



StädteRegion Aachen
Der Städteregionsrat
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Radschnellweg Aachen – Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen

Anlage A.1: Dokumentation TÖB-Beteiligung, Gespräche mit Verwaltung und politischen Gremien, Bürgerbeteiligung

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



INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	2
2.	DOKUMENTATION GESPRÄCHE MIT VERWALTUNG, POLITISCHE GREMIEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE	2
2.1	Linienführung im Stadtgebiet Aachen.....	2
2.1.1	Verwaltung	2
2.1.2	AG Radverkehr	3
2.2	Linienführung zwischen Stadtgrenze Aachen und im Stadtgebiet Herzogenrath....	3
2.2.1	Verwaltung	3
2.2.2	Bezirksregierung Köln	3
2.2.3	Runder Tisch Radverkehr.....	4
2.2.4	DB-Regio	4
2.3	Linienführung im Bereich der Städte Heerlen und Kerkrade sowie Verknüpfungspunkte im Grenzbereich NL-D	4
2.3.1	Verwaltung Stadt Heerlen, Stadt Kerkrade	4
2.3.2	Träger öffentlicher Belange	5
3.	BÜRGERBETEILIGUNG	5
3.1	Ergebnisse der Bürgerworkshops	5
3.1.1	Thematischer Schwerpunkt	7
3.1.2	Merkmale der Anregungen und Eingabe	7
3.1.3	Beurteilung zusätzlicher Streckenvorschläge	8

ANLAGEN

Dokumentation der Anmerkungen/Kommentare/Fragen aus den Bürgerworkshops (Excel-Tabelle) sowie schriftliche Stellungnahmen



1. EINLEITUNG

Die Dokumentation informiert über den aktuellen Stand der durchgeführten Gespräche mit den Auftraggebern (Verwaltung), politischen Gremien (Arbeitskreise Radverkehr) und Gespräche sowie Scoping-Termine mit den Träger öffentlicher Belange (TÖBs) und die durchgeführten Bürgerbeteiligungen zum Radschnellweg von Januar 2015 bis April 2016.

2. DOKUMENTATION DER GESPRÄCHE MIT VERWALTUNG, POLITISCHEN GREMIEN UND TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE

2.1 Linienführung im Stadtgebiet Aachen

2.1.1 Verwaltung

- Die Trassenführung entlang der Bahnlinie verläuft über das Gelände des Tennisclubs Kohlscheid. Derzeit liegt zwar lediglich die Zufahrt zur Garage im Trassenverlauf, doch ist bei keiner Einigung mit dem Pächter eine Umfahrung des Geländes nötig.
- Die Trassenführung entlang der Bahnlinie nutzt im Bereich Tittardsfeld das Grundstück von einem Bauträger bzw. einer Privatperson.
- Im Bereich der Kleingartenvereins Rüttsch soll eine westliche Umfahrung der Anlage geprüft werden.
- Bei der Führung im Bereich des Haltepunktes Richterich müssen die Planungen zur Einrichtung des Haltepunktes berücksichtigt werden.
- Die Umfahrung Horbach zum Grenzübergang Locht ist wg. der im Umfeld befindlichen Ausgleichsflächen für das Gewerbegebiet „Avantis“ nicht umsetzbar.
- Es ist das Bodendenkmal „Alte Heerler Weg“ zu beachten.
- Bei Planungen auf Streckenabschnitten, die als „Weißer Weg“ im Rahmen der „EuRegionalen 2008“ eingerichtet wurden, sind Alternativen zu prüfen, um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden.
- Bei einer geplanten Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Landesstraßen (z.B. Ortsdurchfahrten von Horbach sowie Richterich) ist zu berücksichtigen, dass diese Maßnahmen in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Aachen und nicht von straßen.nrw fallen.
- Im Streckenabschnitt zwischen Horbach und Grenzübergang Locht ist die Anlage von straßenbegleitenden Radwegen geplant. Hier muss das Regelwerk der RAL



Anwendung finden, dass von einem Regelquerschnitt von mindestens 2,50 m Radweg und 1,75 m Abstand zur Fahrbahn und einem Abstand von 1,75 m zu den Bäumen ausgeht.

2.1.2 AG Radverkehr

- Die erarbeiteten Materialien sind auf der zentralen Internetseite zu veröffentlichen.
- Es sind die Anschlusspunkte / Anbindungen auf dem Radschnellweg zu Wohngebieten / Gewerbegebieten zu benennen.
- Es sollten auf der gesamten Strecke die Kriterien für den Radschnellweg hinsichtlich der Mindestbreiten eingehalten werden.

2.2 Linienführung zwischen Stadtgrenze Aachen und im Stadtgebiet Herzogenrath

2.2.1 Verwaltung

- Die Maubachbrücke – über die Bahngleise – wird abgerissen und steht somit für die weitere Trassenplanung nicht zur Verfügung bzw. muss neu gebaut werden.
- Die Engstelle im Bereich des Bahnwärterhaus „Auf dem Heggen“ muss – sofern keine Alternativtrasse gefunden wird – berücksichtigt und darauf hingewiesen werden.
- Die Linienführung am Friedhof Strass muss die Nutzung des angrenzenden Schießfeldes beachten. Die Schussrichtung verläuft in Richtung Bahn.
- Östlich der Bahntrasse verläuft das FFH-Gebiet DE 5103-301 im Naherholungsgebiet Klinkerheide / Wurmtal. Die Anlage eigener Wege dort scheidet aus.
- Es ist das Neubaugebiet Kämpchenstraße bei der Machbarkeitsstudie zu berücksichtigen.

2.2.2 Bezirksregierung Köln

- Im Bereich der Verlängerung der Radschnelltrasse über die Straße „Am Vieslapp“ verläuft diese über die Höckerlinie des Westwalls. Nach Auskunft der Bezirksregierung Köln ist der Erhalt der Höcker immer oberstes Ziel. Eine



Überbauung eines Höckers ist somit deutlich unproblematischer als eine Wegnahme eines Höckers.

2.2.3 Runder Tisch Radverkehr

- Die Planung zum Radschnellweg soll berücksichtigen, dass die Verbindung nicht nur für die Gesamtverbindung Herzogenrath-Bahnhof – Aachen sondern auch für die Teilverbindungen zwischen den Ortsteilen in Herzogenrath eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur erreichen soll.

2.2.4 DB-Regio

- Bei einer Streckenführung entlang der Bahnlinie ist zu prüfen, ob eine Kabelverlegung (Fernmeldekabel bzw. Signalkabel) notwendig ist.
- Bei der Anlage eines Radschnellweges neben einer Bahntrasse sind folgende Richtmaße zu berücksichtigen:
 - Mindestabstand für den Radschnellweg: 3,50 m von der Gleisachse
 - Bei Mindestabstand von Oberleitungen: 4,00 m. Kann dieser Abstand in der Bauphase nicht eingehalten werden, sind Erdungsmaßnahmen erforderlich und vorher zu beantragen.
 - Bei Hochbauten Mindestabstand 2,50 m vom Fundament der Oberleitungsmasten, da sich unterhalb des sichtbaren Fundamentes oft eine Verbreiterung befindet.
 - Der Pflegebereich der DB (Rückschnittszone) beträgt minimal 6,00 m ab Gleismitte bzw. minimal 5,50 m ab Fundament der Oberleitungsmasten).

2.3 Linienführung im Bereich der Städte Heerlen und Kerkrade sowie Verknüpfungspunkte im Grenzbereich NL-D

2.3.1 Verwaltung Stadt Heerlen, Stadt Kerkrade

- Die Stadt Kerkrade bearbeitet die Planung für den niederländischen Teil ab Grenzübergang Locht. Am Anschlusspunkt Hamstraat ist ein 2-Richtungsradweg vorgesehen. Der Übergang zu den Einrichtungsradwegen auf deutscher Seite erfolgt über eine Mittelinsel.
- Die Stadt Heerlen bearbeitet die Planung ab Grenzübergang Slaakstraat.



- Es ist die Erstellung eines gemeinsamen Erscheinungsbildes (rote Farbe für Radwege sowie Beschilderung) und Erstellung eines (gemeinsamen) Logos gewünscht.
- Am Anschlusspunkt Hamstraat (Locht) sind Einrichtungsradswege vorgesehen. Der Übergang zum Zweirichtungsradweg auf deutscher Seite soll über eine Mittelinsel erfolgen.

2.3.2 Träger öffentlicher Belange

Es wurden sämtliche Träger öffentliche Belange (TÖBs) im Rahmen des Scoping für die Umweltverträglichkeitsstudie beteiligt. Die dazu erhaltenen Rückmeldungen sind in der Niederschrift vom 22.09.2014 unter www.staedteregion-aachen.de/radschnellweg im Unterpunkt Umweltverträglichkeitsstudie.

3. BÜRGERBETEILIGUNG

In der Zeit vom 08. bis 29.06.2015 wurde die erste Stufe der Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dabei konnten Bürger/innen über das Internet sowie persönlich und per Post Vorschläge, Anregungen oder Bedenken insbesondere zur Trassenführung des Radschnellweges äußern bzw. alternative Routen vorschlagen. Im genannten Zeitraum haben Bürger über 90 Vorschläge zur Routenführung des geplanten Radschnellwegs Euregio eingereicht. Darüber hinaus wurden zahlreiche Kommentare zu den Vorschlägen und zum Projekt abgegeben. Alle Vorschläge und Kommentare können über die Internetseite www.radschnellweg-euregio.de eingesehen werden.

Die besten Streckenvarianten wurden für die 2. Stufe der Bürgerbeteiligung aufbereitet und mit den Bürgern diskutiert. Die Beteiligung der Bürger im Rahmen von Workshops erfolgte im Zeitraum 19.04.2016 bis 26.04.2016 an 4 Standorten:

Aachen-Stadt

Aachen- Laurensberg

Herzogenrath-Kohlscheid

Herzogenrath-Mitte.

3.1 Ergebnisse der Bürgerworkshops

Es wurden 351 Hinweise / Kommentare und Anregungen gegeben, die auf Karteikarten notiert wurden. Diese geben wichtige Hinweise für die weitere Planung.

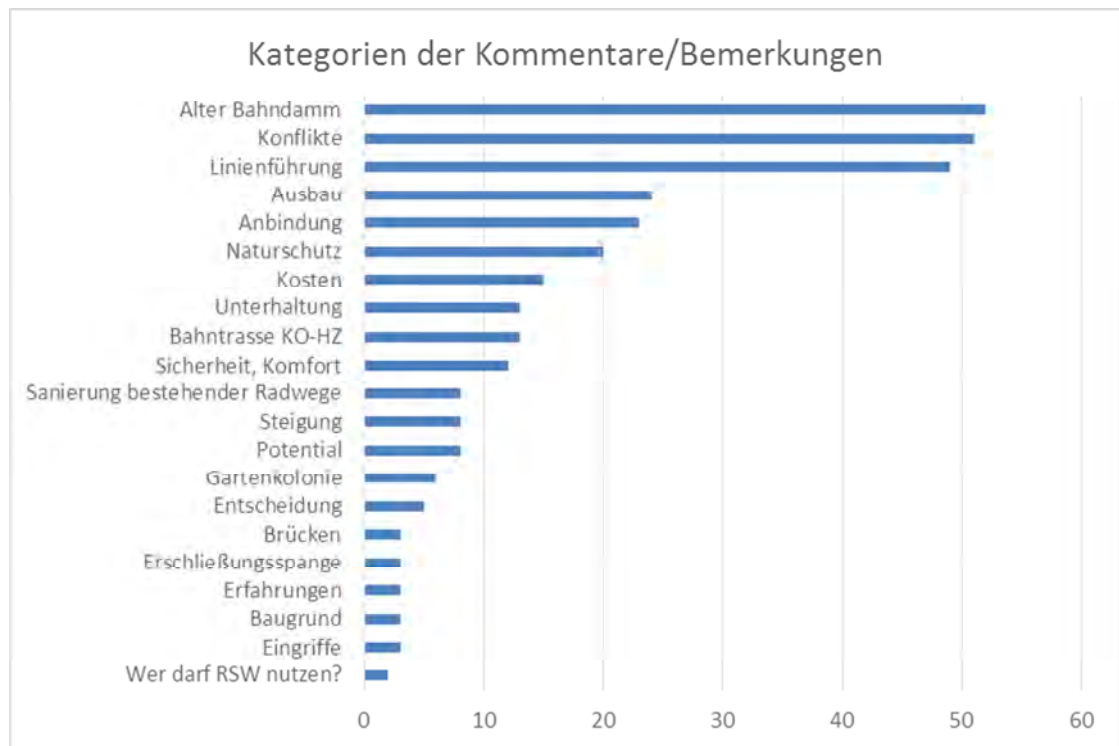


Die Anregungen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Veranstaltungen:



Die Auswertung erfolgt nach verschiedenen Kriterien.

3.1.1 Thematischer Schwerpunkt



3.1.2 Merkmale der Anregungen und Eingabe

Viele Kommentare und Anregungen bewerten einzelne oder zusammenhängende Streckenabschnitte. Weitere geben Hinweise auf Konflikte und Problemstellen, die in der Planung zu beachten sind.

Die notierten Eingaben wurden nach dem Merkmal der Eingabe in 3 Rubriken unterteilt

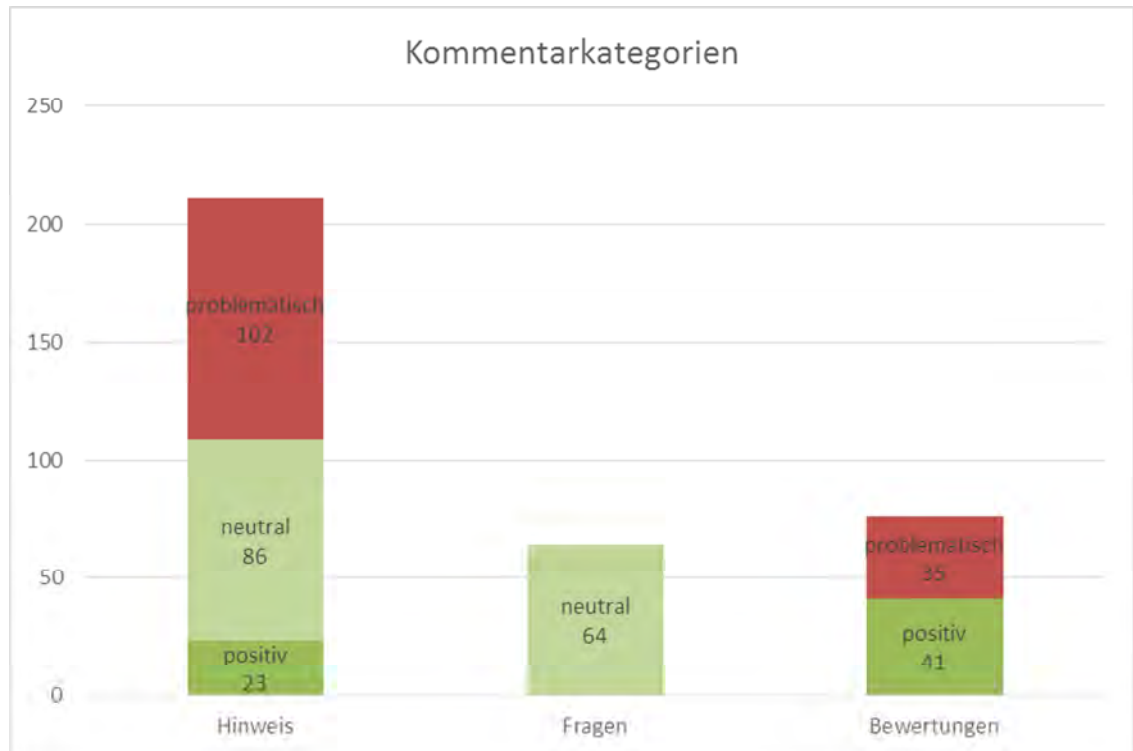
- Hinweis
- Frage
- Bewertungen

Bei den **Hinweisen** erfolgt eine Einordnung in

- Problematisch (Konflikte in der Realisierung mit Anwohnern, Naturschutz, Bestand)
- neutral
- positiv (Ideen wie die Akzeptanz erhöht werden kann)

Die **Bewertungen** sind pauschal formuliert und äußern sich in den Rubriken

- Problematisch (Ablehnung)
- Positiv (Akzeptanz)



Eine vollständige Auflistung der Anregungen (sortiert nach Abschnitten) ist dieser Dokumentation als Anlage beigefügt.

3.1.3 Beurteilung zusätzlicher Streckenvorschläge

Die nachfolgend aufgeführten Streckenvorschläge wurden bei den Bürgerworkshops zum Radschnellweg als weitere Alternativen vorgeschlagen. Alle diese Vorschläge waren auch bereits in der 1. Stufe der Bürgerbeteiligung vorgeschlagen worden und dann in der Wertung ausgeschieden. Die Vorschläge wurden erneut geprüft mit folgendem Ergebnis:

1) Abschnitt Aachen – Richterich

- a) Vorschlag: "Mischung" der Varianten A & B im Bereich Laurensberg: Über Roermonder Straße von Laurensberg kommend bis zur Abzweigbrücke zur Kohlscheider Str./links (gegen aktuelle Fahrtrichtung) zu den Türmen hoch/über Parkplatz an den Türmen Anschluss an die Rütscher Straße.



Von der Roermonder Straße bis zum Anschluss an die Rütscher Straße an den Studententürmen ist stadteinwärts eine längere und stärkere Steigung zurückzulegen. Die Rütscher Straße fällt dann leicht zur Innenstadt wieder ab. Dadurch werden mehr Höhenmeter zurückgelegt als in der Variante A über Henricistraße. Es ist zu erwarten, dass diese Routenführung vom größeren Teil der Radfahrer im Alltagsverkehr nicht gut angenommen wird, da die alternative Wegführung über die Henricistraße flacher verläuft und bis zum Alleenring keine verlorenen Steigungen auftreten. Dieser Vorschlag wird daher verworfen.

- b) Warum verläuft der Radschnellweg nicht zum Campus-Melaten, statt zum Ponttor? Dort sind die Potentiale.

Die Aachener Innenstadt hat insgesamt das größte Potential und sollte daher Hauptziel des Radschnellwegs sein. Eine Wegführung über den Campus Melaten oder Campus West ist für Radfahrer mit dem Ziel Innenstadt unattraktiver. Die Campus Gelände sollten daher besser mit Anbindungsstrecken an den Radschnellweg angebunden werden bzw. eigene Routenanbindungen an die Innenstadt erhalten.

- 2) Abschnitte Aachen – Richterich – Kohlscheid

- a) Vorschlag: Roermonder Str. > Rahe Mühle > Schloßparkstr. Überqueren bis Autobahn > am Bahndamm entlang ohne Steigerung bis Autobahnbrücke Laurensberg-Richterich

Diese Streckenführung umgeht Laurensberg und schwenkt nördlich der Autobahn wieder auf die Roermonder Straße ein. Hierdurch entsteht ein großer Umweg, der einer möglichst direkten und zügigen Führung eines Radschnellwegs widerspricht. Der Vorschlag wird verworfen.

- 3) Abschnitt Kohlscheid – Herzogenrath



- a) Vorschlag: In Variante A die Strecke aus dem Tal hoch an die Nieuwstraat zur Verringerung der Steigung verlängern

Eine Streckenverlängerung erzeugt einen erheblichen Umweg, wenn die Steigung unter 3 % gehalten werden soll, um eine attraktive Streckenführung zu erreichen. Die Verlängerung erfordert Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet zwischen Bahnlinie und der Wendelinusstraße sowie dessen Zerschneidung. Sie bietet daher wenig ökologische Vorteile gegenüber der Variante B entlang der Bahntrasse und ist für Radfahrer wenig attraktiv. Der Vorschlag wird verworfen.

- 4) Abschnitt Richterich – Locht (Grenze)

- a) Vorschlag: Alten Heerler Weg ertüchtigen

Diese Routenführung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht. Im Bereich des alten Heerler Weges sind bisher weitgehend ungestörte Offenlandbereiche betroffen mit wertvollen Biotopstrukturen, u.a. an den Broicher Höfen. Die Wegeführung ergibt weder eine direkte Anbindung von Horbach noch von Avantis. Der Vorschlag wird verworfen.

Radschnellweg Aachen - Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen
- Dokumentation der Anmerkungen/Kommentare/Fragen aus den Bürgerworkshops -

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
1	Aachen	AC-RI	Naturschutz	AC-RI	A	Variante A ist naturfreundlicher und kostenfreundlicher
2	Aachen	AC-RI		AC-RI	A	Variante A - Hurra !
3	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI	A	Fernbusbahnhof in der Kühlwetterstr. berücksichtigen
4	Aachen	AC-RI	Naturschutz	AC-RI	A	Variante A ist für Umwelt und Kosten die ansprechendste!
5	Aachen	Diskussion	Kosten	AC-RI	A	Variante Henricistraße: Erfolgt eine Förderung, wenn die Kriterien nicht erfüllt werden?
6	Aachen	AC-RI	Linienführung	AC-RI	A	keine Ampeln! Radverkehr sollte <u>westl.</u> der Roermonder Str. zum RADZENTRUM <u>unter</u> der Turmstraße geführt werden
7	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung	AC-RI	A	Variante A (AC-RI) hat nichts mit einem RSW zu tun (Kreuzungen, Ampeln, Verbundpflaster, Parkplätze)
8	Herzogenrath	RI-KO	Konflikte	AC-RI	A	Henricistr. viel Verkehr
9	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	A	Kühlwetterstr. Achtung am Fernbushalt (ggf. werden noch mehr Busse kommen)
10	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	A	Henricistr. Konflikt mit Autos
11	Laurensberg	AC-RI	Sicherheit, Komfort	AC-RI	A	Kruppstraße: scharfe Knicke verhindern schnelles Fahren
12	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	A	vorgeschriebene Breite d. Radschnellweges >> problematisch auf vielbefahrenen Strecken, z.B. Roermonder Str.
13	Laurensberg	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege	AC-RI	A	Variante A: Radwege sollen so bleiben wie heute auf Roermonder Str.
14	Laurensberg	Wirkung	Konflikte	AC-RI	A	Henricistr. nicht geeignet wegen LKW-Verkehr
15	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	A	Roermonder Str. Nutzung Überflieger zur Rüttscher Str.
16	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	A, B	Vorschlag eine "Mischung" Variante A & B im Bereich Laurensberg: Über Roermonder Straße von Laurensberg kommend bis zur Abzweigbrücke zur Kohlscheider Str./links (gegen aktuelle Fahrtrichtung) zu den Türmen hoch/über Parkplatz an den Türmen Anschluss an die Rüttscher Straße
17	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	A, B	Wüllnerstraße: Busse, Radler, Fußgänger OK, Autos raus!
18	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung	AC-RI	B	Variante B (AC-RI) entspricht der Idealvorstellung eines RSW. Oder anders: wenn RSW, dann Var. B!
19	Laurensberg	Wirkung	Linienführung	AC-RI	B	Auf jeden Fall Variante B (parallel Rad-/Fußweg)
20	Aachen	Diskussion	Kosten	AC-RI	B, C	Wie werden die Brücken finanziert?
21	Aachen	Wirkung	Konflikte	AC-RI	B, C	Auch Umfahrung der Kleingartenanlage Rüttsch bringt Probleme: Lärmschutz durch Bäume entfällt, Windschutz entfällt, Kleinklima
22	Aachen	Wirkung	Konflikte	AC-RI	B, C	Durch Zerschneidung der Kleingartenanlage Rüttsch wird Existenz der 36 Gärten gefährdet
23	Aachen	Wirkung	Baugrund	AC-RI	B, C	Stabilität des Brückenbauwerks "Toledoring": Boden besteht aus Kriegsschutt
24	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI	B, C	Bei Variante B+C schwierige Verkehrssituation durch stark frequentierte Buslinie >> enge Verkehrsdichte

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
25	Aachen	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Wie sehr ist die Gartenanlage Rüttsch betroffen?
26	Aachen	AC-RI	Linienführung	AC-RI	B, C	Baut einen qualitativ hochwertigen, z.B. B oder C
27	Aachen	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Gartenkolonie Rüttscher Str. ist bei Variante B+C unmittelbar betroffen
28	Aachen	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Keine Zerschneidung der Kleingartenanlage Rüttsch
29	Aachen	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Wo landen welche Brückenpfeiler in der Gartenkolonie "Rüttsch"?
30	Aachen	Diskussion	Kosten	AC-RI	B, C	Finanzierung des Brückenbauwerks ist utopisch.
31	Kohlscheid	RI-KO	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Ab Richterich in Richtung AC (Ponttor) ist die Variante B (Bahntrasse) für Radfahrer bestechend, da schön wenig Steigungen enthalten und die Strecke vollständig von Autoverkehr getrennt ist
32	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Am Bahndamm sollte die "grüne Lunge" erhalten bleiben, Alt- und Krankbestand natürlich entfernen
33	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Alter Bahndamm Laurensberg, Baumbestand/Abholzung
34	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndammvariante+Brücken=optimale Anbindung von Studenten aus den Studententürmen über Laurensberg Richtung Campus
35	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndamm soll naturnah bleiben: keine Bodenversiegelung, keine Beleuchtung, keine Baumfällungen, den Anwohnern nicht die Naherholung wegnehmen!
36	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	AC-RI: Variante B/C über Alten Bahndamm sehr sinnvoll, wenn Anschluss für Laurensberger zum Radschnellweg gegeben ist
37	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Die erforderlichen Rampen für Fußgänger an der Schloßparkstraße erfordern zu große Eingriffe in die Natur (Baumfällungen)
38	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Wie kommt man auf den Weißen Weg i.B. Schloßparkstraße?
39	Laurensberg	AC-RI	Naturschutz	AC-RI	B, C	Abholzung Alter Bahndamm: Immissionswerte
40	Laurensberg	AC-RI	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Bei Variante B+C: Gartenkolonie auf Rüttscher Straße durch Baumaßnahmen betroffen
41	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Die Variante über den Bahndamm wird von den Anwohnern abgelehnt!!! Altenheimbewohner können den Bahndamm nicht mehr zum Wandern nutzen.
42	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Durchgehende Beleuchtung Belastung für Mensch und Tier (Bahndamm)
43	Laurensberg	AC-RI	Naturschutz	AC-RI	B, C	Krähenkolonie geschützt!
44	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bei Streckenführung über Alten Bahndamm wäre ein seniorengerechter Aufgang zu erstellen, da keine Senioren bisher diesen Weg nutzen können
45	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Unbedingt Bahndamm nutzen!
46	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndamm Naherholung für Anwohner, Sicherheit Kinder, Alte
47	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Alter Bahndamm Laurensberg 1 m Fuß/2 m/2 m/1m Fuß?
48	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Gerne einen Radweg ohne Vernichtung der Natur. Bahndamm muss frei bleiben
49	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Für Radler ist der alte Bahndamm ideal: kürzeste Verbindung, geringste Steigung!

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
50	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	B, C	Geringe Steigung >> mehr Radverkehr >> B oder C
51	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndammführung mit Brücken ist auch ideal für Fußgängerverbindung von Laurensberg zum Lousberg >> Naherholung
52	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Auf jeden Fall über den Bahndamm in L'berg! Variante B (C) besser!
53	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	separat ist immer besser, Bahndamm besser als Roermonder Str.
54	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Laurensberger profitieren nicht, weil sie nicht mit dem Fahrrad auf den Bahndamm gelangen können
55	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Wie kommen die Laurensberger auf den Bahndamm?
56	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Erholungsgebiet wird für Laurensberg weggenommen
57	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Naturzerstörung auf dem Bahndamm >> Beeinträchtigung des Naherholungswertes
58	Laurensberg	AC-RI	Brücken	AC-RI	B, C	Ein schönes Viadukt über den Zubringer wird DAS Symbol für den Radweg!
59	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Erstellung eines Gutachtens wg. Baumfällarbeiten Alter Bahndamm
60	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Beleuchtung Alter Bahndamm Bewohner bzw. Anwohner
61	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndamm hinter Schlossparkstr.: Wasserprobleme in den angrenzenden Grundstücken bei versiegelter Fläche
62	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndammvariante: unmittelbarer Betroffene!
63	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	ohne Bahndamm macht Radschnellweg keinen Sinn
64	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI	B, C	Für eine gute Anbindung der Laurensberg an den Bahndamm sorgen, sonst hört das Meckern nie auf...
65	Laurensberg	AC-RI		AC-RI	B, C	Status Quo = Radverkehr stagniert >> B oder C
66	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	wenig Steigung, deshalb Alter Bahndamm in Laurensberg
67	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	B, C	Da auf den Radwegen auch Mofas erlaubt sind, gäbe es eine Lärmbelästigung und Abgase. Bahndamm am Seniorenheim vorbei nicht günstig!
68	Laurensberg	AC-RI	Brücken	AC-RI	B, C	Ohne Brücke über den Toledoring (B232) macht das ganze Projekt keinen Sinn, da ansonsten die schnelle, komfortable Anbindung der Aachener Innenstadt nicht möglich ist
69	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Engstellen >> Konfliktpunkt/Unfallgefahr
70	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Wie kommt der Laurensberger auf den Bahndamm? Wie profitiert er davon?
71	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI	B, C	Nutzen B/C im Uni-Viertel?
72	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Lärmbelästigung Alter Bahndamm: Mofafahrer?! (Verhinderung der Nutzung!)
73	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Auf dem Alten Bahndamm sollte die große Schaukel, die Holzliegen+Grillflächen erhalten bleiben. Wichtige Freizeitmöglichkeit!!! Alternativen fehlen
74	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Auf dem Bahndamm sollte für die Fußgänger der Gehweg vom Radweg mit einem Geländer abgetrennt werden. Ich bin für Variante B inkl. Weißer Weg. Tolle Idee.

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
75	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Die Höhenpromenade ist Laurensbergs EINZIGE Grünanlage mit Aufenthaltsqualität. Der Radweg stünde mit dieser Qualität in zu starker Konkurrenz
76	Laurensberg	Wirkung	Anbindung	AC-RI	B, C	Größter erzielbarer Nutzen durch Anbindung Richterich an Innenstadt + Aachen >> Variante Rütcherstr./Alter Bahndamm
77	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Nutzung der Bahntrasse in L'berg und nach H'rath wegen fehlender/geminderter Steigung!
78	Laurensberg	Wirkung	Brücken	AC-RI	B, C	Brücken als "Highlight" des RSW: Aussicht + über den Stau hinweg
79	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Wo sollen die Jugendlichen hin, die heute auf dem Bahndamm Sauf- und Kiffgelage machen?
80	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Kindergartengruppen nutzen Bahndamm >> können nach Umbau nicht mehr nutzen
81	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Feuchtigkeit unterhalb Bahndamm >> Wasser ohne Beeinträchtigung der Unterlieger abführen
82	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Bahndamm ist Erholungsraum, der verloren gehen würde
83	Laurensberg	Diskussion	Gartenkolonie	AC-RI	B, C	Wird die Kleingartenanlage „Rütch“ am Ende der Rütcherstraße durchfahren?
84	Laurensberg	Diskussion	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Der Bahndamm in Laurensberg ist derzeit der einzige Naherholungsbereich in Laurensberg. Er wirkt als grüne Lunge.
85	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Gegensatz zwischen den Eingriffen in Natur und Landschaft auf dem Bahndamm und der Attraktivität dieser Lösung für den Radverkehr
86	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	Beleuchtung Bahndamm
87	Laurensberg	Diskussion	Alter Bahndamm	AC-RI	B, C	421 Unterschriften gegen die Trassen auf dem Bahndamm
88	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI	C	Var C könnte in Pontstraße vor Ponttor problematisch werden, da dort rechtst viele Busse halten und links häufig Zulieferer stehen >> Rückstau schon jetzt groß
89	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI	C	Bei Variante C >> einspurige Fahrbahn f. Autos problematisch!
90	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	C	Anlieger Tittardsfeld letztes Stück vor Roermonder Straße Richtung Richterich haben jetzt schon oft keine Möglichkeit zu parken, müssen ihre Häuser anfahren, da Mittehäuser ohne Hauseinfahrten; Bürgersteige nur 50 cm oder weniger, wie soll das gehen?
91	Laurensberg	AC-RI	Konflikte	AC-RI	C	Hohes Verkehrsaufkommen Tittardsfeld
92	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI	C	Radweg durch Tittardsfeld: Parkplatzmöglichkeiten fallen weg; 30 km/h wird jetzt schon nicht von den Autofahrern eingehalten; Radweg Alter Bahndamm: Weg zu schmal, müsste verbreitert werden, dadurch fallen Bäume und Natur weg
93	Laurensberg	Wirkung	Konflikte	AC-RI	C	Tittardsfeld/Rosenhügel: ca. 20 Parkplätze werden durch Pflegedienst belegt >> Stellplatzbilanz
94	Laurensberg	Wirkung	Konflikte	AC-RI	C	Engpass Tittardsfeld/Rosenhügel: wo läuft der Autoverkehr lang? Parkplätze für Anwohner und gewerbliche Kunden??
95	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI	C, B	Variante C zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße über B

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
96	Aachen	AC-RI	Konflikte	AC-RI		Bei RW links neben Straße: RW Muss auf gleicher Höhe sein wie Straße, da sonst durch PKW-Scheinwerfer geblendet
97	Aachen	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Vernünftige Anbindung an Alleenring
98	Aachen	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Keine der Var. A, B, C ist attraktiv für die RWTH-Bereiche Melaten, Hörn, Campus, Klinikum etc.
99	Aachen	AC-RI	Potential	AC-RI		Die Varianten richten sich im Wesentlichen an den Knotenpunkten Ponttor-Kohlscheid (West) - Herzogenrath (Direktverbindung) aus. Dort gibt es die Alternative Bus und Bahn, man hat keinen besonderen Vorteil, wenn man das Rad nimmt. Der RadSCHNELLweg sollte eine Alternative für Nebenstrecken/Nebenziele sein (z.B. Melaten)
100	Aachen	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Mögliche Verknüpfung RSW an: Klinikum/Campus, Schulzentrum Hander Weg, Gesamtschule Kohlscheid
101	Aachen	Diskussion	Anbindung	AC-RI		Warum verläuft der Radschnellweg nicht zum Campus-Melaten, statt zum Ponttor? Dort sind die Potentiale.
102	Kohlscheid	Wirkung	Anbindung	AC-RI		Schulzentrum Laurensberg, Anbindung an RSW verbessern
103	Laurensberg	AC-RI	Ausbau	AC-RI		Generell Radverkehr fördern und Hindernisse (z.B. Absperrgitter an Brücke über Wildbach in Laurensberg Wildbacher Mühle) entfernen! Breite von Fahrradanhängern ausreichend berücksichtigen
104	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI		Warum keine Alternative auf neuem Bahndamm? (Campus West)
105	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Anbindung Campus ohne Tunneldurchfahrt/ohne Schnellstraße berücksichtigen
106	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Anbindung Campus, westlich Viadukt schräg parallel zur Schurzelter Straße führen
107	Laurensberg	AC-RI	Anbindung	AC-RI		Anbindung Campus mit weniger Steigung bauen
108	Laurensberg	AC-RI	Unterhaltung	AC-RI		Betriebskosten berücksichtigt? Aachen hat kein Geld mehr
109	Laurensberg	AC-RI	Sicherheit, Komfort	AC-RI		Aachen hat schlechte Luft: mehr Rad ist gut >> können Schadstoffe verringert werden?
110	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	AC-RI		Vorschlag! Roermonder Str. > Rahe Mühle > Schloßparkstr. Überqueren bis Autobahn > am Bahndamm entlang ohne Steigerung bis Autobahnbrücke Laurensberg-Richterich
111	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI		Ausreichend Platz für Fußgänger UND Radfahrer einplanen, um Konflikte zu vermeiden; Fußgänger können auch außen um Bäume herumgeführt werden, müssen nicht versiegelt sein.
112	Laurensberg	Wirkung	Anbindung	AC-RI		Auch Radstrecke Richtung Campus stärken (viele Nutzer!) (parallel zur Schurzelter Str. Ri Seffent)
113	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm	AC-RI		Campus als wichtiges Ziel berücksichtigen
114	Herzogenrath	KO-HZ	Steigung	KO-HZ	A	Variante A: Verlängerung der Strecke aus dem Tal hoch zur Verringerung der Steigung
115	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	A	Variante A ist doch kein Radschnellweg! Zu viele Kreuzungen! Das wäre nur ein etwas breiterer Radweg als jetzt!
116	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	A	Neustraße wäre optimal

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
117	Herzogenrath	KO-HZ	Ausbau	KO-HZ	A	Die Nieuwstraat ganz neu ausbauen: auf einer Seite Radschnellweg (beide Richtungen), andere Seite für Autoverkehr
118	Herzogenrath	KO-HZ	Konflikte	KO-HZ	A	Variante A bringt kaum Verbesserungen für Radfahrer gegenüber Ist-Situation! Viele Berührungspunkte zu Straßenverkehr macht Fahren v.a. im Berufsverkehr langsam und gefährlich zugleich!
119	Herzogenrath	KO-HZ	Konflikte	KO-HZ	A	Neustraße ist aufgrund der vielen Einmündungen, privater Ein- und Ausfahrten und Kreisverkehre ungeeignet.
120	Herzogenrath	KO-HZ	Eingriffe	KO-HZ	A	Grünanlagen, Baumbestand und Parkplätze auf der Neustraße müssen unbedingt erhalten bleiben!
121	Herzogenrath	Wirkung	Potential	KO-HZ	A	Var. A wegen Potential am besten, weil B+C zu wenig Zubringer
122	Herzogenrath	Wirkung	Steigung	KO-HZ	A	Var. A (Ko-HZ) über Roleduc >> geringe Steigung
123	Herzogenrath	Wirkung		KO-HZ	A	Kooperation NL+D (im Bereich Neustraße)
124	Herzogenrath	Wirkung	Ausbau	KO-HZ	A	Nieuwstraat: Fahrrad u. Autoverkehr tauschen
125	Herzogenrath	Diskussion	Linienführung	KO-HZ	A	Bei einer Trassenführung über die Nieuwstraat könnte man ja die niederländischen Kommunen mit ins Boot nehmen. Dann würden sicherlich höhere Nutzerzahlen gewonnen werden.
126	Kohlscheid	KO-HZ	Anbindung	KO-HZ	A	Var. A - Nahe Anbindung an's Wohnumfeld
127	Kohlscheid	KO-HZ	Kosten	KO-HZ	A	Variante A geringster Bau / geringste Kosten, Nahe an NL+Ballungsraum
128	Kohlscheid	KO-HZ	Sicherheit, Komfort	KO-HZ	A	Variante A unattraktiv weil 1. Steigung, 2. an der befahrenen Straße (in Herzogenrath)
129	Kohlscheid	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	A	A: Mit Kerkrade Kontakt aufnehmen, da muss Platz genug sein! Attraktiv wg. Straße u. Kerkrade und günstig. Problem ist NUR EBC-Zentrum
130	Kohlscheid	Wirkung	Steigung	KO-HZ	A	KO-HZ: Variante A = unattraktiv wg. Steigung aber bessere Anbindung
131	Kohlscheid	Wirkung	Anbindung	KO-HZ	A	Nieuwstraat bessere Anbindung Straße/Kerkrade
132	Kohlscheid	Wirkung	Sicherheit, Komfort	KO-HZ	A	Nieuwstraat mehr soziale Kontrolle
133	Kohlscheid	Wirkung	Ausbau	KO-HZ	A	Fahrradlift von Zentrum bis EBC
134	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	KO-HZ	A	Neustraße schon jetzt nutzbar
135	Kohlscheid	Wirkung	Steigung	KO-HZ	A	Variante A: unattraktiv wg. Steigung, aber bessere Anbindung
136	Laurensberg	Wirkung	Konflikte	KO-HZ	A	deutliche Beschilderung für niederländische Mofa-Fahrer (zweisprachig)
137	Herzogenrath	KO-HZ	Eingriffe	KO-HZ	B	Variante B.6 > Wiesenstraße: Wegfall aller Parkplätze? >> wildes Parken der Tennisspieler u.A. Hundforter Benden
138	Aachen	RI-KO	Anbindung	KO-HZ	B, C	KS-HZ: Var. B, C: Gut zur Anbindung bspw. des Schulzentrums
139	Herzogenrath	KO-HZ	Konflikte	KO-HZ	B, C	Schützengelände: kein Schiessbetrieb mehr möglich!
140	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	B, C	Varianten B+C nicht realisierbar >> Topographie
141	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Grundstück auf den Heggen (Bahngelände) Fußweg Grundstück 1/2 privat!
142	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	257 Unterschriften gegen Trassenführung entlang der Bahn
143	Herzogenrath	KO-HZ	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Bitte keine Streckenführung in H'rath (B+C) wegen erheblicher Eingriffe in Gelände (Höhenunters.) und Landschaft (Schutzgebiete)

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
144	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	ich lehne die Führung (Variante entlang der Bahntrasse Abschnitt H'rath -> Pannesheide) ab, wegen betroffenes LSG und Kosten
145	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Variante Bahntrasse: Was ist mit Lärmschutz für die Anlieger Neben dem Bahngelände. Durch den Wegfall vieler Bäume wird der Geräuschpegel noch höher.
146	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	ich finde nur die Varianten an der Bahnlinie gut!
147	Herzogenrath	KO-HZ	Sicherheit; Komfort	KO-HZ	B, C	Ausleuchtung Bahnlinie bei Dunkelheit
148	Herzogenrath	KO-HZ	Baugrund	KO-HZ	B, C	Haldenbereich Auf den Heggen sicher?
149	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Radwegführung entlang der DB-Linie durch LSG ist nicht hinnehmbar
150	Herzogenrath	KO-HZ	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Planung B+C zerstören ein einzigartiges Naherholungsgebiet. Der Lebensraum vieler Wildtiere würde empfindlich ge- und zerstört. Dort ist eins der letzten Rückzugsgebiete für Rehe, die dort in Mengen leben. Die Bäume, die dort gefällt würden, sind nicht durch neue zu ersetzen.
151	Herzogenrath	Diskussion	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Am Rand NSG >> NSG wird beeinträchtigt
152	Herzogenrath	Diskussion		KO-HZ	B, C	257 Unterschriften gegen die Trasse
153	Herzogenrath	Diskussion	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	mehr Gegner gegen die Trasse B/C
154	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Es wird viel zu viel Fläche neu versiegelt.
155	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Glashalde inakzeptabel wegen Amphibien; weiter nördl. Hochwald; stattdessen Roermonder Str./Voccartstr. Ausbauen (einzige Alternative für NABU)
156	Herzogenrath	Wirkung	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Feinstaub an der Bahn?
157	Herzogenrath	Wirkung	Konflikte	KO-HZ	B, C	Maßnahmen gegen Gefährdung durch Züge?
158	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Beeinträchtigung Naturschutzgebiet Wurmtal in der Bauphase
159	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Alt. HZ-Kohlscheid: Ein 4-6 m Radweg am Rand eines Naturschutzgebietes beeinträchtigt das Naturschutzgebiet sehr.
160	Herzogenrath	Wirkung	Potential	KO-HZ	B, C	angegebene Nutzung fraglich. Geringere Frequenz bei Strecke B+C
161	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Alt. HZ-Kohlscheid: Var. B+C an der Bahnlinie berücksichtigen nicht die Maxime, dass Naturschutz oberste Priorität hat
162	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Var. B+C, Abs. KO-HZ: Flächenversiegelung ist glatte Lüge
163	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	Landschaftsschutzgebietfestsetzungen gelten nicht mehr für städtische Planungen??
164	Herzogenrath	Wirkung	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Sicherheitsfaktor Bahn (Der Bürger meinte damit, dass ggf. bei enger Führung an der Bahnstrecke nach Herzogenrath Gefahren durch die Sogwirkung der Züge und deren Emissionen (Feinstaub) bestehen könnten. Hierfür müsse es eine Lösung geben, z.B. Trennwände.)
165	Herzogenrath	Wirkung	Naturschutz	KO-HZ	B, C	HZ>Kohlscheid: Alternativen B oder C - enorme Erdbewegungen und Versiegelungen am Rand des Naturschutzgebietes
166	Kohlscheid	KO-HZ	Sicherheit, Komfort	KO-HZ	B, C	Var. B oder C wären sicher sehr attraktiv, weil frei von Verkehr und mit erträglicher Steigung realisierbar
167	Kohlscheid	Wirkung	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	entlang Bahn besser, da steigungsarm
168	Kohlscheid	RI-KO	Bahntrasse KO-HZ	KO-HZ	B, C	Radwegzustand Bahntrasse Kohlscheid: Grünschnitt, Laub, Sperren
169	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	C	Entlang der Bahn bis in die Stadt

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
170	Herzogenrath	KO-HZ	Konflikte	KO-HZ	C	Eisenbahnstraße Landwirtschaftlicher Verkehr wo?
171	Herzogenrath	KO-HZ	Sanierung bestehender Radwege	KO-HZ	C	Sanierung bestehender Radwege durch blaue Variante (insb. In Kohlscheid)
172	Herzogenrath	KO-HZ	Linienführung	KO-HZ	C	Blaue Streckenführung bringt echten Mehrwert für Herzogenrath
173	Herzogenrath	KO-HZ		KO-HZ	C	C: Fotostrecke: Anschluss an Mühlenstraße fehlt
174	Herzogenrath	KO-HZ	Anbindung	KO-HZ		Anschluss Schulzentrum
175	Herzogenrath	KO-HZ	Kosten	KO-HZ		Bauliche Maßnahmen in H'rath erfordern einen Nachweis darüber, dass kein oberflächlicher Bergbau stattgefunden hat. Was ist bei dem Radschnellweg an Kosten geplant?
176	Herzogenrath	RI-KO	Anbindung	KO-HZ		Option Weiterführung nach Merkstein
177	Herzogenrath	RI-KO	Anbindung	KO-HZ		Anschluss nach Merkstein besser über Noppenberger Str. / Schulweg / Gymnasium H'rath
178	Herzogenrath	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege	KO-HZ		Die vorausgerechneten Umsteiger rechtfertigen nicht die Kosten. Vernünftiger Ausbau der vorhandenen Radwege! Roermonder/Voccartstraße!
179	Kohlscheid	Diskussion	Kosten	KO-HZ		Wie sieht die Kostensituation für die Stadt Herzogenrath aus?
180	Aachen	RI-KO		RI-KO	A	Aus meiner Sicht kommt als Querschnittslösung aller Faktoren (Landschaft, Kosten, Naturgüter, Modal Split) nur eine Strecke im Straßen- und Siedlungsraum "auf Kosten" des MIV in Frage (Gleichberechtigte Nutzung der Verkehrswege im Siedlungsraum). Demnach z.Zt. Variante A - die + 5 ca. größere Zahl zu ersetzender Einzelbäume wäre in der Summe der Überlegung akzeptabel. (Für alle Abschnitte)
181	Aachen	RI-KO	Konflikte	RI-KO	A	Haus-Heyden.-Str. zu viel Verkehr
182	Kohlscheid	Wirkung	Konflikte	RI-KO	A	Kohlscheid-Richterich: Variante A: Konflikte mit PKW auf Fahrradstraße
183	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	A	Haus-Heyden-Str + Verkehr
184	Kohlscheid	RI-KO		RI-KO	A	Anschluss Pannesheide? Fahrzeuge + Radweg?
185	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A	Variante A: Silverpadweg Reitstreifen, von Forsterheide Richt Windräder (Abschnitt AC-Ri >> Loch)
186	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	A	Haus-Heyden-Str: Konflikt Traktor (Dreck)
187	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A	Wählen Sie bitte Variante A über Haus-Heyden-Str. (Bank), dann gibt es eine qualitativ hochwertige Verbindung; Bank <-> Richterich (Schulweg nach Laurensberg)
188	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A	Ortseinfahrt Bank: Banker-Feld-Str.: Passen die Breiten?
189	Laurensberg	RI-KO	Ausbau	RI-KO	A	Haus-Heyden-Straße in Kohlscheid zur Fahrradstraße und Anliegerstraße Parkraum bitte nur auf einer Seite
190	Laurensberg	RI-KO	Bahntrasse KO-HZ	RI-KO	A	Variante A3 besser, dann nach H'rath an der DB-Trasse entlang
191	Laurensberg	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A	Variante A ist gute Lösung, Abtrennung Fußgänger/Radfahrer erforderlich (Schulkinder-Schutz)
192	Laurensberg	RI-KO	Konflikte	RI-KO	A	Variante A (RI-KO) zu viele Ampeln, zu viele Konflikte (Geschäfte, Mülltonnen)

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
193	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-KO	A	Variante A erschließt Avantis, Horbach ist im Prinzip über den jetzigen Radweg angebunden; Variante A vielleicht besser nicht an der Grundschule entlang führen
194	Laurensberg	RI-KO	Erschließungsspanne	RI-KO	A, B	Ri-Ko: 2 Varianten ausbauen, A für ruhiges Radeln, B für schnelles Zielradeln
195	Kohlscheid	RI-KO	Anbindung	RI-KO	A, C	Variante A+C: ggf. eine Variante nur als sekundäre Anbindung
196	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	A, C	Durch Kohlscheid sind Var. A+C attraktiv, B schreckt Radfahrer ab
197	Laurensberg	RI-KO	Erschließungsspanne	RI-KO	A, C	Variante A+C: um Bank und Kohlscheid-Zentrum anzubinden
198	Laurensberg	RI-KO	Erschließungsspanne	RI-KO	A, C	Variante A+C ist ideal
199	Aachen	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	Richt.-Kohlscheid: Var. B zu viele Kreuzungen, Ausfahrten >> zu gefährlich
200	Aachen	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	Roermonder Str. zwischen Uersfeld und Kohlscheid: Scheinwerfer blenden
201	Aachen	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	Roermonder Str. (Kohlscheid): Fußgänger-Konflikte bei momentaner Situation
202	Herzogenrath	RI-KO	Ausbau	RI-KO	B	(z.B. Roermonder Str. - Kohlscheid rote Variante): Radschnellweg + Fußgängerweg <u>ohne deutliche Trennung ist keine Verbesserung!</u>
203	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B (Ri-Ko) erfüllt nicht die Kriterien eines RSW und sollte seriöserweise verworfen werden.
204	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B (Roermonder Str.) ist aufgrund des Verkehrs für RSW indiskutabel. Jeder, der dort öfters lang fährt, wird dies nachvollziehen können!
205	Kohlscheid	RI-KO	Ausbau	RI-KO	B	Wie werden bei Variante B die Kreuzungen mit Ampeln gestaltet? > Fahrräder müssen länger fahren dürfen als Fußgänger!
206	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Roermonder Str. zu problematisch (Breiten, Ampeln, Ausfahrten...)
207	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	LSA Roermonder Str. Kohlscheid bremsen den Radverkehr
208	Laurensberg	RI-KO	Konflikte	RI-KO	B	Konfliktpotential Fußgänger, Bus, bei Variante Roermonder Str. Daher besser über Horbacher Str., Banker-Feld-Str.
209	Laurensberg	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B: Meiner Ansicht nach wird ab Kohlscheid die derzeitige Situation nicht verbessert. Unzählige Ampeln, Ausfahrten, Bushaltestellen, Mülltonnen etc.
210	Laurensberg	RI-KO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B Ri-Ko ist kein Radschnellweg innerhalb von Kohlscheid
211	Laurensberg	RI-KO		RI-KO	B	Bloß nicht B
212	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-KO	B	Ganz klar Variante B: Radfahrer wollen wenig Umwege
213	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-KO	B	Variante B für zügiges Fahren + ohne große Umwege
214	Herzogenrath	RI-KO	Sanierung bestehender Radwege	RI-KO	C	Variante C sehr gut für Kohlscheid. Sanierung bestehender Radwege
215	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	C	Reitweg erhalten, Uersfeld Wirtschaftsweg Variante C2
216	Kohlscheid	RI-KO	Unterhaltung	RI-KO	C	Unterhaltungskosten in Variante C wegen längster Strecke am höchsten
217	Kohlscheid	RI-KO	Eingriffe	RI-KO	C	Stichweg Alte Bahn von Weststr.: problematisch: Wegfall von Parkplätzen, Parkplätze werden stark genutzt von Anwohnern Weststr., Besuchern der Arztpraxen; Breite ausreichen?

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
218	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	C	Favorit: Variante C, Variante A: relativ weit von Kohlscheid Zentrum zu fahren; Variante B: total unattraktiv weil 1. Verkehr, 2. Ampeln
219	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	C	C wird durch Kohlscheid Zentrum erschlossen
220	Kohlscheid	RI-KO	Linienführung	RI-KO	C	Variante C: Strecke zu lang/kurvig >> unattraktiv, hohe Unterhaltungskosten
221	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	C	Feldstr.: Betriebe mit LKW-Anlieferung
222	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	C	Feldstr.: Toom Getränke - nicht nur Roermonder Str., wenn Feldstr., dann auf Einbahnstr. achten (LKW)
223	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	C	Knoten Kaiserstr., Weststr. müssen bearbeitet werden
224	Kohlscheid	RI-KO	Konflikte	RI-KO	C	Hoher Parkdruck Stichweg Alte Bahn
225	Laurensberg	RI-KO	Anbindung	RI-KO	C	Variante C ist ideal mit Anbindung des Zentrums und neuer Wohngebiete
226	Aachen	RI-KO	Unterhaltung	RI-KO		Roermonder-Pannesheide: Wer kümmert sich um Grünschnitt/Unkraut auf RW? Heute Anwohner >> funktioniert nicht!
227	Aachen	RI-KO	Ausbau	RI-KO		Roermonder Str. Kohlscheid: Ampelmasten, Schaltkästen
228	Herzogenrath	Wirkung	Linienführung	RI-KO		Pannesheide an Kirche u. Grundschule vorbei, durch die Felder (bereits geteeter Weg), weiter Haus-Heyden-Str.
229	Kohlscheid	Wirkung	Anbindung	RI-KO		Zubringer-Situation in Kohlscheid muss verbessert werden
230	Kohlscheid	RI-KO	Potential	RI-KO		Kohlscheid: rot am prakt., blau wird von Einwohnern westl. der Roermonder nicht genutzt, grün genau umgekehrt
231	Kohlscheid	RI-KO	Unterhaltung	RI-KO		Roermonder Str. Wurzelprobleme
232	Kohlscheid	RI-KO	Ausbau	RI-KO		Barrieren an vorh. Bahntrasse entfernen! Radfahrer muss immer absteigen
233	Kohlscheid	RI-KO	Sicherheit, Komfort	RI-KO		Radweg entlang Roermonder Str.: Blendung von Fahrzeugen
234	Kohlscheid	RI-KO	Anbindung	RI-KO		wurden Schulwege berücksichtigt? Z.B. Alte Bahn, Mühlenstr., Kämpstr., Grundschulen Kohlscheid-Mitte
235	Kohlscheid	Wirkung	Linienführung	RI-KO		Ri-Ko: total heterogenes Bild. Einerseits Länge: Vor-/Nachteile, andererseits Anbindung: Vor-/Nachteile
236	Laurensberg	RI-LO	Potential	RI-LO	A	Ri-Lo: Variante A ist viel länger: Risiko, dass nicht genutzt wird
237	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO	A, B	Variante B durch Horbach schwierig! Alternative? Variante A innovativ! Besser!
238	Laurensberg	RI-KO	Linienführung	RI-LO	B	Variante zwischen Richterich-Locht: Variante B würde ich bevorzugen > finde: a) kürzerer Weg, b) über Horbach höherer Einzugsbereich, c) geschützter Bereich bei Witterungseinflüssen (Wind)
239	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO	B	Ri-Lo: Avantis is out!; Radweg Horbach sollte durch grün geschützt sein
240	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO		Variante Laurensberger Str./Alter Heerler Weg nochmal prüfen
241	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO		Gierstr, Laurensberger-Alte Heerler Str
242	Laurensberg	RI-LO	Linienführung	RI-LO		Alter Heerler Weg ertüchtigen!
243	Laurensberg	RI-LO	Ausbau	RI-LO		Ri-Lo häufig Westwind! Windschutz des Radwegs durch Büsche und Bäume
244	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	RI-LO		RI-LO: Warum nicht "Mittelweg" zwischen A+B?
245	Laurensberg	AC-RI	Linienführung	RI-LO		Variante Alter Heerler Weg
246	Laurensberg	Wirkung	Ausbau	RI-LO		Abs. RI-LO: Bäume als Windschutz entlang des Radweges (Ausgleich zu gefälltten Bäumen)

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
247	Laurensberg	Diskussion	Linienführung	RI-LO		Heerler Straße: Wieso wird diese Route nach Loch nicht weiter verfolgt.
248	Herzogenrath	RI-KO	Linienführung		A	A bessere Linie HZ-AC
249	Laurensberg	AC-RI	Ausbau		A, B, C	Einbahnstraße aus Henricistraße und Rütcher Straße vorsehen
250	Herzogenrath	Wirkung	Potential		B, C	HZ > Kohlscheid: Zahlen zur Anzahl der Nutzung Variante B+C viel zu hoch im Vgl. zu Variante A (Nieuwstraat)
251	Laurensberg	AC-RI	Alter Bahndamm		B, C	Viele Auf- und Abfahrten (steigungsarm) zu/von Bahndamm planen >> erhöht Nutzbarkeit für Anwohner
252	Laurensberg	Wirkung	Alter Bahndamm		B, C	Sicherheit Fußgänger (insbes. Kinder, Hunde) durch deutliche räuml. Trennung
253	Laurensberg	Diskussion	Naturschutz		B, C	Wird in der Rütcher Straße ein 2-Richtungsrادweg in der Grünfläche geplant; diese dient den Anwohnern als „Park“!
254	Laurensberg	Diskussion	Alter Bahndamm		B, C	Was haben die Laurensberger Bürger von einem Radschnellweg auf dem Bahndamm, wenn sie diesen mangels Zuwegung nicht bzw. nur sehr schlecht erreichen können?
255	Aachen	Diskussion				Gibt es Alternative zu RSW? Shared Space statt Trennung?
256	Aachen	Diskussion				Auch Verkehrsbeobachtungen machen
257	Aachen	Diskussion	Anbindung			Anbindung Campus mit untersuchen
258	Aachen	Diskussion	Potential			Achse in die Innenstadt hat gute Alternative im ÖPNV >> wenig Potential fürs Rad >> eher da bauen, wo keine gute Alternative
259	Aachen	Diskussion	Konflikte			Permanent Konflikte mit den Alternativen
260	Aachen	Diskussion	Naturschutz			Beleuchtung außerorts zu hoher Eingriff in Natur
261	Aachen	Diskussion	Kosten			Kriterien Land nicht erfüllt >> noch förderfähig?
262	Aachen	Wirkung				Visualisierung der Ergebnisse auf der Internetseite: Kosten, Höhenplan, Potential, Natur, Kommentar
263	Aachen	Wirkung	Sicherheit, Komfort			Separiert man Radfahrer vom Kfz-Verkehr, bietet das dem Pkw-Verkehr freiere und damit komfortablere Fahrt. Soll Pkw-Verkehr unattraktiv werden, muss man des Radfahren im gemeinsam Verkehrsraum aufwerten.
264	Aachen	Wirkung				In der Entscheidungs- und Bewertungsmatrix wird Komfort höher bewertet als Ökologie, obwohl marketingmäßig Ökologie der Mobilität betont wird >> widersprüchliche Verzerrung
265	Aachen	Wirkung	Naturschutz			Es steht immer weniger Fläche für Ausgleich zur Verfügung
266	Aachen	Wirkung				Aufmerksamkeit auf Projekt muss verbessert werden
267	Aachen	Wirkung				Wenn durch Ökotechnik natürliche Ökologie angegriffen/zerstört wird, wird Ökotechnik unglaubwürdig
268	Aachen	Wirkung				Ökotechnik darf nicht gegen natürliche Ökologie ausgespielt werden.
269	Aachen	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege			Wir brauchen keine neuen, zusätzlichen Verkehrswege, sondern geänderte Nutzung + Verbesserung Bestehender.
270	Aachen	Wirkung	Erfahrungen			Erfahrungen mit Missbrauch durch Mofa/Motorrad?
271	Aachen	Wirkung	Konflikte			Rad+Auto > unkomfortabel (gerade im Berufsverkehr) >> besser getrennt

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
272	Aachen	Wirkung	Potential			Um eine möglichst starke Nutzung durch möglichst viele Bürger zu erreichen, sollten diese Wege möglichst nah an hoch frequentierten Straßen/Bebauung entlang geführt werden. Frauen und Kinder meiden eher schwach frequentierte Gegenden.
273	Aachen	RI-KO	Ausbau			Fahrradstr. rot einfärben, damit Autofahrer verstehen und sich entsprechend verhalten (Schilder/Piktogramm allein reichen nicht)
274	Aachen	RI-KO	Unterhaltung			Winterdienst auf Radwege Pflicht: Bis 7h30 Radweg geräumt
275	Aachen	RI-KO	Ausbau			keine Licht-/Ampelmasten auf dem Radweg (Vgl. Roermonder/Voccartstr. Kohlscheid HZR)
276	Aachen	RI-KO	Unterhaltung			In Kopenhagen werden im Winter zuerst die Radwege von Schnee befreit, dann die Straßen
277	Aachen	AC-RI	Alter Bahndamm			Ich wünsche mir eine kurze komfortable Verbindung über den Bahndamm nach Locht
278	Aachen	AC-RI	Ausbau			Verkehrsberuhigende Maßnahmen bei Fahrradstraßen notwendig! Z.B. Rüttelschwelle/Temposchwelle
279	Aachen	Diskussion	Naturschutz			Beleuchtung: Für den Naturschutz ist eine durchgehende Beleuchtung problematisch.
280	Aachen	Diskussion	Entscheidung			Sind unter den Entscheidungsträgern überhaupt Radfahrer?
281	Aachen	Diskussion	Linienführung			Warum plant man keinen RSW auf einer Achse, wo es keine guten Alternativen zum Auto gibt (ÖPNV), also auf Nebenstrecken?
282	Aachen	Diskussion				Erfolgt die Planung auch auf der Basis von eigenen Beobachtungen, die auch in den Spitzenstunden am Morgen und Nachmittag durchgeführt werden, oder wird nur auf den Hinweisen der Bürger aufgebaut?
283	Aachen	Diskussion				Shared Space statt Trennung der Verkehrsarten! Muss nicht die Verkehrsplanung eine Mischung der Verkehrsarten fördern?
284	Herzogenrath	KO-HZ	Wer darf RSW nutzen?			Fahrweg auch für Kutschen frei?
285	Herzogenrath	KO-HZ	Kosten			Auch Millionen vom Land sind unsere Steuergelder
286	Herzogenrath	KO-HZ				Radweg ist eine sehr zukunftsorientierte Lösung, um die Gesundheit zu fördern.
287	Herzogenrath	Diskussion				"kontrovers" >> beschönigend
288	Herzogenrath	RI-KO	Konflikte			Nicht nur "Knoten", sondern auch Kreuzungen mit Fußgängern vermeiden: Bushaltestellen, Ampeln, Parken etc.
289	Herzogenrath	RI-KO	Ausbau			Spezielle Ampeln für Radfahrer in Sichthöhe, nach niederländischem Vorbild
290	Herzogenrath	RI-KO	Ausbau			Fahrradstraße als Teil eines Radschnellwegs ist "No-Go"! Fahrradstr. sind nicht "realitätsnah".
291	Herzogenrath	RI-KO	Konflikte			Radschnellwege und Ampeln sind nicht vereinbar
292	Herzogenrath	RI-KO	Sicherheit, Komfort			RSW in direkter Angrenzung an PKW-Fahrbahnen vermeiden. Insbesondere außerorts im Dunkeln starke Blendwirkung.
293	Herzogenrath	RI-KO	Sicherheit, Komfort			Bäume an RSW unbedingt vermeiden (Wurzelschäden). Hecken (Licht-/Windschutz) sind zu bevorzugen.
294	Herzogenrath	RI-KO				Je mehr Fahrradwege/Fahrradstraßen, desto besser!
295	Herzogenrath	RI-KO	Baugrund			Bergbauschäden? Positivkarte!?!?

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
296	Herzogenrath	Wirkung	Wer darf RSW nutzen?			Radschnellweg auch für E-Bike mit 45 km/h
297	Herzogenrath	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege			Werden bis zum Bau Wartungen an anderen Radwegen des Landes aufgeschoben?
298	Herzogenrath	Wirkung	Kosten			Nicht das Land, sondern der Steuerzahler trägt die Kosten. Auch die Folgekosten >> Reinvestitionen, Abschreibungen etc. frühzeitig beachten
299	Herzogenrath	Wirkung	Kosten			Woher kommen 20% kommunale Mittel?
300	Herzogenrath	Wirkung	Entscheidung			Kommt der Radweg auf Biegen und Brechen?
301	Herzogenrath	Wirkung				Deutschland hat keine Fahrradkultur!
302	Herzogenrath	Wirkung	Steigung			RSW macht nur Sinn in Gegenden ohne Steigung
303	Herzogenrath	Wirkung	Kosten			Woher kommen 20% von 18 Mio. €?
304	Herzogenrath	Diskussion	Entscheidung			Wie erfolgt die Gewichtung der einzelnen Aspekte/Merkmale?
305	Herzogenrath	Diskussion	Entscheidung			Wer entscheidet über die Notwendigkeit eines Radschnellweges?
306	Herzogenrath	Diskussion	Entscheidung			Inwieweit ist eine Entscheidung zum Radschnellweg schon getroffen? Wer entscheidet darüber?
307	Herzogenrath	Diskussion				Der Bürgerwille – von den Äußerungen der Bürger – sei eindeutig dagegen. Die Äußerungen der Moderatoren beschönigen diesen Umstand?
308	Kohlscheid	Wirkung	Ausbau			gleichzeitig bestehendes Radwegenetz für Zubringerfunktion, Ampelschaltungen mit Autos schalten
309	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Wer kommt für Unterhaltungskosten, Reparaturen, Pflege (Straßenbegleitgrün) auf?
310	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Gleichzeitig soll Umdenken erfolgen, dass Radschnellweg auch vorrangig instandgehalten wird
311	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Winterdienst wichtig
312	Kohlscheid	Wirkung	Naturschutz			Wann ist ein Baum ein Baum? (Einzelbäume)
313	Kohlscheid	Wirkung	Erfahrungen			Erfahrungen in anderen Ländern, wie Anwohner Fahrradstraße aufnehmen?
314	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Finanzielle Mittel, um RSW zu unterhalten >> muss man prüfen!
315	Kohlscheid	Wirkung				Radschnellweg grundsätzlich abzulehnen
316	Kohlscheid	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege			schlechter Zustand der vorhandenen Radwege, als Zusatzstrecken ebenfalls verbessern/pflegen
317	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			bessere Unterhaltung "Gras, Schnee, ..., Wurzelwerk, Grünschnitt"
318	Kohlscheid	Wirkung	Unterhaltung			Unterhaltung + Mittel Anbindung/Ausbau übriges Netz - Nieuwstraat - Bahn
319	Kohlscheid	Wirkung				Mögliche Auswirkungen für direkte Anwohner scheinbar nicht untersucht
320	Kohlscheid	RI-KO	Ausbau			Keine rechte Winkel große Ausrundungen (in Verbindung mit Steigungen)

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
321	Kohlscheid	Diskussion	Erfahrungen			Wie ist die Akzeptanz der Anwohner bei bestehenden Radschnellwegen in Hinblick auf Konflikte mit spielenden Kindern, Wegfall von Parkplätzen, Schnelligkeit des Radverkehrs.
322	Kohlscheid	Diskussion	Steigung			Sind kurze Abschnitten mit hohen Steigungen nicht besser als lange mit geringen Steigungen?
323	Kohlscheid	Diskussion				Wann würde ein Radschnellweg realisiert?
324	Laurensberg	RI-KO	Konflikte			keinen Fußweg direkt neben der Fahrbahn! (eher Radwegrichtungen trennen)
325	Laurensberg	RI-KO				Bitte bis 2020 schon Teilstrecken bauen benutzbar machen
326	Laurensberg	RI-KO	Sicherheit, Komfort			Ausbaustandards auf Radschnellweg möglichst einhalten, sonst nicht: komfortabel, schnell, sicher
327	Laurensberg	RI-LO	Ausbau			Nur Zone 30 ist nicht ausreichend!
328	Laurensberg	RI-LO	Ausbau			Fußgänger auch auf Strecken außerhalb der Ortschaften nicht vergessen!
329	Laurensberg	RI-LO	Konflikte			Deutliche Trennung zw. Fahrrad- und Fußgängerbereich! Keine Querung
330	Laurensberg	AC-RI	Konflikte			Wer hält Mofas etc. davon ab, darauf zu fahren? Lärmbelästigung (des nachts)
331	Laurensberg	AC-RI	Konflikte			Mofafahren auf Schnellwegen erlaubt!? (kl. Kennz.)
332	Laurensberg	AC-RI				Detailinfos/-karten auf der Website nicht abrufbar (Fehler)
333	Laurensberg	AC-RI	Kosten			Investition! Stadt? Land? Bund? Aufteilung
334	Laurensberg	AC-RI	Sicherheit, Komfort			Abgase: Radschnellweg NIE neben staugefährdete Straßen
335	Laurensberg	AC-RI	Steigung			Steigungen werden in 5 Jahren keine Rolle bei der Wegauswahl spielen
336	Laurensberg	AC-RI	Konflikte			Anwohner sind durch Baumaßnahmen + Verkehr betroffen (Beleuchtung)
337	Laurensberg	Wirkung	Naturschutz			Wie viele Tiere sterben durch Autoverkehr im Vgl. zum Radverkehr!?
338	Laurensberg	Wirkung	Sanierung bestehender Radwege			Radschnellweg versus gut ausgebautes Fahrradwegenetz?!
339	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Missbrauch durch Zweiradfahrer
340	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Gefahr Kollision Radfahrer/Fußgänger durch ausreichend Trennung
341	Laurensberg	Wirkung	Kosten			Bundesverkehrswegeplan >> Förderung?
342	Laurensberg	Wirkung	Ausbau			"Grüne Welle" im Boden zum Geschwindigkeitsabgleich
343	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Hundeverbot! Auf Schnellwegen für Radler
344	Laurensberg	Wirkung	Ausbau			Ampeln mit Kontaktschleife im Boden >> grün/freie Fahrt für Radfahrer
345	Laurensberg	Wirkung	Ausbau			Beleuchtung störend, wenn zeitlich die ganze Nacht
346	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Missbrauch Moped o.ä.
347	Laurensberg	Wirkung	Konflikte			Dürfen Mofafahrer den Radweg nutzen? Wie genau soll die Beleuchtung aussehen?
348	Laurensberg	Diskussion	Unterhaltung			Winterdienst: Ist der Unterhalt und Winterdienst in den Kosten mit berücksichtigt worden.
349	Laurensberg	Diskussion	Kosten			Wie kann das Projekt angesichts der Etatprobleme in den Kommunen finanziert werden?

Nr.	Workshop	Stellwand	Thema	Betrifft Abschnitt	Betrifft Variante	Kommentar
350	Laurensberg	Diskussion	Sicherheit, Komfort			Radfahren muss attraktiver werden und dazu ist eine Route mit wenigen Steigungen erforderlich. Was würde es für die Luftqualität in der Stadt bringen, wenn der Modal-Split-Anteil von 12% auf 20% gesteigert würde?
351	Laurensberg	Diskussion	Kosten			Erfolgt die Finanzierung des Landes auch dann, wenn die Breiten eines Radschnellweges nicht überall realisierbar sind?
352	Laurensberg	Diskussion	Steigung			Wie wird Steigung bewertet?
353	schriftliche Stellungnahmen					s. Anlage



Radschnellweg Bürgerbeteiligung Teil 2

an:

info

03.05.2016 23:45

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: info@radschnellweg-euregio.de,

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

,1 Attachment

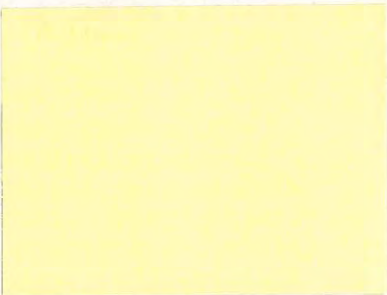


Radschnellweg.docx

Sehr geehrter Herr Oswald,

anbei mein Kommentar zu den vorgeschlagenen Trassen.

Mit freundlichem Gruß



2. Stufe der Bürgerbeteiligung Radschnellweg Aachen-Herzogenrath

Kommentare XXXXXXXXXX

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich gehe davon aus, dass nur die von Ihnen vorgeschlagenen Streckenvarianten weiter untersucht werden und Sie alle eingebrachten Argumente abwägen, um dann die Machbarkeit /Wirtschaftlichkeit einer favorisierten Variante weiter verfolgen. Folgend meine Kommentare zu den Streckenführungen:

- **Startpunkt Wüllnerstr.:** Mit der Freigabe der Kockerellstraße für den Fahrradverkehr könnte der Fahrradschnellweg über die Eifelschornstraße und Kockerellstraße praktisch fast bis zum Markt gut verbunden werden und über die Schmiedstraße ist leicht die weiter Verbindung nach Süden zu schlagen. Sehr nahe an vielen Unigebäuden: Kaaman Auditorium, Audimax, (eingeschränkt) Hörsaalkomplex Classenstr. Über Marienbongard auch von der Pontstr. zu erreichen. Radweg in beide Richtungen. *Wertung +++*
- **Startpunkt PONDRIESCH:** Startpunkt liegt am stark vom Autoverkehr frequentierten Kreuzung Templergraben Hirschgraben. Eine direkte Verbindung zum Markt oder Autoverkehrsarm zum Aachener Süden nicht möglich. Radweg nur in eine Richtung. Verkehrsreich aber leichter erreichbar: Bushof, Elisengalerie, Aquis Plaza. *Wertung +-*
- **Obere Pontstraße /Pontor:** Bushaltestellen vor dem Pontor. Hier halten ausgesprochen häufig Busse, die dann auf dem Fahrradschnellweg stehen würden. Radfahrer müssten in den Autoverkehr ausweichen. Unterführung Ponttor: Kopfsteinpflaster ist nicht akzeptabel, Asphalt bringt u.U. Konflikte mit dem Denkmalschutz. Reicht die Distanz um in die Roermonderstraße hinein aus der Unterführung eine Rampe mit geringer Steigung anzulegen (z.Zt. Treppen). Kreuzung Abbiegespur Ludwigsallee- Roermonderstraße müsste gekreuzt werden.
- **Kreuzung Pontwall/Wüllnerstr./Turmstraße:** Ausfahrt aus der Unterführung kritisch. Kann sie Rampe vor der Sparkasse Turmstraße lang genug gestaltet werden um geringe Steigung zu haben. Um in die Kruppstr. zu gelangen liegt die Ausfahrt auf der falschen Seite der Turmstraße. Tunnelausfahrt Intzeststr. wäre gut zu gestalten führt aber nicht zur Trasse. (evtl. Führung über Intzeststr. –Bunsenstr. Kruppstr. ? und damit auch Anbindung Westbahnhof und Uni-Sportstätten Mies van der Rohestr, Hörn, Campus West. ?
- Wäre es auch denkbar bei einer weiteren Trassenführung über die Rütcherstraße den Fahrradschnellweg zu verzweigen, dass sowohl der Startpunkt PONDRIESCH als auch der Startpunkt Wüllnerstraße (weiter über Turmstraße) parallel genutzt werden könnte ?
- **Trasse Laurensberg alter Bahndamm:** Autoverkehrsarm (+++). Schlechte Anschlussmöglichkeit zum Gewerbegebiet Kackert-Str. und zu Laurensberg Zentrum /Rathaustraße (starke Steigung/Gefälle um zum Bahndamm auf- oder ab- zu fahren.

- **Kohlscheid alte Bahn:** Exzellente Anbindung von Kohlscheid Zentrum, Gesamtschule Kohlscheid, Schwimmbad und TPH. In große Teilen so gut wie ohne Autoverkehr. Deutliche Vorfahrtsregelungen und Markierungen bei der Überquerung Kircheichstr., Kaiserstr. und Weststr. notwendig. Variante C3 nicht sinnvoll, besser über Feldstraße trotz Kurve. In der Mühlenstr. besteht eine ähnliche Situation wie für die Huas Heydenstr. beschrieben. Problematisch: Vorfahrtsregelung Alter Bahndam / Raiffeisenstr. und Trennung Fußgänger/ Radfahrer auf der Strecke zwischen Weststr. und Raiffeisenstr. (Hundenauslaufstrecke) notwendig.
- **Kohlscheid- Herzogenrath Bahnlinie** Variante B2 von Herzogenrath nach Kohlscheid mit sehr starker Steigung. Wegen beträchtlichen Steigungen der anderen Trassen zu bevorzugen
- **Kohlscheid- Herzogenrath Nieuwstraat** gute Anbindung Niederlande / Kerkrade. Verkersführung ja wahrscheinlich in den kleinen Seitenfahrbahnen. Problematisch wenn diese auch von Autos befahren werden, um zu parken



Re: Antwort: Radschnellweg Bürgerbeteiligung Teil 2

an:

Ralf.Oswald

09.05.2016 00:23

Details verbergen

Von:

An: Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de,

Hallo,

ich bin heute nochmal die Variante B2 gefahren. Wenn damit eine Trassenführung gemeint ist, die auf einem Feldweg der kurz hinter der Kreuzung Roermonder Str. /Pannesheide abgeht, am Westwall entlang und dann bis zur Unterführung unter der Bahnlinie führt und davor der Bahnlinie dann linker Hand folgt, so ist nach meiner Meinung dieses Variante aus der Gegenrichtung her wegen der Steigung unzumutbar .

Wenn es alternativ zur VarianteB2 eine Trassenführung mit weniger Steigung gibt wie bei B1 angedeutet, die sogar die Senke vor der Bahnunterführung umgeht, finde ich diese Trasse besser als über NL /Neustraße, da dort die Aachener Str. hinter dem Eurode-Haus auch einiges an Steigung aus Richtung Herzogenrath bedeuten würde.

Mit freundlichem Gruß



Am 04.05.2016 um 11:44 schrieb Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de:

Sehr geehrter

vielen Dank für Ihre ausführliche und Stellungnahme.

Sie wird wie alle anderen Stellungnahmen im Rahmen der Bürgerbeteiligung dokumentiert und in die Abwägung der Streckenvarianten einbezogen.

Ich habe noch eine Verständnisfrage zum vorletzten Absatz: "Kohlscheid- Herzogenrath Bahnlinie Variante B2 von Herzogenrath nach Kohlscheid mit sehr starker Steigung. Wegen beträchtlichen Steigungen der anderen Trassen zu bevorzugen". Soll B 2 trotz starker Steigung also gegenüber den anderen Trassen bevorzugt werden?

Mit freundlichen Grüßen
Ralf Oswald

StädteRegion Aachen
A 61.1 Straßenbau und Verkehrslenkung
Raum E 391, Zollernstraße 10, 52070 Aachen
Tel.: +49(0)241/51983705
Fax: +49(0)241/51983277
Mail: Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de

Von:
An:
Datum:
Betreff:





Radschnellweg Euregio

an:

info@radschnellweg-euregio.de

30.04.2016 17:41

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: "info@radschnellweg-euregio.de" <info@radschnellweg-euregio.de>,

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

Bitte Antwort an

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte mich bei dem geplanten Radschnellweg für die Variante A (grüne Variante) aussprechen, weil sie die wenigsten Eingriffe in die Natur beinhaltet und am preisgünstigsten ist.

Mit umweltfreundlichen Grüßen



Neuer Kommentar zur Initiative "Radschnellweg Aachen - Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen"

Moderation unserAC.de an: StädteRegion Aachen

26.04.2016 21:50

Von: [REDACTED]

Zur Seite:

<https://www.unserac.de/initiativen/i/initiative/256.html#commentForm>

KOMMENTAR

Tolle Sache, hoffentlich gelingt das!!

Ich komme von der 4, Bürgerbeteiligung und kann nur Sagen eine Tolle Sache.

Ich bin für den Trasse an der Bahn! Variante A/B.

Warum soll das nicht bei uns in Herzogenrath funktionieren.

Viele sind dagegen, fährt doch mal in Übach-Palenberg am Bahnhof vorbei.

Da läuft der Fahrradweg auch direkt daneben den Gleisen.

Dies ist ein Service von unserAC.de

www.unserac.de

--

unserAC.de wird zur Verfügung gestellt durch:

Aachener Stiftung Kathy Beys vertreten durch ihren geschäftsführenden

Vorstand: B. Stephan Baldin

52062 Aachen / Schmiedstr. 3 / Telefon: +49 (0) 241 40929 25



Radschnellweg Herzogenrath

an:

info@radschnellweg-euregio.de, joachim.hergesell@herzogenrath.de,
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

04.05.2016 14:20

Kopie:

"bruno.barth@naturfreunde-merkstein.de", "redaktion@zeitungsverlag-aachen.de"

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: "info@radschnellweg-euregio.de" <info@radschnellweg-euregio.de>,
"joachim.hergesell@herzogenrath.de" <joachim.hergesell@herzogenrath.de>,
"verkehrsmanagement@mail.aachen.de" <verkehrsmanagement@mail.aachen.de>,
Kopie: "bruno.barth@naturfreunde-merkstein.de" <bruno.barth@naturfreunde-merkstein.de>,
"redaktion@zeitungsverlag-aachen.de" <redaktion@zeitungsverlag-aachen.de>

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

2 Attachments



Radfahrweg-ÜbachPalenberg.pdf Radfahrweg-Anfang-Ende.pdf

Guten Tag Meine Damen Und Herren (Herr Oswald) ,

Ich war am Di. den 26.4 auf Ihre Information's Veranstaltung Radschnellweg.

Nochmal Danke für diesen guten Einblick in diesen Projekt.

Nach etwas Bedenkzeit würde ich gerne
noch etwas Beitragen zum Thema-Trassenverlauf !

Nach Sachlicher Überlegung der Themen verstehe ich nicht die Abneigung der Naturfreunde-Merkstein
gegen die Führung an der Bahntrasse!

(Den Sachverhalt warum haben wir an den Abend ja von einigen Anwesenden erläutert bekommen, Ok)

Aber darum möchte Ich hier noch meine Meinung sagen.

Ich denke wenn wir die Neustraße für ca. 700 000 € umbauen, werden wir es schaffen im Schwarzen-Buch
der Steuerverschwendung zu kommen (oder bei Mario Bahrt).

Eine Straße mit zwei tollen Radfahrwegen die getrennt von der Fahrbahn laufen, muss man nicht neu
Ausbauen!

Eine Trasse an der Bahnlinie wäre ein Radschnell weg!
Wie nah der Abstand der Bahnlinie zum Radweg sein kann,
sehen wir Ja wenn man nach Übach-Palenberg mit den Rad fährt.
(siehe Anhang (gemessen von der Eisenschiene- 5,84m)

Wenn man diesen Abstand auch bei uns umsetzen kann wäre das die für mich beste Route.
Und wenn das bei Übach-Palenberg schon viele Jahre funktioniert, wird es bei uns auch funktionieren.
(Und Steingefüllte Gabionen zur Befestigung einer Böschung)

Ich habe diese auch hier bei uns in der Firma schon mit mehreren Diskutiert,
und viele teilen meine Meinung!

Von Fahrradstraßen halte ich persönlich nicht viel.
Lasst den Radschnellweg an der Kleikstraße aufhören / Anfangen.
(Siehe Anhang 2.)

Darum mein Fazit:
Danke für die gute Planung , weiter so.
Egal für welche Varianten Sie sich auch entscheiden!

Mit freundlichen Grüßen/With kind regards



Übach-Palenberg

Luftbild Karte



x

x

Richtung
Rimbürg
Niederlande

Richtung
Übach-Palenberg
Hbf

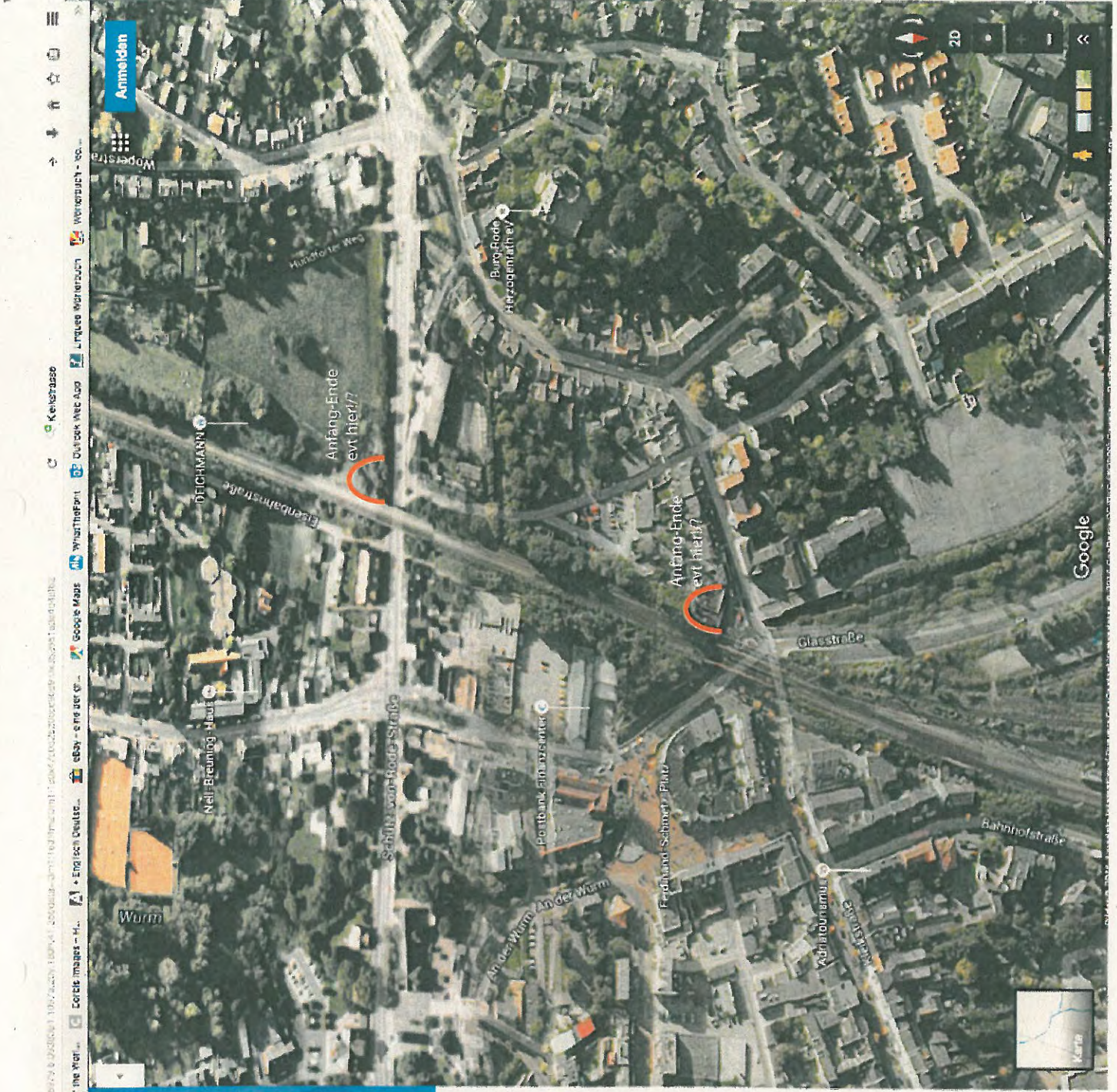
Messwerkzeuge

5,84 Meter

Meter ▾

aktueller Jahrgang
2016





Kleikstraße, 52134 Herzogenrath

Kleikstraße
52134 Herzogenrath

Routenplaner

SPEICHERN IN DER NÄHE

AN WEIN SMARTPHONE SENDEN

TEILEN

Fehlenden Ort hinzufügen



Radschnellweg

an:

info

04.05.2016 12:58

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: info@radschnellweg-euregio.de,

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der Trassenführung für den geplanten Radschnellweg möchte ich mich im Bereich zwischen Aachen und Richterich für die westliche Variante (A) aussprechen, die komplett durch Siedlungsgebiet verläuft. Ich finde die Schaffung eines Radschnellweges sehr begrüßenswert. Ich finde es jedoch auch sehr wichtig, dass die Umweltauswirkungen hierbei so gering wie möglich gehalten werden, was zusätzliche Flächenversiegelung und sonstige ökologische Eingriffe angeht.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]



Kommentar zur Streckenführung im Bereich Herzogenrath-Kohlscheid

an: info
Blindkopie: Ralf Oswald

05.05.2016 19:36

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte zu den Plänen des Radschnellwegs Stellung nehmen und mich ganz klar für eine Streckenführung im Bereich zwischen Herzogenrath und Kohlscheid entlang der Bahnlinie aussprechen. Nur hier sind die Voraussetzungen für einen echten Radschnellweg abseits des Autoverkehrs mit der notwendigen Breite und Linienführung eines Radschnellwegs gegeben.

Die Alternative über die Neustraße kann schon allein wegen der Gefährdung durch einmündende Straßen und Kreisverkehre, sowie durch Garagen- und sonstiger Grundstücksausfahrten nicht als alternative Route für einen Radschnellweg gelten. Dies ist im Lageplan mit der roten Linie "Kriterien für Radschnellwege nicht erfüllt" entlang der Neustraße und Teilen der Aachener Straße bereits festgestellt. Wieso die Streckenführung entlang der Neustraße dennoch als mögliche Alternative dargestellt wird, ist mir unverständlich.

Die geplanten baulichen Maßnahmen, mit denen offenbar versucht werden soll eine Streckenführung über die Neustraße möglich zu machen, stellen einen erheblichen nicht hinnehmbaren Eingriff in die Infrastruktur der Straße dar.

Das Fällen von Bäumen und die Entfernung von Grünstreifen entlang der Straße machen alle bestehenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen zunichte. Schon jetzt werden auf der Neustraße von vielen Verkehrsteilnehmern die erlaubten 50 km/h überschritten. Durch die beschriebenen Maßnahmen würde das Rasen auf der Neustraße sicher noch zunehmen. Die Begrünung von bebauten Wohngebieten trägt zudem nicht zuletzt zur Wohn- und Lebensqualität der Anwohner bei. Ein Rückbau von Grünbereichen im unmittelbaren Wohnumfeld wäre mit einem erheblichen Eingriff in die Lebensqualität der Anwohner verbunden.

Außerdem ist der Wegfall von Parkraum auf der Neustraße NICHT hinnehmbar. Schon jetzt ist in der Neustraße der Parkraum, der zudem auch von Anliegern benachbarter Straßen sowie z.B. von Eltern der Schul- und Kindergartenkinder aus der Josefstraße benutzt wird, äußerst knapp. Durch eine Reduzierung der Parkplätze an den Seitenstreifen würde sich die Parksituation noch deutlich verschärfen.

Wenn man alle Anlieger an der Neustraße zu diesem Thema direkt befragen würde, könnte man mindestens ebensoviele Unterschriften gegen den Radschnellweg auf der Neustraße, wie die 250 Unterschriften gegen die Streckenführung an der Bahn sammeln.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]



Radschnellweg Euregio

an:

info

23.04.2016 12:42

Blindkopie:

Ralf Oswald

Details verbergen

Von:

An: <info@radschnellweg-euregio.de>,

Blindkopie: Ralf Oswald/A 61/Kreis Aachen

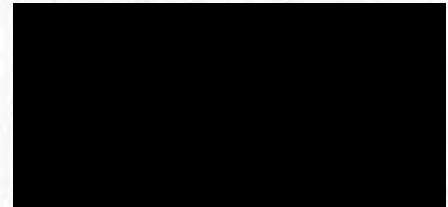
Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Selten habe ich eine so unrealistische Planung gesehen. Hier regnet es viel, und im Winter haben wir Schnee. Da sollen bis 3.000 Radfahrer am Tag unterwegs sein? Man kann die Radwege entlang den Straßen ausbauen, aber eine eigene Trasse mit Brückenbauten ist reine Geldverschwendung. Wenn sich die Leute mit Recht über den schleppenden Autoverkehr beklagen, dann sollte man die Straßen in Schuss halten und grüne Wellen einführen. Alles ist voller Schlaglöcher, die Defekte an den Fahrwerken der Autos zahlen die Bürger. Aber mit einem Schönwetterweg kann man ja ein blaues Band durchschneiden und sich groß tun. Man sollte solche Projekte auf den Müll werfen oder zumindest auf Zeiten vertagen, in denen man nach Erledigung der ordentlichen Aufgaben das Geld dafür hat. Überall fehlen die Mittel, die Schule in Laurensberg sieht oft aus wie ein Abfallhaufen, die Gebäudereinigung von außen ist überfällig. Für die Flüchtlinge ist kein Geld da, aber für die Planung eines Radweges, auf dem nur an sonnigen Wochenenden etwas los sein wird. Am besten, man führt den Radweg dann an den Seniorenheimen Rosenhügel und Seffenter Weg vorbei, damit die Alten, wenn sie dann mal Besuch bekommen, von rücksichtslosen Radfahrern am Spaziergang gehindert werden. Man hat das Gefühl, hier sei ein Virus ausgebrochen. Der alte Bahndamm in Laurensberg soll die gesamte Kronenbreite als Radfahrweg asphaltiert bekommen, direkt am Naturschutzgebiet und mit zusätzlicher Belästigung für Tiere und Menschen von der Höhe herab. Erst mal sollte Aachen sehen, dass es seine Pflichtaufgaben ordentlich erfüllt und aus den Schulden kommt. Danach kann dann die gedankliche Spielstunde für irgendwelche grünen Phantastereien eröffnet werden. Ich kenne jedenfalls hier niemanden, der am Wochenende mit Schneeregen mit dem Fahrrad unterwegs ist, geschweige dann über 15-20 km, und ich vermute mal, hier in Laurensberg und Richterich gibt es noch nicht einmal insgesamt 3.000 Fahrräder. Mich wurmt der Gedanke, dass ich als Bürgerin solch einen Unsinn mitfinanziere. Der Fall gehört ins Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler. Nach der Campusbahn nun neuer Unsinn, aber wir werden nach den vielen teuren Planungen ja schon kleiner. Als nächstes kommt eine Bürolaufstrecke auf den Campus West.

Mit freundlichen Grüßen

StädteRegion Aachen			
A 61 • Immobilienmanagement und Verkehr			
Eing. 15. April 2016			
0	1	2	3
A	+		Bez.



Code 15/4

OS 12.4.16

StädteRegion Aachen
A 61 Immobilienmanagement und Verkehr
Herrn Oswald
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Aachen, 14.04.2016

Radschnellweg Euregio

Sehr geehrter Herr Oswald,
sehr geehrte Damen und Herren,

gerne hätte ich im Rahmen der Bürgerbeteiligung der 2. Stufe am 19.04.16 am Workshop in Laurensberg teilgenommen. Leider ist dies aus persönlichen Gründen nicht möglich. Deshalb möchte ich auf diesem Wege mit folgender Eingabe an Sie wenden.

Im Rahmen der Trassenplanung werden im Bereich Laurensberg zwei Streckenvarianten über den „alten Bahndamm“ mit Querung Schlossparkstraße und Toledoring über neue Brückenbauwerke bevorzugt. Unabhängig von den unverhältnismäßigen Kosten der Brückenbauwerke und den in vielerlei Hinsicht vorteilhafteren Verlauf über die Roermonder Straße möchte ich in diesem Schreiben insbesondere auf den Aspekt der Nutzung eingehen.

Im Rahmen der voraussichtlichen Nutzung des geplanten Radschnellweges wird immer über Fußgänger, Radfahrer und E-Bikes gesprochen. Wie wird die voraussichtliche Nutzung durch nicht elektrisch motorisierte Mofas oder Mopeds oder anderer motorisierter Verkehrsmittel in der Wahl der Streckenführung und Planung berücksichtigt?

Vornehmlich an den Streckenabschnitten, an denen durch den Radschnellweg ein neuer ausgebauter Verkehrsweg geschaffen wird, der sich nicht an einer bereits vorhandenen Straßenführung orientiert, ist mit einer erheblichen Beeinflussung der Umwelt und der Anwohner zu rechnen. Insbesondere wäre hier der oben genannten „alten Bahndamm“ in Laurensberg betroffen.

Zumal bereits Erfahrung in den Niederlanden zeigen, dass selbstverständlich besonders stadtzenturnah auf diesen Streckenabschnitten auch viele Mopeds, den neu geschaffenen Verkehrsweg benutzen, obwohl dies nicht erlaubt ist. Ein Beispiel hierfür ist auf der Strecke des Rijnwaalpads Nijmegen-Arnheim konkret auf der Snelbinder Cyclebridge in Nijmegen zu sehen. Der Streckenabschnitt stellt eine Abkürzung in den Stadtzentrumsbereich über ein vormals ausschließlich als Eisenbahnbrücke genutztes Brückenbauwerk dar (Siehe Lageplan in der Anlage).

Dies zeigt exemplarisch deutlich ein Youtube-Video (Link und Bildausschnitte in der Anlage). Auf dem Video ist zu sehen, dass innerhalb von knapp gerade einmal 5 Minuten in nur einer

Richtung insgesamt 4 Mopeds den Radweg befahren (Siehe Screenshots). Dies entspricht einer Anzahl von mindestens 48 Mopeds in der Stunde.

Eine ähnliche Situation wird sich auch insbesondere auf dem Abschnitt „alter Bahndamm“ in Laurensberg mit vergleichbaren Voraussetzungen einstellen. Durch ein einfaches Verbot wird dies, wie die Erfahrung zeigt, nicht zu verhindern sein. Zu groß wäre für die Fahrer motorisierte Verkehrsmittel die Verführung, die schnelle, ampellose über mehrere Brücken führende Verbindung in das Zentrum von Aachen zu nutzen.

Die potentielle Nutzung alleine durch nicht mit Emissionen verbundenen Verkehrsmittel kann aufgrund der bereits vorhandenen Erfahrungswerte bei der Wahl der Streckenführung und der weiteren Planung nicht unterstellt werden. Eine entsprechende Unterstellung und darauf ausgerichtete Planung insbesondere für zentrumnahe Streckenabschnitte ohne parallel Straßenführung ist, wie die Praxis heute schon deutlich zeigt, unrealistisch und fahrlässig. Der Umweltschutz und die negative Anwohnerbeeinflussung müssen entsprechend objektiv bewertet werden.

Wenn im Rahmen der Trassenplanung keine vollständig neuen Verkehrswege geschaffen werden, sondern bestehende (Haupt-)verkehrsstraßen genutzt werden, werden mögliche zusätzliche Belastungen für Umwelt und Anwohner von vorneherein verhindert. Dies wäre der Fall, wenn sich die Trassenführung des Radschnellwegs an der vorhandenen Straßenführung der Roermonder Straße orientiert und nicht über den „alten Bahndamm“ in Laurensberg geführt wird.

Ich möchte Sie bitten, den geschilderten Sachverhalt im Rahmen der Bewertung der Streckenvarianten, der Planung und auch im Rahmen der Workshops zu thematisieren. Darüber hinaus würde mich der Standpunkt der StädteRegion Aachen hierzu interessieren.

Für ihre Bemühungen bedanke ich mich im Voraus!

Anlage: Bildausschnitte aus der Videosequenz:
<https://www.youtube.com/watch?v=EDDwBHhboMo&nohtml5=False>

Anlage zum Schreiben vom 14.04.2016:

Bildausschnitte aus der Videosequenz:

<https://www.youtube.com/watch?v=EDDwBHhboMo&nohtml5=False>

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=EDDwBHhboMo&nohtml5=False>

Lageplan mit Streckenabschnitt in Nijmegen:



Legenda

- | | | |
|-------------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| RijnwaalPad | Bestaande snelfietsroutes | Station |
| Snelfietsroute Nijmegen-Beuningen | Alternatieve route | Toekomstig station |
| Snelfietsroute De Liemers | Oude route | Aan te passen kruispunt |
| Snelfietsroutes Cuijk-Mook-Nijmegen | Centrum | Tunnel te realiseren |

(Quelle: <http://www.rijnwaalpad.nl/>)

Zufahrt in den Streckenabschnitt mit entsprechender Beschilderung;



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.608


1.428

+ Hinzufügen Teilen Mehr  26  0



Beginn des Brückenbauwerks:



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.608


1.428

+ Hinzufügen Teilen Mehr  26  0

Moped 1 nach ca. 60 Sek. (vgl. Videozeit):



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.608

1.428

+ Hinzufügen Teilen ... Mehr  26  0

Moped 2 nach ca. 70 Sek. (vgl. Videozeit):



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.608

1.428

+ Hinzufügen Teilen ... Mehr  26  0

Moped 3 nach ca. 107 Sek. (vgl. Videozeit):



Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.508 1.428

+ Hinzufügen Teilen *** Mehr 👍 26 💬 0

Moped 4 nach ca. 145 Sek. (vgl. Videozeit):

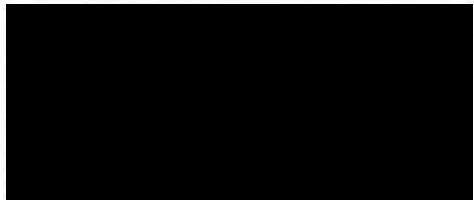


Ride on the Rijnwaalpad cycle route Nijmegen-Arnhem NL (real-time)

 BicycleDutch
Abonnieren 8.508 1.428

+ Hinzufügen Teilen *** Mehr 👍 26 💬 0

StädteRegion Aachen A 61 • Immobilienmanagement und Verkehr			
Eing. 25. April 2016			
0	1	2	3
A	+	Dez.	A 61



A 61

S.R. Co 25/4 ABS
H. Oswald

laut Mitteilung
Fr. Schmittke über
Fachamt zu
bearbeiten 20/4

An den
Städteregionsrat
Herrn Etschenberg
StädteRegion Aachen
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Städteregionsrat Eingang am:		
15. April 2016 @		
+	R.	Eilt

+ SR 20/4

Aachen, 13.04.2016

Bürger Eingabe zum Radschnellweg Euregio

S.R. St.
05.25.4.16

Sehr geehrter Herr Etschenberg,

prinzipiell ist der Ausbau der Radwege in Aachen sicher sinnvoll, um eine Verlagerung des Individualverkehrs vom Auto zum Fahrrad zu erreichen und so die Feinstaubemissionen in Aachen zu verringern. Hierfür scheint es mir aber nicht zielführend Grünflächen und Naherholungsräume zu zerstören. Ausserdem stellt sich die Frage, ob es unbedingt ein Radschnellweg (RSW) sein muss, nur weil diese gerade stark gefördert werden.

Meine **Bedenken gegen den Bau eines RSW in Aachen** möchte ich Ihnen gerne näher erläutern.

Eine Erhöhung des **Radverkehrsanteils** von 9 % auf 20 bis 25 %, wie im Wettbewerbsbeitrag prognostiziert, ist **unrealistisch**. Gerade in den Wintermonaten halte ich eine Erhöhung dieses Anteils in einer Studentenstadt mit Semesterticket für nicht erreichbar. Dies zeigen auch die Erhebungen der Stadt Göttingen zwischen 01/2014 bis 07/2014 und 01/2015 bis 07/2015. Eine **Haushaltsbefragung** der Aachener Bürger zur Feststellung des Bedarfs ist mehr als sinnvoll.

Die im Rahmen des Wettbewerbs erstellte "grobe" **Kostenschätzung** scheint mir **zu niedrig**. Bei einer Gesamtlänge des RSW von 30 km mit sechs Brückenbauwerken sind die angenommenen Kosten in Höhe von 20 Mio. € sehr gering. Die Kosten für die neue Verkehrsführung für den Radverkehr im Bereich der Josefkirche (Umbauarbeiten und Änderungen der Ampeln) belaufen sich laut Medienberichten auf schätzungsweise 463.000 €. Und hier handelt es sich um ein wesentlich kleineres Areal. Maßgeblich beeinflussen aber die Ingenieurbauwerke die Kosten. So belaufen sich die Schätzkosten für 390 lfdm Brücke auf 6 Mio. €. Die deutlich kürzere, niedrigere und schmalere Fußgängerbrücke am Tivoli kostete 2,2 Mio €. Es gibt bereits genug Beispiele für Fehlinvestitionen seitens der Stadt Aachen: neuer Tivoli, CHIO-Brücke, „Centre Charlemagne“ am Katschhof, Bodenplatten Kleinkölnstrasse... . Daher wäre es fahrlässig die Kosten bereits im Vorfeld und nicht erst im Rahmen der Ausschreibung auf das Genaueste zu prüfen.

Wenn ich die Kostenschätzung richtig verstanden habe, werden allein die Kosten für die Brücke über den Toledoring mit knapp 5 Mio € abgeschätzt. Wenn die Kosten eines einzigen

Bauwerks bereits fast ein Drittel der Kosten für den "deutschen" Teil der Maßnahme ausmachen, stellt sich die Frage ob eine andere Route, die ohne teure Brücken auskommt, nicht sinnvoller ist. Eine Führung der **Route über die Roermonder Strasse** ist in vielerlei Hinsicht **zweckmäßiger**. Die Baukosten sind erheblich geringer. Die vorhandene Infrastruktur kann genutzt werden und es sind keine teuren Brückenbauwerke erforderlich. Die Kosten für Unterhalt (Wartung, Stromkosten Ladestationen und Beleuchtung, Winterdienst) fallen hier bereits laufend an. Es würden somit keine zusätzlichen Betriebskosten entstehen. Außerdem kommt es zu keiner Beeinträchtigung der Natur und des Landschaftsbildes.

Überhaupt habe ich ernste Zweifel am Sinn einer Streckenführung über den "Alten Bahndamm" in Laurensberg.

Die geplante Breite des RSW in diesem Bereich über 6 m ist ohne eine Fällung diverser Bäume nicht möglich, sofern die Breite der Dammkrone durchgängig die notwendige Breite überhaupt aufweist. Wurde dies im Rahmen einer detaillierten Ortsbegehung geprüft oder am Schreibtisch erörtert?

Die **Bewertungskriterien der Variantenuntersuchung** bitte ich noch mal zu prüfen. Ist eine Gewichtung von 10 % für die Kosten üblich? Selbst wenn der Bau im Rahmen des Wettbewerbs gefördert werden sollte, hat die Stadt Aachen einen Anteil zu tragen. In Zeiten drohender Haushaltssperren sollte dieser Punkt stärker berücksichtigt werden. Ebenso scheint eine Wichtung der Eingriffe in die Natur mit 10 % und dem damit verbundenen Wegfall von Bäumen die zu einer Verminderung der Feinstaubbelastung beitragen können, nicht verhältnismäßig. Ausserdem kommt es zu einer Flächenversiegelung, wo bei der alternativen Trasse über die Roermonder Strasse bereits versiegelte Flächen vorhanden sind. Normalerweise wird immer versucht zu Entsiegeln. Wurde dies bei der Bewertung der Varianten berücksichtigt?

Wenn vorwiegend E-Bikes und Pedelecs den RSW nutzen werden, deren Nutzer keine Probleme mit starken Steigungen haben, sollte die Steigung bei der Wertung keinen höheren Stellenwert haben als die Kosten und die Belange des Naturschutzes. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Analyse der verschiedenen Varianten zu alternativen Standorten nicht ergebnisoffen geführt wurde. Es ist auffällig, dass bei den Abschnitten 1 und 2 der Strecken zwei der drei ausgewählten Varianten für die 2. Stufe der Bürgerbeteiligung weitestgehend identisch sind und zusätzlich mit der Variante aus dem Wettbewerb übereinstimmen.

Die Bewertung der einzelnen Kriterien scheint nicht immer neutral. Bei der Aufstellung der Untersuchungskriterien und ihrer Gewichtung ist das Gemeinwohl gegenüber den Interessen der Fahrradfahrer nicht ausreichend bewertet worden.

Bei der Bewertung wurde das Schutzgut Mensch nur unzulänglich berücksichtigt. So wird dieses lediglich bei der Betrachtung der Separation bewertet. Die Luftlinie zwischen der EFH-Bebauung und dem Bahndamms beträgt zum Teil unter 8 Meter. Eine Beeinträchtigung der Anwohner durch Lärm, Staub und Abgase durch eine Nutzung durch motorisierte Zweiräder (gemeint sind nicht E-Bikes und Pedelecs), die kaum zu verhindern sein wird, bleibt unberücksichtigt. Ebenso die Beeinträchtigung durch Einrichtung einer Beleuchtung. Auf der Roermonder Strasse sind diese Beeinträchtigungen bereits vorhanden und würden den aktuellen Zustand nicht verschlechtern. Hingegen würde eine Bebauung des Grünfingers "alter Bahndamm", der erhebliches natürliches Entwicklungspotential hinsichtlich der Flora und Fauna aufweist, an Freizeitwert verlieren.

Wurden in der Bewertung bei der Beurteilung der Linienführung, berücksichtigt, dass der **"alte Bahndamm" Bestandteil des "Weißen Weges"** ist? Es handelt sich meines Erachtens um einen Wegfall der Nutzung als Naherholungs- und Informationsweg, der als "Ausmass der Eingriffe in den Bestand" zu berücksichtigen ist. In der Nennung der Kriterienliste finden sich hierzu keine Angaben. Zusätzlich drängt sich die Frage auf, ob kein Konflikt mit der Umnutzung des Bahndamms besteht, wenn **seinerzeit Fördergelder** für die Anlage des "Weißen Weges" auf dem "alten Bahndamm" verwendet wurden? Gibt es keine

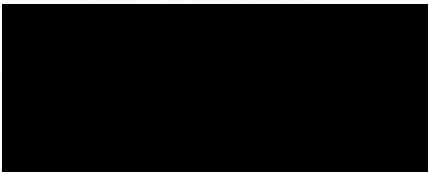
juristischen Bedenken?

Ich hoffe dass meine Ausführungen dazu beitragen, dass die Sinnhaftigkeit einer Anlage des RSW auf dem "alten Bahndamm" noch einmal genauer überdacht wird.

Abschließens möchte ich noch sagen, dass ich die Bürgerbeteiligung, insbesondere im Rahmen der ersten Stufe, nicht als vorbildlich empfunden habe, wie es ständig seitens der Projektbeteiligten dargestellt wird. Viele Bewohner in Laurensberg und insbesondere die unmittelbaren Anwohner des Bahndamms wurden von Gegnern einer Führung des RSW über den Damm durch Hauswurfsendungen aufmerksam gemacht. Die Homepage des "Radschnellwegs Euregio" ist zwar gelungen, allerdings ist die angekündigte Information derjenigen, die Routenvorschläge eingereicht hatten, über den Beginn der 2. Stufe der Bürgerbeteiligung bis heute nicht erfolgt. Von einer guten Bürgerbeteiligung kann nicht die Rede sein.

Einer Weitergabe der personenbezogenen Daten an Dritte möchte ich widersprechen. Ich verlange, dass mein Name und meine Anschrift unkenntlich gemacht werden, soweit diese zur ordnungsgemäßen Durchführung des Verfahrens nicht erforderlich sind.

Mit freundlichen Grüßen



Verteiler:

An den Oberbürgermeister
Herrn Marcel Philipp
Rathaus
Markt
52058 Aachen

An den Bezirksbürgermeister
Herrn Christian Krenkel
Bezirksamt Aachen-Laurensberg
Rathausstr. 12
52072 Aachen

An den
Den Städteregionsrat
Herrn Etschenberg
StädteRegion Aachen
Zollernstraße 10
52070 Aachen