

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 1

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der ersten Sitzung
der FK Radverkehr am 25.10.2022

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
A2	RSW Heerlen bis Grabenring		RSV/RVR	RSV über Wüllnerstraße bis Grabenring	Im Netzzusammenhang plausible Änderung der RSW-Strecke bis Grabenring als Verteilerring. Schinkelstraße als RSV eher kritisch. Stattdessen Wüllnerstraße.
A3	Roermonder Str.		Hauptverbindung	Roermonder Str. keine duale Verbindung	Darstellung "dual zum Radschnellweg" passt hier tatsächlich nicht >> Durchgezogene Linie als Hauptverbindung.
A4	Rampe an der Melatener Brücke	zur Forckenbeckstraße	Hauptverbindung (RVR Melaten)	Anbindung zur Forckenbeckstraße fehlt	Kleinräumige Ergänzung im Plan nötig. >> wird ergänzt
B1	Wirichsbolgardstraße, mehrere andere Plätze (Fußgängerbereiche)		Hauptverbindung	Widerspruch zu RE-Ziel 4 bei der Führung im Fußgängerbereich.	An den meisten Plätzen im Netz nicht ohne größere Umwege nicht zu umgehen, z.B. W.-Brandt-Platz. Damit Frage der verträglichen Ausgestaltung im Detail. Ausnahme: Die parallele Theaterstraße könnte zwar die Fußgängerzone entlasten, ohne sie für Radverkehr zu sperren, ist aber in der Netzfunktion ungünstiger >> Ergebnis: Weiterhin RVR über Wirichsbongardstraße (→ ggfs. Aufhebung der Fußgängerzone notwendig)
B2	Oppenhoffallee	statt / neben Bismarckstraße	Verbindung		Oppenhoffallee als parallele Verbindung der Bismarckstraße nur Teil des Stadtteilnetzes wegen der gesamtstädtischen Netzdichte, nicht Teil des Hauptnetzes
B3	Campusboulevard ins Hauptnetz	parallel zur Forckenbergstraße	Hauptverbindung (RVR Melaten)	Zusätzliche (Rad)Brücke über Campusboulevard notwendig	ggfs. Bestandteil eines Quartiersnetzes, RWTH Abstimmung: keine "Hauptverbindung" innerhalb des Campus Melaten
B4	Mies-v.d.Rohe Straße	als prioritäre Führung	Hauptverbindung (RVR Melaten)	statt / neben Kopernikusstraße	im Rahmen des Prozesses zur RVR Campus Melaten (anders) abgestimmt und politisch beschlossen.
B5	Bahnhofstraße - Harscampstraße	statt über Leydelstraße - Wallstraße	Hauptverbindung (RVR Walheim / Kornelimünster)		Beide Varianten sind im politischen Beschluss zum RVR-Netz enthalten. >> Potentiale in der Umgestaltung werden auf der Wallstraße höher eingeschätzt (ggfs. Anpassung, wenn RVR Walheim/Kornelimünster im Detail betrachtet wird)
C1	L233 als Alternative zum Vennbahnweg		Hauptverbindung / Verbindung	Beleuchtung (soziale Sicherheit) auf Vennbahnweg nicht gegeben	Die Alltagstauglichkeit in Belag und Beleuchtung für die dunkle Jahreszeit ist grundsätzlich Grundlage fürs Radhauptnetz. Bei längeren Außerortsstrecken ist die Beleuchtung eine Abwägungsfrage mit anderen Belangen zur "Lichtverschmutzung"; die L233 ist mit mehr Sozialkontrolle als parallele Route zum Vennbahnweg Teil des Radhauptnetzes.

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 1

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der ersten Sitzung
der FK Radverkehr am 25.10.2022

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
C2	neue Rampe an der Sigisfeldstraße		Verbindung		>> Bestätigt mit neuer Detailführung.
C3	Nordseite Blücherplatz		Verbindung	Ergänzung zur Anbindung Hansemannplatz	Hier keine kleinräumige Ergänzung innerhalb des dualen Netzes mit der Jülicher Straße im Radhauptnetz.
C4	Europaplatz	über Blücherplatz, nicht Dennewartstraße	Hauptverbindung (RVR Haaren)		Im aktuellen Routenentwurf wird die RVR Haaren in beiden Richtungen über die Südseite des Blücherplatzes geführt (Dennewartstraße bleibt dann eine Verbindung)
C5	Burtscheid Markt		Hauptverbindung / Verbindung	Langfristige Führung durch die heutige Fußgängerzone zur Vermeidung von Umwegen und Steigungen.	Das ist keine Frage von langfristiger Umplanung und Umsetzung, sondern der Akzeptanz, würde im Radhauptnetz als Zukunftsoption die Diskussion auf ein falsches Feld leiten.
C6	Ergänzung der Niederforstbacher Straße		neue Verbindung Brand - RVR Kornelimünster	Die zusätzliche Verbindung ist benötigt im Hinblick auf die angedachte Gewerbeansiedlung am ehem. Camp Gabrielle Petit	Im Netzesammenhang sinnvoll (Frage des Ausbaustandes bei 2000 Kfz/d - Schutzstreifen außerorts rechtlich (noch) nicht zulässig.)
C7	Saurengasse	statt Akazienstraße	von Verlautenheide	Saurengasse (zu ertüchtigen) und Hofenbornstraße; alternativ Akazienstraße und Mühlenstraße als gegenläufige Einbahnstraßen	Routenführung über Akazienstraße und Haarbachtalstraße beschlossen und als Fahrradstraßen umsetzbar (Saurengasse wird als Verbindung mitaufgenommen).
C8	Verbindung zum Haarener Markt		Verbindung	als Hauptziel notwendig	(kurzer) Stich wäre eher eine Frage des Stadtteilnetzes als des Radhauptnetzes
C8	Alt-Haarener Straße	Haaren - Bahntrassenradweg	Gestaltung	Querung der Alt-Haarener Straße bei Führung über Wurmbenden?	Kleinteilige Optimierung ist Fragestellung der konkreten Routenplanung, noch nicht der Netzplanung, soweit es keine bessere Routenführung gibt.
C9	Brücke über den Güterbahnhof zum Seffenter Weg	statt durch den Tunnel am Bahnhof Aachen West	RVR nach Melaten	wg. Bus- und Fußverkehr im Tunnel am Bahnhof Aachen West.	Im Plan vorhanden als Perspektive.
C10	Östliche Altstadt		Verbindung	zusätzliche Verbindung(en) zur Marktanbindung vom Grabenring.	Nicht zur Erschließung nötig, Frage in einer kleinräumigen Altstadt-Radkonzeption.

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 1

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der ersten Sitzung
der FK Radverkehr am 25.10.2022

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
C11	Jakobstraße		Verbindung	Hochstufung als Hauptverbindung bis zum Markt.	Widerspricht der Vorgabe des Grabenrings als Verteilerring. Der West-Ost-Durchstoß des Grabenrings zur ausreichenden Erschließung führt über Johanniterstraße - Annuntiatenbach.
C12	Maastrichter Straße und Muffeter Weg	dazu Königstraße bis zum Ring	Verbindung		übernommen (wäre eine typische stadtteilbezogene Frage, die im Detail nach bergauf/bergab, ruhig / Kfz-belastet, und mit/ohne E-Unterstützung zu bewerten ist.
C13	Bleibergerstraße ergänzen		Verbindung		parallele Führung über RVR Vaals mit gleicher Verbindungsfunktion vorhanden
C14	Melatener Straße streichen weil zu steil	Anbindung Junkerstraße schwierig	Verbindung		Alternative Maastrichter Straße / Muffeter Weg übernommen (s. C12)
C15	Duales Netz zur Von-Coels-Straße		Verbindung in Eilendorf	Umfahrung der Von-Coels-Straße von Westen aus kommend Richtung Stolberg aus der Wamichstr, Grubenstr., Querung der v.Coels-Str., Kleebachstr., Breitbendenstr., Müselterweg, Bruchstr, Querung der v.Coels-Str., Apolloniaweg, Apolloniastr., Schubertstr.	Das ist eine typische stadtteilbezogene Führung, die in Teilabschnitten innerhalb des Stadtteil plausibel ist, jedoch im stadtweiten Netz im Zusammenhang wohl kaum genutzt würde.
C16	Obere Drimbornstraße		Verbindung		Als Anbindung des Tierparks aufgenommen
C17	Kellershausstraße		Verbindung	Anbindung Recyclinghof	Als einzelner P o I am Vennbahnweg nur eine Frage der kleinräumigen Erschließung.
C18	Bahntunnel unter Dreiländerpunkt		RSV/RVR	Die Aufnahme ins Aachener Zielnetz für TEN-T-Schienausbau als Radverkehrsmaßnahme mit vorsehen.	Erforderliche Maßnahme nicht absehbar, eher Bezug Freizeitverkehr
D1	Route Vennbahnweg - Atsch - Eschweiler			Hochstufung in RN/SN I	Überführung in RN I (siehe Konzept Rhein. Revier)

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 1

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der ersten Sitzung
der FK Radverkehr am 25.10.2022

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
D2	Vennbahnweg	Vorschlag Bf. Rothe Erde bis Walheim		Hochstufung in RN/SN I	Potential für Einordnung in RN I nur als RSV/RVR in Richtung Stolberg (s. D1)
D3	Haaren - Würselen	wo Bahntrassenabschnitte betroffen		Hochstufung in RN/SN I	Ausbau nach H-RSV im Hauptnetz → Überführung in RN I, perspektivisch bis Nordbahnhof
D4	RVR Vaals, RVEilendorf, RVR Brand als Ausbaustandard nach H RSV wie Heerlen-Richterich			Hochstufung in RN/SN I	Herleitung der RN I - Kategorie aus regionalen Netzen/Verbindungen, RVR Eilendorf und Brand haben nur kommunalen Charakter (Info: Eignungsbewertung der Führungsformen von RVR (nach H-RSV, RN I) und "Hauptverbindungen" (RN/SN II) identisch)
D5	Verlängerung der RVR bis in die Ortsmitten		Hauptverbindung		übernommen, wenn für Netzgeometrie der RN/SN II sinnvoll (geschlossenes Netz); keine Ausbildung von "Stichen"
D6	Verlängerung der RVR bis in die Nachbarkommunen		Hauptverbindung		Die RVR (Aachen) haben immer Anschluss an die Nachbargemeinden. Einordnung als Hauptverbindung bzw. Verbindung im Radhauptnetz.
D7	Von-Coels-Straße			Hochstufung in RN/SNII	Als Hauptverbindung statt Verbindung durch Eilendorf in Ost-West-Richtung, um das Ober- mit dem Unterdorf zu verbinden. >> Als Verbindung innerhalb von Eilendorf ist die parallele Führung zu den vorhandenen RVR (Vennbahnweg) als SN I/II schwer zu begründen und dürfte im Fall der Von-Coels-Straße im Ausbaustandard auch keinen größeren Unterschied machen.
D7*	Von-Coels-Straße			Von-Coels-Straße übernimmt Verbindungsfunktion einer Hauptverbindung	keine Verbindungsfunktion einer Hauptverbindung: Eilendorf - Innenstadt verläuft über die RVR Eilendorf, Eilendorf - Haaren über den Nimer Weg, Eilendorf - Brand über den Vennbahnweg, Eilendorf - Verlautenheide über die Kalkbergstraße
E1	Brandenburger Weg	Zeppelinstraße	Hauptverbindung; Verbindung		>> Direktere Durchfahrt durchs Privatgelände anstreben; zusätzlich Zeppelinstraße als Verbindung zur topografisch günstigen Gebietserschließung, (nicht als Hauptverbindungen entsprechend ADFC-Vorschlag, weil nah parallel zum Madrider Ring)

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 1

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der ersten Sitzung
der FK Radverkehr am 25.10.2022

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
E2	Hammerweg	statt Amsterdamer Ring	Hauptverbindung	Klärung der offenen Varianten	Amsterdamer Ring als Hauptverbindung, Hammerweg als Verbindung.
F	Lintertstraße		Hauptverbindung	Ablehnung der fahrradunfreundlichen Planung	Ausgestaltung nicht Teil der Netzplanung
G1	Aachen-Stolberg	kleine Änderungen bei Eilendorf	Netz IR/AR I Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	als IR I Potenzial für RSV (ggf. Thema des NRW-Radvorrangnetzes), jedoch keine Verlängerung in die Altstadt >> Darstellung bis Grabenring.
G2	Aachen-Eschweiler		Netz IR/AR I Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	als IR I Potenzial für RSV (ggf. Thema des NRW-Radvorrangnetzes), jedoch keine Verlängerung in die Altstadt >> Darstellung bis Grabenring.
G3	Aachen Würselen	über Nordbahnhof-Trasse	Netz IR/AR I Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	als IR I Potenzial für RSV (ggf. Thema des NRW-Radvorrangnetzes), jedoch keine Verlängerung in die Altstadt >> Darstellung bis Grabenring.
G4	Aachen Eupen		Netz IR/AR II Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Höherstufung von IR III nach IR II. Eupen ist angesichts seiner Funktionen für die betreffende Region nach unserem Verständnis als Mittelzentrum einzustufen (wie z.B. Monschau auch). jedoch keine Verlängerung in die Altstadt
G5	Aachen Raeren		Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Raeren als Grundzentrum; >> Darstellung der Verzweigung
G6	Aachen Roetgen		Netz IR/AR II Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Keine Verlängerung in die Altstadt, aber die Verlängerung ins Zentrum Roetgen darzustellen
G7	Würselen Süd – Hüls	über Germanusstraße - Auf der Hüls	Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Änderung der kleinräumigen Führung im Ortskern Haaren
G8	Führung in Eilendorf	Haarhofstraße, Steinstraße, Severinstraße	Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Im Einzelnen zur Netzdichte geprüft: eher Beibehaltung der vorhandenen Rad-Vorrangroute.
G9	Stolberg Atsch -Brand	Ergänzung Sebastianusstraße an der Stadtgrenze	Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Darstellung in Stolberg über die Sebastianusstraße westlich der alten Straßenbahntrasse und Sebastianusweg

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 1

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der ersten Sitzung
der FK Radverkehr am 25.10.2022

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
G10	Münsterbusch – Neuenhofstraße		Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Lage eines neuen / vorhandenen Weges unklar. Verbindung über Schiltsgasse - Wegelücke - Nordstraße - Debyestraße denkbar .Nur Ergänzung Von-Coels- Straße am Stadtrand oder ein neu trassierter Weg an der geplanten Autobahnanschlussstelle?
G11	Büsbach Eilendorf	Sigsfeldstraße	Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	konkretisierte Lage des Netzschlusses
G12	Lammersdorf Walheim	über Rotterdell	Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Ergänzung der direkten Anbindung von Rott.
G13	Lütticher Straße	nicht als duale Verbindung	Netz IR II Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Überführung der Lütticher Straße von dualer Hauptverbindung in Hauptverbindung (Begründung: Die Alternativführung über Hohenstaufenallee / Südstraße wird aufgrund der Umwegigkeit und der unterschiedlichen (kleinräumigen) Verbindungsfunktion als nicht gleichwertig attraktiv eingeschätzt.)
G9	Führung im westlichen Haaren	Ergänzung: Friedenstraße	Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Begründung für Entfall der Verbindung Benno-Levy-Weg (am Feuerwehrpark): soll für den Fuß-/Freizeitverkehr ertüchtigt werden, parallele Führung des Radverkehrs über Wurmbenden (Netzlücke) im Projekt RVR Haaren mit dargestellt
G10	Netzverdichtung Süsterfeldstraße / Henricistraße		Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Begründung: großer Einzugsbereich aus Laurensberg West, schon heute recht viel Radverkehr
G11	Stolberger Straße / Viktoriastraße	Entfall Sedanstraße / Holsteinstraße	Netz IR II Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Hauptverbindung aus Richtung Breslauer Straße: Entfall der Linienführung Sedanstraße / Holsteinstraße / Eifelstraße; Ergänzung der Linienführung Stolberger Straße / Viktoriastraße? (Eifelstraße bleibt Verbindung)
G12	Netzverdichtung Verlautenheide - Eschweiler		Netz IR/AR III Städteregion	Abgleich Netzkonzept StädteRegion / Rheinisches Revier	Prüfung Verbindung Verlautenheide - Eschweiler (ggfs. mit Städteregion): Aufnahme Kleinheider Weg / Broichweidener Weg? >> im Netzentwurf der Städteregion vorhanden

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 1

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der ersten Sitzung
der FK Radverkehr am 25.10.2022

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
H1	Hinweise zu den Erläuterungen der Kategorien und damit verbundener Entwicklungsziele			Wunsch nach...	... einer verständliche Beschreibung der Netzkategorien und was das Radhauptnetz zu welchem Zweck erfüllen soll
H2				Wunsch nach...	... einer bestmögliche Berücksichtigung des Radverkehrs bei Maßnahmen auf Strecken außerhalb des Radhauptnetzes (außerhalb dessen besonderen Qualitätsstandards und Umsetzungspriorität)
H3				Wunsch nach...	... Angabe eines realistischen Zeitplans der Umsetzung mit dem Ziel eines möglichst schnell lückenlosen Netzes. >> Das ist gerade kleinräumig und als komplettierte Route im Hauptnetz als Zielnetz nicht zu klären, weil von vielen Randbedingungen abhängig.
H4				Unterstützung...	... für die vorgesehene Überlagerung zum ÖPNV in Hinblick auf Flächenkonkurrenzen mit dem Ansatz der dualen Hauptverbindungen. Abwägung der AG-Ergebnisse spätestens bei der konkreten Straßenplanung. Besonders bei Haltestellen soll die Akzeptanz aller Betroffener gewährleistet werden (Beispiel Haltestelle Eurogress auf der Monheimsallee?)
I1	Hinweise über das Radhauptnetz hinaus			Wunsch nach...	... bei Abstimmung mit dem ÖPNV-Netz dessen Priorität eigener Busspuren auf Hauptachsen zu berücksichtigen - auch bei daher geringeren Qualitäten beim Radverkehr
I2				Wunsch nach...	... Überprüfung der anderen modalen Netze (Kfz, ÖPNV) in Hinblick auf weniger Netzdichte, wenn zugunsten des Radverkehrs geboten. >> Das kann nicht von der aktuellen Radhauptnetzplanung präjudiziert werden, sondern nur im verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskonzept (oder im Einzelfall der intergrierten Straßenraumplanung).

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 1

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der ersten Sitzung
der FK Radverkehr am 25.10.2022

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
13				Hinweis	Funktion der Hauptnetzes ist es, künftig die Diskussion der Straßenraumaufteilung zu erleichtern, kein "Wünsch-dir-was", daher ist Darstellung der Umsetzungshindernisse in den Streckenabschnitten sowie der alternativen Routen ohne Umsetzungshindernisse hilfreich. >> Das Radhauptnetz stellt tatsächlich ein Zielnetz auch jenseits der kurzfristigen Umsetzbarkeit dar, dessen Umsetzung sehr kleinräumig nur bedingt eingeschätzt werden kann. Die duale Netzplanung nimmt in prominenten Fällen jedoch schon die parallele Route zum Lückenschluss bei geringeren Umsetzungshindernissen auf.)

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 2

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der zweiten Sitzung
der FK Radverkehr am 29.03.2023

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
A4*	Rampe an der Melatener Brücke	zur Forckenbeckstraße	Hauptverbindung (RVR Melaten)	Anbindung fehlerhaft eingezeichnet	Südseite statt Nordseite >> wird übernommen
B1*	Wirichsbolgardstraße, mehrere andere Plätze (Fußgängerbereiche)		Hauptverbindung	Umplanung des Netzes erforderlich, da Widerspruch zu Ziel 1 und Ziel 4 des Radentscheides	Prüfung der Fußgängerbereiche hat stattgefunden: Hauptverbindungen (HV) führen nur am Willy-Brand-Platz und Wirichsbolgardstraße durch Fußgängerzonen. Umlegung der HV aufgrund der Netzfunktion hier nicht sinnvoll, Detailbetrachtung der Gestaltung dieser Bereich notwendig. Erforderlichkeit der Mischung ist im Innenstadtbereich aufgrund der vielfältigen Funktionen nicht immer zu verhindern. Entsprechend der Bewertung von Führungsformen für die Hierarchiestufen des Radhauptnetzes sind auf Verbindungen (V) Führungen durch Fußgängerzonen in Ausnahmefällen möglich.
B3*	Campusboulevard ins Hauptnetz	parallel zur Forckenbergstraße	Hauptverbindung (RVR Melaten)	Campus Melaten wird durch die RVR Campus Melaten nicht erreicht	Innenschließung nicht Aufgabe des Radhauptnetzes. Verbindung Melatener Straße/Worringerweg (Ost-West-Achse) mit Forckenbeckstraße (Nord-Süd-Achse) berücksichtigt. Hierüber kann die Anbindung der Ziele innerhalb des Campus erreicht werden
B4*	Mies-v.d.Rohe Straße	als prioritäre Führung	Hauptverbindung (RVR Melaten)	keine Abstimmung erfolgt / Kritik an der Linienführung nicht berücksichtigt	Keine entsprechenden Eingaben im Rahmen des öffentlichen und politischen Beteiligungsprozesses zum Rad-Vorrang-Netz 2019; die Mies-van-der-Rohe-Straße ist nach der RIN-Klassifikation eine Hauptverkehrsstraße (HV IV) für den Kfz-Verkehr. Zudem wird die Straße von Linienbussen genutzt. Im Rahmen der Überlagerungsaufgabe der Netze wurde für den Radverkehr die Parallelführung über die verkehrsarme Kopernikusstraße gewählt. --> Ergebnis aus der Überlagerungsanalyse der Netzes

* Eingabe bereits in Teil benannt und bewertet worden / Ergänzende Erläuterung

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 2

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der zweiten Sitzung
der FK Radverkehr am 29.03.2023

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
B4*	Mies-v.d.Rohe Straße	als prioritäre Führung	Hauptverbindung (RVR Melaten)	Fehlende soziale Sicherheit auf der Kopernikusstraße	für die meisten Nutzergruppen zu einem Großteil der Tagesstunden stellt die Kopernikusstraße eine geeignete und (sozial) sicher nutzbare Verbindung dar. In Nachtstunden können grundsätzlich auf verkehrsarm / eigenständig geführten Radrouten Probleme hinsichtlich der sozialen Sicherheit auftreten (Vennbahnweg, Wurmradweg...). Hier sollten Nutzer*innen eine bewusste Routenwahl basierend auf den eigenen Bedürfnissen wählen. Die Definition eines Radhauptnetzes kann diese subjektive Entscheidungsaufgabe nicht (immer) abnehmen. Als Alternative zur Kopernikusstraße kann auch heute bereits die Mies-van-der-Rohe-Straße (T-30-Zone) genutzt werden
C3*	Nordseite Blücherplatz		Verbindung	Verbindung Europaplatz / Jülicher Straße wichtig	Ausreichend Verbindungen zwischen der RVR Haaren und Jülicherstraße im Radhauptnetz berücksichtigt, die nicht über eine im klassifizierte Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr (Blücherplatz) verlaufen --> Ergebnis aus der Überlagerungsanalyse der Netze
C5*	Burtscheid Markt		Hauptverbindung / Verbindung	Führungen über Friedrich-Ebert-Allee / Krugenofen keine geeignete Alternativen für den Radverkehr	Führung von der Kapellenstraße in Richtung Hauptbahnhof über Dammstraße (FGZ) topographisch günstiger und kürzer als Umfahrung Viehhofstraße / Kurbrunnenstraße. In Abwägung und unter Berücksichtigung der politischen Diskussion soll die Verbindung (V) des Radhauptnetzes nicht durch die Fußgängerzone gelegt werden.
C8*	Verbindung zum Haarener Markt		Verbindung	Anbindung Haaren Zentrum wichtig für Alltagsverkehr	Innere (Teilbereich-)Erschließung nicht Aufgabe des Radhauptnetzes, Verbindung Haarbachtalstraße - Alt-Haarener Straße übernimmt keine neue Verbindungsfunktion
C11*	Jakobstraße		Verbindung	Jokabstraße notwendig für den Anbindung des Aachener Westens in die Innenstadt	Innenerschließung keine Aufgabe des Radhauptnetzes. Die Nord-Süd und West-Ost-Sekanten dienen der Netzabdeckung (Ziel 90%) im stark besiedelten Innenstadtbereich. Die Verbindungsfunktion soll der Grabenring als Radverteillerring übernehmen
C13*	Bleibergerstraße ergänzen		Verbindung	Bleiberger Straße für Anbindung der südlichen Hörn / des Königshügel notwendig	innere (Teilbereich-)Erschließung nicht Aufgabe des Radhauptnetzes. Verbindungsfunktionen in diesem Bereich werden von der südlichen Welkenrather Straße (HV) und dem nördlichen Muffeter Weg (V) übernommen

* Eingabe bereits in Teil benannt und bewertet worden / Ergänzende Erläuterung

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 2

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der zweiten Sitzung
der FK Radverkehr am 29.03.2023

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
C16*	Obere Drimbornstraße		Verbindung		Ergänzende Erläuterung: Obere Drimbornstraße übernimmt zusammen mit der Schönrahtstraße und Zeppelinstraße die Verbindungsfunktion des Außenrings ein, da zwischen Madrider Ring und Eisenbahnweg heute eine Wegelücke existiert
C17*	Kellershausstraße		Verbindung	Recyclinghof Ziel mit gesamtstädtischer Bedeutung	Innere (Teilbereich-)Erschließungen nicht Aufgabe des Radhauptnetzes
J1	Erzbergerallee	Viktoriaallee, Viktoriastraße	Verbindung	zur Anbindung Adenauerallee und der HV Sophienstraße	kein Quell-/Zielpunkt des Netzes an der Adenauerallee. Verbindungen aus dem Südraum über Branderhoferweg / Forster Weg, aus Richtung Osten über Altstraße
J2	Karl-Marx-Allee		Verbindung	Gradlinige Verbindung zwischen Fuchserde und Burtscheid	Fuchserde - Burtscheid über Brandhofer Weg (Feinverteilung /Innere (Teilbereich-)Erschließung keine Aufgabe des Radhauptnetzes)
J3	Steppenbergallee	Steppenbergeweg	Verbindung	zur Verbindung Gemmenicher Weg und Vaalser Straße	Für den Verbindung Gemmenich / Plombière in Richtung Steppenber / Gut Kullen / Uniklink sinnvoll
J4	Schloss-Schönau-Straße		Verbindung	zur Netzabdeckung Richterichs	keine zusätzliche Verbindungsfunktion (Netzabdeckung hier nicht entscheidendes Kriterium)
J5	Krefelder Straße		Hauptverbindung	viele Ziele direkt an der Krefelder Straße	Quellen und Ziele an der Krefelder Straße nicht als Punkte definiert, die über eine Hauptverbindung im Netz abgedeckt sein müssen. HV Innenstadt / Berensberg / Kohlscheid und Innenstadt Würselen verlaufen parallel; Ausbaustandard nicht unmittelbar mit Hierarchiestufe im Radverkehrsnetz verknüpft.
J6	Mauerstraße		Verbindung	Tangentete parallel zum Grabenring	als topographisch günstigere Verbindung zwischen Schanz und zentralen Campus der RWTH sinnvoll
J7	Weg am Alten Friedhof	Laachgasse	Verbindung	Sicherer Verbindung (als Alt-Haarener Straße) von Friedenstraße in Richtung RVR Haaren	Ortskenntnis der Nutzer*innen bei gleicher Verbindungsfunktion, wird anstelle der Friedenstraße aufgenommen, Alt-Haaren-Straße bleibt zur Verbindung in Richtung Norder erhalten.
J8	Münsterstraße	Grauenhofer Weg	Verbindung	zur Anbindung dicht besiedelter Wohngebiete	Innere (Teilbereich-)Erschließung nicht Aufgabe des Radhauptnetzes, keine neue Verbindungsfunktion (Netzabdeckung hier nicht entscheidendes Kriterium)

* Eingabe bereits in Teil benannt und bewertet worden / Ergänzende Erläuterung

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 2

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der zweiten Sitzung
der FK Radverkehr am 29.03.2023

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
J9	Karl-Kuck-Straße		Verbindung	Von der Hermann-Löns-Straße aus zurbringer zur RVR Brand	Für die Verbindung von Brand (nördlicher der Trierer Straße) mit der RVR Brand in Richtung Innenstadt bzw. Burtscheid sinnvoll
J10	Verknüpfung	Stettiner Straße / Dazinger Straße	Hauptverbindung	Führung über Privatgelände statt gemeinsamen Geh- und Radweg	korrekt, wird so von der Stadt Aachen umgesetzt
J11	Verknüpfung	honder Straße / Bankerfelds	Hauptverbindung	im Rahmen Bau Haupterschließung Richtericher Dell	Teil der Machbarkeitsstudie RS4 und im regionalen Netz abgestimmt
J12	Zum blauen Stein		Verbindung	zur Verbindung Richterich / Berensberg / Würselen	im regionalen Radnetz abgestimmt
J13	Westpark		keine Verbindung	duale Führung entspricht hier nicht der Logik des Netzes	Hauptverbindung über Welkenrather Straße, keine weitere Verbindungsfunktion, Entfall sinnvoll
J14	Johannes-Paul-II.-Straße		Verbindung	statt Klappergasse / Rennbach (Bachoffenlage geplant)	bereits heute Routenbeschilderung über Johannes-Paul-II.-Straße (geschnittenes Pflaster)
J15	Hohlweg		Verbindung	statt Nonnengasse	direkterer Weg für die Verbindung Orsbach / Laurensberg, Ertüchtigung des Wirtschaftsweges möglich
K1	Allgemeine Hinweise zum Konzept des Radhauptnetzes			Überlagerung der Hauptnetze aller Verkehrsmittel notwendig	Die Überlagerung wurde vorgenommen und als Abwägungskriterium miteinbezogen. Hierdurch ist auch das Element der "dualen Hauptverbindung" (s. unten) eingeführt worden.
K2				Abdeckungsbetrachtung anhand einer luftlinienbasierten Berechnung entspricht nicht Realität	90%-Erschließungsqualität ist ein Richtwert der ERA bzw RIN. Annäherungsmethodiken hierfür ausreichend. Qualitätsberechnung unter Berücksichtigung des tatsächlich nutzbaren Wegenetzes wird vom FB Geoinformation und Bodenordnung berechnet

* Eingabe bereits in Teil benannt und bewertet worden / Ergänzende Erläuterung

Dokumentation der Rückmeldungen zum Radhauptnetz - Teil 2

grün= übernommen
gelb= teilweise übernommen
rot= abgelehnt

im Rahmen der zweiten Sitzung
der FK Radverkehr am 29.03.2023

Nr.	Straße 1	Straßen 2-3	Routenkontext	Bemerkung zum Vorschlag	Bewertung / Begründung in Stichworten
K3				Zielwert 90% inklusive der Kategorien "Verbindung" korrekt?	In den ERA bzw RIN ist Folgendes definiert: "Die Kategorien IR II bis IR IV und AR II bis AR IV werden für den zielorientierten Alltagsradverkehr unter dem Begriff Hauptverbindungen des Radverkehrs zusammen gefasst. "Anzustrebende Qualität auf Netzebene ist, dass 90% der Einwohner*innen maximal 200 m von einer Hauptverbindungen entfernt wohnt. Die Kategorie "Verbindung" des entwickelten Radhauptnetz entspricht funktional der Kategorie IR / AR IV nach ERA-Defintion und ist daher Bestandteil eines Netzes mit Hauptverbindungen.
K4				"Duale Verbindungen" widersprechen den Zielen des Radentscheides	Hierdurch werden Strecken gekennzeichnet, die an Hauptverkehrsstraßen (mit hoher Bedeutung für den ÖPNV und Kfz-Verkehr und somit hoher Nutzungskonkurrenz) verlaufen und für die im Nebenstraßennetz für den Radverkehr eine attraktive Parallelführung mit gleicher Verbindungsfunktion existiert. Die Zielgruppe betrifft aufgrund der Existenz einer Parallelführung vor allem geübte Radfahrende, wodurch ggfs. andere Führungsformen zum Einsatz kommen können. Mit der Ausweisung der "dualen Verbindung" wird jedoch kein (geringerer) Ausbaustandard für den Radverkehr festgelegt.
K5				Trennung von Rad- und Fußverkehr (Ziel des Radentscheides) im Netz nicht ausreichend berücksichtigt	Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr wurde bei dem Entwurf des Netzes nach Möglichkeit berücksichtigt. Gerade im innerstädtischen Raum treffen jedoch viele Nutzungskonkurrenz aufeinander, die ebenfalls zu berücksichtigen sind. Rahmenbedingungen wie begrenzte Flächenverfügbarkeiten und die Anforderungen anderer Verkehrsarten (des Umweltverbundes), der Grünplanung und der Stadtgestaltung machen auch zukünftig die konsequente Separierung des Radverkehrs - auch im Radhauptnetz - nicht immer möglich.

* Eingabe bereits in Teil benannt und bewertet worden / Ergänzende Erläuterung