

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0620/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 15.02.2012 Verfasser: Dez III, FB 61/30						
<b>Routen für die Schnellradwegeverbindung in der StädteRegion Aachen</b> <b>hier: Antrag der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 19.12.2011</b>							
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>08.03.2012</td> <td>MA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	08.03.2012	MA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
08.03.2012	MA	Kenntnisnahme					

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die mit der StädteRegion Aachen abgestimmten Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die SPD - Fraktion im Rat der Stadt Aachen hat mit Schreiben vom 19.12.2011 beantragt, dass in einem Beschluss die Verwaltungen der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen aufgefordert werden, gemeinsam mögliche Routen für Schnellradwegeverbindungen festzulegen sowie die Kosten für die erforderlichen Baumaßnahmen abzuschätzen (Anlage 1). Ein gleichlautender Antrag wurde von der SPD - Städteregionstagsfraktion an die StädteRegion gerichtet. Mit Schreiben vom 23.01.2012 (Anlage 2) bittet die SPD – Städteregionstagsfraktion, bei der Erarbeitung eines Wegenetzes für Schnellradwege auch Überlegungen zu einer Route Aachen – Alsdorf – Jülich einzubeziehen.

### **Sachstand**

#### Bedarf für Schnellradrouten

Vor dem Hintergrund steigender Energiepreise, der Diskussion um die Vermeidung von Lärm und Schadstoffen sowie den Klimawandel nimmt die Bedeutung des Radverkehrs kontinuierlich zu. Damit wächst der Bedarf an schnellen, komfortablen und leistungsfähigen Verbindungen. In der Verkehrsplanung wurde dem Radverkehr bisher eine nennenswerte Bedeutung an den täglichen Wegen in einem Entfernungsbereich bis 5 km beigemessen. Bei einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf 20 bis 30 km/h könnten jedoch auch bei Entfernungen bis 10 km nennenswerte Anteile des Verkehrs mit dem Fahrrad abgewickelt werden. Insbesondere in den topographisch günstigen Gegenden der Niederlande und Dänemarks besteht daher ein Trend zu Schnellradwegeverbindungen für den regionalen und überregionalen Verkehr. Mit der schnell zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) wird zum einen das Radfahren für breitere Bevölkerungskreise und für größere Entfernungen als bisher interessant und sind zum anderen auch topographisch anspruchsvollere Gebiete für den Radverkehr geeignet.

In der StädteRegion Aachen besteht ein überregionales Radverkehrsnetz, das jedoch überwiegend keine höheren Reisegeschwindigkeiten zulässt. Ein erster Ansatz für eine Schnellradroute besteht mit dem Vennbahnradweg auf Aachener Stadtgebiet und seiner in Bau befindlichen Verlängerung bis Luxemburg.

#### Merkmale und Einsatzbereiche von Schnellradrouten

Gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ ist bei entsprechender Nachfrage die Anlage von Schnellradrouten außerhalb bebauter Gebiete für überregionale Radverkehrsverbindungen (AR II) und innerhalb bebauter Gebiete für innergemeindliche Radschnellverbindungen (IR II) in Ballungsräumen sinnvoll. Diese sind gemäß den „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)“ wie folgt charakterisiert:

- AR II, überregionale Radverkehrsverbindung:  
Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
- IR II, innergemeindliche Radschnellverbindung:

Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z.B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)

Eine einheitliche Festlegung von Ausbaustandards für Schnellradrouten gibt es nicht. Zur Erzielung einer höheren Reisegeschwindigkeit und eines hohen Fahrkomforts sind jedoch folgende Merkmale wichtig:

- Wegebelag: Asphalt,
- Wegebreite ab 3,50 m mit Mittelmarkierung in Abhängigkeit vom Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen,
- Trennung vom Fußgängerverkehr zumindest in Bereichen mit starkem Fußgängeraufkommen,
- Reisegeschwindigkeit 20 bis 30 km/h. Maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten 15 bis 25 Sekunden je Kilometer. Daher weitgehende Bevorrechtigung an querenden Straßen und Wegen. Bei Querung von Hauptverkehrsstraßen je nach Verkehrsaufkommen niveaufreie Führung (Brücke oder Tunnel), Querungshilfe oder Lichtsignalanlage mit kurzen Wartezeiten,
- Steigung möglichst kleiner als 3 %,
- Sicherung der sozialen Kontrolle, z.B. durch Führung neben Straßen oder innerörtliche Beleuchtung.

#### Entwicklung eines Schnellradroutennetzes für die StädteRegion Aachen

In Anlage 3 ist die zentralörtliche Gliederung der StädteRegion gemäß dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen dargestellt. Als mögliche Achsen für Schnellradrouten sind die Verbindungen vom Oberzentrum Aachen in die benachbarten Mittelzentren Herzogenrath, Würselen, Alsdorf, Baesweiler, Stolberg, Eschweiler und Übach-Palenberg eingezeichnet, die im Ballungsraum liegen. Darüber hinaus sind die Achsen zwischen Alsdorf und Jülich sowie zwischen Aachen und Monschau eingetragen. Dies sind Verbindungen in den ländlichen Raum außerhalb des Ballungsraums, die wegen eines vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommens für sich allein gesehen keinen Neubau einer Schnellradroute erfordern. Da hier jedoch die ehemaligen Bahntrassen Aachen – Jülich und der Vennbahn verlaufen, auf denen bereits Radwege bestehen bzw. in Bau sind, lassen sich zumindest schnellradähnliche Routen mit vergleichsweise geringem Aufwand herstellen.

In einer vertiefenden Untersuchung ist zu klären, welche der dargestellten Achsen eine ausreichende Nachfrage nach dem Ausbau als Schnellradroute erzielen können und Teil eines Gesamtnetzes von Schnellradrouten werden. Anschließend ist die Umlegung dieser Idealverbindungen auf konkrete Trassen erforderlich. Hierbei sollten bestehende Bahntrassenradwege insoweit genutzt werden, wie sie für die jeweilige Verbindung eine sinnvolle und umwegarme Führung ermöglichen. Zusätzlich sollen Ausbaustandards in Abhängigkeit von Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen entwickelt werden.

Schnellradrouten bedingen aufgrund der besonderen Anforderungen höhere Investitionskosten als herkömmliche Radverkehrsanlagen. Die Entwicklung eines Schnellradroutennetzes ist daher als mittel- und langfristige Angebotsplanung und als eine freiwillige Leistung zu sehen und mit den betreffenden Kommunen und dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen. Nachdem ein abgestimmtes Netz festgelegt wurde, könnten z.B. ein oder zwei Routen vorrangig umgesetzt werden

und im Übrigen bei anstehenden Neubaumaßnahmen die Ausbaustandards von vorne herein berücksichtigt werden. Im innerstädtischen Bereich der Stadt Aachen sollte an das bestehende Prinzip der Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Schutzstreifen oder Radfahrstreifen) angeschlossen werden.

### **Weitere Vorgehensweise**

Die Verwaltungen der Stadt Aachen und der StädteRegion werden in einem Gutachten einen Vorschlag für ein Schnellradroutennetz einschließlich Ausbaustandards erarbeiten lassen und zum gegebenen Zeitpunkt den politischen Gremien vorstellen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die genauen Kosten für ein Gutachten können zurzeit nicht angegeben werden. Nach Vorlage der Angebote werden die Fraktionen über die voraussichtlichen Kosten inklusive eines Deckungsvorschlages informiert und um Zustimmung gebeten werden.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Antrag der SPD-Fraktion

Anlage 2: Antrag der SPD-Städteregionsfraktion Aachen“

Anlage 3: Plan „Zentralörtliche Gliederung der StädteRegion