



StädteRegion Aachen
Der Städteregionsrat
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Radschnellweg Aachen – Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen

Abwägung und Empfehlung eines Trassenvorschlags für die weiteren Schritte der Machbarkeitsstudie

Stand: 31.05.2016

Verfasser:



Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH
Malmedyer Straße 30
52066 Aachen
Tel.: 0241/94623-0
Fax: 0241/94623-30
E-Mail: info@bueroberg.de



Inhalt

1	Einleitung	2
2	Streckenbeschreibungen nach Abschnitten	3
2.1	Abschnitt 1: Aachen – Richterich	3
	Auswahl einer Anbindungsvariante im Bereich Aachen-Innenstadt.....	3
	Variante A.....	5
	Variante B.....	9
	Variante C.....	14
	Abwägung für Abschnitt 1: Aachen – Richterich.....	18
2.2	Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid	20
	Auswahl einer Anbindungsvariante für Variante A im Bereich Richterich-Zentrum (ab Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße).....	20
	Variante A.....	22
	Variante B.....	26
	Variante C.....	30
	Abwägung für Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid	33
2.3	Abschnitt 2: Kohlscheid – Herzogenrath	35
	Auswahl einer Anbindungsvariante im Bereich Herzogenrath-Innenstadt	35
	Variante A.....	38
	Variante B.....	42
	Variante C.....	47
	Abwägung für Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath	51
2.4	Abschnitt 4: Richterich – Locht.....	53
	Variante A.....	53
	Variante B.....	57
	Abwägung für Abschnitt 4: Richterich - Locht.....	61
3	Anbindungsstrecken.....	62
	Anbindung Aachen-Laurensberg	63
	Anbindung Campus Melaten/Campus West.....	66
	Anbindung Gewerbegebiet Kohlscheid	68
	Anbindung Nieuwstraat (Radnetz NL-Kerkrade)	70
	Anbindung Herzogenrath-Merkstein.....	71
4	Empfehlung.....	73

Anlagen

- Anlage A.1: Dokumentation TÖB-Beteiligung, Gespräche mit Verwaltung und politischen
Gremien, Bürgerbeteiligung
- Anlage A.2: Zusammenfassung Potentialanalyse (Langfassung)

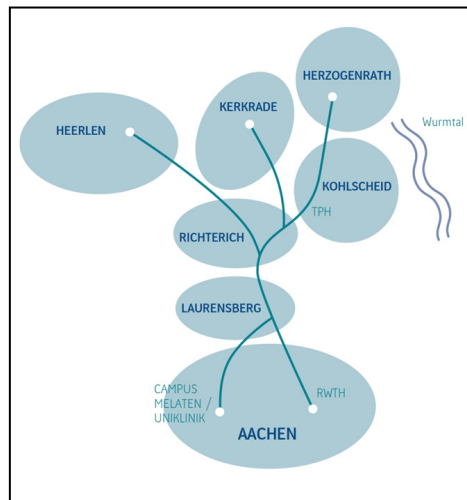
1 EINLEITUNG

Im Juni 2015 fand die 1. Stufe der Bürgerbeteiligung statt, in der die Bürger aufgefordert waren, Streckenvorschläge für einen oder mehrere (Teil-) Abschnitte des Radschnellweges einzureichen.

- Abschnitt 1: Aachen-Zentrum bis Richterich
- Abschnitt 2: Richterich bis Kohlscheid
- Abschnitt 3: Kohlscheid bis Herzogenrath-Zentrum
- Abschnitt 4: Richterich bis Grenzübergang Locht

Aus insgesamt 90 Vorschlägen wurden für jeden Streckenabschnitt die drei zielführendsten Varianten ausgewählt und im Rahmen der 2. Stufe der Bürgerbeteiligung in Bürgerworkshops vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert.

Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden zusammen mit den Ergebnissen aus der bisherigen Planung und der Beteiligung der Verwaltungen und TÖBs in Steckbriefen aufbereitet.



Kriterien Radschnellwege:

- Zweirichtungsradweg: 4,00 m mit Mittelmarkierung
- Einrichtungsradschulweg/Radfahrradstreifen: 3,00 m
- Fahrradstraße: z.B. Rotasphalt u./od. Piktogramme u. Schilder signalisieren die Bevorrechtigung des Radfahrers gegenüber dem Kfz-Verkehr
- Möglichst Vorfahrt an Knotenpunkten
- Möglichst niveaufreie Führung bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen (Tunnel/Brücke)
- Geringe Steigungen
- Trennung vom Fußgängerverkehr
- Belag: Asphalt oder Beton
- Beleuchtung (innerorts, ggf. auch außerorts)

In den Steckbriefen werden die baulichen Maßnahmen, die umweltrelevanten Auswirkungen und das Nutzerpotential beschrieben sowie grobe Kostenkennzahlen angegeben. Sie enthalten eine Bewertung der Effekte auf die bestehende Infrastruktur und die sich hieraus ergebenden möglichen Konflikte. Neben der Flächenverfügbarkeit erfolgt eine Beurteilung, ob beispielsweise eine Ausweisung als Fahrradstraße oder Tempo-30-Strecke für einen Straßenabschnitt durchsetzbar ist. Zudem werden kritische Bereiche bei der sozialen und verkehrlichen Sicherheit benannt.

Da in den Stadtzentren Aachen und Herzogenrath eine Vielzahl von Varianten zur

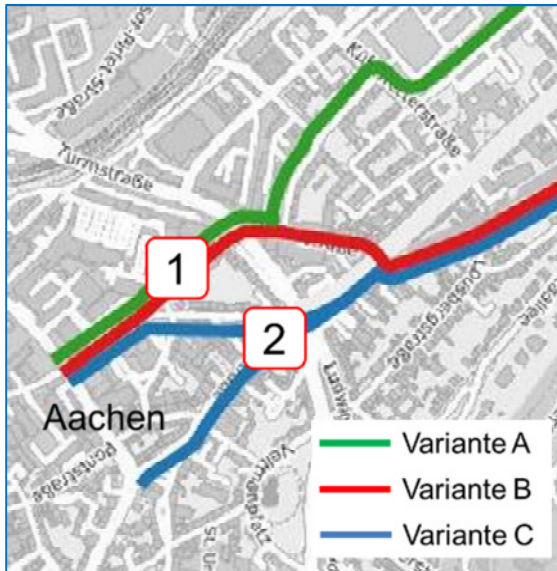
Anbindung an das Zentrum möglich sind, erfolgte hierfür eine detailliertere Untersuchung mit Empfehlung für den gesamten Abschnitt.

Den Abschluss zu jedem Streckenabschnitt bildet eine zusammenfassende Bewertung der untersuchten Streckenverläufe mit Sondierung eines Trassenvorschlags für die weiteren Schritte der Machbarkeitsstudie. Im Anschluss an die Steckbriefe werden die darüber hinaus zu untersuchenden möglichen Anbindungsstrecken „Laurensberg“, „Campus Melaten/Campus West“, „Gewerbegebiet Kohlscheid“, „Nieuwstraat“ und „Merkstein“ kurz vorgestellt. Abschließend erfolgt eine zusammenfassende Empfehlung für den gesamten Streckenverlauf.

2 STRECKENBESCHREIBUNGEN NACH ABSCHNITTEN

2.1 Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Auswahl einer Anbindungsvariante im Bereich Aachen-Innenstadt



Im Abschnitt Aachen - Zentrum bis Richterich stehen zwei Führungen vom Templergraben/Driescher Gässchen beginnend bis zu den Hauptvarianten A, B und C zur Verfügung; 1. die Trasse über Wüllnerstraße und „kleine“ Turmstraße sowie 2. die Strecke über Pontdriesch, Pontstraße stadtauswärts und Pontstraße, Malteserstraße, Wüllnerstraße stadteinwärts. Beide Führungen unterscheiden sich in Länge und Steigung kaum.

Zu 1.

Bei einer Führung über die Wüllnerstraße (Umweltspur, Tempo 30 oder Zweirichtungsradweg) und die „kleine“ Turmstraße (Fahrradstraße) sind insbesondere die Planungen der Stadt Aachen zur Umgestaltung der Wüllnerstraße und des Wüllnerplatzes (Bustrasse) zu beachten sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf den Knotenpunkt Ponttor bei Einrichtung einer Fahrradstraße in der „kleinen“ Turmstraße näher zu untersuchen. Derzeit ist die Verkehrsbelastung in der „kleinen“ Turmstraße für das Element Fahrradstraße zu hoch. Für die Querung des Pontwalls gibt es die Möglichkeit, den vorhandenen Knoten oder die vorhandene Unterführung zu nutzen. Die planfreie Querung des Pontwalls beinhaltet die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs und hätte zur Folge, dass 5 Straßenbäume und 17 Parkstände entfallen. Die 5 Straßenbäume können etwas versetzt wieder neu gepflanzt, die Parkstände durch die Erweiterung des Parkplatzes im Seitenraum des Pontwalls ausgeglichen werden. In der Abwägung wird bisher von einer niveaugleichen Führung ausgegangen.



Zu 2.

Bei einer Führung stadtauswärts über Pontdriesch (Einrichtungsrادweg od. breiter Radfahrstreifen) und Pontstraße (Umweltspur) bzw. stadteinwärts über Malteserstraße (Umweltspur, Fahrradstraße) und Wüllnerstraße (Tempo 30) stellt in diesem Bereich ein hohes Aufkommen an Bus- und Lieferverkehr zusätzlich zum hohen Fußgängeraufkommen (insbesondere in der schmaler werdenden oberen Pontstraße) ein starkes Konfliktpotential dar. Stadtauswärts sind der Aufstellbereich am Knoten Pontwall und die Strecke bis zur Einmündung Rüscher Straße infolge der geplanten Umweltspur neu zu ordnen.

Nach jetzigem Ermessen wird eine Haupt-Führung gemäß 1. über die Wüllnerstraße und „kleine“ Turmstraße als Anbindungsstrecke der Hauptvarianten A, B und C vorgeschlagen.

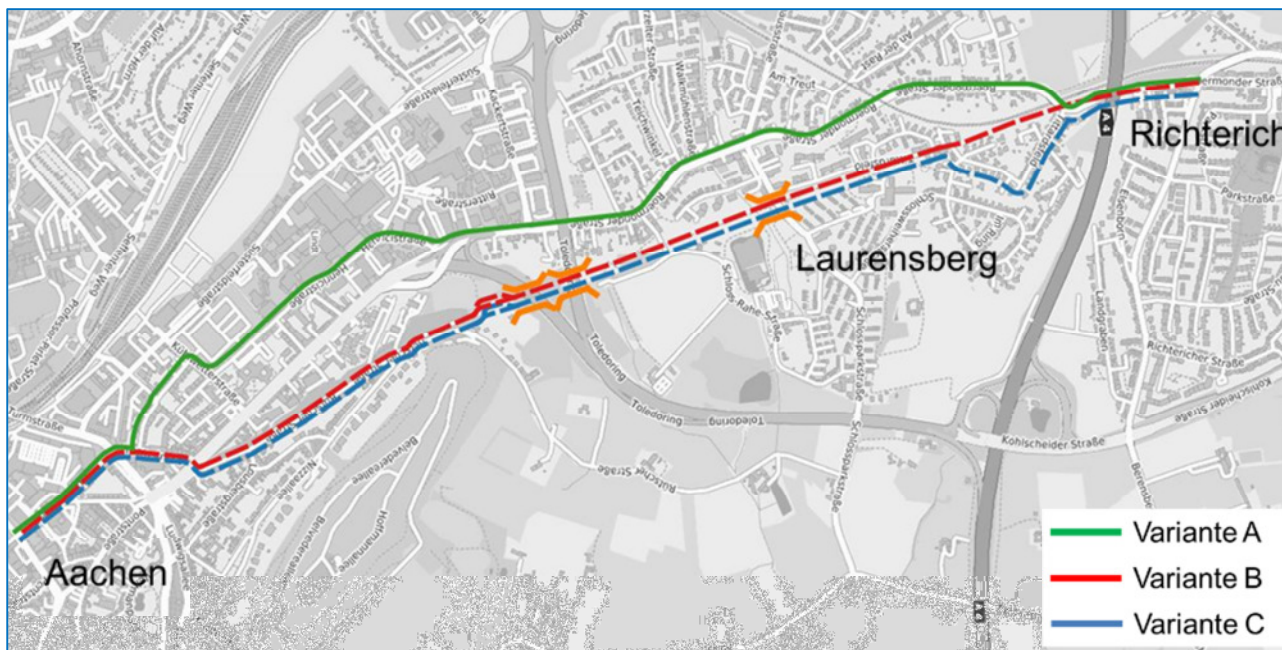
Im Rahmen der Vorplanung sollte zur Erhöhung der Sicherheit sowie zur Minimierung der Steigung die niveaufreie Führung der Kreuzung Turmstraße / Wüllnerstraße über die vorhandene Unterführung am Audimax näher untersucht werden.

Die Kriterien für einen Radschnellweg können in diesem innerstädtischen Bereich mit vielen verschiedenen Nutzungsansprüchen auch aufgrund der Straßenbreiten nicht überall eingehalten werden. Gleichwohl wird eine Verbesserung der verkehrlichen Situation durch die oben genannten Maßnahmen erzielt.

Da sich die Verkehrsströme in der Innenstadt in viele verschiedene Richtungen auffächern, sollte die Führung über Pontdriesch – Pontstraße bzw. Malteserstraße – Wüllnerstraße zumindest als Nebenroute ebenfalls aufgewertet werden.

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Variante A



Streckenbeschreibung (ab Anbindungsstrecke)

Turmstraße – Kruppstraße – Kühlwetterstraße - Henricistraße – Roermonder Straße –
Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße

Kenndaten

Länge: 4,0 km **Lichtsignal-** 2 (+1)* **Bauwerke:** keine
anlagen:

* Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str. entweder LSA od. KV

Steigung/Gefälle:

3.345 m 655 m 0 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

5,4 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 1)

Führungsform / Maßnahmen

- Turmstraße von Pontwall bis Kruppstr.: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Kruppstr., Kühlwetterstr. und Henricistr.: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Roermonder Str. ab Henricistr. bis Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str.: Ausbau des vorh. Radweges zu einem Zweirichtungsradweg westl. der Fahrbahn (teilweise verringerte Breiten) und Umgestaltung des gesamten Straßenraums

Ausgewählte Querschnitte



Kruppstraße
(Höhe Turmstr.)



Kühlwetterstr.
(Höhe Kruppstr.)



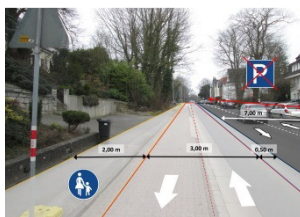
Henricistr.
(Höhe Bendplatz)



Roermonder Str.
(vor Kackertstr.)



Roermonder Str.
(nach Kackertstr.)



Roermonder Str.
(vor Haus Linde)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Ausweisung der Henricistr. als Fahrradstraße aufgrund von Kraftfahrzeugverkehr möglich/attraktiv?

Grunderwerb erforderlich:

- nein

Bauliche Maßnahmen:

- Umbau der Kreuzungen Krupp-/ Bunsenstr., Krupp-/ Kühlwetterstr., Kühlwetter-/ Henricistr., Henrici-/ Kavenstr., Henrici-/ Jupp-Müller-Str. und Henrici-/ Borchersstr.
- Umbau der Roermonder Str. ab Kreuzung Henricistr./Roermonder Str. bis Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str.
- Umbau Kreuzung Roermonder Str./Horbacher Str. (Konflikt Bushaltestellen)

Parkraum:

- Wegfall von insgesamt bis zu ca. 225* Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Kruppstr., Henricistr., Roermonder Str.)

* Wenn in der Henricistr. einseitig aufgeschultertes Gehwegparken zugelassen wird, reduziert sich die Zahl der entfallenden Parkstände auf bis zu 140.

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

- Roermonder Str. zwischen Schlossparkstraße und Tittardsfeld: Mindestbreite eines Zweirichtungsradweg ist technisch nicht umsetzbar.
- Henricistr.: Ausweisung als Fahrradstraße gemäß StVO und ERA aufgrund der Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs problematisch.

Steigung

Steigung größer 4 % auf einer Länge von ca. 500 m (Richtericher Berg) zwischen Schlossparkstraße und Laurentiusstraße



Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar, bis auf:

- enge Radien an den Kreuzungen Turmstr./Kruppstr., Kruppstr./Kühlwetterstr., Kühlwetterstr./Henricistr.
- 3 Ampeln im Bereich Roermonder Str. (Kackertstr., Rathausstr., Horbacher Str.)
- Richtericher Berg: Steigung größer 4 % auf ca. 500 m verringert Fahrgeschwindigkeit bergauf enorm; bergab muss aufgrund vieler Zufahrten die Geschwindigkeit ebenfalls gedrosselt werden (Bremsbereitschaft)

Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Sie verläuft jedoch durchgehend im vorhandenen Straßenraum in dicht bebauten Bereichen, so dass für den Vergleich der Streckenvarianten die nachfolgende vereinfachte Betrachtung durchgeführt wird.

Versiegelung:	Insgesamt kommt es zu einer relativ geringen zusätzlichen Versiegelung von ca. 0,4 ha.
Schutzgut Tiere und Pflanzen:	Entlang der Roermonder Straße kommt es zum Verlust von etwa 25 Straßenbäumen, die teilweise etwas versetzt neu gepflanzt werden können.
Übrige Schutzgüter:	Die Auswirkungen sind gering.

Insgesamt kommt es bei keinem der Schutzgüter zu nennenswerten Beeinträchtigungen.

Potential

Es wird eine direkte Anbindung an die Aachener Innenstadt geschaffen. Über den Anschluss an den Alleen- und Grabenring erfolgt die Feinverteilung im Innenstadtbereich über das dortige Radverkehrsnetz.

Vom Alleenring bis Laurensberg werden die Gewerbe- und Wohnstandorte um den Bendplatz und beiderseits der Henricistraße erschlossen. Die Stadtteile Laurensberg und Richterich werden entlang der Roermonder Straße mit den dort liegenden Wohn- und Einkaufsbereichen zentral erschlossen. Das nördliche Drittel von Laurensberg sowie Richterich sind nur über eine Steigung von über 4 % auf einer Länge von ca. 500 m erreichbar. Dies verringert die Anbindungsattraktivität dieser Ortsteile in Verbindung zur Aachener Innenstadt.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Innenstadt und Laurensberg in Höhe Toledoring
+ 850 Radfahrten/Tag (= + 21 %) auf 4.850 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 3.000 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Laurensberg und Richterich in Höhe Autobahn
+ 900 Radfahrten/Tag (= + 30 %) auf 3.900 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 2.400 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Im ersten Abschnitt vom Templergraben bis zum Ende der Kruppstraße sowie im Bereich



Laurensberg-Zentrum ist die soziale Sicherheit durch eine durchgehende Wohnbebauung gut, im Bereich Gewerbegebiet am Bendplatz jedoch nicht so gut.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

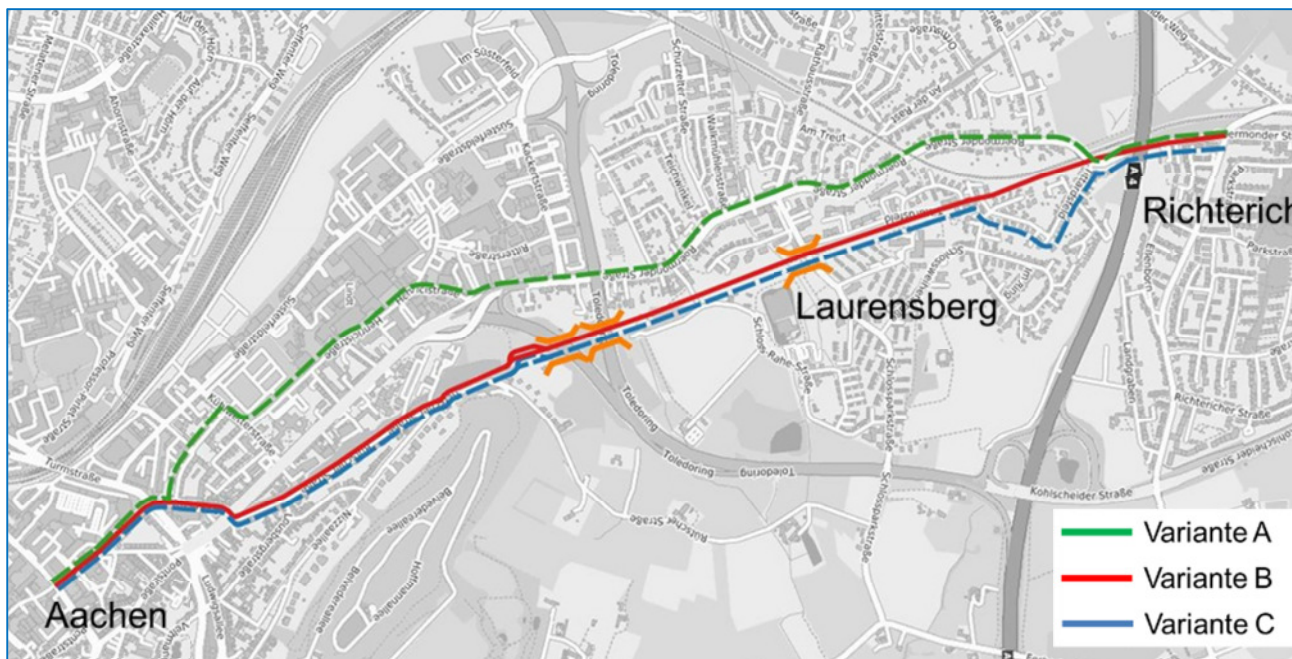
- Henricistr.: Fahrradstraße mit Gewerbezufahrten und Schwerlastverkehr
- Roermonder Str.: Zweirichtungsradweg mit Gefällestrecke, Zufahrten, Knotenpunkten und Haltestellen (hohe Unfallgefahr)

Konfliktpotential

- Gewerbe- und Besucherverkehr im Bereich Bendplatz
- Fernbushalt im Bereich Bendplatz
- Wegfall von vielen Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Kruppstr., Henricistr., Roermonder Str.)
- Hohe Lärm- und Abgasbelastung entlang stark befahrener Straßen
- Führung auf hochbelasteter Roermonder Straße mit vielen Querungsstellen und Grundstückszufahrten, besondere Gefährdung durch hohe Radfahrgeschwindigkeiten bergab am Richtericher Berg

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Variante B



Streckenbeschreibung (ab Anbindungsstrecke)

Turmstraße – Rütcher Straße – Alter Bahndamm – Tittardsfeld – Bahnlinie – Roermonder Straße – Roermonder Straße/Berensberger Straße

Kenndaten

Länge: 3,8 km **Lichtsignalanlagen:** 1 (+1)* **Bauwerke:** 3 Brücken, Teilrückbau Widerlager an DB-Brücke Roermonder Str.

* Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str. entweder LSA od. KV

Steigung/Gefälle:

3.345 m 390 m 65 m
0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

10,0 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstecke 1)

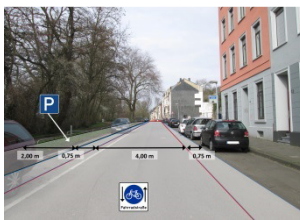
Führungsform / Maßnahmen

- Turmstr. von Pontwall bis Roermonder Str.: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Rütcher Str. von Roermonder Str. bis Einmündung Nizzaallee: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Hinter Einmündung Nizzaallee: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg mit Durchfahrt/Umfahrung der Kleingartenanlage „Rütsch“
- 2 Brückenbauwerke über den Toledoring und die Kohlscheider Str. mit parallelem Gehweg
- Weiterführung auf dem alten Bahndamm mit parallelem Gehweg (Weißer Weg) bis

Tittardsfeld und Brücke über die Schlossparkstraße

- Tittardsfeld von nördl. Ende Bahndamm bis Hausnr. 62: Einrichtung einer Fahrradstraße mit Durchstich zur Bahnstrecke (Aachen – D'dorf) bei Hausnr. 62
- Bahnstrecke (Aachen – D'dorf) von Tittardsfeld bis Roermonder Str.: Neubau eines Zweirichtungsweges parallel zur Bahnstrecke mit Anschluss an die Roermonder Str. vor der Autobahnbrücke
- Roermonder Str. von der Autobahnbrücke bis zur Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str.: Neubau eines Zweirichtungsweges westl. der Roermonder Str.

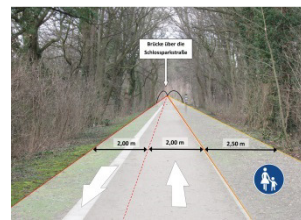
Ausgewählte Querschnitte



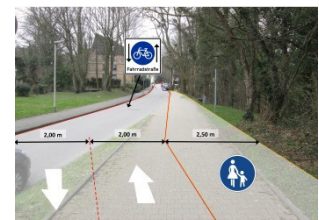
Rütcher Str.
(Höhe ehem. Bunker)



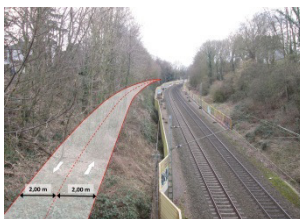
Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(Übergang Tittardsfeld)



Bahnstrecke AC-D'dorf
(Blickrichtung Tittardsfeld)



Bahnstrecke AC-D'dorf
(Blickrichtung Richterich)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Baugrundverhältnisse im Bereich der Brücken (Toledoring und Kohlscheider Str., Schlossparkstr.) sind noch zu prüfen
- Durchstich Brückenbauwerk Bahnunterführung Roermonder Str.

Grunderwerb erforderlich:

- Tittardsfeld, Hausnr. 62 (MFH)

Bauliche Maßnahmen:

- 3 Ingenieurbauwerke (für Radfahrer u. Fußgänger)
- Ausbau Bahndamm unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer (Parkweg Weißer Weg)
- Durchstich Brückenbauwerk DB-Brücke
- ggf. Beleuchtung entlang der Bahnstrecke und des Bahndamms prüfen
- Teilw. Schutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke
- Umbau Kreuzung Roermonder Str./Horbacher Str. (Konflikt Bushaltestellen)
- Umgestaltung der Kreuzungen im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Kein Wegfall von Parkständen



Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Mittlere Steigung von 3,7 % auf einer Länge von 300 m zwischen der Rütscher Str. und der gepl. Brücke über den Toledoring sowie kurze starke Steigung von 6 % auf der Rampe, die von der Bahnstrecke wieder an die Roermonder Str. führt.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Versiegelung:

An der Rütscher Straße wird auf ca. 500 m ein ca. 0,8 m breiter Teil des vorhandenen Grünstreifens zusätzlich versiegelt, um ausreichende Sicherheitsabstände auf der Fahrradstraße zu den parkenden Kfz zu gewährleisten. Auf dem alten Bahndamm und neben der bestehenden Bahntrasse wird auf ca. 1.130 m zusätzlich ein etwa 5,00 m breiter Streifen versiegelt. Insgesamt werden ca. 1,4 ha Fläche neu versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Für die Erstellung der Widerlager und Brückenpfeiler einschließlich Baustellenzufahrt für die beiden Brückenbauwerke über die Kohlscheider Straße und den Toledoring kommt es zu temporären Eingriffen in einen Biotopbereich hoher Bedeutung. Südlich der Kohlscheider Straße geht ein Heckenabschnitt dauerhaft verloren. Auf 270 m ist an der bestehenden Bahntrasse zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße ein Feldgehölz hoher Bedeutung betroffen, wegen der Vorbelastung durch die Bahn sind keine zusätzlichen betriebsbedingten Störungen durch den Radschnellweg zu erwarten. Insgesamt gehen etwa 0,5 ha als Biotopfläche mittlerer bis hoher Bedeutung verloren.

Ein Eingriff in Bäume der Saatkrähenkolonie (an Einmündung alter Bahndamm in Straße Tittardsfeld) soll vermieden werden, sonstige Störungen sind dort nicht zu erwarten.

Projektbedingte Beeinträchtigungen planungsrelevanter Vogel-, Amphibien-, Reptilien- und Fledermausarten sind unter Beachtung üblicher Vermeidungsmaßnahmen (Baumhöhlenkontrolle vor Baubeginn, Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeiten usw.) nach jetzigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Schutzgebiete und geschützte Teile von



Natur und Landschaft sind nicht betroffen.

Schutzgut Boden:

Es gehen etwa 0,6 ha Böden von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung in den neu versiegelten Bereichen verloren. Am Toledoring kommt es ggf. zum Eingriff in eine Altlastenverdachtsfläche.

Schutzgut Wasser:

Es kommt an der bestehenden Bahntrasse zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße zu einem geringen Verlust von Infiltrationsfläche über einem Grundwasserleiter mit hoher Bedeutung. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch im Nahbereich des Radschnellwegs versickert werden, so dass die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung insgesamt als gering anzusehen sind.

Schutzgut Klima/Luft und Kultur-/Sachgüter:

Der Verlust von Gehölzflächen im Bereich Toledoring und an der bestehenden Bahnstrecke zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße bedeutet einen Eingriff in Flächen mit hoher lufthygienischer und klimatischer Bedeutung. Insgesamt sind die Schutzgüter nach jetziger Kenntnislage kaum betroffen.

Schutzgut Landschaft/Erholung:

Das Landschaftsbild wird durch die Brückenbauwerke über die Kohlscheider Straße, den Toledoring und die Schlossparkstraße verändert.

Der alte Bahndamm wird heute als Naherholungsfläche genutzt (u.a. Weißer Weg, Aufenthaltsbereich mit Hollywoodschaukel). Die Erholungsfunktion wird durch Verringerung der Grünflächenanteile sowie mögliche Konflikte zwischen Radfahrern und Erholungssuchenden eingeschränkt. Der Radschnellweg schafft eine direkte Verbindung der Bahndammbereiche nördlich und südlich der Schlossparkstraße sowie eine Anbindung an das Naherholungsgebiet Lousberg, was eine neue fußläufige und barrierefreie Erreichbarkeit aus Richtung Laurensberg und Richterich schafft.

Schutzgut Mensch:

Das Schutzgut „Mensch“ könnte durch die Inanspruchnahme von sieben Kleingärten in der Bauphase betroffen sein, wovon zwei dauerhaft entfallen könnten. Diese Auswirkung kann mit einer Umgehung der Kleingartenanlage vermieden werden, was zu einem zusätzlichen Eingriff in eine Biotopfläche mit hoher Bedeutung führt. Weiterhin sind die Wohnfunktion und das unmittelbare Wohnumfeld eines Wohnhauses an Tittardsfeld beim Übergang an den Neubauabschnitt entlang der bestehenden Bahntrasse bis zur Roermonder Straße betroffen.



Potential

Es wird wie in Variante A eine direkte Anbindung an die Aachener Innenstadt geschaffen. Auch hier erfolgt über den Anschluss an den Alleen- und Grabenring die Feinverteilung im Innenstadtbereich über das dortige Radverkehrsnetz.

Vom Alleenring bis zum nördlichen Bereich von Laurensberg wird die Wohnbebauung im Bereich der Rütcher Straße erschlossen. Die Gewerbe- und Wohnstandorte um den Bendplatz und beiderseits der Henricistraße sowie südliche Bereich von Laurensberg werden nicht direkt erschlossen. In Richtung Norden ist eine Auffahrt auf den Radschnellweg erst über Schlossparkstraße – Tittardsfeld möglich.

In Laurensberg liegen die nördlichen Siedlungsbereiche um Tittardsfeld/Tittardshang sowie um die westliche Laurentiusstraße im unmittelbaren Einzugsbereich. Richterich wird entlang der Roermonder Straße mit den dort liegenden Wohn- und Einkaufsbereichen zentral erschlossen. Durch die geringe Steigung zwischen Richterich sowie dem Norden von Laurensberg einerseits und der Aachener Innenstadt andererseits wird eine attraktive Verbindung beider Bereiche geschaffen.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen für die Varianten B/C aus:

- Zwischen Innenstadt und Laurensberg in Höhe Toledoring
+ 1.800 Radfahrten/Tag (= + 45 %) auf 5.800 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 2.750 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Laurensberg und Richterich in Höhe Autobahn
+ 1.700 Radfahrten/Tag (= + 57 %) auf 4.700 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 3.200 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist im ersten Abschnitt vom der Turm- und Rütcher Straße bis Einmündung Nizzaallee durch eine durchgehende Wohnbebauung gut. Im zweiten Abschnitt, d.h. im Bereich der Brücken sowie auf dem Bahndamm und entlang der Bahnlinie ist die soziale Sicherheit jedoch gering.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

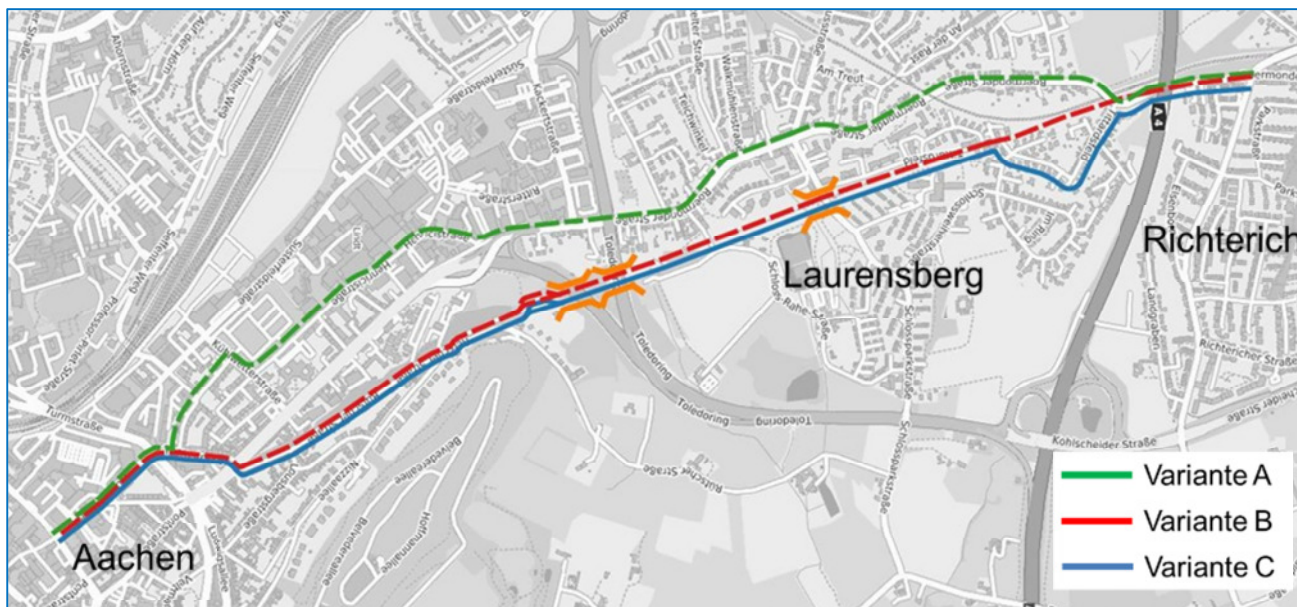
- Keine kritischen Punkte

Konfliktpotential

- Kleingärten „Rütsch“: Einigung über Trassenverlauf im Bereich der Kleingärten, ggf. Umfahrung
- Bahndamm/Weißer Weg in Laurensberg: Naherholungsgebiet soll erhalten bleiben, Beleuchtung für Natur problematisch, mögliche Betroffenheit der Saatkrähenkolonie muss vermieden werden, die parallele Führung mit dem Weißen Weg ist deutlich zu kennzeichnen, verträgliche Oberflächenbefestigung bzw. -material im Bahndambereich
- Bedenken durch Unterschriftenliste gegen Führung auf dem Bahndamm (421 Unterschriften)
- Bahnstrecke: Feinstaubbelastung ist zu prüfen.

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Variante C



Streckenbeschreibung (ab Anbindungsstrecke)

Turmstraße – Rütcher Straße – Alter Bahndamm – Tittardsfeld – Roermonder Straße – Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße

Kenndaten

Länge: 3,9 km **Lichtsignalanlagen:** 1 (+1)* **Bauwerke:** 3 Brücken

* Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str. entweder LSA od. KV

Steigung/Gefälle:

3.200 m 700 m 0 m

0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

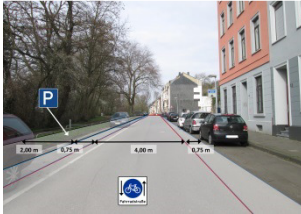
9,2 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 1)

Führungsform / Maßnahmen

- Turmstr. von Pontwall bis Roermonder Str.: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Rütcherstr. ab Roermonder Str. bis Einmündung Nizzaallee: Umgestaltung zur Fahrradstraße
- Hinter Einmündung Nizzaallee: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg mit Durchfahrt/Umfahrung der Kleingartenanlage „Rütsch“
- 2 Brückenbauwerke über den Toledoring und die Kohlscheider Str. mit parallelem Gehweg
- Weiterführung auf dem alten Bahndamm mit parallelem Gehweg (Weißer Weg) bis Tittardsfeld und Brücke über die Schlossparkstraße
- Tittardsfeld von nördl. Ende Bahndamm bis Kreuzung Tittardsfeld/Roermonder Str.: Einrichtung einer Fahrradstraße

- Roermonder Str. von Kreuzung Tittardsfeld/Roermonder Str. bis Kreuzung Roermonder Str./Berensberger Str.: Neubau eines Zweirichtungsradwegs auf der östl. Seite der Roermonder Str.

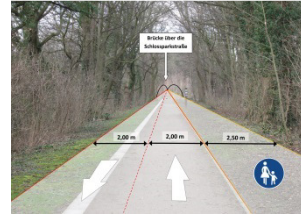
Ausgewählte Querschnitte



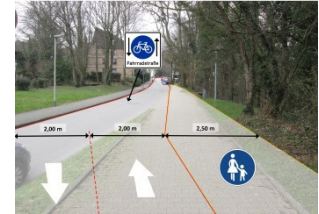
Rütcher Str.
(Höhe ehem. Bunker)



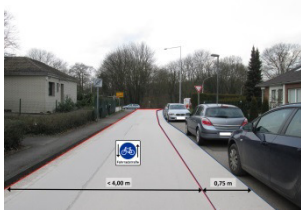
Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(Übergang Tittardsfeld)



Tittardsfeld
(Überg. Roermonder Str.)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Baugrundverhältnisse im Bereich der Brücken (Toledoring und Kohlscheider Str., Schlossparkstr.) sind noch zu prüfen

Grunderwerb erforderlich:

- nein

Bauliche Maßnahmen:

- 3 Ingenieurbauwerke (für Radfahrer u. Fußgänger)
- Ausbau Bahndamm unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer (Parkweg Weißer Weg)
- Umbau Kreuzung Roermonder Str./Horbacher Str. (Konflikt Bushaltestellen)
- ggf. Beleuchtung entlang des Bahndamms prüfen
- Umgestaltung der Kreuzungen im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 29 Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Tittardsfeld)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Mittlere Steigung von 3,7 % auf einer Länge von 300 m zwischen der Rütcher Str. und der gepl. Brücke über den Toledoring.



Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar, bis auf

- engen Kurvenradius bei Tittardsfeld

Umweltverträglichkeit

Grundsätzlich wie Variante B. Der Verlust von Biotopfläche entlang der bestehenden Bahnstrecke zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser entfallen.

Potential

Es wird wie in Variante A und B eine direkte Anbindung an die Aachener Innenstadt geschaffen. Auch hier erfolgt über den Anschluss an den Alleen- und Grabenring die Feinverteilung im Innenstadtbereich über das dortige Radverkehrsnetz.

Vom Alleenring bis zum nördlichen Bereich von Laurensberg wird die Wohnbebauung im Bereich der Rütscher Straße erschlossen. Die Gewerbe- und Wohnstandorte um den Bendplatz und beiderseits der Henricistraße sowie südliche Bereich von Laurensberg werden nicht direkt erschlossen. In Richtung Norden ist eine Auffahrt auf den Radschnellweg erst über Schlossparkstraße – Tittardsfeld möglich.

In Laurensberg liegen die nördlichen Siedlungsbereiche um Tittardsfeld/Tittardshang sowie um die westliche Laurentiusstraße im unmittelbaren Einzugsbereich. Richterich wird entlang der Roermonder Straße mit den dort liegenden Wohn- und Einkaufsbereichen zentral erschlossen. Durch die geringe Steigung zwischen Richterich sowie dem Norden von Laurensberg einerseits und der Aachener Innenstadt andererseits wird eine attraktive Verbindung beider Bereiche geschaffen.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 die folgenden Wirkungen bei B/C aus:

- Zwischen Innenstadt und Laurensberg in Höhe Toledoring
+ 1.800 Radfahrten/Tag (= + 45 %) auf 5.800 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 2.750 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Laurensberg und Richterich in Höhe Autobahn
+ 1.700 Radfahrten/Tag (= + 57 %) auf 4.700 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 3.200 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist im ersten Abschnitt vom Templergraben über die Turm- und Rütscherstraße bis Einmündung Nizzaallee durch eine durchgehende Wohnbebauung gut. Im zweiten Abschnitt, d.h. im Bereich der Brücken sowie auf dem Bahndamm gering und von Tittardsfeld bis Roermonder Straße gut.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Keine kritischen Punkte

Konfliktpotential

- Kleingärten „Rütsch“, Einigung über Trassenverlauf im Bereich der Kleingärten, ggf. Umfahrung



- Bahndamm/Weißer Weg in Laurensberg: Naherholungsgebiet soll erhalten bleiben, Beleuchtung für Natur problematisch, mögliche Betroffenheit der Saatkrähenkolonie muss vermieden werden, die parallele Führung mit dem Weißen Weg ist deutlich zu kennzeichnen, verträgliche Oberflächenbefestigung bzw. –material im Bahndammbereich
- Bedenken durch Unterschriftenliste gegen Führung auf dem Bahndamm (421 Unterschriften)
- Anwohner/Anlieger Tittardsfeld (Parkplatzsituation)



Abwägung für Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Auswirkungen auf die Umwelt

Aus Sicht der Umweltauswirkungen verursacht Variante A insgesamt deutlich geringere Auswirkungen auf die Schutzgüter als die Varianten B und C. Bei den Varianten B und C sind die möglichen Auswirkungen auf die Kleingartenanlage Rütsch, die Einschränkung der Nutzbarkeit der Grünfläche auf dem Alten Bahndamm sowie der Verlust von Biotopflächen zu vermerken. Die heute ruhige, langgestreckte Grünanlage mit reiner Fußgängernutzung wird durch die Nutzung als Radtrasse in ihrer Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Dieser Einschränkung der Naherholungsfunktion steht allerdings auch eine Aufwertung durch den Brückenschlag zwischen Lousberg(viertel) und Laurensberg für die Naherholung und den Fußgängerverkehr entgegen. In Variante C wird die Beeinträchtigung der Wohnfunktion und des Wohnumfelds eines Hauses an Tittardsfeld gegenüber B vermieden.

Potentialausschöpfung

Die Varianten B und C ergeben eine wesentlich bessere Potentialausschöpfung als Variante A.

Infrastruktur

Alle 3 Varianten stellen eine direkte Führung von der Aachener Innenstadt in Richtung Richterich und Herzogenrath dar, wobei bei Variante A durch enge Radien, Schwerlastverkehr, einer Führung entlang hochbelasteter Straßen mit vielen Zufahrten und mehreren Ampeln sowie einer starken Steigung von über 4 % am Richtericher Berg die Attraktivität und Fahrgeschwindigkeit deutlich leidet. Darüber hinaus ist der Verlust an Parkständen unabhängig von der Einhaltung der Kriterien bei A mit Abstand am höchsten. Nach jetzigem Kenntnisstand fallen auch bei einem reduzierten Ausbau der Variante A zur Vermeidung des Umbaus des gesamten Straßenquerschnitts (Roermonder Str.) genauso viele Parkstände weg.

B und C verfügen durch die Führung abseits vom Kfz-Verkehr über den Bahndamm über geringere Steigungen und keine (B) bzw. nur eine enge Kurve(n) (C). Bei Variante C sind darüber hinaus die Parkstände in der Straße Tittardsfeld betroffen. Zum Erhalt der anderweitig nicht zur Verfügung stehenden Parkstände ist hier eine kurze Engstelle jedoch vertretbar.

Die baulichen Maßnahmen und die damit verbundenen Risiken sind bei B und C zwar umfangreicher, beeinträchtigen den Alltagsverkehr in der Bauphase jedoch in wesentlich geringerem Maße als bei A.

Kosten

Variante A liegt mit 5,4 Mio. € deutlich unter den Kosten von Variante B (10,0 Mio. €) und C (9,2 Mio. €). In der reduzierten Ausbauvariante A (s. „Infrastruktur“) liegen die Kosten



bei 1,2 Mio. €.

Nur in der reduzierten Variante A können die Kriterien für Radschnellwege auf langen Abschnitten nicht eingehalten werden, so dass hier eine Förderung mit Mitteln des Landes fraglich ist. In Variante B und C ist nach jetzigem Kenntnisstand mit einer hohen Förderquote von bis zu 100% insbesondere für die Brückenbauwerke zu rechnen.

FAZIT

Die Varianten B und C ergeben eine wesentlich bessere Potentialausschöpfung mit einer sehr attraktiven Streckenführung. Sie führen zu möglichen Auswirkungen auf die Kleingartenanlage Rütch, zur Einschränkung der Grünfläche auf dem Alten Bahndamm sowie zum Verlust von Biotopflächen. Die heute ruhige, lang gestreckte Grünanlage mit reiner Fußgängernutzung wird durch die Nutzung als Radtrasse in ihrer Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Dieser Einschränkung der Naherholungsfunktion steht allerdings auch eine Aufwertung durch den Brückenschlag zwischen Lousberg(viertel) und Laurensberg für die Naherholung und den Fußgängerverkehr entgegen. Nach jetziger Kenntnislage sind die Eingriffe in die Natur vollständig ausgleichbar.

Die Varianten B und C führen zu wesentlich höheren Kosten als die Variante A. Variante B ist die teuerste, die Variante A mit reduziertem Ausbaustandard mit Abstand die günstigste.

Zusammenfassend ergeben sich zwei grundsätzliche Vorgehensweisen:

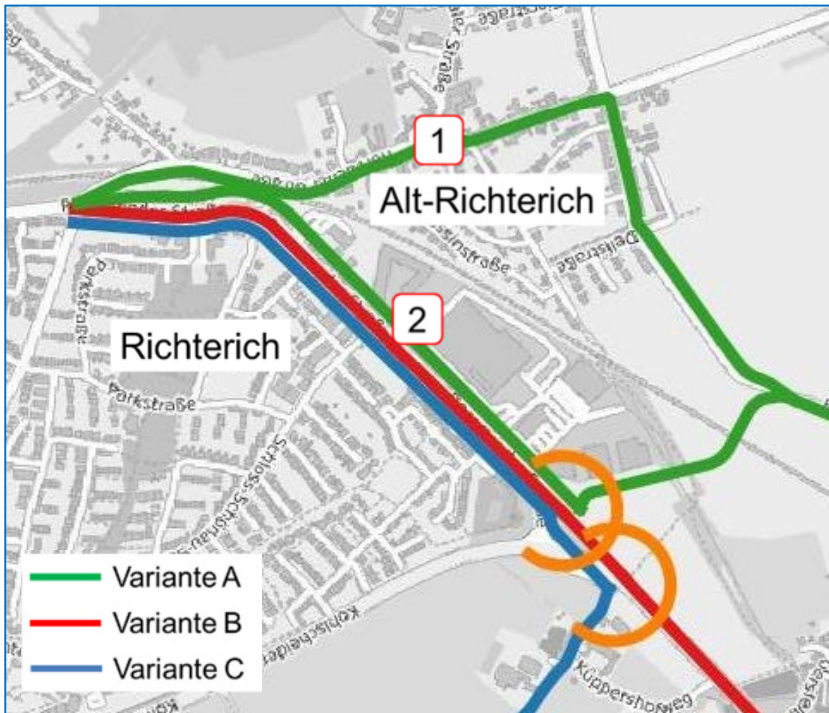
- Radschnellweg in Richtung Norden erst ab Richterich, Variante A mit reduziertem Ausbaustandard als Anbindungsstrecke aus Richtung Innenstadt und Laurensberg, vergleichsweise geringe Kosten und geringe Umweltauswirkungen
- Radschnellweg ab Aachen-Zentrum, gemäß den Varianten B oder C, vergleichsweise hohe Kosten und deutliche, aber ausgleichbare Umweltauswirkungen

Es ist wahrscheinlich, dass das Land die 1. Lösung nicht als Radschnellweg fördert bzw. in seine Baulast übernimmt, da der Radschnellweg nicht bis in die Aachener Innenstadt geführt wird. Nur die Varianten B und C ergeben einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der attraktiv bis in die Aachener Innenstadt geführt wird. Angesichts der deutlichen Gewinne beim Radfahrenpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt zu rechtfertigen.

Für die endgültige Entscheidung zwischen B und C sind bei Variante B die Realisierbarkeit und die Kosten des Durchstichs durch die DB-Brücke an der Roermonder Straße sowie der Zugang an Tittardsfeld im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu untersuchen.

2.2 Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

**Auswahl einer Anbindungsvariante für Variante A im Bereich Richterich-Zentrum
(ab Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße)**



Für die Hauptvariante A stehen im Ortsteil Richterich zwei mögliche Anbindungen zur Verfügung. 1. westlich der Roermonder Straße über die Horbacher Straße (Tempo 30) und Banker-Feld-Straße (Fahrradstraße) durch das geplante Wohngebiet Richtericher Dell, 2. über die Roermonder Straße und die geplante Umgehungsstraße Richtericher Dell (jeweils Zweirichtungsradweg).

Zu 1.

Bei einer Führung im Mischverkehr über die Horbacher Straße als Tempo 30 Strecke ist gerade zu Stoßzeiten, in denen die Straße stark frequentiert wird, mit vielen Konflikten zu rechnen. Diese Streckenführung erschließt Alt-Richterich und das geplante Wohngebiet Richtericher Dell, bindet jedoch Neu-Richterich mit seinen Geschäften und das Einkaufszentrum nicht an.

Zu 2.

Die Anbindung der Hauptvariante A über die Roermonder Straße bindet sowohl Neu-Richterich als auch, wenn auch nur am Rande, das geplante Wohngebiet Richtericher Dell an und schafft damit eine direktere und zentralere Anbindung. Darüber hinaus ist bei einer Führung als eigenständiger Zweirichtungsradweg trotz Gewerbe- und Querverkehr im Bereich des Einkaufszentrums mit weniger Konflikten und einer höheren Fahrgeschwindigkeit zu rechnen.

Empfohlen wird daher die Anbindungsvariante über die Roermonder Straße (2.). Falls die geplante Umgehungsstraße Richtericher Dell noch nicht gebaut wird, kann

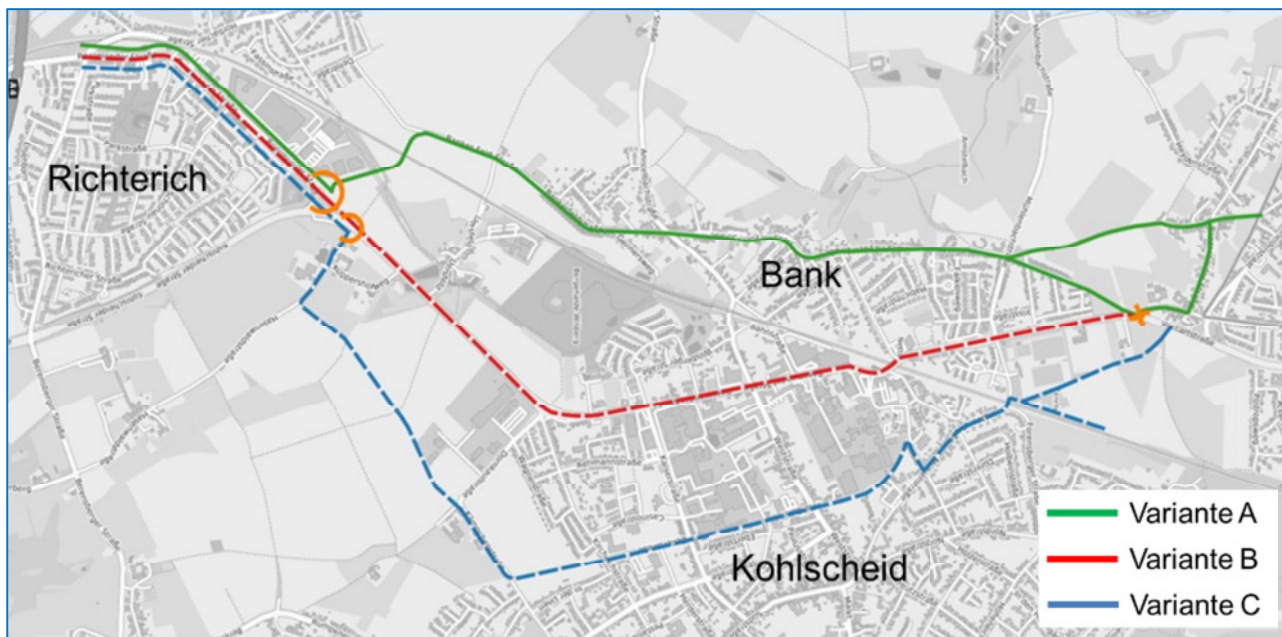


die Anbindung vorab/alternativ über die Horbacher Straße erfolgen.

Die Hauptvarianten B und C werden bis zum Abzweig der geplanten Umgehungsstraße ebenfalls über die Roermonder Straße angebunden.

Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Variante A



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Roermonder Straße – geplante Umgehungsstraße – Banker-Feld-Straße – Bankerfeldstraße – Haus-Heyden-Straße – Kreuzung Haus-Heyden-Straße – An Vieslapp – Kreuzung Roermonder Straße/Voccartstraße (Anbindung geplanter RSW Heerlen: weiter Haus-Heyden-Straße bis Grenzübergang Slakstraat)

Kenndaten

Länge: 4,4 km **Lichtsignalanlagen:** 1* **Bauwerke:** 1 Unterführung*

* Unterführung, wenn Abschnitt Kohlscheid-Herzogenrath, Variante B od. C, sonst Lichtsignalanlage

Steigung/Gefälle:

4.400 m 0 m 0 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

3,7 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 2)

Führungsform / Maßnahmen

- Roermonder Str. ab Berensberger Straße bis geplante Umgehungsstraße: teilweise Verbreiterung des vorhandenen Zweirichtungsradwegs, teilweise Neubau eines Zweirichtungsradweges nord-westl. der Roermonder Str. mit Unterführung unter der geplanten Umgehungsstraße Richtericher Dell mit separater Gehwegführung (teilweise auf vorh. Gehwegen)
- geplante Umgehungsstraße ab Roermonder Str. bis Banker-Feld-Str.: Neubau eines

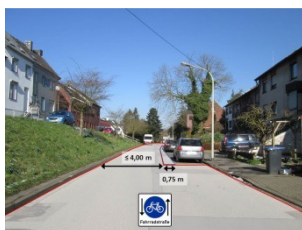
Zweirichtungsradweges mit separatem Gehweg

- Banker-Feld-Straße ab geplanter Umgehungsstraße bis Ortseingang Bank: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit separatem Gehweg
- Bankerfeldstraße ab Ortseingang Bank über Haus-Heyden-Straße bis Kreuzung Haus-Heyden-Straße/An Vieslapp: Einrichtung einer Fahrradstraße
- An Vieslapp ab Kreuzung Haus-Heyden-Str. bis Ende der Straße Am Vieslapp: Einrichtung einer Fahrradstraße oder Umgehung über Ackerflächen
- ab Ende der Straße Am Vieslapp über Grünfläche bis Kreuzung Roermonder Str./Voccartstr.: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg
- Anbindung geplanter RSW Heerlen:
 - Haus-Heyden-Straße ab Kreuzung Haus-Heyden-Straße/An Vieslapp bis Ortseingang Pannesheide: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg
 - Haus-Heyden-Str. von Ortseingang Pannesheide bis Ende Haus-Heyden-Str.: Einrichtung einer Fahrradstraße
 - Ab Ende Haus-Heyden-Str. bis Grenzübergang Slakstraat (NL): Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg

Ausgewählte Querschnitte



Banker-Feld-Str.
(Ortseingang Bank)



Haus-Heyden-Str.
(Höhe Bachstr.)



An Vieslapp

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Ausweisung der Haus-Heyden-Str. als Fahrradstraße möglich/attraktiv?

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Neubau Zweirichtungsradweg
- Umgestaltung der Knoten im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- ggf. Wegfall von Parkständen in der Straße An Vieslapp oder Umgehung über Ackerflächen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Insgesamt steigungsarm.



Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Versiegelung:

Durch den Neu- bzw. Ausbau in Teilabschnitten werden ca. 1,1 ha zusätzlich versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Es sind nur ca. 0,1 ha Biotopfläche mittlerer bis hoher Bedeutung betroffen. Bei der Querung des Amstelbaches ist nur von einer geringfügigen Beeinträchtigung der Bachaue auszugehen, da der Radweg entlang der geplanten Ortsumgehung Richterich nur etwas breiter angelegt wird.

Die projektbedingten Auswirkungen auf nahrungssuchende planungsrelevante Vogelarten in den Außerortsabschnitten werden als nicht erheblich gewertet. Beeinträchtigungen planungsrelevanter Amphibien-, Reptilien- und Fledermausarten sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Boden:

Böden mittlerer bis sehr hoher Bedeutung werden mit ca. 1,1 ha beansprucht. Zwischen Haus-Heyden-Straße und Voccartstraße gibt es ggf. Beeinträchtigungen des Bodendenkmals Höckerlinie. Im Nahbereich zur Trasse befinden sich weiterhin zahlreiche Altlastenverdachtsflächen sowie zwei bergbaulich bedingte Altlastenverdachtsflächen.

Schutzgut Wasser:

Die Auswirkungen sind insgesamt gering.

Da das anfallende Niederschlagswasser im Nahbereich des Radschnellwegs versickert werden kann, sind die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung gering.

Auswirkungen der Querung des Amstelbaches ergeben sich in erster Linie durch die geplante Ortsumgehung Richterich mit geringen zusätzlichen Auswirkungen durch den Radschnellweg.

Schutzgut Landschaft/Erholung:

Die Auswirkungen sind gering. Beeinträchtigungen bei der Querung des Amstelbaches sind in erster Linie durch die geplante Umgehungsstraße Richterich gegeben mit nur geringen zusätzlichen Auswirkungen durch den Radschnellweg. Im Bereich Roermonder Straße/Voccartstraße kann das erlebniswirksame Bodendenkmal Westwall betroffen sein.

Übrige Schutzgüter:

Die Auswirkungen sind gering.



Potential

Von der Ortsmitte um den Rathausplatz in Richterich wird eine direkte Verbindung in Richtung Herzogenrath-Pannesheide geschaffen.

Die Streckenführung verläuft am Westrand von Kohlscheid und erschließt den Ortsteil Bank direkt. Dadurch wird insgesamt nur ein kleiner Bereich von Kohlscheid gut angebunden. Die Verbindung schafft in erster Linie gute Bedingungen für den Durchgangsverkehr in die Bereiche nördlich von Kohlscheid.

Soziale Sicherheit

Im ersten Abschnitt von der Kreuzung Banker-Feld-Straße/geplante Umgehungsstraße bis zum Ortseingang Bank ist die soziale Sicherheit durch fehlende Bebauung schwach. Im Anschluss führt die Strecke durchgängig durch Wohngebiete, so dass hier eine gute soziale Sicherheit gegeben ist.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

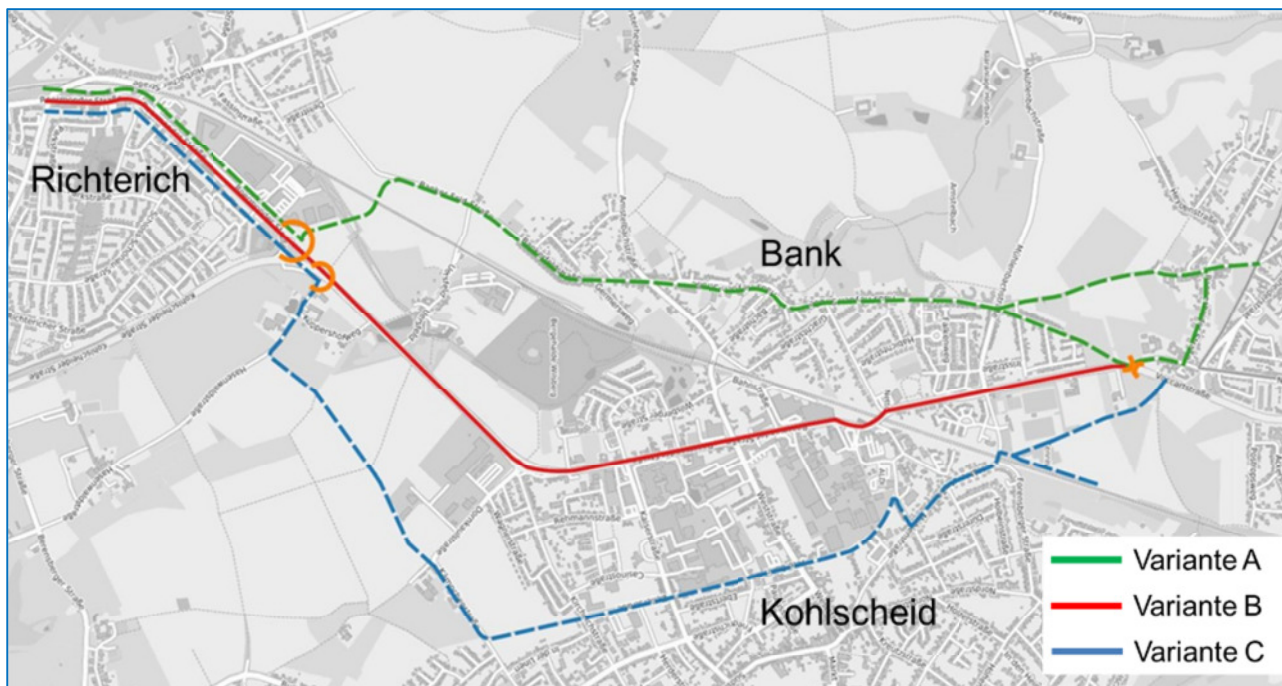
- Keine kritischen Punkte

Konfliktpotential

- Verkehrsaufkommen in der Haus-Heyden-Str. zu Stoßzeiten
- Haus-Heyden-Straße zwischen Bank und Pannesheide: Nutzung mit landwirtschaftlichem Verkehr
- An Vieslapp: Wohnstraße

Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Variante B



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Roermonder Straße – Kreuzung
Roermonder Straße/Voccartstraße

Kenndaten

Länge: 4,4 km **Lichtsignal-
anlagen:** 9

Bauwerke: 1 Unterführung

Steigung/Gefälle:

4.400 m 0 m 0 m
0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

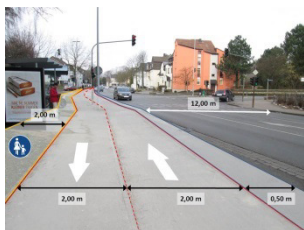
(grobe Kostenschätzung ± 30%)

2,9 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 2)

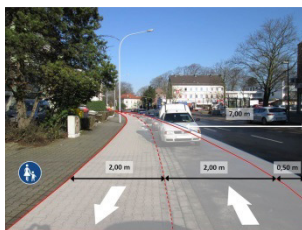
Führungsform / Maßnahmen

- Roermonder Str. ab Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße bis Dornkaulstr.: teilweise Verbreiterung des vorhandenen Zweirichtungsradwegs teilweise Neubau eines Zweirichtungsradweges nord-westl. der Roermonder Str. mit Unterführung unter der geplanten Umgehungsstraße Richtericher Dell mit separater Gehwegführung (teilweise auf vorh. Gehwegen)
- Roermonder Straße ab Dornkaulstr. bis Kreuzung Roermonder Str./Voccartstr.: abschnittsweise Verbreiterung/Trennung der vorh. Fuß-/Radwege je nach Platzangebot

Ausgewählte Querschnitte



Roermonder Str.
(Kreuzung Horbacher Str.)



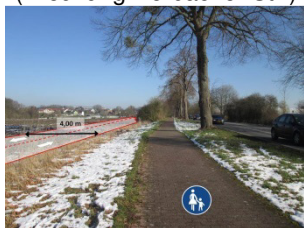
Roermonder Str.
(Höhe Rathausplatz)



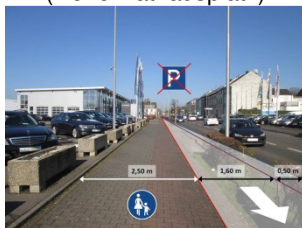
Roermonder Str.
(Höhe Einkaufszentrum)



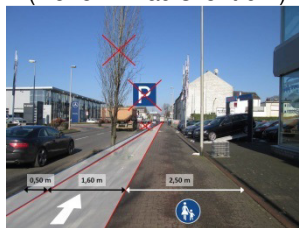
Roermonder str.
(Höhe Kohlscheider Str.)



Roermonder Str.
(Höhe Uersfeld)



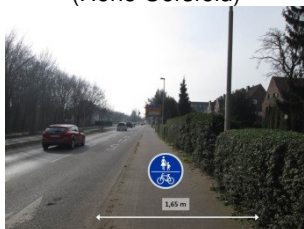
Roermonder Str.
(Höhe TPH)



Roermonder Str.
(Höhe TPH)



Roermonder Str.
(Höhe Sportgelände)



Roermonder Str.
(Höhe Sportgelände)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- keine

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Neu-/Ausbau Zweirichtungsradweg
- ggf. Unterführung unter geplante Umgehungsstraße Richtericher Dell
- Beidseitiger Umbau der Roermonder Str. in Kohlscheid auf
- ggf. Unterführung unter die Roermonder Str. im Bereich Voccartstr.

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 70 Parkständen in Bereichen mit hohem Parkraumbedarf (Roermonder Straße in Kohlscheid)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

- Roermonder Straße im Bereich der Kreuzung nach Uersfeld: Breite des Zweirichtungsradweges von 4,00 m ist technisch nicht umsetzbar
- Roermonder Str. ab Dornkaulstr. bis Voccartstr.: Breiten der Einrichtungradwege nach Radschnellwegstandard technisch nicht umsetzbar.



Steigung

Insgesamt steigungsarm.

Fahrgeschwindigkeit

Trotz der geringen Steigung kann aufgrund der vielen Konflikte auf großen Teilen der Strecke keine attraktive Fahrgeschwindigkeit erreicht werden.

Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Sie verläuft jedoch weitgehend im vorhandenen Straßenraum in dicht bebauten Bereichen bzw. außerorts in Bereichen, die in Teilen der Führung von Variante C vergleichbar sind. Daher wird für den Vergleich der Streckenvarianten die nachfolgende vereinfachte Betrachtung durchgeführt wird.

Versiegelung:	Durch den Neu- bzw. Ausbau in den Außerortsabschnitten etwa 0,2 ha Boden zusätzlich versiegelt.
Schutzgut Tiere und Pflanzen:	Es entfallen ca. 75 Straßenbäume entlang der Roermonder Straße. Es sind nur ca. 0,2 ha Biotopfläche mittlerer bis sehr hoher Bedeutung betroffen. Eine projektbedingte Beeinträchtigung von planungsrelevanten Tierarten ist nach jetzigem Kenntnisstand, u.a. wegen der hohen verkehrlichen Vorbelastungen entlang der Roermonder Straße, nicht zu erwarten.
Schutzgut Boden:	Böden mittlerer bis sehr hoher Bedeutung werden mit ca. 0,1 ha beansprucht.
Schutzgut Landschaft/Erholung:	Bei einem Eingriff in die linienhaften Gehölzbestände entlang der Roermonder Straße zwischen Richterich und Kohlscheid kann es zur Beeinträchtigung des Landschaftsbilds kommen.
Übrige Schutzgüter:	Die Auswirkungen sind insgesamt gering.

Potential

Wie in Variante A wird eine kurze Verbindung von der Ortsmitte in Richterich nach Herzogenrath-Pannesheide geschaffen. Dabei werden die Wohn- und Gewerbestandorte um die Ortsdurchfahrt der Roermonder Straße direkt angebunden. Die Wohn- und Einkaufsbereiche im östlichen Bereich um Kohlscheider Markt liegen außerhalb des näheren Einzugsbereichs.

Soziale Sicherheit

Die Streckenführung bietet insgesamt eine gute soziale Sicherheit durch die Führung entlang bebauter Wohn- bzw. Geschäftsstraßen. Lediglich im Streckenabschnitt zwischen Roder Weg und Ortseingang Kohlscheid ist die soziale Kontrolle durch fehlende Bebauung



schwach.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

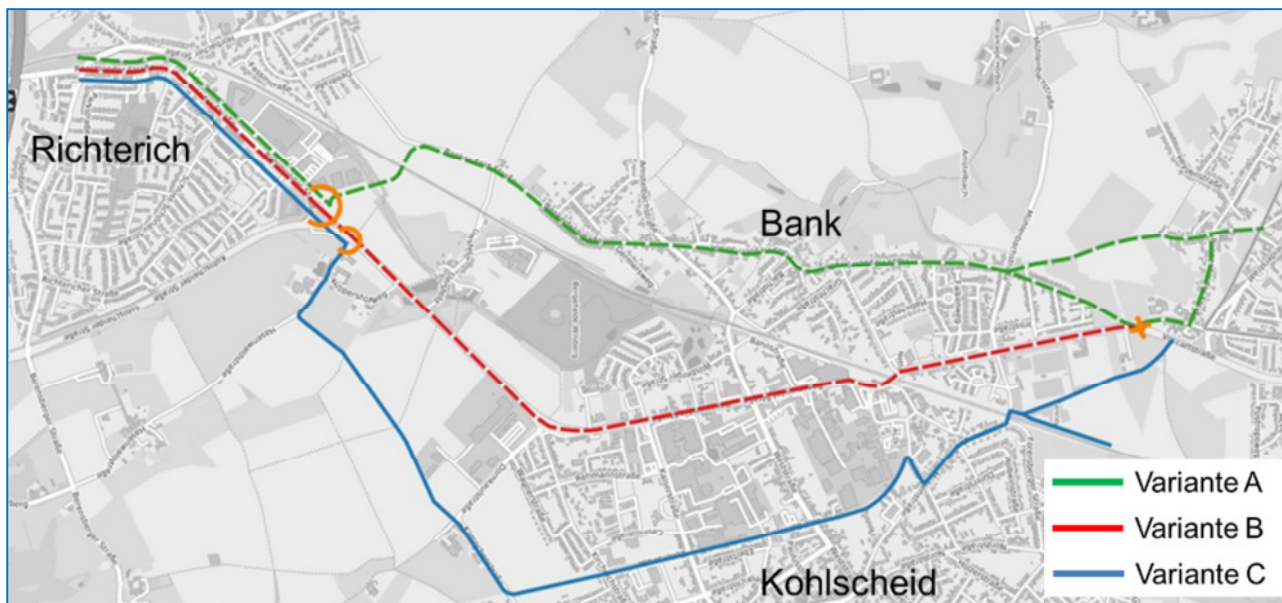
- Mehrere Einmündungen mit Gewerbeverkehr
- Hoher Querungsverkehr der Fußgänger (Bushaltestellen, Gewerbegebiet, etc.)
- Radverkehrsanlagen nicht in ausreichender Breite realisierbar
- Einbauten im Bereich der Geh-/Radwege
- Knotenpunkt Uersfeld mit freifließendem Rechtsabbiegerverkehr

Konfliktpotential

- Führung entlang hochbelasteter Straßen
- Hohe Anzahl an Ampelanlagen
- hohes Fußverkehrsaufkommen mit Querungen im Bereich Roermonder Str. nördlich der Dornkaulstr.
- Viele Ein-/Ausfahrten, Ampeln, Bushaltestellen
- Viel Quer- und Lieferverkehr
- Einbauten (Masten, Stromkästen, etc.) auf den Geh-/Radwegen

Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Variante C



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Roermonder Straße – Küppershofweg – Hasenwaldstraße – Wirtschaftsweg – Kämpchenstraße – Alter Bahndamm – Zellerstraße – Alte Bahn – Alter Bahndamm – Raiffeisenstraße – Mühlenstraße bis Kreuzung Mühlenstraße/Forensberger Straße

Kenndaten

Länge: 5,6 km **Lichtsignalanlagen:** 1

Bauwerke: 2 Unterführungen

Steigung/Gefälle:

5.600 m 0 m 0 m
0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

4,4 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 2)

Führungsform / Maßnahmen

- Roermonder Str. ab Berensberger Straße bis Küppershofweg: teilweise Verbreiterung des vorhandenen Zweirichtungsradwegs, teilweise Neubau eines Zweirichtungsradweges nord-westl. der Roermonder Str. mit Unterführung unter der geplanten Umgehungsstraße Richtericher Dell mit separater Gehwegführung (teilweise auf vorh. Gehwegen)
- Unterführung unter der Roermonder Str. zum Küppershofweg, weiter Hasenwaldstraße bis Kreuzung Hasenwaldstr./Wirtschaftsweg: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Wirtschaftsweg von Hasenwaldstraße über Kämpchenstraße und Alter Bahndamm bis

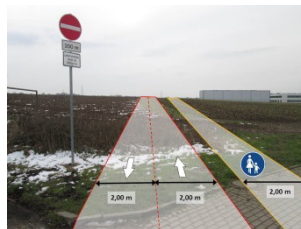
Kreuzung Kircheichstraße/Zellerstraße: Ausbau des vorh. Wirtschaftsweges und Neubau eines Zweirichtungsradweges mit parallelem Gehweg

- Zellerstraße ab Kircheichstraße bis Kaiserstr.: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Alte Bahn ab Kaiserstr. bis Ebertstr.: Verbreiterung des vorh. Weges zu einem Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg
- Alte Bahn ab Ebertstr. bis Weststr.: Einrichtung einer Fahrradstr.
- Alte Bahn ab Weststr. bis Raiffeisenstr.: bis zum Ende der Straße Alte Bahn Einrichtung einer Fahrradstraße, danach Verbreiterung des vorh. Radweges zu einem Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg
- Von Kreuzung Alter Bahndamm/Raiffeisenstraße über Raiffeisenstraße und Mühlenstraße bis Kreuzung Mühlenstraße/Forensberger Straße: Einrichtung einer Fahrradstraße

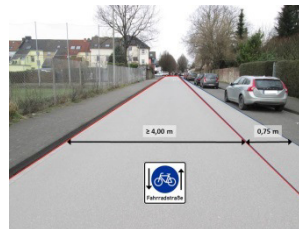
Ausgewählte Querschnitte



Küppershofweg



Feldweg
(Dornkaulstr.)



Zellerstr.
(Höhe Sportplatz)



Alte Bahn
(Bahndamm)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Kreisverkehr Alte Bahn/ Weststr. (beengte Verhältnisse)

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Unterführung der Roermonder Str. in Höhe Küppershofweg
- Neubau Zweirichtungsradweg
- 3 Kreisverkehre
- Umgestaltung der Knoten im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 10 Parkständen auf der Straße „Alte Bahn“ (Bereich mit hohem Parkraumbedarf)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Bereich eingehalten.

Steigung

Insgesamt steigungsarm

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.



Umweltverträglichkeit

Versiegelung:	Insgesamt werden etwa 1,6 ha Boden zusätzlich versiegelt.
Schutzgut Tiere und Pflanzen:	Es entfallen ca. 0,2 ha Biotopfläche mittlerer bis sehr hoher Bedeutung. Im unmittelbaren Nahbereich des Radschnellwegs wurden überwiegend nahrungssuchende planungsrelevante Vogelarten festgestellt. In einem Abschnitt sind Brutreviere von Feldlerche, Grünspecht und Haussperling in der Bauphase betroffen. Die projektbedingten Auswirkungen sind als nicht erheblich zu werten. Auswirkungen auf Amphibien, Reptilien und Fledermäuse sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.
Schutzgut Boden:	Es kommt zum Verlust von ca. 1,0 ha Boden mit mittlerem bis sehr hohem Bodenwert.
Schutzgut Landschaft/Erholung:	Entlang der alten Bahntrasse nördlich der Kämpgenstraße ist teilweise eine erlebniswirksame Baum- bzw. Heckenreihe betroffen.
Übrige Schutzgüter:	Die Auswirkungen sind insgesamt gering.

Potential

Die zentralen Wohn- und Einkaufsbereiche im östlichen Bereich um den Kohlscheider Markt werden gut erschlossen. Der westliche Bereich um den Ortsteil Bank ist nicht angebunden. Insgesamt wird im Vergleich zu den Varianten A und B das größte Potential Kohlscheids erreicht. Für den Durchgangsverkehr in die Bereiche nördlich von Kohlscheid stellt die Streckenführung dagegen einen Umweg von ca. 1,2 km gegenüber den Varianten A und B dar.

Soziale Sicherheit

Die soziale Kontrolle ist im Bereich Uersfeld sowie auf den Wirtschaftswegen nicht immer gegeben.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- mehrere Einmündungen mit Gewerbeverkehr

Konfliktpotential

- Mitnutzung eines Teilstücks des Weißen Wegs (Spaziergänger + Reiter)
- Strecken mit landwirtschaftlichem Verkehr
- Lieferverkehr im Bereich Raiffeisenstr./Mühlenstr.



Abwägung für Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid

Auswirkungen auf die Umwelt

Aus Sicht der Umweltauswirkungen sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter in allen Varianten relativ gering. Der weitgehende Verlust von Straßenbäumen und Grünstreifen in der Ortslage Kohlscheid bei Variante B führt dort jedoch zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Ortsbids. Daher wird die Ausführung der Varianten A oder C empfohlen.

Potentialausschöpfung

Alle Varianten gehen von der Ortsmitte in Richterich um den Rathausplatz aus und stellen die Verbindung von Herzogenrath-Pannesheide her. Dabei bieten die Varianten A und B einen kurzen direkten Weg, während Variante C einen Umweg von 1,2 km darstellt. Bei der Potentialerschließung bietet dagegen Variante C die besten Bedingungen, da die Wohn- und Einkaufsbereiche um den Kohlscheider Markt im näheren Einzugsbereich liegen.

Aus den Berechnungen des Verkehrsmodells werden folgende Aussagen abgeleitet:

- In Richtung Aachen ergeben sich für Variante A geringfügig höhere Radfahrerzahlen gegenüber Variante C.
- In Richtung Norden (Herzogenrath, Kerkrade) bringt dagegen Variante C eine stärkere Nutzung. In der Betrachtung der Gesamtfahrtanzahlen ergeben sich jedoch kaum Unterschiede zwischen beiden Varianten.
- Variante B lässt dagegen eine geringere Nutzung erwarten. Hier macht sich u.a. bemerkbar, dass entlang der Roermonder Straße in der Ortslage Kohlscheid die Anforderungen an einen Radschnellweg nicht erfüllt werden können und die Mängel im heutigen Radverkehrsangebot dort nur unzureichend ausgeräumt werden können.
- Die größte Nutzung wird durch die Kombination der Varianten A und C erzielt.

Infrastruktur

Die Varianten A und B (Streckenlängen ~4,4 km) stellen direkte Führungen zwischen Richterich in Richtung Kerkrade und Herzogenrath dar. Die Variante C (~ 5,6 km) ist ca. 1,2 km länger und erschließt das Kohlscheider Zentrum. Alle Varianten werden als steigungsarm eingestuft.

Die Varianten A und C umgehen jeweils westlich und östlich die hochbelastete Roermonder Straße in Kohlscheid (Variante B) und weisen entsprechend wenige ampelgesteuerte Kreuzungen (kurze Fahrzeit!) auf.

Die Kriterien für Radschnellwege werden bei den Varianten A und C auf der gesamten Strecke erfüllt. Bei Variante B können diese trotz aufwendiger Umbaumaßnahmen und Inkaufnahme von Nutzungskonflikten durch den Wegfall von den gesamten Parkständen in den Nebenanlagen der Roermonder Straße im Kerngebiet Kohlscheid technisch nicht umgesetzt werden.



Die Variante B birgt aufgrund der innerstädtischen Nutzungskonflikte, der vielen Querungsstellen und unzureichenden Straßenraumbreiten verkehrliche Probleme. Mit den anderen Varianten werden sichere und attraktive Radverkehrsanlagen geschaffen.

Kosten

Variante B ist mit 2,9 Mio. € die günstigste. Variante C verursacht mit 4,4 Mio. € die höchsten Kosten. Variante A liegt mit 3,7 Mio. € in der Mitte.

FAZIT

Variante B hat mit Ausnahme der Kosten in allen Aspekten erhebliche Nachteile gegenüber den anderen Varianten. Sie ist daher als Bestandteil des Radschnellwegs nicht zu empfehlen. Dennoch bleibt die Roermonder Straße in der Ortslage eine wichtige Anbindungsstrecke an den Radschnellweg, da sie einen Bereich mit dichter Wohn- und Gewerbebebauung erschließt. Es wird empfohlen, über das Projekt Radschnellweg hinaus über hochwertige Radverkehrsanlagen auf dieser Straße eine gute Vernetzung von Kohlscheid und zum Radschnellweg anzustreben.

Die Varianten A und C haben bei der Betrachtung der Gesamtfahrtenzahl und den Umweltauswirkungen nur geringe Unterschiede. Die Kosten der Variante C liegen jedoch um ca. 0,7 Mio. € höher. Die Variante A stellt nur in Verbindung mit der geplanten Ortsumgehung Richterich eine attraktive Radwegeverbindung dar. Sollte die Ortsumgehung umgesetzt werden, fehlt in erster Linie eine Radverkehrsanlage zwischen Haus-Heyden-Straße und Nieuwstraat unter Umgehung der Wohnstraße Am Vieslapp, um einen attraktiven Bypass zur Roermonder Straße zu schaffen. Mit einem reduzierten Ausbaustandard (Radverkehrsanlagen nach StVO und ERA) kann die direkte regionale Verbindung aus Richtung Aachen in Richtung Herzogenrath mit der guten Erschließungswirkung für Kohlscheid der Variante C ohne wesentlich höhere Kosten kombiniert werden.

Zusammenfassend ergeben sich zwei grundsätzliche Vorgehensweisen:

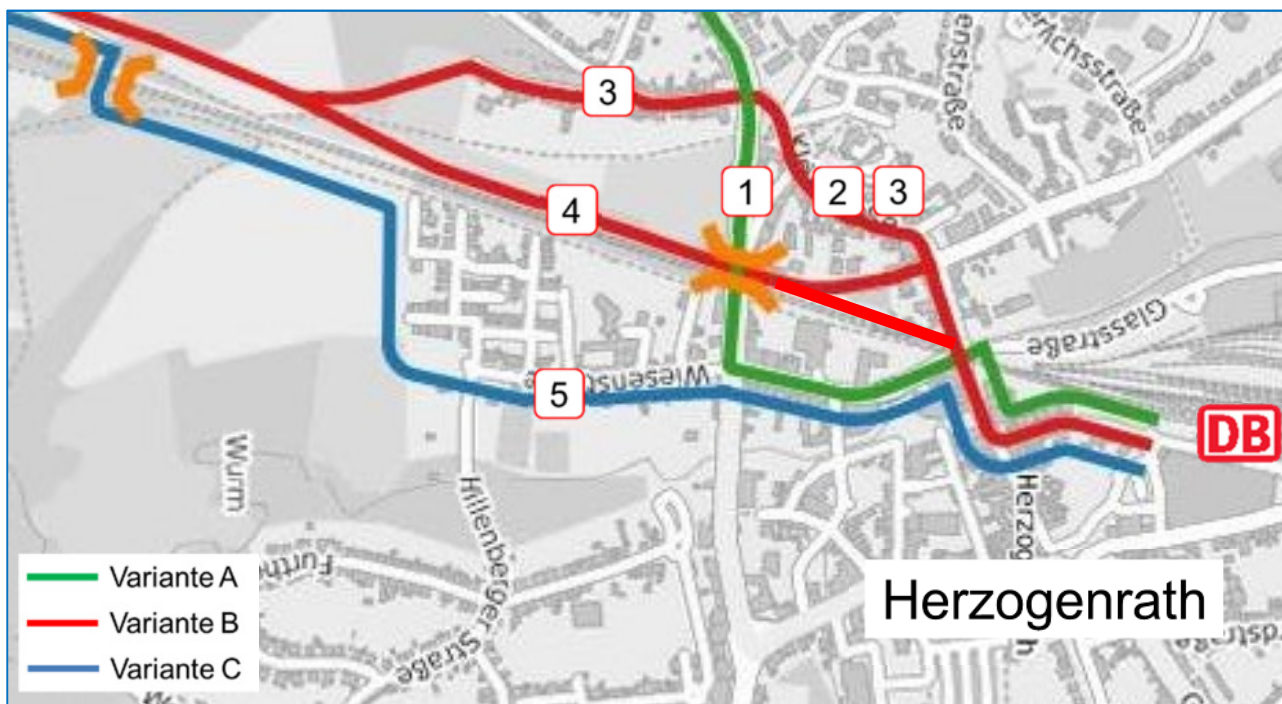
- Radschnellweg über Variante C mit einem reduziertem Ausbaukonzept für Variante A, mit höherem Potential und nicht wesentlich höheren Kosten,
- Radschnellweg über Variante A mit einer direkten Verbindung zwischen der Roermonder Straße in Richterich und dem südlichen Ortseingang von Bank im Zuge der geplanten Ortsumgehung Richterich.

Aufgrund der wesentlich besseren Potentialausschöpfung und der guten Erschließungswirkung für Kohlscheid wird Variante C zzgl. einem reduzierten Ausbaukonzept der Variante A (Radverkehrsanlage zwischen Haus-Heyden-Straße und Nieuwstraat) empfohlen.

Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath

2.3 Abschnitt 2: Kohlscheid – Herzogenrath

Auswahl einer Anbindungsvariante im Bereich Herzogenrath-Innenstadt



Die Hauptvarianten A, B, C verbinden Kohlscheid mit dem Stadtgebiet Herzogenrath von Westen und von Süden aus. Im Stadtgebiet Herzogenrath stehen daher mehrere Führungen zum bzw. vom Bahnhof Herzogenrath zur Verfügung.

Von Westen von der Aachener Straße (Hauptvariante A) kommend erfolgt der Anschluss entweder ab Kreuzung Aachener Str./Kleikstr./Schütz-von-Rode-Str. 1. über die Schütz-von-Rode-Straße (Zweirichtungsradweg), Albert-Steiner-Straße, Uferstraße, Kleikstraße und Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone) oder 2. über die Kleikstraße und Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone).

Zu 1.

Bei einer Führung über die Schütz-von-Rode-Straße ist zum einen ein umfassender Umbau mit Reduzierung der Fahrbahnbreite notwendig. Dies vermindert die Leistungsfähigkeit der Schütz-von-Rode-Straße für den Kfz-Verkehr. Zum anderen können auf dieser Strecke aufgrund mehrerer Lichtsignalanlagen und enger Kurven, größerem Gefälle sowie einer hohen Verkehrsdichte keine attraktiven Fahrzeiten erreicht werden.

Zu 2.

Die Führung über die Kleikstraße erhöht durch eine geradlinigere Führung ohne Lichtsignalanlagen sowie einer geringeren Verkehrsdichte die Attraktivität der Anbindungsstrecke. Jedoch können bergab hohe Radfahrgeschwindigkeiten erreicht



werden, was in Kurvenbereichen mit schlechter Sicht eine Gefährdung darstellt.

Von Süden bzw. von der Bahnstrecke Aachen–Düsseldorf kommend (Hauptvarianten B und C) stehen ab der ehemaligen Maubachbrücke drei mögliche Anbindungen zur Verfügung. Westlich der Bahntrasse verbleibend entweder 1. über Hundforter Weg (Zweirichtungsradweg), Woperstraße, Kleikstraße, Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone) oder 2. über Hundforter Weg (Zweirichtungsradweg), Am Schürhof (Fahrradstraße) mit Brücke über die Schütz-von-Rode-Straße, Kleikstraße, Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone). 3. Eine Führung östlich der Bahntrasse über die Eisenbahnstraße (Zweirichtungsradweg), Wiesenstraße, Albert-Steiner-Straße, Uferstraße zur Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone).

Zu 3.

Bei einer Führung über die Woperstraße würde das Parken am Fahrbahnrand (alle Parkstände, ca. 35 St.) wegfallen. Der Parkraumbedarf wird in diesem Bereich als hoch eingestuft. Der weitere Verlauf über die Kleikstraße beinhaltet in beide Fahrtrichtungen größere Steigungsstrecken als bei den folgenden Anbindungsvarianten.

Zu 4.

Bei einer Führung über den Hundforter Weg mit Brücke über die Schütz-von-Rode-Straße und Weiterführung über die Straße Am Schürhof fallen insbesondere die aufwendigen baulichen Maßnahmen in beengten Verhältnissen der Brücke mit anschließender Rampe sowie die der Umgestaltung des Platzes Am Schürhof mit Reduzierung des Parkraums ins Gewicht. Darüber hinaus verläuft die Trasse durch einen Streuobstwiesenbereich, der ein Biotop mit hoher Bedeutung darstellt.

Zu 5.

Die Führung östlich der Bahntrasse bedingt den Neubau der Maubachbrücke oder alternativ eine Unterführung unter der Bahn und führt über die Eisenbahnstraße (Zweirichtungsradweg), Wiesenstraße, Albert-Steiner-Straße, Uferstraße zur Bahnhofstraße (jeweils Fahrradstraße, in Teilbereichen Tempo 10-Zone).

Mit dem Neubau der Maubachbrücke bzw. einer Unterführung, mit getrenntem Geh- und Radschnellweg, wird die jüngst unterbrochene Verbindung nach Straß zum Pilgramsweg wiederhergestellt. Weiter führt die Strecke über die Eisenbahnstraße, Hundforter Benden und die Wiesenstraße. Auf der Wiesenstraße, ein Bereich mit geringem bis mittlerem Parkraumbedarf, würden einseitig 35 Parkstände entfallen. Durch diese Streckenführung kann eine relativ direkte und schnelle Anbindung an das Zentrum ohne größere Steigungen geschaffen werden.

Nach jetzigem Ermessen wird daher zur Anbindung der Variante A die Führung über die Kleikstraße (1.) und zur Anbindung der Varianten B und C die Trasse über die Eisenbahnstraße und Wiesenstraße (5.) vorgeschlagen.

Weiterhin kann bei einer Realisierung des Innenstadtkonzeptes der Stadt Herzogenrath, welches derzeit den Abriss und Neubau des Parkhauses in der Eisenbahnstraße vorsieht, zur Anbindung der Varianten B und C alternativ auch mit einer Weiterführung entlang der

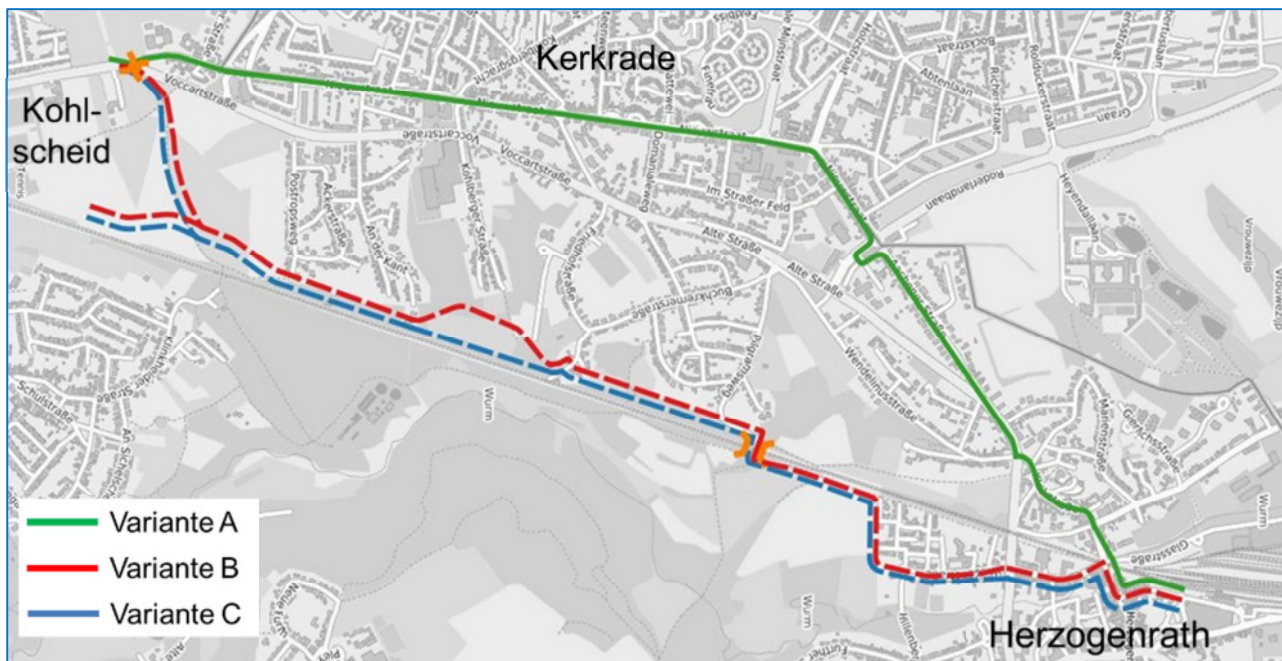


Eisenbahnstraße und einer zu errichtenden Brücke über die Schütz-von-Rode-Straße eine direkte Anbindung an die Uferstraße geschaffen werden.

Die Kriterien für einen Radschnellweg können im Bereich zwischen Kreisverkehr (Kleikstraße) und Bahnhof aufgrund der momentanen und künftigen Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 10-Zone) nicht gänzlich eingehalten werden. Gleichwohl wird eine Verbesserung der verkehrlichen Situation durch die oben genannten Maßnahmen erzielt.

Abschnitt 3: Kohlscheid – Herzogenrath

Variante A



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Voccartstraße – Nieuwstraat – Aachener Straße –
Kreuzung Aachener Straße/Schütz-von-Rode-Straße – Anbindungsstrecke

Kenndaten

Länge: 3,8 km **Lichtsignal-** 1
anlagen:

Bauwerke: keine

Steigung/Gefälle:

3.300 m 0 m 500 m

0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

6,4 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 2)

Führungsform / Maßnahmen

- Roermonderstr. von Voccartstr. bis Kreisverkehr „Am Zollhaus“: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Nieuwstraat von Kreisverkehr „Am Zollhaus“ bis Roderlandbaan: entweder Verbreiterung der beidseitigen Einrichtungsradwege auf je 3,00 m oder Ausbau eines der beiden Einrichtungsradwege zu einem Zweirichtungsradweg mit 4,00 m Breite
- Aachener Str. von Roderlandbaan bis Chorherrenweg: Umfahrung des Eurode-Business-Centers über L233n und Chorherrenweg mit Neubau eines Zweirichtungsradweges
- Aachener Str. von Eurode-Park bis Alte Str.: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Aachener Str. von Alte Str. bis Kreuzung Schütz-von-Rode-Str.: Neubau eines

Zweirichtungsradweges auf der nördl. Seite

Ausgewählte Querschnitte



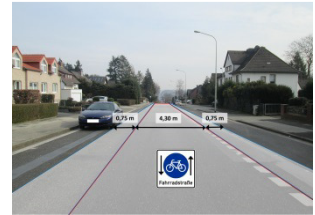
Roermonder Str.
(hinter Krz. Voccartstr.)



Nieuwstraat
(Richtung HZ)



Nieuwstraat
(Richtung AC)



Aachener Str.
(Höhe EBC)



Aachener Str.
(Höhe Maastrichter Str.)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- keine

Grunderwerb erforderlich:

- nein

Bauliche Maßnahmen:

- Umbau und Neuordnung Parkplatz „Am Zollhaus“ und Zuwegung Kreisverkehr
- Umbau und Neuordnung des Verkehrs in der Nieuwstraat
- Umbau im Bereich EBC sowie Teilbereich Aachener Str. zwischen Alte Straße und Kreuzung Schütz-von-Rode-Str.
- Umgestaltung der Knoten im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 200 Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Nieuwstraat)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Starke Steigung größer 6 % auf einer Länge von 400 m (Aachener Straße)

Fahrgeschwindigkeit

Herzogenrath in Richtung Aachen durch Steigung größer 6 % auf ca. 400 m wird die Fahrgeschwindigkeit bergauf enorm verringert; bergab muss aufgrund der Zufahrten die Geschwindigkeit ebenfalls gedrosselt werden (Bremsbereitschaft).



Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Sie verläuft jedoch durchgehend im vorhandenen Straßenraum in dicht bebauten Bereichen, so dass für den Vergleich der Streckenvarianten die nachfolgende vereinfachte Betrachtung durchgeführt wird.

Versiegelung:

An der Nieuwstraat kommt es zu einer zusätzlichen Versiegelung im Bereich der heutigen Baumscheiben und Grünstreifen. Das genaue Ausmaß ist von der gewählten Lösung (Verbreiterung der beidseitigen Einrichtungsradwege von je ca. 1,90 m auf 3,00 m oder Ausbau eines der beiden Einrichtungsradwege zu einem Zweirichtungsradweg mit 4,00 m Breite) abhängig.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Der Umbau des vorhandenen Straßenquerschnitts führt zu einem Verlust von bis zu 150 Straßenbäumen. Diese können erhalten werden, wenn auf die Erfüllung der Anforderungen für einen Radschnellweg verzichtet wird. Es sind keine Biotopflächen von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung betroffen.

Planungsrelevante Tierarten sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht betroffen, Konflikte mit dem Artenschutz sind nicht zu erwarten, da bereits eine erhebliche Vorbelastung durch den Straßenverkehr gegeben ist.

Schutzgut Boden:

Böden mittlerer bis sehr hoher Bedeutung sind kaum betroffen.

Schutzgut Wasser:

Die Versiegelung von Baumscheiben und Grünstreifen führt zu einer geringeren örtlichen Versickerung. Das anfallende Niederschlagswasser muss über die Kanalisation abgeführt werden.

Schutzgut Klima/Luft:

An der Nieuwstraat führt der Verlust von Bäumen und Grünstreifen zu einer weiteren Erwärmung des umgebenden Siedlungsbereichs. Dieser ist durch die vorhandenen Versiegelungen vorbelastet.

Übrige Schutzgüter:

Es sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Potential

Die Wohn- und Einkaufsbereiche um die Nieuwstraat auf der Kerkrader und Herzogenrather Seite werden gut angebunden. Die Herzogenrather Innenstadt wird von dort aus direkt erreicht. Wegen der langen und starken Steigung von dort bis zum Eurode-Park am nördlichen Ende der Nieuwstraat (über 6 % auf einer Länge von ca. 400 m) wird die Anbindungsattraktivität der Innenstadt stark eingeschränkt. Die Wohnbebauung auf der östlichen Seite der Ortsteile Straß und Kohlberg wird nicht direkt erreicht.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen in Höhe der Linie



Holzstraat – Pilgramsweg

+ 400 Radfahrten/Tag (= + 40 %) auf 1.400 Radfahrten/Tag

Auf dem Radschnellweg selbst würden 400 Radfahrten/Tag stattfinden.

- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen unmittelbar südlich Schütz-von-Rode-Straße
+ 200 Radfahrten/Tag (= + 18 %) auf 1.300 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 650 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist durch eine durchgehende Wohnbebauung gegeben.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

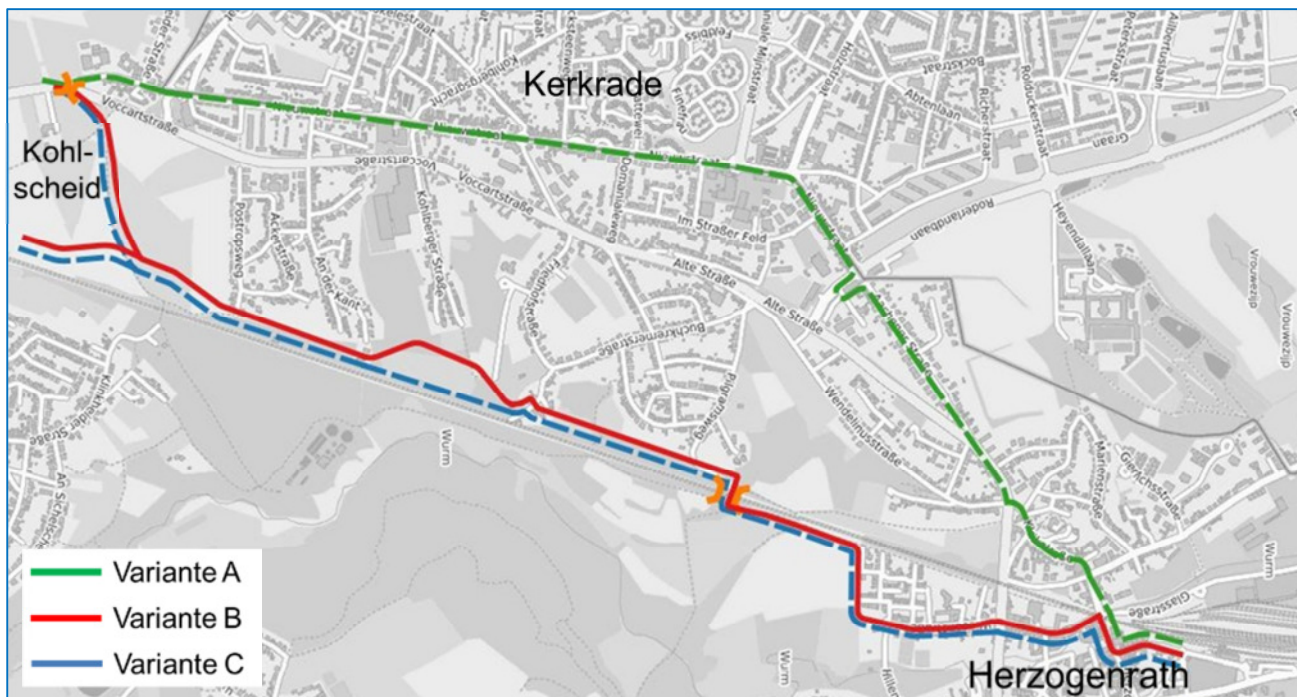
- Bereich Eurode-Business-Center: enge Radien und dadurch auch schlechte Sichtverhältnisse
- Aachener Str.: Zweirichtungsradweg mit Gefällestrecke, Zufahrten

Konfliktpotential

- Nieuwstraat/ obere Aachener Straße: Konflikte mit querenden Fußgängern und Verkehr zu den Parkplätzen
- Wegfall von vielen Parkständen in Bereichen mit mittlerem bis hohem Parkraumbedarf (Nieuwstr., Aachener Str.)

Abschnitt 3: Kohlscheid – Herzogenrath

Variante B



Streckenbeschreibung (zzgl. Anbindungsstrecke)

(zusätzlich Anbindung von Voccartstraße aus) – Forensberger Straße – westl. entlang Bahntrasse über Vegla-Deponie – ehemalige Maubachbrücke

Kenndaten

Länge: 3,5 km **Lichtsignalanlagen:** 0

Bauwerke: keine

Steigung/Gefälle:

2.800 m 600 m 100 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

4,6 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 5)

Führungsform / Maßnahmen

- Ab Forensberger Straße entlang der Bahntrasse bis Höhe ehem. Maubachbrücke: Neubau eines Zweirichtungsradweges westl. der Bahnstrecke mit Umfahrung des Bahnwärterhäuschens „Auf den Heggen“ oder Signalisierung der dortigen Engstelle und Umfahrung über die Vegla-Deponie
- Fußgängerführung über bestehende (Wander-)Wege im Wurmatal bis Maubachbrücke
- zusätzlich ab Voccartstraße Anbindung an die Führung entlang der Bahntrasse

Ausgewählte Querschnitte



Bahntrasse



Auf den Heggen
(An der Bahntrasse)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Baugrund und Altlasten im Bereich der Vegla-Deponie noch zu untersuchen
- Abschnittsweise Stützkonstruktion entlang Bahnstrecke notwendig
- Beengte bzw. erschwerte Verhältnisse an der Bahnanlage
- Besondere Sicherungsmaßnahmen während der Bauzeit entlang der Bahnanlage

Grunderwerb erforderlich:

- Ggf. im Bereich Auf den Heggen

Bauliche Maßnahmen:

- Neubau Zweirichtungsradweg entlang Bahnstrecke
- 2 Bereiche mit Dammlage: Stützwände od. aufgeständerte Lösung

Parkraum:

- Nicht betroffen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

- Ggf. Engstelle am Bahnwärterhäuschen „Auf den Heggen“

Steigung

Mit Anbindung an die Forensberger Straße größtenteils steigungsarm ($< 3\%$) bis auf kurze starke Steigung an der Rampe zur Brücke/Unterführung im Bereich ehem. Maubachbrücke sowie mittlere Steigung auf einer Länge von ca. 600 m auf der Eisenbahnstraße. Die Anbindung an die Voccartstraße ist hingegen sehr steil.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Versiegelung:

Durch den Neubau entlang der Bahnlinie werden etwa 1,1 ha Boden zusätzlich versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Es gehen ca. 1,0 ha Biotopfläche mittlerer bis sehr hoher Bedeutung als Lebensraum verloren. Die planungsrelevanten Vogelarten Mäusebussard, Sperber und Turmfalke sind in der Nähe der geplanten



Trasse festzustellen. Eine projektbedingte Beeinträchtigung lässt sich für diese durch übliche Vermeidungsmaßnahmen (Baumhöhlenkontrolle, Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit) vermeiden. Bei den Reptilien und Amphibien wurden bisher keine planungsrelevanten Arten nachgewiesen. Die Untersuchung für Reptilien soll wiederholt werden, um eine höhere Aussagesicherheit zu erhalten. Eine kürzlich vorgelegte Untersuchung im Auftrag des BUND weist auf die nicht planungsrelevanten Arten Waldeidechse, Ringelnatter und Blindschleiche auf der ehemaligen Glashalde hin. Diese Untersuchung soll in die weiteren Betrachtungen einbezogen werden. Bei der Entnahme von Gehölzen könnten Fledermauslebensräume betroffen sein. Daher ist vorab eine konkrete Untersuchung auf einen Fledermausbesatz notwendig. Ggf. sind Ersatzquartiere zu schaffen. Insgesamt sind nach jetzigem Kenntnisstand keine anlagebedingten Konflikte mit dem Artenschutz zu erwarten. Eine Beleuchtung würde in den Neubauabschnitten entlang der Bahn zu betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Lebensräumen wertgebender Vogelarten führen und soll daher vermieden werden.

Die Linienführung verläuft mit Ausnahme des Bereichs der Glashalde direkt neben der Bahnstrecke, die eine Vorbelastung darstellt. In einem Abstand von bis 5,50 m ab Außenkante Oberleitungsmast befindet sich die Rückschnittzone der Bahn. Hier erfolgt durch die DB AG ein Rückschnitt des Grünbewuchses in einem regelmäßigen Turnus, so dass kein älterer Baumbestand entsteht. Der Radschnellweg einschließlich Bankettbereich verläuft nach dem jetzigen Kenntnisstand in diesem Rückschnittbereich. Nach jetziger Erkenntnis kann der Eingriff in älteren Baumbestand gering gehalten werden. Genauere Aussagen können erst nach einer exakten Vermessung im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen.

Schutzgut Boden:

Es kommt zum Verlust von ca. 0,6 ha Boden mit mittlerem bis sehr hohem Bodenwert. Der Radweg führt über eine Altlastenverdachtsfläche auf der Glashalde. Ggf. sind zahlreiche bergbaulich bedingte Tagesbrüche betroffen.

Schutzgut Wasser:

Es geht Infiltrationsfläche über einem Grundwasserleiter mittlerer Bedeutung verloren. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch im Nahbereich des Radschnellwegs versickert werden, so dass die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung insgesamt als gering



anzusehen sind.

Schutzgut Klima/Luft:

Entlang der Bahntrasse gehen in einigen Abschnitten lufthygienisch wertvolle Gehölzbereiche verloren.

**Schutzgut Landschaft/
Erholung:**

Entlang der Bahntrasse gehen teilweise prägende Strukturelemente der westlichen Seitentäler der Wurm verloren. Die Trasse verläuft hier im Landschaftsschutzgebiet.

Schutzgut Mensch:

An der Straße Auf den Heggen gibt es an einer Engstelle zur Bahnlinie einen Konflikt mit einem Wohngebäude und dem dazugehörigen Wohnumfeld. Als Alternativen kommen die Umgehung des Hauses oder eine verkehrliche Regelung der Engstelle mit einer Lichtsignalanlage in Betracht.

Schutzgut Kultur-/ Sachgüter:

Östlich von Straß liegt der Radweg im Schutzbereich einer 110 KV Freileitung. Der Konflikt wird als gering bewertet, da bereits die Bahnlinie hier ebenfalls verläuft.

Potential

Es wird wie in Variante A eine direkte Anbindung an die Herzogenrather Innenstadt geschaffen. Durch die Führung entlang der Bahn bleibt die Steigung von Herzogenrath aus unter 3 %, so dass eine hohe Anbindungsattraktivität erreicht wird. Die Wohn- und Einkaufsbereiche um die Nieuwstraat erhalten keinen direkten Anschluss. Die Wohnbebauung auf der östlichen Seite der Ortsteile Straß und Kohlberg liegt im Einzugsbereich des Radschnellwegs.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen in Höhe der Linie Holzstraat – Pilgramsweg
+ 1.400 Radfahrten/Tag (= + 140 %) auf 2.400 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 1.600 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen unmittelbar südlich Schütz-von-Rode-Straße
+ 1.100 Radfahrten/Tag (= + 100 %) auf 2.200 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 1.600 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist durch fehlende Bebauung und Beleuchtung sehr gering.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Keine kritischen Punkte.

Konfliktpotential

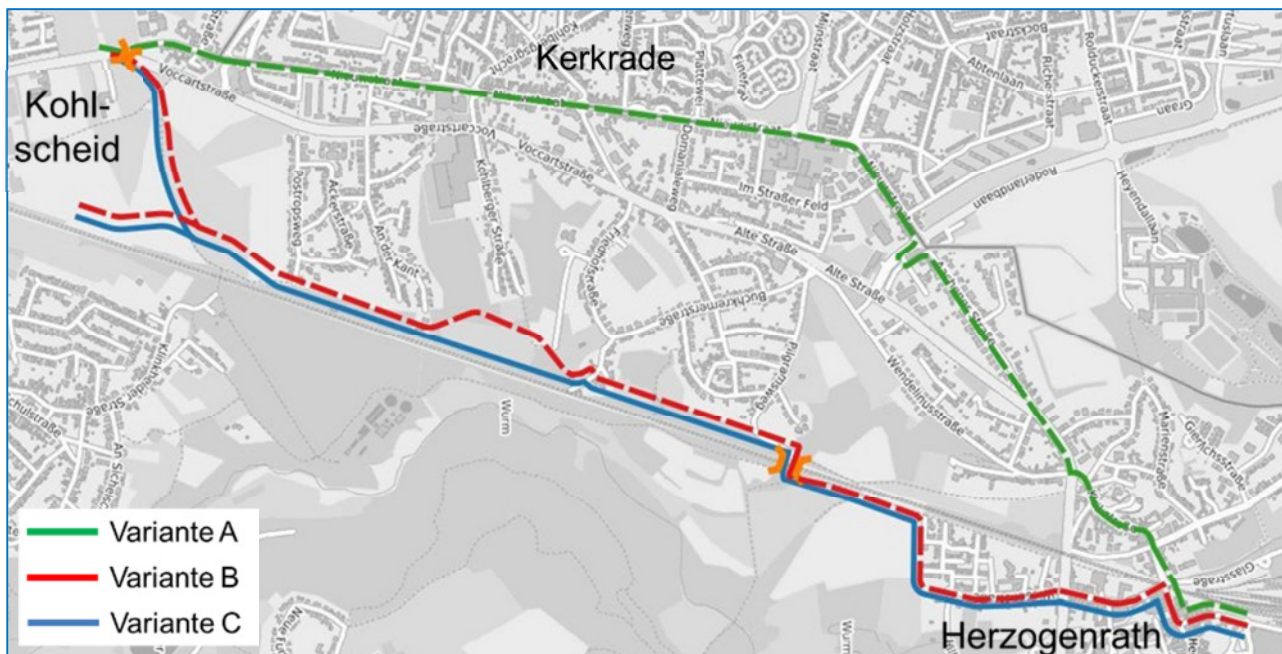
- Führung in Landschaftsschutzgebiet, Bedenken durch Unterschriftenliste (257 Unterschriften)



- Schießstand neben Radschnellweg

Abschnitt 3: Kohlscheid – Herzogenrath

Variante C



Streckenbeschreibung (zzgl. Anbindungsstrecke)

(zusätzlich Anbindung von Voccartstraße aus) – Forensberger Straße – westl. entlang Bahntrasse – ehemalige Maubachbrücke

Kenndaten

Länge: 3,5 km **Lichtsignalanlagen:** 0

Bauwerke: keine

Steigung/Gefälle:

2.800 m 600 m 100 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

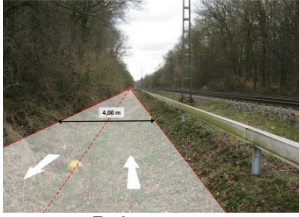
(grobe Kostenschätzung ± 30%)

6,6 Mio. EURO (inkl. Anbindungsstrecke 5)

Führungsform / Maßnahmen

- Ab Forensberger Straße entlang der Bahntrasse bis Höhe ehem. Maubachbrücke: Neubau eines Zweirichtungsradweges westl. der Bahnstrecke mit Umfahrung des Bahnwärterhäuschens „Auf den Heggen“ oder Signalisierung der dortigen Engstelle
- Fußgängerführung über bestehende (Wander-)Wege im Wurmatal bis Maubachbrücke
- Zusätzlich ab Voccartstraße Anbindung an die Führung entlang der Bahntrasse

Ausgewählte Querschnitte



Bahntrasse



Auf den Heggen
(An der Bahntrasse)

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Abschnittsweise Stützkonstruktion entlang Bahnstrecke notwendig
- Beengte bzw. erschwerte Verhältnisse an der Bahnanlage
- Besondere Sicherungsmaßnahmen während der Bauzeit entlang der Bahnanlage

Grunderwerb erforderlich:

- Ggf. im Bereich Auf den Heggen

Bauliche Maßnahmen:

- Neubau Zweirichtungsradweg entlang Bahntrasse
- 3 Bereiche mit Dammlage: Stützwände od. aufgeständerte Lösung
- Neubau Maubachbrücke oder Unterführung

Parkraum:

- nicht betroffen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

- Ggf. Engstelle am Bahnwärterhäuschen „Auf den Heggen“

Steigung

Mit Anbindung an die Forensberger Straße größtenteils steigungsarm ($< 3\%$) bis auf kurze starke Steigung an der Rampe zur Brücke/Unterführung im Bereich ehem. Maubachbrücke sowie mittlere Steigung auf einer Länge von ca. 600 m auf der Eisenbahnstraße. Die Anbindung an die Voccartstraße ist hingegen sehr steil.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Versiegelung:

Durch den Neubau entlang der Bahnlinie werden etwa 1,1 ha Boden zusätzlich versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Es gehen ca. 1,0 ha Biotopfläche mittlerer bis sehr hoher Bedeutung als Lebensraum verloren. Die planungsrelevanten Vogelarten Mäusebussard, Sperber und Turmfalke sind in der Nähe der geplanten Trasse festzustellen. Eine projektbedingte



Beeinträchtigung lässt sich für diese durch übliche Vermeidungsmaßnahmen (Baumhöhlenkontrolle, Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit) vermeiden. Bei den Reptilien und Amphibien wurden bisher keine planungsrelevanten Arten nachgewiesen. Die Untersuchung für Reptilien soll wiederholt werden, um eine höhere Aussagesicherheit zu erhalten. Bei der Entnahme von Gehölzen könnten Fledermauslebensräume betroffen sein. Daher ist vorab eine konkrete Untersuchung auf einen Fledermausbesatz notwendig. Ggf. sind Ersatzquartiere zu schaffen. Insgesamt sind nach jetzigem Kenntnisstand keine anlagebedingten Konflikte mit dem Artenschutz zu erwarten. Eine Beleuchtung würde in den Neubauabschnitten entlang der Bahn zu betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Lebensräumen wertgebender Vogelarten führen und soll daher vermieden werden.

Die Linienführung verläuft direkt neben der Bahnstrecke, die eine Vorbelastung darstellt. In einem Abstand von bis 5,50 m ab Außenkante Oberleitungsmast befindet sich die Rückschnittzone der Bahn. Hier erfolgt durch die DB AG ein Rückschnitt des Grünbewuchses in einem regelmäßigen Turnus, so dass kein älterer Baumbestand entsteht. Der Radschnellweg einschließlich Bankettbereich verläuft nach dem jetzigen Kenntnisstand in diesem Rückschnittbereich. Nach jetziger Erkenntnis kann der Eingriff in älteren Baumbestand gering gehalten werden. Genauere Aussagen können erst nach einer exakten Vermessung im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen.

Schutzgut Boden:

Es kommt zum Verlust von ca. 0,6 ha Boden mit mittlerem bis sehr hohem Bodenwert. Ggf. sind zahlreiche bergbaulich bedingte Tagesbrüche betroffen.

Schutzgut Wasser:

Es geht Infiltrationsfläche über einem Grundwasserleiter mittlerer Bedeutung verloren. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch im Nahbereich des Radschnellwegs versickert werden, so dass die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung insgesamt als gering anzusehen sind.

Schutzgut Klima/Luft:

Entlang der Bahntrasse gehen in einigen Abschnitten lufthygienisch wertvolle Gehölzbereiche verloren.

**Schutzgut Landschaft/
Erholung:**

Entlang der Bahntrasse gehen teilweise prägende Strukturelemente der westlichen Seitentäler der Wurm verloren. Die Trasse verläuft hier im Landschaftsschutzgebiet.



Schutzgut Mensch:	An der Straße Auf den Heggen gibt es an einer Engstelle zur Bahnlinie einen Konflikt mit einem Wohngebäude und dem dazugehörigen Wohnumfeld. Als Alternativen kommen die Umgehung des Hauses oder eine verkehrliche Regelung der Engstelle mit einer Lichtsignalanlage in Betracht.
Schutzgut Kultur-/ Sachgüter:	Östlich von Straß liegt der Radweg im Schutzbereich einer 110 KV Freileitung. Der Konflikt wird als gering bewertet, da bereits die Bahnlinie hier ebenfalls verläuft.

Potential

Es wird wie in Variante A eine direkte Anbindung an die Herzogenrather Innenstadt geschaffen. Durch die Führung entlang der Bahn bleibt die Steigung von Herzogenrath aus unter 3 %, so dass eine hohe Anbindungsattraktivität erreicht wird. Die Wohn- und Einkaufsbereiche um die Nieuwstraat erhalten keinen direkten Anschluss. Die Wohnbebauung auf der östlichen Seite der Ortsteile Straß und Kohlberg liegt im Einzugsbereich des Radschnellwegs.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen in Höhe der Linie Holzstraat – Pilgramsweg
+ 1.400 Radfahrten/Tag (= + 140 %) auf 2.400 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 1.600 Radfahrten/Tag stattfinden.
- Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath über alle Verbindungsstraßen unmittelbar südlich Schütz-von-Rode-Straße
+ 1.100 Radfahrten/Tag (= + 100 %) auf 2.200 Radfahrten/Tag
Auf dem Radschnellweg selbst würden 1.600 Radfahrten/Tag stattfinden.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit ist durch fehlende Bebauung und Beleuchtung gering.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Keine kritischen Punkte

Konfliktpotential

- Führung in Landschaftsschutzgebiet, Bedenken durch Unterschriftenliste (257 Unterschriften)
- Schießstand neben Radschnellweg



Abwägung für Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath

Auswirkungen auf die Umwelt

Die Varianten B und C führen zu erheblich größeren Umweltauswirkungen als Variante A, insbesondere bei Naturhaushalt und Landschaftsbild. Bei den Innenstadtanbindungen für die Varianten B und C bedeutet die Führungen über die Wiesenstraße die geringsten Eingriffe. Die Führung über Am Schürhof bedeutet voraussichtlich die größten Eingriffe. Bei Variante A hat die Untervariante mit reduziertem Ausbaustandard (s. „Infrastruktur“, „Kosten“) so gut wie keine Umweltauswirkungen.

Aus Sicht der Umweltauswirkungen wird die Umsetzung von Variante A mit reduziertem Ausbaustandard empfohlen. Bei den Varianten B und C ist die Anbindung über die Wiesenstraße zu empfehlen.

Potentialausschöpfung

Aus Sicht der zu erreichenden Radverkehrspotentiale ergeben die Varianten B/C deutliche Vorteile. Die Zugewinne im Radverkehr sind in Variante A vergleichsweise gering.

Infrastruktur

Die Variante A ist mit 3,8 km die längste der drei Varianten und weist zwischen Schütz-von-Rode-Straße und Eurode-Business-Center eine durchschnittliche Steigung von über 6% auf. Die Kriterien für Radschnellwege können im gesamten Abschnitt umgesetzt werden. Dies erfordert den Umbau der Nebenanlagen der Nieuwstraat und der oberen Aachener Straße und hat den Wegfall vieler Parkstände und nahezu aller Straßenbäume in der Nieuwstraat zur Folge. Bei einer Optimierung der Radverkehrsanlagen im Bestand (reduzierter Ausbau, NICHT Radschnellweg-Standard) können die Bäume und Parkstände ohne nennenswerte Potentialverluste erhalten bleiben. Die verkehrliche Sicherheit ist bis auf die Gefällestrecke und die vielen Zufahrten ausreichend gegeben.

Die Varianten B (mit Umfahrung über die Vegla-Deponie) und C verbinden geradlinig Kohlscheid mit dem Herzogenrather Zentrum und führen auf beinahe der gesamten Strecke über neue Radverkehrsanlagen abseits des Kraftfahrzeugverkehrs. Beide Trassen sind bis auf die Rampen in Bauwerksnähe steigungsarm. Im Bereich des ehemaligen Bahnwärterhauses wird eine, für Radfahrer und Anwohner, verträgliche Lösung, bspw. durch eine Lichtsignalsteuerung oder einer Umfahrung der Engstelle angestrebt. Die Radwegeführung weitgehend abseits von Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr gewährleistet eine zügige und sichere Befahrbarkeit, wenn insbesondere außerorts entlang der Bahnstrecke durch Beleuchtung und gute Sichtverhältnisse eine ausreichende soziale Sicherheit garantiert wird.

Kosten

Die Varianten A und C weisen mit 6,4 Mio. € bzw. 6,6 Mio. € die höchsten Kosten auf. Der Umbau der Nieuwstraat (Variante A) ist aufwändig und verbessert die Attraktivität für Radfahrer nicht deutlich, daher ist ein reduzierter Ausbau (0,7 Mio. €) zielführender. Abgesehen von einem reduzierten Ausbau der Variante A ohne Radschnellweg-Standard stellt die Variante B die günstigste Lösung dar.



FAZIT

Nur in den Varianten B und C profitiert Herzogenrath-Mitte von der Anbindung an den Radschnellweg. Trotz Umfahrung des Bereichs um die Nieuwstraat werden insgesamt erheblich mehr Radfahrten/Tag gegenüber Variante A gewonnen. Die Nieuwstraat kann in diesen Varianten durch einen verbesserten Anschluss an die Pannesheider Straße mit verhältnismäßig geringem Aufwand als gute Anbindungsstrecke in Richtung des Radschnellwegs nach Kohlscheid zusätzlich genutzt werden.

Perspektivisch kann in Kombination mit einer zukünftigen schnellen Radroute von Herzogenrath-Mitte nach Merkstein eine regionale Radwegeachse entstehen, die alle drei Herzogenrather Stadtteile Kohlscheid, Herzogenrath und Merkstein miteinander verbindet. Nur mit den Varianten B und C kann diese Achse auch für Radfahrten über Herzogenrath-Mitte hinaus wirksam werden.

Die Varianten B und C führen zu deutlichen Eingriffen in die Umwelt. Diese konzentrieren sich auf einen Bereich, in dem teilweise durch die unmittelbar parallel laufende Bahnstrecke Vorbelastungen bestehen. Nach jetziger Kenntnislage sind die Eingriffe vollständig ausgleichbar.

Variante C verursacht bei einer nahezu gleichen Streckenführung wie Variante B mit Abstand die höchsten Kosten. Die Variante B ist preiswerter als die Variante A, führt demgegenüber zu wesentlich höheren Kosten als die Variante A mit reduziertem Ausbaustandard.

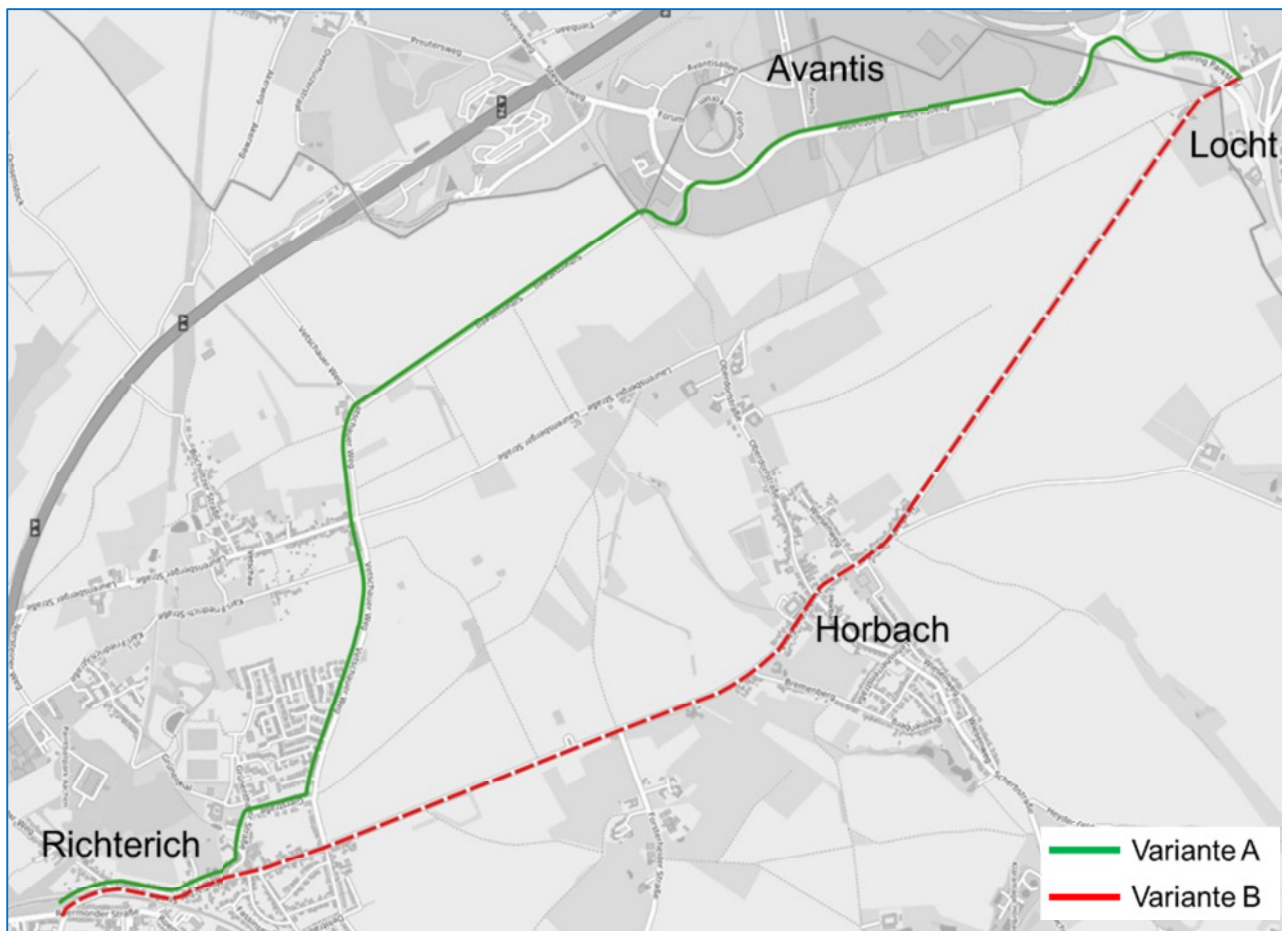
Zusammenfassend ergeben sich zwei grundsätzliche Vorgehensweisen:

- Radschnellweg von Aachen bis Pannesheide, Nieuwstraat als Anbindungsstrecke nach Norden gemäß Variante A mit reduziertem Ausbaustandard, vergleichsweise geringe Kosten und geringe Umweltauswirkungen
- Radschnellweg von Aachen bis Herzogenrath-Mitte mit Streckenführung gemäß Variante B oder C in diesem Abschnitt, optional Weiterführung als schnelle Radroute bis Merkstein möglich, vergleichsweise hohe Kosten und deutliche, aber ausgleichbare Umweltauswirkungen

Es ist wahrscheinlich, dass das Land die 1. Lösung nicht als Radschnellweg fördert bzw. in seine Baulast übernimmt, da der Radschnellweg das Herzogenrather Zentrum nicht anbindet. Nur die Variante B ergibt einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der auch Herzogenrath-Mitte attraktiv anbindet und Teil einer späteren hochwertigen Radwegeachse für alle drei Herzogenrather Stadtteile sein kann. Angesichts der deutlichen Gewinne beim Radfahrtpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt zu rechtfertigen.

2.4 Abschnitt 4: Richterich – Locht

Variante A



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße – Grüenthaler Straße – Gierstraße – Vetschauer Weg – Silberpatweg – Avantisallee – Anschlussstraße Buitenring – Grenzübergang Locht

Kenndaten

Länge: 5,6 km **Lichtsignalanlagen:** 0

Bauwerke: keine

Steigung/Gefälle:

5.600 m 0 m 0 m

0-3 % 3-5 % > 5 %

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

1,7 Mio. EURO

Führungsform / Maßnahmen

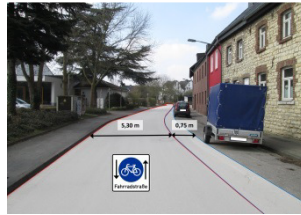
- Grüenthaler Str. von Kreuzung Horbacher Straße/Grüenthaler Straße bis Gierstraße: Einrichtung einer Fahrradstraße

- Gierstraße von Grüenthaler Str. bis Vetschauer Weg: Einrichtung einer Fahrradstraße
- Vetschauer Weg von Gierstraße bis Silberpatweg: Neubau eines Zweirichtungsradweges nördl. der Fahrbahn
- Silberpatweg von Vetschauer Weg bis Avantisallee: Verbreiterung des vorh. Weges zu einem Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg
- Avantisallee über Anschlussstraße Buitenring bis Grenzübergang Locht: Verbreiterung der vorhandenen Radwege zu einem Zweirichtungsradweg

Ausgewählte Querschnitte



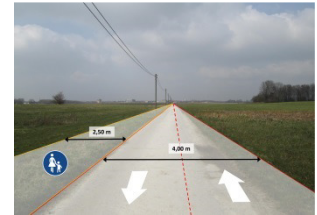
Horbacher Str.
(Alt-Richterich)



Grüenthaler Str.



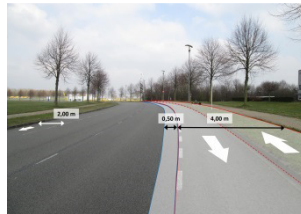
Vetschauer Weg
(Höhe Am Gut Bau)



Silberpatweg



Avantisallee



Avantisallee

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- keine

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirt. Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Neu-/Ausbau Zweirichtungsradweg
- Umgestaltung der Knoten im Bereich der Fahrradstraße(n)

Parkraum:

- Nicht betroffen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Insgesamt steigungsarm.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar, bis auf

- die Kreuzungen Horbacher Str./Grüenthaler Str. und Grüenthaler Str./Gierstr. (enge Radien)



Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Die Einschätzung der Umweltauswirkungen erfolgt danach zunächst vorläufig und muss, wenn diese Variante als Streckenführung erwogen werden sollte, noch näher untersucht werden.

Versiegelung:	Zwischen Richterich und Loch (Grenze) wird etwa 0,8 ha Fläche zusätzlich versiegelt.
Schutzgut Tiere und Pflanzen:	Der Radschnellweg verläuft in einem bisher verhältnismäßig störungsarmen Offenlandbereich, in dem Brutreviere der planungsrelevanten Vogelarten Kiebitz und Feldlerche betroffen sein könnten. Vorhandene Biotopflächen werden kaum berührt. In Teilbereichen führt die Strecke am Rande von Ausgleichsflächen für Avantis entlang, ohne dass diese betroffen sind. Planungsrelevante Amphibien- und Reptilienarten sind nach jetziger Kenntnislage nicht betroffen. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Feldhamsters können vermieden werden. Ein Konflikt mit dem Artenschutz ist nicht zu erwarten.
Schutzgut Boden:	Es gehen etwa 0,8 ha Böden von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung in den neu versiegelten Bereichen verloren.
Schutzgut Landschaft/Erholung:	Das Landschaftsbild wird durch die Verbreiterung der vorhandenen Wirtschaftswege relativ gering verändert.
Übrige Schutzgüter:	Es sind nur geringe Auswirkungen zu erwarten.

Potential

Der Bereich Alt-Richterich, der westliche Teil des geplanten Wohngebiets Richtericher Dell und das Gewerbegebiet Avantis werden direkt erschlossen. Horbach wird nicht angebunden. Für die Anbindung an Loch (Grenze) mit Weiterführung Richtung Heerlen bedeutet die Streckenführung von Richterich aus einen längeren Umweg.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Richterich und Avantis wird der Radschnellweg mit nur 250 Radfahrten/Tag nur sehr wenig genutzt. Hier macht sich ein geringes Potential von Avantis sowie wegen des Umwegs eine geringe Attraktivität für die Verkehrsbeziehung von Richterich über die Grenze bemerkbar.
- Zwischen Avantis und Loch (Grenze) werden mehr als 1.000 Radfahrten/Tag auf dem Radschnellweg erzielt. Eine genauere Analyse zeigt, dass hier weniger die Verkehre aus dem Gebiet Avantis eine Rolle spielen, sondern aus dem Bereich Bocholtz.

Soziale Sicherheit

Von Richterich aus bis zum Bereich Vetschau ist die soziale Sicherheit durch Wohnbebauung relativ hoch. Der überwiegende Teil der Strecke ab Vetschau ist jedoch als sozial eher unsicher zu bewerten, da unbebaut.



Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

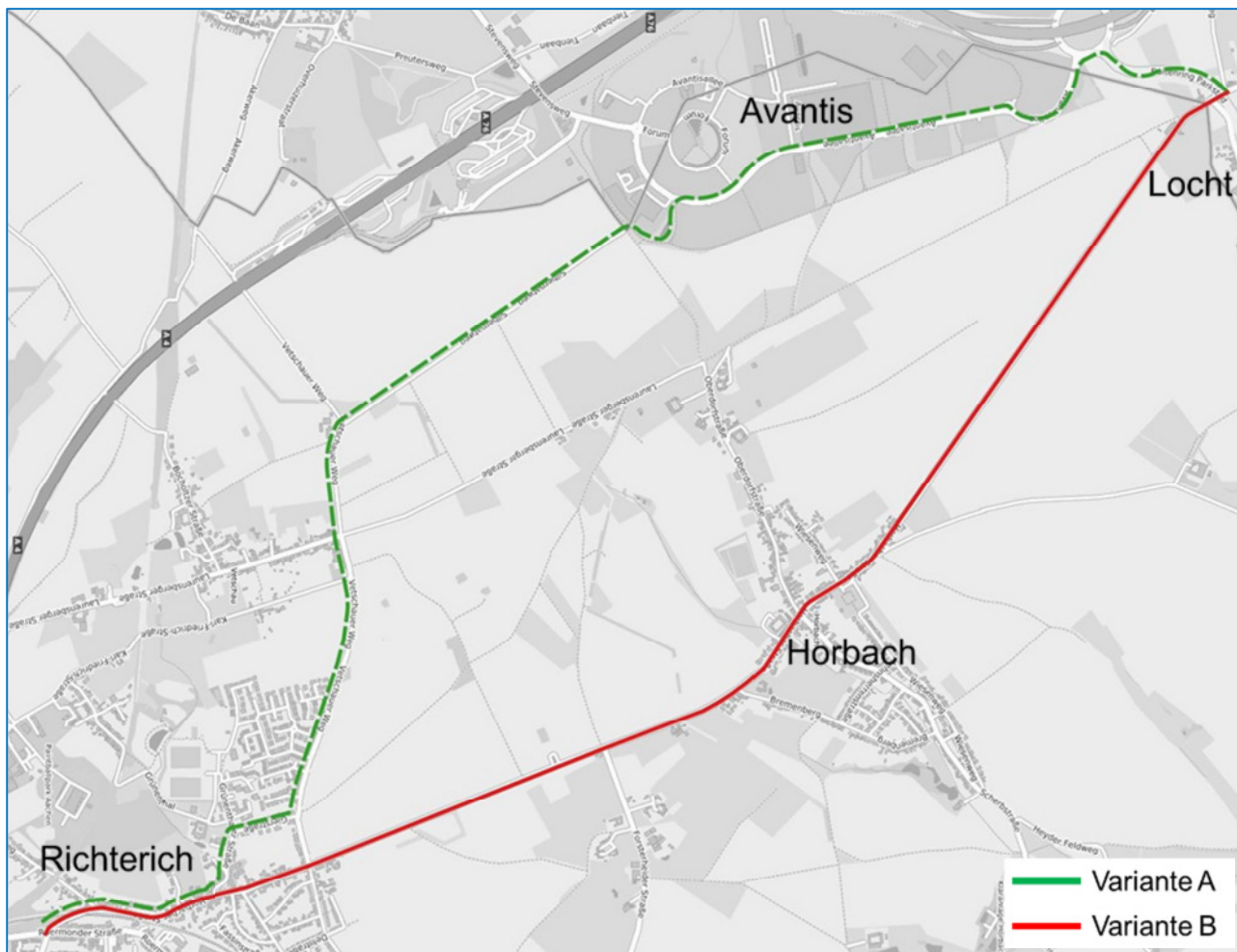
- enge Radien an den Kreuzungen Horbacher Str./Grünenthaler Str. und Grünenthaler Str./Gierstr., dadurch schlechte Sicht

Konfliktpotential

- Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten im Bereich des Kindergartens (Grünenthaler Str.)

Abschnitt 4: Richterich – Locht

Variante B



Streckenbeschreibung

Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße – Horbacher Straße – Grenzübergang Locht

Kenndaten

Länge: 4,7 km **Lichtsignalanlagen:** 1

Bauwerke: keine

Steigung/Gefälle:

4.700 m 0 m 0 m

0-3 % **3-5 %** **> 5 %**

Kosten für diesen Abschnitt:

(grobe Kostenschätzung ± 30%)

1,9 Mio. EURO

Führungsform / Maßnahmen

- Horbacher Straße von Roermonder Straße bis Banker-Feld-Straße: Einrichtung Tempo

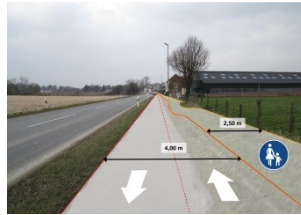
30

- Horbacher Straße von Banker-Feld-Straße bis Ortseingang Horbach: Verbreiterung des vorh. Geh-/Radweges zu einem Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg
- in der Ortslage Horbach: Einrichtung Tempo 30
- Horbacher Str. ab Ortsausgang bis Grenzübergang Locht: Neubau eines Zweirichtungsradweges östl. der Horbacher Str., Fußgänger werden auf vorh. Gehweg geführt

Ausgewählte Querschnitte



Horbacher Str.
(Alt-Richterich)



Grünenthaler Str.



Vetschauer Weg
(Höhe Am Gut Bau)



Silberpatweg

Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Tempo 30 in Alt-Richterich und Horbach wg. Bundesstraße realisierbar? (zu prüfen)

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche

Bauliche Maßnahmen:

- Neu-/Ausbau Zweirichtungsradweg

Parkraum:

- nicht betroffen

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Die Kriterien werden im gesamten Abschnitt eingehalten.

Steigung

Insgesamt steigungsarm.

Fahrgeschwindigkeit

Attraktive Fahrgeschwindigkeit realisierbar.

Umweltverträglichkeit

Diese Variante der Streckenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie bisher nicht abschließend untersucht. Die Einschätzung der Umweltauswirkungen erfolgt danach zunächst vorläufig und muss, wenn diese Variante als Streckenführung erwogen werden sollte, noch näher untersucht werden.

Versiegelung:

Zwischen Richterich und Locht (Grenze) wird etwa 1,4 ha Fläche zusätzlich versiegelt.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Es gehen keine Biotopflächen mittlerer bis sehr hoher Bedeutung verloren.



Im unmittelbaren Umfeld der Streckenführung wurden die wertgebenden Vogelarten Dorngrasmücke, Goldammer und Haussperling nachgewiesen. Die Strecke verläuft jedoch straßenbegleitend östlich der Horbacher Straße in einem größtenteils vorbelasteten Landschaftsraum. Ein Konflikt mit dem Artenschutz ist nicht zu erwarten. Kurz vor der Realisierung ist eine Kartierung für den Feldhamster durchzuführen. Im Bedarfsfall können die Tiere rechtzeitig auf geeignete Ackerflächen umgesiedelt werden. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Feldhamsters können vermieden werden. Planungsrelevanten Arten von Amphibien und Reptilien sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht betroffen.

Schutzgut Boden:

Es gehen etwa 1,1 ha Böden von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung in den neu versiegelten Bereichen verloren.

Schutzgut Klima/Luft und Kultur-/Sachgüter:

Südlich von Horbach ist das Bodendenkmal Höckerlinie betroffen. Es sind nur geringe Auswirkungen zu erwarten.

Schutzgut Landschaft/Erholung:

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds wird wegen der Anlage des Radschnellwegs östlich der straßenbegleitenden Gehölzstrukturen weitgehend vermieden.

Übrige Schutzgüter:

Es sind keine oder nur geringe Auswirkungen zu erwarten.

Potential

Der Bereich Alt-Richterich, das geplante Wohngebiet Richtericher Dell und Horbach werden direkt erschlossen. Das Gewerbegebiet Avantis liegt außerhalb des direkten Einzugsbereichs.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells weisen für das Prognosejahr 2025 folgende Wirkungen aus:

- Zwischen Richterich und Locht (Grenze) wird der Radschnellweg außerorts von etwa 450 bis 550 Radfahrten/Tag genutzt. Die Anbindung von Horbach erschließt damit ein größeres Potential als die von Avantis in Variante A.
- Die Verkehrsbeziehung zwischen Bocholtz und Locht wird nicht wie in Variante A verbessert.

Soziale Sicherheit

Zwischen den Ortslagen Richterich, Horbach und Locht ist die soziale Sicherheit als gering zu bewerten. Durch die Führung entlang der L231 besteht jedoch eine höhere Sicherheit als auf den Feldwegen (Variante A).



Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Keine kritischen Punkte.

Konfliktpotential

- Tempo 30 in Alt-Richterich und Horbach realisierbar, da Bundesstraße? (zu prüfen)



Abwägung für Abschnitt 4: Richterich - Locht

Auswirkungen auf die Umwelt

In beiden Varianten sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter relativ gering. In beiden Varianten kann insbesondere die Versiegelung von Boden durch eine Verringerung der Ausbaubreite auf 3,00 m bis 3,50 m sowie Verzicht auf einen eigenen Gehweg reduziert werden.

Potentialausschöpfung

In beiden Varianten ergibt sich eine vergleichsweise geringe Nutzung des Radschnellwegs. Hier machen sich die bisher noch schwach ausgeprägten grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen sowie das geringe Verkehrsaufkommen in Horbach und Avantis bemerkbar. Ein Ausbau mit den Breiten gemäß den Anforderungen an einen Radschnellweg ist nicht erforderlich, um die angestrebte Attraktivitätssteigerung zu erzielen.

Variante B mit direkter Verbindung über Horbach erreicht von deutscher Seite aus die größeren Potentiale und entspricht einer direkten regionalen Verbindung über die Grenze. Für die Verbindung von Bocholtz nach Locht (Grenze) ist den niederländischen Partnern der Ausbau einer Anbindungsstrecke zum Radschnellweg in Richtung Heerlen zu empfehlen.

Infrastruktur

Die Variante A ist mit 5,6 km deutlich länger als Variante B mit 4,8 km. Variante B verbindet geradlinig Alt-Richterich mit dem Grenzübergang Locht und wird entlang der Horbacher Straße geführt. Aus verkehrstechnischer Sicht verfügt Variante A über qualitätsvolle Radverkehrsanlagen entsprechend den Kriterien für Radschnellwege. Bei Variante B ist die Ausweisung der Ortsdurchfahrt in Horbach und Alt-Richterich als Tempo-30-Strecke aufgrund der Einstufung als Landesstraße (L231) fraglich.

Kosten

Beide Varianten liegen (A=1,7 Mio. € und B=1,9 Mio. €) in etwa auf einem Preisniveau. Für die beiden Varianten werden keine Bauwerke benötigt. Es bedarf den Erwerb von landwirtschaftlich genutzten Flächen.

FAZIT

Aufgrund der etwas besseren Potentialausschöpfung und der geraden Linienführung zwischen Richterich und Heerlen und der Anbindung Horbachs wird die Weiterverfolgung der Variante B empfohlen.

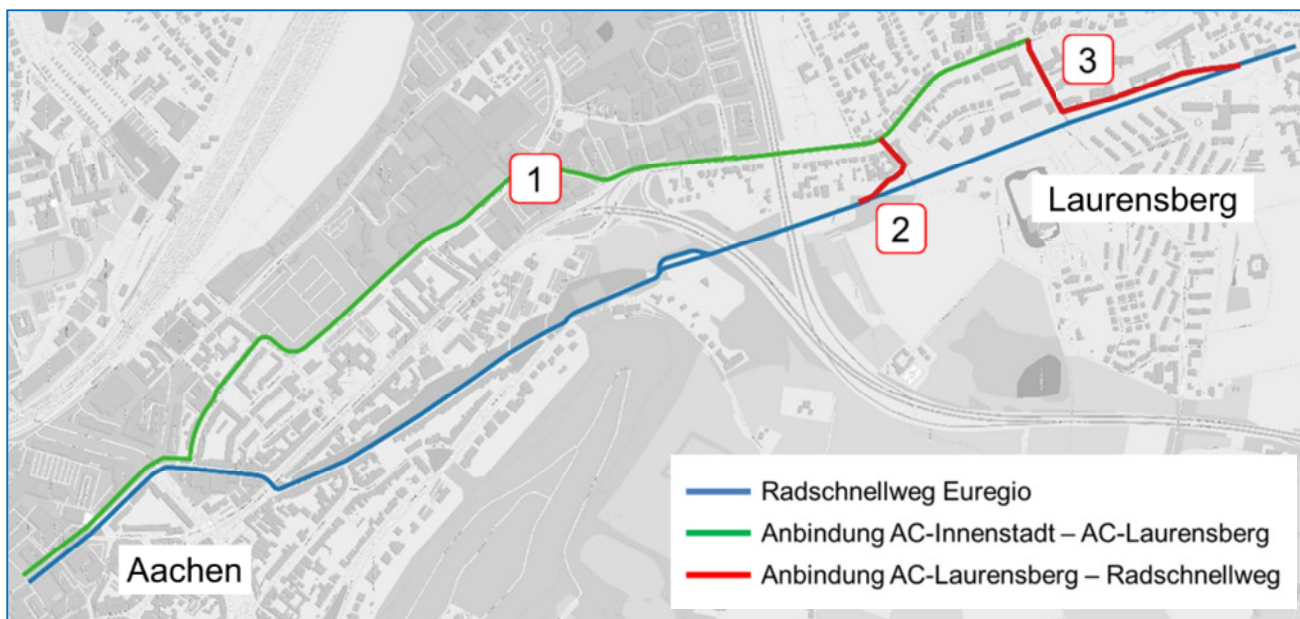


3 ANBINDUNGSSTRECKEN

Der Radschnellweg Euregio verbindet als direkte Nord-Süd-Achse Aachen, Richterich, Kohlscheid, Heerlen, Kerkrade und Herzogenrath. Neben der Direktheit dieser überregionaler Radwegeverbindungen sind für die künftige Entwicklung des Radverkehrs schnelle Anbindungen vom Radschnellweg in die an der Strecke liegenden Stadtteile und zu den großen Frequenzgebern der Campus-Areale wichtig. Daher ist in der Machbarkeitsstudie über die detaillierte Streckenfindung zwischen Herzogenrath und Aachen hinaus eine Zieltrasse vom Radschnellweg zum Campus-Melaten bzw. Campus-West aufzuzeigen. Aus den bisherigen Ergebnissen aus Bürgerbeteiligung, Verkehrsuntersuchungen und Potentialanalyse werden in diesem Kapitel zudem weitere wichtige Radwegeverbindungen benannt, die aufgrund der vielen Quellen und Ziele perspektivisch in Bezug auf Verkehrssicherheit und Reisezeitvorteile ausgebaut werden sollten.

- Anbindung Aachen – Laurensberg
- Anbindung Campus Melaten/Campus West
- Anbindung Gewerbegebiet Kohlscheid
- Anbindung Kerkrade (Nieuwstraat)
- Anbindung Herzogenrath Merkstein

Anbindung Aachen-Laurensberg



Der Stadtteil Aachen-Laurensberg wird mittig vom Radschnellweg erschlossen. Die Führung auf dem höher gelegenen Bahndamm bedingt, dass die Bereiche im Stadtteilzentrum von Laurensberg mit intensiven Besatz an Einzelhandelsgeschäften nicht niveaufrei zu erreichen sind. Auch die westlich der Roermonder Straße gelegenen Wohngebiete und Gewerbegebiete entlang der Schurzelter Straße sowie Walkmühlenstraße können über eine Anbindung an den Radschnellweg von der durchgängigen Führung auf dem Radschnellweg profitieren.

Für die Anbindung des Stadtteils Aachen-Laurensberg ergeben sich für die Fahrtrichtung in Richtung **Norden** sowie **Süden** 3 Anbindungen an den Radschnellweg:

Anbindung 1: Fahrtrichtung Aachen-Laurensberg nach Aachen-Innenstadt

Richtung Aachen-Innenstadt verläuft diese Anbindung von Laurensberg ab der Einmündung Schurzelter Straße zunächst über die Roermonder Straße und ab der Einmündung mit dem Toldedoring alternativ über die Henricistraße bzw. die stark befahrene Roermonder Straße.

Aufgrund der extremen Steigungsverhältnisse bei Anbindung 2 bietet es sich an, in Fahrtrichtung Aachen-Innenstadt gemäß Anbindung 1 die Route über die Henricistraße als höherwertige Radroute umzugestalten.

Die Führung ab Laurensberg verläuft zunächst über Schutzstreifen entlang der Roermonder Straße und ab der Einmündung Schurzelter Straße auf einem separaten Radweg auf westlicher Seite der Fahrbahn.

In Fahrtrichtung Innenstadt ist die Route über die Henricistraße als Rechtsabbieger ohne Querung der Fahrbahn geplant. Die Weiterführung in die Innenstadt erfolgt über die Straßenzüge Henricistraße sowie Kühlwetterstraße und Kruppstraße und mündet an der Rückseite der RWTH-Mensa auf den bestehenden Radschnellweg an der Turmstraße.



Für den gesamten Streckenzug ist die Ausweisung als Fahrradstraße vorgesehen.

Die Streckenführung basiert im Wesentlichen auf der reduzierten Variante A im Abschnitt Aachen – Richterich. Dort sind weitere Merkmale der Route in Hinblick auf Konfliktpotentiale, Steigungsverhältnisse und Kosten detailliert beschrieben.

Die Kriterien für einen Radschnellweg können in diesem innerstädtischen Bereich zum einen wegen der fehlenden Straßenbreiten, der geringen Radien in den Einmündungsbereichen sowie Überlagerung der Nutzungen nicht gänzlich eingehalten werden. Die Ausweisung der Route als Fahrradstraße schafft aber eine deutliche Verbesserung der Verbindung zwischen Aachen-Laurensberg und Aachen-Innenstadt, so dass hiermit eine höherwertige Radverbindung geschaffen wird.

Anbindung 2: Fahrtrichtung Aachen-Innenstadt nach Aachen-Laurensberg

Mit einer Anbindung von Laurensberg über den Radschnellweg entlang des Bahndamms wird eine Radverbindung entlang eines verkehrsarmen Korridors über die Rütscher Straße zum Ponttor geschaffen.

Die Anbindung 3 über die Straße Tittardsfeld ist für diese Fahrtrichtung zu umwegig und deshalb unattraktiv. Hier ist die Anbindung über die Schloss-Rahe-Straße mit der Nutzung und Umgestaltung des vorhandenen Fußweges zum Bahndamm vorgesehen. Die Steigungsverhältnisse auf diesem Teilstück von 130 m sind für den ungeübten Radfahrer unattraktiv, so dass sich diese Anbindung in erster Linie als Gefällestrecke zur Abfahrt vom Radschnellweg auf dem Bahndamm in Richtung Laurensberg anbietet. Zur Weiterführung in Richtung Laurensberg ist die Ausweisung der Schloss-Rahe-Straße von der Bahnunterführung bis zur Roermonder Straße vorgesehen.

An der Roermonder Straße schließt sich die Anbindung an das vorhandene Radnetz mit den Schutzstreifen auf der Fahrbahn an.

Konfliktpotential ist an folgenden Bereichen vorhanden

- Hohe Geschwindigkeit im Einmündungsbereich vom Bahndamm auf die Schloss-Rahe-Straße
- Querung der Fahrbahn Roermonder Straße im Einmündungsbereich mit der Schloss-Rahe-Straße

Die Nutzung der Rampe von der Schloss-Rahe-Straße zum Bahndamm für Radverkehr erfordert eine Verbreiterung der Rampe. Für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen stellt alternativ die Schaffung eines Zugangs mit Aufzug für Fußgänger und Radfahrer eine attraktive Möglichkeit zur Anbindung an den Naherholungsbereich und den Radschnellweg auf dem Bahndamm dar.

Zur Trennung von Rad- und Fußverkehr sind sowohl bauliche Maßnahmen als auch Markierungsmaßnahmen vorgesehen.

Eingriffe in den bestehenden Baumbestand entlang der Böschung sind durch die Verbreiterung und Nivellierung der Rampe in größerem Maße vorhanden.



Anbindung 3: Laurensberg in Fahrtrichtung Aachen-Richterich sowie Herzogenrath-Kohlscheid

Für die Verknüpfung soll von der Schloßparkstraße aus eine Anbindung an den Radschnellweg über die vorhandene Straße Tittardsfeld erfolgen. Die Straße dient im Wesentlichen zur Erschließung der Wohngebiete westlich der Straße. Auf eine Länge von 410 Meter wird ein Höhenunterschied von über 10 Meter überwunden. Die Steigungen sind mit teilweise über 4% zwar spürbar, aber insgesamt durch die langgestreckte Führung auch für wenig geübte Radfahrer zu bewältigen.

Die Planungen sehen für das Teilstück die Einrichtung einer Fahrradstraße vor.

Die Stellplätze in den Nebenanlagen der Fahrbahn bleiben von den Planungen unberührt.

Die Weiterführung der Anbindung in Richtung Roermonder Straße sowie Rathausstraße erfolgt über die Schlossparkstraße auf einem Teilstück von 160 Meter. Im dem gesamten Streckenabschnitt besteht ein hohes Konfliktpotential durch

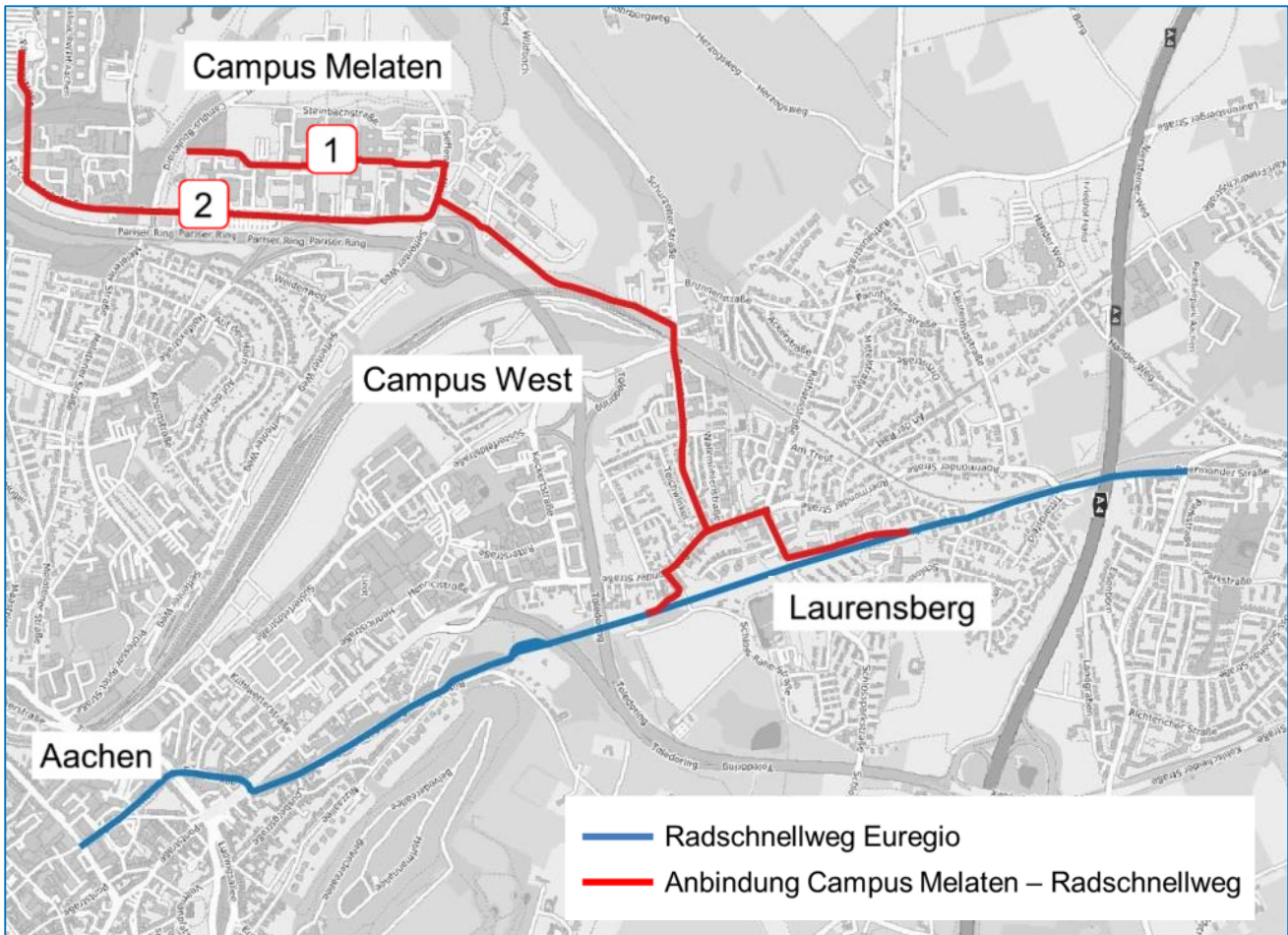
- Querende Fußgänger
- ÖPNV-Linienverkehr
- Einmündungen vom Einkaufszentrum/Banken

Um das Konfliktpotential zu reduzieren, ist für den Teilbereich die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 vorgesehen. Die Stellflächen an der südlichen Fahrbahn können als Längsparkstellplätze erhalten bleiben. Ab dem Knotenpunkt Rathausstraße sind an der Roermonder Straße beidseitig Radschutzstreifen - abgesetzt neben den Stellflächen für den Kfz-Verkehr - vorhanden.

Straßenbegleitgrün sowie Baumpflanzungen sind in dem Abschnitt nicht vorhanden, so dass hierbei keine Auswirkungen zu erwarten sind.

Der Streckenabschnitt erfüllt nicht die Anforderungskriterien für einen Radschnellweg, doch wird mit den geplanten Maßnahmen eine höherwertige Radinfrastruktur als Anbindung für den Radschnellweg geschaffen.

Anbindung Campus Melaten/Campus West



Das Potential der Universitätscampi West und Melaten und des dazugehörigen Uniklinikums werden durch den Radschnellweg nicht direkt erschlossen. Eine Anbindung ist daher sinnvoll. Im Vergleich zur Streckenführung über den Stadtteil Aachen-Hörn weist eine Anbindung über eine Linienführung im Stadtteil Laurensberg geringere Steigungsverhältnisse auf.

Die vorgesehene Anbindung des Campus Melaten an den Radschnellweg verläuft ab der Roermonder Straße über die Schurzelter Straße. Auf der Schurzelter Straße ist die Wegnahme von Parkplätzen notwendig, um Radverkehrsanlagen zu schaffen. In der weiterführenden Planung muss geprüft werden, ob die entfallenen Parkplätze durch eine Parkfläche am Knotenpunkt Schurzelter Straße/Süsterfeldstraße zu ersetzen sind. Die dazu benötigten Flächen müssten hierfür über Grunderwerb gesichert werden. Mit dem derzeitigen Ausbau des Knotenpunktes Schurzelter Straße/Süsterfeldstraße zu einem Kreisverkehr wird die Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt aufgehoben. Damit geht eine Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit mit erhöhter Sicherheit für den Radverkehr. Direkt hinter der Bahnunterführung führt der Sörenweg entlang eines Umspannwerkes. Aufgrund des ausreichenden Platzangebotes und zur Trennung vom Fußverkehr soll hier ein Zweirichtungsradweg angelegt werden. Der Weg wird weiter westlich parallel zur Bahntrasse und dann an der Abfahrt vom Pariser Ring wieder auf den Sörenweg geführt. Im Bereich der Bahnstrecke ist hierzu der Kauf von Grundstücken notwendig, westlich des



Kreisverkehrs Seffenter Weg/Forckenbeckstraße trifft der Sörenweg auf den Seffenter Weg, von wo aus es 2 Möglichkeiten zur Weiterführung gibt.

Anbindung 1: Erschließung des Campusareals über die Sommerfeldstraße

Auf dem Seffenter Weg zwischen der Einmündung und der Sommerfeldstraße sind Radschutzstreifen vorhanden. In der Sommerfeldstraße ist ein Zweirichtungsradweg mit einem parallelen Gehweg vorgesehen, um bei dem hohen Verkehrsaufkommen von Fußgängern zwischen den hier angesiedelten Instituten eine konfliktarme Führung zu gewährleisten. Problematisch ist hierbei die soziale Sicherheit, welche in den Abendstunden nicht mehr gewährleistet werden kann, da im näheren Umkreis keine Wohnbebauung oder Geschäfte vorhanden sind.

Anbindung 2: Erschließung des Campusareals und des Uniklinikums über die Forckenbeckstraße

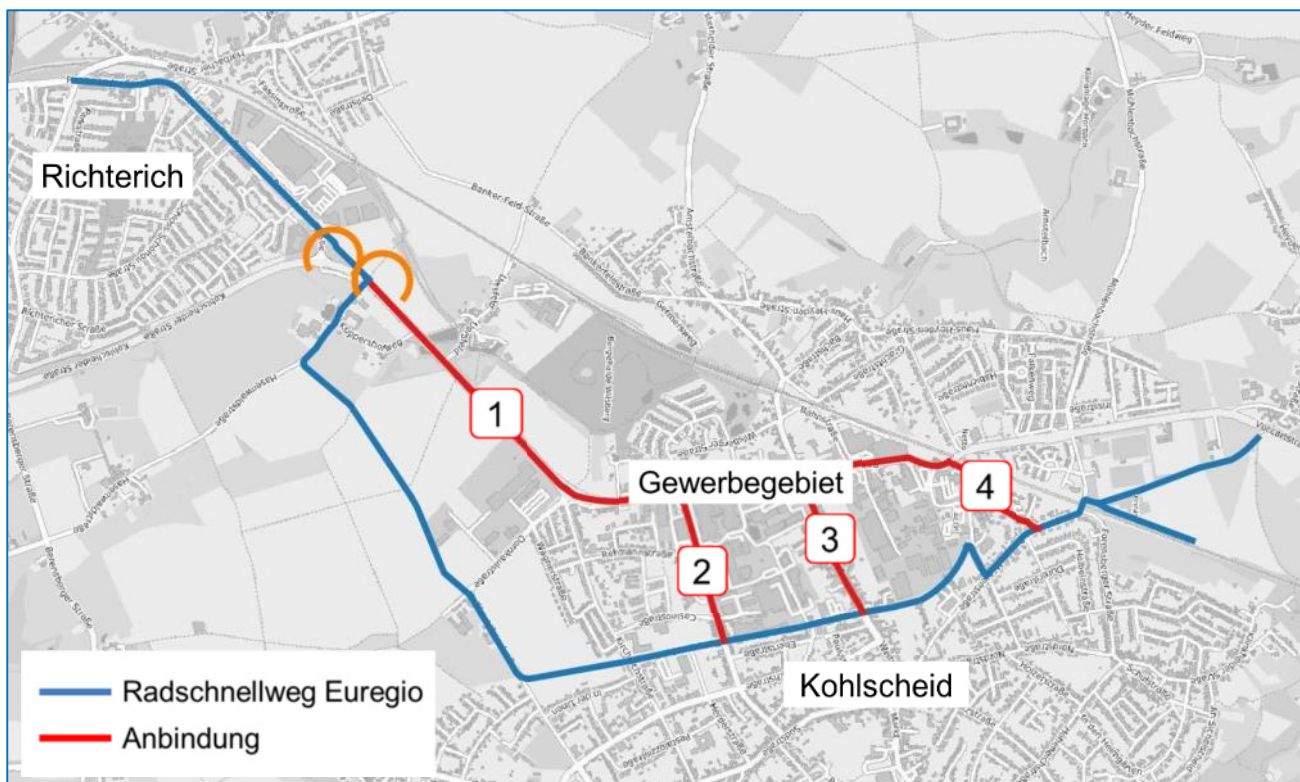
Aufgrund der schon bestehenden Radschutzstreifen auf der Forckenbeckstraße sind für diese Alternative nur geringe Umbaumaßnahmen notwendig. Auf dem gesamten Streckenabschnitt sind Radschutzstreifen vorhanden, die zwar nicht dem Standard eines Radschnellweges entsprechen, aber als Verbindungsstrecke dienen können.

Ab der Einmündung Forckenbeckstraße/Pauwelsstraße ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens an PKW die Anlage eines Zweirichtungsradweges nördlich der Fahrbahn geplant. Wie bei der Anbindung A ist die soziale Sicherheit in den Abendstunden deutlich reduziert.

Anbindung Campus West

Im Rahmen der zu planenden Anbindung ist auch die Erweiterung zum Campus West zu prüfen.

Anbindung Gewerbegebiet Kohlscheid



Die Wohn- und Gewerbestandorte entlang der Roermonder Straße in Kohlscheid werden durch den Radschnellweg nicht direkt erschlossen. Die empfohlene Trasse des Radschnellwegs verläuft parallel östlich der hochbelasteten Roermonder Straße.

Für die Anbindung der Roermonder Straße in Kohlscheid an den Radschnellweg ergeben sich 4 Möglichkeiten:

Anbindung 1: Südlich des Gewerbegebiets von bzw. nach Richterich

Von bzw. nach Richterich erfolgt die direkte Anbindung des oben genannten Bereichs ab der geplanten Unterführung zum Küppershofweg über Radverkehrsanlagen der Roermonder Straße. Ab der Unterführung sind es ca. 1.000 m Geh- und Radweg bis zum Ortseingang Kohlscheid. In der Ortslage selber verfügt die Roermonder Straße über beidseitige Einrichtungsradwege. Der vorhandene Straßenraum lässt eine Verbreiterung der Einrichtungsradwege kaum bzw. nur mit erheblichem baulichen Aufwand zu.

Die Steigungen in diesem Bereich sind mit Werten zwischen 0% und 3% als komfortabel einzustufen.

In der Ortslage wird empfohlen, die Einbauten in den Nebenanlagen (Ampelmasten, Stromkästen, etc.) neu zu ordnen bzw. die Nebenanlagen frei von Hindernissen zu gestalten. Im Bereich zwischen Kohlscheid und Richterich sind Maßnahmen zur Vermeidung der Blendwirkung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr auf der Roermonder Straße zu treffen und der vorhandene Geh- und Radweg zu sanieren.

Die hohe Anzahl an lichtsignalgesteuerten Knoten, die Breiten der Einrichtungsradwege sowie die Einbauten (Ampelmasten, Stromkästen, etc.) in den Nebenanlagen genügen



den Anforderungen an Radschnellwege nicht. Es können jedoch mittels der erwähnten Empfehlungen bessere Radverkehrsanlagen im Gewerbegebiet Kohlscheid und eine hochwertige Radverbindung nach Richterich geschaffen werden.

Anbindung 2: Östlich des Gewerbegebiets von bzw. nach Kohlscheid-Zentrum

Nach Osten ist eine Anbindung des Gewerbegebiets zum Radschnellweg über die Kaiserstraße bereits vorhanden. Die Kaiserstraße verfügt über beidseitige Radverkehrsanlagen und verläuft entlang des Technologieparks Herzogenrath (TPH) und beherbergt die gleichnamige Carsharing Station.

Anbindung 3: Östlich des Gewerbegebiets von bzw. nach Kohlscheid-Zentrum

Eine weitere östliche Anbindung des Gewerbegebiets zum Radschnellweg kann über die Weststraße erfolgen. Die Weststraße ist eine Landesstraße und verfügt, im Gegensatz zur Kaiserstraße, über keine Radverkehrsanlagen.

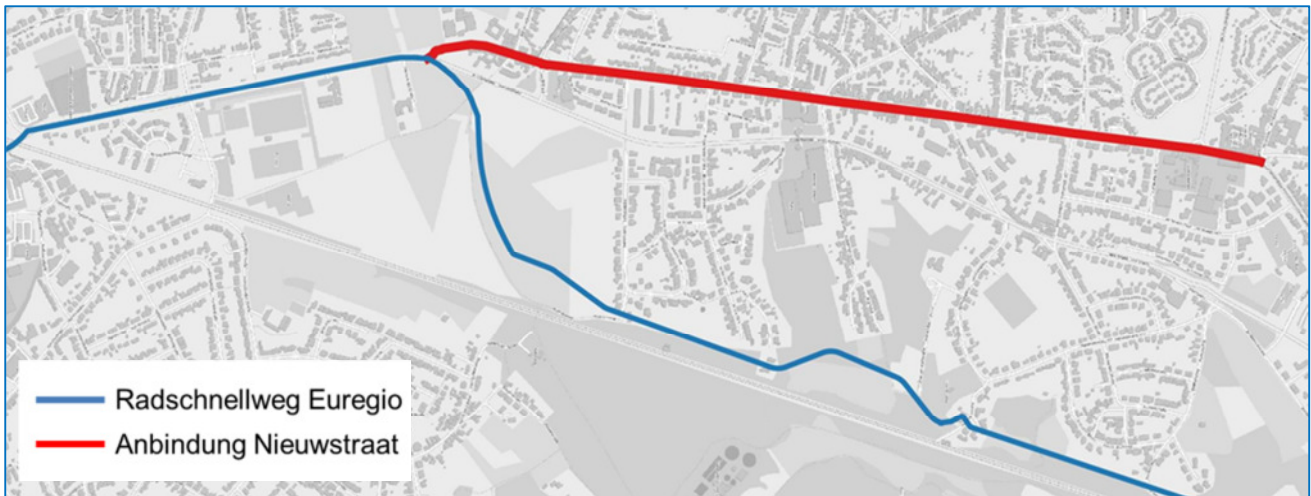
Um die Attraktivität für Radfahrer zu steigern bzw. eine hochwertige Anbindung an den Radschnellweg herzustellen, ist zu prüfen, ob eine Radverkehrsführung mit der aktuellen Kraftfahrzeugnutzung verträglich ist.

Anbindung 4: Nordöstlich des Gewerbegebiets von bzw. nach Herzogenrath

Über die Feldstraße ist eine 350 m lange Anbindungsstrecke an den Radschnellweg von der Roermonder Straße bis zur Mühlenstraße vorhanden. Die Feldstraße ist zwischen Roermonder Straße und Raiffeisenstraße eine Einbahnstraße und wird vom Kfz-Verkehr von der Roermonder Straße aus befahren. Für den Radverkehr ist die Gegenrichtung freigegeben.

Da die Feldstraße als Tempo-30-Strecke bereits ausgewiesen ist, sind keine weiteren Radverkehrsanlagen notwendig, um diese Anbindungsstrecke für den Radverkehr attraktiv zu gestalten. Die Anbindung der Feldstraße an die Mühlenstraße sollte verbessert werden.

Anbindung Nieuwstraat (Radnetz NL-Kerkrade)

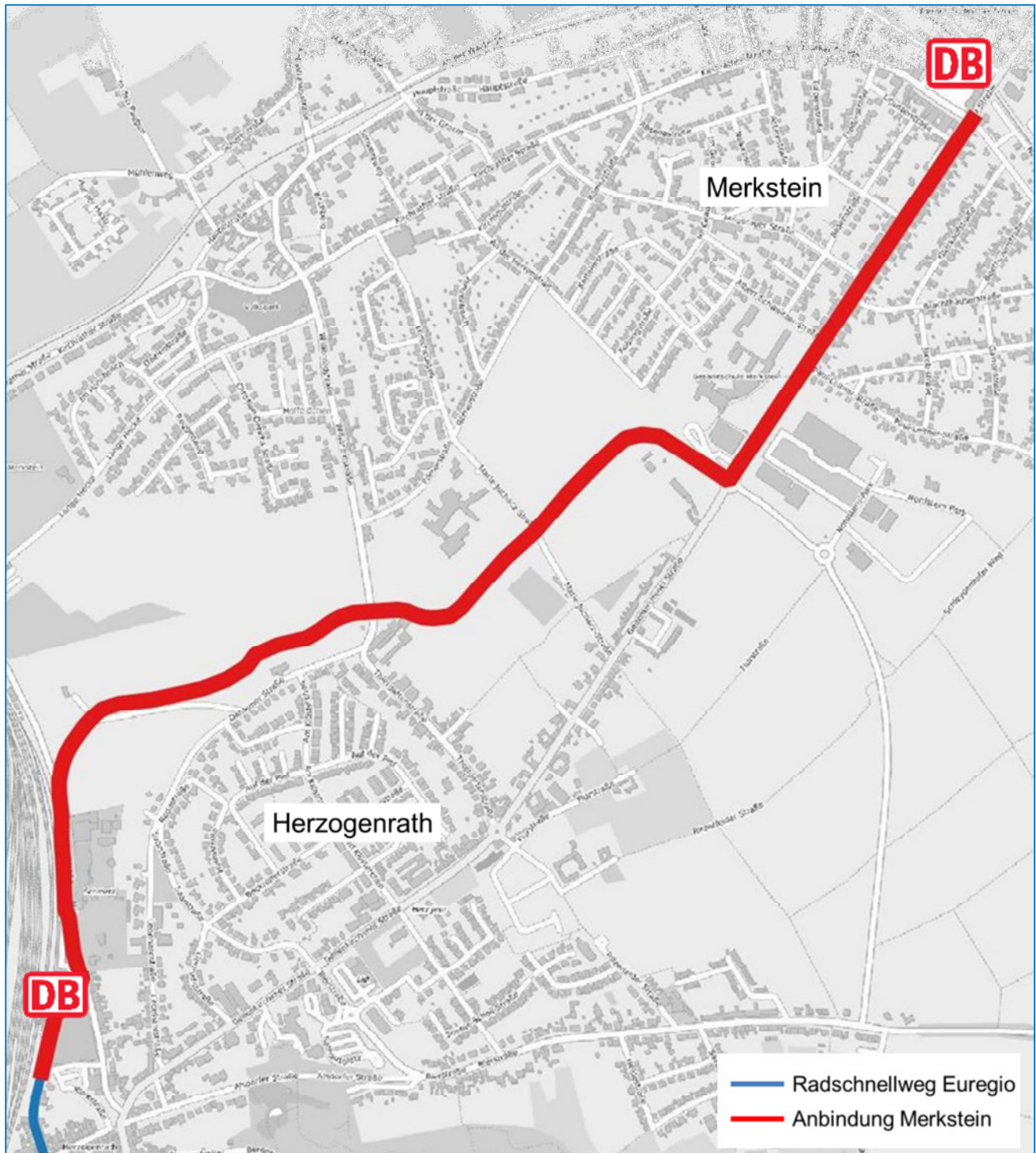


Der Radschnellweg Aachen - Herzogenrath stößt im Bereich HZ-Pannesheide auf niederländischer Seite auf ein gut ausgebautes Radnetzsystem. Die Nieuwstraat führt entlang von Wohn- und Geschäftsbereichen von der Grenze D-NL auf direktem Wege nach Kerkrade. Mit der Anbindung der Verkehre aus Kerkrade nach Herzogenrath-Kohlscheid und weiter in Richtung Aachen werden somit Potentiale auf den Radschnellweg gebunden.

Seit dem Umbau der Nieuwstraat in den 1990er Jahren verfügt die Nieuwstraat über separate Bordsteinradwege auf jeder Seite der Fahrbahn. Der Ausbauzustand entspricht in Hinblick auf die Fahrbahnoberfläche (Pflaster) und Breiten zwar nicht den Kriterien für Radschnellwege, doch kann die Nieuwstraat ohne weitere bauliche Maßnahmen auf niederländischer Seite als höherwertige Radwegeverbindung eingestuft werden und somit die östlichen Stadteile von Kerkrade an den Radschnellweg anbinden.

Erforderlich ist jedoch eine bessere Anbindung Richtung Roermonder Straße am südlichen Kreisverkehr Nieuwstraat/ Am Zollhaus.

Anbindung Herzogenrath-Merkstein



Die Planungen für den Radschnellweg Aachen - Herzogenrath sehen am Zielpunkt die Verknüpfung mit dem Bahnhof Herzogenrath vor. Mit einer Verlängerung des Radschnellweges in Richtung Nord-Osten zum Stadtteil Merkstein kann zum einen ein weiteres Potential für den Radschnellweg gewonnen werden und zum anderen der Radschnellweg eine innerstädtische Verbindung zwischen den verschiedenen Stadtteilen in Herzogenrath über Kohlscheid, Straß, Mitte bis Merkstein schaffen. Mit der Weiterführung des Radschnellweges kann darüber hinaus eine Anbindung des



Schulzentrums Merkstein auf einem separaten Radweg abseits des Kfz-Verkehrs realisiert werden.

Für die Weiterführung des Radweges ist folgender Streckenzug geplant:

Bahnhofstraße – Bicherouxstraße – ehemaliges Vetrotex-Gelände – nördlich des soziokulturellen Zentrums Klösterchen – Kreuzung der Willibrordstraße nördlich von Hausnummer 109 – über landwirtschaftliche Flächen nördlich des Sportplatzes – Kreuzung der Marie-Juchacz-Straße – über landwirtschaftliche Flächen bis zur Geilenkirchener Straße Hausnummer 233 - Kreisverkehr Geilenkirchener Straße

Die Führungsformen für die einzelnen Streckenabschnitte sind folgender Auflistung zu entnehmen:

- Bahnhofstraße vom Bahnhof bis Bicherouxstraße: Umgestaltung zu Fahrradstraße (hier wird der Rendezvous-Punkt vom Busverkehr angefahren)
- Bicherouxstraße von Bahnhofstraße bis ehemaliges Vetrotex-Gelände: Führung auf dem vorhandenen Radweg
- Vetrotex-Gelände Bicherouxstraße bis Willibrordstraße: Neubau eines Zweirichtungsradweges mit Neubau einer Unterführung unter der Willibrordstraße
- Zwischen Willibrordstraße und Marie-Juchacz-Straße: Neubau eines Zweirichtungsradweges über landwirtschaftliche Fläche zwischen der Wohnbebauung und dem Sportplatz
- Zwischen Marie-Juchacz-Straße und Kreisverkehr Geilenkirchener Straße/K5: Neubau eines Zweirichtungsradweges über landwirtschaftliche Flächen nördlich der Geilenkirchener Straße Hausnummer 233
- Geilenkirchener Straße von Kreisverkehr mit der K5 bis Noppenberger Straße: Neubau eines Zweirichtungsradweges auf der nord-westlichen Seite der Fahrbahn

Die Maßnahmen sehen in weiten Teilen den Neubau – als Zweirichtungsradweg - vor. Entlang der Geilenkirchener Straße reichen die Fahrbahnbreiten nicht aus, so dass bestehende Stellflächen im Straßenraum reduziert werden müssen. Grunderwerb ist im Bereich des ehemaligen Vetrotex-Gelände sowie der landwirtschaftlichen Flächen zwischen Herzogenrath-Mitte und Merkstein erforderlich. Die baulichen Maßnahmen sind aufgrund der Neuanlage der Trasse in weiten Teilen des Streckenabschnittes sowie der Brücke über die Willibrordstraße als umfangreich zu bewerten.

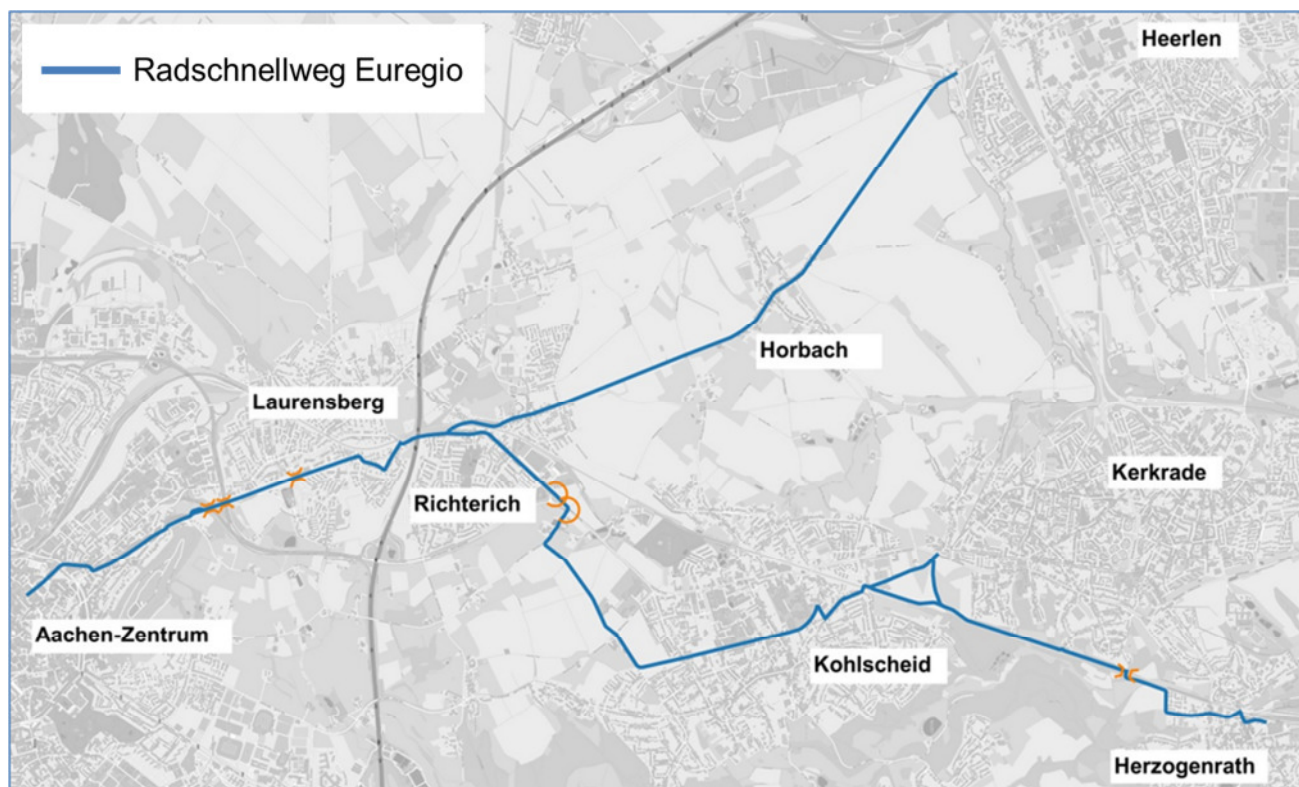
Die separate Führung ermöglicht eine sichere Verkehrsführung und ist somit ideal für die Erschließung des Schulzentrums Merkstein geeignet.

Lediglich in der Weiterführung entlang der Geilenkirchener Straße ist die Führung parallel zur hoch belasteten L 232 weniger attraktiv.

4 EMPFEHLUNG

Die Empfehlung für die Linienführung des Radschnellwegs ist aus den Abwägungen für die Abschnitte Aachen – Richterich, Richterich – Kohlscheid, Kohlscheid – Herzogenrath, und Richterich – Locht abgeleitet.

Folgend werden die empfohlenen Strecken mit Ausnahme des Ausbaus der möglichen Anbindungsstrecken zusammengestellt und beschrieben.



Streckenbeschreibung (ab Aachen)

Wüllnerstraße (Aachen Zentrum) – Turmstraße – Rütcher Straße – Alter Bahndamm – Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße (Anschlüsse Richtung Locht und Herzogenrath)

(Richtung Locht)

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Horbacher Straße – Grenzübergang Locht (Anschluss an geplanten Radschnellweg Heerlen)

(Richtung Herzogenrath)

Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße – Roermonder Straße (Richterich) – Küppershofweg – Hasenwaldstraße – Feldweg – Kämpchenstraße – Alter Bahndamm – Zellerstraße – Alte Bahn – Raiffeisenstraße – Mühlenstraße – Forensberger Straße – Feldweg (Anschlüsse Richtung Kerkrade und Herzogenrath)

(Richtung Kerkrade)

Feldweg – Pannesheider Straße – Haus-Heyden-Straße – Slakstraat (Anschluss an geplanten Radschnellweg Heerlen)

(Richtung Herzogenrath)

Feldweg – Bahnstrecke Aachen-D'dorf – Eisenbahnstraße – Wiesenstraße – Mühlenstraße – Forensberger Straße – Albert-Steiner-Straße – Uferstraße – Kleikstraße – Bahnhofstraße (Anschluss Herzogenrath Zentrum)

Kenndaten

Länge: 17,7 km **Lichtsignalanlagen:** 6 **Bauwerke:** 6 (4 Über-/ 2 Unterquerungen)

Steigung/Gefälle:

16.300 m 1.300 m 100 m
0-3 % 3-5 % > 5 %

Gesamtkosten Radschnellweg:

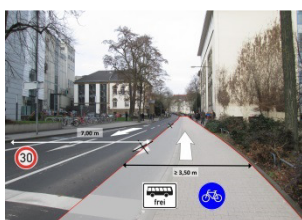
(grobe Kostenschätzung ± 30%)

20,0 Mio. EURO

Führungsform

- 100 m [1%] Umweltspur
- 4.100 m [23%] Fahrradstraße
- 1.450 m [8%] Tempo-30-Strecke
- 12.050 m [68%] Zweirichtungsradweg

Ausgewählte Querschnitte



Wüllnerstraße
(Höhe Super C)



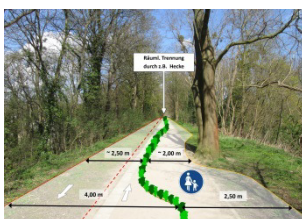
Wüllnerstraße
(Höhe Audimax)



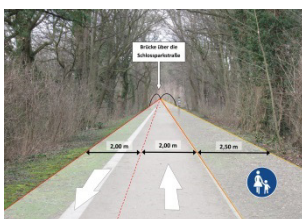
Turmstraße



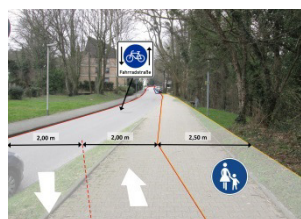
Rütcher Str.
(Höhe ehem. Bunker)



Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(vor Schlossparkstr.)



Alter Bahndamm
(Übergang Tittardsfeld)



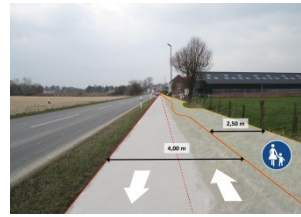
Bahnstrecke AC-D'dorf
(Blickrichtung Tittardsfeld)



Bahnstrecke AC-D'dorf
(Blickrichtung Richter)



Horbacher Str.
(Alt-Richter)



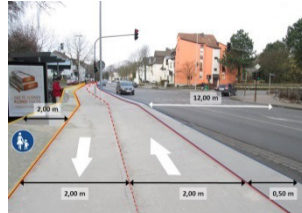
Grünenthaler Str.



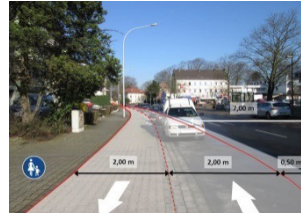
Vetschauer Weg
(Höhe Am Gut Bau)



Silberpatweg



Roermonder Straße
(Berensberger Straße)



Roermonder Straße
(Richter)



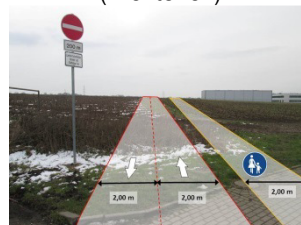
Roermonder Straße
(Richter)



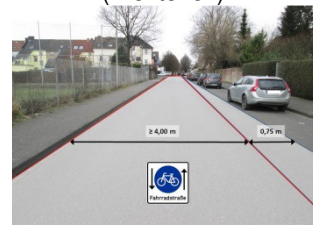
Roermonder Straße
(Kohlscheider Straße)



Küppershofweg



Feldweg
(Dornkaulstr.)



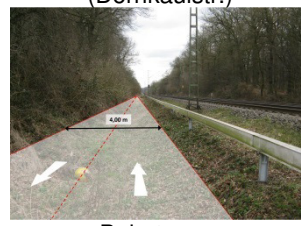
Zellerstr.
(Höhe Sportplatz)



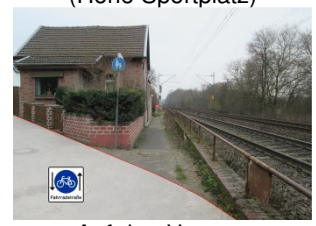
Alte Bahn
(Bahndamm)



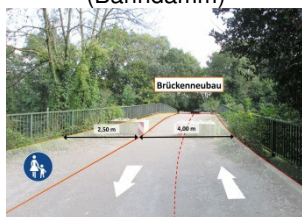
Feldweg



Bahntrasse



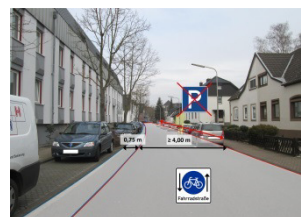
Auf den Heggen
(An der Bahntrasse)



Maubachbrücke
(Neubau)



Eisenbahnstraße



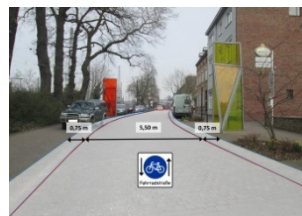
Wiesenstraße



Albert-Steiner-Straße



Kleikstraße



Bahnhofstraße



Infrastruktur

Besondere Risiken:

- Baugrundverhältnisse im Bereich der Brücken (Toledoring und Kohlscheider Str., Schlossparkstr.) sind noch zu prüfen
- Kreisverkehr Alte Bahn/ Weststr. (beengte Verhältnisse)
- Tempo 30 in Alt-Richterich und Horbach wg. Bundesstraße realisierbar? (zu prüfen)
- Baugrund und Altlasten im Bereich der Vegla-Deponie noch zu untersuchen
- Abschnittsweise Stützkonstruktion entlang Bahnstrecke notwendig
- Besondere Sicherungsmaßnahmen während der Bauzeit entlang der Bahnanlage

Grunderwerb erforderlich:

- Landwirtschaftliche Fläche
- ggf. im Bereich Tittardsfeld
- ggf. im Bereich Auf den Heggen

Bauliche Maßnahmen:

- 6 Ingenieurbauwerke (für Radfahrer u. Fußgänger)
- Ausbau Bahndamm unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer (Parkweg Weißer Weg)
- Neu-/Ausbau Zweirichtungsradweg
- Beleuchtung entlang des Bahndamms prüfen
- Teilw. Schutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke
- Umbau Kreuzung Roermonder Str./Horbacher Str. (Konflikt Bushaltestellen)
- Umgestaltung der Kreuzungen im Bereich der Fahrradstraße(n)
- Neubau Zweirichtungsradweg
- 3 Kreisverkehre
- Neubau Zweirichtungsradweg entlang Bahntrasse
- 3 Bereiche mit Dammlage: Stützwände od. aufgeständerte Lösung

Parkraum:

- Wegfall von bis zu ca. 29 Parkständen in Richterich sowie auf der Straße „Alte Bahn“ (Bereiche mit mittlerem oder hohem Parkraumbedarf)

Streckenabschnitte abweichend von den Kriterien für Radschnellwege

Breiten gemäß den Anforderungen an einen RSW ggf. mit Ausnahme der kurzen Engstelle am Bahnwärterhäuschen „Auf den Heggen“ realisierbar.

Steigung

Die gesamte Trasse ist steigungsarm geführt. Von den insgesamt 17,7 km sind:

- 16,3 km [92%] mit Längsneigungen zwischen 0-3% als steigungsarm bzw. komfortabel einzustufen.
- 1,3 km [7%] mit Längsneigungen zwischen 3-5% als unangenehm einzuordnen.
- 0,1 km [1%] mit Längsneigungen über 5% als unattraktiv einzustufen.



Fahrgeschwindigkeit

Aufgrund der steigungsarmen Trassierung, der Einhaltung der Kriterien für Radschnellwege sowie den wenigen lichtsignalgesteuerten Kreuzungen (6 auf 17,7 km) können gute Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden.

Umweltverträglichkeit

Für die gewählte Trasse wird die Umweltverträglichkeitsstudie bearbeitet bzw. aktualisiert.

Potential

Die resultierende Potentialausschöpfung für den Radschnellweg wird im Rahmen der Vorplanung an die gewählte Trasse angepasst.

Soziale Sicherheit

In innerstädtischen Bereichen ist die soziale Sicherheit bereits gegeben. Die Bereiche bei denen die soziale Sicherheit gering eingestuft wird, ist im Rahmen der Vorplanung zu prüfen, ob diese durch geeignete Maßnahmen erhöht werden kann.

Verkehrliche Sicherheit (Kritische Punkte)

- Richterich: Mehrere Einmündungen mit Gewerbeverkehr

Konfliktpotential

- Kleingärten „Rütsch“: Einigung über Trassenverlauf im Bereich der Kleingärten, ggf. Umfahrung
- Bahndamm/Weißer Weg in Laurensberg: Naherholungsgebiet soll erhalten bleiben, Beleuchtung für Natur problematisch, mögliche Betroffenheit der Saatkrähenkolonie muss vermieden werden, die parallele Führung mit dem Weißen Weg ist deutlich zu kennzeichnen, verträgliche Oberflächenbefestigung bzw. -material im Bahndambereich, Bedenken durch Unterschriftenliste (421 Unterschriften)
- Mitnutzung eines Teilstücks des Weißen Wegs (Spaziergänger + Reiter)
- Strecken mit landwirtschaftlichem Verkehr
- Lieferverkehr im Bereich Raiffeisenstr./Mühlenstr.
- Tempo 30 in Alt-Richterich und Horbach wg. Bundesstraße realisierbar? (zu prüfen)
- Führung in Landschaftsschutzgebiet, Bedenken durch Unterschriftenliste (257 Unterschriften)
- Schießstand neben Radschnellweg