

Schriftliche Frage Nr. 319 vom 18. Oktober 2018 von Herrn Balter an Frau Ministerin Weykmans - Nachfrage zu unserer schriftlichen Frage Nr. 257 bezüglich der Anlegung eines Fahrradweges in der Aachener Straße Richtung deutsche Grenze ¹

Frage

Auf unsere Schriftliche Frage Nr. 257 vom 20.03.2018 erhielten wir von Ihnen folgende Antworten:

- Die Regierung der DG ist seit vielen Jahren bemüht, das RAVEL-Netz weiter auszubauen.
- Daneben wird aktuell auch das 800 km lange Fahrradknotenpunktnetz VELOTOUR überarbeitet. Das im Süden der DG bestehende ca. 400 km lange Mountainbikenetz soll auf den Norden ausgedehnt werden, Planungsarbeiten haben begonnen.
- Im Rahmen eines Pilotprojektes gab INFRABEL die Erlaubnis, neben einer noch für den Verkehr offenen Eisenbahnlinie einen RAVEL zu bauen, und erklärte INFRABEL sich bereit, diese Möglichkeit auch für die Verbindung Eupen-Raeren zu schaffen. Bei einer Machbarkeitsstudie für die eingleisige Verbindung wurde allerdings festgestellt, dass nur auf einem knapp zwei Kilometer langen Teilstück auf dem Gebiet der Gemeinde Raeren die Möglichkeit besteht, neben der bestehenden Gleisanlage einen RAVEL zu bauen, da anderweitig nur ungenügend Platz vorhanden ist (insgesamt mind. 6-7 m Breite).
- Bereits vor einigen Jahren wurde eine alternative Strecke zwischen Eupen und Raeren ausgemalt, welche nicht entlang der N68 führt. Es wird eine Koordinationsversammlung zwecks Überprüfung dieser Streckenführung stattfinden.
- Gleichzeitig werden auch Gespräche über eine eventuelle touristische Nutzung der Gleisanlagen geführt.
- Eine Verbindung von Eupen nach Köpfchen längs der Nationalstraße 68 wurde bisher seitens des dafür zuständigen Straßenbauministeriums der Wallonischen Region nicht in Erwägung gezogen. Aus Sicherheitsgründen müsste eine getrennte Wegführung gebaut werden, aber erst müsste die ausreichende Breite auf öffentlichem Gelände geprüft werden, was schon im Vorfeld bezweifelt wird.
- Weitere Schwierigkeiten ergeben sich bei den Ortsdurchfahrten von Kettenis und Eynatten oder an der neuralgischen Straßenkreuzung in Merols. Dementgegen bestehen bereits jetzt schon, je nach Abfahrtspunkt, mehrere Möglichkeiten, den Grenzpunkt Köpfchen über weitaus ungefährlichere und touristisch wertvollere Abschnitte des VELOTOUR-Netzes zu erreichen, auch wenn diese geringfügig weiter sind.

Bei der alternativen Strecke zwischen Eupen und Raeren handelt sich meiner Meinung nach um die Velotour-Knotenpunkte Eupen - 45 - 30 - 29, wie es auf <http://go.eastbelgium.com/routenplaner-radfahren#> zu finden ist. Diese Strecke beinhaltet einen nichtbefestigten Streckenteil. Darüber hinaus gibt es lt. Velotour-Karte online keine Knotenpunkte hinter Raeren Richtung Grenze.²

Was nun den Radweg von Eupen nach Kettenis über die N68 betrifft, so sind einige Bürger indes der Ansicht, dass ein solches Projekt schon realisierbar sei. So sei es ohne weiteres möglich, bis zur Kreuzung Merols abseits der Hauptstraße zu radeln, sodass erst ab Merols ein Radweg angelegt werden müsste. Dieser könnte dann, laut Aussagen der Betroffenen, an der rechten Straßenseite vorbei führen, sodass lediglich in Eynatten etwaige Probleme entstehen würden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es allerdings höchst

¹ Die nachfolgend veröffentlichten Texte entsprechen den hinterlegten Originalfassungen.

² <http://go.eastbelgium.com/routenplaner-radfahren#>

spekulativ, über diese Trasse zu sprechen, insofern keine definitive Prüfung über die Machbarkeit dieses Projektes vorliegt.

Um das Verkehrsaufkommen der Auto-Pendler nach Aachen auf den Radweg zu verlegen und einen beherzten Schritt Richtung zukunftsgerichtetes Mobilitätskonzept zu machen, bedarf es nach Meinung der Vivant-Fraktion eines Umdenkens was die Mobilität betrifft. Neue Wege im wahrsten Sinne des Wortes müssen gedacht und geschaffen werden.

In diesem Zusammenhang

1. Was haben die Bemühungen der Regierung, das Ravel-Netz weiter auszubauen, bisher ergeben?
2. Ist die Überarbeitung des VELOTOUR-Netzes abgeschlossen?
3. Wie ist der Stand der Dinge bzgl. der Ausweitung des Mountainbike-Netzes im Norden der DG?
4. Was hat die Überprüfung der Streckenführung der alternativen Strecke zwischen Eupen und Raeren ergeben?
5. Ich nehme an, es handelt sich bei der alternativen Strecke zwischen Eupen und Raeren um die Knotenpunkte Eupen – 45 – 30 – 29. Wird der unbefestigte Teil der Strecke Eupen – Raeren noch befestigt?
6. Im VELOTOUR-Netz gibt es keine Strecke direkt bis zum Grenzübergang Köpfchen. Bitte klären Sie uns doch auf, welche Strecken Sie meinen, wenn Sie von weitaus ungefährlicheren und touristisch wertvolleren Abschnitten des VELOTOUR-Netzes sprechen, die zum Grenzübergang Köpfchen führen.
7. Haben Sie sich für die Prüfung der Möglichkeit eines Radweges entlang der N68 beim dafür zuständigen Straßenbauministeriums der Wallonischen Region stark gemacht? Falls ja, soll diese durchgeführt werden und zu welchem Zeitpunkt? Falls nein, warum nicht?
8. Ist seitens der Regierung dem dafür zuständigen Straßenbauministerium der Wallonischen Region eine Radweg-Verbindung von Eupen nach Köpfchen vorgeschlagen worden? Wenn ja, wie war die Reaktion seitens des Straßenbauministeriums?
9. Ist die Anlage eines direkten Radweges von der Eynattener Heide bis Köpfchen denkbar? Wurde diese Möglichkeit bisher in Erwägung gezogen? Falls nicht, welche Alternativen wurden bisher in Erwägung gezogen?
10. Was meinen Sie mit „eventueller touristischer Nutzung der Gleisanlagen“? Was haben die diesbezüglichen Gespräche ergeben?

Antwort

Was haben die Bemühungen der Regierung, das Ravel-Netz weiter auszubauen, bisher ergeben?

Die RAVEL-Strecken werden nach wie vor von der Straßenbauverwaltung der Wallonischen Region auf stillgelegten Bahntrassen oder auf sogenannten Treidelwegen längs Flüssen angelegt. Auf der Liste der Wallonischen Region ist noch für diesen Winter bzw. für das Frühjahr 2019 in unserer Region die Asphaltierung des Teilstückes Auel – Oudler sowie auf der Linie Vielsalm-Born die Durchquerung der Industriezone Kaiserbaracke aufgeführt. Die Anbindung dieses RAVEL an die Vennbahn im Bereich der Ortschaft Born ist ein Projekt der Gemeinde Amel, wofür eine Zuschusszusage der Wallonischen Region vorliegt.

Ist die Überarbeitung des VELOTOUR-Netzes abgeschlossen?

Die TAO hat aktiv an der Überarbeitung des VELOTOUR-Netzes der Provinz mitgewirkt. Die Planungen sind abgeschlossen. Die Provinz ist für die Neubeschilderung zuständig und führt das Projekt in mehreren Phasen durch. In einem Korridor längs des RAVEL zwischen Weismes und Losheimergraben sei die neue Beschilderung aufgestellt. Es folgt

eine weitere Phase südlich dieses Korridors und das Projekt wird in weiteren Phasen bis zu den nördlichsten Gemeinden fortgeführt. Wir hoffen auf eine Fertigstellung Ende 2019.

Wie ist der Stand der Dinge bzgl. Der Ausweitung des Mountainbike-Netzes im Norden der DG?

Seitens der TAO wurde ein entsprechendes Wegenetz erarbeitet, welches mit verschiedenen Gremien konzertiert werden muss. Aktuell laufen die Konzertierungen mit der Forstverwaltung.

Was hat die Überprüfung der Streckenführung der alternativen Strecke zwischen Eupen und Raeren ergeben?

Das von uns beauftragte Studienbüro hat alle Aspekte der bestehenden Strecke nach den Kriterien eines optimalen Fahrradweges überprüft und schlägt eine leicht abgewandelte Streckenführung zur bisherigen Strecke vor.

Ich nehme an, es handelt sich bei der alternativen Strecke zwischen Eupen und Raeren um die Knotenpunkte Eupen – 45 – 30 – 29. Wird der unbefestigte Teil der Strecke Eupen-Raeren noch befestigt?

Folgende Trassenführung wurde im Einvernehmen mit den Gemeinden Eupen und Raeren festgehalten:

Eupen: Marktplatz – Klosterstraße – Simarstraße - Bushof – Promenade

Kettenis: Promenade – Schummengasse - Winkelstraße - Talstraße (Kreuzung mit Nussfeld), Lindenberg - Feldstraße – Feldweg – Raerenpfad – Merolser Straße

Raeren: Merolser Straße - Pfaustraße – Kalverberg – Untere Rottstraße – Rottstraße – Haustraße – Hochstraße – Winkelstraße = Bahnhofstraße – Langenbend – Vennbahn

Aktuell wird das Beschilderungskataster durch das Studienbüro erstellt, um es den Gemeinden Eupen und Raeren auszuhändigen. Für den Unterhalt sind diese beiden Gemeinden jeweils auf ihrem Gebiet zuständig.

Haben Sie sich für die Prüfung der Möglichkeit eines Radweges entlang der N68 beim dafür zuständigen Straßenbauministerium der Wallonischen Region stark gemacht? Falls ja, soll diese durchgeführt werden und zu welchem Zeitpunkt? Falls nein, warum nicht?

Die Wallonische Region hat Teile dieser Verbindung im Shéma Directeur des pistes cyclables aufgenommen. Davon wurden die Ortsdurchfahrten von Kettenis und Eynatten im Infrastrukturplan 2019 – 2024 übernommen. Die Ausführung dieser Projekte wurden noch nicht programmiert.

Ist seitens der Regierung dem dafür zuständigen Straßenbauministerium der Wallonischen Region eine Radweg-Verbindung von Eupen nach Köpfchen vorgeschlagen worden? Wenn ja, wie war die Reaktion seitens des Straßenbauministeriums?

Die Wallonische Region baut Fahrradwege längs bestehender Nationalstraßen oder über ausgediente Eisenbahntrassen und Treidelwege. Die in unserer Antwort auf Ihre Frage Nr. 257 angedeutete Nutzung des Knotenpunktsystems ist nicht die von Ihnen vermerkte Knotenpunktstrecke Eupen – 45 – 30 – 29, sondern Eupen – 45 – 31 – 19 – 18 – 17 – Kreuzung Nationalstraße N68 nördlich von Hauset. Dort wird das Vélotournetz an den Knotenpunkt 37 der Stadt Aachen angeschlossen.

Ist die Anlage eines direkten Radweges von der Eynattener Heide bis Köpfchen denkbar? Wurde diese Möglichkeit bisher in Erwägung gezogen? Falls nicht, welche Alternativen wurden bisher in Erwägung gezogen?

Alle Fahrradverbindungen sind denkbar. Die Verbindung Eynattener Heide – Köpfchen müsste längs der N68 angelegt werden – siehe dazu obige Antwort.

Was meinen Sie mit „eventueller touristischer Nutzung der Gleisanlagen“? Was haben die diesbezüglichen Gespräche ergeben?

Auf Ebene der Bahnbetreiber auf deutscher und belgischer Seite wird aktuell die Möglichkeit eines Personennahverkehrs zwischen Stolberg und Eupen sondiert. Dazu liegen allerdings noch keine Resultate vor. Sollte dieses Projekt nicht zustande kommen, wäre ein Railbikebetrieb oder eine gelegentliche touristische Nutzung durch einen Verein von Eisenbahnfreunden denkbar.