

WAS MUSS ICH BEI DER STRECKENPLANUNG BEACHTEN?	1
Ziele (Potentiale)	1
Linienführung.....	2

WAS MUSS ICH BEI DER STRECKENPLANUNG BEACHTEN?

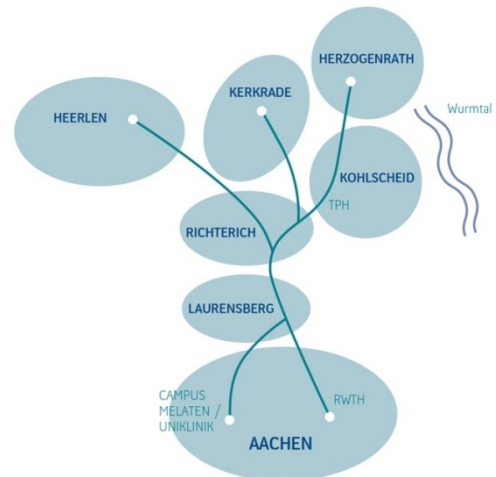
Ziele (Potentiale)

Der Radschnellweg von Aachen nach Kohlscheid, Herzogenrath, Heerlen und Kerkrade soll Verkehrsteilnehmer in diesen Städten dazu motivieren, verstärkt das Fahrrad für die Wege im Alltagsverkehr zu nutzen. Es ist vorgesehen, dass der Radschnellweg wichtige Ziele – sogenannte Potentiale – entlang eines „Korridors“ verbindet, insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufszentren, Universitäts- und Forschungseinrichtungen.

Die Hauptachse von Aachen nach Herzogenrath ist in mehrere Teilabschnitte unterteilt. So ist es möglich, einen Vorschlag für einen Teilabschnitt zu unterbreiten oder mehrere Teilabschnitte mit einem Routenvorschlag zu verbinden.

Als Start und Zielpunkte wurden gewählt.

- Aachen - Super-C
- Aachen - Laurensberg
- Aachen - Richterich
- Herzogenrath-Kohlscheid - Technologiepark
- Herzogenrath - Pannesheide
- Herzogenrath - Bahnhof
- Aachen - Horbach
- Aachen-Locht - Grenzübergang



Auf niederländischer Seite soll der Radschnellweg nach Heerlen sowie nach Kerkrade weitergeführt werden. Ziel sind zügige Verbindungen, die mit Geschwindigkeiten von 20 - 30 km/h befahren werden können.

Wichtige Ziele entlang des Korridors sind auf der Plangrundlage dargestellt und werden entsprechend ihrer Bedeutung durch Symbole mit Prioritäten (1 = gering, bis 3 = hoch) gekennzeichnet.

Linienführung

Bei der Linienführung sind verschiedene Aspekte zu beachten, um einen attraktiven Routenvorschlag zu erarbeiten. Hierzu gehören:

- **geringe Steigungen:** Steigungstrecken sind möglichst zu vermeiden und sollen auf einer vorgegebenen Länge eine angegebene Steigung nicht überschreiten. Die Werte der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sind:

Steigung [%]	Max. Länge der Steigungstrecke [m] nach [ERA]
3	Länger als 250
4	bis 250
5	bis 120
6	bis 65
10	bis 20

- **geringe Umwege:** Die Verbindung zwischen dem benachbarten Start- und Zielpunkt sollte ohne viele Umwege geführt werden. Der angezeigte Umwegfaktor (als Quotient zwischen Routenlänge und Luftlinienentfernung) sollte daher den Wert von 1,4, dies entspricht 40 %, nicht überschreiten.
- **ausreichend Platz** mit breiten Rad-Fahrbahnen mit genügend Raum zum Überholen
- **getrennte Führung** vom Kfz-Verkehr mit wenigen Konflikten mit Fußgängern
- **Bevorrechtigung** für den Radverkehr an Knotenpunkten bzw. Anlage von Kreisverkehren
- wenig Kreuzungen mit Kfz-Verkehr durch Unter- oder Überführungen an Hauptverkehrsstraßen

Des Weiteren spielen natürlich die Kosten sowie die Verknüpfung mit dem lokalen Radverkehrsnetz und auch dem Bus- und Bahnnetz eine Rolle.

Ihre eingereichten Linienvorschläge werden anhand der oben genannten Kriterien geprüft und bewertet.