



StädteRegion Aachen
Der Städteregionsrat
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Radschnellweg Aachen – Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen

Anlage A.2: Zusammenfassende Bewertung aus der Sicht der Potentialanalyse

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.	ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG AUS DER SICHT DER POTENTIALANALYSE²	
1.1	Abschnitt 1: Aachen – Richterich	3
1.1.1	Variante A	3
1.1.2	Variante B	3
1.1.3	Variante C	4
1.1.4	Gesamtbewertung	4
1.2	Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid	5
1.2.1	Variante A	5
1.2.2	Variante B	5
1.2.3	Variante C	6
1.2.4	Gesamtbewertung	6
1.3	Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath	7
1.3.1	Variante A	7
1.3.2	Variante B	8
1.3.3	Variante C	8
1.3.4	Gesamtbewertung	8
1.4	Abschnitt 4: Richterich – Locht (Grenze)	10
1.4.1	Variante A	10
1.4.2	Variante B	10
1.4.3	Gesamtbewertung	10



1. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG AUS DER SICHT DER POTENTIALANALYSE

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde der Planungsbereich in die nachfolgend beschriebenen vier Abschnitte eingeteilt. Für die Auswahl einer endgültigen Streckenführung sind grundsätzlich vielzählige Kombinationen der Führungen aus den einzelnen Abschnitten denkbar. Für die Potentialanalyse wurden zunächst folgende Planfälle erstellt, um einen Bereich zwischen der möglichen unteren und oberen Grenze für die möglichen Radfahrerzahlen abzudecken:

Planfall	Abschnitt 1 Aachen – Richterich	Abschnitt 2 Richterich – Kohlscheid	Abschnitt 3 Kohlscheid – Herzogenrath	Abschnitt 4 Richterich – Locht (Grenze)
1	A	B	A	A
2.1	B/C	A	B/C	B
2.2	B/C	C	B/C	B
3	B/C	A + C	B/C	B

Tabelle 1: Kombination der Streckenvarianten in den Planfällen der Potentialanalyse

Die Umlegungsergebnisse für alle Planfälle sind als Anlage beigefügt. Das Verkehrsmodell hat folgende Gesamtzahlen für den Einzugsbereich des Radschnellwegs für einen durchschnittlichen Werktag im Prognosejahr 2025 ermittelt:

Planfall	Planfall 1	Planfall 2.1	Planfall 2.2	Planfall 3
Gesamtanzahl Radfahrten/Tag Nullfall*	287.100	287.100	287.100	287.100
Gesamtanzahl Radfahrten/Tag Mitfall*	300.400	305.800	305.500	309.000
Zusätzliche Radfahrten/Tag gegenüber Nullfall	13.300	18.700	18.400	21.900
Radfahrten/Tag auf dem Radschnellweg	30.400	37.300	36.600	38.200
Wechsler vom Auto auf das Rad/Tag	6.800	10.400	10.200	11.300

* Nullfall: Prognose ohne Radschnellweg; Mitfall: Prognose mit Radschnellweg

Nachfolgend werden die Radfahrerzahlen für die einzelnen Abschnitte und Streckenvarianten interpretiert.



1.1 Abschnitt 1: Aachen – Richterich

1.1.1 Variante A

Wüllnerstraße – Kruppstraße – Henricistraße – Roermonder Straße

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.

1.1.2 Variante B

Wüllnerstraße – Turmstraße – Rütcher Straße – Alter Bahndamm – Tittardsfeld – Roermonder Straße

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.



1.1.3 Variante C

Pontstraße/Wüllnerstraße – Roermonder Straße – Rütcher Straße – Alter Bahndamm – Tittardsfeld – Roermonder Straße

Im Wesentlichen wie Variante B

1.1.4 Gesamtbewertung

Alle Varianten bieten eine sehr gute Anbindung an die Aachener Innenstadt mit Anschluss an die Feinverteilung über das dortige Radverkehrsnetz.

In Variante A werden die Gewerbe- und Wohnstandorte um den Bendplatz und beiderseits der Henricistraße sowie Laurensberg und Richterich zentral erschlossen. Für das nördliche Drittel von Laurensberg sowie Richterich verringert sich wegen der langen und starken Steigung nördlich der Schlossparkstraße die Anbindungsattraktivität dieser Ortsteile in Verbindung zur Aachener Innenstadt.

In den Varianten B und C wird die Wohnbebauung um die Rütcher Straße angebunden. Die Gewerbe- und Wohnstandorte um den Bendplatz und beiderseits der Henricistraße sowie der südliche Bereich von Laurensberg werden nicht direkt erschlossen. Richterich sowie der Norden von Laurensberg werden zentral erschlossen. Durch die geringe Steigung über den alten Bahndamm wird eine attraktive Verbindung beider Bereiche geschaffen.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells ergeben für zwei ausgewählte Querschnitte folgenden Vergleich der Radfahrerzahlen für das Prognosejahr 2025:

Querschnitt	Nullfall (ohne Rad- schnell- weg)	Planfall 1 mit Radschnellweg (Variante A)		Planfall 3 mit Radschnellweg (Variante B/C)	
		Gesamt über alle Verbindungs- straßen	davon auf dem Rad- schnellweg	Gesamt über alle Verbindungs- straßen	davon auf dem Rad- schnellweg
Zwischen Innenstadt und Laurensberg in Höhe Toledoring	4.000	4.850 = + 850 ≅ + 21 %	3.000	5.800 = + 1.800 ≅ + 45 %	2.750
Zwischen Laurensberg und Richterich in Höhe Autobahn A 4	3.000	3.900 = + 900 ≅ + 30 %	2.400	4.700 = + 1.700 ≅ + 57 %	3.200



Im Querschnitt in Höhe Toledoring nutzen den Radschnellweg der Variante A mehr Radfahrer, da viele das Ziel Laurensberg haben. Mit der neuen Verbindung über den alten Bahndamm in den Varianten B und C entsteht jedoch ein größerer Nutzenzuwachs. Im Ergebnis werden in diesem Querschnitt in den Varianten B und C fast doppelt so viele Radfahrten erzielt wie in Variante A.

Ergebnis:

Planfall 3 (Varianten B/C) ergibt eine wesentlich bessere Potentialausschöpfung.

1.2 Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid

1.2.1 Variante A

Roermonder Straße – geplante Ortsumgehung Richterich – Bankerfeldstraße – Haus-Heyden-Straße – An Vieslapp – Voccartstraße

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.

1.2.2 Variante B

Roermonder Straße von Horbacher Straße bis Voccartstraße

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.



1.2.3 Variante C

Roermonder Straße - Kämpgenstraße – Zellerstraße – Alte Bahn – Feldstraße – Mühlenstraße - Voccartstraße

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 1,2 km gegenüber den Varianten A und B dar.

1.2.4 Gesamtbewertung

Alle Varianten gehen von der Ortsmitte in Richterich um den Rathausplatz in Richterich aus und stellen die Verbindung nach Herzogenrath-Pannesheide her. Dabei bieten die Varianten A und B einen kurzen direkten Weg, während Variante C einen Umweg von ca. 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 Einkaufsbereich liegen.

Im Verkehrsmodell ergeben sich für den Planfall 2.1 (Variante A) geringfügig höhere Radfahrerzahlen in Richtung Aachen gegenüber Planfall 2.2 (Variante C). In Richtung Norden (Herzogenrath, Kerkrade) ergibt dagegen Planfall 2.2. (Variante C) eine stärkere Nutzung. In der Betrachtung der Gesamtfahrtenzahlen ergeben sich jedoch kaum Unterschiede zwischen beiden Varianten (siehe Tabelle 1). Der Planfall 1 (Variante B) lässt dagegen eine geringere Nutzung erwarten. Hier macht sich u.a. bemerkbar, dass entlang der Roermonder Straße wegen der räumlichen Engpässe die Anforderungen an einen Radschnellweg nicht erfüllt werden können.

Da Variante A für den Durchgangsverkehr bessere Bedingungen bietet, Variante C dagegen die bessere Erschließungswirkung für Kohlscheid hat, wurde im Verkehrsmodell mit dem Planfall 3 ebenfalls eine Kombination beider Linienführungen untersucht. Hierbei steigen die Radfahrerzahlen sowohl in Richtung Aachen als auch in Richtung Norden gegenüber den Planfällen 2.1 (A) und 2.2. (C).

Die Berechnungen des Verkehrsmodells ergeben für einen ausgewählten Querschnitt folgenden Vergleich der Radfahrerzahlen für das Prognosejahr 2025.



Querschnitt	Nullfall (ohne Rad- schnell- weg)	Planfall 1 mit Radschnellweg (Variante B)		Planfall 3 mit Radschnellweg (Variante A + C)	
		Gesamt über alle Verbindungs- straßen	davon auf dem Radschnell- weg	Gesamt über alle Verbindungs- straßen	davon auf dem Radschnell- weg
Zwischen Kohlscheid und Pannesheide/ Straß in Höhe Voccartstraße	1.300	1.900 = + 600 ≙ + 46 %	550	2.750 = + 1.450 ≙ + 112 %	2.350

Die beiden Planfälle markieren in etwa die untere und die obere Grenze für die möglichen Radfahrerzahlen. In Planfall 1 (Variante B) steigen die Radfahrerzahlen im dargestellten Querschnitt gegenüber dem Nullfall um 46 %. Auf dem Radschnellweg fänden dann ca. 550 Radfahrten/Tag statt. In Planfall 3 (Varianten A + C) steigen die Radfahrerzahlen um mehr als 100 %. Auf den beiden Streckenführungen A und C wären zusammen etwa 2.350 Radfahrten/Tag zu verzeichnen.

Ergebnis:

Planfall 3 (Kombination der Varianten A + C) ergibt die beste Potentialausschöpfung. Die Planfälle 2.1 (Variante A) und 2.2. (Variante C) weisen bei der Potentialausschöpfung nur geringe Unterschiede auf.

1.3 Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath

1.3.1 Variante A

Roermonder Straße – Nieuwstraat – Umfahrung EBC – Aachener Straße – Schütz-von-Rode-Straße – Albert-Steiner-Straße – Uferstraße – Kleikstraße - Bahnhofstraße

Vom Norden Kohlscheids führt der Radschnellweg nach Herzogenrath Mitte über die Nieuwstraat.

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.



800 m) wird die Anbindungsattraktivität der Innenstadt stark eingeschränkt. Die Wohnbebauung auf der östlichen Seite der Ortsteile Straß und Kohlberg wird nicht direkt erreicht.

1.3.2 Variante B

Forensberger Straße – westlich entlang Bahntrasse – Hundforter Weg – Schütz-von-Rode-Straße – Am Schürhof – Kleikstraße – Bahnhofstraße

Es wird wie in Variante A eine direkte Anbindung an die Herzogenrather Innenstadt geschaffen. Durch die Führung entlang der Bahn bleibt die Steigung von Kohlscheid 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.

1.3.3 Variante C

Forensberger Straße – westlich entlang Bahntrasse – Querung Bahnlinie - Eisenbahnstraße – Wiesenstraße – Albert-Steiner-Straße – Uferstraße – Kleikstraße - Bahnhofstraße

Im Wesentlichen wie Variante B

1.3.4 Gesamtbewertung

Alle Varianten bieten eine sehr gute Anbindung an die Herzogenrather Innenstadt. Die Anbindungsattraktivität ist in Variante A jedoch durch die lange und starke Steigung bis zum Eurode-Park am nördlichen Ende stark eingeschränkt.

In Variante A werden die Wohn- und Einkaufsbereiche an der Nieuwstraat zentral erschlossen. Die Varianten B und C umgehen diesen und bieten daher eine gute Verbindung für den Durchgangsverkehr zwischen Kohlscheid und Herzogenrath.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells ergeben für zwei ausgewählte Querschnitte folgenden Vergleich der Radfahrerzahlen für das Prognosejahr 2025.



Querschnitt	Nullfall (ohne Rad- schnell- weg)	Planfall 1 mit Radschnellweg (Variante A)		Planfall 3 mit Radschnellweg (Variante B/C)	
		Gesamt über alle Verbindungs- straßen	davon auf dem Radschnell- weg	Gesamt über alle Verbindungs- straßen	davon auf dem Radschnell- weg
Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath in Höhe Holzstraat – Pilgramsweg	1.000	1.400 = + 400 ≙ + 40 %	400	2.400 = + 1.400 ≙ + 140 %	1.600
Zwischen Kohlscheid und Herzogenrath unmittelbar südlich Schütz- von-Rode-Straße	1.100	1.300 = + 200 ≙ + 18 %	650	2.200 = + 1.100 ≙ + 100 %	1.600

Im Querschnitt in Höhe Pilgramsweg steigt in Planfall 1 (Variante A) die Zahl der Radfahrten gegenüber dem Nullfall um 40 %. Auf dem Radschnellweg fänden dann ca. 400 Radfahrten/Tag statt. In Planfall 3 (Varianten B/C) steigen die Radfahrerzahlen um 140 %. Auf dem Radschnellweg wären etwa 1.600 Radfahrten/Tag zu verzeichnen.

Im Querschnitt unmittelbar südlich Schütz-von-Rode-Straße steigt die Zahl der Radfahrten nur um ca. 20 %. Auf dem Radschnellweg fänden ca. 650 Radfahrten/Tag statt. In Planfall 3 (Variante B/C) beträgt dagegen die Zunahme etwa 100 %. Auf dem Radschnellweg ergeben sich dann ca. 1.600 Radfahrten/Tag.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells zeigen, dass die starken Steigungen aus der Herzogenrather Innenstadt zum nördlichen Ende der Nieuwstraat in Planfall 1 (Variante A) dazu führen, dass der Radschnellweg für die Anbindung der Herzogenrather Innenstadt nur eine sehr geringe Wirkung hat. Die bessere Anbindung der Nieuwstraat wiegt das dadurch entfallende Potential nicht auf.

Ergebnis:

Planfall 3 (Variante B/C) ergibt eine wesentlich bessere Potentialausschöpfung.



1.4 Abschnitt 4: Richterich – Locht (Grenze)

1.4.1 Variante A

Horbacher Straße – Grünenthaler Straße – Gierstraße – Vetschauer Weg – Silberpadweg – Avantisallee – Verbindungsweg zur Horbacher Straße – Horbacher Straße/Locht

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 Locht (Grenze) mit Weiterführung Richtung Heerlen bedeutet die Streckenführung von Richterich aus einen längeren Umweg.

1.4.2 Variante B

Horbacher Straße von Roermonder Straße bis Locht (Grenze)

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

1.4.3 Gesamtbewertung

Beide Varianten bieten eine gute Anbindung von Alt Richterich sowie des geplanten Wohngebiets Richtericher Dell. Variante A bindet das Gewerbegebiet Avantis an, Variante B die Ortslage Horbach.

Die Berechnungen des Verkehrsmodells zeigen in Planfall 1 (Variante A) mit ca. 500 Radfahrten/Tag eine etwas geringere Nutzung im Bereich Richterich als in den übrigen Planfällen (ca. 600 Radfahrten/Tag, Variante B). Die direkte Anbindung des Gewerbegebiets Avantis ergibt in Planfall 1 sehr geringe Radfahrerzahlen nach Richterich (ca. 250 Radfahrten/Tag). Eine stärkere Nutzung zeigt sich gegenüber den anderen Planfällen von Avantis in Richtung Heerlen. Eine genauere Analyse zeigt, dass hier primär nicht die Verkehre aus dem Gewerbegebiet maßgebend sind, sondern die stärkere Nutzung durch Radfahrer aus dem Bereich Bocholtz Richtung Heerlen über Locht.

Bei der direkten Anbindung von Horbach in den Planfällen 2.1, 2.2 und 3 finden von Richterich nach Horbach etwa 600 Radfahrten/Tag statt, von Horbach nach Locht ca. 450 Radfahrten/Tag.



Ergebnis:

In beiden Planfällen 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. Von deutscher Seite aus ergibt die direkte Anbindung von Horbach (Variante B) eine etwas stärkere Nutzung.