



Vorlage		Drucksachen-Nr: V/2014/005-E08								
Erstellt durch: Fachbereich 1 Bürgerdienste		Status: öffentlich								
Sachstandsbericht Radschnellweg										
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.							
13.07.2017	Bau- und Verkehrsausschuss									

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Der Ausschuss bestätigt den einstimmig gefassten Beschluss des Bauausschusses der Städteregion Aachen vom 22.06.2017.

Ergänzend zum Beschluss des Bauausschusses der Städteregion Aachen werden weiter gehende Beschlüsse gefasst:

Die Alternativtrasse des Radschnellweges Euregio entlang der Bahnlinie zwischen dem Bereich Hundforter Benden und dem Gelände der Post mit Anschluss an den Kreisverkehr Kleikstraße/Glasstraße/Uferstraße soll in der Planung Innenstadt-konzept Herzogenrath-Mitte berücksichtigt werden.

Mit der Realisierung des Neubaugebietes Richterich Dell in Aachen soll auch die ergänzende Radschnellweg-Trasse zwischen Pannesheide über Bank nach Richterich entwickelt werden.

Der Korridor der Anbindungsstrecke zum Radschnellweg zwischen Bicherouxstraße und Europaschule Merkstein soll in den Bebauungsplänen Bicherouxstraße (ehemals Vetrotex) und An der Herrenstraße berücksichtigt werden.

Der Korridor der Erschließungsspanne des Radschnellweges in Kohlscheid über den Alten Bahndamm soll in den Bebauungsplänen Kämpchen (1. und 2. Bauabschnitt) berücksichtigt werden.

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

./.

Sachverhalt:

Nachdem die Stadt Herzogenrath gemeinsam mit der Stadt Aachen und der Städteregion Aachen (als federführende Verwaltung) im Jahr 2013 seine Bewerbung zur Planung eines Radschnellweges (Radschnellweg Euregio) im Nordraum von Aachen zwischen Aachen über Laurensberg, Richterich, Kohlscheid nach Herzogenrath und Kerkrade sowie Heerlen

abgegeben und vom Land NRW den Zuschlag zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie erhalten hatte, liegt diese nunmehr vor.

Parallel neben der Beauftragung der Machbarkeitsstudie erfolgten auch Beauftragungen zur Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie zur Erstellung einer Potentialanalyse mit Nutzen-Kosten-Analyse. Die Ergebnisse der Begleituntersuchungen wurden bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie berücksichtigt und dieser als eigenständige Untersuchungen angehängt.

Auf Grund des Umfanges der Studien zum Radschnellweg Euregio wurden diese als „Big-mail“ den Fraktionen der Stadt Herzogenrath übersandt und nicht als Ausdruck zur Verfügung gestellt. Jeder Fraktion wurde jedoch ein Satz großformatige Übersichtspläne in Papierform übergeben.

Die Ergebnisse stehen auch weiterhin auf der Internetseite www.radschnellweg-euregio.de unter dem Menüpunkt „Materialien/Presse“ zur Verfügung.

Zur Erkundung der Linienführung erfolgte im Rahmen der Planungen zum Radschnellweg ein beispielloses Bürgerbeteiligungsverfahren. Neben umfassenden Bürgerinformationen sowohl in Aachen, Richterich, Kohlscheid und Herzogenrath wurden diese durch die Möglichkeit über das Online-Portal zum Radschnellweg Vorschläge und Hinweise abgeben zu können begleitet. Mehr als 90 Variantenvorschläge und Hinweise wurden abgegeben. Darüber hinaus erfolgten sowohl beim Runden Tisch Radverkehr als auch in der interfraktionellen Sitzung, unter Teilnahme von Herrn London vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW, konstruktive Beteiligungsrunden mit radaffinen Vertretern und Stadtverordneten aus Herzogenrath. Alles in allem wurden die Variantenvorschläge sowie textlich formulierten Hinweise dann in der Lenkungsgruppe zum Radschnellweg Euregio diskutiert und auf ihre Förderfähigkeit im Rahmen der vom Land NRW vorgegebenen Anforderungen auf Machbarkeit geprüft. Über eine eigens entwickelte Bewertungsmatrix wurden alle Varianten unter Berücksichtigung radschnellwegrelevanter verkehrlicher Kriterien, Umweltbelange und Kosten bewertet. Die Erkenntnisse aus der Potentialanalyse bildeten hierbei ebenso eine Entscheidungshilfe sowie die Maßgabe für die Einstufung der unterschiedlichen untersuchten Streckenabschnitte im Hinblick auf ihre Eignung als Radschnellweg oder als hochwertige Anbindungsstrecke.

Bereits im Rahmen der Vorplanung zur Linienführung fand eine intensive Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau als wesentlichem zukünftigem Baulastträger sowie der Deutschen Bahn statt.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio ist die Vorzugsvariante detailliert beschrieben und mit Lageskizzen zu speziellen Streckenabschnitten versehen. Verschiedene Erweiterungen bzw. Verbesserungen bei der Linienführung des Radschnellweges werden hierbei als sinnvoll angesehen. So z.B. auf Herzogenrather Stadtgebiet eine zweite Radwegachse zwischen Pannesheide und Richterich über Kohlscheid-Bank nach Realisierung des beabsichtigten Neubaugebietes „Richtericher Dell“ mit seiner Umgehungsstraße seitens der Stadt Aachen sowie eine deutlich attraktivere und direktere niveaufreie Verknüpfung in Herzogenrath-Mitte parallel zur Bahnlinie Aachen-Herzogenrath zwischen Hundforter Benden und Kreisverkehr Kleikstraße/ Glasstraße/ Uferstraße im Rahmen des Innenstadtkonzeptes Herzogenrath-Mitte.

Der Korridor der Vorzugsvariante tangiert neben bestehenden Straßen, Wegen und Siedlungsbereichen auch geplante sowie in Planung befindliche Wohn- und Gewerbegebiete. In Kohlscheid sind hierdurch der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Kämpchenstraße (2. Bauabschnitt) sowie die weiteren Entwicklungen des Gewerbegebietes an der Dornkaulstraße in Verlängerung der Kämpchenstraße, in Herzogenrath sind die Planungen im Zuge des Innenstadtkonzeptes Herzogenrath-Mitte sowie der Entwicklung des Gewerbegebietes an der Bicherouxstraße (ehem. Vetrotex) und in Merkstein der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan An der Herrenstraße betroffen. Seitens der Verwaltung wird daher empfohlen, die Vorzugsvariante zum Radschnellweg sowie die Anbindungsstrecke in allen hiervon betroffene-

nen städtischen Planungen, Entwicklungen und Konzepten entsprechend zu berücksichtigen.

Neben den Erweiterungsmöglichkeiten zum Radschnellweg wurden aber auch alternative Varianten geprüft und auf ihre Machbarkeit untersucht. Dem Wunsch nach einer stringenten Linienführung des Radschnellweges ausschließlich und in direkter Parallelität zur vorhandenen Bahnlinie gem. Beschluss vom 10.11.2016 (Bau- und Verkehrsausschuss Herzogenrath) kann nach Abwägung der hierzu erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie der Auswirkungen auf Natur und Landschaft nicht in Gänze entsprochen werden. Im Ergebnis sind hier drei Bereiche betroffen, die von der Linienführung parallel zur Bahn abweichen. Im Wesentlichen betrifft dies die Abschnitte in der sich die Bahnstrecke heute in einer extremen Damm-lage befindet. Angefangen in dem Bereich unmittelbar oberhalb des Fußgängertunnels Auf den Heggen, im Weiteren im Bereich der Glashalde von Saint Gobain und letztendlich im Bereich des Fußgängertunnels Postropsweg auf Höhe des ehemaligen Westwalls (Höckerlinie).

Alle drei Dämme weisen einen hohen und dichten Baumbestand auf, wovon der Abschnitt im Bereich der Glashalde durch eine Vielzahl von Höhlenbäumen charakterisiert ist. Selbige befinden sich ebenfalls in dem als Biotop ausgewiesenen Landschaftsbereich unmittelbar angrenzend an der ehemaligen Friedhoferweiterungsfläche in Straß (Auf den Heggen). Unter Rücksichtnahme dieser Naturbereiche und im Hinblick auf die notwendigen Spezialbauwerke nebst Erstellungsmöglichkeit, wurde hier von der bahnparallelen und direkten Linienführung abgewichen.

Eine Zusammenfassung sowie das weitere Vorgehen können der als Anlage beigefügten Vorlage der Städteregion Aachen aus der öffentlichen Sitzung mit der Sitzungsvorlagen-Nr. 2017/0271 vom 01.06.2017 des Ausschusses für Umwelt- und Klimaschutz entnommen werden. Die Vorlage wurde am 21.06.2017 im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz und am 22.06.2017 im Bauausschuss einstimmig beschlossen. Am 29.06.2017 wird diese dann noch im Städteregionsausschuss und am 06.07.2017 im Städteregionstag beraten. Die Beschlüsse lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor und werden in der Sitzung nachgereicht.

Rechtliche Grundlagen:

./.

Anlage:

Sammelvorlage Nr. 2017/0271

Beschlussvorlage

vom 01.06.2017

öffentliche Sitzung

**Radschnellweg Euregio;
Abschluss der Machbarkeitsstudie und Festlegung der weiteren
Vorgehensweise**

Beratungsreihenfolge

Datum	Gremium
21.06.2017	Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz
22.06.2017	Bauausschuss
29.06.2017	Städteregionsausschuss
06.07.2017	Städteregionstag

Beschlussvorschlag:

Der Städteregionstag trifft folgende Entscheidungen:

1. Er nimmt die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio zur Kenntnis und stimmt ihr in ihrer grundsätzlichen Verbindlichkeit als Grundlage für die weitere Planung zu.
2. Er beschließt, dass die Planung des Radschnellweges Euregio auf dieser Basis –vorbehaltlich der Zustimmung durch die politischen Gremien der Städte Aachen und Herzogenrath – fortgeführt werden soll. Die Machbarkeitsstudie ist einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse beim Land Nordrhein-Westfalen einzureichen.
3. Er beantragt die Durchführung des Linienbestimmungsverfahrens und die Umweltverträglichkeitsstudie und legt hierfür die Machbarkeitsstudie in der dafür benötigten Form vor.

4. Die Verwaltung wird beauftragt,
 - die Vorplanung für die Anbindungsstrecke nach Merkstein in Abstimmung mit der Stadt Herzogenrath abzuschließen.
 - die Städte Herzogenrath und Aachen darauf hinzuweisen, die Linienführung im Vorgriff auf eine Festlegung im späteren Planfeststellungsverfahren freizuhalten und hierzu einen politischen Beschluss herbeizuführen.
 - mit dem Land Nordrhein-Westfalen die Zuständigkeiten für das weitere Planungsverfahren abzustimmen,
 - ein Konzept für den Ausgleich der Eingriffe in die Umwelt in den Grundzügen zu erarbeiten und mit den Unteren Landschaftsbehörden, Naturschutzverbänden und dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen.

5. Er stimmt weiterhin der Kostenerhöhung für die Aufträge an das Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH (Objektplanung Ingenieurbauwerke, Verkehrsplanung und Tragwerksplanung) und das Büro Schmelzer – Die Ingenieure (Umweltverträglichkeitsstudie) unter Einhaltung des Gesamtkostenrahmens von 630.000 € zu.

Sachlage:

Der Städteregionstag hat am 26.02.2014 sowie am 27.11.2014 in nichtöffentlicher Sitzung die Verwaltung beauftragt, die Planungsleistungen für eine Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Euregio zu vergeben. Die Studie liegt nun vor.

Es waren umfangreiche Vorarbeiten notwendig, um die Machbarkeit unter verschiedenen Aspekten zu prüfen. Die Machbarkeitsstudie besteht aus drei Teilen, für die entsprechende Gutachten in Auftrag gegeben wurden:

- **Objektplanung Ingenieurbauwerke, Verkehrsanlagen und Tragwerksplanung,** Leistungsphasen 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI),
Auftragnehmer: Ingenieurbüro H. Berg & Partner, Aachen (Vergabe siehe Sitzungsvorlagen-Nr. 2014/0433)
- **Potentialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse**
Auftragnehmer: PTV Transport Consult GmbH, Düsseldorf (Vergabe siehe Sitzungsvorlagen-Nr. 2014/0434)
- **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**
Auftragnehmer: Schmelzer – Die Ingenieure, Ibbenbüren (Vergabe siehe Sitzungsvorlagen-Nr. 2014/0015)

Das Land Nordrhein–Westfalen hat Kriterien für die Anlage von Radschnellwegen des Landes festgelegt, die bei der Planung berücksichtigt wurden. U.a. sind im Wesentlichen folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Radwegebreite für Zweirichtungsradwege 4,00 m, für Einrichtungsradwege und Radfahrstreifen 3,00 m je Seite
- Begleitender Gehweg 2,50 m oder alternative Wegeführung für Fußgänger
- Steigungsarme Führung
- Weitestgehende Bevorrechtigung/ planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (grüne Welle)
- Innerorts Beleuchtung (Außerorts wünschenswert)
- Direkte und stetige Linienführung
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)

A. Entwicklung der Linienführung

Die vorliegende Machbarkeitsstudie hat unter diesen Vorgaben die Möglichkeiten eines Radschnellwegs im Korridor Aachen – Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen umfangreich und detailliert untersucht. Neben eigenen Trassenüberlegungen wurden im Rahmen einer ergebnisoffenen und intensiven Bürgerbeteiligung in einem ersten Schritt im Juni 2015 zusammen mit interessierten Bürgern weitere Varianten in diesem Korridor entwickelt und anschließend geprüft und bewertet. Die Bürger konnten dabei u.a. über das Internet eigene Streckenvorschläge und Kommentare einreichen. In Stufe 2 der Bürgerbeteiligung wurden im Sommer 2016 je nach Abschnitt drei bis vier ausgewählte Streckenvarianten in Bürgerworkshops vor Ort vorgestellt und mit dem Ziel diskutiert, unter Einbeziehung der Ortskenntnis und der Belange der Betroffenen unter den gegebenen Randbedingungen die bestmögliche Lösung zu finden. Nach Abwägung der Rückmeldungen und der verschiedenen Planungsbelange wurde als Ergebnis eine konkrete, umsetzbare Linienführung vorgelegt, die im Städterevisionsausschuss am 16.06.2016 und am 24.11.2016 abschließend für die Fortführung der Machbarkeitsstudie festgelegt wurde (Sitzungsvorlagen–Nrn. 2016/0247 und 2016/0497). Die Beschlüsse der politischen Gremien der Städte Aachen und Herzogenrath stimmen hiermit überein.

Die Machbarkeitsstudie wurde bisher mit einem Höchstmaß an Information der Bürger und der politischen Gremien begleitet. Hierzu dienten insbesondere die Internetseite www.radschnellweg-euregio.de und die oben beschriebene Bürgerbeteiligung. Diese Vorgehensweise soll auch im weiteren Prozess fortgeführt werden.

Der Radschnellweg Euregio führt auf deutscher Seite von Aachen über Richterich und Kohlscheid nach Herzogenrath und hat eine Länge von ca. 14 km. Mit einem

zweiten Ast (5,5 km) von Richterich aus wird über Horbach und den Grenzübergang Locht der niederländische Radschnellweg angebunden, der vom Grenzübergang bis ins Zentrum der Gemeinde Heerlen führt. Von den 14 km liegen etwa 60 % (8,5 km) im Stadtgebiet Herzogenrath und 40 % (5,5 km) im Aachener Stadtgebiet. Hinsichtlich der Ortslage verlaufen ca. 40 % des Radschnellwegs innerhalb und ca. 60 % außerhalb der Ortsdurchfahrten. Die Kriterien des Landes NRW können auf ca. 95 % der Strecke eingehalten werden.

Die Übersichtskarte in Anlage 1 stellt die Linienführung dar. In Anlage 2 wird diese mit den jeweiligen örtlichen Besonderheiten sowie besonderen Gesichtspunkten näher erläutert. Eine genaue Darstellung ist der Machbarkeitsstudie selbst zu entnehmen, die den Städteregionstagsfraktionen in je einer Ausfertigung mit dem Versand dieser Vorlage zur Verfügung gestellt wurde. Sie wird zusätzlich im Internet unter www.radschnellweg-euregio.de unter dem Menüpunkt „Materialien/Presse“ öffentlich zugänglich gemacht.

Für diese Linienführung wurden die begleitend durchgeführten Untersuchungen – Potentialanalyse, Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Nutzen–Kosten–Untersuchung – angepasst und die Linienführung daraufhin noch einmal hinterfragt. Die Potentialanalyse hat dabei gezeigt, dass durch den Bau dieses neuen Infrastrukturelements ein signifikanter Verkehrsanteil vom Auto auf das Fahrrad gebracht werden kann, wovon Mensch und Natur langfristig gesehen profitieren. Insbesondere die stark durch den Kfz–Verkehr beeinträchtigten Ortsdurchfahrten Kohlscheid und Richterich könnten so bei Schadstoffbelastung und Lärm entlastet werden.

Diese Linienführung wurde anschließend im Rahmen der Vorplanung noch detaillierter untersucht. Dabei wurden u.a. mit dem Landesbetrieb Straßenbau als wesentlichem zukünftigem Baulastträger sowie der Deutschen Bahn intensive Abstimmungen durchgeführt.

B. Untersuchung und Abwägung der Umweltbelange

Jedes Verkehrsprojekt, insbesondere außerhalb bebauter Gebiete, bedeutet Auswirkungen auf Mensch und Umwelt in Bezug auf Flächenversiegelung, Baumfällungen, Beeinträchtigung von Landschaft und Biotopflächen usw. Diese Auswirkungen sind für verschiedene Linienführungen des Radschnellwegs im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht worden.

Mit der UVS wurde schon sehr frühzeitig begonnen, um die Entwicklung der Linienführung in einer bestimmten Bandbreite durchzuführen und zur Minimierung von Eingriffen immer weiter verfeinern zu können. Es handelt es sich zurzeit um eine Entwurfsfassung, für die vor dem Abschluss im weiteren Verfahren noch Ergänzung-

gen u.a. aufgrund neuer gesetzlicher Vergaben, zur Anpassung an einzelne Änderungen der Linienführung und zur Entwicklung eines ersten Ausgleichskonzepts erfolgen sollen.

Die Linienführung führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft und zu Beeinträchtigungen im Bereich des Artenschutzes, insbesondere auf dem alten Bahndamm zwischen Rütcher Straße und Tittardsfeld in Aachen sowie entlang der bestehenden Bahnstrecke zwischen Kohlscheid und Herzogenrath-Mitte. Bei den vorher geprüften alternativen Trassenvarianten können die Kriterien für den Radschnellweg jedoch auf längeren Abschnitten nicht eingehalten werden, und es würde das Ziel verfehlt, Autofahrten in größerer Zahl zukünftig auf den Radverkehr zu verlagern. Dieser in einer Umweltverträglichkeitsstudie nicht bewertbare Aspekt ist in die Wahl der Linienführung eingeflossen. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass ein Radweg in Bezug auf Störung der anliegenden Nutzungen insgesamt einen wesentlich geringeren Eingriff darstellt als eine Straße. Sicherlich besteht für die Zukunft bei vergleichbaren Projekten der Bedarf, diese Wirkungen in eine Bewertung einfließen zu lassen.

Einige Bereiche entlang des Radschnellwegs Euregio sind heute bereits durch den Straßen- und Bahnverkehr vorbelastet. So ist beispielsweise eine weitere (akustische) Beeinträchtigung des Wurmtals östlich der Bahnstrecke durch eine Streckenführung des Radschnellwegs westlich der Bahnstrecke nicht zu erwarten. Da sich der Radschnellweg hier zudem überwiegend im Bereich der Rückschnittszone der Bahnstrecke befindet, können größere Auswirkungen auf alten Baumbestand höchstwahrscheinlich vermieden werden.

Um die Auswirkungen auf die Umwelt in diesem Abschnitt möglichst gering zu halten, wurden darüber hinaus auf Wunsch der Politik weitere alternative Routen im Stadtgebiet Herzogenrath geprüft. Dies betraf insbesondere den Abschnitt entlang der Bahnlinie. Die Prüfung dieser Varianten ergab jedoch sowohl größere Eingriffe in die Natur als auch erheblich höhere Kosten, so dass die umweltschonendere und kostenoptimierte Führung entlang der Böschungsoberkante für die weitere Planung empfohlen wird.

Die Führung entlang des alten Bahndamms in Laurensberg bedeutet zwar einerseits eine Einschränkung der Erholungsfunktion auf dem Bahndamm selbst, andererseits aber auch eine Erweiterung des Naherholungsgebietes durch die direkte und steigungsarme Anbindung an den Lousberg über die Brücke über Toledoring und Kohlscheider Straße.

Insgesamt kommt die UVS zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen für die vorgeschlagene Linienführung durch Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen ausgeglichen und damit minimiert werden können.

C. Grunderwerb

Der Bau des Radschnellwegs erfordert an verschiedenen Stellen Grunderwerb, der im Rahmen des weiteren Planverfahrens zu regeln ist. Für weitergehende Aussagen wird auf die Vorlage (Sitzungsvorlagen-Nr. 2017/0296) im nichtöffentlichen Teil verwiesen.

D. Potentialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse

Für die Potentialanalyse wurden zwei aktualisierte Planfälle erstellt, die die beschlossene Linienführung berücksichtigen und der weiteren Entscheidung über verschiedene Anbindungsstrecken und die Verlängerung des Radschnellwegs nach Merkstein dienen.

Die Umlegungsergebnisse für beide Planfälle 1 und 2 sind als Anlage 3 und 4 beige-fügt. Eine detailliertere Auswertung ist der Machbarkeitsstudie und der Potentialanalyse selbst zu entnehmen.

Im Folgenden wird auf die Unterschiede zwischen den Planfällen 1 und 2 und den daraus zu ziehenden Schlüssen eingegangen.

- Die zusätzliche Anbindung des Campus West in Aachen macht sich in der Nutzung des Radschnellwegs selbst kaum bemerkbar. Eine genauere Planung der Anbindung ist daher im Rahmen des Projekts Radschnellweg nicht erforderlich und sollte stattdessen bei der ohnehin nötigen Erschließungsplanung für den Campus West erfolgen. Der Anschluss zum Radschnellweg erfolgt in der Nähe des Knotens Süsterfeldstraße/Schurzelter Straße.
- Die zusätzliche nördliche Verbindung der Haus-Heyden-Straße an die Voccartstraße bei Herzogenrath-Pannesheide wird im Neubauabschnitt nur von etwa 200 Radfahrern/Tag genutzt. Sie erlangt daher erst dann eine höhere Bedeutung, wenn mit der Realisierung der Ortsumgehung Richterich eine durchgehende zusätzliche Radschnellverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen Richterich und Pannesheide über Bankerfeldstraße - Haus-Heyden-Straße entstehen kann. Es wird daher empfohlen, die Realisierung zunächst zurückzustellen, jedoch im Zusammenhang mit der Ortsumgehung Richterich weiter zu planen.
- Die Verlängerung nach Herzogenrath-Merkstein wird nördlich des Bahnhofs Herzogenrath an der Bicherouxstraße bis zum neuen Gewerbegebiet auf dem früheren Gelände der Firma Vetrotex von etwa 900 Radfahrern/Tag genutzt. Zwischen Gewerbegebiet und Geilenkirchener Straße fahren nur noch 300 bis 400 Radfahrer/Tag. Die vom Land NRW vorgesehene Mindestnutzung von etwa

1.000 Radfahrern/Tag für einen Radschnellweg wird hier bei weitem nicht erreicht. Das Ministerium des Landes NRW hat auf Anfrage bestätigt, dass die Verlängerung nach Merkstein in dem genannten Bereich daher nicht als Radschnellweg des Landes in Frage kommt. Diese Verbindung ist jedoch als Anbindungsstrecke sinnvoll. Hier sollte der günstige Umstand genutzt werden, dass das Gewerbegebiet und das zukünftige Wohngebiet nördlich der Maria-Juchacz-Straße noch in Planung sind und daher eine zügige Linienführung mit Steigungen bis max. 3 % erreicht werden kann. Die Nutzung auf der Bicherouxstraße steigt gegenüber heute um etwa 200 bis 300 Radfahrer/Tag. Grundsätzlich ist der im Jahr 2009 gebaute Radweg hierfür zunächst ausreichend. Ein weiterer Ausbau sollte zu einem späteren Zeitpunkt in Abhängigkeit von der Entwicklung des Gewerbegebiets nochmals geprüft werden.

Parallel zu dieser Machbarkeitsstudie hat die PTV Transport Consult GmbH eine Nutzen-Kosten-Analyse erstellt. Es wurde dabei auf bewährte Berechnungsverfahren zurückgegriffen werden, die einen Vergleich zu anderen Verkehrsinfrastrukturprojekten im Straßenbau und ÖPNV ermöglichen. Eine vergleichbare Vorgehensweise wurde u.a. schon beim Radschnellweg Ruhr (RS 1) gewählt.

Es wird auf den Ergebnisbericht der Potentialanalyse verwiesen. Im Folgenden wird eine Auswertung der Ergebnisse mit Schlussfolgerungen für die weiteren Planungen vorgenommen.

Bei der Berechnung werden Nutzen und Kosten in Geldeinheiten ausgedrückt. Dann wird das Verhältnis von Nutzen zu Kosten als Quotient berechnet. Liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1, „rechnet“ sich das Radschnellwegprojekt volkswirtschaftlich.

Die einzelnen Kostenkomponenten für die Infrastruktur des Radschnellwegs wurden im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie ermittelt und PTV Transport Consult GmbH als Eingangswerte für die Nutzen-Kosten-Analyse zur Verfügung gestellt. Die Nutzenkomponenten hat das Büro aus der gleichzeitig beauftragten Potentialanalyse ermittelt. Als Nutzenkomponenten wurden u.a. die Verringerung der Pkw-Betriebskosten für die Verkehrsteilnehmer, die Senkung der Krankheits- und Unfallkosten sowie die Einsparung von CO₂-Emissionen als Beitrag zum Klimaschutz berücksichtigt.

Über die einzelnen Planungsstufen von der Vorplanung bis zur Ausführungsplanung werden die Kostenkomponenten immer genauer ermittelt. Die Nutzen-Kosten-Analyse ist damit jeweils zu aktualisieren und auf diese Weise zu kontrollieren, ob der Bau des Radschnellwegs weiterhin volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Die Ergebnisse der Nutzen–Kosten–Analyse kommen zu folgendem Nutzen–Kosten–Quotient für den Planfall 1:

Nutzen–Kosten–Quotient 3,39 > 1

Der volkswirtschaftliche Nutzen liegt demnach erheblich über den volkswirtschaftlichen Kosten. Die Nutzen–Kosten–Quotienten weisen Werte auf, die auch im Vergleich zu vielen anderen Verkehrsprojekten im Bereich Straßenbau und ÖPNV sehr hoch liegen. Die hohen Werte zeigen weiterhin, dass die Ergebnisse sehr robust sind. Die jetzigen Kostenschätzungen beruhen noch auf der Vorplanung. In den weiteren Planungsphasen bis zur Ausführungsplanung können diese immer detaillierter und genauer berechnet werden. Nach dem jetzigen Stand ist es sehr unwahrscheinlich, dass in späteren Planungsphasen der Nutzen–Kosten–Quotient unter 1 sinkt und damit das Projekt volkswirtschaftlich nicht mehr sinnvoll ist.

Unter diesen Gesichtspunkt ist die Realisierung des Radschnellweg auf jeden Fall zu empfehlen.

Zum Vergleich: für den Radschnellweg Ruhr (RS 1) wurde ein Nutzen–Kosten–Quotient zwischen 1,86 und 4,80 ermittelt.

E. Weitere Ausbaustufen

Verschiedene Erweiterungen des Radschnellwegs können zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll werden, wenn bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt werden. Es wird empfohlen, die nachfolgenden für eine zweite Ausbaustufe zu berücksichtigen:

- Unterführung Pontwall in Aachen
- Zweite Radschnellwegachse zwischen Richterich und Pannesheide über Bank
- Direkte Anbindung von Herzogenrath Mitte östlich parallel zur Bahnlinie Aachen–Herzogenrath

Eine genauere Darstellung enthält Anlage 2 sowie die Machbarkeitsstudie.

F. Weitere Vorgehensweise

Das Land Nordrhein–Westfalen hat im vergangenen Jahr das Straßen– und Wegegesetz dahingehend geändert, dass Radschnellwege des Landes in Zukunft Landestraßen gleichgestellt sind. U.a. wäre das Land Baulastträger für alle Abschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrten sowie in Kommunen unter 80.000 Einwohner auch innerhalb der Ortsdurchfahrten.

Daher ergeben sich folgende planerische Schritte:

- Antrag beim Land Nordrhein–Westfalen, den Radschnellweg Euregio als Radschnellweg des Landes zu verwirklichen. Voraussetzung hierfür sind positive politische Grundsatzbeschlüsse der Projektpartner Stadt Aachen, Stadt Herzogenrath und StädteRegion Aachen, wie sie im Beschlussvorschlag dieser Vorlage enthalten sind.
- Linienbestimmungsverfahren
Das Linienbestimmungsverfahren für Landesstraßen wird durch die Bezirksregierung Köln und den Landesbetrieb Straßenbau NRW durchgeführt und ist eine vorbereitende Grundsatzentscheidung, die allein verwaltungsinterne Bedeutung hat und die Grundlage für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren ist. Dazu wird die abgeschlossene Umweltverträglichkeitsstudie benötigt.
- Entwurfsplanung
Im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgt die technische Detailausarbeitung für den Radschnellweg Euregio. Dabei fließen neben verkehrlichen Aspekten auch die Ergebnisse naturschutzrechtlicher Fachgutachten, von Bodengutachten und der begleitenden Bürgerbeteiligung ein.
- Planfeststellungsverfahren
Hierdurch werden alle für den Bau oder die Änderung eines Bauvorhabens relevanten rechtlichen Sachverhalte geprüft und das Bauvorhaben mit den betroffenen öffentlichen Interessen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen und widerstrebende Interessen ausgeglichen. Das Planfeststellungsverfahren konzentriert alle Belange in einem Verfahren und führt zur größtmöglichen Rechtssicherheit für alle Beteiligten. Es wird durch die Bezirksregierung Köln durchgeführt. Dazu ist der Bezirksregierung eine aus der Entwurfsplanung weiterentwickelte Genehmigungsplanung zu übergeben. Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ist der Planfeststellungsbeschluss. Für die Abschnitte unmittelbar entlang der Bahnstrecke Aachen–Herzogenrath ist zusätzlich ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durch das Eisenbahnbundesamt erforderlich.
- Ausführungsplanung, Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen
Auf Grundlage der Genehmigungsplanung und des Planfeststellungsbeschlusses erfolgt die Erstellung der ausführungsfähigen Planunterlagen. Sind Finanzierung und Grunderwerb sichergestellt, erfolgt anhand der Ausführungsplanung die Ausschreibung der Bauleistungen sowie die anschließende Bauausführung. Hierzu können mehrere Bauabschnitte gebildet werden.

Da der Radschnellweg weitgehend in Baulast des Landes NRW liegen wird, ist das Land grundsätzlich Träger des weiteren Plan- und Genehmigungsverfahrens. Es bedarf mit Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens einer Abstimmung mit dem Landesbetrieb über die weitere Federführung für das Projekt.

G. Fazit und Empfehlung

Zusammenfassend entspricht die in der Machbarkeitsstudie beschriebene, ca. 14 km lange Trasse den technischen Qualitätsstandards für Radschnellwegverbindungen, ist umweltverträglich umsetzbar und bringt einen hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen mit sich.

Die Untersuchungen bestätigen die Machbarkeit des Radschnellwegs Euregio mit der gewählten Linienführung. Der Durchführung stehen keine grundlegenden Hindernisse im Wege. Die Eingriffe in die Umwelt sind ausgleichbar. In den folgenden Planungsphasen ist die Trassenführung immer weiter zu verfeinern. U.a. sind vertiefte Untersuchungen zum Baugrund, zu Altlasten und zu Eingriffen in die Umwelt und deren Ausgleich durchzuführen.

Vor dem Hintergrund steigender Radverkehrszahlen, der (zukünftigen) Überlastung und der mangelnden Sicherheit für Radfahrer im bestehenden Radwegenetz, dem vorhandenen Potential und dem Ziel eines sinkenden MIV wird aus wirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Sicht die Umsetzung dieses Projektes in jedem Fall empfohlen. Auswirkungen auf Flora und Fauna sind nicht zu vermeiden, können jedoch durch Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen im Vergleich zu anderen verkehrlichen Maßnahmen wie dem Bau neuer Straßen gering gehalten werden und Mensch und Umwelt auf lange Sicht entlasten. Die Entlastung dieser Pendlerstrecke durch den Radschnellweg Euregio trägt in jedem Fall zum Klimaschutz und somit zu einer umweltfreundlichen Alltagsmobilität bei.

Die Machbarkeitsstudie in ihrer grundsätzlichen Darstellung bedarf der Vertiefung und Diskussion in den nächsten Planungsstufen. Dabei sollen die Eingriffe in die Umwelt so gering wie möglich gehalten werden und ein Ausgleichskonzept den vollständigen Ausgleich sicherstellen.

Rechtslage:

Planung und Bau des Radschnellweges sind freiwillige Leistungen.

Personelle Auswirkungen:

keine

Finanzielle/bilanzielle Auswirkungen (einschließlich Grunderwerb):

A. Baukosten

Auf Grundlage der jetzt vorliegenden Vorplanung wurde eine Kostenschätzung unter Berücksichtigung aktueller Baupreise vergleichbarer Projekte im Zeitraum 2016/2017 erarbeitet. Die Baukosten ohne Planungskosten sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Das Land Nordrhein-Westfalen übernimmt für die Bauabschnitte des Radschnellwegs in seiner Baulast 100 % der Baukosten. In den übrigen Abschnitten sollen 80 % übernommen werden, der verbleibende Eigenanteil ist durch die jeweilige Kommune zu übernehmen. Eine Erhöhung der Förderung um weitere 5 Prozentpunkte ist möglich, wenn zum Förderzeitpunkt die jeweilige Kommune als finanzschwach anerkannt ist.

Diese Kostenregelungen gelten für die Radschnellwegtrasse einschließlich der Anbindungsrampen. Für darüber hinaus reichende Anbindungsstrecken, die nicht nach den Radschnellwegkriterien des Landes ausgebaut werden, trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten. Die Kommunen können dabei die Fördermöglichkeiten nutzen, die für einschlägige Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen. Es ist mit einer Förderung von mindestens 70 % zu rechnen. Auch hier ist eine Erhöhung um weitere 5 Prozentpunkte für finanzschwache Kommunen möglich.

Insgesamt ergibt sich damit folgende Schätzung der Baukosten und der Eigenanteile (Preisstand 2016/2017):

Radschnellweg (einschließlich Hauptroute nach Locht)

Abschnitt	Rad-schnellweg	Baukosten brutto [Mio. €]			davon Eigenanteil [Mio. €]	
		Gesamt	<i>davon außerhalb der OD</i>	<i>davon innerhalb der OD</i>	Stadt Aachen	Stadt Herzogenrath
Aachen - Richterich	Ja	12,6	11,3	1,3	0,26	-
Richterich - Kohlscheid	Ja	5,8	2,7	3,1	0,26	-
Richterich - Locht	Nein (Velo-route)	0,9	0,5	0,4	0,12	-
Kohlscheid - Herzogenrath	Ja	8,3	8,2	0,1	-	-
Kohlscheid - Kerkrade	Ja	2,0	2,0	0	-	-
Gesamt		29,6	24,7	4,9	0,64	0,0

Bei einer Länge von ca. 14 km fallen damit 2,0 Mio. €/Streckenkilometer an.

Diese Kostenschätzung ergibt höhere Kosten als sie zum Planungswettbewerb Radschnellweg des Landes NRW im Jahr 2013 grob geschätzt wurden. Dies hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- Höhere Anforderungen seit Anfang 2017 durch den Landesbetrieb Straßenbau als zukünftigem Baulastträger:
 - aufwändigere Bauweise der Brückenbauwerke als im Radwegebau üblich (u.a. Ausbildung von zwei Brückenkappen, keine Verwendung von Aluminium, breiteres Lichtraumprofil)
 - Herstellung einer Regelböschung von 3,00 m Breite in den Neubauabschnitten
 - Teilweise zusätzliche Sanierung von begleitenden Wirtschaftswegen
- Höherer Aufwand durch Tiefgründungsmaßnahmen im Bereich der Brückenbauwerke über Toledoring, Kohlscheider Straße und Schlossparkstraße in Aachen
- Weitreichendere Ausbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt der Roermonder Straße in Richterich durch zusätzliche Planungserfordernisse (u. a. Verbreiterung der Gehwege, zusätzlicher Schutzstreifen für Radfahrer ortsaußwärts)
- Erhöhte Grunderwerbsausgaben zur Übernahme von Restflächen gemäß den Anforderungen der DB AG
- Erhöhter Aufwand für Böschungssicherungen und Entwässerungseinrichtungen entlang der Bahnstrecke Aachen–Herzogenrath

Die Ausbaustandards für Radschnellverbindungen bedeuten höhere Kosten als bei bisherigen Radwegprojekten. Sie bedeuten aber auch mehr Sicherheit und komfortablere und höhere Reisegeschwindigkeiten als das bestehende Radwegenetz. Die ermittelten Kosten von 2,0 Mio. Euro/Streckenkilometer Radschnellweg liegen insbesondere vor dem Hintergrund der schwierigen Topographie im Untersuchungsgebiet im Kostenrahmen vergleichbarer Projekte. Die durchgeführte Nutzen–Kosten–Untersuchung, die vom Land für solche Maßnahmen gefordert wird, zeigt darüber hinaus, dass der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten rechtfertigt (siehe dort). Mit einem Ergebnis von 3,39 liegt der Wert im Vergleich zu anderen Verkehrsprojekten sehr hoch.

Anbindungsstrecken

Anbindung	Radschnellweg	Baukosten brutto [Mio. €]			davon Eigenanteil [Mio. €]	
		Gesamt	<i>davon außerhalb der OD</i>	<i>davon innerhalb der OD</i>	Stadt Aachen	Stadt Herzogenrath
Laurensberg Süd	Nein	0,2	–	0,2	0,06	–

Campus Melaten / Uniklinik	Nein	0,9	-	0,9	0,27	-
Schulzentrum Herzogenrath	Nein	0,1	-	0,1	-	0,03
Merkstein	Nein	1,0	-	1,0	-	0,30
Gesamt		2,2	0,0	2,2	0,33	0,33

Einschließlich der Anbindungsstrecken fallen Baukosten in Höhe von 31,8 Mio. € an. Davon entfällt auf die Stadt Aachen ein Eigenanteil von 0,97 Mio. €, auf die Stadt Herzogenrath von 0,33 Mio. €.

Die Kostenschätzung enthält bereits Kostenansätze für die Abdeckung von Risiken u.a. aus dem Baugrund. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Kostenschätzung auf der Vorplanung beruht und daher mit Ungenauigkeiten behaftet ist. Eine genauere Kostenschätzung wird mit der Entwurfsplanung erstellt, die eine wesentlich größere Planungstiefe aufgrund einer genauen Vermessung und detaillierter Begleituntersuchungen u.a. zum Baugrund und zu den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen aufweist. Zum jetzigen Zeitpunkt können Erhöhungen der Kosten u.a. aufgrund von Baugrundrisiken, Risiken aufgrund fehlender örtlicher Vermessung sowie technischen Risiken für sicherheitstechnische Aufwendungen für die Bauabschnitte entlang der Bahn sowie die Brückenbauwerke nicht ausgeschlossen werden. Eine Abschätzung der eventuell eintretenden Mehrkosten aufgrund der vorgenannten Risiken ergibt einen Anstieg bei ungünstigen Gegebenheiten auf ca. 36,4 Mio. € für den Radschnellweg einschließlich der Hauptroute nach Locht (Grenze) bzw. 39,0 Mio. € einschließlich aller Anbindungsstrecken.

Die Kosten sind zum aktuellen Preisstand 2016/2017 angegeben. Nach Auswertung des Baupreisindex für Straßenbauarbeiten ist mit jährlichen Baupreissteigerungen von durchschnittlich 2,5 % pro Jahr zu rechnen.

B. Betriebskosten

Zu den Betriebskosten zählen die Kosten für den Erhalt sowie den laufenden Betrieb des Radschnellweges. Im laufenden Betrieb fallen Kosten für die Verwaltung, für die Maßnahmen zum Sicherstellen der Verkehrssicherheit, Beleuchtung und für die Unterhaltung der Verkehrs- und Ingenieurbauwerke an. Die Betriebskosten werden zum jetzigen Zeitpunkt mit einer Größenordnung von 2,5 % der Baukostensumme angesetzt. Dieses ist ein Erfahrungswert, der u.a. in der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) angewandt wird. In den späteren Planungsphasen kann eine genauere Betriebskostenschätzung erfolgen. Die jährlichen Betriebskosten werden wie folgt abgeschätzt:

	Gesamt [€]	davon		
		Landesbetrieb Straßenbau	Stadt Aachen	Stadt Herzo- genrath
Radschnellweg	717.500	652.500	65.000	-
Hauptroute	22.500	12.500	10.000	-
Anbindungsstrecken	55.000	-	27.500	27.500
Summe	795.000	665.000	102.500	27.500

C. Planungskosten

Für die Machbarkeitsstudie, die Potentialanalyse mit Nutzen-Kosten-Analyse, die Umweltverträglichkeitsstudie und die begleitende Bürgerbeteiligung wurden dem Städteregionsausschuss am 24.11.2016 Gesamtkosten in Höhe von 650.000 € bei einem Eigenanteil aller drei Projektpartner von 130.000 € mitgeteilt. Die Campusgelände Melaten und West sollen gemäß Festlegung der Stadt Aachen nicht im Radschnellwegstandard, sondern mit einer preiswerteren Anbindungsstrecke an den Radschnellweg angeschlossen werden. Die Verlängerung nach Merkstein soll aufgrund des ermittelten Potentials ebenfalls nicht als Radschnellweg, sondern als Anbindungsstrecke geplant werden. Aus diesen Gründen fallen geringere Planungskosten als bisher kalkuliert an.

Die Kostenschätzung für die Baukosten des Radschnellweg und der Anbindungsstrecken liegt dagegen über dem Kostenansatz, der bei der Vergabe der Planungsleistungen angesetzt worden war. Die Honorarabrechnung erfolgt gemäß HOAI nach den anrechenbaren Baukosten und wird sich daher erhöhen.

Insgesamt ergibt die aktuelle Kostenschätzung für alle Leistungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie folgendes:

Machbarkeitsstudie einschl. Bürgerbeteiligung und begleitender Untersuchungen	510.000 €
Umweltverträglichkeitsstudie	70.000 €
Potentialanalyse	50.000 €
Gesamt	630.000 €

Nach Abzug der Fördermittel von 80 % verbleibt ein Eigenanteil von 126.000 €. Davon entfallen 31.500 € auf die Stadt Aachen und 15.000 € auf die Stadt Herzogenrath. Im Haushalt 2017 sind im Produkt 12.02.01 unter der Investitionsnummer 64Son/9 Mittel in ausreichender Höhe hierfür veranschlagt.

Stellungnahme des A 14 – Prüfung und Beratung:

Vergaberechtlich bestehen seitens A 14 keine Bedenken gegen die Kostenerhöhung für die Planungsleistungen der Machbarkeitsstudie.

Im Auftrag:
gez. Zink

Anlagen:

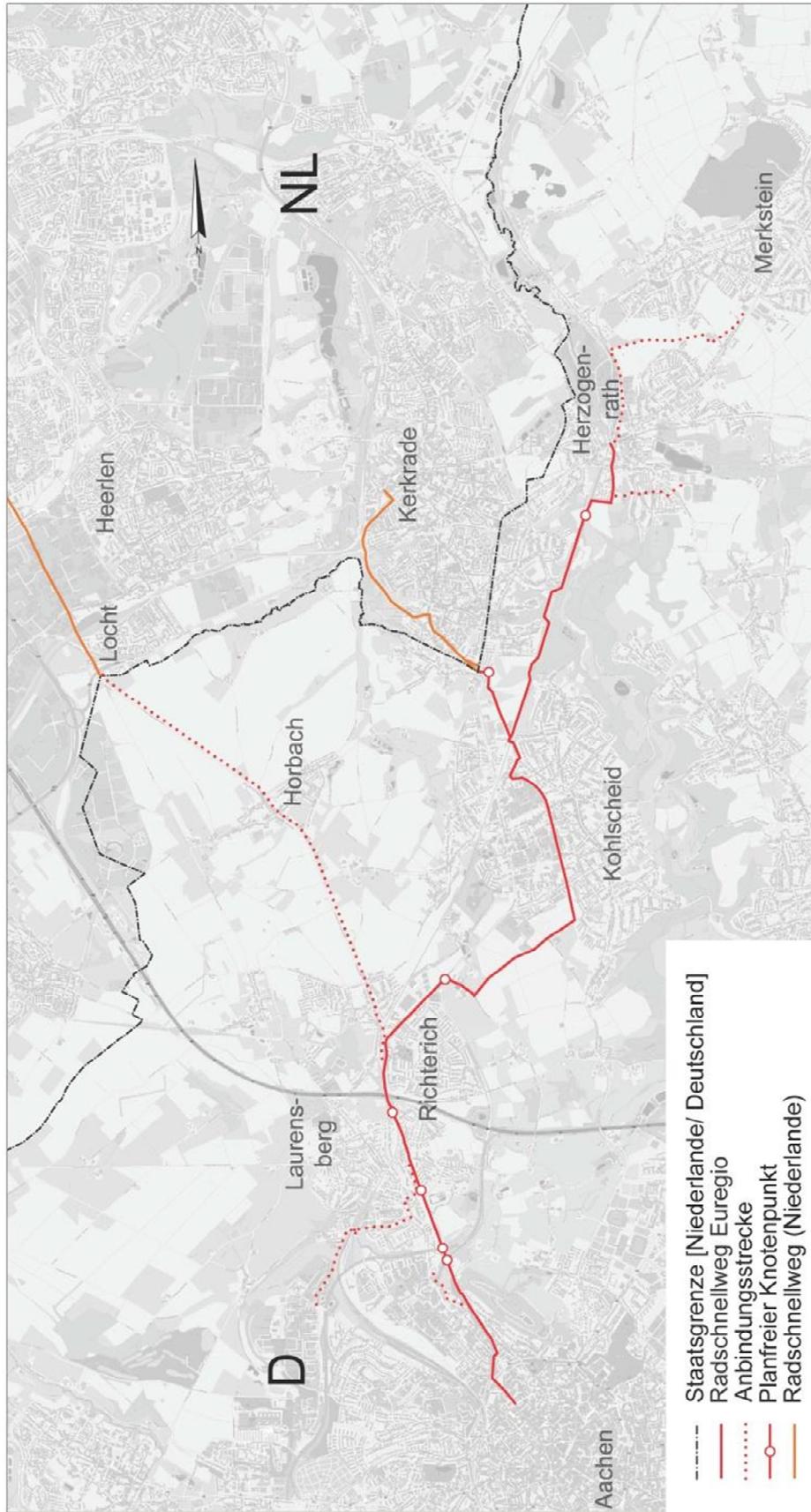
Lage des Radschnellweges Euregio (Anlage 1)

Ergebnisse der Vorplanung zum Radschnellweg Euregio (Anlage 2)

Planfall 1 (Anlage 3)

Planfall 2 (Anlage 4)

Lage des Radschnellwegs Euregio (Vorzugsvariante)



Ergebnisse der Vorplanung zum Radschnellweg Euregio

Die untersuchte Linienführung des Radschnellwegs Euregio einschließlich der verschiedenen Anbindungsstrecken ist im Übersichtslageplan in Anlage 1 dargestellt. Genauere Lagepläne sind der Machbarkeitsstudie zu übernehmen. Hierfür wurde die Vorplanung gemäß Leistungsphase 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure durch das Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH durchgeführt. Die Arbeit des Büros wurde durch die Lenkungsgruppe begleitet, die sich aus Vertretern aller drei Projektpartner zusammensetzt.

In der Machbarkeitsstudie wurde ein Vorschlag zu Gestaltungsstandards für die einzelnen Führungsformen entwickelt. Diese sollen die einheitliche und durchgängige Erkennbarkeit des Radschnellwegs sicherstellen und die Einhaltung der Kriterien für Radschnellwege des Landes Nordrhein–Westfalen gewährleisten. Die Standards werden in der Entwurfsplanung mit dem Land abgestimmt.

Abschnitt Aachen–Richterich

Der Radschnellweg verläuft vom Grabenring zum Alleenring über die Wüllnerstraße. Hier lassen sich die Kriterien des Landes Nordrhein–Westfalen für Radschnellwege aufgrund der geringen Breite des Verkehrsraums und der intensiven Nutzung durch Fußgänger und den ÖPNV nicht einhalten. Derzeit wird die Wüllnerstraße durch die Stadt Aachen überplant. Im Rahmen des Projektes werden die Belange der Radfahrer berücksichtigt.

Über die Turmstraße zwischen Alleenring und Roermonder Straße wird die Verbindung zur Rüttscher Straße hergestellt. Beide werden als Fahrradstraße eingerichtet. Der Kfz–Verkehr ist weiter zugelassen. Mit Ausnahme der Kreuzungen mit dem Alleenring und der Roermonder Straße erhalten die Fahrradstraßen an allen Querstraßen Vorfahrt. Durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen soll einem Anstieg der Geschwindigkeit der Kfz entgegengewirkt werden. In der Turmstraße ist eine Reduzierung der Kfz–Zahlen notwendig, damit der Radverkehr die nach den Verwaltungsvorschriften der StVO geforderte dominierende Verkehrsart ist. Auf der Rüttscher Straße wird der Straßenquerschnitt etwas verbreitert, um ausreichende Sicherheitsabstände zu den Stellplätzen am Straßenrand sicherzustellen. Dazu wird die Stellplatzreihe auf der Westseite um etwa 1,00 m bis 1,20 m in Richtung des Grünstreifens verlegt. Die Bäume am Straßenrand sollen dabei erhalten werden.

Über das Gelände des Studierendenwerks soll eine Anbindungsstrecke an die Roermonder Straße eingeplant werden, die eine Verbindung in das südliche Laurensberg

und das Gewerbegebiet an der Kackertstraße darstellt. Diese Anbindung nutzt die vorhandenen Verkehrsflächen zu den dortigen Studententürmen und wird mit einem kurzen Neubauabschnitt an die Radverkehrsanlagen angeschlossen, die mit dem vorhandenen Brückenbauwerk der Roermonder Straße über die Kohlscheider Straße führen. Die Anbindung erfordert auch einen teilweisen Ausbau der bestehenden Radverkehrsanlagen, kann jedoch mit geringeren Breiten als beim Radschnellweg hergestellt werden.

Nördlich der Einmündung mit der Nizzaallee wird der Radschnellweg geradeaus in Richtung Kohlscheider Straße geführt. Nach der Festlegung der Vorzugsvariante durch die politischen Gremien im Juni 2016 wurden im November 2016 den Kleingärtnern die bisherigen Planungsideen vorgestellt. Anschließend wurden die von den Kleingärtnern vorgeschlagenen Alternativvarianten geprüft und mit den vorgesehenen beiden Varianten verglichen. Als Ergebnis dieser Prüfung wird die Variante unmittelbar westlich der Kleingartenanlage präferiert. Hierdurch bleiben alle Gärten erhalten. Dazu ist ein Eingriff in den dortigen Böschungsbereich und Baumbestand erforderlich. Alternativ kann der Radschnellweg in Randlage innerhalb der Kleingartenanlage geführt werden. Diese Variante ist kostengünstiger, führt aber im Saldo zum Verlust von etwa zwei Kleingärten und wird daher von den Kleingärtnern abgelehnt.

Ein Brückenbauwerk von etwa 330 m Länge über die Kohlscheider Straße und den Toledoring stellt die Verbindung zum alten Bahndamm in Laurensberg her. Eine weitere Brücke (ca. 60 m) über die Schlossparkstraße beseitigt die dortige Unterbrechung des alten Bahndamms. Auf dem alten Bahndamm wurde 2008 der Weiße Weg als Spazierroute eingerichtet sowie ein Aufenthaltsbereich mit Hollywoodschaukel und Ruhemöglichkeiten geschaffen. In der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass viele Anwohner durch den Radschnellweg eine Störung dieses Naherholungsbereichs befürchten.

Der Aufenthaltsbereich soll auf jeden Fall weiter erhalten bleiben. Zum Schutz der Fußgänger wird der heutige Querschnitt von etwa 2,00 m verbreitert, so dass zukünftig für den Radschnellweg 4,00 m und den Gehweg 2,50 m zur Verfügung stehen. Zusätzlich soll in Teilbereichen eine Hecke zwischen beiden Wegen eine Schutzfunktion bieten. Die befestigte Fläche wird damit gegenüber heute vergrößert und die begrünten Flächen reduziert. Demgegenüber entsteht durch die neuen Brücken eine neue barrierefreie Verbindung für den Naherholung über den alten Bahndamm bis zum Lousberg. Diese Verbindung wurde mit dem Bau der Schlossparkstraße, der Kohlscheider Straße und des Toledorings vor fast 50 Jahren unterbrochen.

Nach den bisherigen Untersuchungen werden im Bereich des Weißen Wegs größere Bäume allenfalls nur vereinzelt beseitigt werden müssen. Wegen der Bedeutung des alten Bahndamms für die Naherholung wird empfohlen, in der Entwurfsplanung ein besonderes Augenmerk auf die Konfliktvermeidung zwischen Radfahrern und Fußgängern und die gestalterische Qualität zu legen und hierbei die Bürger intensiv zu beteiligen.

Am nördlichen Ende des alten Bahndamms mündet der Radschnellweg in die Straße Tittardsfeld ein. Hier soll eine Anbindungsstrecke in Richtung Campus Melaten und Uniklinik abzweigen, die über Tittardsfeld – Schlossparkstraße – Roermonder Straße – Schurzelter Straße – Sörenweg verläuft und am Campusboulevard an die Radverkehrsanlagen Richtung Uniklinik angeschlossen wird. Gemäß dem Beschluss des Städteregionsausschusses vom 24.11.2016 (Sitzungsvorlagen-Nr.???) wurde mit der Stadt Aachen die Art der Campusanbindung abgestimmt. Wegen der topographischen Gegebenheiten wurde eine Trassierung nach Radschnellwegstandard verworfen. Die Anbindung wird in den bestehenden Straßen als Tempo 30-Strecke geführt, auf der Roermonder Straße werden die bestehenden Radfahrstreifen neu markiert. Für den Sörenweg wird ein Ausbau zum gemeinsamen Geh-/Radweg mit 4,00 m Breite vorgeschlagen.

Der Radschnellweg verläuft weiter nach Norden auf der Fahrbahn der Straße Tittardsfeld, die als Fahrradstraße mit Zulassung für den Kfz-Verkehr der Anlieger eingerichtet wird. Für ein verträgliches und sicheres Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr soll die Erkennbarkeit des Radschnellwegs in der Entwurfsplanung auf besondere Weise sichergestellt werden. Nach etwa 170 m wird der Radschnellweg mit einem Neubauabschnitt an die Bahnlinie Aachen – Herzogenrath herangeführt. Die Roermonder Straße wird parallel zur Bahnlinie unterquert. Hierzu wird im östlichen Widerlager der Straßenbrücke eine Unterführung für den Radschnellweg erstellt. Die Machbarkeit dieses Bauwerks wurde untersucht und mit dem Landesbetrieb Straßenbau als Baulastträger abgestimmt. Als Alternative wurde der Ersatz der alten Straßenbrücke durch ein breiteres Bauwerk geprüft. Dies ist trotz des hohen Alters der heutigen Straßenbrücke nicht wirtschaftlich.

Wegen der beengten Platzverhältnisse im Ortskern ist eine getrennte richtungsbezogene Führung (zwei Einrichtungsradwege oder Radfahrstreifen mit jeweils 3,00 m Breite) nicht möglich. Um trotzdem die vom Fördergeber vorgegebenen Standards für Radschnellwege weitestgehend einhalten zu können, wird die Anlage eines einseitigen Zweirichtungsradweges westlich der Roermonder Straße empfohlen.

Innerörtliche Zweirichtungsradwege im Seitenraum sind in der Vergangenheit vor allem dann durch Gefahren für die Verkehrssicherheit aufgefallen, wenn die Führung hinter parkenden Fahrzeugen lag und es viele Einmündungen bzw. Grundstückszufahrten gab. An solchen Strecken wurde in den letzten Jahren aus Gründen der Verkehrssicherheit von den Fachleuten immer eine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn in Radfahr- oder Schutzstreifen präferiert. Diese Problematik wird auch an das Land NRW herangetragen, um zu klären, ob es bereits Erfahrungen von anderen Radschnellwegen zu dieser Thematik gibt.

Um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen, soll der Radschnellweg baulich vom Gehweg und der Fahrbahn getrennt werden. Bei der weiteren Planung ist besonders auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz-Führern zu achten. Diese sollen durch die Führung des Radschnellweges unmittelbar neben der Fahrbahn und durch die übersichtliche Ausgestaltung der Überwege und -zufahrten sichergestellt werden. Dazu sind zur Querung neben der Furtmarkierung z.B. Rampensteine oder „Kölner Teller“ denkbar. Weiterhin könnten Furten zur Verdeutlichung farblich abgesetzt werden.

In der Ortslage Richterich liegen vielfältige Nutzungen auf beiden Straßenseiten, u.a. am Rathausplatz. Daher ist zusätzlich zum Radschnellweg die zusätzliche Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer auf der Fahrbahn für die Fahrtrichtung Norden zu empfehlen. Dies greift die Lösung auf, die nach aktueller Beschlusslage der Stadt Aachen in Kürze umgesetzt werden soll. Im Vorgriff auf die spätere Entwurfsplanung wurde an sechs ausgewählten Querschnitten der Roermonder Straße die Machbarkeit überprüft. Danach können die Radschnellwegkriterien mit Ausnahme kürzerer Abschnitte eingehalten werden. Das Parken auf der westlichen Fahrbahnseite muss dabei durchgehend entfallen. In der Entwurfsplanung soll der Parkraumbedarf geprüft werden.

Im Bereich von Zufahrten und Einmündungen rechnen abbiegende Autofahrer oft nicht mit den aus der „falschen“ Richtung kommenden Radfahrern. Daher sind diese bei einem Zweirichtungsradweg in der Ortslage Richterich sorgfältig zu planen, um den Zweirichtungsverkehr besonders deutlich zu machen und durch niedrige Abbiegeschwindigkeiten die Unfallgefahr zu minimieren. Beispiele u.a. aus den Niederlanden zeigen, dass dies möglich ist. Eine besondere Bedeutung kommt guten Sichtbeziehungen zu.

Aus Sicht des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wartezeiten für die Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße/Berensberger Straße die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr vorgeschlagen. Der Radschnellweg kann dann über die Zufahrt der Horbacher Straße vorfahrtberechtigt geführt werden.

Die überschlägige Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs hat die Machbarkeit bestätigt. Hierfür soll in der weiteren Planung eine detaillierte Untersuchung der Leistungsfähigkeit mit aktuellen Zählwerten erfolgen sowie der Berücksichtigung von evtl. Verkehrsverlagerungen infolge der geplanten Ortsumgehung Richterich und des Bahnhofpunkts Richterich. Alternativ kann der Radschnellweg in die jetzige Lichtsignalisierung eingebunden werden, wodurch jedoch längere Wartezeiten für die Radfahrer entstehen.

Mit dem späteren Bau der Ortsumgehung wird der Radschnellweg am nördlichen Ende von Richterich eine zusätzliche Straße höherer Verkehrsbedeutung queren. Diese sollte vor vorneherein niveaufrei geplant werden, um eine möglichst hohe Reisesegeschwindigkeit mit zugleich geringen Wartezeiten und eine bestmögliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Abschnitt Richterich – Locht (Grenze) (– Heerlen)

Die Potentialanalyse hat gezeigt, dass bis in die Ortslage Alt Richterich mit 1.000 Radfahrern/Tag zu rechnen ist. Nördlich davon bis zur Grenze sind jedoch nur zwischen 300 und 700 Radfahrern/Tag zu erwarten. Dies liegt deutlich unter der Mindestgrenze von 1.000 Radfahrern/Tag, die das Land NRW auf längeren Strecken als Voraussetzung für einen Radschnellweg des Landes vorgibt. In diesem Abschnitt soll die Radverkehrsführung daher nicht mehr als Radschnellweg geplant werden. Wegen der grenzüberschreitenden Bedeutung mit dem Anschluss in Richtung Heerlen soll aber weiterhin eine qualitativ hochwertige schnelle überregionale Route entstehen, die jedoch in den Ausbaubreiten reduziert werden kann. Diese wird im Folgenden als Hauptroute bezeichnet. Auf einen eigenen Gehweg kann wegen der geringen Fußgängerzahlen zwischen Richterich und Horbach sowie zwischen Horbach und der Grenze verzichtet werden.

Ausgehend von der Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße/Berensberger Straße folgt diese Hauptroute der Horbacher Straße bis zum Grenzübergang. Im Rahmen des Ersatzneubaus der Brücke in der Ortsdurchfahrt Alt Richterich sind eigene Radverkehrsanlagen wegen des engen Straßenquerschnitts nicht umsetzbar. Eine Ausweitung der vorhandenen Tempo 30-Strecke auf die gesamte Ortslage wäre wünschenswert, ist aber rechtlich schwierig, solange die Horbacher Straße als Landesstraße klassifiziert ist. Es wird empfohlen, entsprechende Möglichkeiten zu nutzen, wenn die Verkehrsbedeutung für den Durchgangsverkehr mit dem Bau der Ortsumgehung Richterich zurückgeht.

Im Rahmen der Planungen zum Ersatzneubau der Brücke mit dem Landesbetrieb Straßenbau, werden auch der weitere Verlauf der Roermonder Straße bis zum Beginn der Ortslage geprüft und entsprechende Planungsideen entwickelt, um gemeinsam eine radverkehrsfreundliche Lösung zu ermöglichen.

In der Ortsdurchfahrt Horbach ist wegen der engen räumlichen Verhältnisse eine gesonderte Betrachtung im Rahmen der Entwurfsplanung erforderlich. Bisher sind in der Kostenschätzung einfache Markierungsmaßnahmen mit geringem Umbauebedarf berücksichtigt.

Außerorts soll der vorhandene einseitige gemeinsame Zweirichtungsgeh- und radweg zwischen Alt Richterich und Horbach sowie zwischen Horbach und der Grenze auf eine Breite von 3,00 m bis 3,50 m ausgebaut werden und der Witterungsschutz durch eine entsprechende seitliche Bepflanzung verbessert werden. Am Grenzübergang soll eine Querungshilfe den Übergang auf die beidseitige Radverkehrsführung auf niederländischer Seite sichern.

Abschnitt Richterich – Kohlscheid

Nördlich des Ortsausgangs Richterich soll der Radschnellweg nach Osten verschwenken und mit einem Tunnel unter der Roermonder Straße (L 232) in den Küppershofweg und die Hasenwaldstraße führen, der zur Fahrradstraße mit eigenem Gehweg ausgebaut werden. Von dort erfolgt der Neubau eines selbstständig geführten Zweirichtungsradwegs mit Anschluss an die Einmündung Dornkaulstraße/Kämpgenstraße in Kohlscheid. Dieser Knoten soll zum Kreisverkehr umgebaut werden, wobei der Radschnellweg bevorrechtigt über die Zufahrt Dornkaulstraße geführt wird und dann auf der Westseite der Kämpgenstraße hinter der vorhandenen Baumreihe bis zum alten Bahndamm verläuft. Der Radschnellweg verschwenkt in die Trasse des alten Bahndamms und führt über Zellerstraße – Alte Bahn bis zur Raiffeisenstraße. Die Straßen werden zur Fahrradstraße umgestaltet. Die Querungen der Kaiserstraße und der Weststraße sollen durch die Anlage von Minikreisverkehren sicher und zügig befahrbar sein. An den übrigen Querungen wird der Radschnellweg bevorrechtigt und durch Anrampungen der querenden Straßen gesichert. Der heutige Geh-/Radweg zwischen Alte Bahn und Ebertstraße wird zum Radschnellweg mit begleitendem Gehweg ausgebaut. Die Zufahrt zu den Anliegergrundstücken wird erhalten bleiben, das bisher geduldete Parken in der Trasse muss entfallen. In der Straße Alte Bahn nördlich der Weststraße wird das Parken neu geordnet, wobei voraussichtlich einige Stellplätze entfallen. Der Geh-/Radweg von dort bis zur Raiffeisenstraße wird ebenfalls zum Radschnellweg mit begleitendem Gehweg ausgebaut.

Ab der Raiffeisenstraße führt der Radschnellweg als Fahrradstraße über Feldstraße und Mühlenstraße bis zur Forensberger Straße. Gemäß Beschluss des Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Herzogenrath vom 10.11.2016 wurde auch eine Linienführung über das frühere Gelände der Firma Dreco mit Anschluss an die Mühlenstraße geprüft. Auf mehrmalige Anfrage bei den Eigentümern ist keine Antwort erfolgt. Diese Variante wird daher nicht als realistisch eingeschätzt und empfohlen, die oben beschriebene Linienführung weiterzuverfolgen. Für alle oben beschriebenen Straßen, die zur Fahrradstraße umgestaltet werden sollen, sind Maßnahmen zu prüfen, damit der Radverkehr die nach StVO geforderte dominierende Verkehrsart wird.

Abschnitt Kohlscheid – Herzogenrath (–Merkstein)

Der Radschnellweg wird mit der vorhandenen Brücke der Forensberger Straße über die Bahnstrecke Aachen–Herzogenrath geführt und verläuft dann parallel zur Bahnstrecke oberhalb der Böschung bis zur Siedlung Hundforter Benden in Herzogenrath Mitte. Die Streckenführung wird an zwei Stellen von der Bahnstrecke abgerückt, zum einen im Bereich des Fußgängertunnels unter der Bahn südlich Postropsweg, zum anderen im Bereich der ehemaligen Glashalde südlich der Schützenwiese in Herzogenrath–Straß. Im ersten Fall liegt die Bahnstrecke in Dammlage mit altem Baumbestand in den Bahnböschungen. Die parallele Führung würde hier ein sehr langes Stützbauwerk erfordern und sehr weitgehende Eingriffe in den alten Baumbestand in den Bahnböschungen erfordern. Im zweiten Fall wird ein ca. 200 m langer Abschnitt der Bahn umgangen, wo diese ebenfalls in Dammlage liegt und nur mit einem langen Stützbauwerk und Eingriffen in den Baumbestand realisiert werden könnte. Beide Bereiche wurden gemäß dem Beschluss des Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Herzogenrath vom 10.11.2016 näher untersucht mit dem Ergebnis, dass neben den Eingriffen in den alten Baumbestand mit zusätzlichen Kosten für die Stützbauwerke in Höhe von ca. 10 Mio. € zu rechnen ist. Es wird daher empfohlen, die oben beschriebene Lösung mit dem Abrücken der Radschnellwegtrasse weiterzuverfolgen.

Damit verbleiben zwei Abschnitte entlang der Bahn in Dammlage, zum einen auf einer Länge von etwa 70 m südlich der ehemaligen Glashalde, zum anderen auf einer Länge von etwa 80 m nördlich der Straße Auf den Heggen. Dort wird der Radschnellweg auf Stützbauwerken geführt, für die ein Eingriff in den alten Baumbestand in den Bahnböschungen erforderlich ist.

Die Streckenführung entlang der Bahn liegt abschnittsweise in einem Landschaftsschutzgebiet in Randlage und hat dort Eingriffe durch Reduzierung von Gehölzbeständen, zusätzliche Versiegelung und Veränderung des Landschaftsbildes zur Folge. Dies wird von den örtlichen Naturschutzverbänden abgelehnt. Zusätzlich liegt ein Antrag auf die Ausweisung von Naturschutzgebieten u.a. im Bereich der ehemaligen Glashalde vor, der u.a. mit Reptilienvorkommen begründet wird.

Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass diese Eingriffe ausgleichbar sind. Mit der Unteren Naturschutzbehörde der StädteRegion wurden die Bereiche zusätzlich vertieft betrachtet. Trotz der Eingriffe in Natur und Landschaft und der Beeinträchtigungen im Bereich des Artenschutzes werden keine grundlegenden Hindernisse für die Durchführbarkeit des Radschnellweg gesehen. Im weiteren Verfahren ist ein Ausgleichskonzept auszuarbeiten.

Nördlich des Pilgramswegs soll der Radschnellweg die Bahnstrecke mit einem Tunnelbauwerk auf die Ostseite wechseln. Damit wird die Wegebeziehung wiederhergestellt, die seit dem Abriss der dortigen Fußgängerbrücke unterbrochen ist. Der Tunnel soll an einer Stelle angelegt werden, an der die Bahnstrecke in Dammlage liegt, so dass nur kurze Rampenlängen erforderlich sind.

Im weiteren Verlauf wird der Radschnellweg an die Wiesenstraße angeschlossen, die bis zur Schütz-von-Rode-Straße als Fahrradstraße umgestaltet wird. Hierzu ist eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs erforderlich, bei der voraussichtlich einige Stellplätze entfallen.

Der Radschnellweg verläuft weiter über die Albert-Steiner-Straße und die Uferstraße bis zur Kleikstraße. Beide Straßen sollen wegen der höheren Verkehrsmengen nicht als Fahrradstraße, sondern als Tempo 30-Strecke ausgewiesen werden. Auf der Albert-Steiner-Straße soll zumindest im Rückstaubereich vor der Kreuzung mit der Schütz-von-Rode-Straße eine Vorbeifahrmöglichkeit für die Radfahrer sowie ein vorgezogener Aufstellbereich geschaffen werden.

Die Potentialanalyse (siehe unten) hat ergeben, dass für eine Weiterführung des Radschnellwegs nach Merkstein keine ausreichende Nutzung durch Radfahrer zu erwarten ist. Stattdessen wird ein Aus- bzw. Neubau als hochwertige und zügig befahrbare Anbindungsstrecke mit reduzierten Ausbaubreiten empfohlen. Diese beginnt am Bahnhof. Entlang der Bicherouxstraße wird der bestehende Radweg zunächst ohne weitere Ausbaumaßnahmen genutzt. Über das frühere Gelände der Firma Vetrotex wird ein gemeinsamer Geh-/Radweg neu angelegt und bis zum Kreisverkehr Geilenkirchener Straße/K5 in unmittelbarer Nähe zur Europaschule weitergeführt. Die StädteRegion hat entsprechende Hinweise zur Trassenfreihaltung in das laufende Bebauungsplanverfahren für das Gewerbegebiet an der Bicherouxstraße

eingebraucht. Die Vorplanung soll in nächster Zeit in Abstimmung mit der Stadt Herzogenrath durchgeführt werden.

Abschnitt Kohlscheid – Kerkrade

An der Forensberger Straße (Ende des Abschnitts Richterich – Kohlscheid) zweigt diese Verbindung als Radschnellweg ab und wird entlang des vorhandenen Wirtschaftswegs bis zur Voccartstraße geführt. Die Voccartstraße stellt wegen der langen Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen und des hohen Verkehrsaufkommens eine Barriere dar, die mit einem Tunnel niveaufrei unterquert werden soll. Die Rampe auf der westlichen Seite endet am südlichen Kreisverkehr der Neustraße-/Nieuwstraat, die als wichtige Erschließungsachse für Herzogenrath-Straß und die anliegenden Bereiche von Kerkrade dient. Diese Rampe wird wegen der kurzen Entwicklungslänge steiler als 6 % sein. Über die Pannesheider Straat wird der Radschnellweg an die Weiterführung auf Kerkrader Gebiet in Richtung Zentrum angeschlossen.

Weitere Ausbaustufen

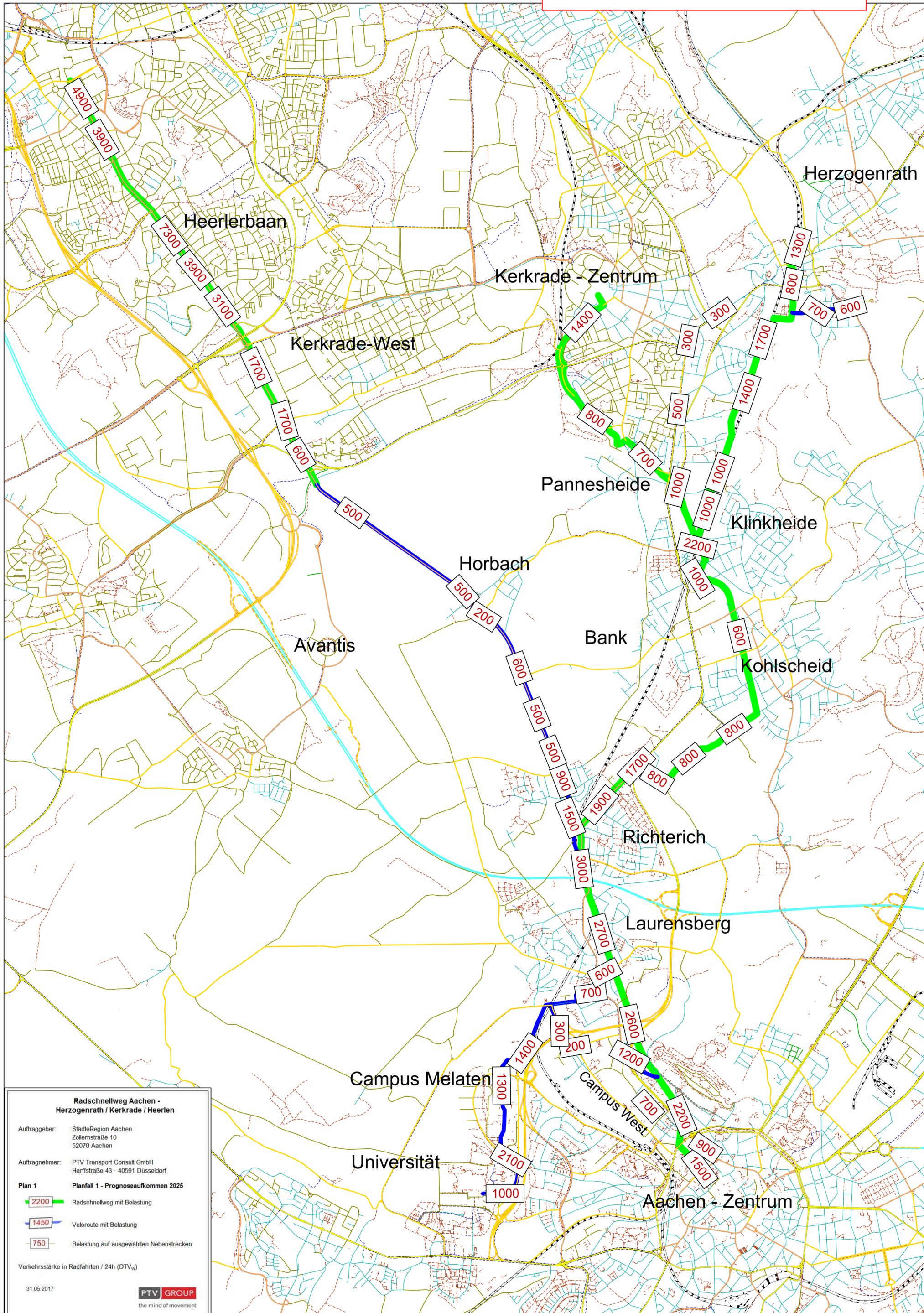
Verschiedene Erweiterungen des Radschnellwegs können zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll werden, wenn bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt werden. Es wird empfohlen, die nachfolgenden für eine zweite Ausbaustufe zu berücksichtigen:

- **Unterführung Pontwall in Aachen**
Die bestehende Fußgängerunterführung an der Kreuzung Pontwall/Wüllnerstraße/Turmstraße könnte auch für den Radverkehr genutzt werden. Dazu ist u.a. der Bau entsprechender Rampen notwendig. Dies ermöglicht insbesondere die planfreie Querung des Alleenrings im Zuge des Radschnellwegs und bringt einen erheblichen Reisezeitvorteil.
- **Zweite Radschnellwegachse zwischen Richterich und Pannesheide über Bank**
In der stufenweisen Auswahl der Linienführung war für diese Verbindung auch die Achse über die Bankerfeldstraße und die Haus-Heyden-Straße untersucht worden. Die Umsetzung ist abhängig vom Bau der Ortsumgehung Richterich, die den Amstelbach und die Bahnlinie Aachen-Herzogenrath mit einem begleitenden Zweirichtungsradweg niveaufrei queren soll. Mit der Weiterführung dieses Radwegs bis zum Ortseingang Bank, der fahrradfreundlichen Gestaltung der Bankerfeldstraße und der Haus-Heyden-Straße u.a. im Rahmen von geplanten Fahrbahnsanierungen und dem Neu- bzw. Ausbau einer nördlichen Anbindung von der Haus-Heyden-Straße bis zum Kreisverkehr Neustraße/Am Zollhaus in Herzogenrath-Pannesheide kann

diese ursprüngliche Planungsidee verwirklicht werden. Aufgrund der breiten Verteilung der Bebauung in Kohlscheid wird diese als zweite parallele Achse zusätzlich zur Radschnellwegführung über die Alte Bahn weiter östlich empfohlen.

- Direkte Anbindung von Herzogenrath Mitte

Die beschriebene Linienführung in Herzogenrath–Mitte ist wegen der langen Wartezeiten an der Lichtsignalanlage mit der Schütz–von–Rode–Straße sowie der höheren Verkehrsbelastung der Albert–Steiner–Straße nicht optimal. Daher wird als 2. Ausbaustufe vorgeschlagen, mittelfristig den Radschnellweg ab der Siedlung Hundforter Benden weiter auf der Ostseite der Bahnstrecke zu führen, die Schütz–von–Rode–Straße mit einem parallelen Brückenbauwerk zu queren und eine durchgehende Verbindung bis zum Kreisverkehr Uferstraße zu schaffen. Diese Möglichkeit eröffnet sich, wenn der im Innenstadtkonzept der Stadt Herzogenrath vorgesehenen Abriss des Parkhauses Albert–Steiner–Straße sowie die Neuordnung des Postgeländes erfolgen. Hierdurch besteht die Möglichkeit, für den Radschnellweg und den begleitenden Gehweg die notwendigen Flächen an der Bahnstrecke zur Verfügung zu stellen. Diese 2. Ausbaustufe schafft erhebliche Reisezeitvorteile für den Radschnellweg und sowie eine direkte autofreie Verbindung von der Innenstadt ins Wurmatal auch für Fußgänger.



Radschnellweg Aachen - Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen

Auftraggeber: StädteRegion Aachen
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Auftragnehmer: PTV Transport Consult GmbH
Harffstraße 43 - 40591 Düsseldorf

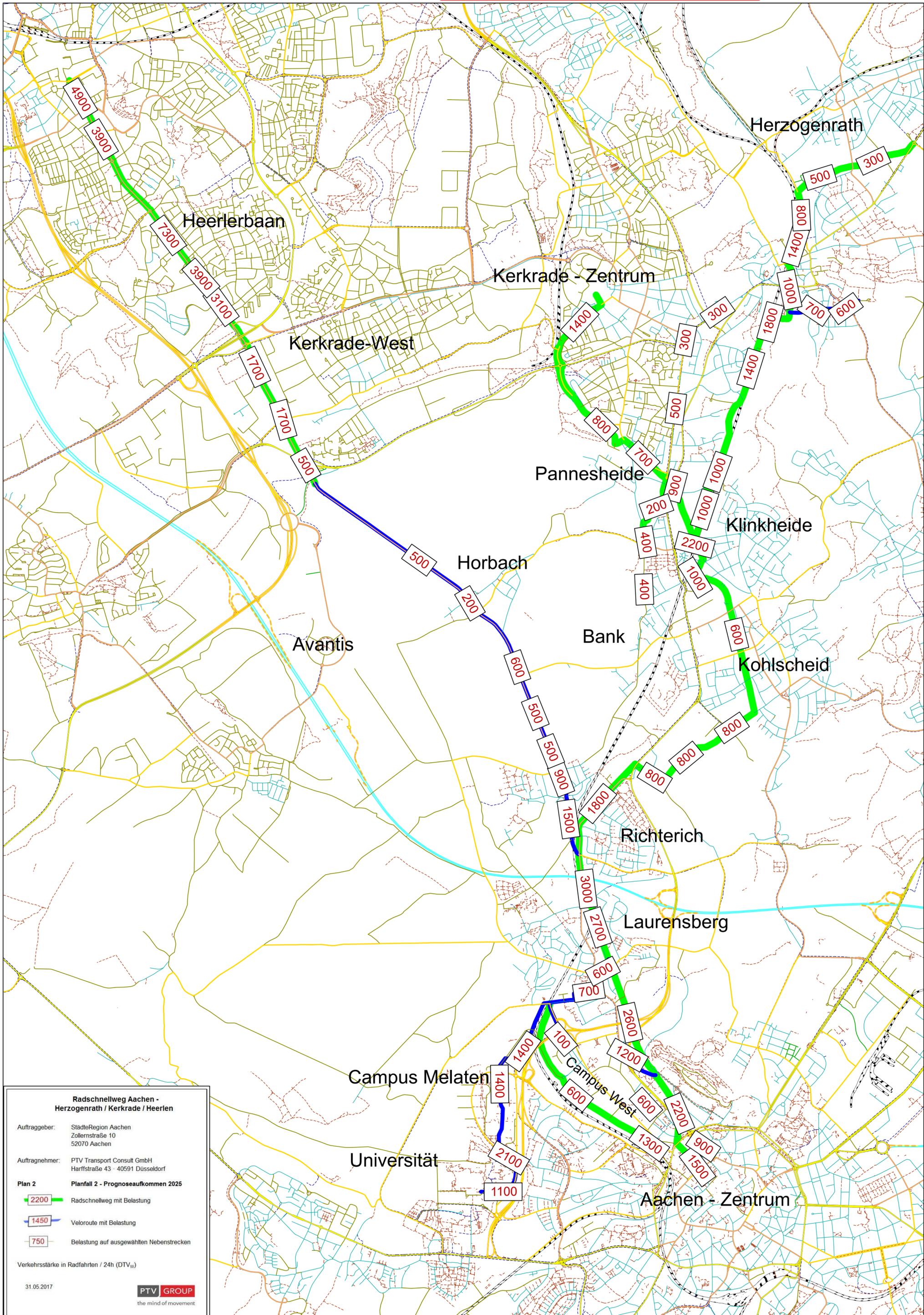
Plan 1: Planfall 1 - Prognoseaufkommen 2025

- 2200 Radschnellweg mit Belastung
- 1450 Veloroute mit Belastung
- 750 Belastung auf ausgewählten Nebenstrecken

Verkehrsstärke in Radfahrten / 24h (DTV₂₄)

31.05.2017

PTV GROUP
the mind of movement



Radschnellweg Aachen - Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen

Auftraggeber: StädteRegion Aachen
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Auftragnehmer: PTV Transport Consult GmbH
Harffstraße 43 - 40591 Düsseldorf

Plan 2: Planfall 2 - Prognoseaufkommen 2025

- 2200 Radschnellweg mit Belastung
- 1450 Veloroute mit Belastung
- 750 Belastung auf ausgewählten Nebenstrecken

Verkehrsstärke in Radfahrten / 24h (DTV₂₄)

31.05.2017

PTV GROUP
the mind of movement