



<p><b>Vorlage</b></p> <p>Erstellt durch:                  Amt 32 - Ordnungsamt</p>	<p>Drucksachen-Nr:     <b>V/2014/005-E14</b></p> <p>Status:               öffentlich</p>				
<p><b>Sachstandsbericht Radschnellweg (RS4);                  hier: Reallabore in Kohlscheid</b></p>					
<p><b>Antrag der CDU-Fraktion vom 16.12.2013</b></p>					
<p><b>Beratungsfolge:</b></p>					
<p><b>TOP: _____</b></p>					
		Einst.	Ja	Nein	Enth.
Datum	Gremium				
17.03.2022	Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung				

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung beauftragt die Verwaltung, für den Bereich der geplanten Fahrradstraßen im Zuge des Radschnellweges in Kohlscheid, die vorgestellten Varianten der unterschiedlichen Verkehrskonzepte in Form von temporären „Reallaboren“ zu validieren.

Die unterschiedlichen Verkehrskonzepte (Verkehrsversuche) sind für die Dauer von jeweils einem Monat intensiv zu begleiten, um sowohl deren allgemeine verkehrlichen Effekte/Auswirkungen im Umfeld der Maßnahme als auch deren künftige Eignung des Straßenabschnittes als Fahrradstraße zu erkunden. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und dem Ausschuss alsdann vorzustellen.

**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:**

Auf Grundlage des am 02.11.2021 im Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung gefassten Beschlusses, wurden gemeinsam mit Vertretern der Feuerwehr, der StädteRegion Aachen (Planungsgruppe) und der Verwaltung unterschiedliche Verkehrskonzepte für den Bereich der Fahrradstraßen im Zuge des Radschnellweges RS4 in Kohlscheid erarbeitet. Ziel der Planung ist die Einhaltung der an Fahrradstraßen von Radschnellverbindungen geknüpfte Forderung, dass die vorherrschende Verkehrsart der Radverkehr sein muss, um die Kriterien zu erfüllen. Auf den untersuchten Abschnitten sind diese, belegt durch Verkehrserhebungen, aktuell nicht erfüllt. Um die Verkehrskonzepte auf ihre Eignung zu überprüfen, sollen die Varianten im Rahmen von temporären Reallaboren für die jeweilige Dauer von einem Monat validiert werden. Bei der Untersuchung wurde in zwei wesentliche Bereiche unterschieden.

Der *Bereich I* befindet sich nördlich des Kohlscheider Stadtgebietes und ist durch Gewerbe, Mischgebiet und Wohnen charakterisiert. Durch den geplanten Verlauf des Radschnellweges werden unterschiedliche Straßenabschnitte tangiert, mit unterschiedlichen verkehrlichen Ansprüchen. Der Abschnitt von der Einmündung der heutigen Fuß-/Radverkehrsanlage Alte Bahn in die Raiffeisenstraße, weiter über die Feldstraße über die Mühlenstraße bis hin zur DB-Brücke Forensberger Straße wird hier künftig als Fahrradstraße ausgewiesen.

Der *Bereich II* befindet sich etwas zentraler im Kohlscheider Stadtgebiet und ist überwiegend durch Mischnutzung charakterisiert. Die Besonderheit ist hier die unmittelbar am geplanten Radschnellweg gelegene Kohlscheider Feuerwache. Der Abschnitt Alte Bahn von der Ebertstraße über die Weststraße bis zur heutigen Fuß-/Radverkehrsanlage Alte Bahn wird auch hier künftig als Fahrradstraße ausgewiesen.

#### *Bereich I*

Die Straßenachsen Weststraße im Süden, Nordstraße im Osten, Forensberger Straße im Norden und Roermonder Straße im Westen umrahmen das Stadtquartier und übernehmen die Haupterschließungsfunktion. Hierbei teilen die Honigmannstraße – Raiffeisenstraße – Rembrandstraße das Quartier in West-Ost-Richtung und die Mühlenstraße in Nord-Süd-Richtung. Um die heute bestehenden Quartiers-Durchgangsverkehre auf diesen Achsen zu reduzieren oder sogar gänzlich einzudämmen wurden zwei Verkehrslösungen entwickelt. Eine mit Teilsperren kombiniert mit Einbahnstraßenregelungen (Anlage 2) und eine mit Vollsperrungen für einige Verkehrsbeziehungen (Anlage 3).

#### Anlage 2 (Verkehrskonzept Teilspernung + Einbahnstraßen)

Sowohl am Einmündungsbereich RS4/Raiffeisenstraße als auch am Einmündungsbereich RS4/Mühlenstraße befindet sich eine Teilspernung. Als Einbahnstraße werden hierbei die Raiffeisenstraße ab der Sperre in Richtung Mühlenstraße und die Mühlenstraße ab der DB-Brücke Forensberger Straße bis zur Raffaelstraße ausgewiesen. Im Bereich der Feldstraße und Honigmannstraße sowie in der Raiffeisenstraße bis zur Sperre bleiben alle heutigen Verkehrsbeziehungen bestehen. In wie weit sich bei dieser Verkehrslösung die Verkehrsbelastungen im Zuge der künftigen Fahrradstraße des Radschnellweges auf dem Abschnitt Raiffeisenstraße – Feldstraße – Mühlenstraße (bis DB-Brücke Forensberger Straße) auf die erforderliche Verkehrsstärke reduzieren lassen, muss durch begleitende Verkehrserhebungen überprüft werden. Gleichzeitig werden in den angrenzenden Verkehrsstraßen des Quartiers die Verkehrsbelastungen erfasst, um auch hier die verkehrlichen Auswirkungen des Verkehrskonzeptes zu erkunden.

An welchen Stellen und in welcher Form die Teilsperren ausgebildet sind vermitteln die in der Anlage 2 angehängten Skizzen.

### Anlage 3 (Verkehrskonzept Vollsperrung)

Östlich hinter der Einmündung des Radschnellweges Alte Bahn mit der Raiffeisenstraße und südlich der Einmündung Raffaelstraße in der Mühlenstraße befinden sich die Vollsperrungen. Lediglich Rettungsfahrzeuge, Fahrrad fahrende und zu Fuß gehende können die Bereiche noch passieren. In der Raiffeisenstraße ergeben sich für den motorisierten Individualverkehr somit zwei Sackgassen. Auch die Mühlenstraße ist von der Rembrandstraße bis zur Raffaelstraße als Sackgasse ausgebildet. In allen angrenzenden Verkehrsstraßen bleiben alle heutigen Verkehrsbeziehungen bestehen. Auch hier werden die Verkehrsbelastungen sowohl auf dem Streckenabschnitt des Radschnellweges als auch in den angrenzenden Verkehrsstraßen des Quartiers erfasst.

Die Skizzen der Anlage 3 vermitteln einen Einblick in die Form der auszubildenden Vollsperrungen für das Reallabor.

#### *Bereich II*

Die Straßenachsen Kaiserstraße im Süden, Friedrichstraße/Einsteinstraße im Osten, Weststraße im Norden und Roermonder Straße im Westen umrahmen das Stadtquartier und übernehmen die Haupteinschlussfunktion. Die Straßen Am Ehrenmal – Ebertstraße – Alte Bahn bilden hier eine Diagonalverbindung des Quartiers in Nord-Ost-Richtung. Um den heute bestehenden Quartiers-Durchgangsverkehr auf dieser Achse zu reduzieren oder sogar gänzlich einzudämmen wurde eine Verkehrslösung mit Vollsperrung entwickelt (Anlage 4).

### Anlage 4

Die Lage der Feuerwache Kohlscheid erfordert eine äußerst sensible Verkehrslösung, die den notwendigen Ansprüchen des Rettungsdienstes zu jeder Zeit gerecht werden muss. D.h., Teilsperrungen oder Vollsperrungen auf Zu- und/oder Ablaufstrecken im unmittelbaren Umfeld der Wache sind nicht realisierbar. Die Wache muss zu jeder Tages- und Nachtzeit uneingeschränkt aus allen Richtungen erreicht und auch verlassen werden können. Unter dieser Maßgabe existiert lediglich die Möglichkeit den Verkehrsbereich unmittelbar vor der Wache zwischen den Straßen Am Ehrenmal und Alte Bahn mit einem Verbot der Einfahrt zu versehen ohne den Straßenraum baulich zu sperren. Das Verbot der Einfahrt wäre dann noch mit dem Zusatz „Rettungsfahrzeuge frei“ zu versehen. Die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen werden wie im Bereich I sowohl auf dem Streckenabschnitt des Radschnellweges als auch in den angrenzenden Verkehrsstraßen erfasst.

Die Ausgestaltung des Bereiches ist den Skizzen der Anlage 4 zu entnehmen.

Noch vor den Osterferien (ab 2. Hälfte März) soll die aktuelle Verkehrssituation im Umfeld der betroffenen Bereiche als Vergleichswert nochmals erfasst werden, so dass nach den Osterferien ab Mai mit den Reallaboren gestartet werden kann. Zur Datenerfassung erfolgt hierbei eine enge Zusammenarbeit mit dem Verkehrsamt der StädteRegion Aachen und unserer Straßenverkehrsbehörde. In wie weit darüber hinaus noch zusätzliche Hilfskräfte akquiriert werden müssen, wird aktuell abgestimmt. Bevor die Verkehrsmaßnahmen im Zuge der Reallabore eingerichtet werden, werden diese frühzeitig der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Nach Aufarbeitung und Validierung der Ergebnisse, werden diese dem Ausschuss alsdann vorgestellt.

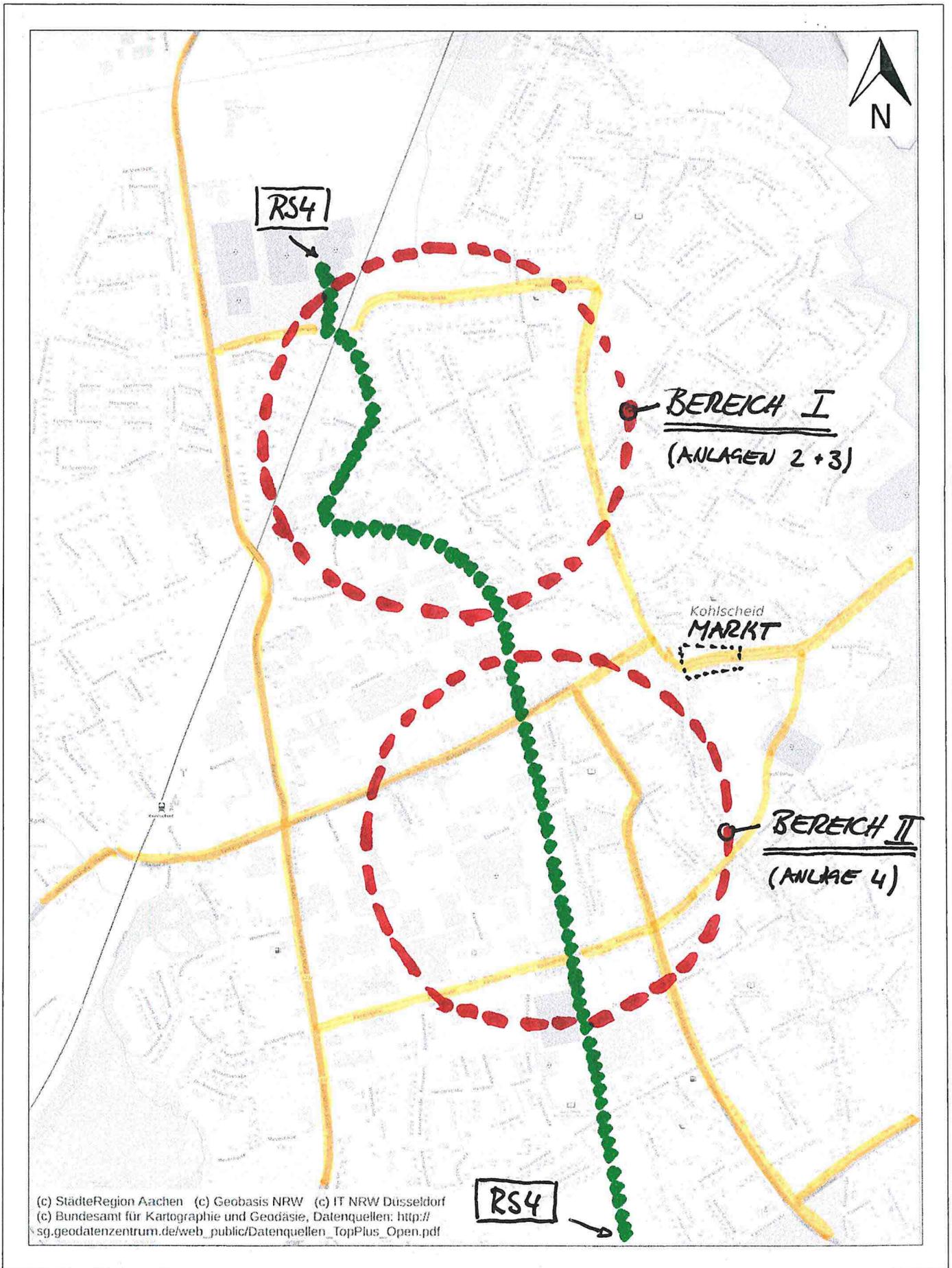
#### **Rechtliche Grundlagen:**

./.

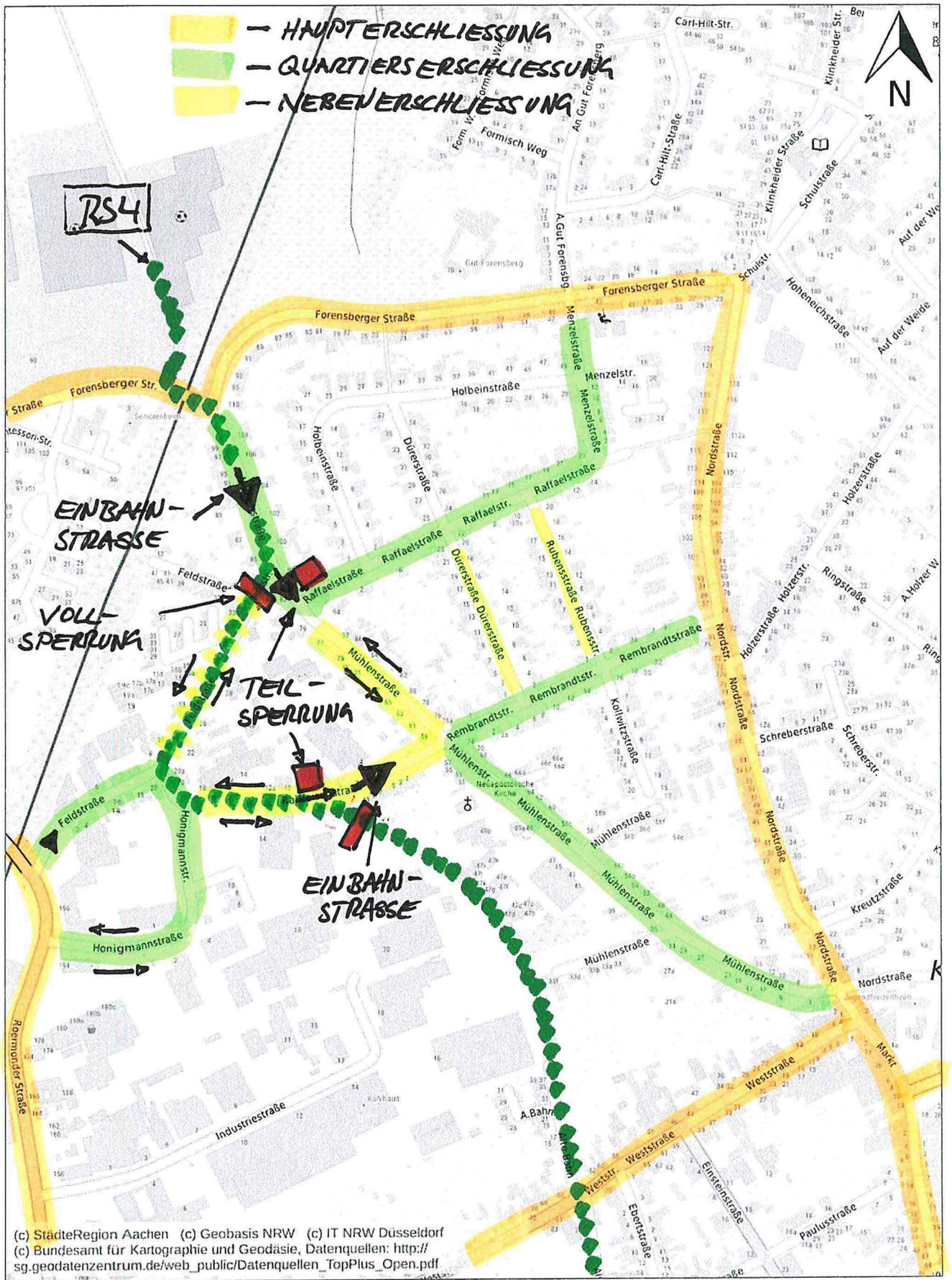
#### **Anlagen:**

Anlagen 1-4

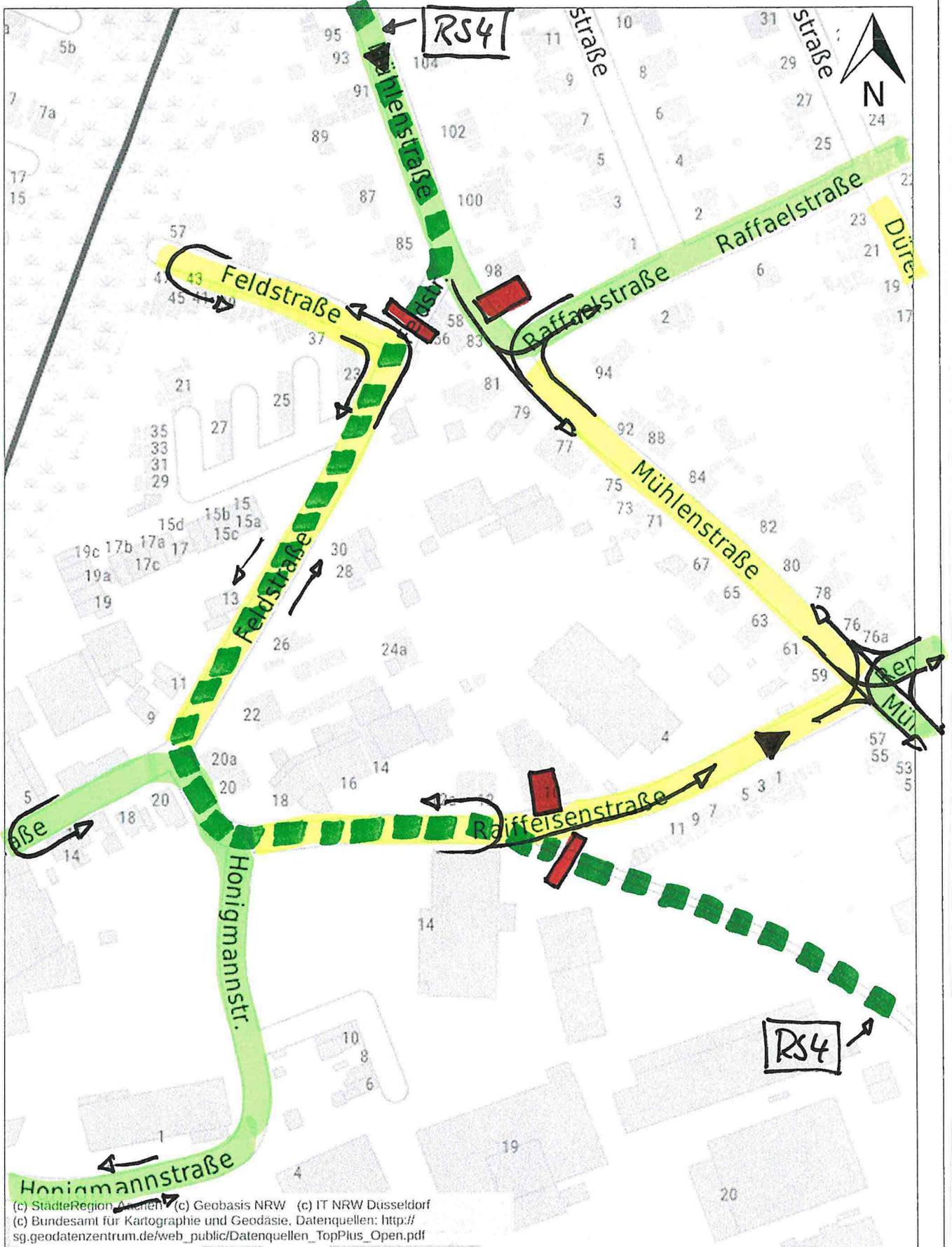




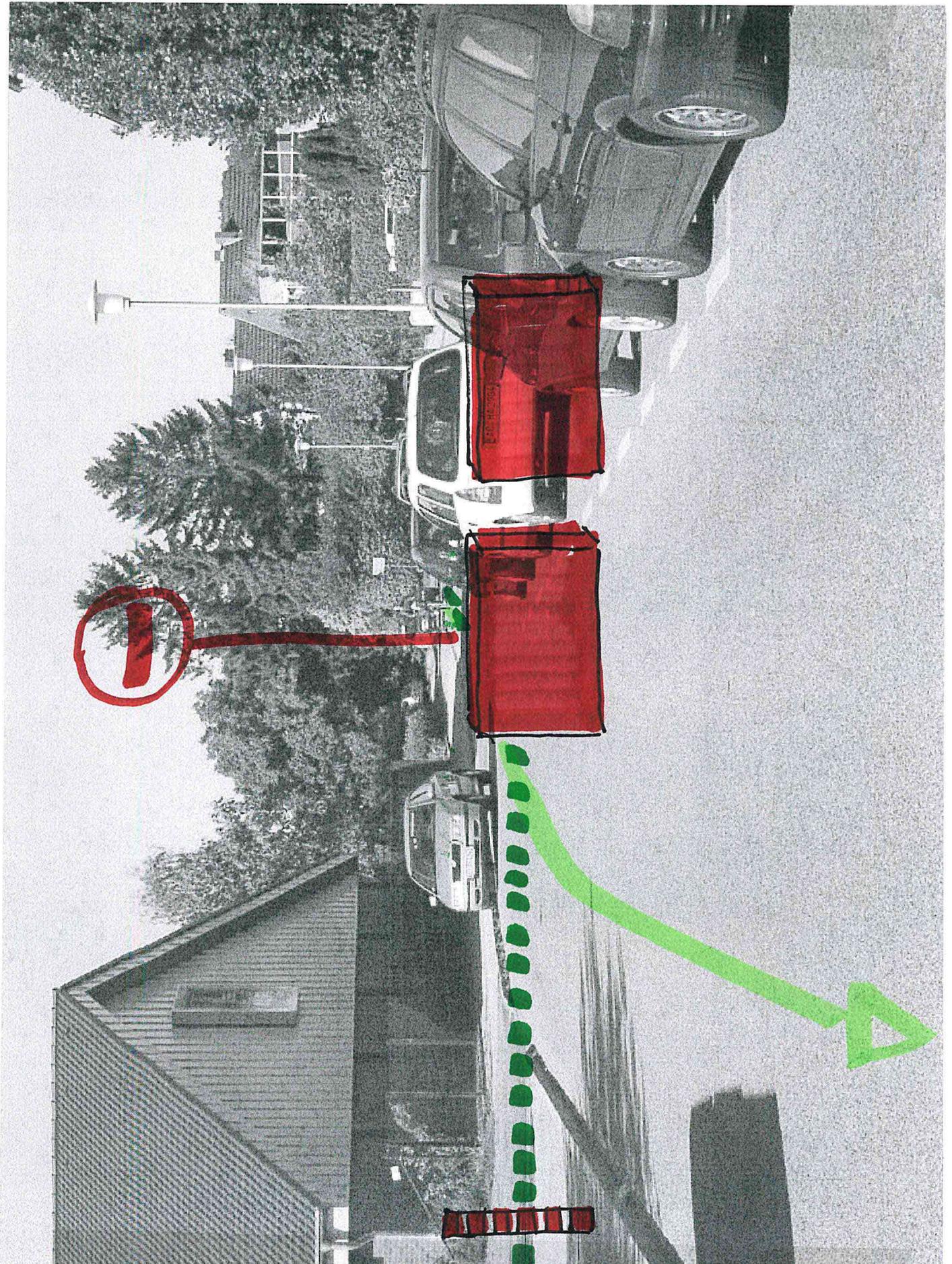
Maßstab 1 : 10000

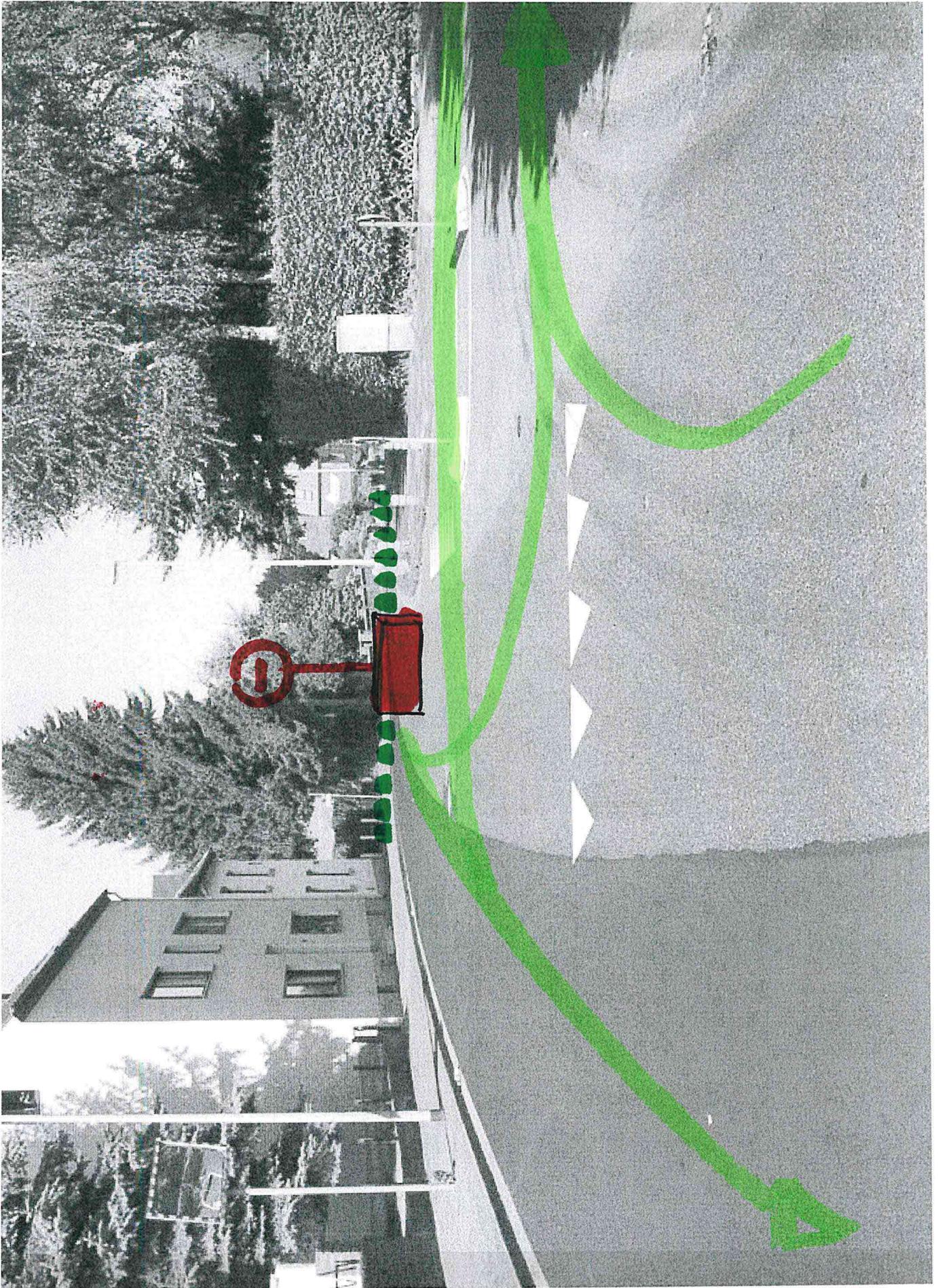


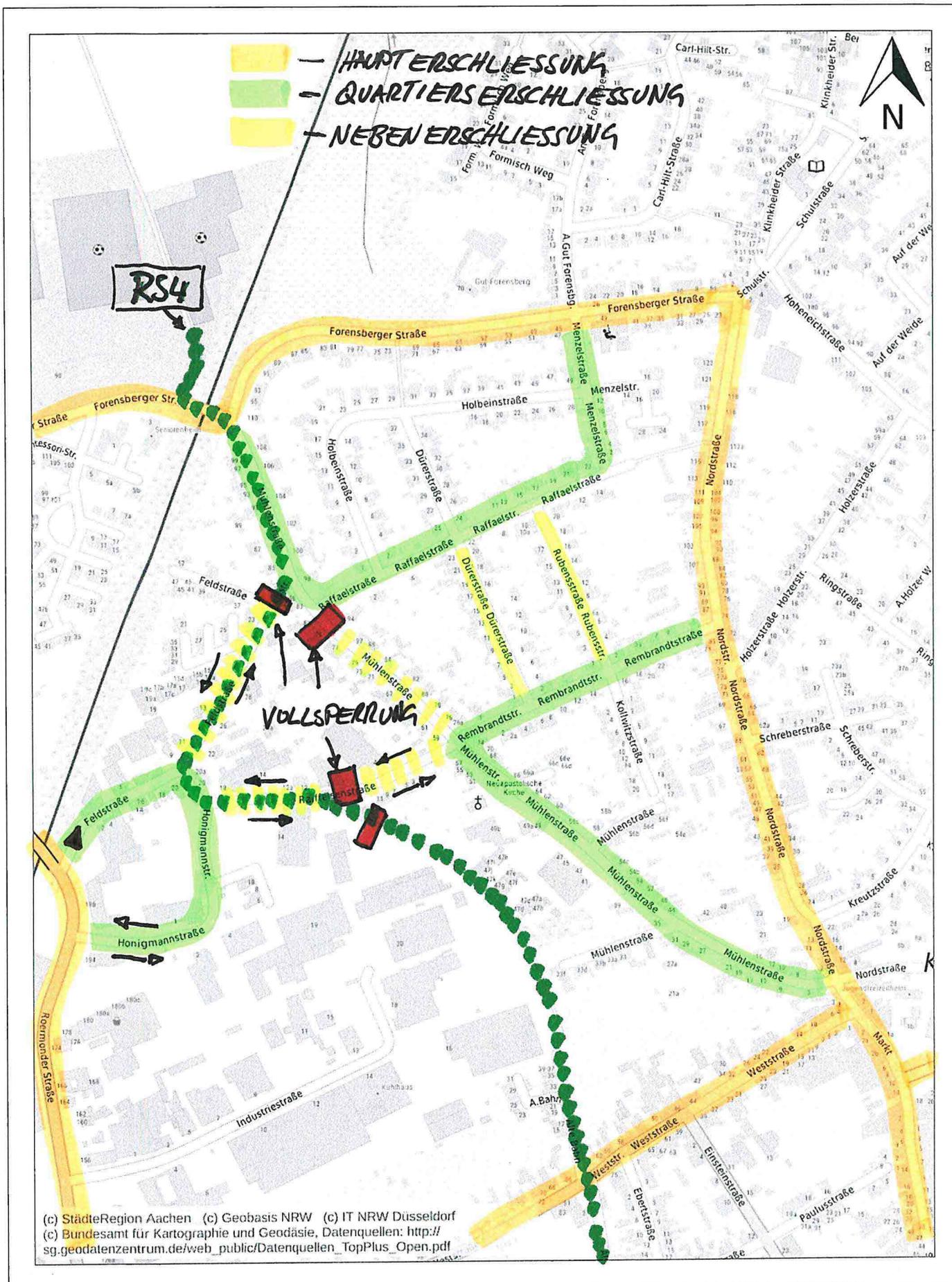
Maßstab 1 : 5000

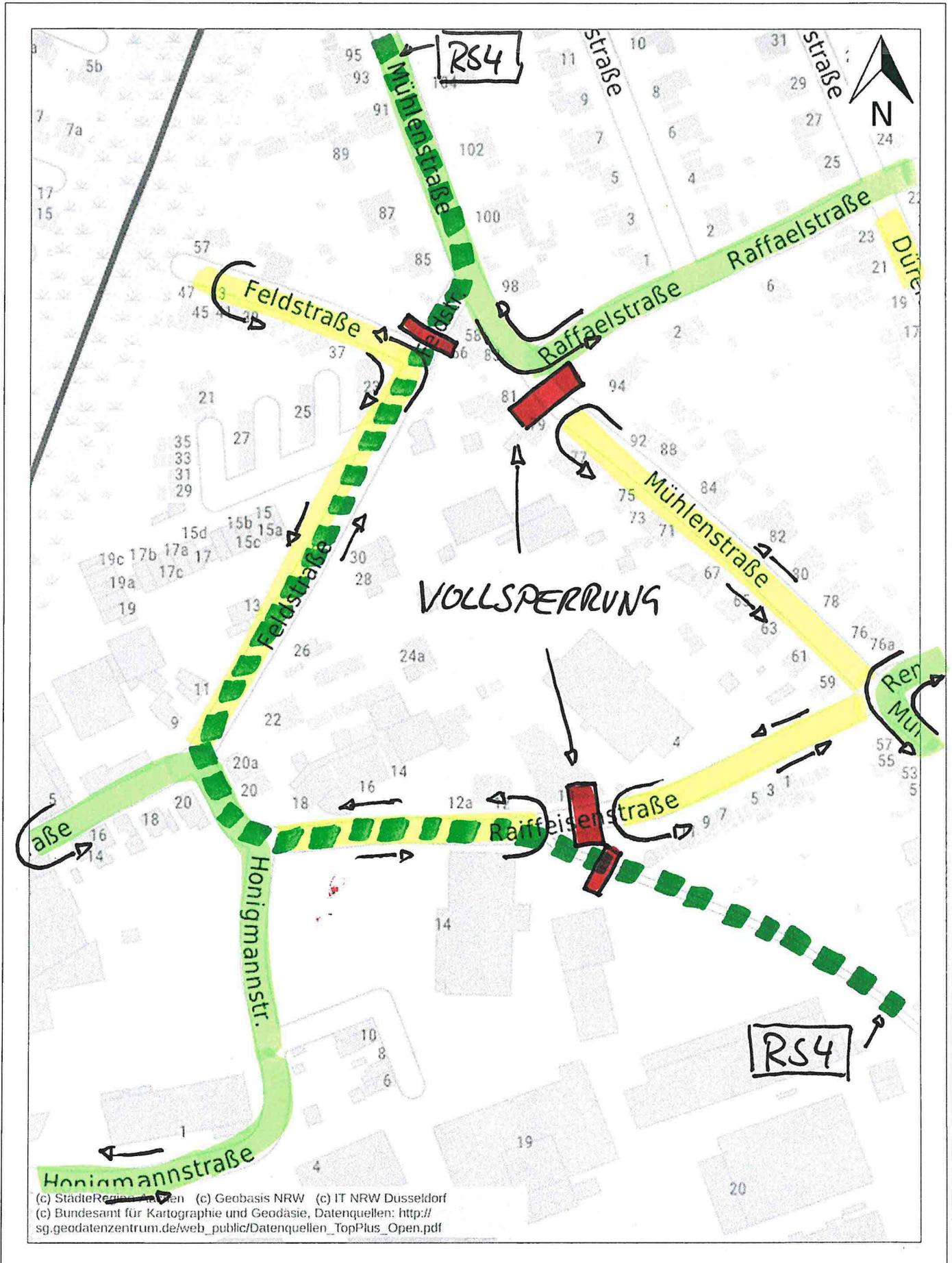


Maßstab 1 : 2000

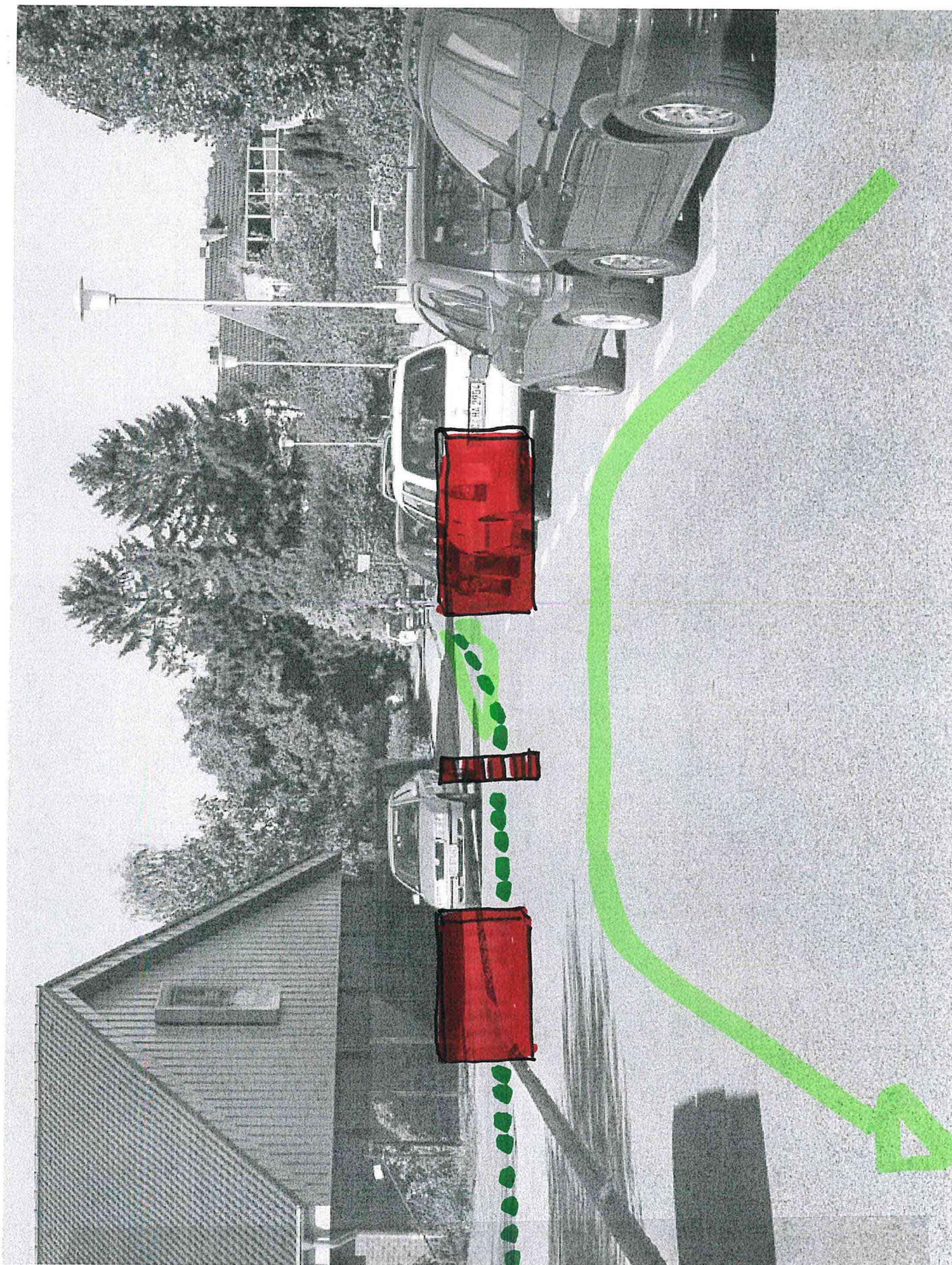


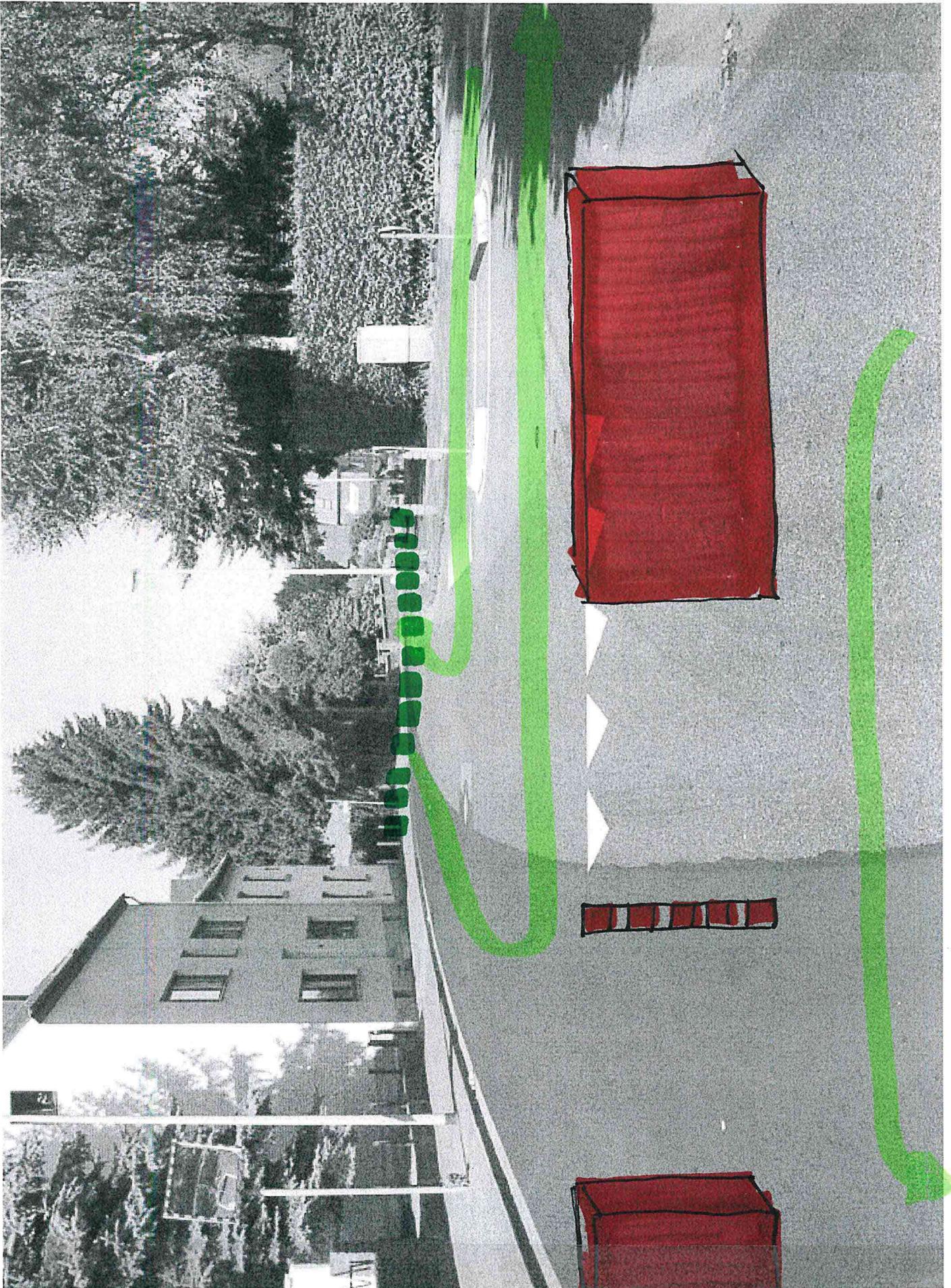


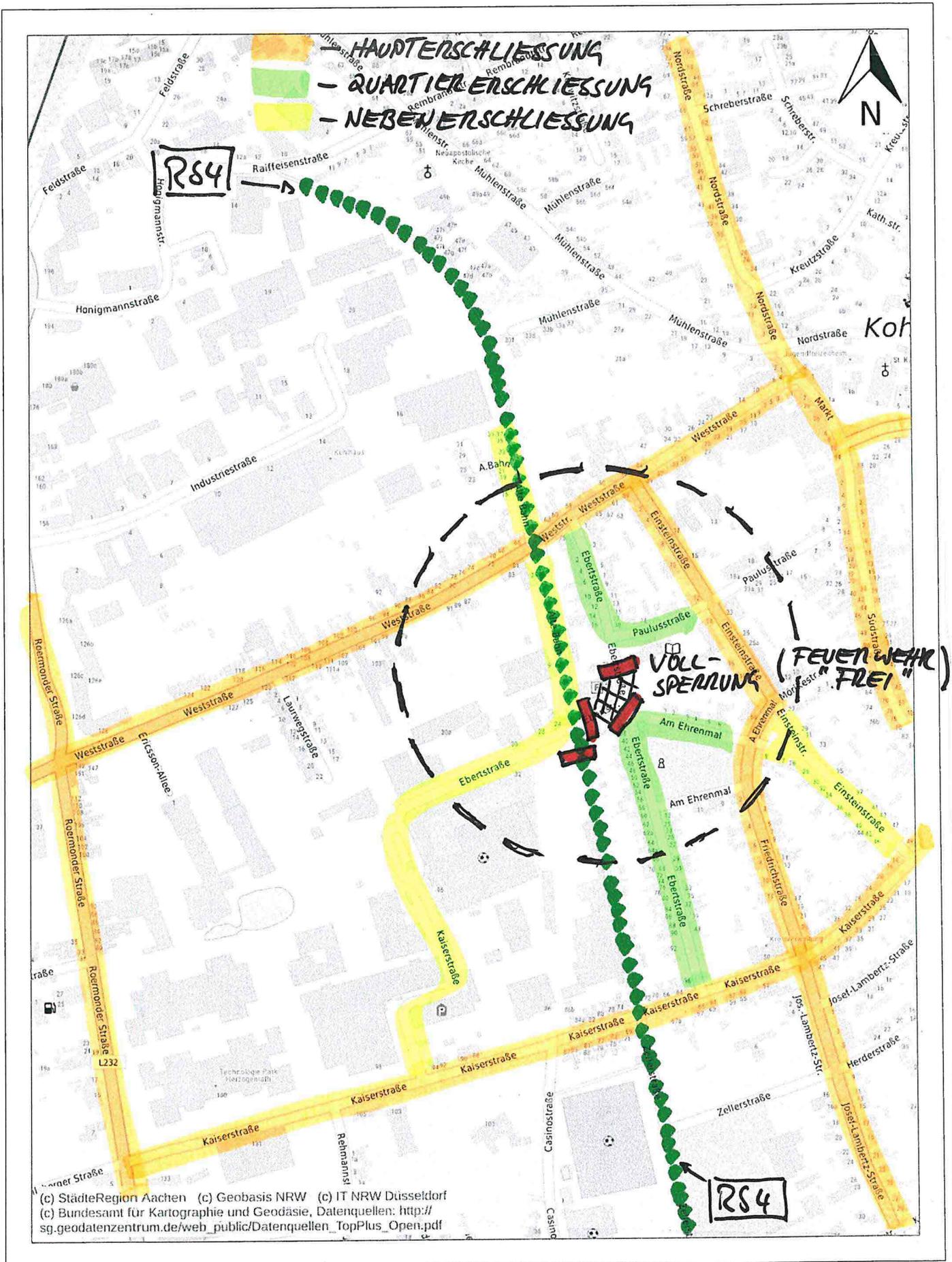




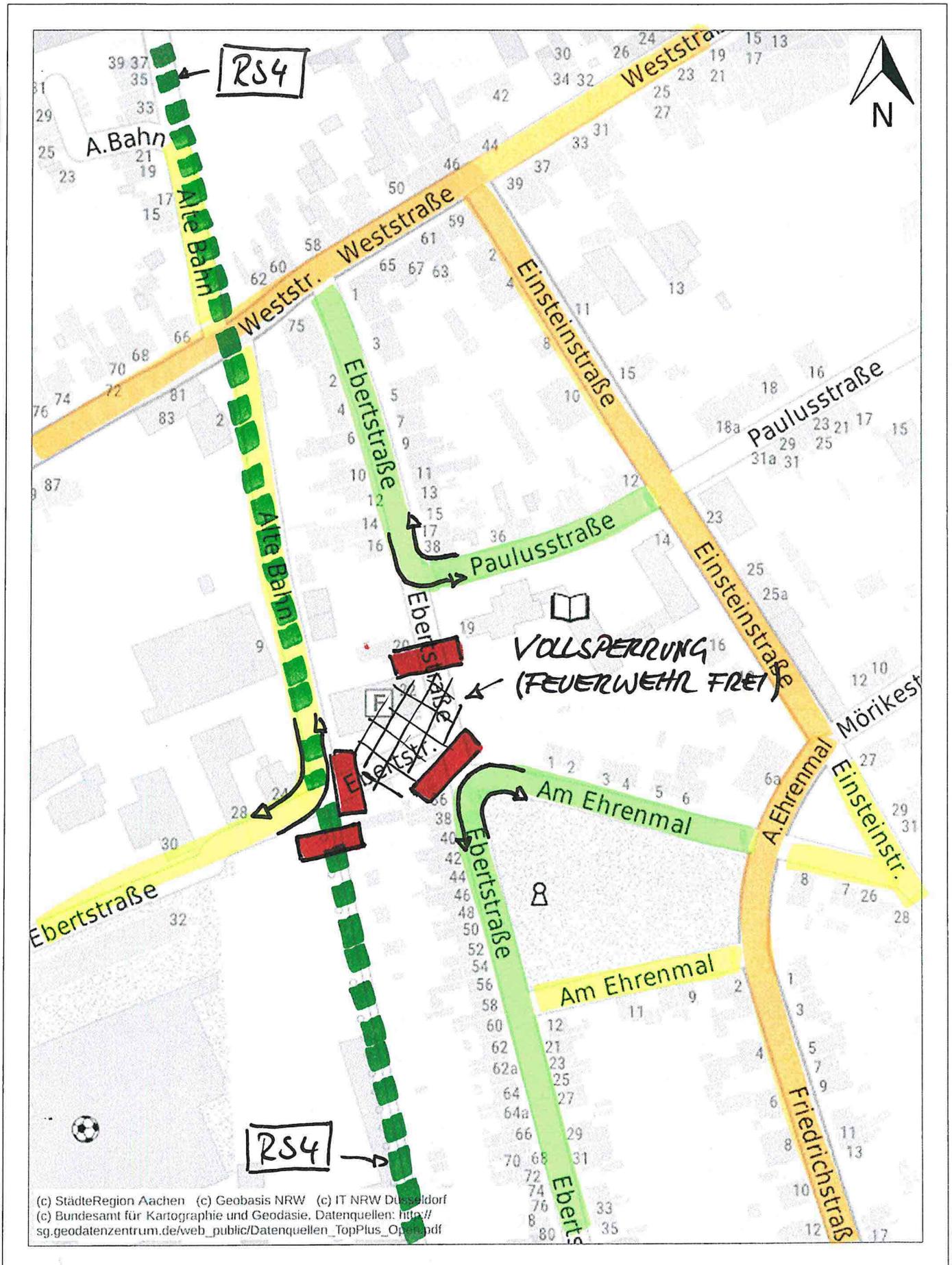
Maßstab 1 : 2000







Maßstab 1 : 5000



Maßstab 1 : 2000

