



Vorlage		Drucksachen-Nr: V/2014/005-E12								
Erstellt durch: Amt 32 - Ordnungsamt		Status: öffentlich								
Sachstandsbericht Radschnellweg										
Antrag der CDU-Fraktion vom 16.12.2013										
Beratungsfolge:		TOP: _____								
Datum	Gremium	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>Einst.</th> <th>Ja</th> <th>Nein</th> <th>Enth.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Einst.	Ja	Nein	Enth.				
Einst.	Ja	Nein	Enth.							
06.05.2021	Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung									

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung beauftragt die Verwaltung, zur Erkundung der im Zuge des Radschnellweges als Fahrradstraßen ausgewiesene Straßenabschnitte im 2. Quartal 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.

Des Weiteren wird die Verwaltung damit beauftragt, die Ergebnisse der ergänzenden Variantenuntersuchung zur Linienfindung des Radschnellwegverlaufes in Herzogenrath-Mitte sobald wie möglich allen Fraktionsvorsitzenden mitzuteilen.

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

./.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

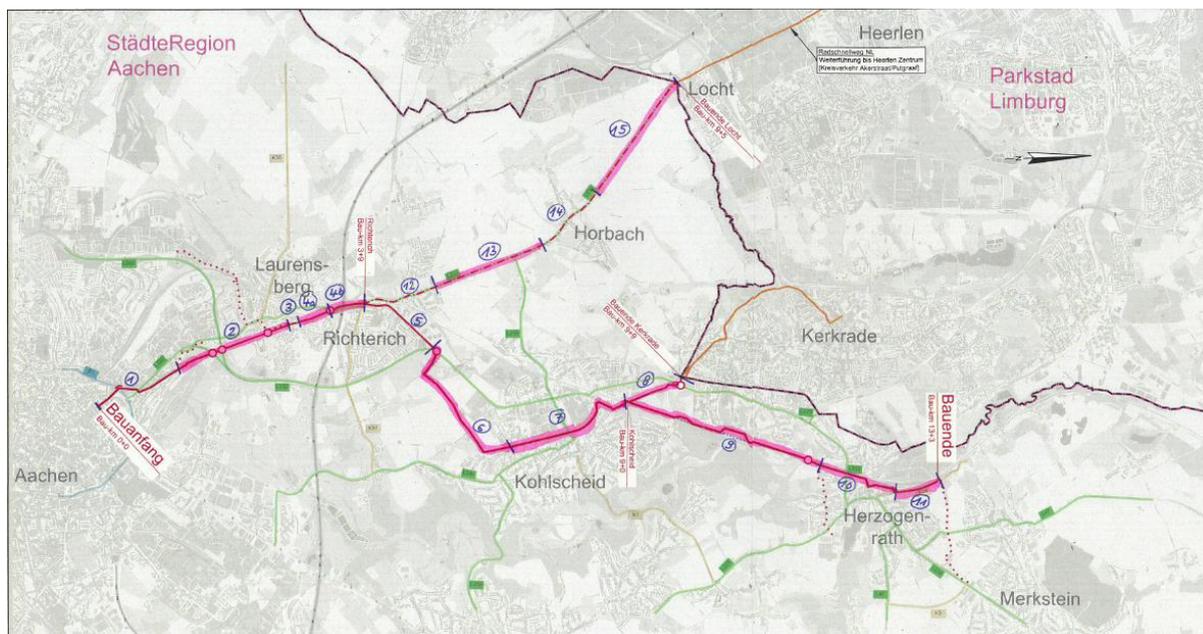
- keine Auswirkungen
- positive Auswirkungen
- negative Auswirkungen

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

Sachverhalt:

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-Verkehrsbelastungen 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). Gleichmaßen 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-/Überführungen)	≥ 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 selbständig 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 Markt tangente 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

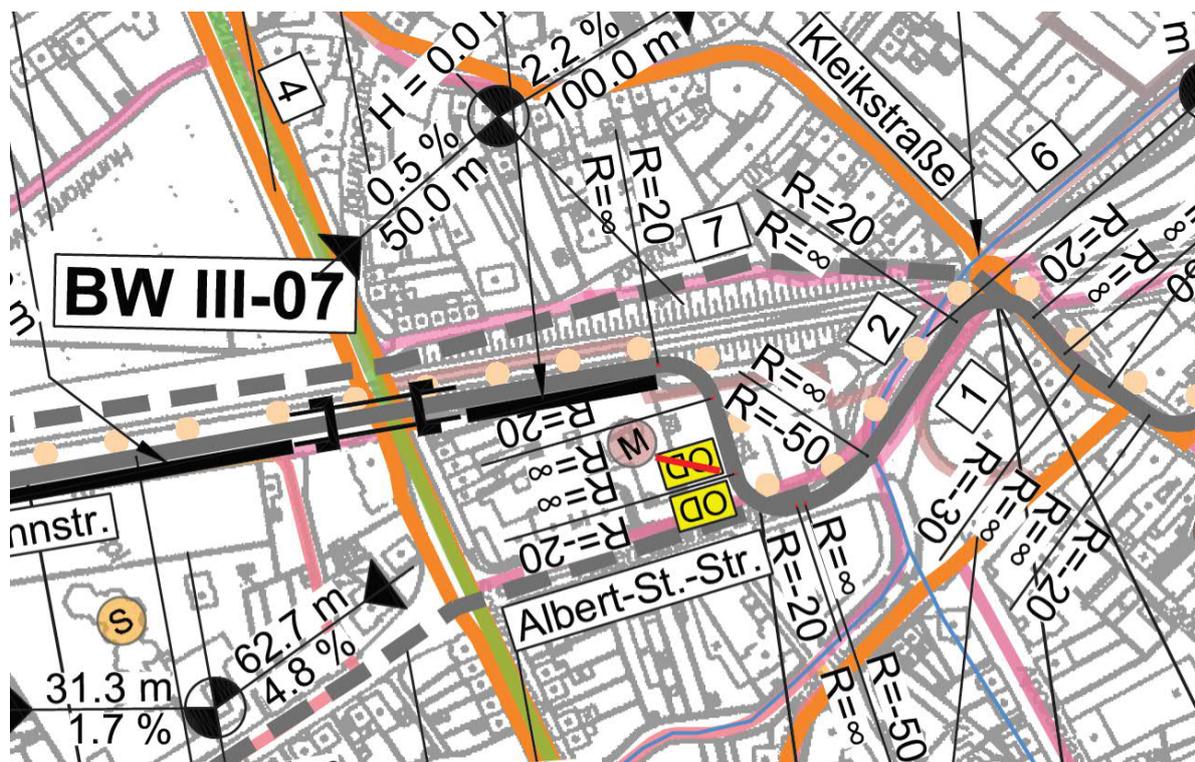
somit erst ab Mitte April (nach den Osterferien) als sinnvoll erachtet, so dass ab Mai mit den Zusatzerhebungen begonnen werden könnte.

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.

Linienfindung in Herzogenrath-Mitte

Am 29.10.2019 wurde im damaligen Bau- und Verkehrsausschuss im Rahmen einer Sondersitzung der mehrheitliche Beschluss gefasst, die **Variante D** im weiteren Verfahren zur Linienfindung des Radschnellweges RS4 weiter zu verfolgen. Die Untersuchungen für die Linienfindung wurden daraufhin angepasst und im Bericht dokumentiert.



Auszug Lageplan zur Linienfindung RS4 gem. **Variante D** in Herzogenrath-Mitte

Im Laufe des Jahres 2020 ergaben sich erneute Diskussionen hinsichtlich der Führung des Radschnellweges im Bereich zwischen dem Parkhaus Albert-Steiner-Straße über das Postareal weiter bis zur Kleikstraße. Dies vor dem Hintergrund, einerseits eine direktere Linie in die Innenstadt Herzogenrath-Mitte zu finden und andererseits die Flächen des Postareals für eine mögliche Nachnutzung attraktiver zu gestalten. Lösungen in direkter Linie entlang des Bahndammes in Richtung Kreisverkehrsplatz an der Kleikstraße stellten sich jedoch, aufgrund der geplanten Wurmpromenade sowie des Hochwasserschutzes der Wurm, als nicht durchführbar heraus. Somit wurde seitens der Verwaltung eine weitere Variante vorgeschlagen. Diese, im Folgenden als **Variante D1** bezeichnet, 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 Radfahrende die neue Brücke ohne zusätzliche Steigung erreichbar wäre. Der grobe Verlauf der Linie Variante D1 einschließlich der Variante D ist der **Anlage** zu entnehmen.

In Abstimmung mit dem Verkehrsministerium und dem Betriebssitz Straßen.NRW wird aktuell eine grobe Voruntersuchung dieser beschriebenen Linie vorgenommen. Ergebnisse sollen bis Mitte Juni 2021 mit Aussagen über die generelle Machbarkeit nebst Kostenschätzung, grober Potentialabschätzung und einer Kosten-Nutzen-Rechnung für die weitere Abwägung vorliegen. Sollten sich beide Varianten (Variante D und Variante D1) als technisch und umweltplanerisch machbar erweisen, wird das Verkehrsministerium in Kenntnis der Mehrkosten und des Mehrnutzens eine Entscheidung darüber treffen, mit welcher Variante die Linienfindung weiterverfolgt werden soll. Die Zeitschiene zur Linienfindung mit Öffentlichkeitsbeteiligung wird dann im Anschluss daran angepasst. Über die getroffene Verwaltungsvereinbarung ist die Finanzierung der Prüfung gesichert und wird vom Land getragen.

Sobald die Ergebnisse der ergänzenden Variantenuntersuchung vorliegen, wird die Verwaltung diese den Fraktionen umgehend zur Verfügung stellen.

Rechtliche Grundlagen:

./.

Anlage:

Plan Trassenführung Radschnellweg