



Vorlage		Drucksachen-Nr: V/2014/005-E11								
Erstellt durch: Amt 32 - Ordnungsamt		Status: öffentlich								
Sachstandsbericht Radschnellweg RS4										
Beratungsfolge:		TOP: _____								
Datum	Gremium	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Einst.</th> <th>Ja</th> <th>Nein</th> <th>Enth.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Einst.	Ja	Nein	Enth.				
Einst.	Ja	Nein	Enth.							
25.02.2021	Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung									

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung beauftragt die Verwaltung, mit Straßen.NRW sowie dem Ministerium für Verkehr Gespräche aufzunehmen, um die Führung des RS4 in Herzogenrath-Mitte nach Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens zu korrigieren und entlang der Bahntrasse weiter in Hochlage bis zum Kreisverkehr am Bahnhof zu führen. Der Ausschuss beschließt weiterhin, die mit Beschluss vom 29.10.2019 favorisierte Variante D quer über das Postareal nur noch als Platzhalter für das Linienbestimmungsverfahren weiter zu führen und für die weiteren Planungen die genannte Trasse in Hochlage, Variante D1, weiter zu verfolgen.

Zur Erkundung der im Zuge des Radschnellweges als Fahrradstraßen ausgewiesenen Straßenabschnitte wird die Verwaltung damit beauftragt, nach Ostern 2021 ergänzende Verkehrserhebungen auf dem Abschnitt zwischen der Kircheichstraße und der DB-Brücke Forensberger Straße in Kohlscheid durchzuführen. Die Ergebnisse sollen in die Untersuchung gem. Antrag V/2021/125 „Verkehrsberuhigung rund um den Kohlscheider Markt“ einfließen.

Finanzielle Auswirkungen (einschl. Darstellung der Folgekosten – Sach- und Personalaufwendungen – sowie Folgeerträge):

./.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- keine Auswirkungen
- positive Auswirkungen
- negative Auswirkungen

Kurze Erläuterung (1-3 Sätze – Um welche Auswirkungen handelt es sich? Sind diese erheblich oder gering? Wenn die Auswirkungen negativ sind, bestehen alternative Handlungsmöglichkeiten?):

Die vorgeschlagene Variante D1 führt zu einer deutlich günstigeren Trassierung für den Radschnellweg. Die Akzeptanz des Radschnellweges wird deutlich erhöht, die Verkehrsbe-

lastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter verringert und damit der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad begünstigt.

Sachverhalt:

Bereits im Herbst 2019 wurde die Linienführung des Radschnellweges in Herzogenrath-Mitte thematisiert. Die bis dahin vorgesehenen Varianten wurden damals, insbesondere im Hinblick auf die im Rahmen des InHK geplante Wurmpromenade, als kaum realisierbar angesehen und seitens der Stadt Herzogenrath eine neue Variante D favorisiert. Diese sollte von Variante B, die mittels Brücke über die Schütz-von-Rode-Straße und weiter entlang des Bahndammes bis zur Kleikstraße geführt würde, abzweigen und hinter dem Parkhaus über das ehem. Postareal bis zur Albert-Steiner-Straße geführt werden. Diese Linie war vorab auch schon mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW, der StädteRegion Aachen als Projektkoordinator sowie einem Vertreter des zuständigen Ministeriums für Verkehr erörtert. Tenor nach diesem Gespräch war, dass in der Linienbestimmung im Wesentlichen ein Korridor festgelegt würde. Mit der vorgeschlagenen Version einer Variante D stünden nach wie vor alle Wege in Herzogenrath-Mitte offen und das Linienbestimmungsverfahren solle jetzt damit schnellstmöglich abgeschlossen werden. Leider kam es in der Bearbeitung der vor Beginn des Linienbestimmungsverfahrens abzuschließenden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zu zeitlichen Verzögerungen, so dass diese nicht im Jahr 2020 abgeschlossen werden konnte. Neuer Termin für die Fertigstellung ist jetzt Ende Juli 2021. Das Linienbestimmungsverfahren wird dann unmittelbar anschließend durchgeführt.

Im Laufe des Jahres 2020 ergaben sich erneute Diskussionen hinsichtlich der Führung der Linie im Bereich zwischen dem Parkhaus und der Kleikstraße. Die neuerlich aufgeworfenen Ideen stellten sich aber alle, aufgrund der geplanten Wurmpromenade sowie des Hochwasserschutzes der Wurm, als nicht durchführbar heraus.

Zur Kompensation dieser neuerlich aufgeworfenen Problematik in der Linienführung wurde seitens der Verwaltung eine weitere Variante vorgeschlagen. Diese, im Folgenden Variante D1 genannte Linie, führt ab dem Parkhaus weiter in Hochlage entlang des Bahndammes. Die Engstelle der Wurmpromenade zwischen Wurm und Brückenwiderlager der Eisenbahnbrücke wird ebenfalls in Hochlage passiert, um dann mit einem neuen Brückenbauwerk die Kleikstraße zu überqueren. Auch nördlich der Kleikstraße verbleibt die Trasse in Hochlage und wird hinter der vorhandenen Bebauung bis zum Kreisverkehrsplatz an der Bahnhofstraße geführt. Dabei macht diese Linienführung sich die von der Kleikstraße bis zum Kreis der Bahntrasse ansteigende Topographie zu Nutze, so dass für Radfahrer die neue Brücke ohne zusätzliche Steigung erreichbar ist. Ein großer Vorteil dieser Variante ist die komplett planfreie Führung durch Herzogenrath von und bis zum Bahnhof. Auch entfällt die bei den bisher betrachteten Variantenführung des Radverkehrs über die stark mit Lkw-Verkehren belastete Uferstraße sowie durch die Kleik- und Bahnhofstraße. Fahrradstraßen in diesen Bereichen, die mit den dort bestehenden Verkehrsverhältnissen nicht vereinbar wären, entfallen durch diese Lösung dann ebenfalls.

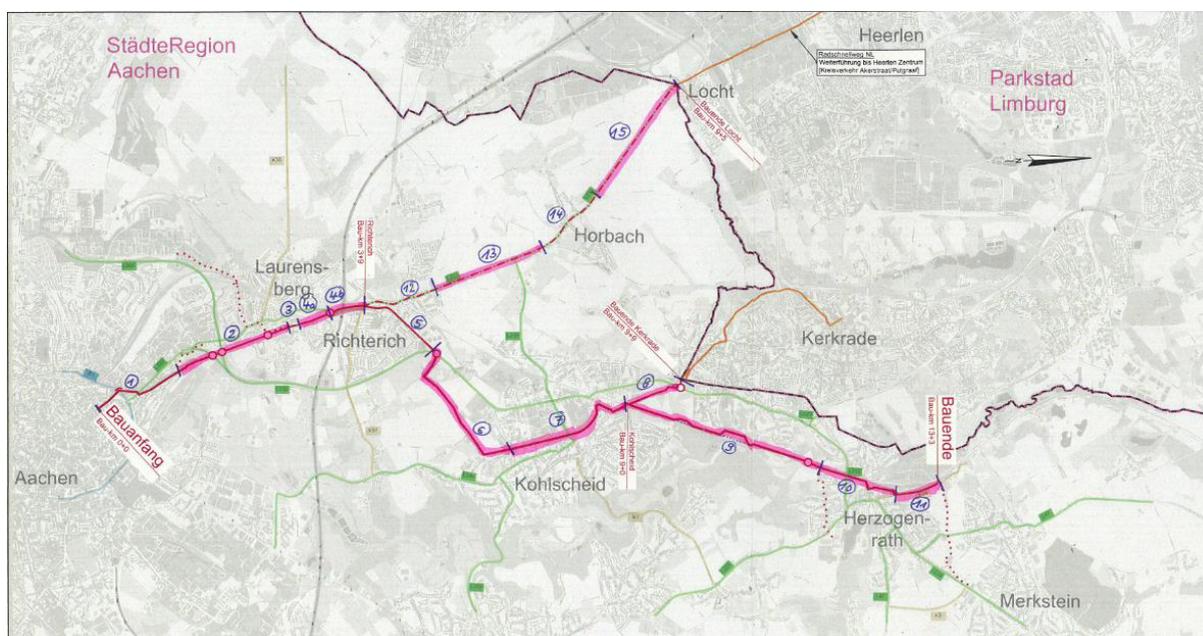
Zudem hat diese Linienführung den Vorteil, dass, dem Gedanken des Radschnellweges folgend, mit hoher Geschwindigkeit bis zum Bahnhof Herzogenrath-Mitte in diesem Teilabschnitt gefahren werden kann. Weiterhin ist ganz wesentlich, dass das Postareal nicht weiter direkt in Anspruch genommen wird. Es ist davon auszugehen dass der Eigentümer sich der Planung deutlich widersetzen wird und damit das Vorhaben an dieser Stelle und damit in Gänze möglicherweise in einem langwierigen Gerichtsverfahren zum Erliegen kommt, gleichzeitig eine Umnutzung des Postareals dabei verhindert und blockiert würde, was kontraproduktiv zu den Anstrengungen zur Belebung und Attraktivierung der Herzogenrather Innenstadt (u.a. Maßnahmen des InHK's) wäre.

Um das in Verzug geratene Verfahren nicht mit einer jetzt neu eingeführten Linie zu gefährden, schlägt die Verwaltung vor, das Linienbestimmungsverfahren mit der bisher favorisierten Variante D fortzuführen und zum Abschluss zu bringen.

Die neue Variante D1 ist für die weiter Planung zu favorisieren. Mit Straßen.NRW und dem Ministerium sind Gespräche aufzunehmen, mit dem Ziel, die Variante D1 unmittelbar nach dem Linienbestimmungsverfahren im Zuge der Entwurfsplanung weiter zu verfolgen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Variante D1 sich innerhalb eines Korridors mit einer maximalen Entfernung von rd. 65 m zur Linie befindet.

Fahrradstraßen im Zuge des Radschnellweges

Die Planungen zum Radschnellweg RS4 beinhalten unterschiedliche Führungsformen. Neben dem „selbstständig geführten Radweg“ existieren insbesondere in den Abschnitten der innerstädtischen Straßen Bereiche die künftig als „Fahrradstraßen“ ausgewiesen werden sollen. Der in 11 Abschnitte unterteilte Verlauf des RS4 verfügt über zwei innerstädtische Abschnitte in denen die Führungsform „Fahrradstraße“ verwendet werden soll. Auf Aachener Stadtgebiet ist dies der Abschnitt „1“ und auf Herzogenrather Stadtgebiet der Abschnitt „7“.



Übersicht zum Radschnellweg-Verlauf (RS4) mit Einteilung in Teilabschnitten

Abschnitt „7“ befindet sich zwischen der Kircheichstraße und verläuft über die Zellerstraße, Alte Bahn, Raiffeisenstraße, Flurstraße und Mühlenstraße bis hin zur DB-Brücke Forensberger Straße. Die Einsatzbereiche (innerorts) sehen hierbei vor, dass die Kfz-Verkehrslastungen in den zukünftigen Fahrradstraßen so anzupassen sind, dass die Voraussetzungen der StVO eingehalten werden. Hierbei ist die Führungsform „Fahrradstraße“ bei Radschnellverbindungen (RSV) an gewisse Parameter geknüpft (siehe Tabelle 1). Gleichermäßen trifft dieses auch für die künftigen Knotenpunkte zu (siehe Tabelle 2).

Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1)
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen)	5,00 m (4,80 m)	5,00 m	4,80 m (4,10 m)	4,75 m	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag; außerorts bis 1.500 Kfz/Tag (vgl. Kap. 4.5.2)
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m	innerorts auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag; außerorts über 1.500 Kfz/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	innerorts auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag; außerorts über 1.500 Kfz/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradverkehr)		5,00 m	4,00 m	3,50 m	(vgl. Kap. 4.5.1 und 4.5.3)

Tabelle 1: Übersicht der Führungsformen von Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) und deren Einsatzbereiche

Knotenpunktart / Vorfahrtregelung im Zuge der RSV/RVR	Verkehrsbedeutung / Entwurfsklasse (EKL) der querenden Straße		mittlere Verlustzeiten für RSV/RVR
	innerorts	außerorts	
Planfreie Querung ²¹ (Unter-/Über-führungen)	≥ 15.00 Kfz/Tag	EKL 1 / EKL 2 / (EKL 3) (≥ 10.000 Kfz/Tag)	0 s
Bevorrechtigung im Verlauf einer Fahrradstraße	≤ 2.500 Kfz/Tag (Vzul 30 km/h)	EKL 4 (≤ 1.500 Kfz/Tag) (Vzul 50 km/h)	0 s
Bevorrechtigung im Verlauf einer selbstständig geführten RSV/RVR	≤ 2.000 Kfz/Tag (Vzul 30 km/h)	EKL 4 (≤ 1.000 Kfz/Tag) (Vzul 50 km/h)	0 s
	2.000 bis 3.500 Kfz/Tag (Vzul 30 km/h)	EKL 4 (1.000 bis 1.500 Kfz/Tag) (Vzul 50 km/h)	
Bevorrechtigung im Verlauf einer fahrbahnbegleitend geführten RSV/RVR entlang einer Vorfahrtstraße	≤ 8.000 Kfz/Tag (Vzul ≤ 50 km/h)	KL 4 (≤ 3.000 Kfz/Tag)	0 s
		EKL 3 (≤ 5.000 Kfz/Tag)	
Signalisierte Querung	≥ 8.000 Kfz/Tag	EKL 2 / EKL 3 (≥ 5.000 Kfz/Tag)	10-35 s

Tabelle 2: Übersicht Knotenpunktart / Vorfahrtregelung im Zuge der RSV / RVR

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden ist es erforderlich, vorab die bestehende Verkehrssituation zu erfassen und hieraus dann ggf. Maßnahmen zur Einhaltung der Kriterien abzuleiten. Erste Erhebung der Verkehrsbelastungsdaten wurde bereits in 2019/2020 durch die Stadt Herzogenrath durchgeführt. Durch die Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der Marktangente im Dezember 2020 wären diese durch erneute Vermessungen zu bestätigen oder zu korrigieren. Auf Grund der aktuellen pandemischen Lage mit erheblichen Einschränkungen für das öffentliche Leben, wird die erneute Erfassung von Verkehrsbelastungsdaten

somit erst ab Mitte April (nach den Osterferien) als sinnvoll erachtet, so dass ab Mai mit den Zusatzerhebungen begonnen werden könnte.

Zur Beurteilung und Bewertung der Abschnitte des Radschnellweges die als Fahrradstraßen ausgewiesen werden sollen, wäre grundsätzlich ein umfangreiches Verkehrsgutachten erforderlich. Stattdessen wurde in der Planungsgruppe (PG) beraten, ggf. verschiedene Verkehrsführungskonzepte situativ mit realen Sperrungen in Form eines „Reallabors“ zu testen, um deren Eignung oder auch Nicht-Eignung zu evaluieren. Auf Grund der pandemischen Lage und der hierdurch geänderten Verkehrssituation ist eine Durchführung dieser „Reallabore“ nicht aussagekräftig.

Unter der Vorlagennummer V/2021/125 wird nunmehr der Antrag der Kooperationsfraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen zur „Verkehrsberuhigung rund um den Kohlscheider Markt“ beraten. Die Verwaltung schlägt daher vor, die Belange des Radschnellweges in diese Untersuchung aufzunehmen und zu berücksichtigen, um somit ein zukunftsweisendes Gesamtverkehrskonzept für Kohlscheid erreichen zu können.

Rechtliche Grundlagen:

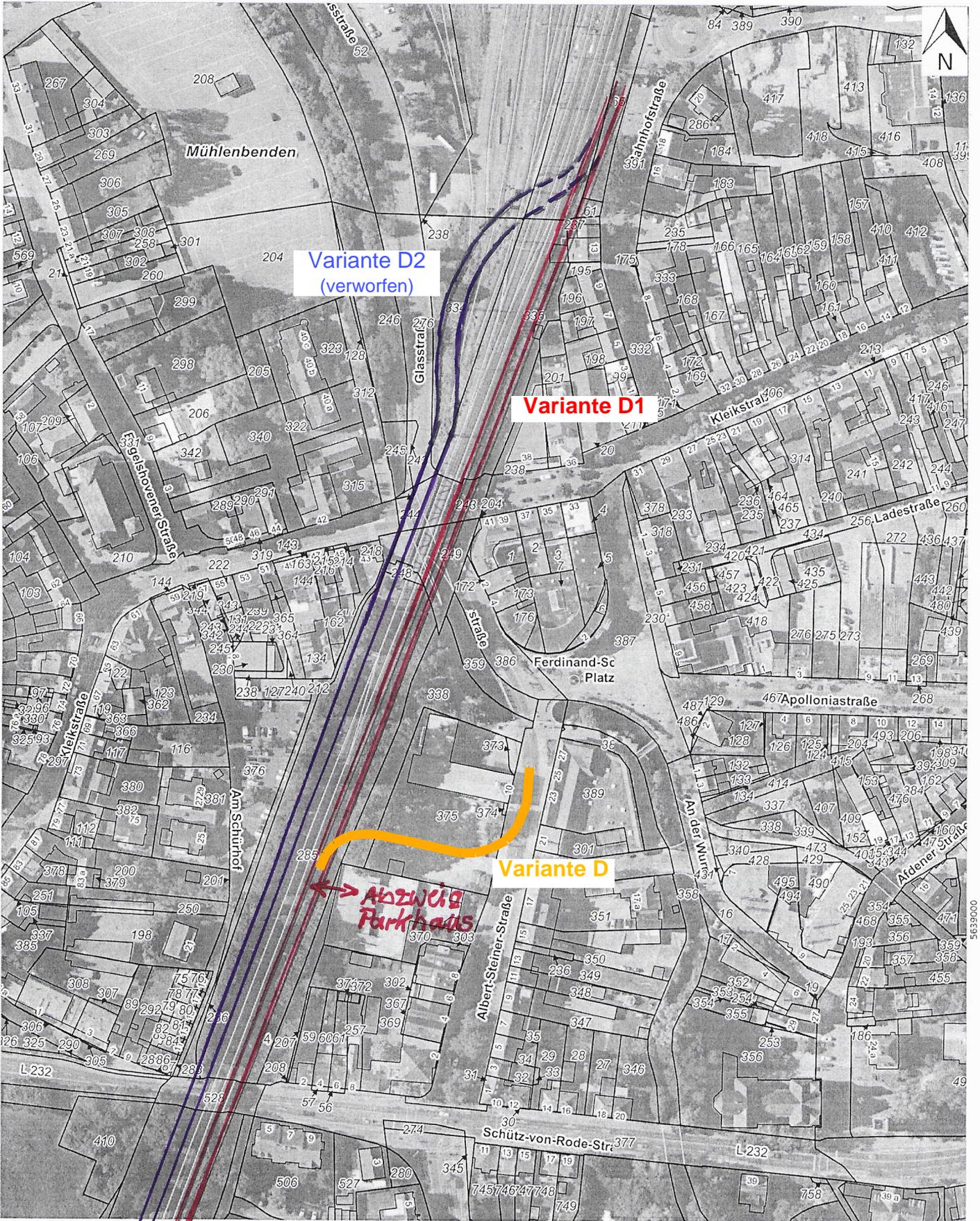
./.

Anlage:

Anlage RS4 HZ-Mitte



TRASSENFÜHRUNG RADSCHNELLWEG



VAR. 2
VAR. 1

Die StädteRegion Aachen übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen!