

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0303/WP18 Status: öffentlich Datum: 20.12.2021 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300																					
RS4 - Radschnellweg Euregio Sachstandsbericht zu den Ergebnissen der UVS																						
Ziele:																						
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="175 741 367 775">Datum</th> <th data-bbox="367 741 973 775">Gremium</th> <th data-bbox="973 741 1422 775">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="175 775 367 808">12.01.2022</td> <td data-bbox="367 775 973 808">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="973 775 1422 808">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 808 367 842">19.01.2022</td> <td data-bbox="367 808 973 842">Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td data-bbox="973 808 1422 842">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 842 367 875">19.01.2022</td> <td data-bbox="367 842 973 875">Bezirksvertretung Aachen-Richterich</td> <td data-bbox="973 842 1422 875">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 875 367 909">20.01.2022</td> <td data-bbox="367 875 973 909">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="973 875 1422 909">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 909 367 943">22.02.2022</td> <td data-bbox="367 909 973 943">Naturschutzbeirat</td> <td data-bbox="973 909 1422 943">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 943 367 976">08.03.2022</td> <td data-bbox="367 943 973 976">Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</td> <td data-bbox="973 943 1422 976">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	12.01.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	19.01.2022	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme	19.01.2022	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme	20.01.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	22.02.2022	Naturschutzbeirat	Kenntnisnahme	08.03.2022	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit																				
12.01.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme																				
19.01.2022	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme																				
19.01.2022	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme																				
20.01.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme																				
22.02.2022	Naturschutzbeirat	Kenntnisnahme																				
08.03.2022	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme																				

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Naturschutzbeirat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine finanziellen Auswirkungen, da der betroffene Bereich in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau NRW liegt

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Erläuterung zur Klimarelevanz:

Es handelt sich derzeit um eine reine Information.

Durch die unmittelbare Nähe der beiden unterschiedlichen Varianten ergibt sich aller Voraussicht nach kein Unterschied in den Klimafolgen für die beiden Varianten.

Die Maßnahme liegt in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau NRW.

Erläuterungen:

Anlass:

Für den Radschnellweg Euregio (RSW) wurde 2017 die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Alle Projektpartner (Städte Herzogenrath und Aachen sowie die StädteRegion Aachen) haben im Sommer 2017 in ihren politischen Gremien die notwendigen Beschlüsse eingeholt. Anschließend fiel die Federführung für das Projekt aufgrund der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes in NRW an das Land NRW. Nach Übernahme durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW liefen und laufen die Planungsschritte nun in Analogie zu einer Landesstraßenplanung.

Für die Umsetzung des RSW muss daher in Teilbereichen eine Planfeststellung und für die gesamte Strecke die vorgeschaltete Linienfindung durchgeführt werden. Dazu ist eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) notwendig.

Die Zuständigkeit für die Linienfindung liegt beim Landesbetrieb Straßenbau NRW, der die notwendigen Planungen im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung an die Projektgruppe aus den Städten Herzogenrath und Aachen unter der Federführung der StädteRegion Aachen delegiert hat. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW und aus der Vereinbarung resultierend die Projektgruppe ist für die Teile außerhalb der bebauten Ortslage auf Aachener Stadtgebiet zuständig, während die Stadt Aachen alleine für die Planungen, die innerhalb der bebauten Ortslage liegen, verantwortlich ist.

Für die UVS für den RSW wird mittlerweile eine grundlegend weiter entwickelte Fassung erarbeitet. Diese berücksichtigt gegenüber der Entwurfsfassung der UVS, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie erstellt und im Juni/Juli 2017 den politischen Gremien in Aachen (Sitzungsvorlage FB61/0712/WP17; bitte verlinken auf : [Vorlage \(aachen.de\)](#)) vorgestellt wurde, zusätzliche Anforderungen aus der zwischenzeitlich geänderten Umweltgesetzgebung (UVP-Gesetz) sowie einen umfassenderen Vergleich der verschiedenen Varianten der Linienführung sowie weitere Anforderungen, die sich durch den Übergang des Projektes an den Landesbetrieb Straßenbau NRW ergeben haben.

Sachstand

Das beauftragte Büro arbeitet seit Juni 2014 mit Unterbrechungen an der UVS. Die Bearbeitung hat sich u.a. aufgrund der o.a. geänderten Gesetzgebung und den veränderten Anforderungen immer weiter verzögert. Darüber hinaus wurde der Abschluss der Arbeiten durch das beauftragte Büro immer wieder verschoben und ist jetzt für März 2022 anvisiert.

Um eine rechtssichere und abschließende Entscheidung zur Linienfindung herbeizuführen, hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Träger des Linienfindungsverfahrens in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr des Landes NRW entschieden, dass alle Untervariantenvergleiche im Rahmen der Linienfindung abgearbeitet und entschieden werden.

Auf Aachener Stadtgebiet gibt es zwei Bereiche, für die ein solcher Untervariantenvergleich notwendig wird:

- 1) Richterich: längere Führung des RSW entlang der Bahntrasse zwischen Autobahnbrücke und Bezirksamt oder Führung des RSW entlang der Bahntrasse zwischen DB-Brücke Horbacher Straße und Bezirksamt oder Führung entlang der Roermonder Straße

- 2) Kleingartenanlage Rütisch: Führung des RSW innerhalb der Kleingartenanlage am westlichen Rand oder Führung des RSW unmittelbar westlich der Kleingartenanlage

Für den Punkt 1) ist zu erwarten, dass die Führung entlang der Roermonder Straße die umweltverträglichste ist. Bisher gibt es noch keine belastbare Aussage zur Variantenentscheidung des NRW Verkehrsministerium, ob eine andere Linie als die der Machbarkeitsstudie entlang der Roermonder Straße präferiert wird.

Für den Punkt 2) Kleingartenanlage Rütisch deuten die nun zur Verfügung stehenden Unterlagen der UVS bisher auf die Möglichkeit einer Anpassung gegenüber der Machbarkeitsstudie hin.

Mit der damaligen Sitzungsvorlage [Vorlage \(aachen.de\)](http://Vorlage.aachen.de) wurden in Aachen u.a. die Bezirksvertretung Aachen Mitte am 21.06.2017, der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz am 11.07.2017 sowie der Mobilitätsausschuss am 06.07.2017 und weitere Gremien darüber informiert, dass für die Linienführung im Bereich der Kleingartenanlage Rütisch am Nordende der Rütischer Straße verschiedene Varianten geprüft wurden. Als Ergebnis dieser Prüfung wurde die Variante unmittelbar westlich der Kleingartenanlage (vgl. Anlage 1) präferiert, weil bei dieser Variante alle Kleingärten erhalten werden können. Alternativ könnte der RSW innerhalb der Kleingartenanlage in westlicher Randlage (vgl. Anlage 2) geführt werden. Dabei wären nach derzeitigem Erkenntnisstand insgesamt 7 Kleingärten betroffen. 5 Kleingärten könnten in etwa gleicher Größe unter Mitwirkung der Beteiligten der Kleingartenanlage neu parzelliert werden und im Saldo müssten etwa zwei Kleingärten entfallen. Die endgültige Entscheidung dazu sollte in den nachfolgenden Planungsstufen getroffen werden.

Bei der Erarbeitung der Linienfindungsunterlagen und der notwendigen Überarbeitung der UVS wurde auch dieser Bereich in einem Untervariantenvergleich eingehender betrachtet und eine vergleichende Bewertung beider Varianten für die relevanten, gesetzlich zu betrachtenden Schutzgüter (Mensch und menschliche Gesundheit; Tiere, Pflanzen; Boden/Fläche; Klima und Luft, Landschaft, Kultur und Sachgüter) durchgeführt, um die umweltschonendste Linienführung zu ermitteln. Im Ergebnis besitzt die Variante innerhalb der Kleingartenanlage aus Umweltsicht Priorität gegenüber der Variante unmittelbar westlich der Kleingartenanlage, da bei letzterer Variante ein wesentlich stärkerer Eingriff vorliegt. Hierbei spielt insbesondere der deutlich geringere Verlust von Biotop- und Biotopverbundflächen sowie von Feldgehölz und Lärmschutz-, Klima- und Immissionsschutzwald eine Rolle. Der Eingriff in beiden Varianten ist ausgleichbar bzw. kompensierbar. Für die entfallenden Kleingärten könnte bei Bedarf versucht werden, Ersatz auf benachbarten städtischen Grundstücken zu schaffen.

In der Machbarkeitsstudie (2017) sprachen keine technischen und wirtschaftlichen Gründe gegen die Variante innerhalb der Kleingartenanlage in westlicher Randlage. Sie wurde damals als kostengünstiger eingeschätzt (vgl. Anlage 3). Bei den aktuellen vertiefenden Untersuchungen zur Bautechnik und zu den Baukosten, die zur Erstellung der Unterlagen der Linienfindung notwendig sind, zeichnet sich hier nach jetzigem Stand keine Änderung der Bewertung ab.

Da sich an dieser Stelle eine Veränderung der Vorzugsvariante im Bereich der Kleingartenanlage Rüttsch gegenüber der Machbarkeitsstudie und somit der politischen Beschlusslage in Aachen abzeichnet, möchte die Verwaltung im Sinne eines transparenten Verfahrens, auf diese mögliche Veränderung bei der Linienfindung aktiv hinweisen und alle Beteiligten auf die Möglichkeit einer Stellungnahme im Rahmen der Beteiligungen der Linienfindung aufmerksam machen.

Weiteres Vorgehen:

Nach der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 20.01.2022 wird zunächst die im weiteren Verfahrensweg vom Landesbetrieb Straßenbau vorgesehene Abstimmung u.a. mit den Umweltbehörden durchgeführt. Als weitere Beteiligte sind beispielsweise die Forst- und Landwirtschaftsbehörde sowie die anerkannten Naturschutzvereinigungen zu nennen. Nach Würdigung und ggfls. Einarbeitung der dabei eingegangenen Stellungnahmen und Beiträge wird die UVS abgeschlossen. Die UVS ist ein wesentlicher Fachbeitrag zu den Unterlagen der Linienfindung. Diese Unterlagen der Linienfindung liegen im Entwurf vor. Sie werden nach Fertigstellung der UVS anschließend ggf. noch angepasst und dann fertig gestellt.

Im Anschluss erfolgt die Offenlage für das eigentliche Verfahren der Linienfindung. Der Start der Offenlage wird zurzeit für das 2. Quartal 2022 erwartet. Mit der Offenlage der Unterlagen der Linienfindung wird die UVS den Trägern öffentlicher Belange und allen interessierten Bürger*innen öffentlich zugänglich gemacht und die Gelegenheit gegeben, Stellung zu den Unterlagen zu beziehen. Auch diese ggf. auch erneuten Stellungnahmen werden gewürdigt, fachgerecht abgewogen und können zu Änderungen der Vorplanung führen.

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Anlage/n:



Anlage 1 - Variante RSW unmittelbar westlich der Kleingartenanlage Rüttsch

Anlage 2 - Variante RSW innerhalb der Kleingartenanlage Rüttsch in westlicher Randlage

Anlage 3 - Auszug aus der Machbarkeitsstudie 2017 zu Kleingartenanlage Rüttsch





Q:\PROJEKTE\80806s\13 Zeichnungen\02 Studie Vorplanung\80806s_V02-V05.dwg -GE1.1_Rütsch 02.09.16-12:01

Auftraggeber:	 <p>StädteRegion Aachen Zollernstraße 10 52070 Aachen</p>	Gezeichnet: Portillo Melchior, R. Datum: August 2016	Projekt: Radschnellweg Euregio
Planungsbüro:	 <p>Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH Gewerbepark Brand 48 52078 Aachen</p>	Blatt Nr.: GE1.1 Maßstab: 1:500	Inhalt: Grunderwerb - Bereich Kleingärten Rüttsch (Umfahrung der Kleingartenanlage)



Q:\PROJEKTE\80806s\13 Zeichnungen\02 Studie Vorplanung\80806s_V02-V05.dwg -GE1.2_Rüttsch 02.09.16-11:58

Auftraggeber: 	StädteRegion Aachen Zollernstraße 10 52070 Aachen	Gezeichnet: Portillo Melchior, R. Datum: September 2016	Projekt: <h2 style="text-align: center;">Radschnellweg Euregio</h2>
Planungsbüro: 	Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH Gewerbepark Brand 48 52078 Aachen	Blatt Nr.: GE1.2 Maßstab: 1:500	Inhalt: <h3 style="text-align: center;">Grunderwerb - Bereich Kleingärten Rüttsch (Durchfahrung und Neuordnung der Kleingartenanlage)</h3>



MACHBARKEITSSTUDIE

zum Radschnellweg

Aachen – Herzogenrath/ Kerkrade/ Heerlen



Auftraggeber:

StädteRegion Aachen

Stadt Aachen

Stadt Herzogenrath

Projektpartner:

Gemeinde Heerlen (NL)

Gemeinde Kerkrade (NL)

Provinz Limburg (NL)

Parkstad Limburg (NL)



Verfasser:

Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH

In Zusammenarbeit mit
Ingenieurbüro Doser
Ingenieurbüro Helmert

Maßnahmen (Planung)

Ab der Nizzaallee ist geplant, den Radschnellweg in der Nebenanlage als Zweirichtungsradweg fortzusetzen (siehe Abb. 41).

Nach der Festlegung der Vorzugsvariante durch die politischen Gremien im Juni 2016 wurden im November 2016 den Kleingärtnern der Kleingartenanlage Rüttsch die bisherigen Planungsideen vorgestellt. Anschließend wurden die von den Kleingärtnern vorgeschlagenen Alternativvarianten geprüft und mit den vorgesehenen beiden Varianten verglichen.

Als Ergebnis dieser Prüfung wird die Variante unmittelbar westlich der Kleingartenanlage präferiert. Hierdurch bleiben alle Gärten erhalten. Dazu ist jedoch ein Eingriff in den dortigen Böschungsbereich und Baumbestand erforderlich. In der weiteren Planung ist nach gutachterlicher Bewertung des Biotopbereiches die genaue Trassenführung zu entwickeln. Alternativ kann der Radschnellweg in Randlage innerhalb der Kleingartenanlage geführt werden. Diese Variante ist kostengünstiger und schont die Biotopflächen, führt aber im Saldo zum Verlust von etwa zwei Kleingärten und wird daher von den Kleingärtnern abgelehnt.

Im Grenzbereich der Kleingärten ist ein Sichtschutz zwischen Radweg und Kleingärten sinnvoll.

Der Bahndamm in Laurensberg wird über das geplante Brückenbauwerk (siehe Kap. 8 – Ingenieurbauwerke) über Kohlscheider Straße und Toledoring erreicht. Auf dem Bahndamm verläuft der Radweg weiter als Zweirichtungsradweg bis zur Straße Tittardsfeld. Die Schlossparkstraße soll dabei über ein weiteres geplantes Brückenbauwerk planfrei gequert werden.

Die Fußgänger werden über den Bahndamm und die Brücken parallel mitgeführt. Hierdurch entsteht neben den bereits vorhandenen Wegebeziehungen, die erhalten bleiben, eine neue fußläufige Verbindung zum Naherholungsgebiet Lousberg.

Auf dem Bahndamm ist der vorhandene Gehweg „Weißer Weg“ im Dammkronenbereich zu versetzen. Die Aufenthalts- und Erholungsfunktion des Bahndamms soll auf jeden Fall beibehalten und durch den Radschnellweg nicht verdrängt werden. Zum Schutz der Fußgänger soll

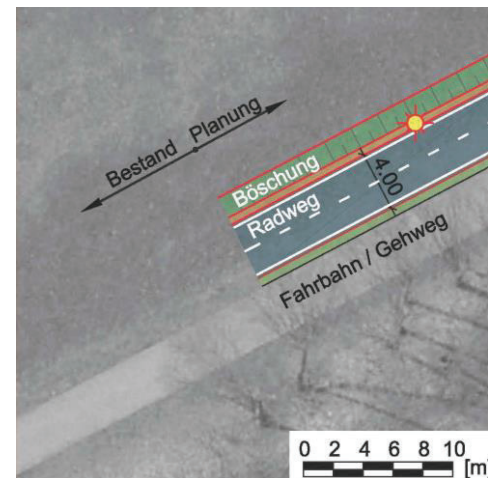


Abb. 41: Rüttscher Straße (Zweirichtungsradweg)

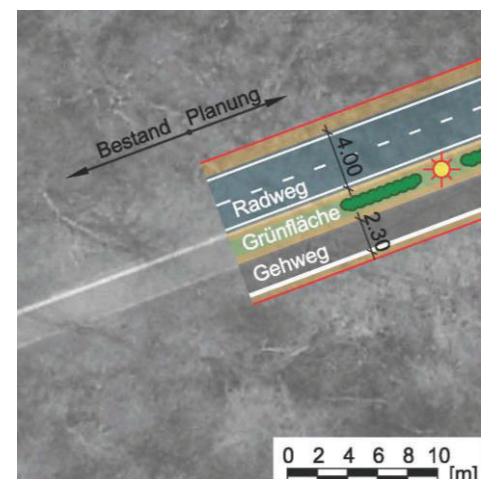


Abb. 42: Alter Bahndamm in Laurensberg