

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0666/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 28.03.2017 Verfasser: Dez. III / FB 61/300						
Rad-Vorrang-Netz: Komfortabel und sicher mit dem Fahrrad aus den Außenbezirken in die Innenstadt							
Beratungsfolge: TOP: __ <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>27.04.2017</td> <td>MA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	27.04.2017	MA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
27.04.2017	MA	Kenntnisnahme					

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung für den Entwurf eines Rad-Vorrang-Netzes zustimmend zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung unter Beteiligung der Bürger, Verbände und Bezirksvertretungen, diesen Entwurf zu diskutieren und ggf. zu überarbeiten. Anschließend soll das Rad-Vorrang-Netz zur weiteren Beschlussfassung den politischen Gremien vorgelegt werden.

finanzielle Auswirkungen

Investive Auswirkungen	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Der Verkehrsbereich hat in den vergangenen Jahrzehnten nur in sehr geringem Maße zum Klimaschutz beigetragen. Mit der Schaffung einer vom Land NRW geförderten Referentenstelle von 2017 – 2019 hat der Oberbürgermeister deutlich gemacht, welchen Stellenwert „emissionsfreie Mobilität“ für die Stadt Aachen hat. Eine Bewerbung als Modellstadt im NRW-Wettbewerb „emissionsfreie Innenstadt“ (Kommunaler Klimaschutz) wird derzeit erarbeitet. Der Grenzwert für Stickoxid wurde 2016 - wie in den Vorjahren - nicht eingehalten; der Fachbereich Umwelt geht davon aus, dass ohne deutlich eingreifende Maßnahmen der Grenzwert erst 2025 eingehalten werden kann.

Der Luftreinhalteplan 2015 für die Stadt Aachen beinhaltet bereits als Maßnahme MR3 den Auftrag an die Verwaltung, im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung einen Vorschlag für ein Rad-Vorrang-Netz vorzulegen. Darin heißt es im Einzelnen:

„Der Ausbau des Radwegenetzes ist eine zentrale Daueraufgabe der Verkehrsplanung in Aachen. Umsetzungsziel ist die Schaffung von mind. 8 km neuen Radverkehrsanlagen pro Jahr. Bis zum Jahr 2020 soll der Ausbau des Radwegenetzes schwerpunktmäßig über folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- *Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen vom "Maßnahmenplan Radverkehr 2009" in den Jahren 2014 - 2017.*
- *Fortschreibung des "Maßnahmenplan Radverkehr 2009" im Jahr 2015; sukzessive Umsetzung ab 2017ff.*
- *Planung der regionalen Radwegeverbindungen Aachen-Herzogenrath/Heerlen und Aachen-Jülich weitestgehend abseits von Hauptverkehrsstraßen (Radschnellwege). Die Radschnellwege sollen das Oberzentrum Aachen auf direkten und komfortablen Radwegen ohne systembedingte Wartezeiten mit den umliegenden Gemeinden/Städten verbinden. Durch das attraktive Angebot wird eine echte Alternative zu teilweise überlasteten Straßen für den Kfz-Verkehr geschaffen; insbes. Berufspendler sollen damit zum Umstieg vom Pkw auf das Rad motiviert werden. Die Fertigstellung des Radschnellweges Aachen-Herzogenrath/Heerlen ist derzeit für 2018/2019 geplant. Die Umsetzung des Bahntrassenradweges Aachen-Jülich wird voraussichtlich 2016 erfolgen.*
- *Einbringung eines Vorschlags für ein „Rad-Vorrang-Routen-Netz“ im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bis 2016. Das Netz soll den Bedürfnissen von Pendlern nach einer schnellen Verbindung zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt gerecht werden und die Ansprüche von Pedelec- und E-Bike-Fahrern mit Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h erfüllen. Merkmale der Rad-Vorrang-Routen sind eine besonders gute Qualität der Wegeoberfläche und wenig Verzögerungen durch einen möglichst durchgängigen "Vorrang" gegenüber querenden Verkehren. Dies soll primär durch eine Linienführung in Tempo 30-Zonen mit Vorfahrt für den Radverkehr (Fahrradstraßen), durch breite Radwege oder Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen und durch auf den Radverkehr abgestimmte Ampelschaltungen erreicht werden. Anknüpfungspunkte bilden die vorhandene Vennbahntrasse bzw. die o.a. geplanten regionalen Radverbindungen (Radschnellwege).“*

Die Verwaltung hat sich für den Erhalt von Fördermitteln für die Umsetzung einer ersten Route (Radvorrangroute Aachen 1 („RVR AC1“)) am Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ beteiligt. Ein Fördersatz von 70 % ist in Aussicht gestellt. Die Bewilligung des Vorhabens „RVR AC1“ steht unmittelbar bevor. Im Förderantrag ist die Konzeption eines Rad-Vorrang-Netzes, bei dem die Rad-Vorrang-Route Aachen 1 gesetzt ist, als nicht geförderter Baustein enthalten.

Über das Fördervorhaben RVR AC1 wurde der Mobilitätsausschuss in den Sitzungen am 17.03.2016 und am 03.11.2016 informiert. Die Vorlage wurde auch in den Bezirksvertretungen Mitte, Laurensberg und Eilendorf beraten. Bisher wurde das Vorhaben mit großer Mehrheit befürwortet. Der Radverkehr solle in Aachen noch deutlicher als in der Vergangenheit durch Angebote gefördert werden, die auch bisherige Nicht-Radler motivieren, das Fahrrad stärker für Fahrten im Alltag zu nutzen.

Wesentliche Ergebnisse der Vorberatungen waren, dass die Routen möglichst durchgängig markiert werden sollten. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs wurde insbesondere für die Durchfahrung der Fußgängerzonen innerhalb des Grabenringes als schwierig bewertet. Daher solle der Grabenring zukünftig die Funktion eines „Fahrrad-Verteilerringes“ übernehmen. Er solle dabei so gestaltet werden, dass eine Zunahme des Radverkehrs auf dem Grabenring und nicht innerhalb des Grabenrings stattfindet.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat am 07.09.2016 einen Bürgerantrag für Radvorrangrouten nach Haaren, nach Brand, nach Vaals und zum Campus Melaten sowie innerstädtischen Ergänzungsrouten eingebracht, der am 25.10.2016 im Bürgerforum zustimmend beraten und zur inhaltlichen Beratung an den Mobilitätsausschuss verwiesen wurde (Anlage 2).

Die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ hat im Dezember 2016 einen Bürgerantrag eingebracht, mit Vorschlägen für einen Verlauf und bauliche Anpassungen für eine Radvorrangroute nach Brand (Anlage 3). Des Weiteren hat der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) im März einen Bürgerantrag eingebracht, der sich insbesondere damit befasst, was auf dem und innerhalb des Grabenring geändert werden sollte, damit der Grabenring die Funktion eines Radverteiler ring einnehmen kann (Anlage 4).

Warum ein Rad-Vorrang-Netz?

Bestehende und geplante hochwertige regionale Routen sollen eine ansprechende Fortsetzung bis ins Stadtzentrum hinein finden. Das heißt, dass Radfahrern ein Vorankommen mit möglichst wenig Haltevorgängen ermöglicht werden soll.

Das Rad-Vorrang-Netz soll dabei helfen, dass deutlich mehr Fahrten mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw zurückgelegt werden und der Radverkehrsanteil in Aachen deutlich über 11 % (2011) gesteigert wird. Ein großes Potenzial stellen dabei Wege zur Arbeit dar (27 % des Verkehrsaufkommens): 55 % der Aachener haben einen Weg zur Arbeit der max. 6 km lang ist. Davon wurden 2011 20 % mit dem Rad und 45 % mit dem Pkw zurückgelegt. Wenn es gelänge, das Verhältnis nur auf diesen kurzen Arbeitswegen umzukehren, würde der Radverkehrsanteil in Aachen auf 15 %-Punkte steigen und der

Anteil des Autoverkehrs von 51 % auf 47 % sinken und entsprechend positive Folgen für die Gesundheit, Klimaschutz, Kosteneinsparungen und sinkendem Parkdruck resultieren.

Das Rad-Vorrang-Netz soll Teile des bestehenden Radnetzes in ein priorisiertes Hauptnetz mit Schwerpunkt auf der Verbindungsfunktion aufwerten. Ein „Rad-Vorrang-Netz“ ergänzt dabei die bisher bestehenden bzw. in Planung befindlichen Vorrangnetze für den Kraftfahrzeugverkehr, den ÖPNV sowie den Fußgänger-Premiumwegen.

Das „Rad-Vorrang-Netz“ ergänzt die Schaffung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und das im Masterplan Aachen 2030 formulierte Ziel „Radverkehrsangebot an allen Hauptverkehrsstraßen“ zu schaffen. Damit sollen auf den Hauptverkehrsstraßen direkte und sichere Angebote für geübte Radfahrer geschaffen werden.

Es ist aus vielen Rückmeldungen von Bürgern bekannt, dass sich viele Menschen auf Hauptverkehrsstraßen nicht sicher fühlen und darum selten oder gar nicht mit dem Fahrrad fahren. Das Rad-Vorrang-Netz soll daher in allererster Linie diese Menschen ansprechen. Hierzu zählen insbesondere auch Senioren, die neu Radfahren wollen, Familien mit Kindern, die Schonraum suchen und generell die zunehmende Zahl von Einwohnern, die versucht, möglichst viele Wege ohne Auto zurückzulegen. Dies lässt sich am besten auf Straßen mit wenig Autoverkehr erreichen.

Die Routen sollen als durchgängig geführte und durchgängig erkennbare Routen gestaltet werden, auf denen Radfahrer als primäre Nutzergruppen fahren. Die Routen werden möglichst direkt geführt, wo möglich soll Vorfahrt für die Vorrangroute zur Vermeidung von Wartezeiten gewährt werden. Sie sollen einen komfortabel befahrbaren Belag aufweisen, das nebeneinander Fahren von Radfahrern soll möglich sein. Aufgrund der Netzbedeutung sollen die Routen mit besonderer Beachtung gepflegt und unterhalten werden.

Innerorts wird der bevorzugte Einsatz des verkehrsrechtlichen Instruments der Fahrradstraße geprüft; dies erscheint insbesondere hinsichtlich der Kosten- und Flächeneffizienz sinnvoll. Zum Einsatz von Fahrradstraßen bereitet die Verwaltung eine gesonderte Fachveranstaltung vor.

Außerorts sollen die Ansprüche an eine als sicher empfundene Führung vor allem mit baulich getrennten Radwegen realisiert werden.

Vorschlag der Verwaltung

Bereits im Radverkehrsplan von 1994 wurde ein sternförmiges auf die Stadtmitte ausgerichtete Radroutennetz entwickelt und große Teile mit wegweisender Beschilderung ausgestattet. Dabei wurde weitestgehend auf Ausbaumaßnahmen verzichtet. Auf dieser Grundlage hat die Verwaltung einen ersten Entwurf für ein Rad-Vorrang-Netz erstellt (Anlage 1), der zur Diskussion gestellt werden soll. Dabei hat die Verwaltung berücksichtigt, dass aus allen Stadtteilen eine Rad-Vorrang-Route in die Innenstadt entsteht. Entsprechend der vorherigen Beratungen sind alle Radvorrangrouten über den Grabenring eingeplant worden.

- Die 11 km lange „Rad-Vorrangroute Aachen 1“ ist dabei unterteilt worden in die Abschnitte Grabenring und von diesem beginnend die Route Eilendorf und die Route Campus Melaten. Es wäre dann möglich, den geplanten Trambaan-Radweg nach Maastricht am Rabental in das Rad-Vorrang-Netz zu überführen.
- Der Radschnellweg nach Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen ist auf dem Stadtgebiet Aachen als „Route Richterich“ eingeplant, der Laurensberg und Richterich erschließt. Die Anbindung des Radschnellweges an den Campus Melaten ist eingeplant, der genaue Verlauf aber noch unklar.
- Eine weitere wichtige Route nach Norden wird durch die Soers nach Berensberg (mit Weiterführung nach Kohlscheid) vorgeschlagen.
- Der Radweg „Aachen-Jülich“ ist als Anbindung über den Grünen Weg berücksichtigt und erschließt einen großen Arbeitsplatzstandort.
- Haaren soll über den Rehplatz und den Wurm-Radweg angebunden werden; eine Fortführung nach Verlautenheide ist über die Haarener Gracht vorgesehen.
- Brand soll über das bestehende lokale Radverkehrsnetz angebunden werden und die Route ertüchtigt werden.
- Kornelimünster soll über den Kornelimünsterweg angebunden werden, so wie dies im NRW-Radverkehrsnetz ausgeschildert ist. Die Weiterführung nach Walheim über die Aachener Straße bindet auch Oberforstbach und Schleckheim an. Die Strecken sind aufzuwerten.
- Der Preuswald soll über die Lütticher Straße angebunden werden. Der am besten für eine Ertüchtigung geeignete Routenverlauf zw. Waldschenke und Mozartstraße muss noch gefunden werden.
- Vaalserquartier (und Vaals) soll über die Vaalser Straße und den Westpark angebunden werden.

Bis auf den Radschnellweg nach Herzogenrath (und Teilabschnitte auf dem Radweg Aachen-Jülich) sind dabei keine gegenüber dem heutigen Zustand komplett neuen Trassenverläufe eingeplant. Auf allen Routen sind unterschiedliche Aufwertungen erforderlich, damit die mit Ihnen verbundenen verkehrlichen Ziele erreicht werden können.

Der Entwurf für das Rad-Vorrang-Netz umfasst rd. 60 km. Vereinzelt gibt es Abweichungen zu den Vorschlägen von VCD und ADFC. Diese sind als Anlage 5 beigefügt. Eine Entscheidung über die genauen Verläufe kann sinnvoll nach weiterer Begutachtung der einzelnen Routen erfolgen.

Es erscheint aus Gründen der Kosten- und Flächeneffizienz sinnvoll, innerorts das verkehrsrechtliche Instrument der Fahrradstraße in erheblichem Maße zu nutzen. Zu dieser Thematik bereitet die Verwaltung eine gesonderte Fachveranstaltung vor, um insbesondere von den Erfahrungen der Stadt Bonn zu profitieren.

Außerorts können die Ansprüche an eine als sicher empfundene Führung nur mit baulich getrennten Radwegen realisiert werden.

Weiteres Vorgehen:

Die Festigung des Entwurfs des Rad-Vorrang-Netzes und die Identifizierung von erforderlichen Veränderungen auf den einzelnen Routen soll unter Beteiligung von Verbänden, Bürgern und Bezirksvertretungen stattfinden.

Kosten und Finanzierung

Die weitere Beratung über das Rad-Vorrang-Netz ist mit keinen zusätzlichen Kosten verbunden und wird durch die Verwaltung geleistet. Für eine zukünftig sich hieraus ergebende Umsetzung von einzelnen Routen bzgl. der Infrastruktur könnten die Kosten in einer Größenordnung von 130tsd € je km liegen (RVR AC1). Weitere Kosten werden empfohlen für eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit, damit die baulichen Maßnahmen möglichst schnell ihre volle verkehrliche Wirkung erreichen. Beides würde im Einzelfall dem MoA zur Entscheidung vorgelegt werden.

Anlage/n:

- 1) Entwurf Rad-Vorrang-Netz Aachen der Stadt Aachen
- 2) Antrag des VCD, Radvorrangnetz
- 3) Antrag des der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“, Radvorrangroute Brand
- 4) Antrag des ADFC, Grabenring
- 5) Abweichungen der Routenverläufe zw. dem Vorschlag der Verwaltung und den Bürgeranträgen