

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0899/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	01.03.2018
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Rad-Vorrang-Route Brand			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
21.03.2018	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

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

Die Bezirksvertretung Brand stimmt dem Verlauf der geplanten Rad-Vorrang-Route Brand auf den bezirklichen Straßen im Stadtbezirk Brand zu. Sie beauftragt die Verwaltung, mit der Erarbeitung der Planungen zur Umgestaltung der Abschnitte zu beginnen und Fördermittel für eine Finanzierung der dargestellten Maßnahmen einzuwerben.

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

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

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

Die Einplanung der zur Umsetzung der Maßnahme notwendigen Mittel erfolgt nach Konkretisierung der Kosten und des zeitlichen Ablaufs der Maßnahme sowie der Fördermöglichkeiten mit der zukünftigen Haushaltsplanung

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 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 (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 Rehmplatz 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 (s. **Anlage 2**)
- 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-Brand

Für eine Rad-Vorrang-Route von Brand in die Innenstadt liegt ein von Bürgerinnen und Bürgern erarbeiteter Antrag der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ vor, der am 01.02.2017 von der Bezirksvertretung Aachen-Brand zur Kenntnis genommen wurde. Die Teilnehmer der Projektwerkstatt haben zahlreiche Institutionen entlang der Rad-Vorrang-Route Brand angesprochen; 14 haben sich in einem Schreiben für die Unterstützung des Projektes ausgesprochen (s. **Anlage 4**).

Der Vorschlag für den Linienvorlauf der Stadt Aachen orientiert sich am bestehenden ausgeschilderten lokalen Radnetz und führt vom Brander Marktplatz bis zur Bismarckstraße und von dort aus weiter gemeinsam mit der Rad-Vorrang-Route Eilendorf bis zum Kapuzinergraben. Varianten der Linienführung sind im Bereich Forst zwischen der Altstraße und der Drimbornstraße denkbar. So erscheint neben der heute ausgeschilderten Führung über den Kupferofen und der Oberen Drimbornstraße auch die Ausweisung der Schönrathstraße oder der Clermontstraße und des Krautmühlenweges als Rad-Vorrang-Route geeignet (s. **Anlage 3**).

Die Rad-Vorrang-Route verläuft in Brand auf den Straßen Marktplatz, Marktstraße, Wolferskaul und Rombachstraße sowie dem getrennten Geh- und Radweg zwischen der Parkplatzzufahrt der Gesamtschule Brand und der Autobahnunterführung am Brander Wall, die alle in der Zuständigkeit der Bezirksvertretung Brand liegen.

Zum jetzigen Planungsstand erscheinen folgende Maßnahmen auf diesen Straßen denkbar:

- Durchgängige Kennzeichnung der Rad-Vorrang-Route über ihren gesamten Verlauf
- Umgestaltung der Straßen Marktstraße, Wolferskaul und Rombachstraße als Fahrradstraße
- Verbesserung der Radverkehrsführung im Übergang Rombachstraße und getrennter Geh- und Radweg (Autobahnunterführung)
- Verbreiterung und Verbesserung der Oberflächenqualität des getrennten Geh- und Radweges (Autobahnunterführung)
- Einrichtung einer Dauerzählstelle
- Hinweistafel zur Rad-Vorrang-Route Brand auf dem Marktplatz Brand
- Öffentlichkeitsarbeit zur RVR Brand

Die Kosten für diese Maßnahmen sind im Verlauf der weiteren Planung zu ermitteln.

Die anstehenden Planungsschritte werden innerhalb der Verwaltung, ohne externe Beauftragungen, umgesetzt.

Nach Konkretisierung der Umsetzungskosten und des zeitlichen Ablaufs der Maßnahme werden die notwendigen Haushaltsmittel mit der zukünftigen Haushaltsplanung in den Haushalt eingeplant.

Aufgrund der Vorarbeiten der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ ist die Umsetzung der Rad-Vorrang-Route Brand bereits 2017 als Bestandteil der Projektskizze #AachenMoove im Wettbewerb „Emissionsfreie Innenstadt“ des Landes NRW integriert worden. Im Dezember 2017 wurde der Wettbewerbsbeitrag der Stadt Aachen vom Land NRW zur Förderung ausgewählt. Die

Bewilligung von Fördermitteln für eine Umsetzung der Rad-Vorrang-Route Brand in den Jahren 2019 - 2021 ist sehr wahrscheinlich.

Weitere Schritte

Im April 2018 soll ein Förderantrag für die Rad-Vorrang-Route Brand eingereicht werden. Im Zuge der Klärung der Bewilligung soll dann eine Bürgerbeteiligung stattfinden, bei der die geplanten Maßnahmen vorgestellt und diskutiert werden sollen.

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) Antrag der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“
- 3) Verlauf der Rad-Vorrang-Route Brand (Vorschlag der Verwaltung)
- 4) Unterstützerschreiben