

| | | | |
|---|---------------------------------|----------------------|---------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: | FB 61/0978/WP17 |
| Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen | | Status: | öffentlich |
| Beteiligte Dienststelle/n: | | AZ: | |
| | | Datum: | 04.06.2018 |
| | | Verfasser: | FB 61/300, Dez. III |
| Neu- und Ausbau der Radroute im Zuge der ehemaligen Bahntrasse Aachen-Jülich | | | |
| Beratungsfolge: | | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit | |
| 20.06.2018 | Bezirksvertretung Aachen-Mitte | Anhörung/Empfehlung | |
| 20.06.2018 | Bezirksvertretung Aachen-Haaren | Anhörung/Empfehlung | |
| 05.07.2018 | Mobilitätsausschuss | Entscheidung | |

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Planung der Radroute im Zuge der ehemaligen Bahntrasse Aachen-Jülich zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der vorliegenden Planung („Bahntrassenradweg Aachen - Jülich, 3.Bauabschnitt“, Lagepläne V2, V3, V4, V5, V6) den Planungs – und Ausführungsbeschluss zu fassen.

Die Bezirksvertretung Aachen - Haaren nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Planung der Radroute im Zuge der ehemaligen Bahntrasse Aachen-Jülich zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der vorliegenden Planung („Bahntrassenradweg Aachen - Jülich, 3.Bauabschnitt“, Lagepläne V2, V3, V4, V5, V6) den Planungs – und Ausführungsbeschluss zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Planung der Radroute im Zuge der ehemaligen Bahntrasse Aachen-Jülich zustimmend zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der vorliegenden Pläne („Bahntrassenradweg Aachen - Jülich, 3.Bauabschnitt“, Lagepläne V2, V3, V4, V5, V6) den Planungs – und Ausführungsbeschlussbeschluss.

Finanzielle Auswirkungen

| | | | |
|--|----|------|--|
| | JA | NEIN | |
| | x | | |

PSP-Element 5-120102-900-06100-300-1

| Investive Auswirkungen | Ansatz 2018* | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 | Ansatz 2019 ff. | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019 ff. | Gesamt- bedarf (alt) | Gesamt- bedarf ***(neu) |
|--|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---|-------------------------|-------------------------------|
| Einzahlungen | -163.200 | -163.200 | -623.000 | -623.000 | -1.142.300 | -1.580.300 |
| Auszahlungen | 750.400 | 750.400 | 963.600 | 963.600 | 1.714.000 | 2.357.000 |
| Ergebnis | 587.200 | 587.200 | 340.600 | 340.600 | 571.700 | 776.700 |
| + Verbesserung / - Verschlechterung | 0 | | 0 | | | |
| | Deckung ist gegeben | | Deckung ist gegeben | | | |

PSP-Element 4-120102-948-9

| konsumtive Auswirkungen | Ansatz 2018** | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 | Ansatz 2019 ff. | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019 ff. | Folgekos- ten (alt) | Folgekos- ten (neu) |
|--|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---|------------------------|------------------------|
| Ertrag | -5.800 | -5.800 | -17.000 | -17.000 | 0 | 0 |
| Personal-/ Sachaufwand | 29.600 | 29.600 | 26.400 | 26.400 | 0 | 0 |
| Abschreibungen | 37.000 | 37.000 | 33.000 | 33.000 | 0 | 0 |
| Ergebnis | 60.800 | 60.800 | 42.400 | 42.400 | 0 | 0 |
| + Verbesserung / - Verschlechterung | 0 | | 0 | | | |
| | Deckung ist gegeben | | Deckung ist gegeben | | | |

*Haushaltsansatz Auszahlungen 2018 i.H.v. 241.600 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2017 i.H.v. 508.800 €

**Haushaltsansatz 2018 Personal-/Sachaufwand i.H.v. 8.400 € und Abschreibungen i.H.v. 10.500 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2017 i.H.v. 21.200 € bzw. 26.500 €

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen rd. 2.455.000 € zzgl. Abschreibungen für Festwerte i.H.v. 120.000 €, zusammen 2.575.000 €. Hiervon sind Auszahlungen/Aufwand von 1.840.000 € (1.770.000 € zzgl. Abschreibungen für Festwerte i.H.v. 70.000 €) aus den oben dargestellten, im Haushaltsplan 2018 eingeplanten Mitteln gedeckt.

***Die verbleibenden Mehrkosten i.H.v. 735.000 € (685.000 € zzgl. Abschreibungen für Festwerte i.H.v. 50.000 €) werden für die Haushaltsplanung 2019 haushaltsneutral angemeldet. Dazu wird der Sonderposten „Stellplatzablöse“ in entsprechender Höhe aufgelöst. Die damalige Einzahlung deckt

die investive Auszahlung, die ertragswirksame Auflösung des Bestandskontos (Sonderposten „Stellplatzablöse“) deckt den Aufwand.

Die Bereitstellung der zusätzlichen Mittel erfolgt vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2019.

Erläuterungen:

Die gemeinsam mit der StädteRegion Aachen entwickelte Radroute entlang der ehemaligen Bahntrasse Aachen – Jülich wird eine hochwertige regionale Radverbindung von Jülich, Alsdorf, Würselen über Aachen-Haaren in die Aachener Innenstadt schaffen, die auch bisherige Nicht-Radler oder Berufspendler motivieren soll, das Fahrrad stärker für Fahrten im Alltag zu nutzen. Die Radroute wird ein gutes Angebot für unterschiedliche Verkehrszwecke im Alltags- und Freizeitverkehr bieten. Insgesamt umfasst das Projekt vier Bauabschnitte, deren Realisierung vom Land NRW mindestens mit 70 % gefördert wird. Zwei Abschnitte in Würselen und Alsdorf wurden bereits realisiert. Der dritte Bauabschnitt verläuft auf Aachener Stadtgebiet zwischen Friedenstraße über den Schwarzen Weg zum Pariser Ring/Grüner Weg. Der Ausbau der Radroute Aachen-Jülich trägt zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad bei und fördert daher eine schadstofffreie und klimafreundliche Mobilität.

Im Frühjahr 2016 wurde die geplante Trassenführung für den dritten Bauabschnitt auf Aachener Stadtgebiet in den politischen Gremien vorgestellt und beraten. Der Mobilitätsausschuss beauftragte am 10.03.2016 die Verwaltung für den Abschnitt Wurm bis Strangenhäuschen eine Ausbauplanung auf dem Bahndamm zu erarbeiten. Auf Beschluss der Bezirksvertretung Aachen – Haaren am 24.02.2016 sollte die Radroute in der Ortslage Haaren nicht mehr - wie ursprünglich 2016 vorgesehen - über den Benno-Levy-Weg geführt werden, sondern verkehrssicher auf dem Bahndamm entlang mit einem neuen Brückenbauwerk kreuzungsfrei über die Straßen Hergelsbendenstraße/Strangenhäuschen verlaufen.

Sachstand

Bevor das von der StädteRegion beauftragte Ingenieurbüro H. Berg & Partner aus Aachen mit der Neuplanung beginnen konnte, wurden folgende Arbeitsschritte abgeschlossen:

- Die Verwaltungsvereinbarung wurde Anfang 2017 unterzeichnet und regelt alle weiteren Planungsschritte sowie Fragen zu Kosten und Unterhaltung auf dem Gebiet der Stadt Aachen.
- Bis Ende Februar 2017 wurden die Freischneidarbeiten auf der ehemaligen Bahntrasse durchgeführt.
- Anschließend erfolgten die Vermessung des neuen Planungsgebietes sowie Boden - und Baugrunduntersuchungen auf der Bahntrasse.

Ende 2017 wurde die Planung - teils in Varianten – den Verwaltungen von Stadt Aachen und StädteRegion vorgestellt. Nach der verwaltungsinternen Abstimmungen in der Stadt Aachen wurde die Planung, die bisher am Schwarzen Weg/Prager Ring endete, um den Kreuzungsbereich Grüner Weg / Prager Ring erweitert und fertiggestellt.

Planung

Die Radroute Aachen – Jülich ist keine Radschnellwegverbindung. Sie wird als ein separat geführter, gemeinsamer Geh – und Radweg in einer Regelbreite von 4,00 m in Asphaltbauweise ausgebaut, der von Radfahrern sowie Fußgängern gemeinsam genutzt werden kann. Hier wird – wie überall - die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer zugrunde gelegt. Im Abschnitt zwischen dem Prager Ring und der Friedenstraße in Haaren sieht die Planung grundsätzlich die Ausbaubreite von 4,00 m vor. Abweichend hiervon werden auch Wegeabschnitte mit einer Breite von unter 4,00 m

existieren, z.B. in Aachen entlang der Bestandsstrecke nördlich der Friedenstraße in Richtung Würselen. Die Radroute sollte in der Regel an Querungen mit Wirtschaftswegen oder abseits von klassifizierten Straßen (Bundes-/Landes-/Kreisstraßen) vorfahrtberechtigt sein. Es werden im gesamten Streckenverlauf Leerrohre für eine Beleuchtung des Weges vorgesehen.

Linienführung (Übersichtsplan V1)

Der dritte Bauabschnitt in Aachen beginnt hinter dem Abzweig Grüner Weg in Höhe Haus Nr. 96 / Mittelinsel vor dem Knoten Prager Ring und endet an der Friedenstraße in Aachen-Haaren. In Richtung Innenstadt werden die Radfahrer über den Grünen Weg bis zur Kreuzung Grüner Weg / Lombardenstraße / Passstraße geleitet.

Die Führung des Radverkehrs in Richtung Innenstadt verläuft zunächst über den ersten Abschnitt des Grünen Weges zwischen Prager Ring und Abzweig Grüner Weg, der 2007 mit beidseitigen gemeinsamen Geh – und Radwegen ausgebaut wurde. 2010 wurde die Benutzungspflicht aufgehoben, so dass heute wahlweise auf dem nicht benutzungspflichtigen Rad – und Gehweg oder auf der Fahrbahn mit dem Rad gefahren werden darf.

Zwischen dem Abzweig Grüner Weg und dem Kreuzungsbereich Grüner Weg / Lombardenstraße / Passstraße wird ab 2019 im Anschluss an den Leitungsbau der STAWAG der Grüne Weg mit beidseitigen Schutzstreifen ausgebaut werden, so dass eine regelkonforme Radverkehrsführung bis in den Aachener Stadtkern gewährleistet ist.

Die zukünftige Weiterführung des separaten Rad – und Gehweges Aachen-Jülich bis zur Jülicher Straße/Nordbahnhof entlang der bestehenden Bahntrasse am Grünen Weg ist sinnvoll und weiterhin das Ziel der Verwaltung. Dies hätte den Vorteil, dass die Radfahrer auch in Richtung Innenstadt eine weitere Strecke autofrei und ohne Steigung zurücklegen können.

Ab der Friedenstraße bis Richtung Stadtgrenze verläuft die Route auf dem vorhandenen ca. 3,0 m breiten, asphaltierten Wirtschaftsweg neben der ehemaligen Bahntrasse.

Der geplante Weg verläuft zwischen Wurbach und Friedenstraße auf der ehemaligen Bahntrasse. Die StädteRegion hatte bezüglich eines möglichen Wiederaufbaus der Euregiobahn im Stadtgebiet Würselen bereits den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) kontaktiert. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) und das Eisenbahnbundesamt hatten keine Bedenken, die Bahntrasse als Radweg zu nutzen und in Asphaltbauweise auszubauen. Grundsätzlich besteht bei Fördermaßnahmen die Zweckbindungsfrist von 20 Jahren, in der der Geh-/Radweg gemäß der zugrunde liegenden Planung sowie den technischen Vorschriften erhalten und nutzbar sein muss. Erfolgen vor Ablauf der Zweckbindungsfrist erhebliche Änderungen, die die vorgesehene Nutzung einschränken oder ausschließen, müssen die Fördergelder entsprechend der Restzweckbindung und für die betroffenen Wegestrecken anteilig zurückgezahlt werden.

Einer vergleichbaren Vorgehensweise hat der Städtereionstag am 18.07.2013 für die Bauabschnitte in Würselen und Alsdorf zugestimmt (siehe Sitzungsvorlagen-Nr. 2013/0226-E1).

Die Verwaltung stimmt die geänderte Planung mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR) bezüglich eines möglichen Wiederaufbaus der Euregiobahn ab.

Abschnitt Grüner Weg bis Wurmbrücke (Lagepläne V2, V3, V4)

Ab dem Abzweig Grüner Weg in Höhe Haus Nr. 96 / Mittelinsel wird der Radverkehr zum Knoten Prager Ring / Grüner Weg / Schwarzer Weg auf einem 2,50 breiten Schutzstreifen geleitet, der hinter einer baulich geschützten Rampe vom nicht benutzungspflichtigen Rad – und Gehweg auf die Fahrbahn geführt wird. Dieser Schutzstreifen liegt zwischen der Geradeaus-/Linksabbiegespur und der Rechtsabbiegespur und wird zu Beginn mit Leitschwellen und einer Roteinfärbung versehen, um einen klar definierten Querungsbereich für den Kfz-Verkehr aus der Geradeausspur zur Rechtsabbiegespur zu betonen.

Die derzeitige Spuraufteilung mit zwei separaten Rechtsabbiegespuren entspricht nicht mehr der heutigen Verkehrssituation, so dass aus dem nicht mehr notwendigen zweiten Rechtsabbieger der o.a. Schutzstreifen markiert werden kann. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist nach dem Umbau gewährleistet: Die Grünzeiten in den Zufahrten Prager Ring und Schwarzer Weg werden beibehalten. Das separate Signal für den doppelten Rechtsabbieger aus dem Grünen Weg entfällt, da dieser nun gemeinsam mit dem Geradeaus/ Linksabbieger fahren kann. Der Radverkehr kann aus Richtung Innenstadt den Knoten entweder auf der Fahrbahn überqueren oder wie bisher über eine gemeinsam Furt mit dem Fußgänger. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, in dessen Straßenbaulast der o.a. Kreuzungsbereich liegt, wird zur geplanten Änderung der Spuraufteilung angehört.

Hinter dem Knoten soll auf dem Schwarzen Weg bis zum Beginn des separaten Geh-/Radweges eine Fahrradstraße eingerichtet werden, da der Radverkehr hier zukünftig die vorherrschende Verkehrsart sein wird. (Über diesen Straßenabschnitt sind das STAWAG-Gelände sowie der Parkplatz der Kleingartenanlage erreichbar.) Der Geh-/Radweges wird im Anschluss auf 4,00 m zuzüglich der beidseitig je 0,50 m breiten Bankette ausgebaut.

Da die städtische Wegeparzelle nur ca. 2,20 m breit ist und für das geplante Regelprofil nicht ausreicht, wurde mit dem nördlich angrenzenden Grundstücksnachbarn Stadtwerke Aachen AG (STAWAG) im Oktober 2017 vereinbart, dass die fehlende Breite für den Bau des Geh-/Radweges zur Verfügung gestellt wird: Hierzu ist kein Grunderwerb erforderlich. In einer Verwaltungsvereinbarung wird die Eintragung einer „Beschränkt persönlichen Dienstbarkeit“ ins Grundbuch und eine Entschädigungsbetrag für die STAWAG vertraglich geregelt. Sobald der Baubeginn feststeht, wird der Vertrag abgeschlossen.

Etwa 50 m vor dem Wurmbach erfolgt ein Verschwenk des geplanten Weges vom Schwarzen Weg auf den ehemaligen Bahndamm. Der Wurmbach wird hier mit einer neuen Brücke im Zuge des ehemaligen Bahnviadukts überquert.

Abschnitt Wurm bis Friedenstraße (Lagepläne V4, V5, V6)

Ab der Überquerung des Wurmbachs verläuft die Route auf dem Bahndamm und erhält eine bauliche Anbindung an den Benny-Levy-Weg sowie den Weg an der Wurm, so dass von hier auch das Zentrum von Haaren zu Fuß oder auf dem Rad erreichbar sind. Im Bereich der künftigen Wurmbrücke (Plan V8.1) existieren noch Teile der ehemaligen Bahnbrücke. Zunächst wurde davon ausgegangen, dass diese vor Ort verbleiben können. Der Gewässerbetreiber Wasserverband Eifel-Rur (WVER) fordert jedoch nach gewässerrechtlichen Vorgaben, die Widerlager beim Neubau einer Brücke dort vollständig zu entfernen und die Uferböschungen naturnah zu gestalten. Dies hat zur Folge, dass die

bisher angedachte Weiterverwendung der alten Widerlager als Böschungssicherung nicht möglich ist und eine längere Radwegebrücke erforderlich ist.

Eine zweite Brücke (Plan V8.2) führt den Geh-/Radweg vom Bahndamm über die Straßen Strangenhäuschen und Hergelsbendenstraße weiter in Richtung Friedenstraße. Nach Durchführung der Vermessung ergab sich, dass der bestehende Bahndamm für die Errichtung der Brücke über die Hergelsbendenstraße um bis zu 2,50 m erhöht werden muss, um die nötige Durchfahrthöhe von 4,50 m unter der neuen Brücke zu gewährleisten. Für diese Dammerhöhung ist abschnittsweise ein Stützbauwerk zur Böschungssicherung nötig.

Abschnitt Querung Friedenstraße bis Wirtschaftsweg Richtung Würselen (Lageplan V6)

Der Geh-/Radweg soll in einer Breite von 4,0 m bevorrechtigt über die Friedenstraße queren. Da dort derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h besteht, ist geplant, den Beginn der bestehenden Tempo 30-Zone (Haus-Nr. 105) vorzuverlegen. Dies trägt zur Geschwindigkeitsdämpfung zu Beginn der Ortslage bei, wovon auch die querenden Radfahrer und Fußgänger profitieren, die die neue Wegeverbindung nutzen werden. Um die Sichtverhältnisse an der Querungsstelle zu verbessern, wird der Geh-/Radweg senkrecht zur Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn soll auf das Niveau des Geh-/Radweges angehoben und mit beidseitigen Rampen für den Verkehr in der Friedenstraße versehen werden; durch das Verkehrszeichen „Vorfahrt achten, VZ 205“ sowie „Querende Radfahrer, VZ 1000-32“ wird die neue Vorfahrtsituation geregelt.

Auf der gegenüberliegenden Seite wird der neue Weg ca. 100 m in einer Breite von 4,0 m weitergeführt bis er an den bestehenden ca. 3,0 m breiten Weg in Richtung Würselen anschließt. Zur Betonung des Beginn des beidseitig bebauten Bereichs in der Friedenstraße soll die bereits bestehende Aufpflasterung in Höhe Haus Nr. 105 zusätzlich mit einem Baumbet be- versehen werden.

Beschilderung

Der Routenverlauf soll nach Fertigstellung des Weges mit Wegweisern für den Radverkehr und einem eigenen Logo ausgestattet werden. Die StädteRegion wird hierzu federführend zu gegebenem Zeitpunkt Angebote einholen und ein externes Büro mit der Entwicklung eines Logos beauftragen.

Kosten und Finanzierung

Durch die zusätzlichen Anforderungen an die Brückenbauwerke (WVER) und die Baumaßnahmen und Stützbauwerke zur Böschungssicherung im gesamten Bahndambereich sowie Anpassungsarbeiten zum Anschluss an den Grünen Weg entstehen Gesamtkosten für die Maßnahme von voraussichtlich rd. 2.455.000 €. Abzüglich der erwarteten Zuschüsse nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von rd. 1.646.000 € verbleibt ein Eigenanteil der Stadt Aachen von insgesamt rd. 809.000 €.

Wie im Punkt "Finanzielle Auswirkungen" dargestellt, kommen zu den Gesamtkosten der Maßnahme von rd. 2.455.000 € bei der Haushaltseinplanung noch Abschreibungen für Festwerte i.H.v. 120.000 €, hinzu, so dass sich eine Gesamtsumme von 2.575.000 € ergibt. Hiervon sind Auszahlungen/Aufwand von 1.840.000 € (1.770.000 € zzgl. Abschreibungen für Festwerte i.H.v. 70.000 €) aus den dargestellten, im Haushaltsplan 2018 eingeplanten Mitteln gedeckt.

Die verbleibenden Mehrkosten i.H.v. 735.000 € (685.000 € zzgl. Abschreibungen für Festwerte i.H.v. 50.000 €) werden für die Haushaltsplanung 2019 haushaltsneutral angemeldet. Die Eigenanteile werden aus den geleisteten Ablösebeiträgen für Stellplätze refinanziert. Dazu wird der Sonderposten „Stellplatzablöse“ in entsprechender Höhe aufgelöst.

Die Bereitstellung der zusätzlichen Mittel erfolgt vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2019.

Die Maßnahme löst keine Beitragspflicht nach dem BauGB oder KAG aus.

Weitere Vorgehensweise

Nach dem Ausführungsbeschluss werden verschiedene Erlaubnisse bzw. Abstimmungen (u.a. wasserrechtliche Erlaubnis für die Brücke über die Wurm, Abstimmung Ausgleich mit Umweltamt und Beteiligung des Naturschutzbeirates) eingeholt werden. Anschließend wird durch die StädteRegion der Zuwendungsantrag aktualisiert sowie die detaillierte Ausführungsplanung vom Ingenieurbüro fertiggestellt werden. Nach derzeitigem Stand ist die Auftragsvergabe zum Bau des Bahntrassenradweges Anfang 2019 vorgesehen. Die Fertigstellung ist im gleichen Jahr zu erwarten.

Anlage/n:

Anlage 1 - Übersichtsplan V1

Anlage 2 bis 6 - Planung - Lagepläne V2, V3, V4, V5, V6

Anlage 7 - Planung - Brücke über die Wurm V8.1

Anlage 8 - Planung - Brücke über die Straße Strangenhäuschen V8.2