

Zweite Bürgerinformation am 09.06.2015 im Haus der StädteRegion Aachen

Am 09.06.2015 fand die zweite Bürgerinformation zum geplanten Radschnellweg von Aachen bis Herzogenrath/Heerlen/Kerkrade im Haus der Städteregion in Aachen, Zollernstraße, für den Bereich Aachen–Mitte statt. An der Veranstaltung nahmen 15 Personen teil, u. a. auch Vertreter des Baumschutzbündnisses Aachen.

Herr Zink, Bau- und Umweltdezernent der StädteRegion Aachen, begrüßte zunächst die Teilnehmer und erläuterte kurz die Beweggründe, die Machbarkeit eines Radschnellweges zu prüfen. Er wies ausdrücklich darauf hin, dass noch keine Entscheidung hinsichtlich der Trassenführung des Radschnellweges getroffen worden sei und mit den Bürgerinformationen der Startschuss zu einer intensiven Bürgerbeteiligung erfolge. Zunächst wurden mit einem Film die Hintergründe und die Ideen, die mit dem Radschnellweg verfolgt werden sollen, dargestellt.

Herr Oswald, Radverkehrsbeauftragter der Städteregion, erläuterte sodann den aktuellen Verfahrens- und Sachstand sowie die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung. Er wies insbesondere auf die neue Homepage zum Projekt www.radschnellweg-euregio.de hin und zeigte den Bürgern/innen, welche Informationen dort vorgehalten werden. Er wies darauf hin, dass dort jeweils zeitnah alle neuen Informationen und Dokumente vorgehalten würden.

Der Vertreter des Baumschutzbündnisses fragte nach, wie überhaupt bei den beengten Verkehrsverhältnissen in der Stadt Aachen die Kriterien des Radweges mit einer Breite von z. B. 4 m erfüllt werden könnten. Aus seiner Sicht könne dieses Kriterien und eine Trennung vom Fußgängerverkehr auf der Bahntrasse Laurensberg (Weißer Weg) nicht erreicht werden. Im Übrigen habe er ökologische Bedenken hinsichtlich des Eingriffs in Natur und Landschaft. Darüber hinaus sei für ihn das Kriterium „steigungsarm“ nicht ausschlaggebend, da immer mehr Bürger/innen ein E-Bike nutzen würden.

Herr Zink und Herr Philippengracht, Leiter des A 61 - Immobilienmanagement und Verkehr, bei der Städteregion Aachen, wiesen darauf hin, dass der Wettbewerbsbeitrag lediglich erste Ideen mit Varianten für eine mögliche Trassenführung enthalten würden und gerade im Wege der Bürgerbeteiligung die Möglichkeit besteht, alternative Trassenführungen vorzuschlagen. Diese würden dann anhand der Kriterien des Landes für Radschnellwege bewertet. Hierbei sei klar, dass nicht alle Kriterien voll umfänglich erfüllt werden können und diese miteinander abgewogen werden müssten. Hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen der Umwelt würde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, die dann ebenfalls in die Entscheidungsfindung mit einfließen werden.

Der Vertreter des Baumschutzbündnisses äußerte darüber hinaus Bedenken hinsichtlich

der tatsächlichen Vorschlagsmöglichkeit neuer Trassenführungen. Er wies u. a. darauf hin, dass z. B. ein möglicher Vorschlag, die Trasse entlang der Roermonder Straße zu planen, alleine aufgrund der Vorgabe, den Radschnellweg steigungsarm zu bauen, herausfallen müsse. Herr Zink wies hierzu jedoch nochmals auf den notwendigen Bewertungs- und Abwägungsprozess der unterschiedlichen Qualitätskriterien hin und ermutigte die Bürger/innen, auch auf den ersten Blick außergewöhnlich oder phantasievolle Vorschläge einzureichen. Es werde durch die Projektpartner gewährleistet, dass jeder Vorschlag bewertet und in die weitere Diskussion eingebracht werde.

Ein anderer Bürger erkundigte sich danach, ob das Radschnellwegekonzept auch die Nutzung durch S-Pedelecs mit Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h vorsehe. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass zunächst die Nutzung und Ausrichtung der Radschnellwege mit E-Bikes mit einer Dauergeschwindigkeit von 25 km/h ausgerichtet sei. Die Nutzung von S-Pedelecs mit einer höheren Geschwindigkeit könne auch zu Gefährdungen der anderen Fahrradfahrer führen.

Eine Teilnehmerin erkundigte sich danach, ob Informationen hinsichtlich der Nutzung bzw. des Potentials des Radschnellweges vorliegen würden. Herr Oswald erklärte hierzu, dass erste Potentialerhebungen vorliegen. Das zu erwartende Potential des Radschnellweges könne und werde jedoch erst genau ermittelt, wenn die abschließende Trassenführung bzw. Vorzugsvarianten vorliegen würden.

Der Vertreter des Baumschutzbündnisses stellte den Bau des Radschnellweges als Leuchtturmprojekt insgesamt infrage und war der Auffassung, dass das normale Radwegenetz hierfür ausreichend sei. Herr Zink und Herr Philippengracht wiesen in diesem Zusammenhang jedoch darauf hin, dass das bestehende Radwegeverkehrsnetz unterdimensioniert sei, keine Massenverkehre und damit Potentialausschöpfung ermöglichen und sehr häufig Konfliktbereiche mit parallel nutzenden Fußgängern, Kindern oder auch dem Autoverkehr mit sich bringen. Im Wesentlichen gehe es aber insbesondere darum, dass ein Umdenken erfolge hinsichtlich der Verkehrsmobilität von morgen.

