

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0942/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	13.04.2018
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Rad-Vorrang-Netz			
hier: Route Eilendorf - Aachen-Innenstadt			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
02.05.2018	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Eilendorf nimmt das Konzept des Rad-Vorrang-Netzes zustimmend zur Kenntnis.

Sie stimmt dem Verlauf der geplanten Rad-Vorrang-Route Eilendorf im Stadtbezirk Eilendorf zu und beauftragt die Verwaltung, die Planungen zur Umgestaltung der Abschnitte zu konkretisieren.

Die Bezirksvertretung Eilendorf empfiehlt der Bezirksvertretung Mitte und dem Mobilitätsausschuss, den Verlauf der Rad-Vorrang-Route Eilendorf außerhalb der Bezirksgrenzen wie vorgestellt bei den weiteren Planungsschritten zugrunde zu legen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-08100-300-1 „Radvorrangroute1 Bf.RotheErde-Markt-Hochs“

Investive Auswirkungen	Ansatz 2018*	Fortgeschriebener Ansatz 2018*	Ansatz 2019 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2019 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	-640.200	-640.200	0	0	0	0
Auszahlungen	1.393.600	1.393.600	0	0	0	0
Ergebnis	753.400	753.400	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-969-8 „Radvorrangroute1“

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2018**	Fortgeschriebener Ansatz 2018**	Ansatz 2019 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2019 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	-47.600	-47.600	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	126.000	126.000	0	0	0	0
Abschreibungen	186.500	186.500	0	0	0	0
Ergebnis	264.900	264.900	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2018 i.H.v. 914.600 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2017 i.H.v. 479.000 €.

**Haushaltsansatz 2018 i.H.v. 68.000 € Sachaufwand und 115.300 € Abschreibungen zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2017 i.H.v. 58.000 € Sachaufwand und 71.200 € Abschreibungen

Erläuterungen:

Hintergrund der Idee

Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Modal-Split hat insbesondere bei täglichen Pendlerfahrten in die Innenstadt beträchtliches Steigerungspotential. Aus der repräsentativen Mobilitätserhebung 2011 ist bekannt, dass 11% aller Wege in Aachen mit dem Rad zurückgelegt werden. 27% des Verkehrsaufkommens stellen Wege zu / von der Arbeit dar: 55% der Aachener haben eine Weg zur Arbeit, der max. 6 km lang ist. Davon wurden 2011 20% mit dem Rad und 45% mit dem Pkw zurückgelegt. Die Steigerung dieses Anteils könnte einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Reduktion gesundheitsgefährdender Stickoxid-Emissionen leisten.

Der Luftreinhalteplan 2015 für die Stadt Aachen führt dazu als Maßnahme MR3 den Auftrag ein Rad-Vorrang-Netz vorzulegen auf. 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).“*

Warum ein Rad-Vorrang-Netz?

Bestehende und geplante hochwertige regionale Routen sollen eine ansprechende Fortsetzung bis ins Stadtzentrum hinein finden. Diese Möglichkeiten einer sicheren und bequemen Verbindung sollen aus allen Stadtteilen geschaffen werden.

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

Im Masterplan Aachen 2030 ist das Ziel „Radverkehrsangebote an allen Hauptverkehrsstraßen“ zu schaffen formuliert. Damit sollen auf den Hauptverkehrsstraßen direkte und sichere Führungen für geübte Radfahrer angeboten werden. Aus vielen Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern ist 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 und mit besonderer Beachtung gepflegt und unterhalten werden.

Vorschlag der Verwaltung

Bereits im Radverkehrsplan von 1994 wurde ein sternförmiges auf die Stadtmitte ausgerichtetes 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 (s. **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. In der Innenstadt soll der Grabenring als Verteilerring der Rad-Vorrang-Routen dienen.

Führung der bisher entworfenen Routen:

- Die Verwaltung hat sich für die Umsetzung einer ersten Route von Eilendorf über die Innenstadt zum Campus Melaten („Radvorrangroute Aachen 1“) am Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ beteiligt und Fördermittel in einem Umfang von 1,00 Mio € eingeworben. Eine Überführung des geplanten Trambaan-Radweges nach Maastricht am Rabental in das Rad-Vorrang-Netz ist möglich.

- Der geplante Radschnellweg Euregio nach Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen ist auf dem Stadtgebiet Aachen als „Route Richterich“ eingeplant, die Laurensberg und Richterich erschließt. Die Anbindung des Radschnellweges an den Campus Melaten ist eingeplant, der genaue Verlauf aber noch unklar.
- Eine weitere Route nach Norden wird durch die Soers nach Berensberg (mit Weiterführung nach Kohlscheid) vorgeschlagen.
- Die Radroute im Zuge der ehemaligen Bahntrasse „Aachen-Jülich“ ist derzeit als Anbindung über den Grünen Weg berücksichtigt und erschließt einen großen Arbeitsplatzstandort.
- Haaren soll über den Rehplatz und den Wurm-Radweg angebunden werden; eine Anbindung nach Verlautenheide ist über die Haarener Gracht vorgesehen.
- Die Rad-Vorrang-Route Brand soll über das bestehende lokale Radverkehrsnetz verlaufen, die Route ertüchtigt werden. Hierzu hat die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ im November 2016 einen Antrag zur Realisierung der Rad-Vorrang-Route Aachen-Brand – Innenstadt gestellt.
- Kornelimünster soll über den Kornelimünsterweg angebunden werden, so wie bisher im NRW-Radverkehrsnetz ausgeschildert. Die Weiterführung nach Walheim über die Aachener Straße bindet auch Oberforstbach und Schleckheim an. Die Strecken sollen aufgewertet werden.
- Die Rad-Vorrang-Route nach Preuswald soll über die Lütticher Straße geführt werden. Der am besten für eine Ertüchtigung geeignete Routenverlauf zw. Waldschenke und Mozartstraße ist noch offen.
- Vaalserquartier (und Vaals) soll bisher über die Vaalser Straße und den Westpark angebunden werden.

Bis auf den Radschnellweg nach Herzogenrath (und Teilabschnitte auf dem Bahntrassenradweg „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. Führungen durch Grünanlagen sind noch Gegenstand weiterer Diskussionen.

Es erscheint aus Gründen der Kosten- und Flächeneffizienz sinnvoll, innerorts das verkehrsrechtliche Instrument der Fahrradstraße in erheblichem Maße zu nutzen. Hierzu wird ein stadtweiter Standard erarbeitet. Außerorts können die Ansprüche an eine als sicher empfundene Führung mit baulich getrennten Radwegen am besten realisiert werden.

Beratungsstand

Der Mobilitätsausschuss hat das dargestellte Konzept am 27.04.2017 einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen. Dabei wurde vereinbart, dass das Konzept und die Linienverläufe unter Beteiligung von Verbänden, Bürgerinnen und Bürgern und Bezirksvertretungen beraten werden sollen.

Beratungsgegenstand der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf

Die Stadt Aachen hat im September 2016 zusammen mit Velocity ein Förderprojekt mit dem Titel „Rad-Vorrang-Route Aachen 1 - Sicher und komfortabel mit Pedelecs durch die Stadt“ beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit eingereicht. Die dort vorgelegte Route verläuft zwischen Eilendorf und Campus Melaten. In den Bezirksvertretungen Aachen-Mitte und Aachen-Eilendorf wurde das Projekt in den Sitzungen in Juni und November 2016 beraten.

Die Rad-Vorrang-Route Aachen 1 ist die erste Route des geplanten Rad-Vorrang-Netzes. Da es Ziel der Nationalen Klimaschutzinitiative ist, bundesweit vorbildliche Lösungen zu fördern, soll die Route 1 in Aachen den Standard für die weiteren Routen des Rad-Vorrang-Netzes setzen.

Der Abschnitt zwischen Eilendorf und der Aachener Innenstadt wird als „Rad-Vorrang-Route Eilendorf“ bezeichnet. Der Vorschlag für den Linienverlauf orientiert sich am bestehenden ausgeschilderten lokalen Radnetz und führt vom Bahnhof Eilendorf (Südzugang) bis zur Bismarckstraße und von dort aus weiter gemeinsam mit der Rad-Vorrang-Route Brand bis zum Kapuzinergraben (s. **Anlage 2**). Die am 06.02.2018 veranstaltete Bürgerinformation zur Rad-Vorrang-Route Eilendorf führte zu dem Ergebnis, dass die Bürgerinnen und Bürger im Bereich zwischen dem Bahnhof Eilendorf und der Marienstraße verschiedene Varianten der Linienführung der Route für denkbar halten.

Auf Grundlage dessen wurde die Verwaltung dazu beauftragt einen detaillierten Variantenvergleich für diesen Abschnitt zu erarbeiten und die Ergebnisse im Rahmen einer 2.

Bürgerbeteiligungsveranstaltung am 11.04.2018 zur Diskussion zu stellen. Hierbei schlug die Verwaltung auf Basis der durchgeführten Detailbetrachtung hinsichtlich der Eignung der einzelnen Abschnitte als Rad-Vorrang-Route die Linienführung beginnend am Bahnhof Eilendorf (Südzugang) über die Hansmannstraße, die Severinstraße und die Moritz-Braun-Straße bis hin zur Marienstraße vor (s. **Anlage 3**).

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Bürgerbeteiligungsveranstaltung unterstützten diesen Vorschlag mehrheitlich.

Die Rad-Vorrang-Route in Eilendorf soll demnach auf den Straßen Hansmannstraße, Severinstraße, Moritz-Braun-Straße, Marienstraße, Kleebachstraße sowie dem Vennbahnweg (bis zum Rödgerbach) verlaufen. Diese Straßen und Wege liegen alle in der Zuständigkeit der Bezirksvertretung Eilendorf.

Zum jetzigen Planungsstand erscheinen folgende Maßnahmen auf diesen Straßen denkbar:

- Durchgängige Kennzeichnung der Rad-Vorrang-Route über ihren gesamten Verlauf
- Umgestaltung der Straßen Hansmannstraße, Severinstraße, Moritz-Braun-Straße, Marienstraße und Kleebachstraße als Fahrradstraße
- Verbesserung des Querungsangebotes über die Von-Coels-Straße und Ertüchtigung der Führung des Radverkehrs in die Marienstraße bzw. Kleebachstraße
- Verbreiterung und Verbesserung der Oberflächenqualität des Vennbahnweges

- Errichtung von zwei Velocity-Stationen
- Einrichtung einer Dauerzählstelle
- Hinweistafeln zur Rad-Vorrang-Route Eilendorf am Bahnhof Eilendorf und am Bezirksamt Eilendorf
- Öffentlichkeitsarbeit zur RVR Eilendorf

Die exakten Kosten für diese Maßnahmen sind im Verlauf der weiteren Planung zu ermitteln. Überschlägige Kosten wurden bereits im Rahmen des eingereichten Förderantrages zur Rad-Vorrang-Route 1 kalkuliert. Der Förderantrag wurde am 01.12.2017 bewilligt. Aus dem Projektantrag wurden 1.456.650 € als förderfähig für die gesamte Route zwischen Eilendorf und Campus Melaten anerkannt. Diese werden mit 70 % (1.019.655 €) gefördert. Im Bewilligungsbescheid ist folgende Auszahlung der Fördermittel vorgesehen: 344.085,00 € im Haushaltsjahr 2018 und 675.570,00 € im Haushaltsjahr 2019. Als Projektstart wurde der 1.12.2017 festgelegt; als Projektende der 30.11.2019.

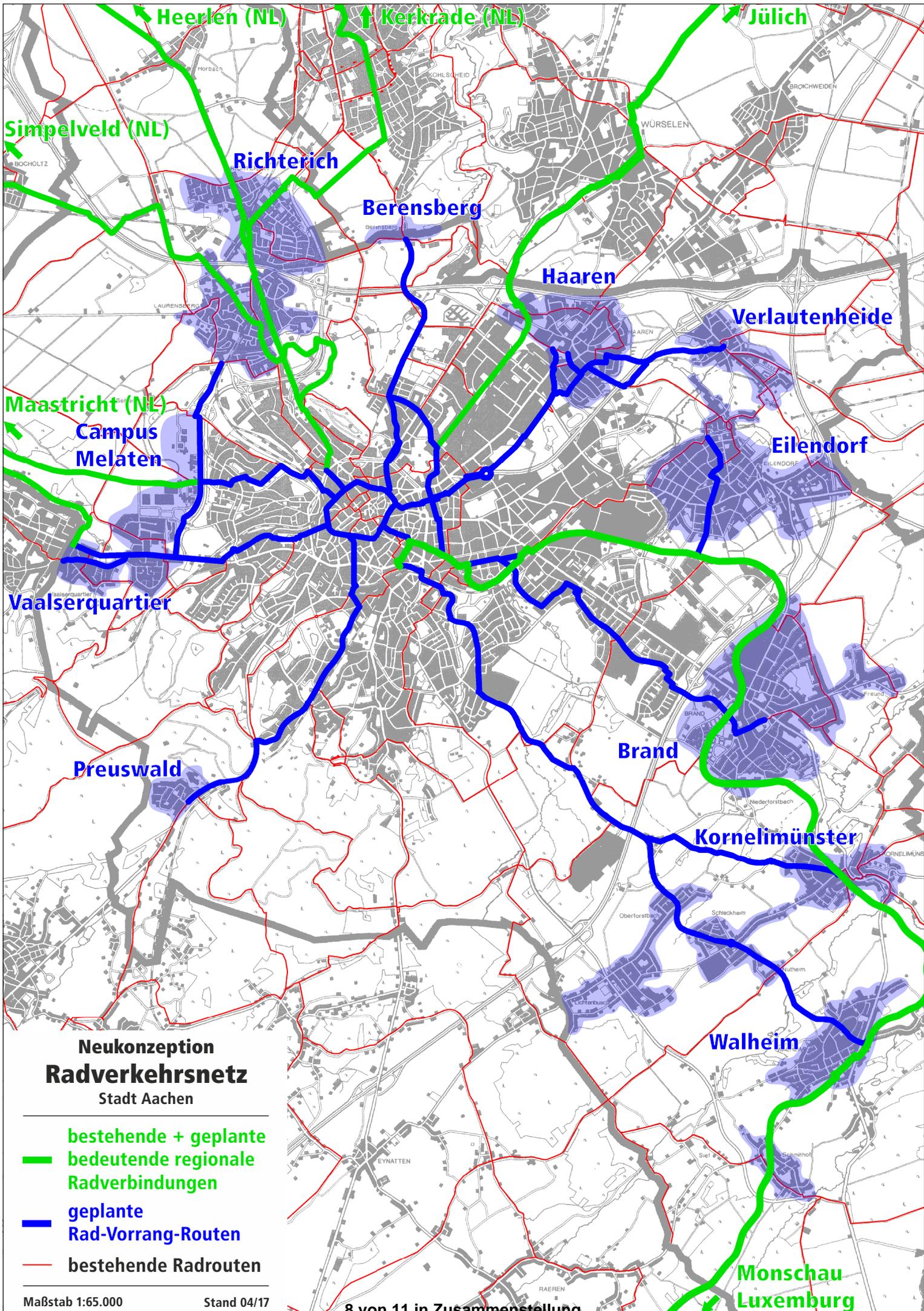
Weitere Schritte

Auf Grundlage der zu beschließenden Linienführung konkretisiert die Verwaltung die im Rahmen der Rad-Vorrang-Routen-Planung notwendigen Maßnahmen und wird diese der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf zur Beratung vorlegen.

Beratungen über die Rad-Vorrang-Routen finden in allen Bezirken statt. Abschließend berät die Bezirksvertretung Aachen-Mitte, in der alle Routen aus den Außenbezirken zusammenlaufen, sowie der Mobilitätsausschuss.

Anlage/n:

- 1) Entwurf Rad-Vorrang-Netz Aachen der Stadt Aachen
- 2) Verlauf der Rad-Vorrang-Route Eilendorf (Vorschlag der Verwaltung)
- 3) Variantenvergleich von Linienführungen der Rad-Vorrang-Route in Eilendorf zwischen Marienstraße und Bahnhof

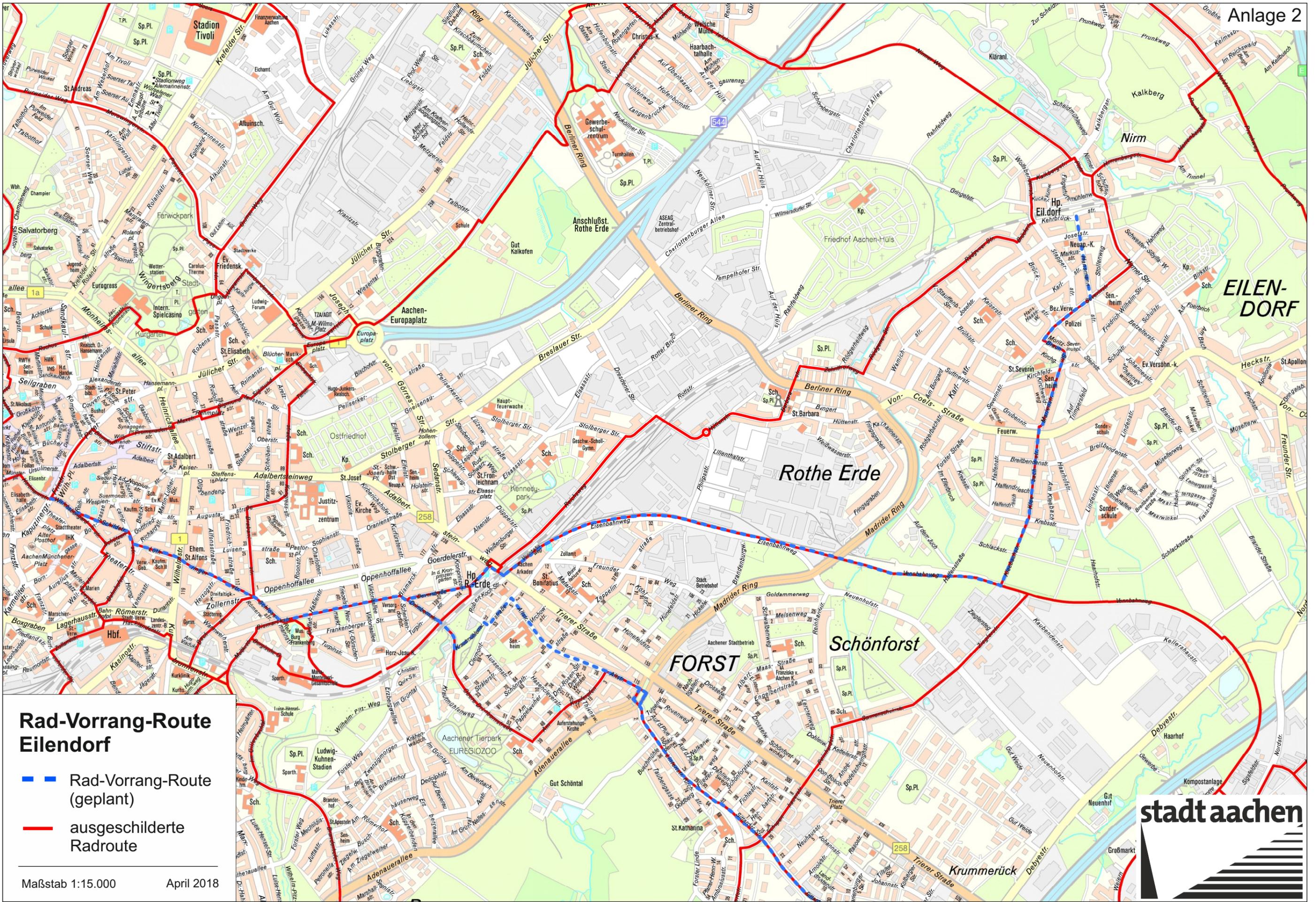


**Neukonzeption
Radverkehrsnetz
Stadt Aachen**

- ▬ bestehende + geplante bedeutende regionale Radverbindungen
- ▬ geplante Rad-Vorrang-Routen
- ▬ bestehende Radrouten

Maßstab 1:65.000

Stand 04/17



Rad-Vorrang-Route Eilendorf

- Rad-Vorrang-Route (geplant)
- ausgeschilderte Radroute

Maßstab 1:15.000 April 2018

stadt aachen

Anlage 3

Variantenvergleich:
Eignung der Abschnitte
als Rad-Vorrang-Route

Rad-Vorrang-Route Eilendorf		Abschnitt								
		Moritz-Braun- Straße	Severinusplatz	Steinstraße	Severinstraße (Moritz-Braun-Str.- Brückstr.)	Severinstraße (Brückstr. - Hansmannstr.)	Hansmannstraße	Stapperstraße	Brückstraße	Kehrbrückstraße
K a t e g o r i e	Steigung	flach	flach	flach	flach	flach	flach	~ 1,5%	2 - 4%	> 4%
	Kfz-Stärke	< 400 Kfz/h	keine Kfz	< 400 Kfz/h	< 400 Kfz/h	< 400 Kfz/h	< 400 Kfz/h	< 400 Kfz/h	< 400 Kfz/h	< 400 Kfz/h
	Busse pro Stunde und Fahrtrichtung	kein Busverkehr	kein Busverkehr	kein Busverkehr	4	4	4 (8 zw. 7- 8 uhr)	4	0	0
	Parkordnung	Fahrbahnrand- parken und Längspark- stände	kein Parken	Längeparkstände (beidseitig)	Fahrbahnrand- parken (einseitig)	Längsparkstände (beidseitig)	Längsparkstände (beidseitig)	Fahrbahnrand- parken und Längsparkstände	diverse Parkordnungen	Fahrbahnrand- parken
	Fahrgassenbreite	~ 5,5 m	breiter Platzbereich	~ 7,25 m	~ 4,5 m	~ 6,5 m	~ 7,5 m	~ 5,3 m - 6,25 m	teilweise < 4,5 m	teilweise < 3,5 m
	Gefahr Kfz- Geschwindigkeit > 30 km/h	eher gering	keine Kfz	eher gering	eher gering	eher gering	hoch	hoch	gering	gering
	Einschränkungen in der Nutzung	keine	Wochenmarkt (Do., 7-13 Uhr), Pflasterstein	keine	keine	keine	keine	keine	keine	keine
	geplante Führungsform	Fahrradstraße	Fußgängerzone (Radfahrer frei)	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Mischverkehr (Tempo 30)
M a ß n a h m e	Fahrbahn- oberfläche			punktueller Ausbesserung Asphaltdecke		Ausbesserung der Asphaltdecke	Ausbesserung der Asphaltdecke	Ausbesserung der Asphaltdecke		Ausbesserung der Asphaltdecke
	Markierung und Beschilderung	Fahrradstraße		Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	
	Parkplätze				Neuordnung (ggf. Reduzierung)				Neuordnung (ggf. Reduzierung)	Neuordnung (ggf. Reduzierung)
	sonst. bauliche Maßnahmen				Gehwegüberfahrt		ggf. geschwindig- keitsreduzierende Maßnahmen	ggf. geschwindig- keitsreduzierende Maßnahmen		

RVR Eilendorf

Variantenvergleich

Eignung der Abschnitte als Rad-Vorrang-Route



■ ■ ■ Vorschlag
Linienführung RVR

