

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0466/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	20.05.2016
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Radschnellweg Euregio: Ergebnisse der 2. Stufe der Bürgerbeteiligung und weiteres Vorgehen			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
15.06.2016	B 6	Kenntnisnahme	
15.06.2016	B 0	Kenntnisnahme	
15.06.2016	B 5	Kenntnisnahme	
23.06.2016	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse mit folgenden Streckenvarianten zu beauftragen:

- Abschnitt 1, Aachen – Richterich
Variante B/C (Wüllnerstraße – Turmstraße – Rüscher Straße – alter Bahndamm – Roermonder Straße)
- Abschnitt 2, Richterich – Kohlscheid – Pannesheide
Variante C (Roermonder Straße – Hasenwaldstraße – Kämpgenstraße – Alte Bahntrasse – Mühlenstraße – Pannesheide)
- Abschnitt 4, Richterich – Locht (Grenze)
Variante B (Roermonder Straße – Horbacher Straße – Locht)

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse mit der folgenden Streckenvariante zu beauftragen:

- Abschnitt 1, Aachen – Richterich
Variante B/C (Wüllnerstraße – Turmstraße – Rüscher Straße – alter Bahndamm – Roermonder Straße)

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse mit der folgenden Streckenvariante zu beauftragen:

- Abschnitt 1, Aachen – Richterich
Variante B/C (Wüllnerstraße – Turmstraße – Rüscher Straße – alter Bahndamm – Roermonder Straße)

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse mit folgenden Streckenvarianten:

- Abschnitt 1, Aachen – Richterich
Variante B/C (Wüllnerstraße – Turmstraße – Rüscher Straße – alter Bahndamm – Roermonder Straße)
- Abschnitt 2, Richterich – Kohlscheid – Pannesheide
Variante C (Roermonder Straße – Hasenwaldstraße – Kämpgenstraße – Alte Bahntrasse – Mühlenstraße – Pannesheide)
- Abschnitt 4, Richterich – Locht (Grenze)
Variante B (Roermonder Straße – Horbacher Straße – Locht)

finanzielle Auswirkungen

		PSP-Element			
		Ansatz 2017 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2017 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
			0	0	0
			0	0	0
			0	0	0
		0			

		Element 4-120201-928-2			
		Ansatz 2017 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2017 ff.*	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag		0	0	0	0
Personal- /Sachaufwand		0	7.000 €	0	0
Abschreibungen		0	0	0	0
Ergebnis		0	7.000 €	0	0
+ Verbesserung /					
- Verschlechterung	0				

Erläuterungen:

Sachstand

Im Januar 2016 wurden in den Bezirksvertretungssitzungen in Aachen-Mitte, Aachen-Laurensberg und Aachen-Richterich sowie im Mobilitätsausschuss die Ergebnisse der ersten Stufe der Bürgerbeteiligung vorgestellt und die Streckenvarianten präsentiert, die für die zweite Stufe der Bürgerbeteiligung ausgewählt wurden. Die Streckenvarianten sind in Anlage 1 dargestellt.

Der Planungsbereich wurde in die nachfolgend beschriebenen vier Abschnitte eingeteilt. Für die Auswahl einer endgültigen Streckenführung sind grundsätzlich zahlreiche Kombinationen der Führungen aus den einzelnen Abschnitten denkbar.

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Abschnitt 2: Richterich – Kohlscheid

Abschnitt 3: Kohlscheid – Herzogenrath

Abschnitt 4: Richterich – Locht (Grenze)

A Zweite Stufe der Bürgerbeteiligung

Für die zweite Stufe der Bürgerbeteiligung hat die Verwaltung die ausgewählten Streckenvarianten mit Lageplänen, Fotostrecken und Höhenprofilen detaillierter aufbereitet. Diese wurden an folgenden Terminen präsentiert und mit den Teilnehmern erörtert:

04.04.2016	Arbeitsgruppe Radverkehr Stadt Aachen
05.04.2016	Runder Tisch Radverkehr Stadt Herzogenrath
19.04.2016	Bürgerworkshop im Schulzentrum Laurensberg
20.04.2016	Bürgerworkshop im Städteregionshaus in Aachen
25.04.2016	Bürgerworkshop in der Gesamtschule Kohlscheid
26.04.2016	Bürgerworkshop im Schulzentrum Herzogenrath

Die bei den Veranstaltungen gezeigten Pläne und Plakate sind auf der Internetseite www.radschnellweg-euregio.de unter „Materialien/Presse“ einsehbar.

Jeweils etwa 50 bis 60 Bürger haben an den Workshops teilgenommen. Nach einer Einführung in das Thema konnten sich die Teilnehmer an verschiedenen Stationen mit Darstellungen zu den Themen Infrastruktur und Wirkung (Potential, Umwelt, Kosten) über die Streckenvarianten näher informieren sowie Anmerkungen und Kritik vorbringen. In einer Abschlussrunde wurden dort gestellte Fragen und Anmerkungen diskutiert. Es herrschte eine konstruktive Atmosphäre mit engagierten Beiträgen.

Die Rückmeldungen der Teilnehmer wurden auf Moderationskarten festgehalten. In den zahlreichen Gesprächen an den Informationstafeln gab es viele konstruktive Vorschläge, die bei der weiteren Prüfung beachtet werden. Weiterhin wurde die Möglichkeit angeboten, bis zum 06.05.2016 Stellungnahmen per Mail oder Post abzugeben. Alle Rückmeldungen wurden in einer Dokumentation zusammengefasst (vgl. Anlage 2- Dokumentation der Bürgerbeteiligung).

Die wichtigsten Beiträge, die sich konkret auf die einzelnen Streckenvarianten bezogen, sind bei den Ergebnisdarstellungen der Streckenabschnitte aufgeführt.

Darüber hinaus wurden von den Teilnehmern hauptsächlich folgende Fragen und Themen angesprochen:

- Finanzierung der Baukosten sowie Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten
- Umsetzung eines Radschnellwegs vollständig im vorhandenen Verkehrsraum
- Belästigung der Anlieger durch die Baumaßnahmen.
- Zusätzliche Flächenversiegelungen
- Mangelnde Unterhaltung im heutigen Radverkehrsnetz
- Zulaufstrecken zum Radschnellweg verbessern
- Keine Inanspruchnahme von Naturschutzgebieten
- Verhinderung einer missbräuchlichen Nutzung durch Fahrzeuge mit Kennzeichen (Kfz, motorisierte Zweiräder)
- Vermeidung von Beeinträchtigung der Anwohner durch Beleuchtung

Beim Workshop in Laurensberg wurden von einer Teilnehmerin etwa 420 im Vorfeld gesammelte Unterschriften gegen das Projekt übergeben.

B Ergebnisse aller bisherigen Untersuchungen und Beteiligungen

Für alle Streckenabschnitte und Streckenvarianten wurden Steckbriefe mit den wesentlichen Merkmalen aus den nachfolgend genannten Teiluntersuchungen erstellt. Hierbei sind die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung eingeflossen. Die Steckbriefe sind als Anlage 3 beigefügt (wegen des großen Umfangs nur im ALLRIS abrufbar). Am Ende eines jeden Abschnitts wird dort eine Abwägung der verschiedenen Belange mit einem Vorschlag für die Auswahl der Streckenvariante vorgenommen. Die Ergebnisse sind in der Vorlage unter B 4 zusammenfassend dargestellt.

B1 Grundlagenermittlung und Vorplanung

Für die verschiedenen Streckenvarianten wurden mögliche Radverkehrsführungen untersucht, die dazu notwendigen baulichen Maßnahmen ermittelt und hierfür die Kosten grob geschätzt. Hinzu kommen Angaben zu Steigungsverhältnissen, Auswirkungen auf Parkraum, möglichen Risiken und zur Sicherheit.

B2 Potentialanalyse

Für die Potentialanalyse wurden zunächst mehrere Planfälle erstellt. Zur Begrenzung des Untersuchungsaufwands konnten nicht alle Kombinationen an Streckenführungen aus den einzelnen Abschnitten (vgl. Anlage 1 – Darstellung der Streckenabschnitte) untersucht werden. Deswegen wurden exemplarisch die folgenden Kombinationen gewählt, um einen Bereich zwischen der 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

Je nach Kombination der unterschiedlichen Varianten sind auf dem Radschnellweg im Jahr 2025 zwischen 30.400 und 38.200 Radfahrten je Tag auf dem Radschnellweg zu erwarten. Dabei werden 6.800 bis 11.300 Pkw-Fahrten pro Tag durch Radfahrten ersetzt.

Die Umlegungsergebnisse für alle Planfälle sind als Anlage 4 und 5 beigefügt.

B3 Umweltverträglichkeitsstudie

Die Umweltverträglichkeitsstudie liegt bisher in einem Entwurf vor. Da die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung abgewartet wurden, gibt es noch keinen endgültigen Abschlussbericht. Für bestimmte Streckenführungen, die zusätzlich über die Bürgerbeteiligung vorgeschlagen wurden, gibt es bisher noch keine detaillierten Biotoperfassungen. Da diese jedoch überwiegend in bestehenden Straßenräumen verlaufen, ist für die Abwägung der Streckenvarianten eine ausreichende Entscheidungsgrundlage gegeben.

B4 Ergebnisdarstellung für die Teilabschnitte

In Anlage 6 werden für alle vier Teilabschnitte die in den Steckbriefen dargestellten Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen in Kurzform dargestellt. Bei den Kosten haben sich aufgrund weiterer Konkretisierungen der Planung teilweise Änderungen gegenüber den Angaben ergeben, die in den Bürgerworkshops genannt wurden. Aus der Bürgerbeteiligung werden die wichtigsten Aspekte aufgeführt, soweit sie in übrigen Untersuchungen nicht bereits benannt sind. Nachfolgend wird die zusammenfassende Bewertung der einzelnen Abschnitte wiedergegeben.

Abschnitt 1: Aachen – Richterich

Nur die Varianten B/C ergeben einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der attraktiv bis in die Aachener Innenstadt geführt wird. Bei Variante A mit reduziertem Ausbau würde der Radschnellweg faktisch erst im 2. Abschnitt ab Richterich beginnen. Angesichts der deutlichen Gewinne beim Radfahrenpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt sowie die höheren Kosten für die Varianten B/C zu rechtfertigen. Für die endgültige Entscheidung zwischen B und C sind die technische Realisierbarkeit und die Kosten des Durchstichs durch die DB-Brücke Roermonder Straße sowie des Zugangs von Tittardsfeld in der weiteren Machbarkeitsstudie zu prüfen. Als Anbindung an die Innenstadt wird die Führung über Turmstraße – Wüllnerstraße empfohlen sowie die Prüfung zusätzlicher Aufwertungsmaßnahmen der Führung über Pontdriesch – Pontstraße. Die Kosten für Variante B wurden bisher grob mit 10,0 Mio. € ermittelt, für Variante C mit 9,2 Mio. €.

Abschnitt 2: Richterich - Kohlscheid

Aufgrund der besseren Potentialausschöpfung im Bereich Kohlscheid und Herzogenrath sowie der besseren Umsetzbarkeit der geplanten Radverkehrsanlagen der Varianten A und C im Bereich Kohlscheid ist die Variante B nicht zielführend. Mit Blick auf eine Verbesserung der Ausgangslage wird die Variante C empfohlen. Hier werden die Radverkehrsanlagen im Zentrum Kohlscheids erheblich verbessert, was auch zur Stärkung der Wirtschaftsstruktur in diesem Bereich beitragen kann. Die in Variante A enthaltene Führung über die Haus-Heyden-Straße wird bereits im Bestand als Bypass für den Durchgangsverkehr genutzt. Bei Realisierung der geplanten Umgehungsstraße Richterich erhält sie einen direkten Anschluss an das Zentrum Richterichs. Dann sollte die mit ihr zu erzielende Potentialausschöpfung mit vergleichsweise einfachen baulichen Maßnahmen (Ausweisung Fahrradstraßen ohne Umbau, Herstellung nördlicher Anschluss an Voccartstraße) genutzt werden. Die Kosten für Variante C wurden bisher grob mit 4,4 Mio. € ermittelt.

Abschnitt 3: Kohlscheid - Herzogenrath

Variante A ergibt bei höheren Kosten eine wesentlich schlechtere Potentialausschöpfung als die Varianten B/C. Bei Realisierung der Untervariante A mit reduziertem Ausbaustandard endet der Radschnellweg faktisch von Aachen kommend in Kohlscheid und geht dann in die Nieuwstraat als Anbindungsstrecke über. Nur die Varianten B/C ergeben einen hochwertigen regionalen Radschnellweg, der auch Herzogenrath-Mitte attraktiv anbindet und Teil einer späteren hochwertigen Radwegeachse für alle drei Herzogenrather Stadtteile sein kann. Angesichts deutlicher Gewinne beim Radfahrenpotential sind die ausgleichbaren Eingriffe in die Umwelt zu rechtfertigen. Für die Anbindung der Innenstadt wird die Querung der Bahn in Höhe der kürzlich abgerissenen Maubachbrücke mit Weiterführung über Wiesenstraße – Albert-Steiner-Straße empfohlen. Zusätzlich sollte im Zusammenhang mit dem Innenstadtkonzept der Stadt Herzogenrath alternativ auch eine Weiterführung entlang der Eisenbahnstraße bis an die Uferstraße geprüft werden. Die Kosten für Variante B wurden bisher grob mit 4,6 Mio. € ermittelt, für Variante C mit 6,6 Mio. €.

Abschnitt 4: Richterich – Loch (Grenze)

Variante B ist als bessere regionale Streckenführung des Radschnellwegs zu bevorzugen. Durch die vergleichsweise niedrige Nutzung ist ein von den Breiten her reduzierter Standard zunächst ausreichend und sollte mit dem Fördergeber abgestimmt werden. Für die Verbesserung der Verbindung von Bocholtz nach Loch ist den niederländischen Partnern zu empfehlen, einen Ausbau als Anbindungsstrecke an den Radschnellweg nach Heerlen zu prüfen. Die Kosten für Variante B wurden bisher grob mit 1,9 Mio. € ermittelt.

C Zusätzliche Anbindungsstrecken.

Durch radfahrerfreundliche Anbindungsstrecken an den Radschnellweg können zusätzliche Potentiale erschlossen werden, die nicht im direkten Einzugsbereich des Radschnellwegs liegen. In der weiteren Machbarkeitsstudie werden hierzu noch nähere Untersuchungen durchgeführt. Diese beziehen sich zum Beispiel in Aachen auf die Anbindung von Laurensberg, Campus Melaten und Campus West sowie in Herzogenrath auf die Anbindung der Nieuwstraat und des Stadtteils Merkstein.

Kosten und Finanzierung

Für den Eigenanteil der Stadt Aachen an den Kosten der Machbarkeitsstudie standen im Jahr 2014 20.000 € beim PSP-Element 4-120201-928-2 52910000 zur Verfügung. Der städtische Eigenanteil in Höhe von 16.516,93 € wurde hieraus an die Städteregion beglichen.

Aufgrund der – auch von den politischen Gremien aller Partner eingeforderten – umfangreichen Bürgerbeteiligung in zwei Stufen, die nicht in vollem Umfang in der Ausschreibung für die Machbarkeitsstudie im Frühsommer 2014 enthalten war, wird sich ein Nachtrag für den Auftrag ergeben.

Laut der Städteregion Aachen ist mit einer Erhöhung der Gesamtkosten von 330.338, 68 € auf voraussichtlich etwa 460.000 € zu rechnen. Dadurch ergeben sich für die Stadt Aachen Mehrkosten in Höhe von voraussichtlich etwa 6.483,07 €, die im Jahr 2017 anfallen werden. FB 61 wird diese Mehrkosten im Rahmen der Haushaltseinplanung für 2017 haushaltsneutral einplanen.

Die unter B 4 angegebenen Baukosten stellen zurzeit nur einen groben Kostenrahmen dar. In der Machbarkeitsstudie wird als nächster Schritt die Vorplanung der ausgewählten Streckenvarianten erstellt, mit der auch eine genauere Kostenschätzung vorgenommen wird.

Das Land Nordrhein-Westfalen bereitet eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes vor, die für die Kommunen positive Auswirkungen auf die Finanzierung der Baukosten und späteren

Unterhaltungskosten hat. Darin ist vorgesehen, dass Radschnellwege rechtlich Landesstraßen gleichgestellt werden sollen. Dies würde bedeuten, dass Abschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen vom Land NRW selber gebaut und unterhalten werden. Es wird nach jetziger Kenntnislage davon ausgegangen, dass die Gesetzesänderung zeitnah erfolgt. Für die Abschnitte innerhalb der Ortsdurchfahrten ist eine Förderung von 80 % der Baukosten vorgesehen. Die Unterhaltung verbleibt bei der Stadt.

Mit Abschluss der Machbarkeitsstudie können dann neben einer genaueren Schätzung der Baukosten voraussichtlich auch genauere Aussagen zu den zu finanzierenden Eigenanteilen getroffen werden.

Die für den Bau des Radschnellwegs erforderlichen investiven Mittel sind bisher im Haushaltsplan der Stadt Aachen nicht enthalten. Die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie bedingt keinen Automatismus hinsichtlich der Einplanung/Realisierung der eigentlichen Baumaßnahmen.

Anlage/n:

Anlage 1 – Darstellung der Streckenabschnitte

Anlage 2 – Dokumentation der Bürgerbeteiligung

Anlage 3 – Steckbriefe der einzelnen Streckenanschnitte (nur im ALLRIS abrufbar)

Anlage 4 – Umlegungsergebnisse

Anlage 5 – Ergebnisse der Potentialanalyse

Anlage 6 – Ergebnisdarstellung der Streckenabschnitte