+ 1.100 Radfahrten/Tag (= + 100 %) auf 2.200 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 1.600 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist durch fehlende Bebauung und Beleuchtung gering.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Keine kritischen Punkte

Konfliktpotential

- Führung in Landschaftsschutzgebiet, Bedenken durch Unterschriftenliste (257 Unterschriften)
- Schießstand neben Radschnellweg



Abwägung für Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath

Auswirkungen auf die Umwelt

Die Varianten B und C führen zu erheblich größeren Umweltauswirkungen als Variante A, insbesondere bei Naturhaushalt und Landschaftsbild. Bei den Innenstadtanbindungen für die Varianten B und C bedeutet die Führungen über die Wiesenstraße die geringsten Eingriffe. Die Führung über Am Schürhof bedeutet voraussichtlich die größten Eingriffe. Bei Variante A hat die Untervariante mit reduziertem Ausbaustandard (s. „Infrastruktur“, „Kosten“) so gut wie keine Umweltauswirkungen.

Aus Sicht der Umweltauswirkungen wird die Umsetzung von Variante A mit reduziertem Ausbaustandard empfohlen. Bei den Varianten B und C ist die Anbindung über die Wiesenstraße zu empfehlen.

Potentialausschöpfung

Aus Sicht der zu erreichenden Radverkehrspotentiale ergeben die Varianten B/C deutliche Vorteile. Die Zugewinne im Radverkehr sind in Variante A vergleichsweise gering.

Infrastruktur

Die Variante A ist mit 3,8 km die längste der drei Varianten und weist zwischen Schütz-von-Rode-Straße und Eurode-Business-Center eine durchschnittliche Steigung von über 6% auf. Die Kriterien für Radschnellwege können im gesamten Abschnitt umgesetzt werden. Dies erfordert den Umbau der Nebenanlagen der Nieuwstraat und der oberen Aachener Straße und hat den Wegfall vieler Parkstände und nahezu aller Straßenbäume in der Nieuwstraat zur Folge. Bei einer Optimierung der Radverkehrsanlagen im Bestand (reduzierter Ausbau, NICHT Radschnellweg-Standard) können die Bäume und Parkstände ohne nennenswerte Potentialverluste erhalten bleiben. Die verkehrliche Sicherheit ist bis auf die Gefällestrecke und die vielen Zufahrten ausreichend gegeben.

Die Varianten B (mit Umfahrung über die Vegla-Deponie) und C verbinden geradlinig Kohlscheid mit dem Herzogenrather Zentrum und führen auf beinahe der gesamten Strecke über neue Radverkehrsanlagen abseits des Kraftfahrzeugverkehrs. Beide Trassen sind bis auf die Rampen in Bauwerksnähe steigungsarm. Im Bereich des ehemaligen Bahnwärterhauses wird eine, für Radfahrer und Anwohner, verträgliche Lösung, bspw. durch eine Lichtsignalsteuerung oder einer Umfahrung der Engstelle angestrebt. Die Radwegeführung weitgehend abseits von Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr gewährleistet eine zügige und sichere Befahrbarkeit, wenn insbesondere außerorts entlang der Bahnstrecke durch Beleuchtung und gute Sichtverhältnisse eine ausreichende soziale Sicherheit garantiert wird.

Kosten

Die Varianten A und C weisen mit 6,4 Mio. € bzw. 6,6 Mio. € die höchsten Kosten auf. Der Umbau der Nieuwstraat (Variante A) ist aufwändig und verbessert die Attraktivität für Radfahrer nicht deutlich, daher ist ein reduzierter Ausbau (0,7 Mio. €) zielführender. Abgesehen von einem reduzierten Ausbau der Variante A ohne Radschnellweg-Standard stellt die Variante B die günstigste Lösung dar.



FAZIT

Nur in den Varianten B und C profitiert Herzogenrath-Mitte von der Anbindung an den Radschnellweg. Trotz Umfahrung des Bereichs um die Nieuwstraat werden insgesamt erheblich mehr Radfahrten/Tag gegenüber Variante A gewonnen. Die Nieuwstraat kann in diesen Varianten durch einen verbesserten Anschluss an die Pannesheider Straße mit verhältnismäßig geringem Aufwand als gute Anbindungsstrecke in Richtung des Radschnellwegs nach Kohlscheid zusätzlich genutzt werden.

Perspektivisch kann in Kombination mit einer zukünftigen schnellen Radroute von Herzogenrath-Mitte nach Merkstein eine regionale Radwegeachse entstehen, die alle drei Herzogenrather Stadtteile Kohlscheid, Herzogenrath und Merkstein miteinander verbindet. Nur mit den Varianten B und C kann diese Achse auch für Radfahrten über Herzogenrath-Mitte hinaus wirksam werden.

Die Varianten B und C führen zu deutlichen Eingriffen in die Umwelt. Diese konzentrieren sich auf einen Bereich, in dem teilweise durch die unmittelbar parallel laufende Bahnstrecke Vorbelastungen bestehen. Nach jetziger Kenntnislage sind die Eingriffe vollständig ausgleichbar.

Variante C verursacht bei einer nahezu gleichen Streckenführung wie Variante B mit Abstand die höchsten Kosten. Die Variante B ist preiswerter als die Variante A, führt demgegenüber zu wesentlich höheren Kosten als die Variante A mit reduziertem Ausbaustandard.

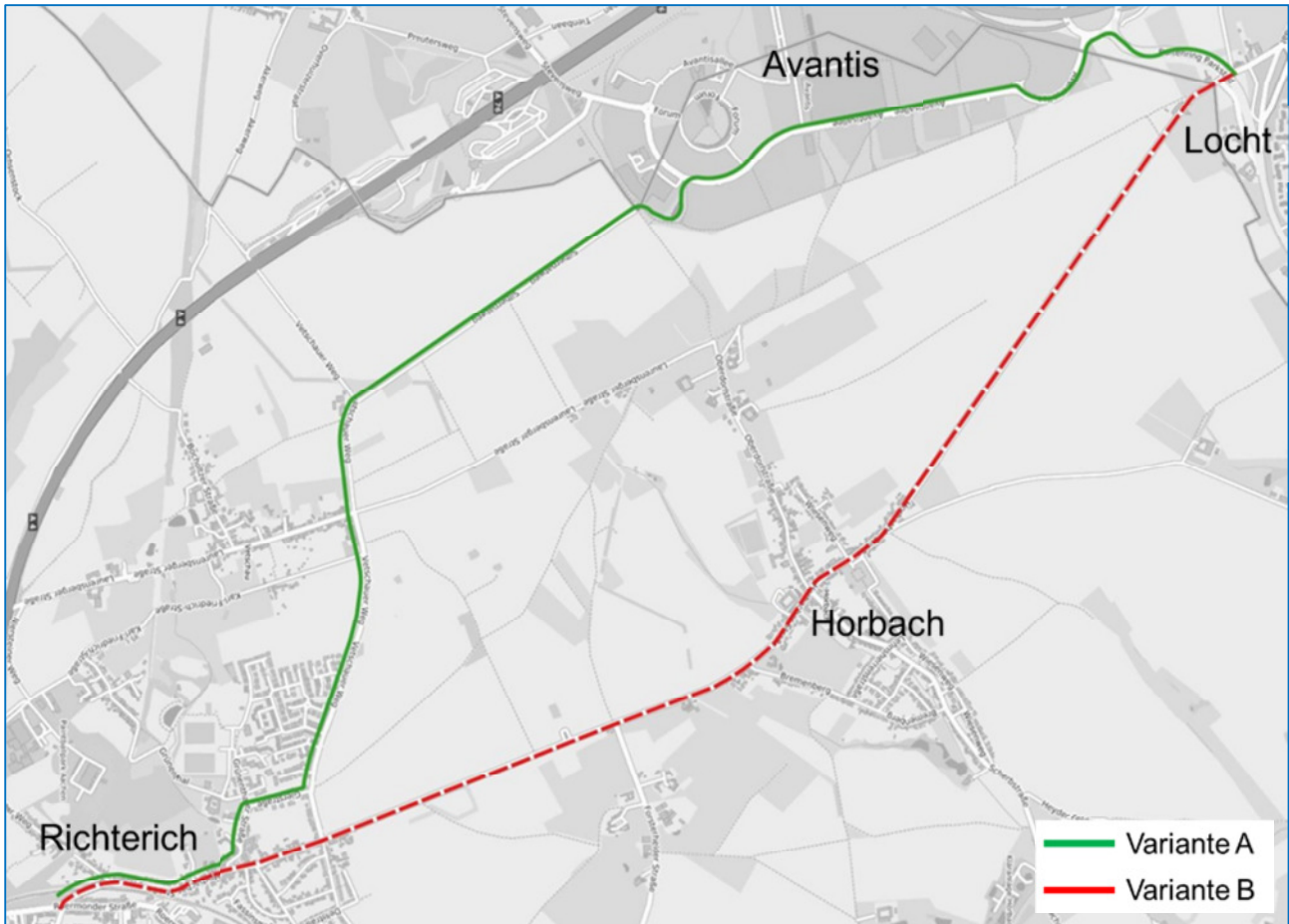
Zusammenfassend ergeben sich zwei grundsätzliche Vorgehensweisen:

- Radschnellweg von Aachen bis Pannesheide, Nieuwstraat als Anbindungsstrecke nach Norden gemäß Variante A mit reduziertem Ausbaustandard, vergleichsweise geringe Kosten und geringe Umweltauswirkungen
- Radschnellweg von Aachen bis Herzogenrath-Mitte mit Streckenführung gemäß Variante B oder C in diesem Abschnitt, optional Weiterführung als schnelle Radroute bis Merkstein möglich, vergleichsweise hohe Kosten und deutliche, aber ausgleichbare Umweltauswirkungen

Es ist wahrscheinlich, dass das Land die 1. Lösung nicht als Radschnellweg fördert bzw. in seine Baulast übernimmt, da der Radschnellweg das Herzogenrather Zentrum nicht anbindet. Nur die Variante B ergibt einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der auch Herzogenrath-Mitte attraktiv anbindet und Teil einer späteren hochwertigen Radwegeachse für alle drei Herzogenrather Stadtteile sein kann. Angesichts der deutlichen Gewinne beim Radfahrenpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt zu rechtfertigen.

2.4 Abschnitt 4: Richterich – Locht

Variante A



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße – Grüenthaler Straße – Gierstraße – Vetschauer Weg – Silberpatweg – Avantisallee – Anschlussstraße Buitenring – Grenzübergang Locht

Kenndaten

Länge: 5,6 km **Lichtsignalanlagen:** 0 **Bauwerke:** keine

Steigung/Gefälle:

5.600 m 0 m 0 m

0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

1,7 Mio. EURO

Führungsform / Maßnahmen

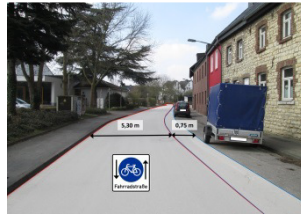
- Grüenthaler Str. von Kreuzung Horbacher Straße/Grüenthaler Straße bis Gierstraße: Einrichtung einer Fahrradstraße

- Gierstraße von Grüenthaler Str. bis Vetschauer Weg: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Vetschauer Weg von Gierstraße bis Silberpatweg: Neubau eines Zweirichtungsrادweges nördl. der Fahrbahn
- Silberpatweg von Vetschauer Weg bis Avantisallee: Verbreiterung des vorh. Weges zu einem Zweirichtungsrادweg mit separatem Gehweg
- Avantisallee über Anschlussstraße Buitenring bis Grenzübergang Locht: Verbreiterung der vorhandenen Radwege zu einem Zweirichtungsrادweg

Ausgewählte Querschnitte



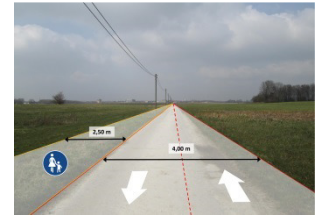
Horbacher Str.
(Alt-Richterich)



Grüenthaler Str.



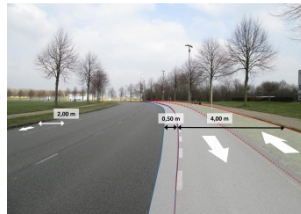
Vetschauer Weg
(Höhe Am Gut Bau)



Silberpatweg



Avantisallee



Avantisallee

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- keine

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirt. Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Neu-/Ausbau Zweirichtungsrادweg
- Umgestaltung der Knoten im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Nicht betroffen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Insgesamt steigungsarm.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar, bis auf

- die Kreuzungen Horbacher Str./Grüenthaler Str. und Grüenthaler Str./Gierstr. (enge Radien)



Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Die Einschätzung der Umweltauswirkungen erfolgt danach zunächst vorläufig und muss, wenn diese Variante als Streckenführung erwogen werden sollte, noch näher untersucht werden.

Versiegelung:	Zwischen Richterich und Loch (Grenze) wird etwa 0,8 ha Fläche zusätzlich versiegelt.
Schutzgut Tiere und Pflanzen:	Der Radschnellweg verläuft in einem bisher verhältnismäßig störungsarmen Offenlandbereich, in dem Brutreviere der planungsrelevanten Vogelarten Kiebitz und Feldlerche betroffen sein könnten. Vorhandene Biotopflächen werden kaum berührt. In Teilbereichen führt die Strecke am Rande von Ausgleichsflächen für Avantis entlang, ohne dass diese betroffen sind. Planungsrelevante Amphibien- und Reptilienarten sind nach jetziger Kenntnislage nicht betroffen. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Feldhamsters können vermieden werden. Ein Konflikt mit dem Artenschutz ist nicht zu erwarten.
Schutzgut Boden:	Es gehen etwa 0,8 ha Böden von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung in den neu versiegelten Bereichen verloren.
Schutzgut Landschaft/Erholung:	Das Landschaftsbild wird durch die Verbreiterung der vorhandenen Wirtschaftswege relativ gering verändert.
Übrige Schutzgüter:	Es sind nur geringe Auswirkungen zu erwarten.

Potential

Der Bereich Alt-Richterich, der westliche Teil des geplanten Wohngebiets Richtericher Dell und das Gewerbegebiet Avantis werden direkt erschlossen. Horbach wird nicht angebunden. Für die Anbindung an Loch (Grenze) mit Weiterführung Richtung Heerlen bedeutet die Streckenführung von Richterich aus einen längeren Umweg.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Richterich und Avantis wird der Radschnellweg mit nur 250 Radfahrten/Tag nur sehr wenig genutzt. Hier macht sich ein geringes Potential von Avantis sowie wegen des Umwegs eine geringe Attraktivität für die Verkehrsbeziehung von Richterich über die Grenze bemerkbar.
- Zwischen Avantis und Loch (Grenze) werden mehr als 1.000 Radfahrten/Tag auf dem Radschnellweg erzielt. Eine genauere Analyse zeigt, dass hier weniger die Verkehre aus dem Gebiet Avantis eine Rolle spielen, sondern aus dem Bereich Bocholtz.

Soziale Sicherheit

Von Richterich aus bis zum Bereich Vetschau ist die soziale Sicherheit durch Wohnbebauung relativ hoch. Der überwiegende Teil der Strecke ab Vetschau ist jedoch als sozial eher unsicher zu bewerten, da unbebaut.



Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

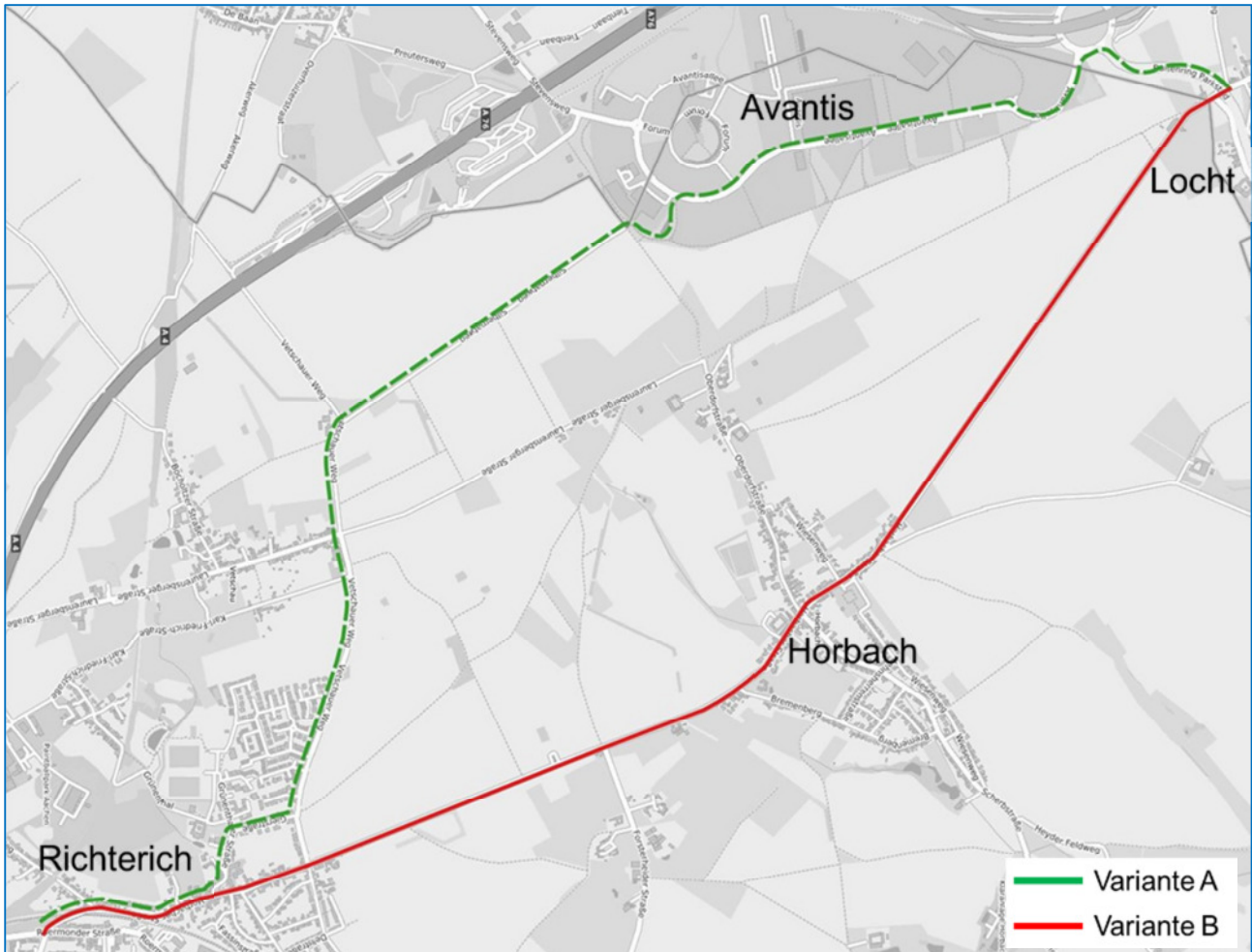
- enge Radien an den Kreuzungen Horbacher Str./Grünenthaler Str. und Grünenthaler Str./Gierstr., dadurch schlechte Sicht

Konfliktpotential

- Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten im Bereich des Kindergartens (Grünenthaler Str.)

Abschnitt 4: Richterich – Locht

Variante B



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße – Horbacher Straße – Grenzübergang Locht

Kenndaten

Länge: 4,7 km **Lichtsignalanlagen:** 1 **Bauwerke:** keine

Steigung/Gefälle:

4.700 m 0 m 0 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

1,9 Mio. EURO

Führungsform / Maßnahmen

- Horbacher Straße von Roermonder Straße bis Banker-Feld-Straße: Einrichtung Tempo

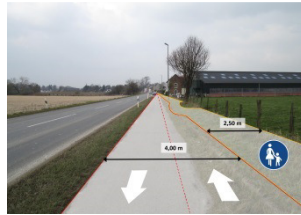
30

- Horbacher Straße von Banker-Feld-Straße bis Ortseingang Horbach: Verbreiterung des vorh. Geh-/Radweges zu einem Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg
- in der Ortslage Horbach: Einrichtung Tempo 30
- Horbacher Str. ab Ortsausgang bis Grenzübergang Locht: Neubau eines Zweirichtungsradweges östl. der Horbacher Str., Fußgänger werden auf vorh. Gehweg geführt

Ausgewählte Querschnitte



Horbacher Str.
(Alt-Richterich)



Grünenthaler Str.



Vetschauer Weg
(Höhe Am Gut Bau)



Silberpatweg

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Tempo 30 in Alt-Richterich und Horbach wg. Bundesstraße realisierbar? (zu prüfen)

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Neu-/Ausbau Zweirichtungsradweg

Parkraum:

- nicht betroffen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Insgesamt steigungsarm.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Die Einschätzung der Umweltauswirkungen erfolgt danach zunächst vorläufig und muss, wenn diese Variante als Streckenführung erwogen werden sollte, noch näher untersucht werden.

Versiegelung:

Zwischen Richterich und Locht (Grenze) wird etwa 1,4 ha Fläche zusätzlich versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Es gehen keine Biotopflächen mittlerer bis sehr hoher Bedeutung verloren.



Im unmittelbaren Umfeld der Streckenführung wurden die wertgebenden Vogelarten Dorngrasmücke, Goldammer und Haussperling nachgewiesen. Die Strecke verläuft jedoch straßenbegleitend östlich der Horbacher Straße in einem größtenteils vorbelasteten Landschaftsraum. Ein Konflikt mit dem Artenschutz ist nicht zu erwarten. Kurz vor der Realisierung ist eine Kartierung für den Feldhamster durchzuführen. Im Bedarfsfall können die Tiere rechtzeitig auf geeignete Ackerflächen umgesiedelt werden. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Feldhamsters können vermieden werden. Planungsrelevanten Arten von Amphibien und Reptilien sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht betroffen.

Schutzgut Boden:

Es gehen etwa 1,1 ha Böden von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung in den neu versiegelten Bereichen verloren.

Schutzgut Klima/Luft und Kultur-/Sachgüter:

Südlich von Horbach ist das Bodendenkmal Höckerlinie betroffen. Es sind nur geringe Auswirkungen zu erwarten.

Schutzgut Landschaft/Erholung:

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds wird wegen der Anlage des Radschnellwegs östlich der straßenbegleitenden Gehölzstrukturen weitgehend vermieden.

Übrige Schutzgüter:

Es sind keine oder nur geringe Auswirkungen zu erwarten.

Potential

Der Bereich Alt-Richterich, das geplante Wohngebiet Richtericher Dell und Horbach werden direkt erschlossen. Das Gewerbegebiet Avantis liegt außerhalb des direkten Einzugsbereichs.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Richterich und Locht (Grenze) wird der Radschnellweg außerorts von etwa 450 bis 550 Radfahrten/Tag genutzt. Die Anbindung von Horbach erschließt damit ein größeres Potential als die von Avantis in Variante A.
- Die Verkehrsbeziehung zwischen Bocholtz und Locht wird nicht wie in Variante A verbessert.

Soziale Sicherheit

Zwischen den Ortslagen Richterich, Horbach und Locht ist die soziale Sicherheit als gering zu bewerten. Durch die Führung entlang der L231 besteht jedoch eine höhere Sicherheit als auf den Feldwegen (Variante A).



Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Keine kritischen Punkte.

Konfliktpotential

- Tempo 30 in Alt-Richterich und Horbach realisierbar, da Bundesstraße? (zu prüfen)



Abwägung für Abschnitt 4: Richterich - Locht

Auswirkungen auf die Umwelt

In beiden Varianten sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter relativ gering. In beiden Varianten kann insbesondere die Versiegelung von Boden durch eine Verringerung der Ausbaubreite auf 3,00 m bis 3,50 m sowie Verzicht auf einen eigenen Gehweg reduziert werden.

Potentialausschöpfung

In beiden Varianten ergibt sich eine vergleichsweise geringe Nutzung des Radschnellwegs. Hier machen sich die bisher noch schwach ausgeprägten grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen sowie das geringe Verkehrsaufkommen in Horbach und Avantis bemerkbar. Ein Ausbau mit den Breiten gemäß den Anforderungen an einen Radschnellweg ist nicht erforderlich, um die angestrebte Attraktivitätssteigerung zu erzielen.

Variante B mit direkter Verbindung über Horbach erreicht von deutscher Seite aus die größeren Potentiale und entspricht einer direkten regionalen Verbindung über die Grenze. Für die Verbindung von Bocholtz nach Locht (Grenze) ist den niederländischen Partnern der Ausbau einer Anbindungsstrecke zum Radschnellweg in Richtung Heerlen zu empfehlen.

Infrastruktur

Die Variante A ist mit 5,6 km deutlich länger als Variante B mit 4,8 km. Variante B verbindet geradlinig Alt-Richterich mit dem Grenzübergang Locht und wird entlang der Horbacher Straße geführt. Aus verkehrstechnischer Sicht verfügt Variante A über qualitätsvolle Radverkehrsanlagen entsprechend den Kriterien für Radschnellwege. Bei Variante B ist die Ausweisung der Ortsdurchfahrt in Horbach und Alt-Richterich als Tempo-30-Strecke aufgrund der Einstufung als Landesstraße (L231) fraglich.

Kosten

Beide Varianten liegen (A=1,7 Mio. € und B=1,9 Mio. €) in etwa auf einem Preisniveau. Für die beiden Varianten werden keine Bauwerke benötigt. Es bedarf den Erwerb von landwirtschaftlich genutzten Flächen.

FAZIT

Aufgrund der etwas besseren Potentialausschöpfung und der geraden Linienführung zwischen Richterich und Heerlen und der Anbindung Horbachs wird die Weiterverfolgung der Variante B empfohlen.

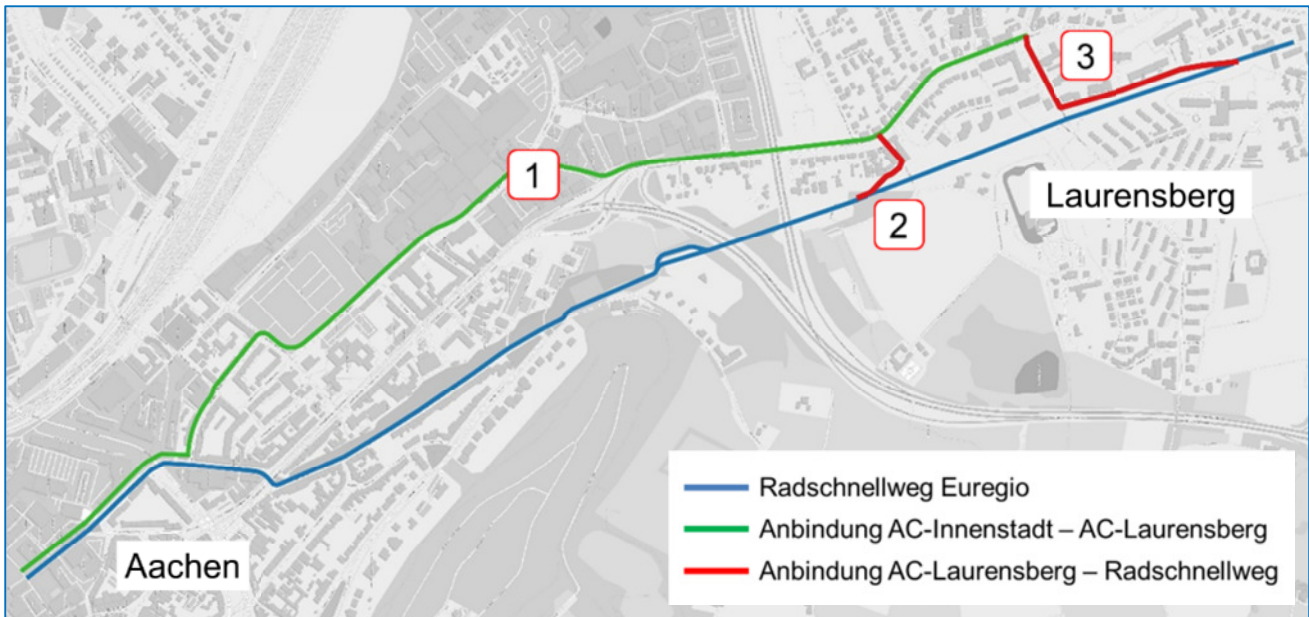


3 ANBINDUNGSSTRECKEN

Der Radschnellweg Euregio verbindet als direkte Nord-Süd-Achse Aachen, Richterich, Kohlscheid, Heerlen, Kerkrade und Herzogenrath. Neben der Direktheit dieser überregionaler Radwegeverbindungen sind für die künftige Entwicklung des Radverkehrs schnelle Anbindungen vom Radschnellweg in die an der Strecke liegenden Stadtteile und zu den großen Frequenzgebern der Campus-Areale wichtig. Daher ist in der Machbarkeitsstudie über die detaillierte Streckenfindung zwischen Herzogenrath und Aachen hinaus eine Zieltrasse vom Radschnellweg zum Campus-Melaten bzw. Campus-West aufzuzeigen. Aus den bisherigen Ergebnissen aus Bürgerbeteiligung, Verkehrsuntersuchungen und Potentialanalyse werden in diesem Kapitel zudem weitere wichtige Radwegeverbindungen benannt, die aufgrund der vielen Quellen und Ziele perspektivisch in Bezug auf Verkehrssicherheit und Reisezeitvorteile ausgebaut werden sollten.

- Anbindung Aachen – Laurensberg
- Anbindung Campus Melaten/Campus West
- Anbindung Gewerbegebiet Kohlscheid
- Anbindung Kerkrade (Nieuwstraat)
- Anbindung Herzogenrath Merkstein

Anbindung Aachen-Laurensberg



Der Stadtteil Aachen-Laurensberg wird mittig vom Radschnellweg erschlossen. Die Führung auf dem höher gelegenen Bahndamm bedingt, dass die Bereiche im Stadtteilzentrum von Laurensberg mit intensiven Besatz an Einzelhandelsgeschäften nicht niveaufrei zu erreichen sind. Auch die westlich der Roermonder Straße gelegenen Wohngebiete und Gewerbegebiete entlang der Schurzelter Straße sowie Walkmühlenstraße können über eine Anbindung an den Radschnellweg von der durchgängigen Führung auf dem Radschnellweg profitieren.

Für die Anbindung des Stadtteils Aachen-Laurensberg ergeben sich für die Fahrtrichtung in Richtung **Norden** sowie **Süden** 3 Anbindungen an den Radschnellweg:

Anbindung 1: Fahrtrichtung Aachen-Laurensberg nach Aachen-Innenstadt

Richtung Aachen-Innenstadt verläuft diese Anbindung von Laurensberg ab der Einmündung Schurzelter Straße zunächst über die Roermonder Straße und ab der Einmündung mit dem Toldedoring alternativ über die Henricistraße bzw. die stark befahrene Roermonder Straße.

Aufgrund der extremen Steigungsverhältnisse bei Anbindung 2 bietet es sich an, in Fahrtrichtung Aachen-Innenstadt gemäß Anbindung 1 die Route über die Henricistraße als höherwertige Radroute umzugestalten.

Die Führung ab Laurensberg verläuft zunächst über Schutzstreifen entlang der Roermonder Straße und ab der Einmündung Schurzelter Straße auf einem separaten Radweg auf westlicher Seite der Fahrbahn.

In Fahrtrichtung Innenstadt ist die Route über die Henricistraße als Rechtsabbieger ohne Querung der Fahrbahn geplant. Die Weiterführung in die Innenstadt erfolgt über die Straßenzüge Henricistraße sowie Kühlwetterstraße und Kruppstraße und mündet an der Rückseite der RWTH-Mensa auf den bestehenden Radschnellweg an der Turmstraße.



Für den gesamten Streckenzug ist die Ausweisung als Fahrradstraße vorgesehen.

Die Streckenführung basiert im Wesentlichen auf der reduzierten Variante A im Abschnitt Aachen – Richterich. Dort sind weitere Merkmale der Route in Hinblick auf Konfliktpotentiale, Steigungsverhältnisse und Kosten detailliert beschrieben.

Die Kriterien für einen Radschnellweg können in diesem innerstädtischen Bereich zum einen wegen der fehlenden Straßenbreiten, der geringen Radien in den Einmündungsbereichen sowie Überlagerung der Nutzungen nicht gänzlich eingehalten werden. Die Ausweisung der Route als Fahrradstraße schafft aber eine deutliche Verbesserung der Verbindung zwischen Aachen-Laurensberg und Aachen-Innenstadt, so dass hiermit eine höherwertige Radverbindung geschaffen wird.

Anbindung 2: Fahrtrichtung Aachen-Innenstadt nach Aachen-Laurensberg

Mit einer Anbindung von Laurensberg über den Radschnellweg entlang des Bahndamms wird eine Radverbindung entlang eines verkehrsarmen Korridors über die Rütscher Straße zum Ponttor geschaffen.

Die Anbindung 3 über die Straße Tittardsfeld ist für diese Fahrtrichtung zu umwegig und deshalb unattraktiv. Hier ist die Anbindung über die Schloss-Rahe-Straße mit der Nutzung und Umgestaltung des vorhandenen Fußweges zum Bahndamm vorgesehen. Die Steigungsverhältnisse auf diesem Teilstück von 130 m sind für den ungeübten Radfahrer unattraktiv, so dass sich diese Anbindung in erster Linie als Gefällestrecke zur Abfahrt vom Radschnellweg auf dem Bahndamm in Richtung Laurensberg anbietet. Zur Weiterführung in Richtung Laurensberg ist die Ausweisung der Schloss-Rahe-Straße von der Bahnunterführung bis zur Roermonder Straße vorgesehen.

An der Roermonder Straße schließt sich die Anbindung an das vorhandene Radnetz mit den Schutzstreifen auf der Fahrbahn an.

Konfliktpotential ist an folgenden Bereichen vorhanden

- Hohe Geschwindigkeit im Einmündungsbereich vom Bahndamm auf die Schloss-Rahe-Straße
- Querung der Fahrbahn Roermonder Straße im Einmündungsbereich mit der Schloss-Rahe-Straße

Die Nutzung der Rampe von der Schloss-Rahe-Straße zum Bahndamm für Radverkehr erfordert eine Verbreiterung der Rampe. Für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen stellt alternativ die Schaffung eines Zugangs mit Aufzug für Fußgänger und Radfahrer eine attraktive Möglichkeit zur Anbindung an den Naherholungsbereich und den Radschnellweg auf dem Bahndamm dar.

Zur Trennung von Rad- und Fußverkehr sind sowohl bauliche Maßnahmen als auch Markierungsmaßnahmen vorgesehen.

Eingriffe in den bestehenden Baumbestand entlang der Böschung sind durch die Verbreiterung und Nivellierung der Rampe in größerem Maße vorhanden.



Anbindung 3: Laurensberg in Fahrtrichtung Aachen-Richterich sowie Herzogenrath-Kohlscheid

Für die Verknüpfung soll von der Schloßparkstraße aus eine Anbindung an den Radschnellweg über die vorhandene Straße Tittardsfeld erfolgen. Die Straße dient im Wesentlichen zur Erschließung der Wohngebiete westlich der Straße. Auf eine Länge von 410 Meter wird ein Höhenunterschied von über 10 Meter überwunden. Die Steigungen sind mit teilweise über 4% zwar spürbar, aber insgesamt durch die langgestreckte Führung auch für wenig geübte Radfahrer zu bewältigen.

Die Planungen sehen für das Teilstück die Einrichtung einer Fahrradstraße vor.

Die Stellplätze in den Nebenanlagen der Fahrbahn bleiben von den Planungen unberührt.

Die Weiterführung der Anbindung in Richtung Roermonder Straße sowie Rathausstraße erfolgt über die Schlossparkstraße auf einem Teilstück von 160 Meter. Im dem gesamten Streckenabschnitt besteht ein hohes Konfliktpotential durch

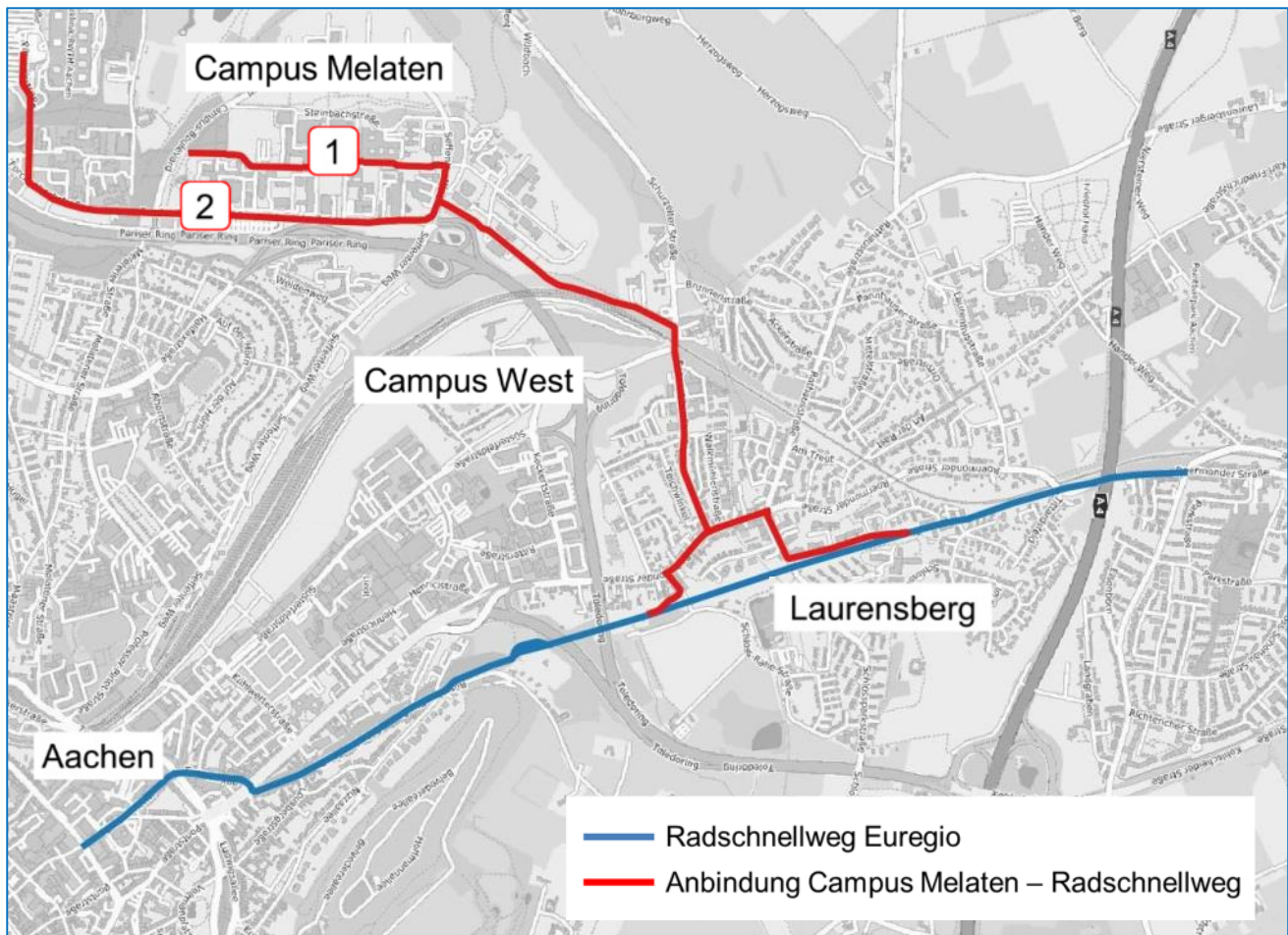
- Querende Fußgänger
- ÖPNV-Linienverkehr
- Einmündungen vom Einkaufszentrum/Banken

Um das Konfliktpotential zu reduzieren, ist für den Teilbereich die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 vorgesehen. Die Stellflächen an der südlichen Fahrbahn können als Längsparkstellplätze erhalten bleiben. Ab dem Knotenpunkt Rathausstraße sind an der Roermonder Straße beidseitig Radschutzstreifen - abgesetzt neben den Stellflächen für den Kfz-Verkehr - vorhanden.

Straßenbegleitgrün sowie Baumpflanzungen sind in dem Abschnitt nicht vorhanden, so dass hierbei keine Auswirkungen zu erwarten sind.

Der Streckenabschnitt erfüllt nicht die Anforderungskriterien für einen Radschnellweg, doch wird mit den geplanten Maßnahmen eine höherwertige Radinfrastruktur als Anbindung für den Radschnellweg geschaffen.

Anbindung Campus Melaten/Campus West



Das Potential der Universitätscampi West und Melaten und des dazugehörigen Uniklinikums werden durch den Radschnellweg nicht direkt erschlossen. Eine Anbindung ist daher sinnvoll. Im Vergleich zur Streckenführung über den Stadtteil Aachen-Hörn weist eine Anbindung über eine Linienführung im Stadtteil Laurensberg geringere Steigungsverhältnisse auf.

Die vorgesehene Anbindung des Campus Melaten an den Radschnellweg verläuft ab der Roermonder Straße über die Schurzelter Straße. Auf der Schurzelter Straße ist die Wegnahme von Parkplätzen notwendig, um Radverkehrsanlagen zu schaffen. In der weiterführenden Planung muss geprüft werden, ob die entfallenen Parkplätze durch eine Parkfläche am Knotenpunkt Schurzelter Straße/Süsterfeldstraße zu ersetzen sind. Die dazu benötigten Flächen müssten hierfür über Grunderwerb gesichert werden. Mit dem derzeitigen Ausbau des Knotenpunktes Schurzelter Straße/Süsterfeldstraße zu einem Kreisverkehr wird die Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt aufgehoben. Damit geht eine Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit mit erhöhter Sicherheit für den Radverkehr. Direkt hinter der Bahnunterführung führt der Sörenweg entlang eines Umspannwerkes. Aufgrund des ausreichenden Platzangebotes und zur Trennung vom Fußverkehr soll hier ein Zweirichtungsradweg angelegt werden. Der Weg wird weiter westlich parallel zur Bahntrasse und dann an der Abfahrt vom Pariser Ring wieder auf den Sörenweg geführt. Im Bereich der Bahnstrecke ist hierzu der Kauf von Grundstücken notwendig, westlich des



Kreisverkehrs Seffenter Weg/Forckenbeckstraße trifft der Sörenweg auf den Seffenter Weg, von wo aus es 2 Möglichkeiten zur Weiterführung gibt.

Anbindung 1: Erschließung des Campusareals über die Sommerfeldstraße

Auf dem Seffenter Weg zwischen der Einmündung und der Sommerfeldstraße sind Radschutzstreifen vorhanden. In der Sommerfeldstraße ist ein Zweirichtungsradweg mit einem parallelen Gehweg vorgesehen, um bei dem hohen Verkehrsaufkommen von Fußgängern zwischen den hier angesiedelten Instituten eine konfliktarme Führung zu gewährleisten. Problematisch ist hierbei die soziale Sicherheit, welche in den Abendstunden nicht mehr gewährleistet werden kann, da im näheren Umkreis keine Wohnbebauung oder Geschäfte vorhanden sind.

Anbindung 2: Erschließung des Campusareals und des Uniklinikums über die Forckenbeckstraße

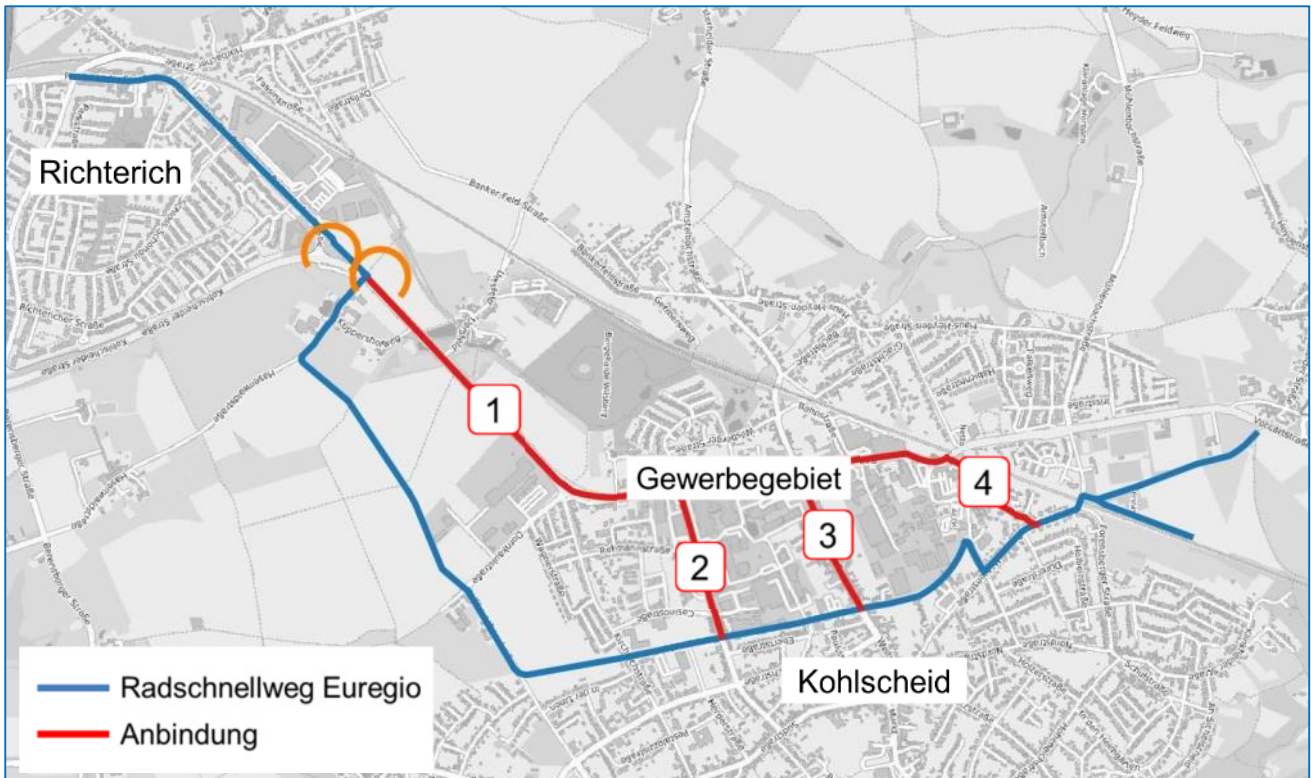
Aufgrund der schon bestehenden Radschutzstreifen auf der Forckenbeckstraße sind für diese Alternative nur geringe Umbaumaßnahmen notwendig. Auf dem gesamten Streckenabschnitt sind Radschutzstreifen vorhanden, die zwar nicht dem Standard eines Radschnellweges entsprechen, aber als Verbindungsstrecke dienen können.

Ab der Einmündung Forckenbeckstraße/Pauwelsstraße ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens an PKW die Anlage eines Zweirichtungsradweges nördlich der Fahrbahn geplant. Wie bei der Anbindung A ist die soziale Sicherheit in den Abendstunden deutlich reduziert.

Anbindung Campus West

Im Rahmen der zu planenden Anbindung ist auch die Erweiterung zum Campus West zu prüfen.

Anbindung Gewerbegebiet Kohlscheid



Die Wohn- und Gewerbestandorte entlang der Roermonder Straße in Kohlscheid werden durch den Radschnellweg nicht direkt erschlossen. Die empfohlene Trasse des Radschnellwegs verläuft parallel östlich der hochbelasteten Roermonder Straße.

Für die Anbindung der Roermonder Straße in Kohlscheid an den Radschnellweg ergeben sich 4 Möglichkeiten:

Anbindung 1: Südlich des Gewerbegebiets von bzw. nach Richterich

Von bzw. nach Richterich erfolgt die direkte Anbindung des oben genannten Bereichs ab der geplanten Unterführung zum Küppershofweg über Radverkehrsanlagen der Roermonder Straße. Ab der Unterführung sind es ca. 1.000 m Geh- und Radweg bis zum Ortseingang Kohlscheid. In der Ortslage selber verfügt die Roermonder Straße über beidseitige Einrichtungsradwege. Der vorhandene Straßenraum lässt eine Verbreiterung der Einrichtungsradwege kaum bzw. nur mit erheblichem baulichen Aufwand zu.

Die Steigungen in diesem Bereich sind mit Werten zwischen 0% und 3% als komfortabel einzustufen.

In der Ortslage wird empfohlen, die Einbauten in den Nebenanlagen (Ampelmasten, Stromkästen, etc.) neu zu ordnen bzw. die Nebenanlagen frei von Hindernissen zu gestalten. Im Bereich zwischen Kohlscheid und Richterich sind Maßnahmen zur Vermeidung der Blendwirkung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr auf der Roermonder Straße zu treffen und der vorhandene Geh- und Radweg zu sanieren.

Die hohe Anzahl an lichtsignalgesteuerten Knoten, die Breiten der Einrichtungsradwege sowie die Einbauten (Ampelmasten, Stromkästen, etc.) in den Nebenanlagen genügen



den Anforderungen an Radschnellwege nicht. Es können jedoch mittels der erwähnten Empfehlungen bessere Radverkehrsanlagen im Gewerbegebiet Kohlscheid und eine hochwertige Radverbindung nach Richterich geschaffen werden.

Anbindung 2: Östlich des Gewerbegebiets von bzw. nach Kohlscheid-Zentrum

Nach Osten ist eine Anbindung des Gewerbegebiets zum Radschnellweg über die Kaiserstraße bereits vorhanden. Die Kaiserstraße verfügt über beidseitige Radverkehrsanlagen und verläuft entlang des Technologieparks Herzogenrath (TPH) und beherbergt die gleichnamige Carsharing Station.

Anbindung 3: Östlich des Gewerbegebiets von bzw. nach Kohlscheid-Zentrum

Eine weitere östliche Anbindung des Gewerbegebiets zum Radschnellweg kann über die Weststraße erfolgen. Die Weststraße ist eine Landesstraße und verfügt, im Gegensatz zur Kaiserstraße, über keine Radverkehrsanlagen.

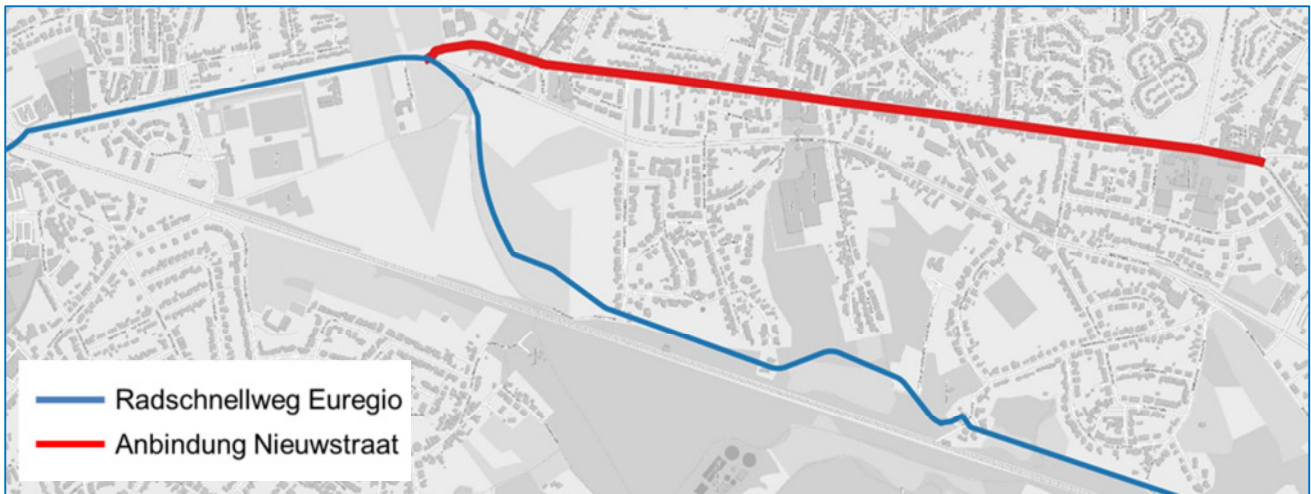
Um die Attraktivität für Radfahrer zu steigern bzw. eine hochwertige Anbindung an den Radschnellweg herzustellen, ist zu prüfen, ob eine Radverkehrsführung mit der aktuellen Krafffahrzeugnutzung verträglich ist.

Anbindung 4: Nordöstlich des Gewerbegebiets von bzw. nach Herzogenrath

Über die Feldstraße ist eine 350 m lange Anbindungsstrecke an den Radschnellweg von der Roermonder Straße bis zur Mühlenstraße vorhanden. Die Feldstraße ist zwischen Roermonder Straße und Raiffeisenstraße eine Einbahnstraße und wird vom Kfz-Verkehr von der Roermonder Straße aus befahren. Für den Radverkehr ist die Gegenrichtung freigegeben.

Da die Feldstraße als Tempo-30-Strecke bereits ausgewiesen ist, sind keine weiteren Radverkehrsanlagen notwendig, um diese Anbindungsstrecke für den Radverkehr attraktiv zu gestalten. Die Anbindung der Feldstraße an die Mühlenstraße sollte verbessert werden.

Anbindung Nieuwstraat (Radnetz NL-Kerkrade)

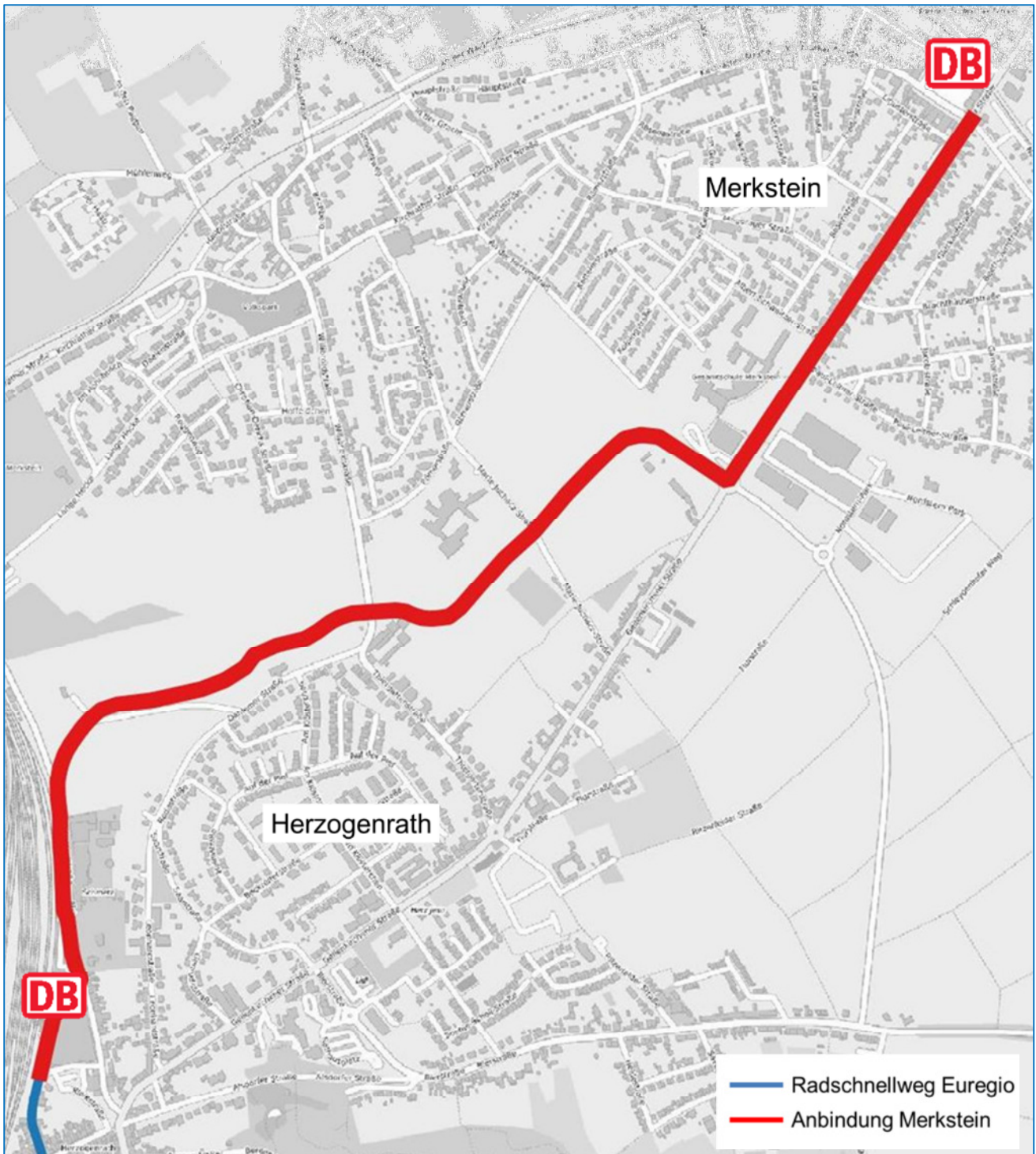


Der Radschnellweg Aachen - Herzogenrath stößt im Bereich HZ-Pannesheide auf niederländischer Seite auf ein gut ausgebautes Radnetzsystem. Die Nieuwstraat führt entlang von Wohn- und Geschäftsbereichen von der Grenze D-NL auf direktem Wege nach Kerkrade. Mit der Anbindung der Verkehre aus Kerkrade nach Herzogenrath-Kohlscheid und weiter in Richtung Aachen werden somit Potentiale auf den Radschnellweg gebunden.

Seit dem Umbau der Nieuwstraat in den 1990er Jahren verfügt die Nieuwstraat über separate Bordsteinradwege auf jeder Seite der Fahrbahn. Der Ausbauzustand entspricht in Hinblick auf die Fahrbahnoberfläche (Pflaster) und Breiten zwar nicht den Kriterien für Radschnellwege, doch kann die Nieuwstraat ohne weitere bauliche Maßnahmen auf niederländischer Seite als höherwertige Radwegeverbindung eingestuft werden und somit die östlichen Stadteile von Kerkrade an den Radschnellweg anbinden.

Erforderlich ist jedoch eine bessere Anbindung Richtung Roermonder Straße am südlichen Kreisverkehr Nieuwstraat/ Am Zollhaus.

Anbindung Herzogenrath-Merkstein



Die Planungen für den Radschnellweg Aachen - Herzogenrath sehen am Zielpunkt die Verknüpfung mit dem Bahnhof Herzogenrath vor. Mit einer Verlängerung des Radschnellweges in Richtung Nord-Osten zum Stadtteil Merkstein kann zum einen ein weiteres Potential für den Radschnellweg gewonnen werden und zum anderen der Radschnellweg eine innerstädtische Verbindung zwischen den verschiedenen Stadtteilen in Herzogenrath über Kohlscheid, Straß, Mitte bis Merkstein schaffen. Mit der Weiterführung des Radschnellweges kann darüber hinaus eine Anbindung des



Schulzentrums Merkstein auf einem separaten Radweg abseits des Kfz-Verkehrs realisiert werden.

Für die Weiterführung des Radweges ist folgender Streckenzug geplant:

Bahnhofstraße – Bicherouxstraße – ehemaliges Vetrotex-Gelände – nördlich des soziokulturellen Zentrums Klösterchen – Kreuzung der Willibrordstraße nördlich von Hausnummer 109 – über landwirtschaftliche Flächen nördlich des Sportplatzes – Kreuzung der Marie-Juchacz-Straße – über landwirtschaftliche Flächen bis zur Geilenkirchener Straße Hausnummer 233 - Kreisverkehr Geilenkirchener Straße

Die Führungsformen für die einzelnen Streckenabschnitte sind folgender Auflistung zu entnehmen:

- Bahnhofstraße vom Bahnhof bis Bicherouxstraße: Umgestaltung zu Fahrradstraße (hier wird der Rendezvous-Punkt vom Busverkehr angefahren)
- Bicherouxstraße von Bahnhofstraße bis ehemaliges Vetrotex-Gelände: Führung auf dem vorhandenen Radweg
- Vetrotex-Gelände Bicherouxstraße bis Willibrordstraße: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit Neubau einer Unterführung unter der Willibrordstraße
- Zwischen Willibrordstraße und Marie-Juchacz-Straße: Neubau eines Zweirichtungsradweges über landwirtschaftliche Fläche zwischen der Wohnbebauung und dem Sportplatz
- Zwischen Marie-Juchacz-Straße und Kreisverkehr Geilenkirchener Straße/K5: Neubau eines Zweirichtungsradweges über landwirtschaftliche Flächen nördlich der Geilenkirchener Straße Hausnummer 233
- Geilenkirchener Straße von Kreisverkehr mit der K5 bis Noppenberger Straße: Neubau eines Zweirichtungsradweges auf der nord-westlichen Seite der Fahrbahn

Die Maßnahmen sehen in weiten Teilen den Neubau – als Zweirichtungsradweg - vor. Entlang der Geilenkirchener Straße reichen die Fahrbahnbreiten nicht aus, so dass bestehende Stellflächen im Straßenraum reduziert werden müssen. Grunderwerb ist im Bereich des ehemaligen Vetrotex-Gelände sowie der landwirtschaftlichen Flächen zwischen Herzogenrath-Mitte und Merkstein erforderlich. Die baulichen Maßnahmen sind aufgrund der Neuanlage der Trasse in weiten Teilen des Streckenabschnittes sowie der Brücke über die Willibrordstraße als umfangreich zu bewerten.

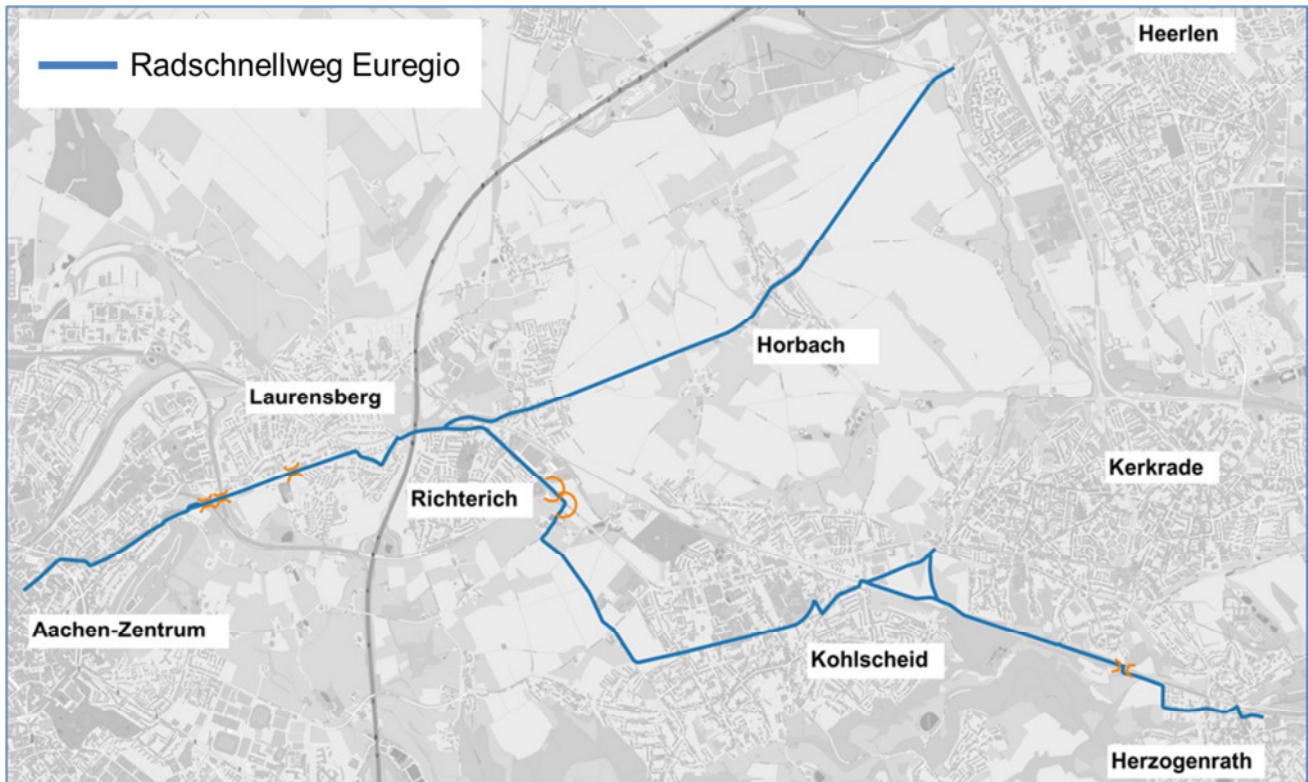
Die separate Führung ermöglicht eine sichere Verkehrsführung und ist somit ideal für die Erschließung des Schulzentrums Merkstein geeignet.

Lediglich in der Weiterführung entlang der Geilenkirchener Straße ist die Führung parallel zur hoch belasteten L 232 weniger attraktiv.

4 EMPFEHLUNG

Die Empfehlung für die Linienführung des Radschnellwegs ist aus den Abwägungen für die Abschnitte Aachen – Richterich, Richterich – Kohlscheid, Kohlscheid – Herzogenrath, und Richterich – Locht abgeleitet.

Folgend werden die empfohlenen Strecken mit Ausnahme des Ausbaus der möglichen Anbindungsstrecken zusammengestellt und beschrieben.



Streckenbeschreibung (ab Aachen)

Wüllnerstraße (Aachen Zentrum) – Turmstraße – Rütcher Straße – Alter Bahndamm – Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße (Anschlüsse Richtung Locht und Herzogenrath)

(Richtung Locht)

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Horbacher Straße – Grenzübergang Locht (Anschluss an geplanten Radschnellweg Heerlen)

(Richtung Herzogenrath)

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Roermonder Straße (Richterich) – Küppershofweg – Hasenwaldstraße – Feldweg – Kämpchenstraße – Alter Bahndamm – Zellerstraße – Alte Bahn – Raiffeisenstraße – Mühlenstraße – Forensberger Straße – Feldweg (Anschlüsse Richtung Kerkrade und Herzogenrath)

(Richtung Kerkrade)

Feldweg – Pannesheider Straße – Haus-Heyden-Straße – Slakstraat (Anschluss an geplanten Radschnellweg Heerlen)

(Richtung Herzogenrath)

Feldweg – Bahnstrecke Aachen-D'dorf – Eisenbahnstraße – Wiesenstraße – Mühlenstraße – Forensberger Straße – Albert-Steiner-Straße – Uferstraße – Kleikstraße – Bahnhofstraße (Anschluss Herzogenrath Zentrum)

Kenndaten

Länge: 17,7 km **Lichtsignalanlagen:** 6 **Bauwerke:** 6 (4 Über-/ 2 Unterquerungen)

Steigung/Gefälle:

16.300 m 1.300 m 100 m
0-3 % 3-5 % > 5 %

Gesamtkosten Radschnellweg:

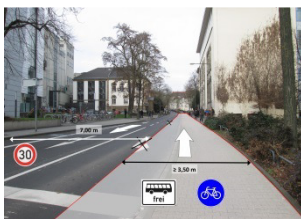
(grobe Kostenschätzung ± 30%)

20,0 Mio. EURO

Führungsform

- 100 m [1%] Umweltspur
- 4.100 m [23%] Fahrradstraße
- 1.450 m [8%] Tempo-30-Strecke
- 12.050 m [68%] Zweirichtungsradweg

Ausgewählte Querschnitte



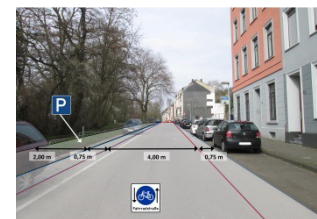
Wüllnerstraße
(Höhe Super C)



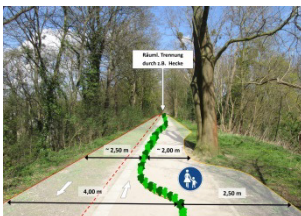
Wüllnerstraße
(Höhe Audimax)



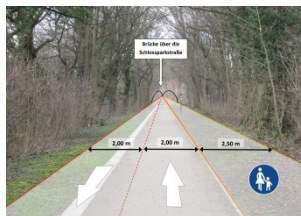
Turmstraße



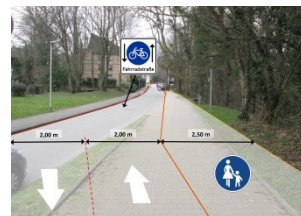
Rütcher Str.
(Höhe ehem. Bunker)



Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(Übergang Tittardsfeld)



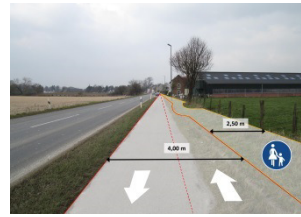
Bahnstrecke AC-D'dorf
(Blickrichtung Tittardsfeld)



Bahnstrecke AC-D'dorf
(Blickrichtung Richterich)



Horbacher Str.
(Alt-Richterich)



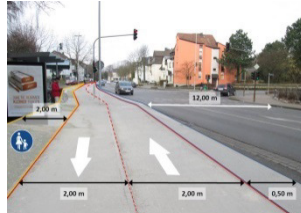
Grünenthaler Str.



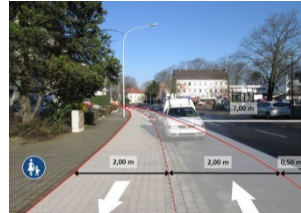
Vetschauer Weg
(Höhe Am Gut Bau)



Silberpatweg



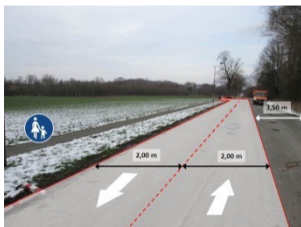
Roermonder Straße
(Berensberger Straße)



Roermonder Straße
(Richterich)



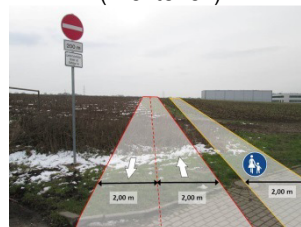
Roermonder Straße
(Richterich)



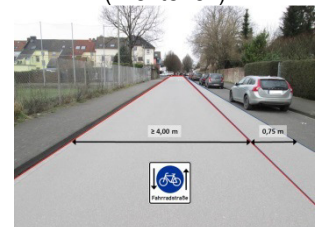
Roermonder Straße
(Kohlscheider Straße)



Küppershofweg



Feldweg
(Dornkaulstr.)



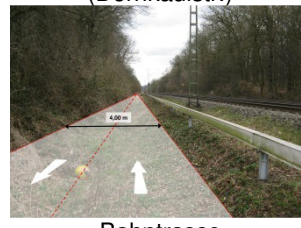
Zellerstr.
(Höhe Sportplatz)



Alte Bahn
(Bahndamm)



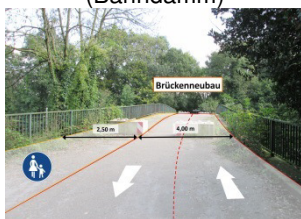
Feldweg



Bahntrasse



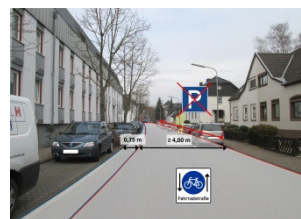
Auf den Heggen
(An der Bahntrasse)



Maubachbrücke
(Neubau)



Eisenbahnstraße



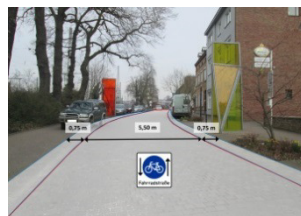
Wiesenstraße



Albert-Steiner-Straße



Kleikstraße



Bahnhofstraße



Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Baugrundverhältnisse im Bereich der Brücken (Toledoring und Kohlscheider Str., Schlossparkstr.) sind noch zu prüfen
- Kreisverkehr Alte Bahn/ Weststr. (beengte Verhältnisse)
- Tempo 30 in Alt-Richterich und Horbach wg. Bundesstraße realisierbar? (zu prüfen)
- Baugrund und Altlasten im Bereich der Vegla-Deponie noch zu untersuchen
- Abschnittsweise Stützkonstruktion entlang Bahnstrecke notwendig
- Besondere Sicherungsmaßnahmen während der Bauzeit entlang der Bahnanlage

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche
- ggf. im Bereich Tittardsfeld
- ggf. im Bereich Auf den Heggen

Bauliche Maßnahmen:

- 6 Ingenieurbauwerke (für Radfahrer u. Fußgänger)
- Ausbau Bahndamm unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer (Parkweg Weißer Weg)
- Neu-/Ausbau Zweirichtungsrادweg
- Beleuchtung entlang des Bahndamms prüfen
- Teilw. Schutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke
- Umbau Kreuzung Roermonder Str./Horbacher Str. (Konflikt Bushaltestellen)
- Umgestaltung der Kreuzungen im Bereich der Fahrradstraße(n)
- Neubau Zweirichtungsrادweg
- 3 Kreisverkehre
- Neubau Zweirichtungsrادweg entlang Bahntrasse
- 3 Bereiche mit Dammlage: Stützwände od. aufgeständerte Lösung

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 29 Parkständen in Richterich sowie auf der Straße „Alte Bahn“ (Bereiche mit mittlerem oder hohem Parkraumbedarf)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Breiten gemäß den Anforderungen an einen RSW ggf. mit Ausnahme der kurzen Engstelle am Bahnwärterhäuschen „Auf den Heggen“ realisierbar.

Steigung

Die gesamte Trasse ist steigungsarm geführt. Von den insgesamt 17,7 km sind:

- 16,3 km [92%] mit Längsneigungen zwischen 0-3% als steigungsarm bzw. komfortabel einzustufen.
- 1,3 km [7%] mit Längsneigungen zwischen 3-5% als unangenehm einzuordnen.
- 0,1 km [1%] mit Längsneigungen über 5% als unattraktiv einzustufen.



Fahrgeschwindigkeit

Aufgrund der steigungsarmen Trassierung, der Einhaltung der Kriterien für Radschnellwege sowie den wenigen lichtsignalgesteuerten Kreuzungen (6 auf 17,7 km) können gute Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden.

Umweltverträglichkeit

Für die gewählte Trasse wird die Umweltverträglichkeitsstudie bearbeitet bzw. aktualisiert.

Potential

Die resultierende Potentialausschöpfung für den Radschnellweg wird im Rahmen der Vorplanung an die gewählte Trasse angepasst.

Soziale Sicherheit

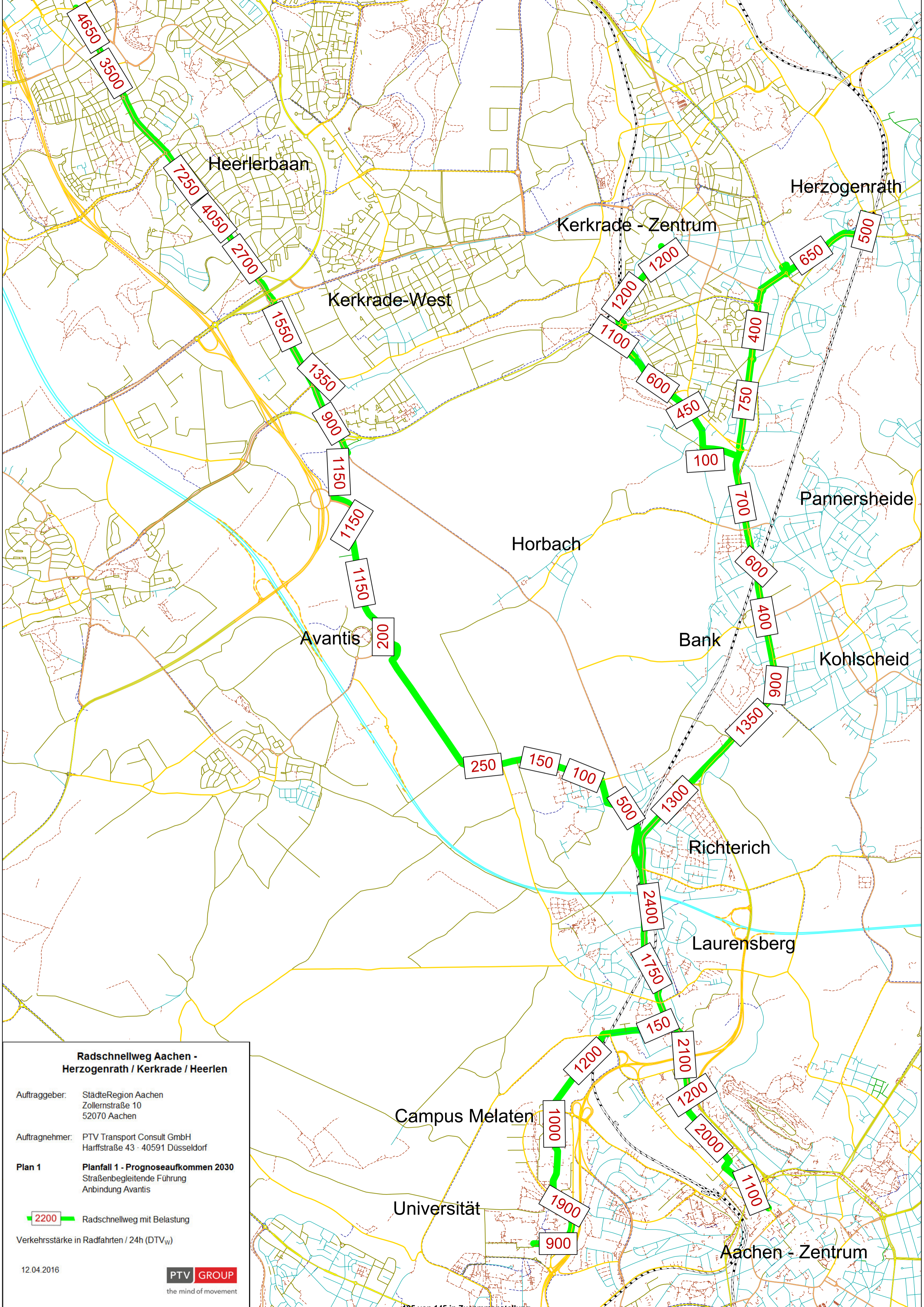
In innerstädtischen Bereichen ist die soziale Sicherheit bereits gegeben. Die Bereiche bei denen die soziale Sicherheit gering eingestuft wird, ist im Rahmen der Vorplanung zu prüfen, ob diese durch geeignete Maßnahmen erhöht werden kann.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Richterich: Mehrere Einmündungen mit Gewerbeverkehr

Konfliktpotential

- Kleingärten „Rütsch“: Einigung über Trassenverlauf im Bereich der Kleingärten, ggf. Umfahrung
- Bahndamm/Weißer Weg in Laurensberg: Naherholungsgebiet soll erhalten bleiben, Beleuchtung für Natur problematisch, mögliche Betroffenheit der Saatkrähenkolonie muss vermieden werden, die parallele Führung mit dem Weißen Weg ist deutlich zu kennzeichnen, verträgliche Oberflächenbefestigung bzw. -material im Bahndammbereich, Bedenken durch Unterschriftenliste (421 Unterschriften)
- Mitnutzung eines Teilstücks des Weißen Wegs (Spaziergänger + Reiter)
- Strecken mit landwirtschaftlichem Verkehr
- Lieferverkehr im Bereich Raiffeisenstr./Mühlenstr.
- Tempo 30 in Alt-Richterich und Horbach wg. Bundesstraße realisierbar? (zu prüfen)
- Führung in Landschaftsschutzgebiet, Bedenken durch Unterschriftenliste (257 Unterschriften)
- Schießstand neben Radschnellweg



Radschnellweg Aachen - Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen

Auftraggeber: StädteRegion Aachen
Zollenstraße 10
52070 Aachen

Auftragnehmer: PTV Transport Consult GmbH
Harffstraße 43 · 40591 Düsseldorf

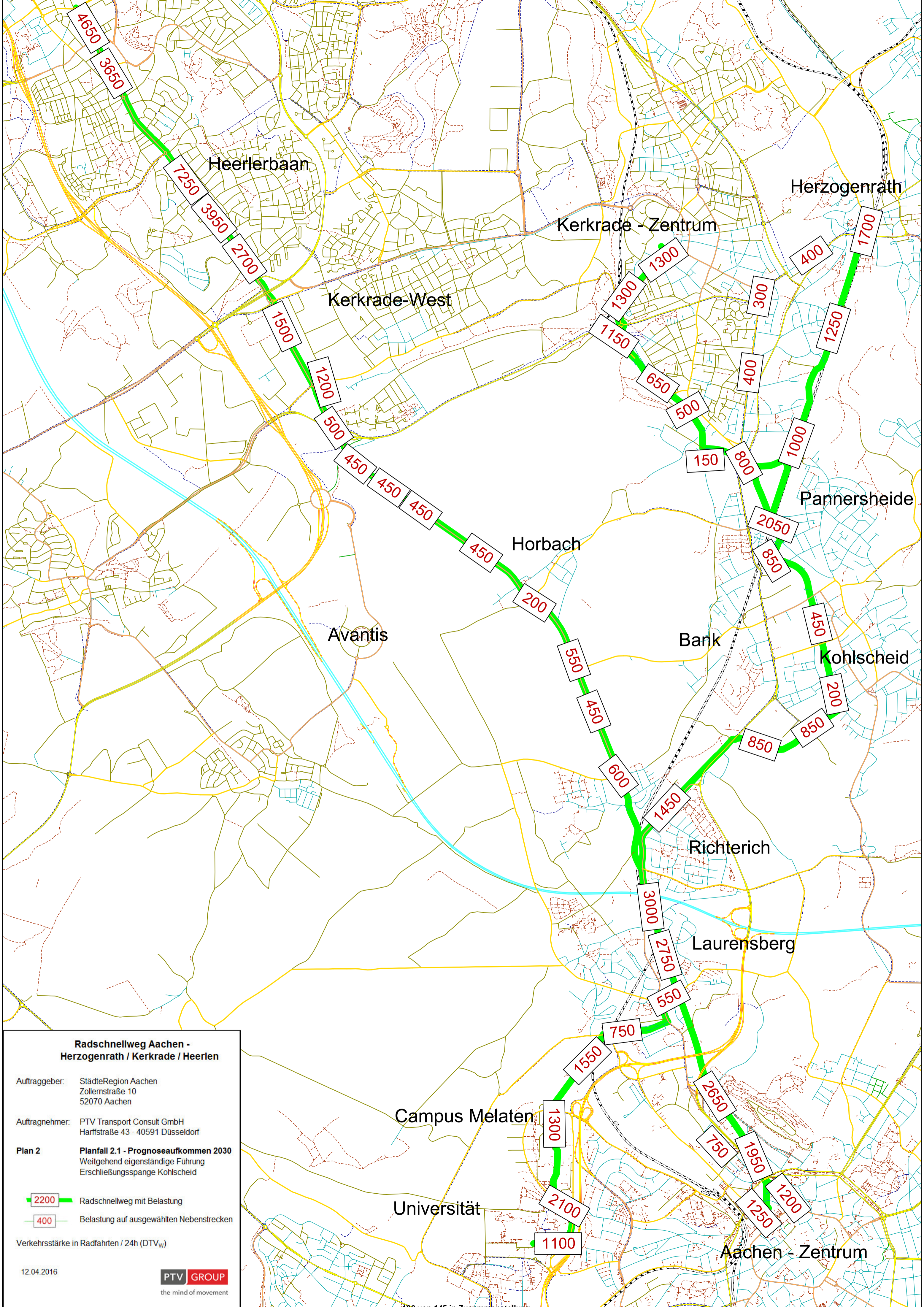
Plan 1 **Planfall 1 - Prognoseaufkommen 2030**
Straßenbegleitende Führung
Anbindung Avantis

Radschnellweg mit Belastung

Verkehrsstärke in Radfahrten / 24h (DTV_w)

12.04.2016





Radschnellweg Aachen - Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen

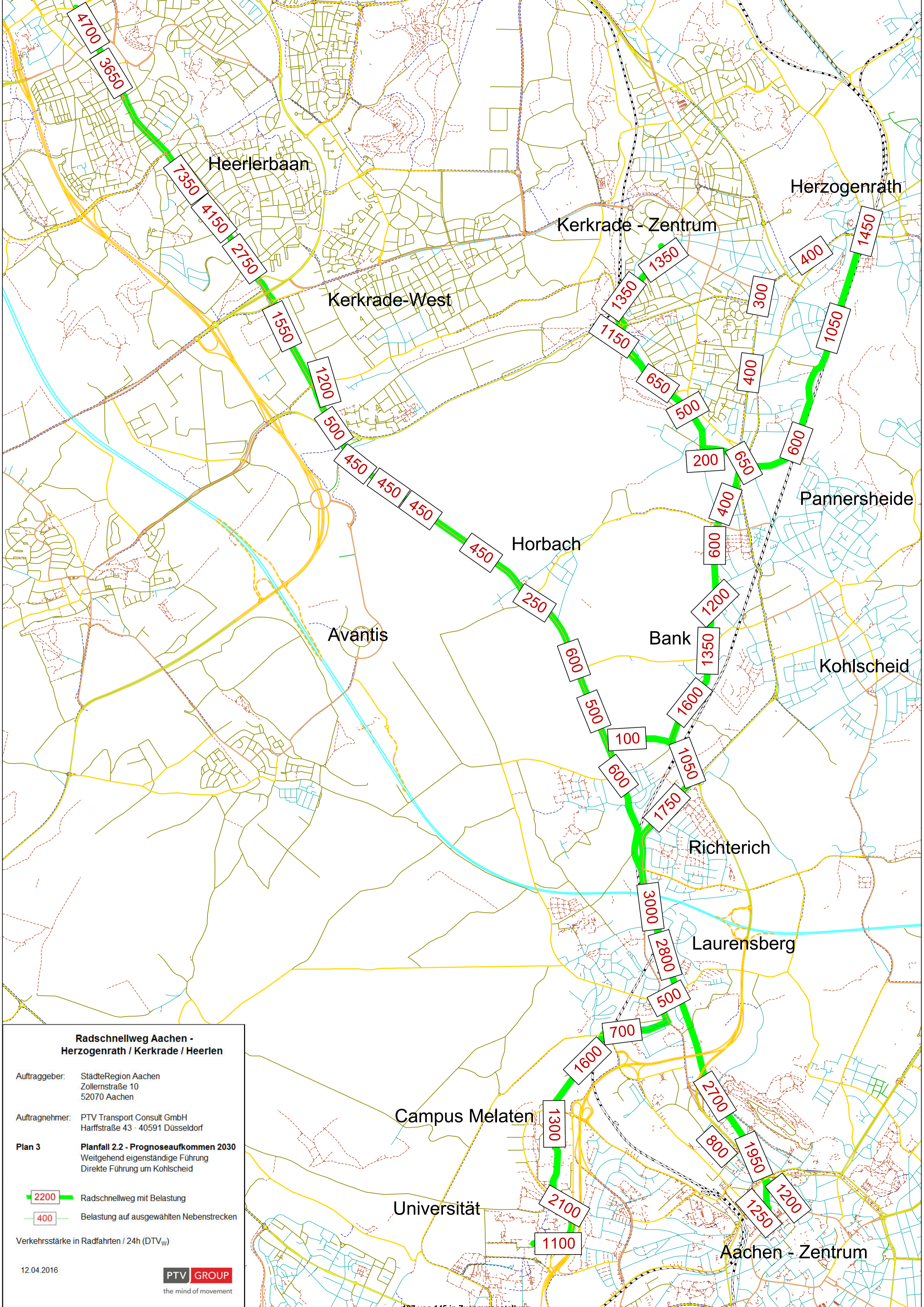
Auftraggeber: StädteRegion Aachen
 Zollenstraße 10
 52070 Aachen

Auftragnehmer: PTV Transport Consult GmbH
 Harffstraße 43 - 40591 Düsseldorf

Plan 2: Planfall 2.1 - Prognoseaufkommen 2030
 Weitgehend eigenständige Führung
 Erschließungsspanne Kohlscheid

- 2200 Radschnellweg mit Belastung
- 400 Belastung auf ausgewählten Nebenstrecken

Verkehrsstärke in Radfahrten / 24h (DTV_w)



Radschnellweg Aachen - Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen

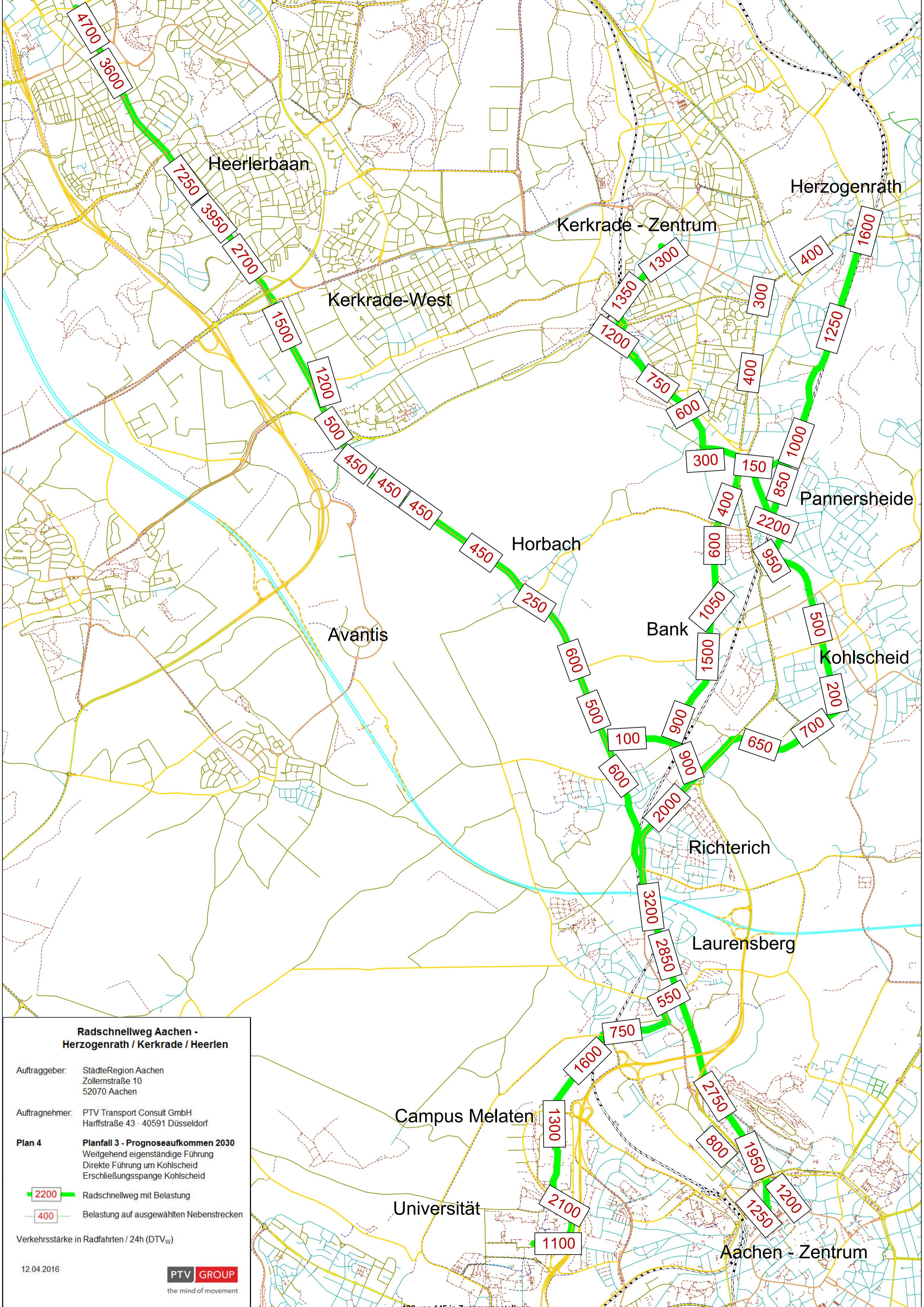
Auftraggeber: StädteRegion Aachen
 Zollerstraße 10
 52070 Aachen

Auftragnehmer: PTV Transport Consult GmbH
 Harffstraße 43 · 40591 Düsseldorf

Plan 3 **Planfall 2.2 - Prognoseaufkommen 2030**
 Weitgehend eigenständige Führung
 Direkte Führung um Kohlscheid

- 2200 Radschnellweg mit Belastung
- 400 Belastung auf ausgewählten Nebenstrecken

Verkehrsstärke in Radfahrten / 24h (DTV_w)



Radschnellweg Aachen - Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen

Auftraggeber: StädteRegion Aachen
Zollenstraße 10
52070 Aachen

Auftragnehmer: PTV Transport Consult GmbH
Harffstraße 43 · 40591 Düsseldorf

Plan 4 **Planfall 3 - Prognoseaufkommen 2030**
Weitgehend eigenständige Führung
Direkte Führung um Kohlscheid
Erschließungsspanne Kohlscheid

- 2200 Radschnellweg mit Belastung
- 400 Belastung auf ausgewählten Nebenstrecken

Verkehrsstärke in Radfahrten / 24h (DTV_w)

12.04.2016



Anlage 5 – Ergebnisse der Potentialanalyse (Stand Mai 2016)

Ergebnisse der Potentialanalyse (Stand Mai 2016)

Die Umlegungsergebnisse für alle Planfälle sind auf den folgenden Seiten beigefügt. Das Verkehrsmodell hat folgende Gesamtzahlen für einen durchschnittlichen Werktag im Prognosejahr 2025 ermittelt:

Planfall	Planfall 1	Planfall 2.1	Planfall 2.2	Planfall 3
Gesamtanzahl Radfahrten/Tag Nullfall*	287.100	287.100	287.100	287.100
Gesamtanzahl Radfahrten/Tag Mitfall*	300.400	305.800	305.500	309.000
Zusätzliche Radfahrten/Tag gegenüber Nullfall	13.300	18.700	18.400	21.900
Radfahrten/Tag auf dem Radschnellweg	30.400	37.300	36.600	38.200
Wechsler vom Auto auf das Rad/Tag	6.800	10.400	10.200	11.300

* Nullfall: Prognose ohne Radschnellweg; Mitfall: Prognose mit Radschnellweg

Die Berechnungen des Verkehrsmodells ergeben für zwei ausgewählte Querschnitte folgenden Vergleich der Radfahrerzahlen/Tag für das Prognosejahr 2025

Querschnitt	Nullfall (ohne Radschnellweg)	Planfall 1 (Variante A)		Planfall 3 (Variante B/C)	
		Auf dem Radschnellweg	Gesamt über alle Verbindungsstraßen	Auf dem Radschnellweg	Gesamt über alle Verbindungsstraßen
Zwischen Aachen-Innenstadt und Laurensberg in Höhe Toledoring	4.000	3.000	4850 = + 850 △ + 21 %	2.750	5.800 = + 1.800 △ + 45 %
Zwischen Laurensberg und Richterich in Höhe Autobahn A 4	3.000	2.400	3.900 = + 900 △ + 30 %	3.200	4.700 = + 1.700 △ + 57 %
Zwischen Kohlscheid und Pannesheide/Straß in Höhe Voccartstraße	1.300	550	1.900 = + 600 △ + 46 %	2.350	2.750 = + 1.450 △ + 112 %
Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath in Höhe Holzstraat - Pilgramsweg	1.000	400	1.400 = + 400 △ + 40 %	1.600	2.400 = + 1.400 △ + 140 %
Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath unmittelbar südlich Schütz-von-Rode-Straße	1.100	650	1.300 = + 200 △ + 18 %	1.600	2.200 = + 1.100 △ + 100 %

Anlage 6 – Ergebnisdarstellung für die Aachener Streckenabschnitte

Ergebnisdarstellung für Abschnitt 1: Aachen – Richterich

a) Linienführung

In Variante A wird der Radschnellweg über vorhandene Straßenabschnitte mit einer Ausweisung als Fahrradstraße oder einem Neubau eines Zweirichtungsradwegs neben der Fahrbahn geführt. In einer Untervariante zu A mit reduziertem Ausbau wurden reduzierte Ausbaubreiten unterstellt, um Baukosten zu sparen. Die Kriterien für einen Radschnellweg werden dann nicht eingehalten. In den Varianten B und C erfolgt die Führung des Radschnellwegs über vorhandene Straßenabschnitte überwiegend mit einer Ausweisung als Fahrradstraße sowie dem Neubau eines Zweirichtungsradwegs auf dem alten Bahndamm zwischen Rüttscher Straße und Tittardsfeld. In Variante B wird zusätzlich auch zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße ein Zweirichtungsradweg neben der bestehenden Bahnstrecke angelegt.

b) Infrastruktur

Alle drei Varianten stellen eine direkte Führung von der Aachener Innenstadt in Richtung Richterich und Herzogenrath dar, wobei bei Variante A durch enge Radien, Schwerlastverkehr, einer Führung entlang hoch belasteter Straßen mit vielen Zufahrten und mehreren Ampeln sowie einer starken Steigung von über 4 % am Richtericher Berg die Attraktivität und Fahrgeschwindigkeit deutlich leidet. Darüber hinaus ist der Verlust an Parkständen unabhängig von der Einhaltung der Kriterien bei A mit Abstand am höchsten. B und C verfügen durch die Führung abseits vom Kfz-Verkehr über den Bahndamm über geringere Steigungen und keine (B) bzw. lediglich eine enge Kurve (C). Die baulichen Maßnahmen und die damit verbundenen Risiken sind bei B und C umfangreicher. Sie beeinträchtigen den Alltagsverkehr in der Bauphase in wesentlich geringerem Maße als bei A.

c) Auswirkungen auf die Umwelt

Variante A hat insgesamt deutlich geringere Auswirkungen auf die Schutzgüter als die Varianten B und C. Bei den Varianten B und C sind die möglichen Auswirkungen auf die Kleingartenanlage Rüttsch, die Einschränkung der Nutzbarkeit der Grünfläche auf dem Alten Bahndamm sowie der Verlust von Biotopflächen zu vermerken. Die heute ruhige, langgestreckte Grünanlage mit reiner Fußgängernutzung wird durch die Nutzung als Radtrasse in ihrer Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Dieser Einschränkung der Naherholungsfunktion steht allerdings auch eine Aufwertung durch den Brückenschlag zwischen Lousberg(viertel) und Laurensberg für die Naherholung und den Fußgängerverkehr entgegen. In Variante C wird die Beeinträchtigung der Wohnfunktion und des Wohnumfelds eines Hauses an Tittardsfeld gegenüber der Variante B vermieden.

d) Potentialausschöpfung

Variante A bindet den südlichen Teil von Laurensberg besser an, der Durchgangsverkehr nach Richterich hat wegen der geringeren Steigung durch die Nutzung des

Anlage 6 – Ergebnisdarstellung für die Aachener Streckenabschnitte

Bahndamms bessere Bedingungen. Insgesamt ergeben die Varianten B und C eine wesentlich bessere Potentialausschöpfung als Variante A.

e) Bürgerbeteiligung

Bei den Varianten B und C (über Rütcher Straße – alter Bahndamm) gibt es Befürchtungen wegen einer Gefährdung bzw. Zerstörung der Natur und des Naherholungswerts auf dem Bahndamm. Eine Teilnehmerin übergab im Bürgerworkshop in Laurensberg eine Liste mit etwa 450 Unterschriften gegen diese Streckenführung. Kritisiert werden mögliche Baumfällungen, zusätzliche Versiegelung, Störungen von Fußgängern (u.a. Bewohner der anliegenden Seniorenheime und Kindergartengruppen), Störungen u.a. durch Mofafahrer und durch eine mögliche Beleuchtung. Weiterhin wird eine Beeinträchtigung der Kleingartenkolonie Rütch befürchtet. Die Nutzung des Bahndamms für den Radschnellweg kann aber auch eine neue autoarme und barrierefreie Verbindung von Richterich und Laurensberg mit dem Lousberg sein. Zum Schutz der Fußgänger wird eine Abtrennung z.B. mit einem Geländer zwischen Geh- und Radweg gefordert. Bei der Führung des Radschnellwegs über Tittardsfeld (Variante C) wird ein Verlust der Parkplätze befürchtet und zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs

f) Kosten

Variante A	5,4 Mio. €
Variante A mit reduziertem Ausbau	1,2 Mio. €
Variante B	10,0 Mio. €
Variante C	9,2 Mio. €

g) Fazit

Nur die Varianten B/C ergeben einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der attraktiv bis in die Aachener Innenstadt geführt wird. Bei Variante A mit reduziertem Ausbau würde der Radschnellweg faktisch erst im 2. Abschnitt ab Richterich beginnen. Angesichts der deutlichen Gewinne beim Radfahrtpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt sowie die höheren Kosten für die Varianten B/C zu rechtfertigen. Für die endgültige Entscheidung zwischen B und C sind die technische Realisierbarkeit und die Kosten des Durchstichs durch die DB-Brücke Roermonder Straße sowie des Zugangs von Tittardsfeld in der weiteren Machbarkeitsstudie zu prüfen. Als Anbindung an die Innenstadt wird die Führung über Turmstraße – Wüllnerstraße empfohlen sowie die Prüfung zusätzlicher Aufwertungsmaßnahmen der Führung über Pontdriesch – Pontstraße.

Anlage 6 – Ergebnisdarstellung für die Aachener Streckenabschnitte

Ergebnisdarstellung für Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

<p>a) Linienführung</p> <p>In Variante A wird der Radschnellweg vom nördlichen Ortsausgang Richterich mit der geplanten Ortsumgehung als Zweirichtungsradweg über bzw. unter die Bahnlinie und den Amstelbach zur Bankerfeldstraße bis zum Ortseingang Bank geführt. Die Bankerfeldstraße und die Haus-Heyden-Straße werden als Fahrradstraße ausgewiesen. Über einen kurzen Neu- bzw. Ausbauabschnitt kurz vor Pannesheide erfolgt der Anschluss an die Voccartstraße Richtung Herzogenrath bzw. an die Pannesheider Straße Richtung Kerkrade. Variante B führt vollständig entlang der Roermonder Straße. Variante C wird von Richterich über Ausbau- und Neubauabschnitte zur Kämpgenstraße und zur alten Bahn in Kohlscheid geführt. Über die Alte Bahn und die darin teilweise liegenden Anliegerstraße erfolgt der Anschluss an die Feld- und die Mühlenstraße. Über einen auszubauenden Wirtschaftsweg wird die Voccartstraße erreicht.</p>
<p>b) Infrastruktur</p> <p>Die Varianten A und B (Streckenlängen ca. 4,6 km) stellen direkte Führungen zwischen Richterich in Richtung Kerkrade und Herzogenrath dar. Die Variante B (ca. 5,7 km) ist ca. 1,1 km Länge rund erschließt das Kohlscheider Zentrum. Alle Varianten werden als steigungsarm eingestuft. Die Varianten A und C umgehen jeweils westlich und östlich die hoch belastete Roermonder Straße in Kohlscheid (Variante B) und weisen entsprechend wenige ampelgesteuerte Kreuzungen (kurze Fahrzeit) auf. Die Kriterien für Radschnellwege werden bei den Varianten A und C auf der gesamten Strecke erfüllt. Bei Variante B können diese trotz aufwändiger Umbaumaßnahmen und Inkaufnahme von Nutzungskonflikten durch den Wegfall von den gesamten Parkständen in den Nebenanlagen der Roermonder Straße im Kerngebiet Kohlscheid technisch nicht umgesetzt werden. Die Variante B birgt aufgrund der innerstädtischen Nutzungskonflikte, der vielen Querungsstellen und unzureichenden Straßenraumbreiten verkehrliche Probleme. Mit den anderen Varianten werden sichere und attraktive Radverkehrsanlagen geschaffen.</p>
<p>c) Auswirkungen auf die Umwelt</p> <p>In allen Varianten sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter relativ gering.</p>
<p>d) Potentialausschöpfung</p> <p>Die Kombination der Varianten A und C ergibt die größten Vorteile. Variante B hat die geringsten Wirkungen. Die Varianten A und C haben jeweils für sich in etwa die gleichen Wirkungen.</p>
<p>e) Bürgerbeteiligung</p> <p>In Variante A (Haus-Heyden-Straße - Bankerfeldstraße) wird eine gute Anbindung</p>

Anlage 6 – Ergebnisdarstellung für die Aachener Streckenabschnitte

für den Ortsteil Bank gesehen, jedoch nicht für Kohlscheid. Auf den Fahrradstraßen (z.B. Haus–Heyden–Straße) werden Konflikte mit zu vielen Pkw befürchtet, ebenso mit landwirtschaftlichem Verkehr auf der Haus–Heyden–Straße nördlich der Mühlenbachstraße (Verschmutzungen). Bei Variante B (Roermonder Straße) werden viele Konflikte in der Ortslage Kohlscheid mit Wartezeiten an Ampeln, an Zufahrten und Kreuzungen, mit Fußgängern, im Bereich von Geschäften, an Bushaltestellen und durch abgestellte Mülltonnen benannt. Variante C (über die alte Bahntrasse) erschließt Kohlscheid am besten, hat aber längere Wege für den Durchgangsverkehr. Mit der Umsetzung werden bereits bestehende Radwegeabschnitte saniert. Im Abschnitt Alte Bahn nördlich der Weststraße wird der Verlust von Stellplätzen in einem Bereich mit hohem Parkdruck befürchtet. An der Feldstraße werden Konflikte mit der Lkw–Anlieferung befürchtet.

f) Kosten

Variante A	3,7 Mio. €
Variante B	2,9 Mio. €
Variante C	4,4 Mio. €

g) Fazit

Aufgrund der besseren Potentialausschöpfung im Bereich Kohlscheid und Herzogenrath sowie der besseren Umsetzbarkeit der geplanten Radverkehrsanlagen der Varianten A und C im Bereich Kohlscheid ist die Variante B nicht zielführend. Mit Blick auf eine Verbesserung der Ausgangslage wird die Variante C empfohlen. Hier werden die Radverkehrsanlagen im Zentrum Kohlscheids erheblich verbessert, was auch zur Stärkung der Wirtschaftsstruktur in diesem Bereich beitragen kann. Die in Variante A enthaltene Führung über die Haus–Heyden–Straße wird bereits im Bestand als Bypass für den Durchgangsverkehr genutzt. Bei Realisierung der geplanten Umgehungsstraße Richterich erhält sie einen direkten Anschluss an das Zentrum Richterichs. Dann sollte die mit ihr zu erzielende Potentialausschöpfung mit vergleichsweise einfachen baulichen Maßnahmen (Ausweisung Fahrradstraßen ohne Umbau, Herstellung nördlicher Anschluss an Voccartstraße) genutzt werden.

Anlage 6 – Ergebnisdarstellung für die Aachener Streckenabschnitte

Ergebnisdarstellung für Abschnitt 4: Richterich – Locht (Grenze)

a) Linienführung	Variante A führt über Horbacher Straße – Grünenthaler Straße – Gierstraße zum Vetschauer Weg. Durch Neubau eines Zweirichtungsradwegs am Vetschauer Weg und Ausbau des Silberpadwegs erfolgt der Anschluss an die Avantisallee sowie im weiteren an den Grenzübergang Locht. Variante B folgt von Richterich bis Locht vollständig der Horbacher Straße. Außerorts wird der Geh-/Radweg ausgebaut, innerorts wird in Richterich und Horbach der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt und durch Ausweisung von Tempo 30 besser geschützt.
b) Infrastruktur	Die Variante A ist mit 5,6 km deutlich länger als Variante B mit 4,8 km. Variante B verbindet geradlinig Alt-Richterich mit dem Grenzübergang Locht und wird entlang der Horbacher Straße geführt. Aus verkehrstechnischer Sicht verfügt Variante A über qualitätsvolle Radverkehrsanlagen entsprechend den Kriterien für Radschnellwege. Bei Variante B ist die Ausweisung der Ortsdurchfahrt in Horbach als Tempo 30-Strecke aufgrund der Einstufung als Landesstraße (L 231) fraglich.
c) Auswirkungen auf die Umwelt	In allen Varianten sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter relativ gering. Eine in der Bürgerbeteiligung vorgeschlagene Linienführung über den Alten Heerler Weg führt dagegen u.a. zu größeren Eingriffen in Biotopbereiche.
d) Potentialausschöpfung	In beiden Planfällen ergibt sich eine vergleichsweise geringe Nutzung des Radschnellwegs. Hier machen sich die bisher noch schwach ausgeprägten grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen sowie das geringe Verkehrsaufkommen in Horbach und Avantis bemerkbar. Von deutscher Seite aus ergibt die direkte Anbindung von Horbach (Variante B) eine etwas stärkere Nutzung.
e) Bürgerbeteiligung	Die Verkehrsführung in Horbach wird als schwierig bezeichnet. Einige Teilnehmer bevorzugen eine Linienführung über den Alten Heerler Weg. Gewünscht wird ein besserer Windschutz durch Bepflanzung.
f) Kosten	Variante A 1,7 Mio. € Variante B 1,9 Mio. €
g) Fazit	Variante B ist als bessere regionale Streckenführung des Radschnellwegs zu bevorzugen. Durch die vergleichsweise niedrige Nutzung ist ein von den Breiten her reduzierter Standard zunächst ausreichend und sollte mit dem Fördergeber abge-

Anlage 6 – Ergebnisdarstellung für die Aachener Streckenabschnitte

stimmt werden. Für die Verbesserung der Verbindung von Bocholtz nach Locht ist den niederländischen Partnern zu empfehlen, einen Ausbau als Anbindungsstrecke an den Radschnellweg nach Heerlen zu prüfen.