

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0990/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	15.06.2018
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Rad-Vorrang-Netz			
hier: Route Walheim - Aachen-Innenstadt; Route Kornelimünster - Aachen-Innenstadt			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
26.09.2018	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Kornelimünster / Walheim nimmt das Konzept des Rad-Vorrang-Netzes zustimmend zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Kornelimünster / Walheim stimmt dem Verlauf der geplanten Rad-Vorrang-Routen Walheim und Kornelimünster auf den bezirklichen Straßen im Stadtbezirk Kornelimünster / Walheim zu. Sie beauftragt die Verwaltung, mit der Erarbeitung der Planungen zur Umgestaltung der Abschnitte zu beginnen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

Investive Auswirkungen	Ansatz 2018	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018	Ansatz 2019 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019 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 2018	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018	Ansatz 2019 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019 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 Maßnahmen notwendigen Mittel erfolgt haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung nach Konkretisierung der Kosten und des zeitlichen Ablaufs der Maßnahmen sowie der Fördermöglichkeiten.

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 Wurm-Radweg und weiter das Rehmviertel angebunden werden; zusätzlich ist eine Anbindung nach Verlautenheide 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-Kornelimünster / Walheim

Die in dem Konzept des Rad-Vorrang-Netzes vorgesehenen Routen nach Kornelimünster und Walheim betreffen Straßen und Wege, die in die Zuständigkeit der Bezirksvertretung Kornelimünster / Walheim liegen.

Rad-Vorrang-Route Walheim

Der Vorschlag für den Linienverlauf der Stadt Aachen orientiert sich am bestehenden ausgeschilderten lokalen Radnetz und führt von dem in Planung befindlichen Kreisverkehr Montebourgstraße / Albert-Einstein-Straße in Nähe des Orteingangs Walheims über die Aachener Straße, die Hiffelder Straße, den Kornelimünster Weg, den Branderhofer Weg, Im Gillesbachtal, der Kurbrunnenstraße, der Hackländerstraße, dem Bahnhofplatz und der Bahnhofstraße bis zur Harscampstraße (s. **Anlage 2**). Von dort aus verläuft die Route gemeinsam mit den Rad-Vorrang-Routen Eilendorf und Brand bis zum Kapuzinergraben.

Die Rad-Vorrang-Route Walheim verläuft im Bezirk Kornelimünster / Walheim auf der Aachener Straße in ihrer kompletten Länge. Zur Ertüchtigung der Straße als Rad-Vorrang-Route sind zum jetzigen Planungsstand folgende Maßnahmen denkbar:

- Durchgängige Kennzeichnung der Rad-Vorrang-Route über ihren gesamten Verlauf
- Abschnittsweise Verbreiterung und Verbesserung der Oberflächenqualität des gemeinsamen Geh- und Radweges außerorts entlang der Aachener Straße in Zuständigkeit der StädteRegion
- Ertüchtigung der Radverkehrsführung in den Ortsdurchfahrten Oberforstbach und Schleckheim
- Einrichtung einer Dauerzählstelle
- Hinweistafel zur Rad-Vorrang-Route Walheim
- Öffentlichkeitsarbeit zur RVR Walheim

Rad-Vorrang-Route Kornelimünster

Die radverkehrliche Verbindung zwischen Kornelimünster und der Aachener Innenstadt ist entsprechend des ausgeschilderten Radnetzes sowie der geplanten Rad-Vorrang-Routen über drei potentielle Routen möglich (s. **Anlage 3**).

Die Nutzung des Vennbahnweges bis zum Bahnhof Rothe Erde und weiter der geplanten Rad-Vorrang-Route Eilendorf stellt mit 12,2 km die längste, jedoch auch steigungsärmste (144 Höhenmeter) Verbindung dar. Bei Nutzung des Vennbahnweges in Kombination mit der geplanten Rad-Vorrang-Route Brand beträgt die Streckenlänge 10,5 km bei 152 Höhenmetern. Die mit 9,6 km kürzeste Verbindung ist die in dem lokalen Radnetz bereits ausgeschilderte Route zwischen Eich und Kornelimünster, die weiter über die geplante Rad-Vorrang-Route Walheim bis in die Aachener Innenstadt führt. Auf dieser Strecke sind mit 160 m die meisten Höhenmeter zurückzulegen. Da diese Verbindung insbesondere für Pedelec-Nutzer eine attraktive Alternativroute zu dem Vennbahnweg darstellt, schlägt die Verwaltung die Ertüchtigung dieser Route als Rad-Vorrang-Route Kornelimünster vor.

Der Linienverlauf führt von der Schleckheimer Straße über die Oberforstbacher Straße, Bierstrauch und dem Eicher Weg bis zur Aachener Straße (s. **Anlage 2**). Von dort aus verläuft die Route gemeinsam mit der Rad-Vorrang-Route Walheim bis in die Aachener Innenstadt.

Der gesamte Abzweig befindet sich im Zuständigkeitsbereich der Bezirksvertretung Kornelimünster / Walheim.

Zum jetzigen Planungsstand erscheinen folgende Maßnahmen zur Ertüchtigung der o.g. Straßen und Wege als Rad-Vorrang-Route Kornelimünster denkbar:

- Durchgängige Kennzeichnung der Rad-Vorrang-Route über ihren gesamten Verlauf
- Verbesserung der Radverkehrsführung in den Verflechtungsbereichen Oberforstbacher Straße / Bierstrauch und Bierstrauch / Niederforstbacher Straße / Eicher Weg
- Abschnittsweise Verbesserung der Oberflächenqualität der Straße Bierstrauch
- Hinweistafel zur Rad-Vorrang-Route Kornelimünster am Startpunkt Schleckheimer Straße
- Öffentlichkeitsarbeit zur Rad-Vorrang-Route Kornelimünster

Die Kosten für die Maßnahmen der Rad-Vorrang-Routen Walheim und Kornelimünster sind im Verlauf der weiteren Planung zu ermitteln.

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

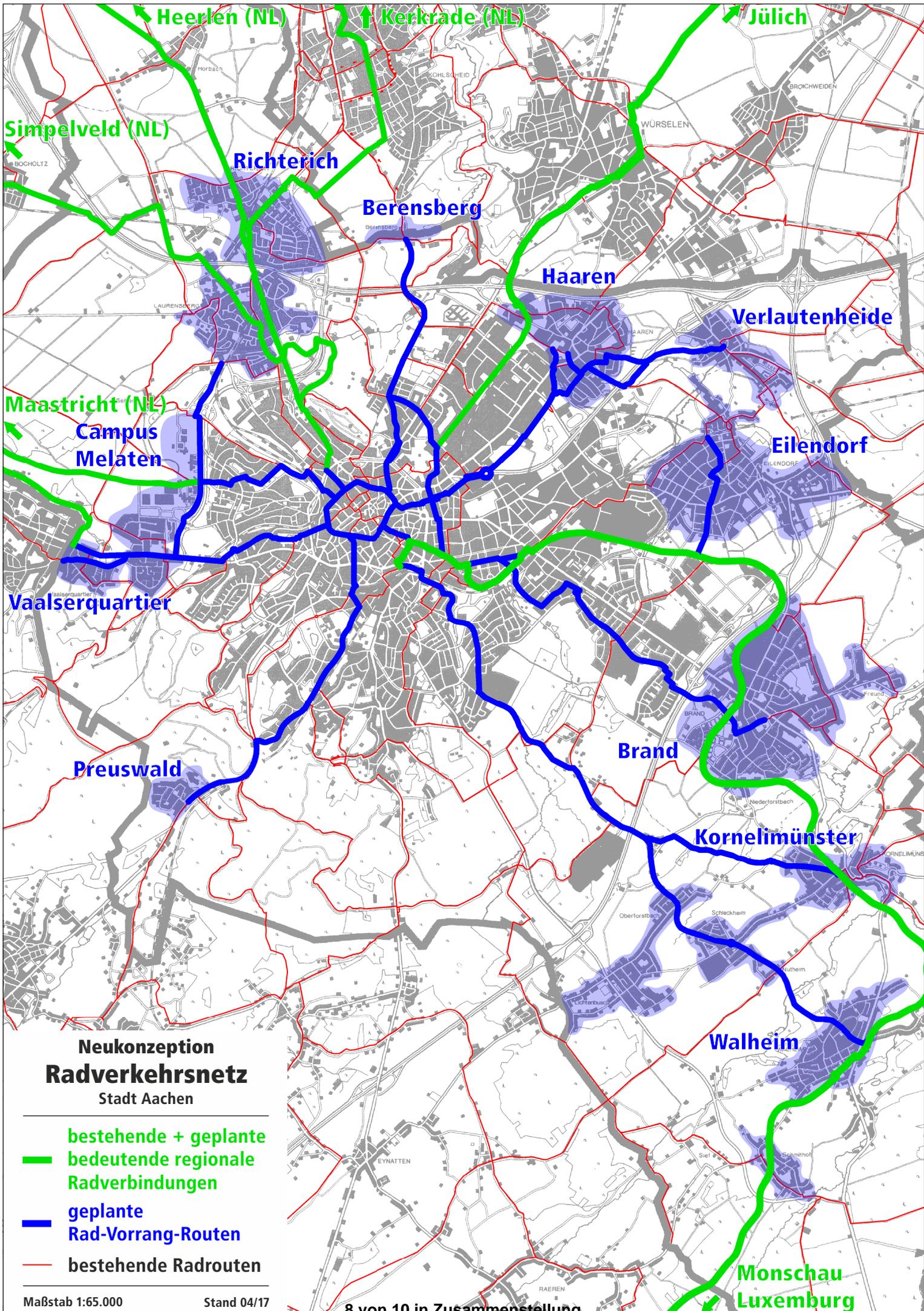
Weitere Schritte

Auf Grundlage der hier zu beschließenden Linienführung konkretisiert die Verwaltung die im Rahmen der Rad-Vorrang-Routen-Planung notwendigen Maßnahmen. Zur Vorstellung und Diskussion der Planungen soll eine Bürgerbeteiligung stattfinden. Abschließend werden die Maßnahmen der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim zur weiteren Beratung vorgelegt.

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-Routen Walheim und Kornelimünster
- 3) Radverkehrsverbindungen zwischen Kornelimünster und der Aachener Innenstadt

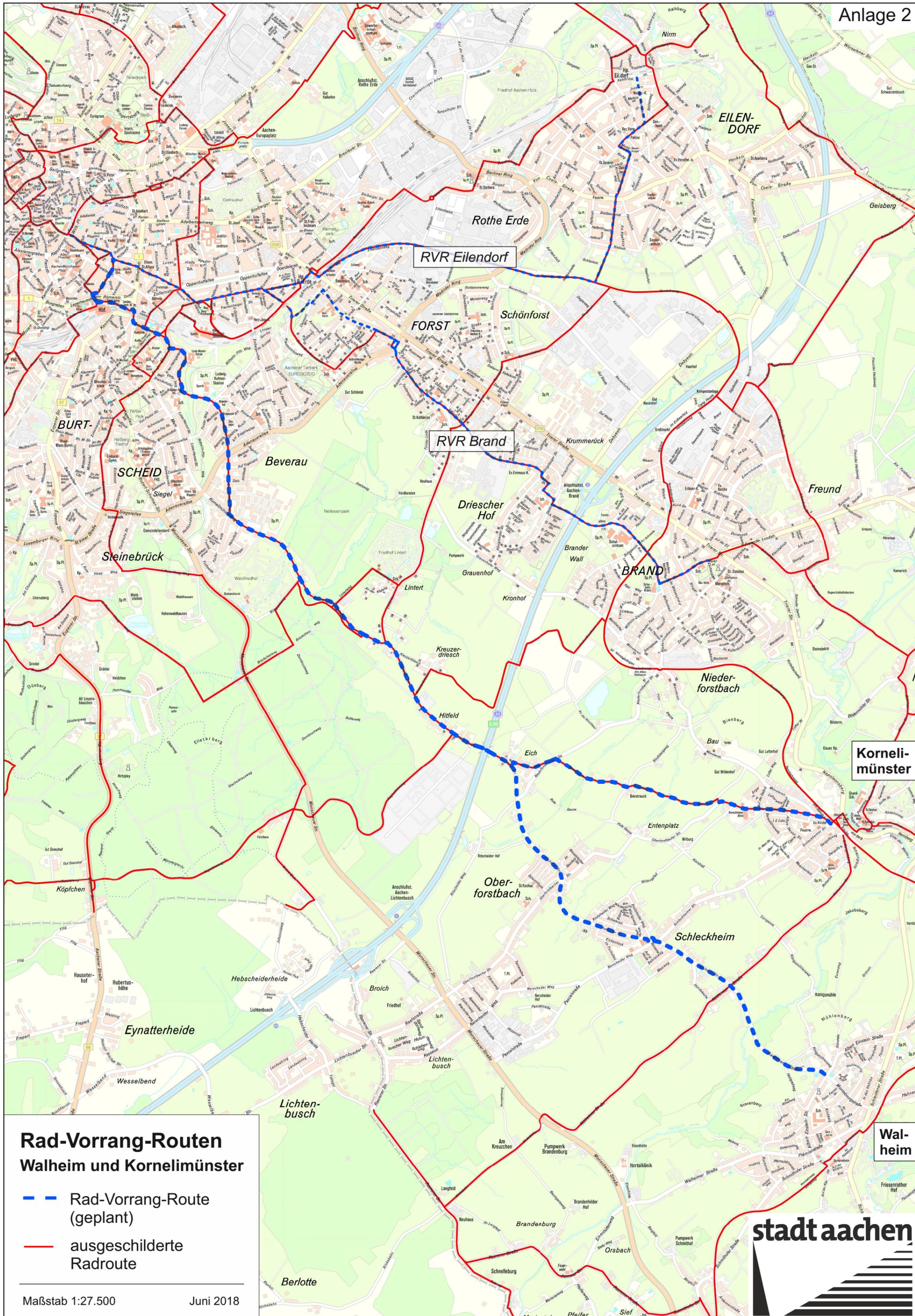


**Neukonzeption
Radverkehrsnetz**
Stadt Aachen

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

Maßstab 1:65.000

Stand 04/17

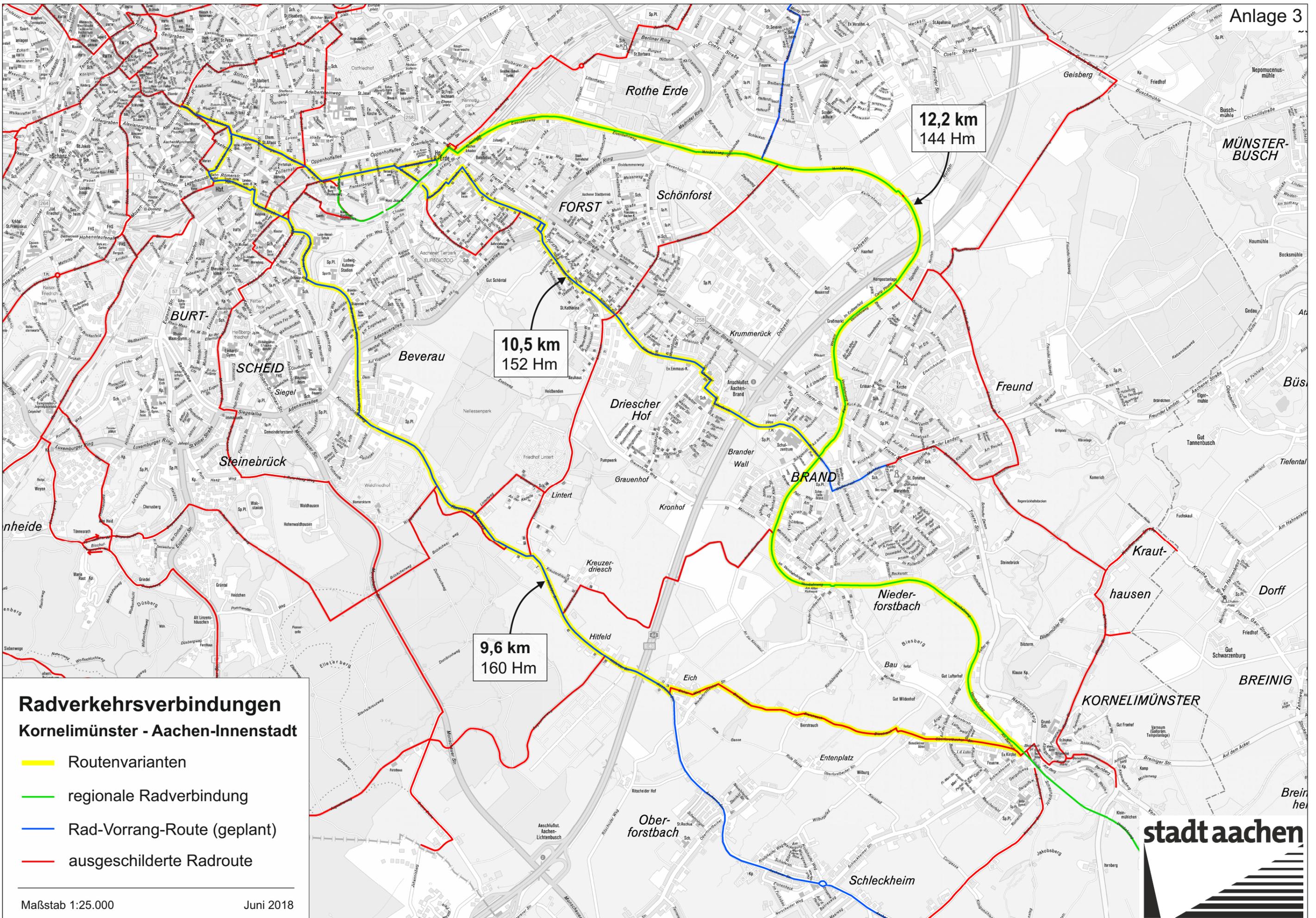


**Rad-Vorrang-Routen
Walheim und Kornelimünster**

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

Maßstab 1:27.500 Juni 2018





12,2 km
144 Hm

10,5 km
152 Hm

9,6 km
160 Hm

- Radverkehrsverbindungen
Kornelimünster - Aachen-Innenstadt**
- Routenvarianten
 - regionale Radverbindung
 - Rad-Vorrang-Route (geplant)
 - ausgeschilderte Radroute

Maßstab 1:25.000

Juni 2018

