

| | | |
|---|--------------------------------------|--|
| Vorlage | | |
| Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: FB 23 - Fachbereich Immobilienmanagement FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement E 18 - Aachener Stadtbetrieb | | Vorlage-Nr: FB 61/0764/WP18 Status: öffentlich Datum: 14.09.2023 Verfasser/in: Dez.III/FB61/300 |
| RVR Haaren - Planungsbeschluss zum geförderten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren | | |
| Ziele: Klimarelevanz positiv | | |
| Beratungsfolge: | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit |
| 18.10.2023 | Bezirksvertretung Aachen-Haaren | Anhörung/Empfehlung |
| 18.10.2023 | Bezirksvertretung Aachen-Mitte | Anhörung/Empfehlung |
| 24.10.2023 | Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz | Anhörung/Empfehlung |
| 26.10.2023 | Mobilitätsausschuss | Entscheidung |

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren für die Teilbereiche in Aachen-Mitte zu. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, für die in der Zuständigkeit der Bezirksvertretung Aachen-Mitte liegenden Abschnitte, den Planungsbeschluss gemäß der in Anlage 2 vorgelegten Variante zu fassen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren für die Teilbereiche in Haaren zu. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, für die in der Zuständigkeit der Bezirksvertretung Aachen-Haaren liegenden Abschnitte, den Planungsbeschluss gemäß der in Anlage 2 vorgelegten Variante zu fassen.

Der Ausschuss für Klima und Umwelt nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren zu. Er empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss gemäß der in Anlage 2 vorgelegten Variante zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er stimmt der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren zu, fasst den Planungsbeschluss gemäß der in Anlage 2 vorgelegten Variante und beauftragt die Verwaltung, die notwendigen Ergänzungen für die Entwurfsplanung zur Vorlage beim Fördergeber vorzunehmen.

Finanzielle Auswirkungen

| | | | |
|--|----|------|--|
| | JA | NEIN | |
| | | X | |

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> |
| | X | | |

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

| | | | |
|---------------|---------------|-------------|--------------------------|
| <i>gering</i> | <i>mittel</i> | <i>groß</i> | <i>nicht ermittelbar</i> |
| | X | | |

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> |
| | | | X |

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 checked="" 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 type="checkbox"/> | nicht |
| <input checked="" type="checkbox"/> | nicht bekannt |

Durch die Maßnahme werden die Belange nachhaltiger Mobilität und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gestärkt.

Eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen ist die Erreichung der 2020 (vgl. Vorlage FB 36/0424/WP17-1) und 2022 (vgl. Vorlage FB 36/0156/WP18) beschlossenen Klimaziele und die Klimaneutralität 2030. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen auch und vor allem im Verkehrs- und Mobilitätsbereich Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden. Dazu ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich. Um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, bedarf es klimaschonender, sozial verträglicher und ökonomisch tragfähiger Lösungen. Die dafür erforderliche Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird in allen anstehenden Planungen angestrebt.

In diesem Sinne stärkt die vorliegende Maßnahme die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-/Rad-/öffentlicher Verkehr), steigert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und intensiviert den Anteil straßenbegleitenden Grüns in dem betrachteten Abschnitt.

Die damit gesetzten Prioritäten entsprechen dem Ziel einer Stadt- und Verkehrsplanung, die sowohl kleinräumig (Attraktivität des öffentlichen Raums der Stadt Aachen, Lebensqualität ihrer Bürger*innen) als auch großräumig (Schutz von Klima und Umwelt), durch Bereitstellung entsprechender Ressourcen (Flächen, Zeit, Finanzen, Personal) dafür Sorge trägt.

Erläuterungen:

1. Anlass und Ziele

Die Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren verbindet die Aachener Innenstadt mit den Ortsteilen Haaren und Verlautenheide. Die ca. 6 km lange Strecke verläuft in großen Abschnitten entlang der Wurm und größtenteils über bestehende Straßen und Wege. Weiter ist eine direkte Anbindung an den Bahntrassenradweg Aachen-Jülich vorgesehen (vgl. Anlage 1).

Die Stadt Aachen hat den Zuwendungsbescheid zum Förderantrag zur RVR Haaren erhalten. Der Förderzeitraum begann Ende Dezember 2021 und endet nach bisheriger Laufzeit 2024.

Der Streckenverlauf gemäß Förderbescheid ist in der Übersichtskarte Anlage 1 dargestellt. Die RVR folgt weitestgehend den bereits bestehenden Wegeverbindungen des derzeitigen Radverkehrsnetzes.

Wesentliche neue Planungselemente für einen sicheren und komfortablen Ausbau der RVR sind:

- Herstellung neuer Fahrradstraßen gemäß dem Aachener Fahrradstraßen-Standard (ca. 2,5 km)
- Ausbau, Asphaltierung und Verbreiterung von vorhandenen, eigenständig geführten gemeinsamen Geh- und Radwegen bzw. getrennten Geh- und Radwegen (ca. 2,8 km)
- Neubau von eigenständig geführten gemeinsamen Geh- und Radwegen (ca. 0,4 km)
- Anlage von Schutzstreifen (ca. 0,6 km)
- Optimierung der Knotenpunkte für eine Bevorrechtigung und Beschleunigung des Radverkehrs.

Darüber hinaus werden die Anforderungen der zu Fuß Gehenden entlang der RVR besonders berücksichtigt. Das Premiumfußwegekonzept für die Innenstadt sieht vor, dass innerhalb von 20 Minuten aus der Innenstadt auf komfortablen, ansprechenden und barrierefreien Wegen zu Fuß ein umliegender Grünraum (hier die Wurm) erreicht werden kann. In der vorgelegten Planung haben der Premiumfußweg und die RVR Haaren einen gemeinsamen Verlauf vom Willy-Brandt-Platz bis zur Wurm am Europaplatz mit Ausnahmen der parallelen Führung des Premiumfußweges im Bereich der Dennewartstraße. Für Haaren sollen darüber hinaus weitere Premiumfußwege zur Förderung des Fußverkehrs im Rahmen eines Teilprojektes von Haaren Clever Mobil entstehen.

Die RVR verfolgt das Ziel, Radfahrende sicher, komfortabel und direkt von den Außenbezirken in die Innenstadt zu führen.

Damit soll der Rad- und Fußverkehr weiter attraktiviert werden und zu einer Verlagerung der Verkehrsmittelwahl auf den Umweltverbund beigetragen werden. Das Konzept der RVR basiert auf dem Luftreinhalteplan 2015 sowie den Fortschreibungen und ist dort als Maßnahme im Bereich „Ausbau Radwegenetz“ aufgeführt. Es trägt gemäß dem integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) dazu bei, die beschlossenen Klimaschutzziele zu erreichen.

Darüber zählt die RVR auch auf das Ziel 1 „Herstellung von Radhauptverbindungen“ des Radentscheids ein.

Schließlich wird zu den Zielen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) 2021 beigetragen. Danach sollen die Bedingungen für den Radverkehr so attraktiv werden, dass ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege erreicht wird.

Bisherige politische Beratung:

Die RVR Haaren ist in früheren Planungsphasen bereits mehrfach in politischen Gremien behandelt und vorgestellt worden.

05.09.2018: Die Bezirksvertretung Haaren beauftragt die Verwaltung, die Planungen zur Rad-Vorrang-Route Haaren-Verlautenheide zu beginnen.

13.09.2018: Der Mobilitätsausschuss beschließt das Konzept zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen.

12.09.2019: Der Mobilitätsausschuss nimmt das Konzept des Rad-Vorrang-Netzes zustimmend zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, den Verlauf der Rad-Vorrang-Routen wie vorgestellt bei den weiteren Planungsschritten zugrunde zu legen.

31.10.2019: Der Mobilitätsausschuss fasst den Beschluss zu den Gestaltungsstandards zur Verdeutlichung des Verlaufs von Rad-Vorrang-Routen.

14.04.2021: Die Bezirksvertretung Haaren wird über den Stand der Planung der Rad-Vorrang-Route Haaren-Verlautenheide informiert.

31.05.2022: Der Naturschutzbeirat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum Sachstand der Rad-Vorrang-Route (RVR) zwischen der Aachener Innenstadt und Haaren/Verlautenheide zur Kenntnis.

14.06.2022: Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum Sachstand der Rad-Vorrang-Route (RVR) zwischen der Aachener Innenstadt und Haaren/Verlautenheide zur Kenntnis.

07.12.2022: Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung im Rahmen des geförderten Projektes RVR Haaren mit der weiteren Planung gemäß dem Vorhabenablaufkonzept inkl. der Durchführung von frühzeitigen Bürger*innenbeteiligungen im Rahmen der Vorplanung zu beauftragen.

11.01.2023: Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung im Rahmen des geförderten Projektes RVR Haaren mit der weiteren Planung gemäß dem Vorhabenablaufkonzept inkl. der Durchführung von frühzeitigen Bürger*innenbeteiligungen im Rahmen der Vorplanung zu beauftragen.

12.01.2023: Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung das geförderten Projektes RVR Haaren gemäß dem Vorhabenablaufkonzept inkl. der Durchführung von frühzeitigen Bürger*innenbeteiligungen im Rahmen der Vorplanung.

24.08.2023: Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt das Radhauptnetz als Grundlage für den zukünftigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen (die RVR Haaren ist Teil des Radhauptnetzes)

2. Zuordnung der Straßen und Wege

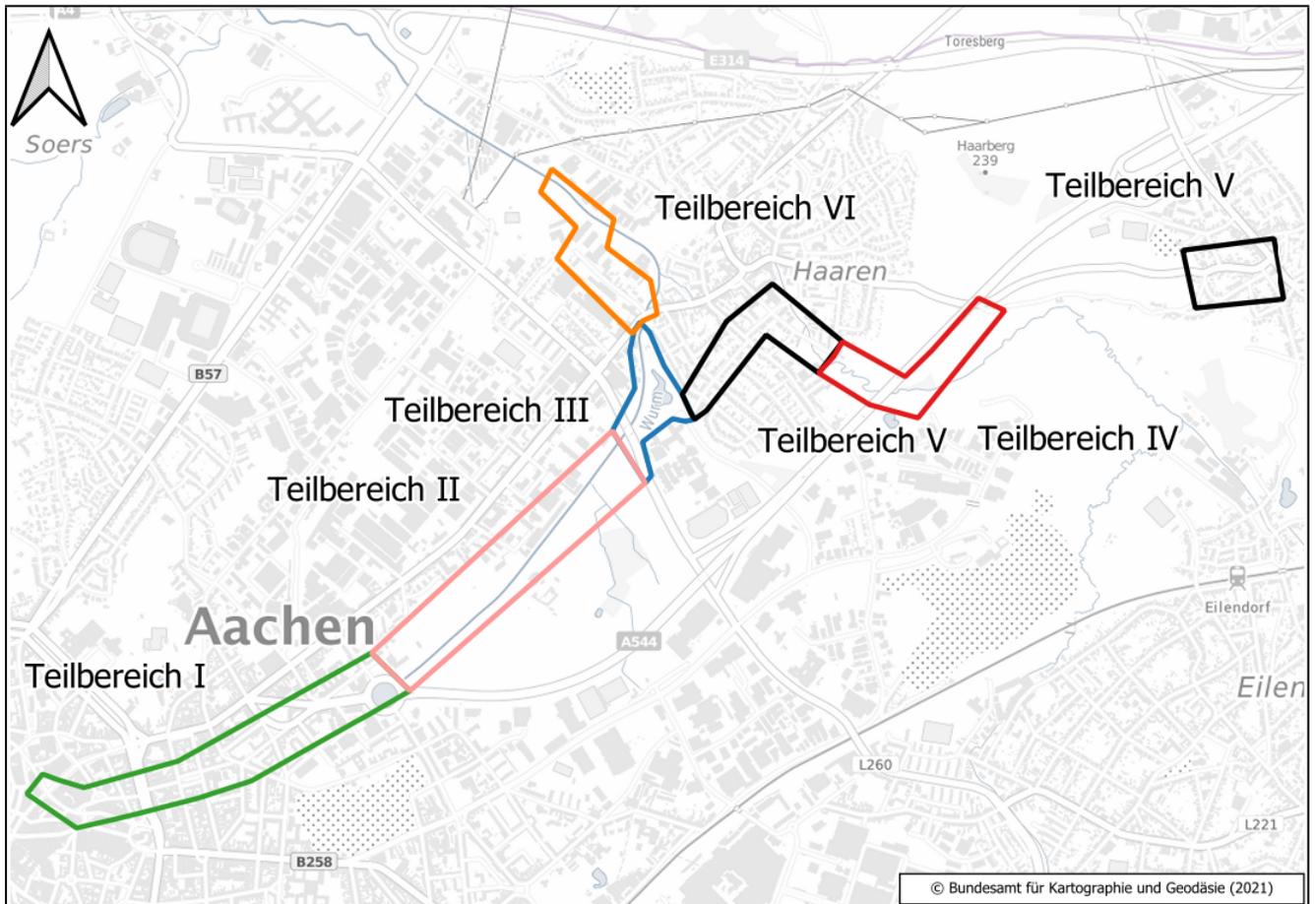
Die RVR Haaren erstreckt sich über ca. 6 km in unterschiedlichen Abschnitten. Hinzu kommt die ca. 1 km lange Anbindung zum Bahntrassenradweg Aachen-Jülich. Um im Folgenden einen guten Überblick zu gewähren, ist die Planung in verschiedene Abschnitte unterteilt.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den einzelnen betroffenen Straßen und Wege.

| Straße / Weg | Bezirk | Teilbereich | Lageplan-Blatt-Nr. | liegt im Außenbereich |
|--|---------------|--------------------|---------------------------|------------------------------|
| Blondelstraße | Mitte | I | 1 | |
| Willy-Brandt-Platz | Mitte | I | 1 | |
| Promenadenstraße mit Synagogenplatz | Mitte | I | 1+2 | |
| Heinrichsallee | Mitte | I | 2 | |
| Maxstraße | Mitte | I | 2 | |
| Rehmplatz | Mitte | I | 2+3 | |
| Sigmundstraße zwischen Rehmplatz und Hein-Janssen-Straße | Mitte | I | 3 | |
| Hein-Janssen-Straße | Mitte | I | 3 | |
| Sigmundstraße zwischen Hein-Janssen-Straße und Blücherplatz | Mitte | I | 3+4 | |
| Blücherplatz | Mitte | I | 4+5 | |
| Europaplatz ohne die Nebenanlage im Verteilerring | Mitte | I | 5 | |
| Weg entlang Wurm von Europaplatz bis zum alten Berliner Ring | Mitte | II | 6-9 | ja |
| Parkanlage Neuköllner Straße | Haaren | III | 18 | |
| Haarbachtalstraße inkl. Übergang zum Nirmmer Weg | Haaren | IV | 12-14 | ja |
| landwirtschaftlicher Weg entlang der BAB A544 | Haaren | IV | 14 - 16 | ja |
| Hofenburger Straße | Haaren | V | 11+12 | |
| Auf der Hüls | Haaren | V | 12 | |
| Akazienstraße | Haaren | V | 12 | |
| Haarbachtalstraße bis Reuterweg | Haaren | V | 12-14 | |
| Endstraße | Haaren | V | 17 | |
| Jülicher Straße | Mitte | VI | 19 | |
| Wurbenden inkl. Verlängerung bis zum Bahntrassenradweg | Mitte | VI | 19-21 | |

Der Lageplan Blatt-Nr. 10 existiert nicht, bzw. ist Bestandteil von Plan 18 geworden.

Übersicht der Teilbereiche:



3. Bürger*innenbeteiligungen

Es fanden zwei frühzeitige Bürger*innenbeteiligungen statt:

- mit Schwerpunkt Haaren/Verlautenheide in der Haarbachtalhalle am Dienstag, 07.02.2023
- mit Schwerpunkt Innenstadt bis Berliner Ring im Depot, Talstraße, am Montag, 13.02.2023

Weiter wurden per Email Bürger*inneneingaben eingebracht.

Als Anlage 4 sind die Protokolle zu den beiden Veranstaltungen und die Eingaben beigefügt und entsprechend kommentiert.

4. Umweltbelange

a. Arten- und Naturschutz

Landschaftspflegerischer Begleitplan inkl. Artenschutzvorprüfung und Biotopkartierung

Das Planungsgebiet der RVR Haaren liegt teilweise im Biotopverbund „Wurmtal im Bereich der Stadt Aachen“ (VB-K-5102-011). Dabei wird das Landschaftsschutzgebiet „LSG-Aachen“ (LSG-5102-0001) teilweise tangiert. Außerdem befinden sich hier drei schutzwürdige Biotope, welche von der RVR-Planung berührt werden:

- Gut Kalkofen und Huettenbach (BK-5202-061)
- Wurmbachabschnitt nördlich Gut Kalkofen (BK-5202-060)
- Haarbachhau zwischen Aachen-Brand und Haaren (BK-5202-063)

Daher wurde ein Büro zur Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) inkl. der Artenschutzvorprüfung (ASP I) und Biotopkartierung beauftragt.

Die Artenschutzprüfung ist abgeschlossen und liegt als Anlage 5 bei, der landschaftspflegerischer Begleitplan wird im Rahmen der weiteren Planungsschritte finalisiert. Eine adaptive Beleuchtung unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vorgaben wird entlang der Wurm, des Haarbaches, im Park an der Neuköllner Straße und entlang der BAB A544 vorgesehen. Die Möglichkeiten zum Einsatz solarbetriebener Beleuchtungen werden im Rahmen der weiteren Planung unter Beachtung der Standortbedingungen geprüft.

b. Gewässerschutz

Im Bereich zwischen Talbotstraße und Berliner Ring, im Bereich des Parks Neuköllner Straße und weiter in der Verlängerung der Straße Wurmbenden sind die Zuständigkeiten und Vorgaben des Wasserverbandes Eifel-Rur (WVER), des Landesbetrieb Straßen.NRW sowie der Regionetz zu beachten. Im Rahmen einer ersten Planvereinbarung im Vorfeld der Vorplanung wurden vom WVER keine baulichen Restriktionen vorgegeben. Straßen.NRW hat zum aktuellen Planungsstand auch keine Bedenken hinsichtlich ihrer Einrichtungen angemeldet.

Mit der Planung wurden unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit von Grundstücken und aller in die Abwägungen einzustellender Belange die minimalst nötigen Eingriffe - insbesondere auch unter Berücksichtigung des Baumschutzes sowie den Belangen des Gewässerschutzes - vorgesehen. Der Bau von Geländern und z.B. einer direkten Rampe zum alten Berliner Ring parallel zur Wurm wurden aus den festgesetzten Überschwemmungsgebieten in weniger sensible Bereiche verschoben. In die vorhandenen Böschungen entlang der Wurm bzw. des Haarbaches wird nicht eingegriffen, da wo möglich wird der Abstand der bestehenden Wege zum Gewässer vergrößert bzw. ein 3 m Abstand von neuen baulichen Anlagen von der Böschungsoberkante möglichst eingehalten.

In Fällen, in denen das z.B. aus Platzgründen nicht möglich ist, sind entsprechende wasserrechtliche Ausnahmen im Rahmen der Genehmigungsplanung einzuholen, welche bereits vorab mit der unteren Wasserbehörde vom Grundsatz her abgestimmt worden sind.

c. Baumschutz

Neben den im Landschaftsplan befindlichen großstämmigen Baumbeständen im Bereich der Böschungsoberkanten an der Wurm sowie am Haarbach wurde der gemäß Baumschutzsatzung geschützte Baumbestand vor allem im Park Neuköllner Straße frühzeitig in der Planung berücksichtigt. Dieser wird als erhaltenswert bewertet und eine Asphaltierung unter Umweltaspekten kritisch gesehen. Hinsichtlich des Erhalts des Baumbestandes wurden bereits frühzeitig umfangreiche Abstimmungen mit dem Baumschutz durchgeführt und entsprechende Festlegungen getroffen. Dies betrifft sowohl die Breite bzw. Aufteilung der Geh- und Radwege als auch die Wegführung. Die Ergebnisse sind bereits in die Vorplanung eingeflossen. Insbesondere auch zur Art der Oberflächengestaltung wurden umfangreiche Recherchen durchgeführt. Um einerseits den Ansprüchen des Baumschutzes aber auch den Anforderungen einer komfortablen Rad-Vorrang-Route für den Alltagsverkehr gerecht zu werden, wird in solchen sensiblen Bereichen der Einsatz von PU-Asphalt angestrebt. PU-Asphalt ist im eigentlichen Sinne kein Asphalt und wird nicht mit Bitumen gebunden. Er ist sowohl wasser- als auch luftdurchlässig und kann daher als wassergebunden

eingestuft werden. In Bereichen mit Baumbestand soll da, wo notwendig und sinnvoll, die Gründung auf einem Baumsubstrat erfolgen.

Darüber hinaus ist für ausgewählte Bereiche in der Bauausführung eine baumfachliche Baubegleitung erforderlich.

d. Grünplanung

Im Bereich des Parks Neuköllner Straße wird keine Asphaltierung angestrebt (s.o. zum Thema PU-Asphalt). Aus grün- und freiraumgestalterischen Gründen werden keine neuen Wege angelegt, sondern das vorhandene Wegenetz wird in der Planung berücksichtigt, teilweise verbreitert oder verschoben. Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr wird in Teilbereichen erreicht. Die Zerstörung von Grünflächen durch paralleles Radfahren neben dem Kopfsteinpflaster im Bestand soll unterbunden werden.

Die in Planung befindliche neue Wegeverbindung (Wurm-/Haarbachauen) zwischen Wurmbenden und dem Park am Alten Friedhof soll nicht als RVR genutzt werden. An dieser Stelle ist die Wegeführung und Ausschilderung der RVR frühzeitig und in enger Abstimmung mit den betroffenen ISEK Haaren Projekten (Ortseingang Jülicher Str. und Wurm-/Haarbachauen) abzustimmen.

Zur Querung der Heinrichsallee wird in den Baumbestanden Grünstreifen eingegriffen werden müssen. Tiefbau im Kronentraufbereich könnte trotz großer Sorgfalt eine Belastung für die Bäume darstellen. In der Ausführungsplanung ist zu prüfen, wie Baumschutz und Verkehrssicherheit in Einklang gebracht werden können.

e. Stadtklima/Klimaschutz

Zusätzliche Versiegelungen können durch den umfangreicheren Einsatz von PU-Asphalt bei der Anlage neuer Wege so gering wie möglich gehalten und gegenüber einer herkömmlichen Asphaltbauweise deutlich reduziert werden.

Eine exakte Aussage zum CO₂-Einsparpotential der RVR ist nicht möglich, da viele Faktoren existieren, die den Verkehrsmittelwechsel beeinflussen. Daher wurden für die weitere Betrachtung 3 Untersuchungsvarianten mit der möglichen Bandbreite des CO₂ CO₂-Einsparungspotentiales erstellt. Die zweite Variante orientiert sich an den Zielen des Luftreinhalteplanes mit einer Erhöhung des Radverkehrsanteil am Modal Split auf 20 % und bildet einen mittleren Wert, der hier als mittleres Nutzenpotential anzusehen ist.

- Reduktion der CO₂-Emmisionen um **112 t/a** bei einer Reduktion des MIV-Anteils um 10%
- Reduktion der CO₂²-Emmisionen um **296 t/a** bei einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20% gemäß dem Luftreinhalteplan und gleichzeitigen Reduzierung des MIV-Anteils
- Reduktion der CO₂-Emmisionen um **461 t/a** bei einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25% nach dem FaNaG und gleichzeitigen Reduzierung des MIV-Anteils.

•

f. Weitere Potentiale

Durch die Verlagerung der Fahrten vom MIV auf den Radverkehr entstehen weitere hier nicht näher bezifferte Vorteile, wie z.B.

- Lärmreduktion
- die Verminderung der Emissionen von weiteren Schad- und Feinstaubstoffen
- die Reduktion des Verbrauchs fossiler Energieträger.

5. Volkswirtschaftlicher Nutzen

Der Umstieg vom MIV auf den Radverkehr bedeutet auch positive Veränderungen der Krankheitskosten, welche sowohl für den einzelnen Verkehrsmittelumsteiger einen persönlichen Nutzen bildet aber auch insgesamt einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen darstellt. Weiter lässt sich durch den Ausbau der RVR Haaren eine Verkürzung der Reisezeiten für den Radverkehr gegenüber den Zeiten im Bestand erzielen.

6. Regionetz

Parallel zur Vorplanung der RVR wurden auch Abstimmungen mit der Regionetz über alle Sparten bezüglich möglicher Netzerneuerungen durchgeführt. Teilweise könnten zukünftig Kanalsanierungsmaßnahmen in geschlossener Bauweise anstehen. Sie bedürfen einzelner Kopflöcher, meist im Bereich der Fahrbahn. Diese Kanalsanierungsmaßnahmen sind jedoch noch nicht abschließend terminiert und werden intensiv mit der Stadt abgestimmt.

Relevant ist auch der anvisierte Ausbau des Fernwärmenetzes in Aachen. Betroffen ist hier das Rehmviertel. Fernwärmenetzerweiterungen in Teilbereichen Blücherplatzes sind fest vorgesehen. Darüber hinaus ist die Machbarkeit einer Verlegung der Fernwärme in Teilen der Maxstraße, der Sigmundstraße, der Hein-Janssen-Straße und am Rehmplatz in Prüfung. Abhängig vom Prüfergebnis könnten auch weitere Leitungsinfrastruktur im Maßnahmenbündel mit saniert/erneuert werden müssen. Eine genaue Zeitplanung je Maßnahme der Regionetz liegt noch nicht vor.

7. Straßengestaltung und Varianten

Die Lagepläne (1-21) zur Planung der RVR Haaren sind in der Anlage 2 enthalten. Aus der Vielzahl iterativer Abstimmungen, Bürgereingaben und Randbedingungen konnte in den meisten Fällen eine Variante als Zielvariante erarbeitet werden. Für die Bereiche, für die es weitere Varianten gibt, sind diese in der Anlage 3 dargestellt. Dies betrifft folgende Bereiche:

Europaplatz

Im Bereich zwischen dem Blücherplatz, Höhe Musikschule, und dem Verteilerring Europlatz wird ein Beidrichtungsradweg auf der südlichen Seite vorgeschlagen. Dies entspricht der vor Ort wahrgenommenen und von den meisten Radfahrenden gewählten Fahrtroute. Bei der Planung wird durch die neue/angepasste Infrastruktur großer Wert auf eine eindeutige Führung und die Erhöhung der Aufmerksamkeit von Kfz-Lenkenden auf Radfahrende gelegt. Die vorhandenen Zufahrten sind gut einsehbar. Diese Variante entspricht den Eingaben der Fahrradverbände im Rahmen der Bürger*innnbeteiligungen (siehe Anlage 5).

Die alternative Variante sieht je Fahrtrichtung eine Radverkehrsanlage im Einrichtungsverkehr vor. Das Potential einer höheren Anzahl von Falschfahrten ist gegeben. Die Kosten der alternativen Variante sind höher.

Wurmweg zwischen Talbotstraße und Berliner Ring

Die Vorzugsvariante sieht hier im Wesentlichen einen getrennten Geh- und Radweg vor. Der Radweg soll für den, hier vereinzelt, landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden. Er soll zur Verringerung der zusätzlichen Versiegelung mittels PU-Asphalt errichtet werden. Ausnahme bildet die

4 m breite relativ neue Brücke über den Hüttenbach, die nicht verbreitert werden soll. Auf diese Weise werden die Belange des Gewässerschutzes am besten berücksichtigt. Zur Verwirklichung dieser Variante ist ein Teilkauf von Grundstücken mehrerer privater Dritter erforderlich. Erste Abstimmungen sind positiv verlaufen und werden in Kürze fortgesetzt.

Sollte die Vorzugsvariante nicht machbar sein, könnte die beiliegende alternative Variante auf dem Flurstück der Stadt Aachen umgesetzt werden. Derzeit sind noch nicht alle Details zum Oberflächenaufbau erarbeitet; eine grundsätzliche Machbarkeit ist aber gegeben, ggf. ist nur ein Ausbau wie im Bestand möglich.

Weg parallel zur A544

Die Vorzugsvariante sieht eine Steigung von maximal ca. 6% vor entsprechend der angestrebten Maximalsteigung für komfortable Radverkehrsanlagen. Um die heute vorhandene Steigung zu minimieren, ist eine Benutzung von Grundstücken der Autobahngesellschaft erforderlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegt hierzu noch keine Einverständniserklärung vor.

Sollte keine Einigung erzielt werden, kann die RVR in diesem Bereich nur mit einer Steigung mit in Teilbereichen von bis zu ca. 10% errichtet werden.

Endstraße

Die Vorzugsvariante sieht im Bereich der Endstraße je Fahrtrichtung einen Schutzstreifen vor. Als Alternative könnte ein Zweirichtungsradweg im südlichen Bereich umgesetzt werden, jedoch ist bei dem vorliegenden Gefälle davon auszugehen, dass bergab höhere Geschwindigkeiten von den Radfahrenden erreicht werden und so ein erhöhtes Konfliktpotential mit den teilweise schlecht einzusehenden Grundstückszufahrten besteht.

Zum besseren Verständnis werden aktuell Steckbriefe zu den einzelnen Abschnitten erarbeitet, die baldmöglichst digital zur Verfügung gestellt werden.

8. Stadtgestalterische Konflikte

Im Bereich der Promenadenstraße am Synagogenplatz wird eine Konkurrenzsituation zwischen Synagogenplatz und RVR gesehen. Durch die Herstellung einer rot eingefärbten Fahrradstraße könnte der Verkehrsraum eine optische Dominanz gegenüber der Platzsituation erhalten, die aus stadtgestalterischer Sicht nicht wünschenswert ist.

Hier ist aktuell großformatiges Kopfsteinpflaster vorhanden, welches für Radfahrende unkomfortabel zu befahren ist.

Daher ergeben sich folgende Möglichkeiten für diesen Bereich, wobei die 3. Variante vonseiten der Verwaltung bevorzugt wird.

1. Fahrradstraße mit Roteinfärbung ab dem Beginn der Asphaltfläche wird wie geplant umgesetzt
2. Straßenraum bleibt zunächst wie er ist und wird nur entsprechend der RVR beschildert. Die Fahrbahn wird perspektivisch in die Platzgestaltung mit einbezogen und im Nachgang außerhalb des Projektes RVR weiter geplant.
3. Das Kopfsteinpflaster wird aufgenommen, geschnitten und anschließend wieder eingebaut. Zudem wird der Straßenraum entsprechend der RVR beschildert. So wird der Fahrkomfort für

Radfahrende gesteigert und gleichzeitig eine gestalterische Rücksichtnahme gegenüber dem Synagogenplatz gewährleistet.

9. Widmung

Teilstücke der neuen Radvorrangroute Haaren sind nach Fertigstellung im Sinne von § 3 Abs. 5 StrWG NRW - Sonstige öffentliche Straßen- beschränkt öffentlich zu widmen. Der Gemeindegebrauch an der Verkehrsfläche wird auf den Fuß- und Radverkehr beschränkt werden, zusätzlich wird in Teilbereichen landwirtschaftlicher Verkehr erlaubt. Die nachfolgende Tabelle gibt die Übersicht der betroffenen Wege.

| Streckenabschnitt | Bezirk | Flurstücke aktuell | Landwirtschaftlicher Verkehr frei geplant |
|---|--------|---|---|
| Wurmweg zwischen Europaplatz und Talbotstraße | Mitte | 4171-071-02163 4171-071-03161 4171-071-03091 4171-072-04904 | nein |
| Wurmweg zwischen Talbotstraße und Berliner Ring | Mitte | 4171-072-04904 plus ggf. Teilerwerb Grundstücke Dritter | ja |
| betroffene Wege im Park Neuköllner Straße | Haaren | 4176-018-00112 4176-018-00069 4176-018-00115 4176-018-00110 4176-018-00116 4176-018-00080 4176-018-00003 4176-018-00119 | nein |
| Neuer Weg in Verlängerung von Wurmbenden | Mitte | 4171-071-03411 | ja |
| Landwirtschaftliche Wege zwischen Ortsausang Haaren in Höhe Reutersweg über die Haarbachtalstraße /Nirmer Weg und dem Weg parallel zur BAB A544 bis zur Haarener Gracht | Haaren | 4176-025-00429 4176-025-00309 4176-025-00314 4176-025-00319 4176-025-00312 4176-025-00313 4176-025-00317 plus ggf. Teilerwerb Grundstücke Dritter | ja |

Durch die Widmung von Streckenabschnitten muss ein erhöhter Unterhaltungsaufwand eingeplant werden. Bei ungewidmeten Flächen ist der Anspruch an die Wahrung der Verkehrssicherheit ein deutlich geringerer.

10. Wesentliche Änderungen

Im Rahmen der Vorplanung wurden insbesondere folgende kostenrelevanten Punkte gegenüber den bisherigen Planungen bzw. den Überlegungen des Förderantrags mit aufgenommen:

- Es ergeben sich zusätzliche Straßensanierungsmaßnahmen aufgrund schadhafter Fahrbahn, Markierungsarbeiten können nur aufgrund
 - zusätzlicher Asphaltmaßnahmen oder
 - notwendiger grundhaften Sanierungen aufgebracht werden
- Umgestaltung Kreuzung Hein-Janssen-Straße mit Sigmundstraße
- Bau einer Mittelinsel Jülicher Straße
- Einsatz von PU-Asphalt
- Minimale erforderliche Geländer zur Absturzsicherung
- Allgemeine Kostensteigerungen

Die Kosten werden im Rahmen der Entwurfsbearbeitung und bei Vorliegen von Baugrunduntersuchungen und Höhenplanungen weiter konkretisiert.

Weiter wird zu einer Optimierung der Querung der Wurm im Bereich der Jülicher Straße der Bau eines neuen Brückenbauwerkes vorgeschlagen, da die Bestandsbrücke mit ca. 1,5 m lichter Breite äußerst schmal ist. Auf dem 1,5 m breiten Weg lassen sich Fuß- und Radverkehr nicht verkehrssicher in beiden Richtungen abwickeln.

Auch dies ist im bestehenden Förderbescheid bisher nicht eingeplant. Die Verwaltung strebt in diesem Kontext eine Erweiterung des Antrags an, was sie zeitnah mit dem Fördergeber abstimmen wird.

Sollte dies im Rahmen der Förderung nicht möglich sein, wird die Verwaltung klären, ob ein anderer Förderzugang möglich ist und die RVR Haaren an dieser Stelle zunächst ohne zusätzliches Brückenbauwerk weiter planen.

11. Kosten und Finanzierung

Nach derzeitigem Planungsstand betragen die geschätzten Baukosten etwa 6,6 Millionen Euro.

Für die RVR Haaren liegt ein Förderbescheid über 80 % der damals im Antrag geschätzten Gesamtkosten von etwa 3,9 Mio. € in Höhe von etwa 3,1 Mio. € vor. Nach dem Planungsbeschluss werden die veränderten Kosten mit dem Fördergeber abgestimmt.

Da an einigen Stellen Überschneidungen mit anderen Projekten (Haaren Clever Mobil, barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Planung Europaplatz) bestehen, wird im weiteren Verlauf des Projekts geprüft, inwieweit Kostenanteile diesen Projekten zugeordnet werden können.

Für die weitere Planung stehen ausreichende Mittel beim zugehörigen PSP-Element 5-120102-900-10100-300-1 „Radvorrangroute Haaren“ Kostenart 78520000 bereit.

Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten. Die Umsetzung der Maßnahmen ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist.

12. Weitere Zeitplanung

Nach erfolgtem Planungsbeschluss wird die Entwurfsplanung dem Fördergeber zur Prüfung übermittelt. Parallel wird die Genehmigungsplanung durchgeführt. Nach der Freigabe durch den Fördergeber kann die Ausführungsplanung begonnen werden.

Der Zeitpunkt der baulichen Umsetzung ist in Teilbereichen aktuell noch nicht abschließend abschätzbar und ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen. Dazu gehört die Umsetzung im Teilbereich IV, die insbesondere von der Baustelle zum Neubau der Haarbachtalbrücke im Zuge der BAB A544 abhängig ist. Weiter ist die bauliche Umsetzbarkeit im Zuge der für die Vollsperrung der BAB A544 erforderlichen Umleitungen auf den Hauptverkehrsstraßen Jülicher Straße und Endstraße abzustimmen. Auch die potentiellen Arbeiten zum Fernwärmenetz im Rehmviertel sind zu berücksichtigen.

13. Risiken

Als Risiken im Hinblick auf die Fertigstellung und Abrechnung der Maßnahme innerhalb des Förderzeitraumes bis 31.12.2024 können u.a. benannt werden:

- Koordination des Baustellengeschehens im gesamtstädtischen Kontext (hier insbesondere Vollsperrung der A544 ab voraussichtlich 2024 und dem Ausbau des Fernwärmenetzes)
- Ausschreibungserfolg – angestrenzte Marktlage und Verfügbarkeit insbesondere von geeigneten Baufirmen, möglicherweise instabile Lieferketten
- noch nicht definierte Terminketten (z.B. Termine der politischen Gremiensitzungen in 2024)
- Unvorhergesehenes im weiteren Planungs- und Bauprozess
- sonstiges Unvorhergesehenes

14. Fazit und Empfehlung

Es wird empfohlen, der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren zuzustimmen und den Planungsbeschluss gemäß der vorgelegten Vorzugsvariante (entsprechend der Pläne in Anlage 2) zu fassen.

Mögliche Ergänzungen sind in der Entwurfsplanung für die Vorlage beim Fördergeber einzuarbeiten. Die Entwurfsplanung ist dem Fördergeber zur Prüfung vorzulegen und die Genehmigungsplanung ist durchzuführen.

Nach Freigabe durch den Fördergeber sind die weiteren Planungen zum Ausführungsbeschluss fertigzustellen.

Anlage/n:

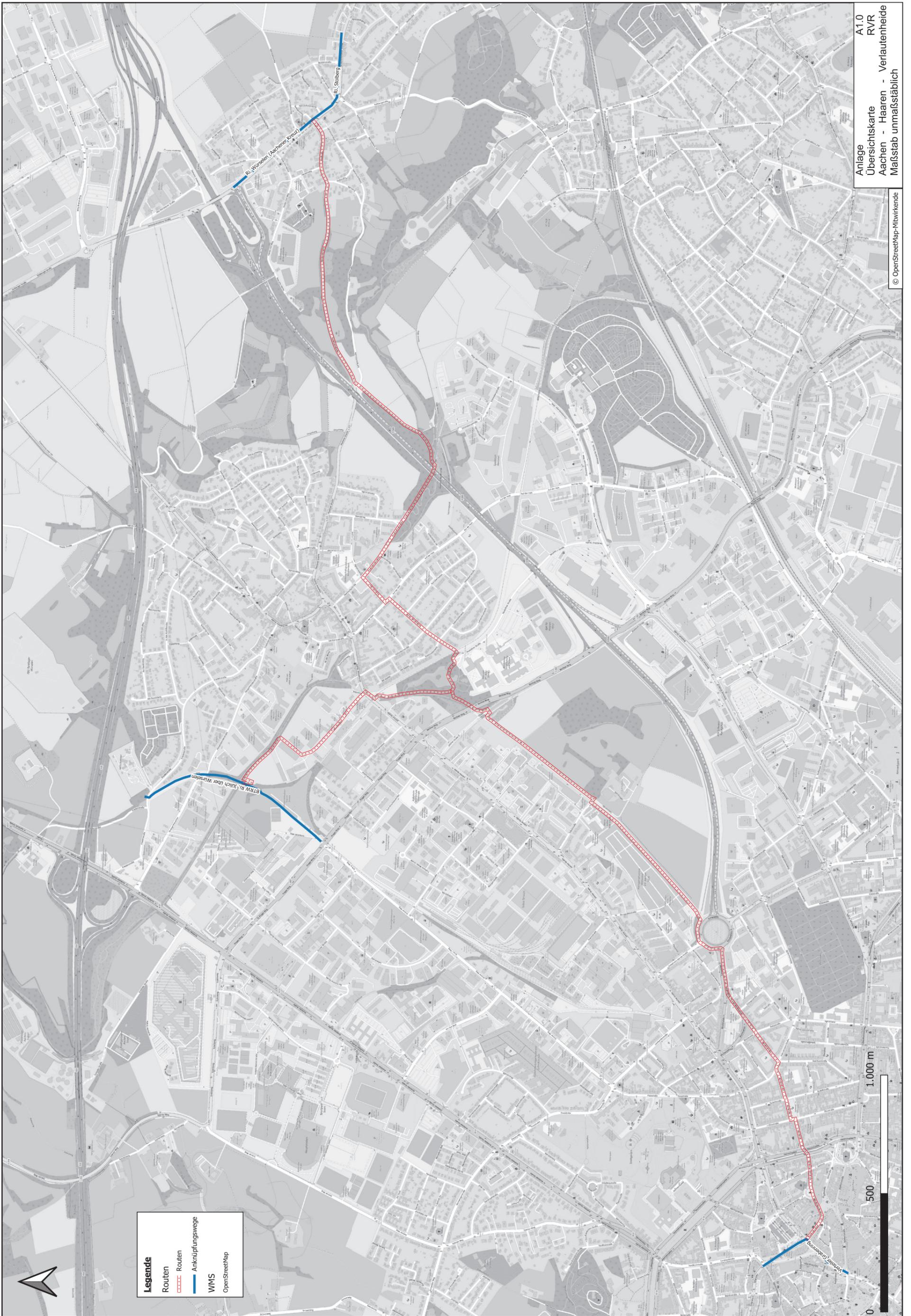
Anlage 1 – Übersichtskarte

Anlage 2 – Lagepläne der zu beschließenden Planung

Anlage 3 – Varianten zu den Lageplänen

Anlage 4 – Ergebnisse der Bürgerinnen*beteiligungen

Anlage 5 – Endbericht zur ASP



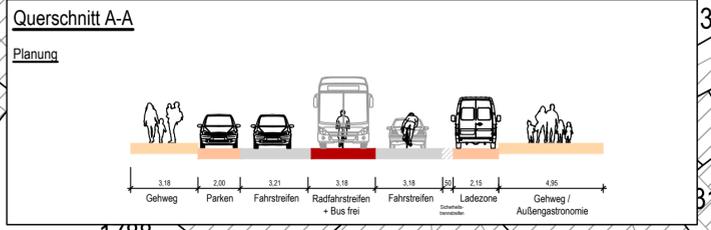
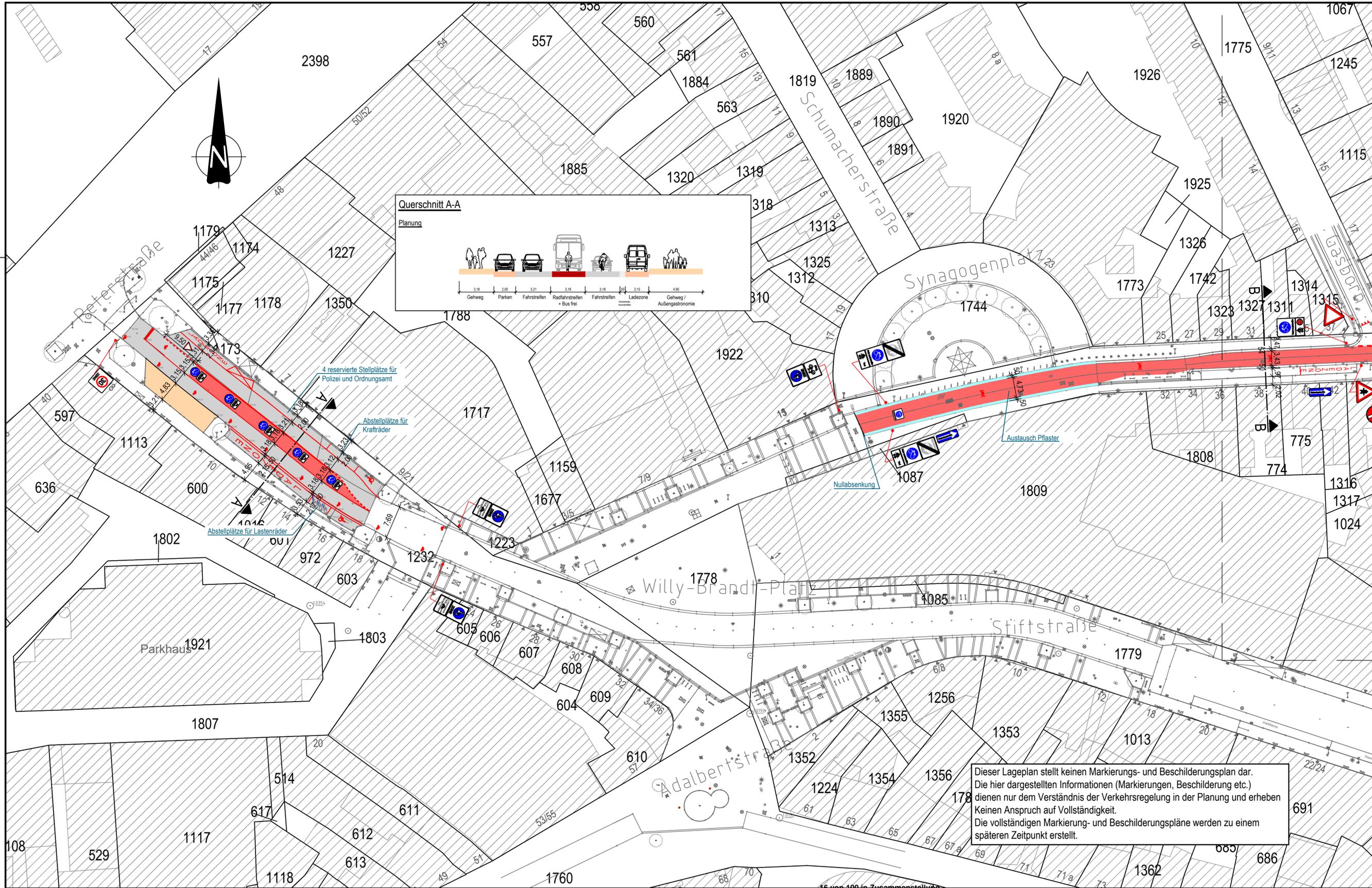
Anlage A1.0
 Übersichtskarte
 Aachen - Haaren - Verlautenheide
 Maßstab unmaßstäblich

© OpenStreetMap-Mitwirkende

Legende

- Routen
- Routen
- Anknüpfungswege
- WMS
- OpenStreetMap





- ### Zeichenerklärung
- H=15000m
 1:5000m 1:531.000m 0:700% 725.500m
- Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung
 - Markierung
 - Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Polier
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel

Vorplanung



| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304810 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadtaachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB1: Peterstraße - Europlatz
 Blondelstraße - Promenadenstraße I

Lageplan

| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
|----------|---------|--------------|------------|
| | | | 10,0 m |
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Dezernat
 Planung, Bau und Mobilität

Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
 Fachbereich Stadtentwicklung,
 -planung und Mobilitätsinfrastruktur

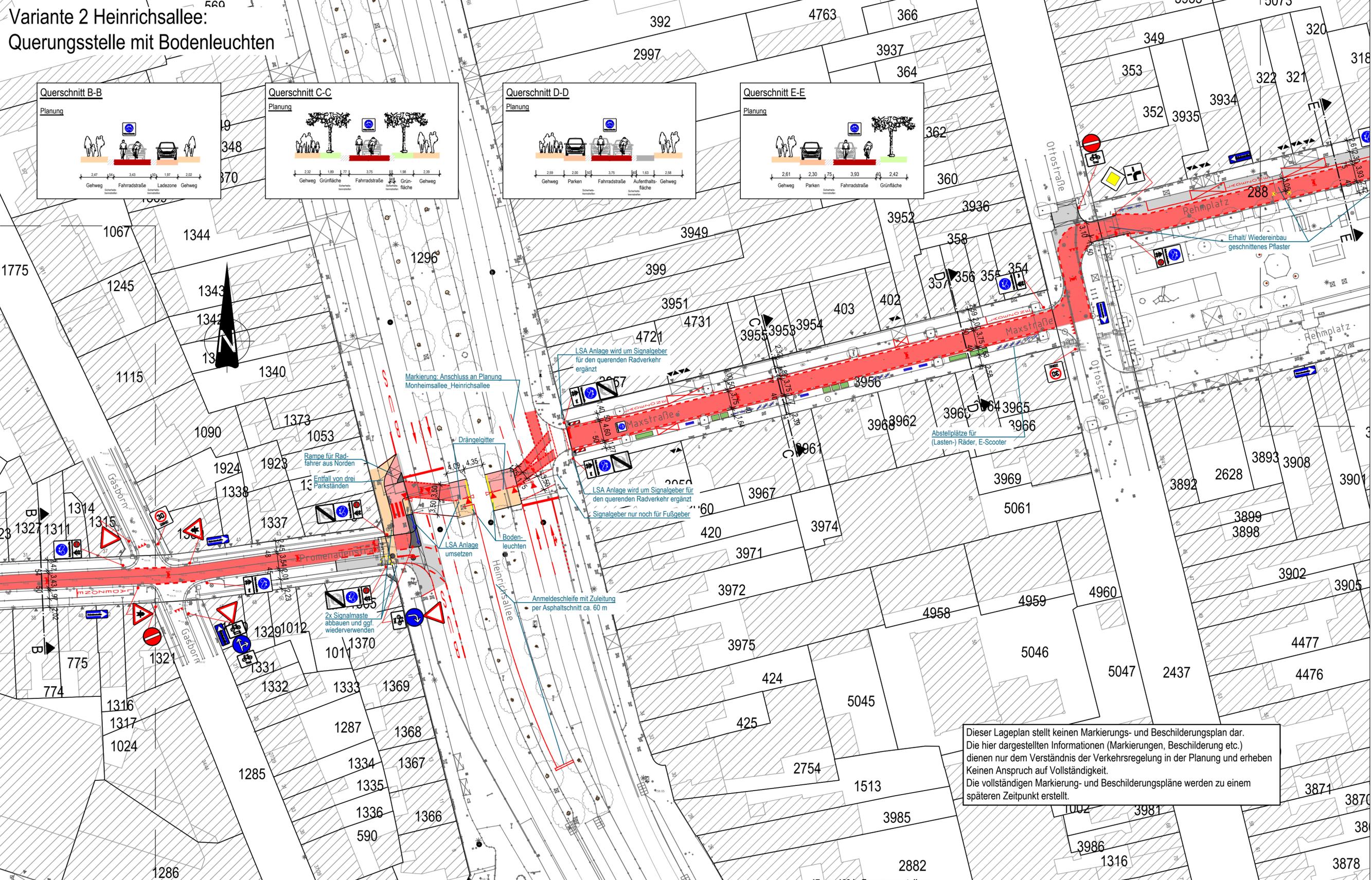
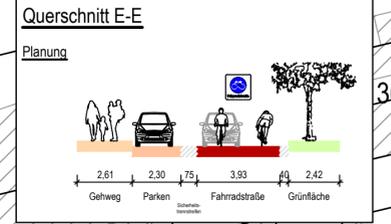
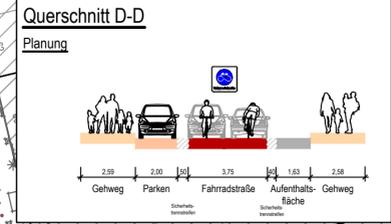
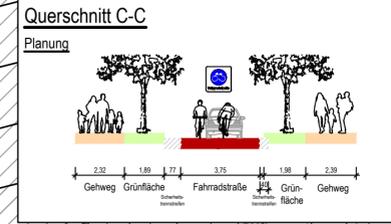
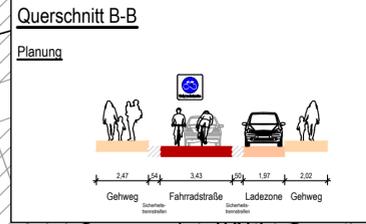
Isabel Strehle
 Abteilung
 Verkehrsplanung und Mobilität

Uwe Müller
 September 2023

ETRS 89

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Variante 2 Heinrichsallee: Querungsstelle mit Bodenleuchten



Zeichenerklärung

H=15000m
1:5000m 1:531.000m 0.700% 725.500m

Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

| | | |
|--|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10320705 |
| Geprüft | September 2023 | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadtaachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB1: Peterstraße - Europlatz
Promenadenstr.-Heinrichsallee V2-Rehmpl.

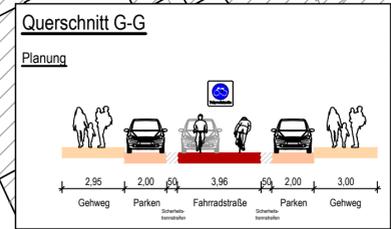
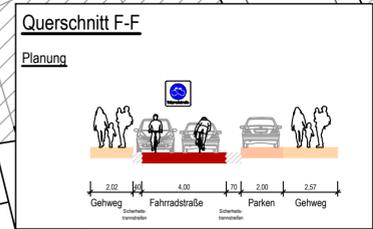
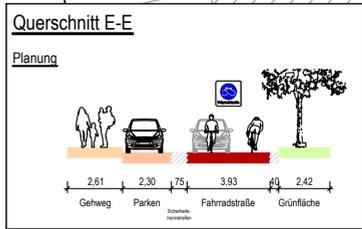
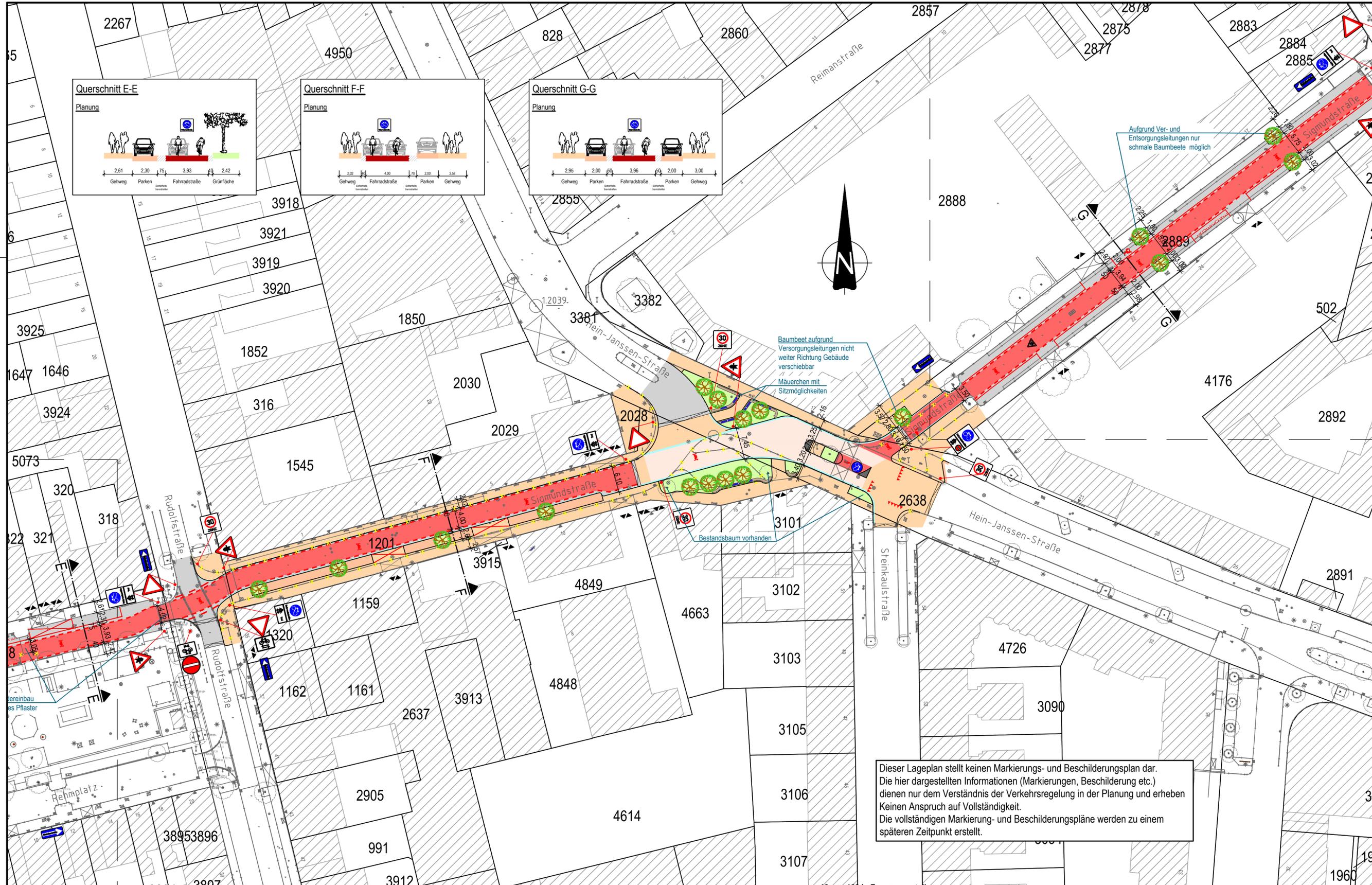
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



Zeichenerklärung

- Planung**
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel

H=15000m
 1:5000m 0.700%
 1531.000m 725.500m

Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN
 Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304814 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadtaachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

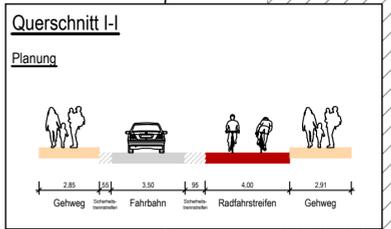
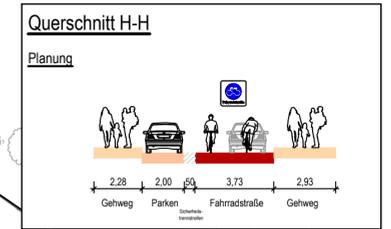
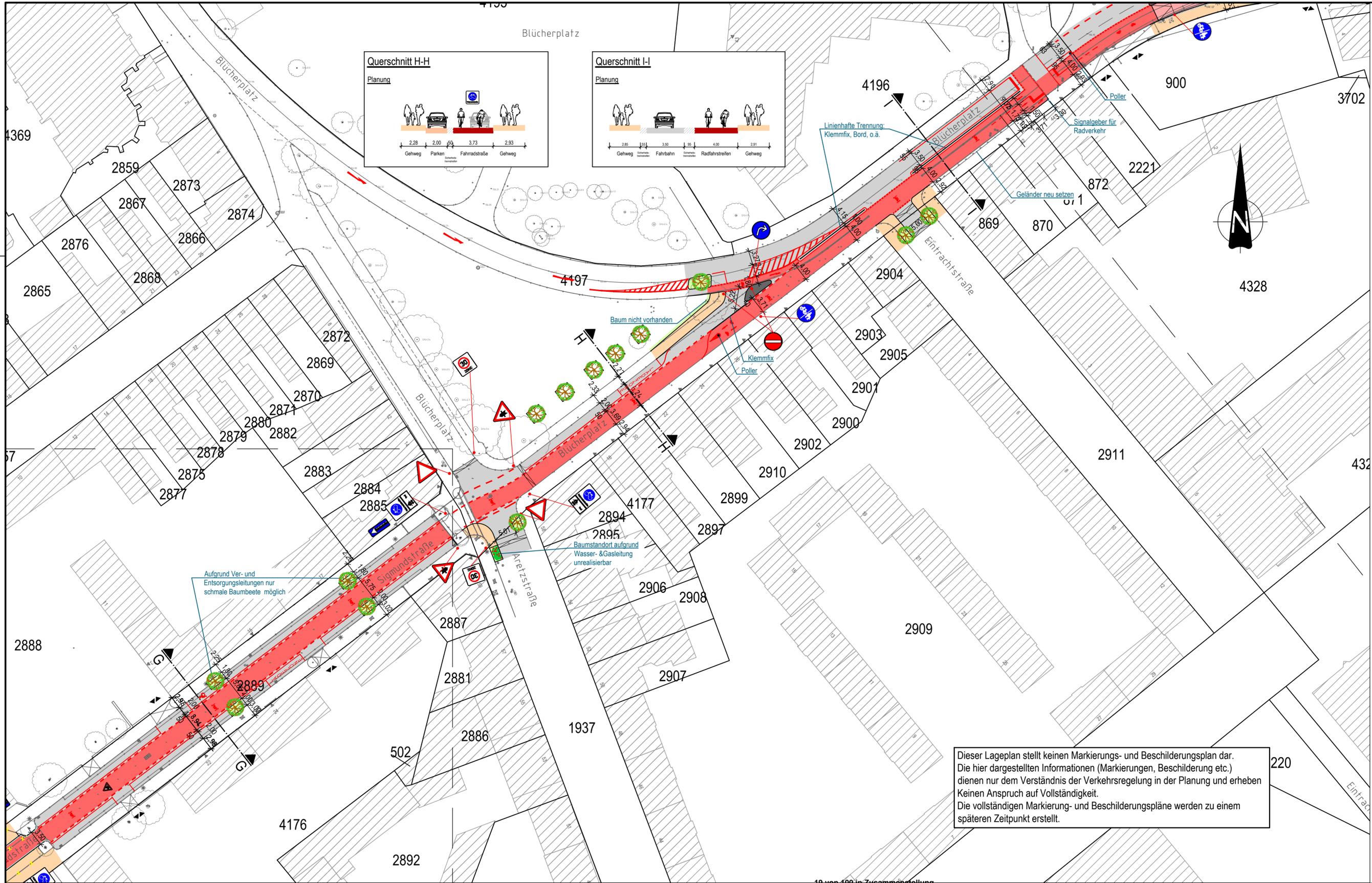
TB1: Peterstraße - Europlatz
 Rehmplatz - Sigmundstraße II

Lageplan

| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
|----------|---------|--------------|------------|
| | | | 10,0 m |
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
| | | | |

Dezernat
 Planung, Bau und Mobilität
 Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
 Isabel Strehle
 Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
 Uwe Müller
 September 2023
 ETRS 89

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



Zeichenerklärung

H=15000m
 1:5000m 0.700%
 1531.000m 725.500m

Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

| | | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|--|-------------------------------------|
| | Einschnittsböschung | | Dammböschung | | Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken |
| | Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde | | Frostschutzkies | | Geländer |
| | Straßennebenflächen | | Wurzelschutzsubstrat | | Zaun |
| | Fahrbahn mit Achse | | Zufahrt | | Beleuchtung |
| | Bankett | | Betonfläche | | Abbruch |
| | Wirtschaftsweg | | Deckensanierung | | Zufahrt |
| | Radweg | | Rinne | | Poller |
| | Gehweg | | Stützwand | | Ablauf |
| | Wartebereich Bushaltestelle | | Markierung | | Baum |
| | Mischverkehrsfläche | | Markierung Radverkehrsanlagen | | Pflanzbeete |
| | Fahrbahnteiler / Inseln | | Anrampung | | Sitzbank |
| | Parkstreifen | | | | Radanlehnbügel |
| | taktile Elemente | | | | |
| | Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung | | | | |

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
 www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304815 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadtaachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB1: Peterstraße - Europlatz
 Blücherplatz / Europaplatz

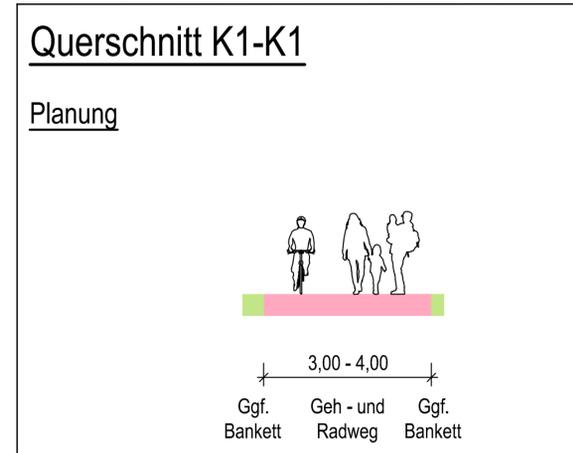
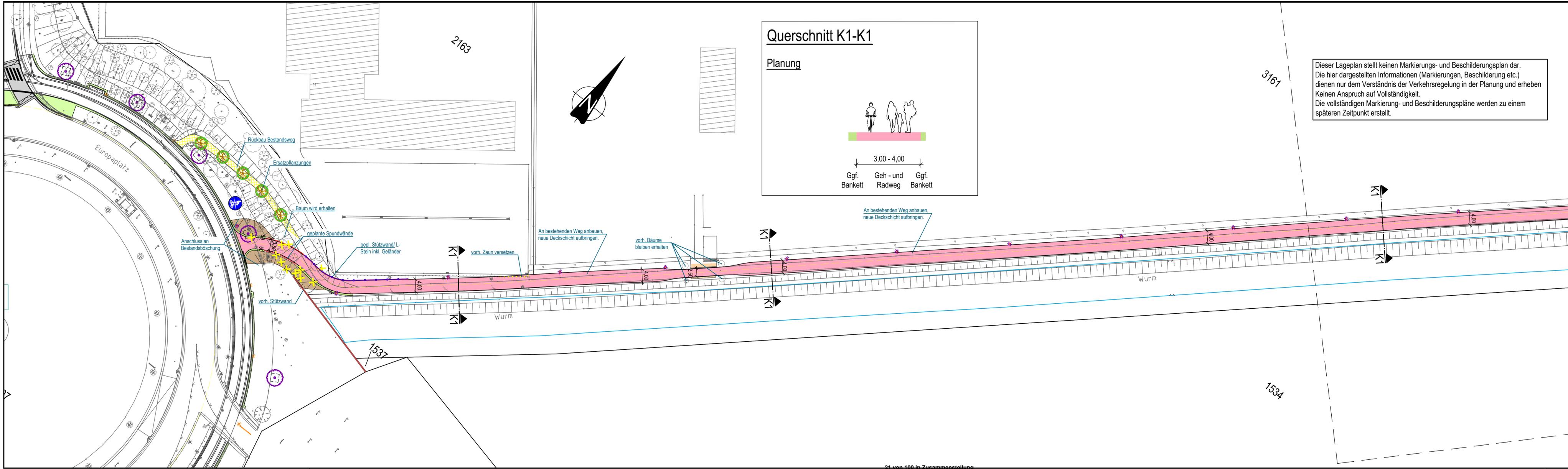
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|---------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zechn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| | | | |
|-----|-------|--------------|---------|
| Nr. | Datum | Planänderung | Zechn.: |
| | | | |

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
 Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
 Isabel Strehle
 Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
 Uwe Müller
 September 2023

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

| Planung | | Neigungsbrechpunkt H=15000m mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt | |
|---------|--|---|---|
| | Einschnittsböschung Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde | | Dammböschung |
| | Straßennebenflächen | | Frostschutzkies |
| | Fahrbahn mit Achse | | Wurzelschutzsubstrat |
| | Bankett | | Zufahrt |
| | Wirtschaftsweg | | Betonfläche |
| | Gehweg | | Deckensanierung |
| | Wartebereich Bushaltestelle | | Rinne |
| | Mischverkehrsfläche | | Stützwand |
| | Fahrbahnteiler / Inseln | | Markierung |
| | Parkstreifen | | Markierung |
| | taktile Elemente | | Anrampung |
| | Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung | | Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken |
| | | | Geländer |
| | | | Zaun |
| | | | Beleuchtung |
| | | | Abbruch |
| | | | Zufahrt |
| | | | Poller |
| | | | Ablauf |
| | | | Baum |
| | | | Pflanzbeete |
| | | | Sitzbank |
| | | | Radanlehnhügel |

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------|
| Bearbeitet | September 2023 | G. Bulut | 22805/ |
| Gezeichnet | September 2023 | J. Fuß | 10304817 |
| Geprüft | September 2023 | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Dezernat
Planung, Bau und Mobilität

Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB2: Europaplatz - Berliner Ring
Wurmweg I

Lageplan

| Plan Nr. | Bearb.: | Zechn.: | M. = 1:500 |
|----------|---------|---------|------------|
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zechn.: |
|-----|-------|--------------|---------|
| | | | |

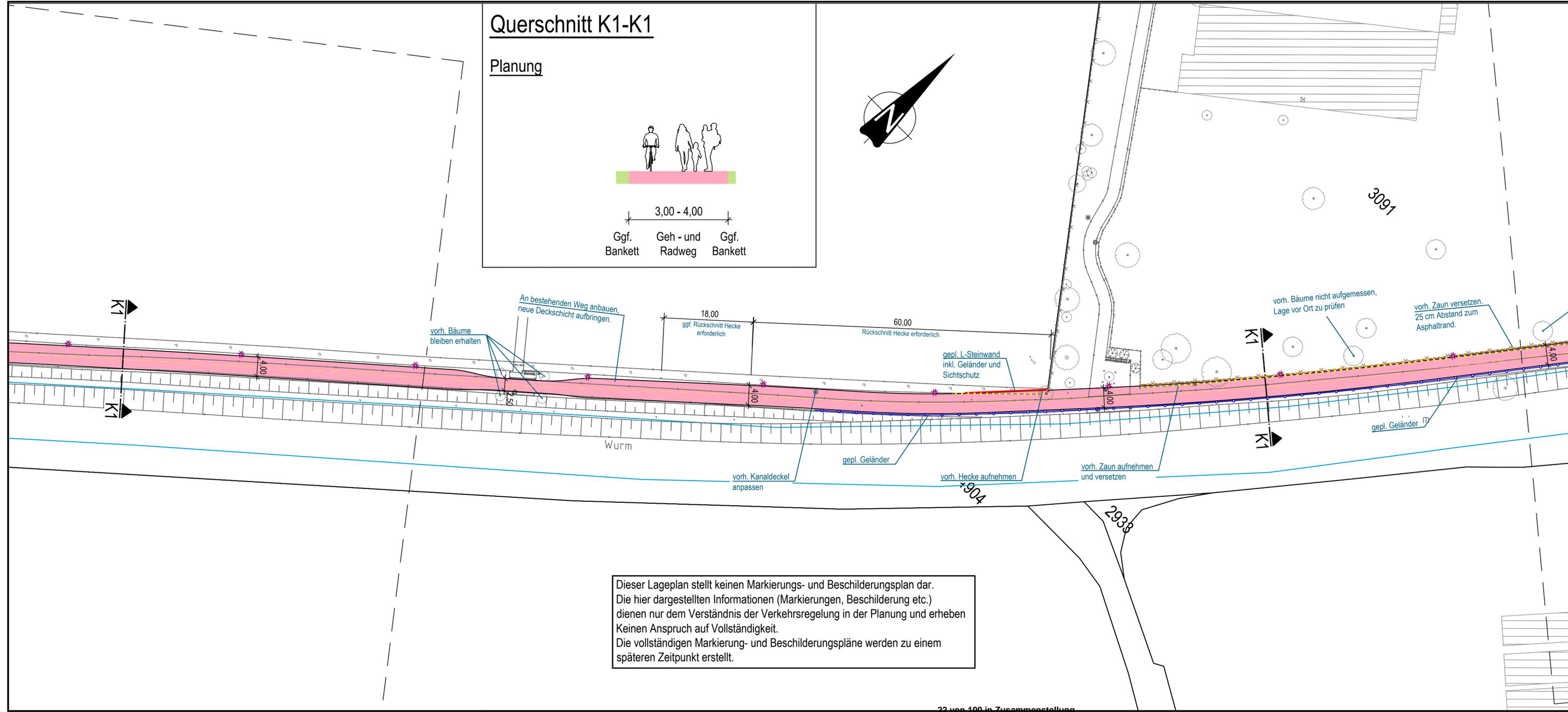
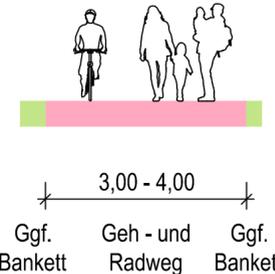
Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität

Uwe Müller
September 2023

ETRS 89

Querschnitt K1-K1

Planung



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

Planung

| | | | | | |
|--|--|--|----------------------|--|---|
| | Einschnittsböschung Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde | | Dammböschung | | Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken |
| | Straßennebenflächen | | Frostschutzkies | | Geländer |
| | Fahrbahn mit Achse | | Wurzelschutzsubstrat | | Zaun |
| | Bankett | | Betonfläche | | Beleuchtung |
| | Wirtschaftsweg | | Deckensanierung | | Abbruch |
| | Radweg | | Rinne | | Zufahrt |
| | Gehweg | | Stützwand | | Poller |
| | Wartebereich Bushaltestelle | | Markierung | | Ablauf |
| | Mischverkehrsfläche | | Markierung | | Baum |
| | Fahrbahnteiler / Inseln | | Radverkehrsanlagen | | Pflanzbeete |
| | Parkstreifen | | Anrumpung | | Sitzbank |
| | taktile Elemente | | | | Radanlehnbügel |
| | Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung | | | | |

H=15000m
1.500% 1531.000m 0.700% 725.500m

Neigungsbrechpunkt
mit H=Ausrundungshalbmesser,
Längsneigung und Abstand zum
nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304818 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

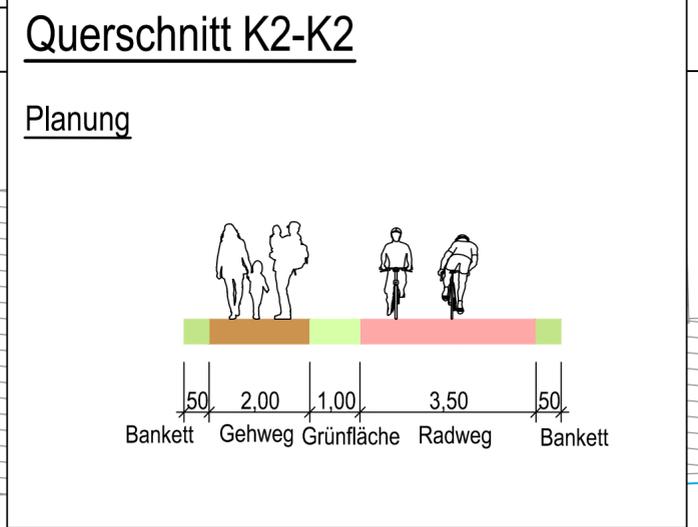
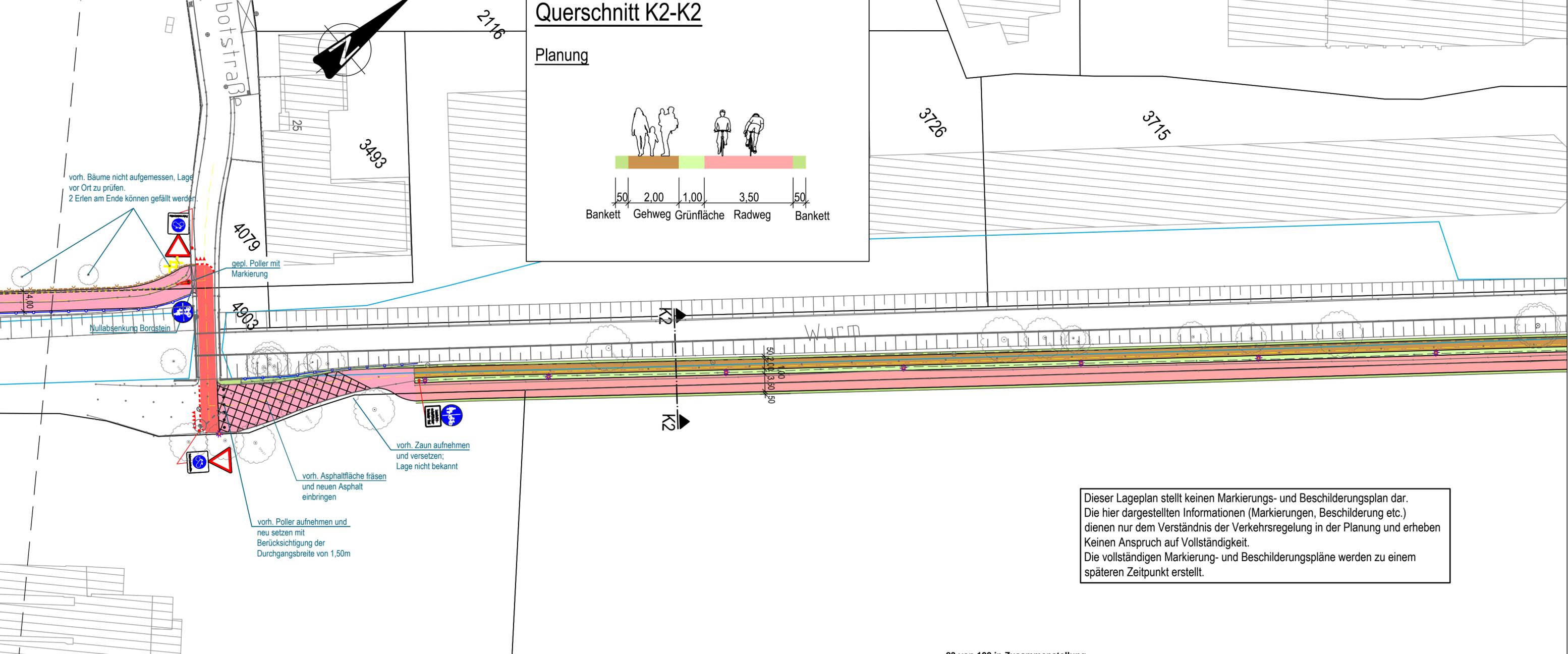
Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB2: Europaplatz - Berliner Ring
Wurmweg I
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|---------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zechn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| | | | |
|-----|-------|--------------|---------|
| Nr. | Datum | Planänderung | Zechn.: |
| | | | |

Dezernat
Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

Variante 2 Getrennter Geh- und Radweg



vorh. Bäume nicht aufgemessen, Lage vor Ort zu prüfen.
2 Erlen am Ende können gefällt werden.

gepl. Poller mit Markierung

Nullabsenkung Bordstein

vorh. Asphaltfläche fräsen und neuen Asphalt einbringen

vorh. Poller aufnehmen und neu setzen mit Berücksichtigung der Durchgangsbreite von 1,50m

vorh. Zaun aufnehmen und versetzen; Lage nicht bekannt

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

- ### Planung
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz., Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel
- H=15000m
1.500% 1531.000m 0.700% 725.500m
- Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung



Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10310052 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB2: Europaplatz - Berliner Ring
Wurmweg / Talbotstraße - V2

Lageplan

| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
|----------|---------|----------|------------|
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

Dezernat
Planung, Bau und Mobilität

Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur

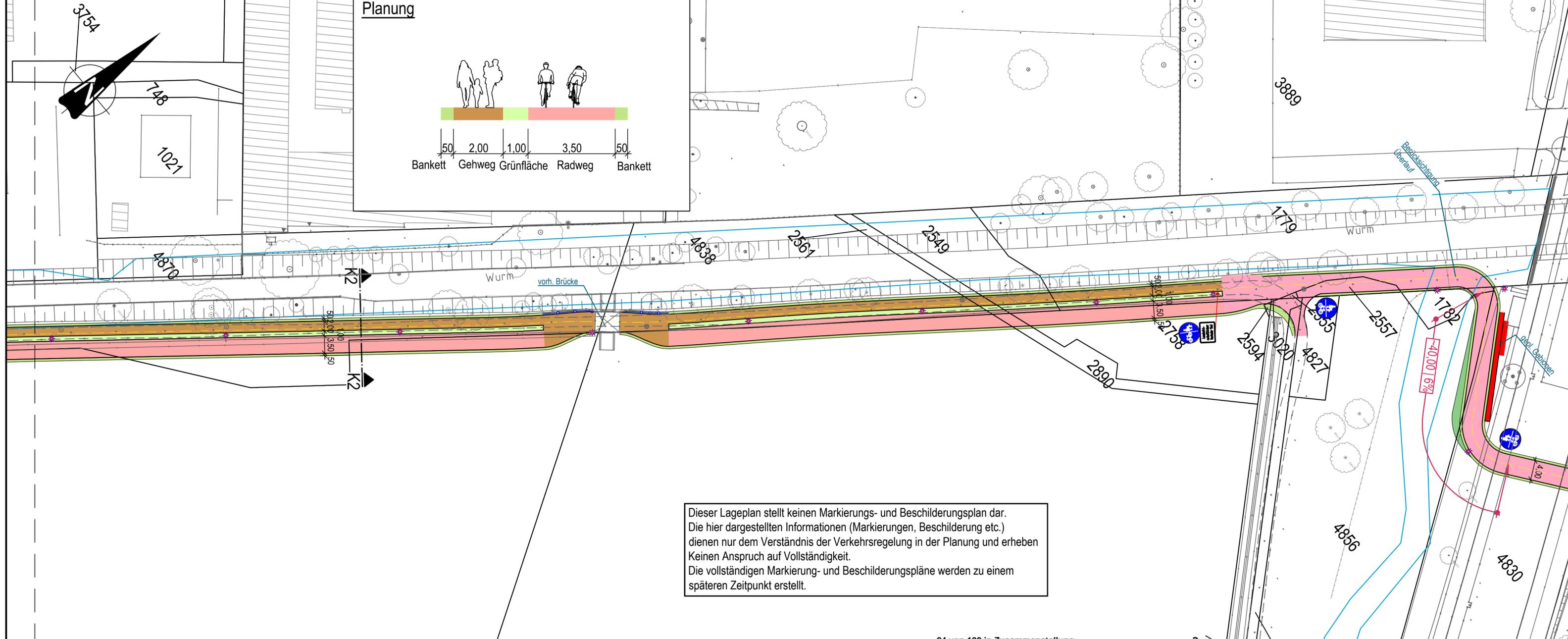
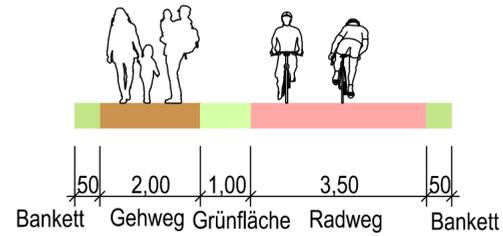
Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität

Uwe Müller
September 2023

Variante 2 Getrennter Geh- und Radweg

Querschnitt K2-K2

Planung



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

Planung

- | | | |
|--|----------------------|-------------------------------------|
| Einschnittsböschung | Dammböschung | Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken |
| Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde | Frostschutzkies | Geländer |
| Straßennebenflächen | Wurzelschutzsubstrat | Zaun |
| Fahrbahn mit Achse | Zufahrt | Beleuchtung |
| Bankett | Betonfläche | Abbruch |
| Wirtschaftsweg | Deckensanierung | Zufahrt |
| Radweg | Rinne | Poller |
| Gehweg | Stützwand | Ablauf |
| Wartebereich Bushaltestelle | Markierung | Baum |
| Mischverkehrsfläche | Radverkehrsanlagen | Pflanzbeete |
| Fahrbahnteiler / Inseln | Anrampung | Sitzbank |
| Parkstreifen | | Radanlehnbügel |
| taktile Elemente | | |
| Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung | | |

H=15000m
1.500% 1531.000m 0.700% 725.500m
Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung



Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10310055 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin



Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

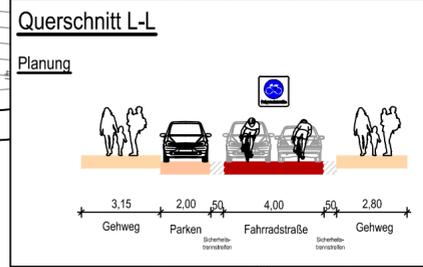
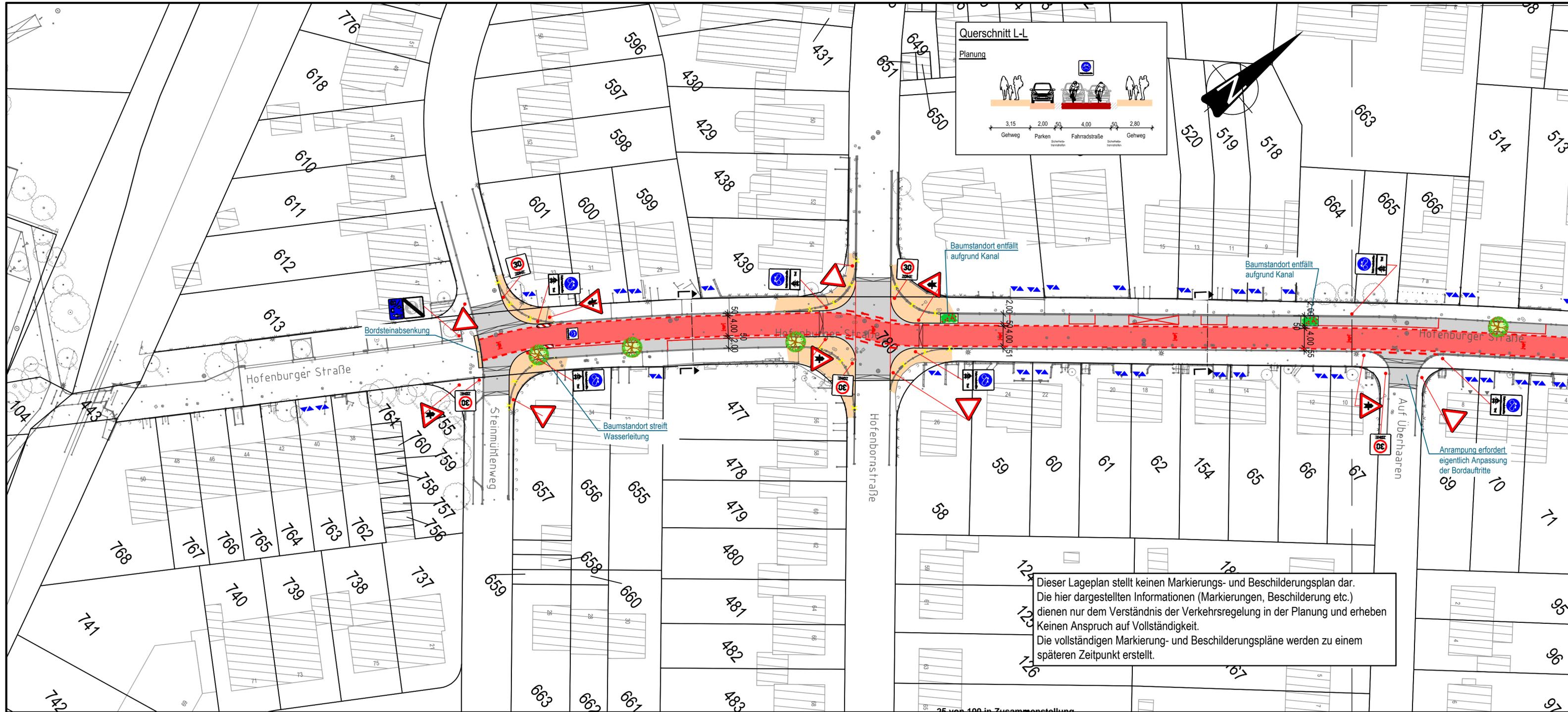
TB2: Europaplatz - Berliner Ring
Wurmweg II - V2

Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| | | | |
|-----|-------|--------------|----------|
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
| | | | |

Dezernat
Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023



Zeichenerklärung

H=15000m
1.500% 1531.000m 0.700% 725.500m

Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

| | | | | | |
|--|--|--|----------------------|--|--------------------------------------|
| | Einschnittsböschung | | Dammböschung | | Signalgeber - Kfz., Fuß/Rad, Blinken |
| | Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde | | Frostschutzkies | | Geländer |
| | Straßennebenflächen | | Wurzelschutzsubstrat | | Zaun |
| | Fahrbahn mit Achse | | Zufahrt | | Beleuchtung |
| | Bankett | | Betonfläche | | Abbruch |
| | Wirtschaftsweg | | Deckensanierung | | Zufahrt |
| | Radweg | | Rinne | | Poller |
| | Gehweg | | Stützwall | | Markierung |
| | Wartebereich Bushaltestelle | | Markierung | | Markierung Radverkehrsanlagen |
| | Mischverkehrsfläche | | Anrampung | | Baum |
| | Fahrbahnteiler / Inseln | | | | Pflanzbeete |
| | Parkstreifen | | | | Sitzbank |
| | taktile Elemente | | | | Radanlehnbügel |
| | Gemeinsamer Geh-&Radweg | | | | |
| | Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung | | | | |

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304825 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB5a: Neuköllner Straße - Reuterweg
Hofenburger Straße I / II

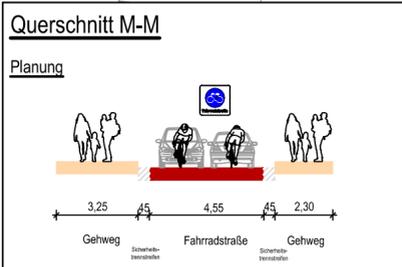
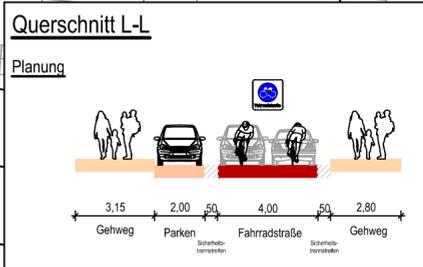
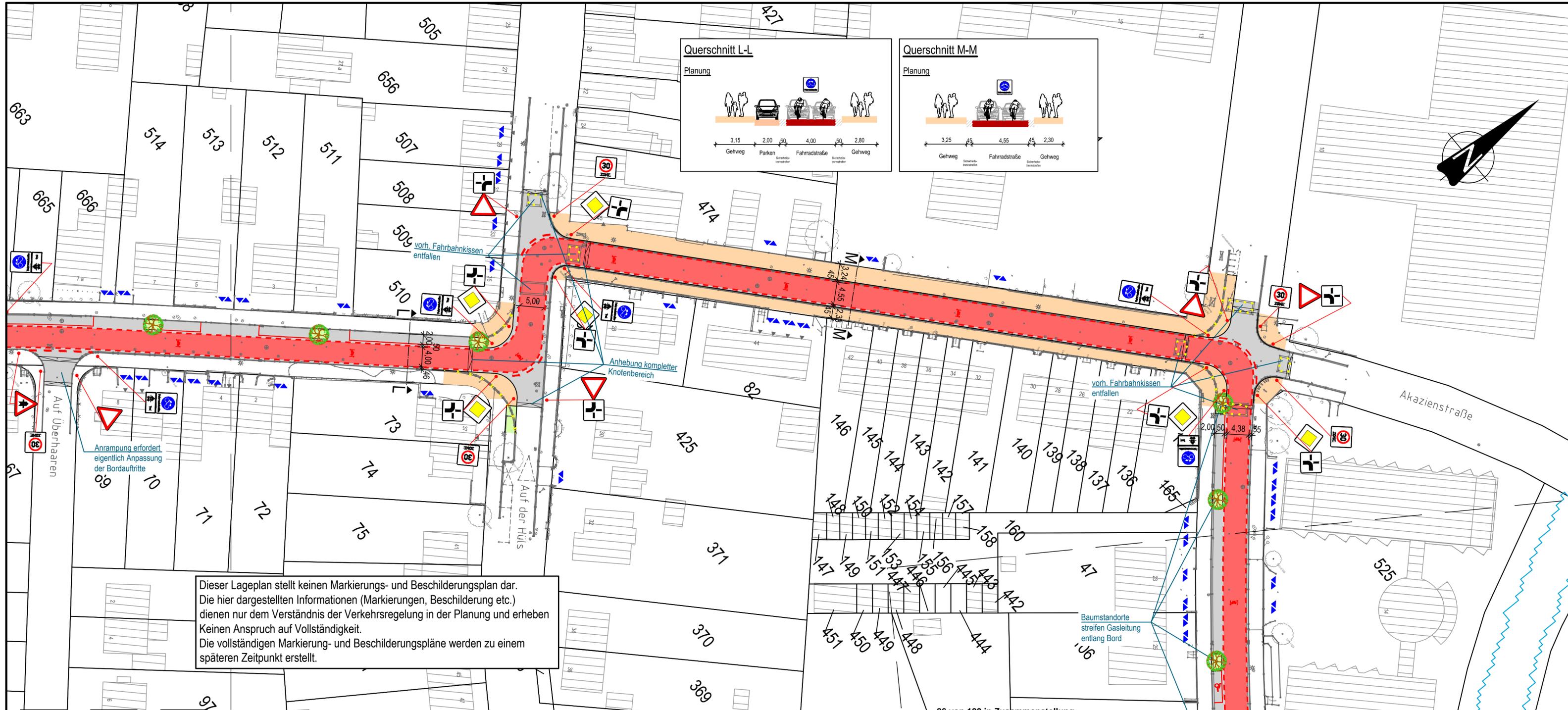
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| | | | |
|-----|-------|--------------|----------|
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
| | | | |

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

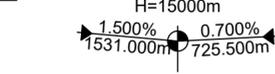
Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

- Planung**
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
- Dammböschung**
- Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
- Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt**
- Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel



Vorplanung



Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304826 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

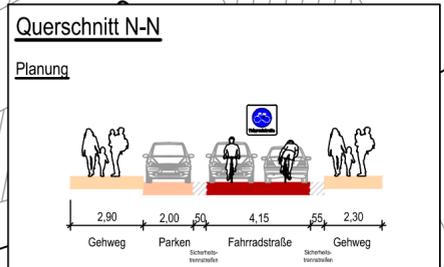
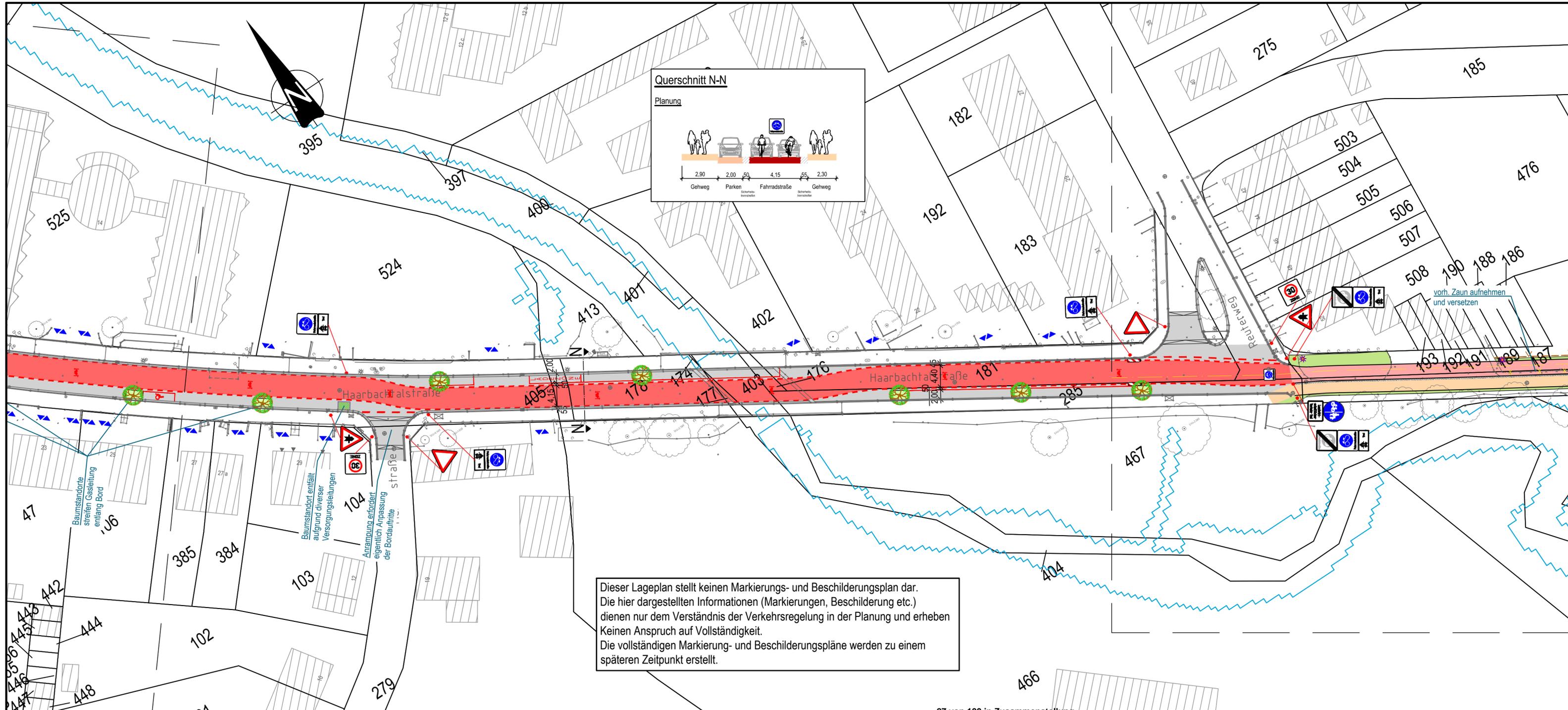
TB5a: Neuköllner Straße - Reuterweg
Hofenburgerstraße II - Haarbachtalstraße

Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

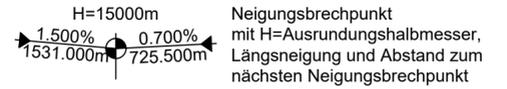
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

Dezernat
Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023



Zeichenerklärung

- Planung**
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßennebenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Damböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel



Vorplanung



Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304827 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB5a: Neuköllner Straße - Reuterweg
Haarbachtalstraße

Lageplan

| | | | |
|----------|---------|---------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zechn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zechn.: |
|-----|-------|--------------|---------|
| | | | |

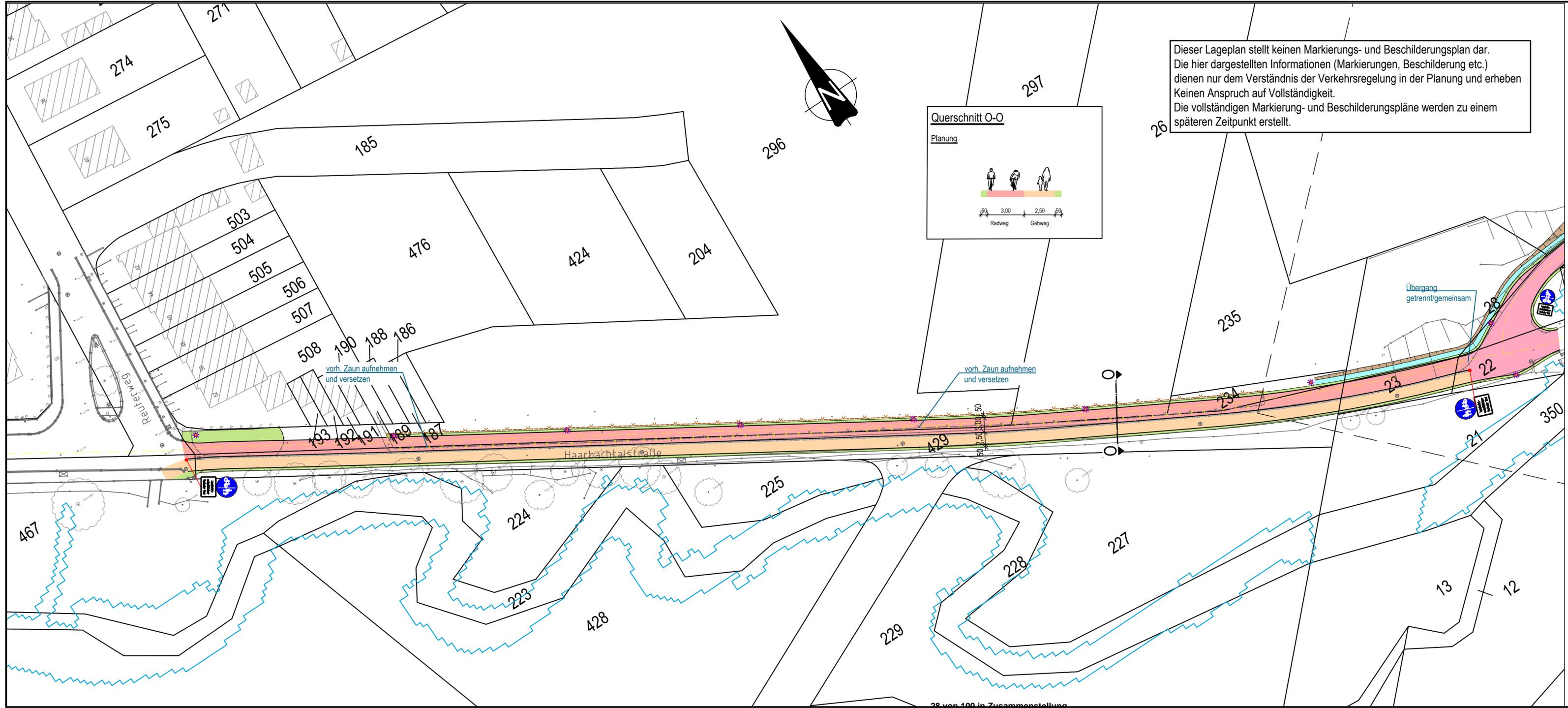
Dezernat
Planung, Bau und Mobilität

Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur

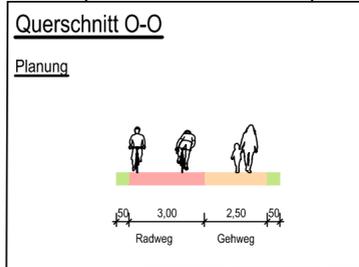
Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität

Uwe Müller
September 2023

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

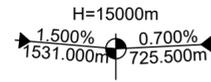


Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



Zeichenerklärung

- Planung**
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßennebenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel



Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung



Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304828 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB4: Haarbach/BAB A 544
Haarbachtalstraße

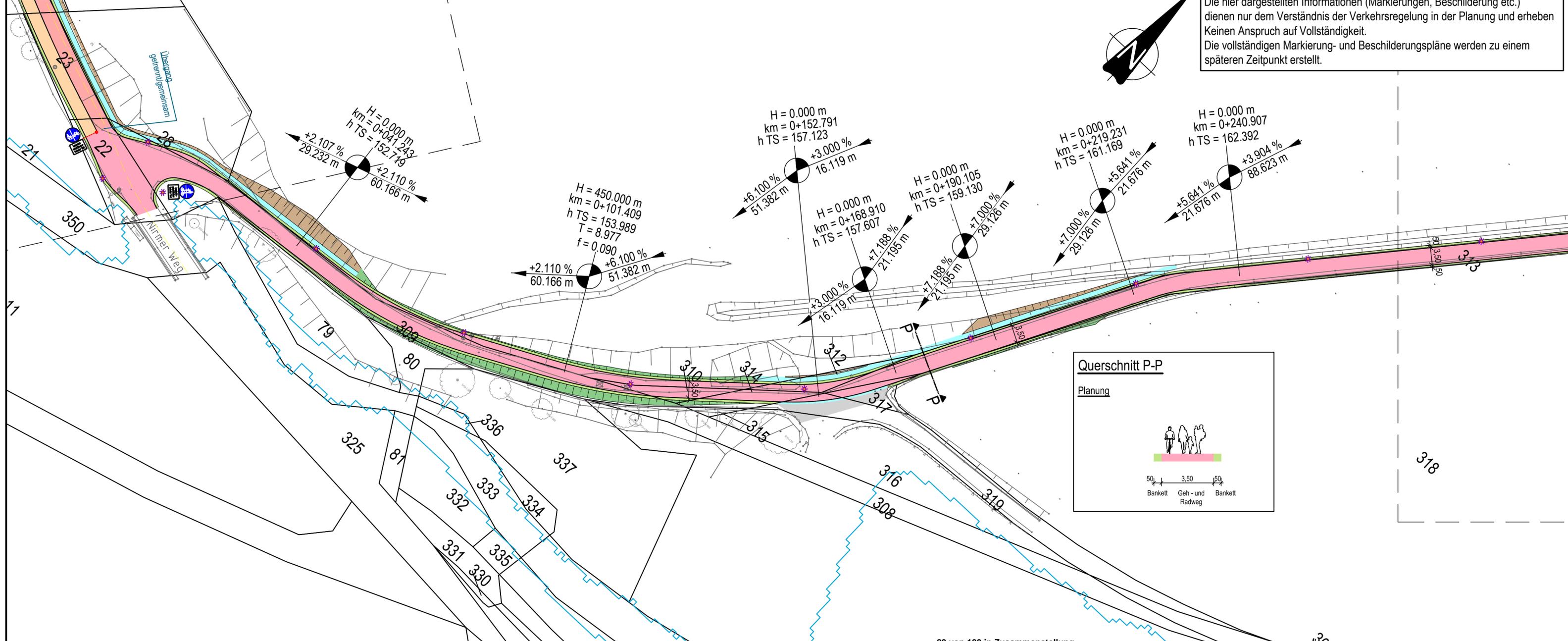
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

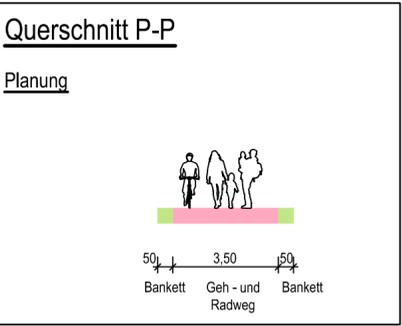
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |
| | | | |

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

Variante 2 angepasste Höhenplanung



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



Zeichenerklärung

| Planung | | H=15000m | Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt |
|---------|--|----------|--|
| | Einschnittsböschung | | Dammboschung |
| | Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde | | Frostschutzkies |
| | Straßennebenflächen | | Wurzelschutzsubstrat |
| | Fahrbahn mit Achse | | Zufahrt |
| | Bankett | | Betonfläche |
| | Wirtschaftsweg | | Deckensanierung |
| | Radweg | | Rinne |
| | Gehweg | | Stützwand |
| | Wartebereich Bushaltestelle | | Markierung |
| | Mischverkehrsfläche | | Radverkehrsanlagen |
| | Fahrbahnteiler / Inseln | | Anrampung |
| | Parkstreifen | | Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken |
| | taktile Elemente | | Geländer |
| | Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung | | Zaun |
| | | | Beleuchtung |
| | | | Abbruch |
| | | | Zufahrt |
| | | | Poller |
| | | | Ablauf |
| | | | Baum |
| | | | Pflanzbeete |
| | | | Sitzbank |
| | | | Radanlehnbügel |

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10311270 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB4: Haarbach/BAB A 544
Wirtschaftsweg (parallel A544) - V2

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur

Plan Nr. Bearb.: Zeichn.: M. = 1:500
10,0 m

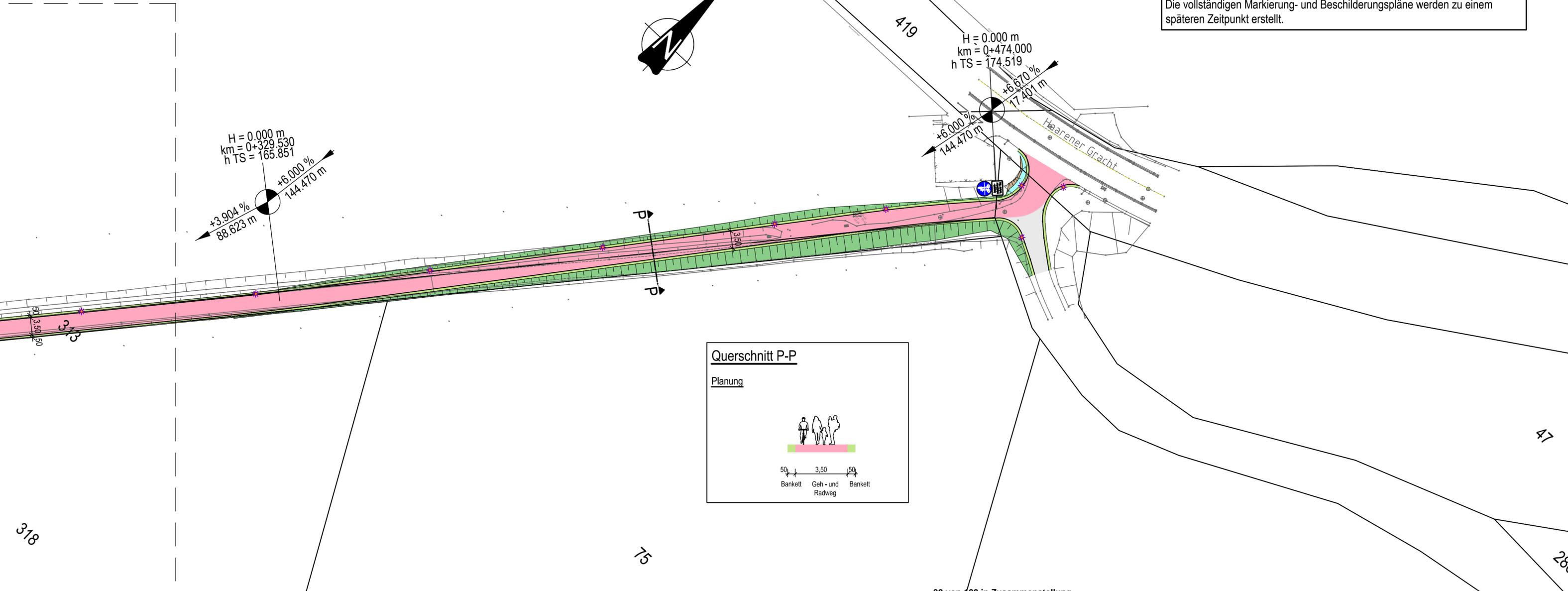
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität

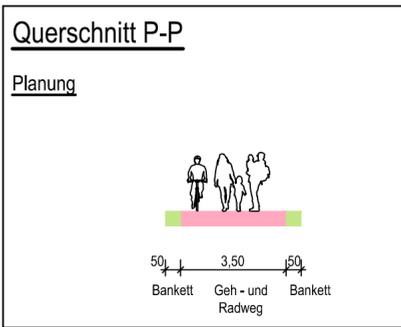
Uwe Müller
September 2023

ETRS 89

Variante 2 angepasste Höhenplanung



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



- ### Zeichenerklärung
- Planung**
- Einschnittsböschung Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßennebenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Damböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz., Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel
- Neigungsbrechpunkt**
mit H =Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- $H=15000\text{m}$
 1.500% 0.700%
 1531.000m 725.500m

Vorplanung

Kreative Ingenieurleistungen
für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|--------------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/ 10311273 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | September 2023 | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB4: Haarbach/BAB A 544
Wirtschaftsweg (parallel A544) - V2

Lageplan

| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
|----------|---------|----------|------------|
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

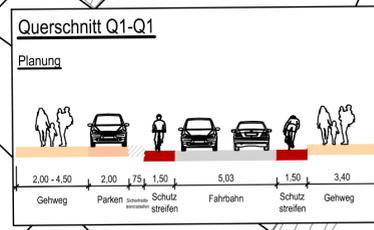
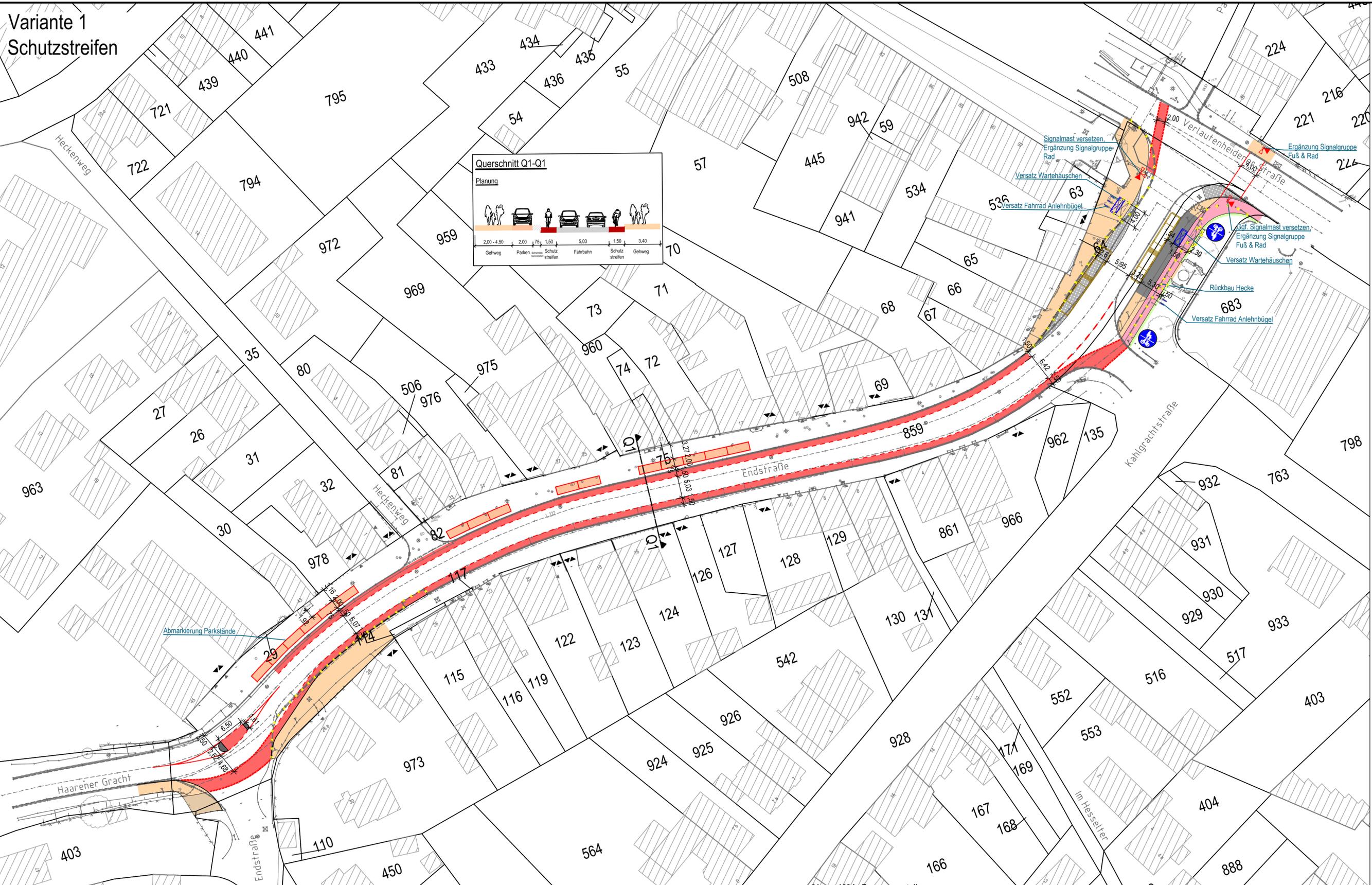
Dezernat
Planung, Bau und Mobilität

Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur

Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität

Uwe Müller
September 2023

Variante 1
Schutzstreifen



Zeichenerklärung

- Planung
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
- Dammböschung
- Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
- Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304831 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadtaachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB5b: Haarener Gracht-Verlautenheid. Str
Endstraße V1

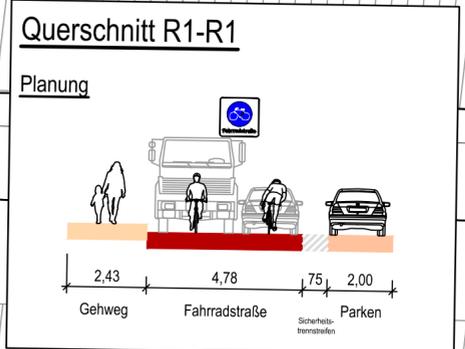
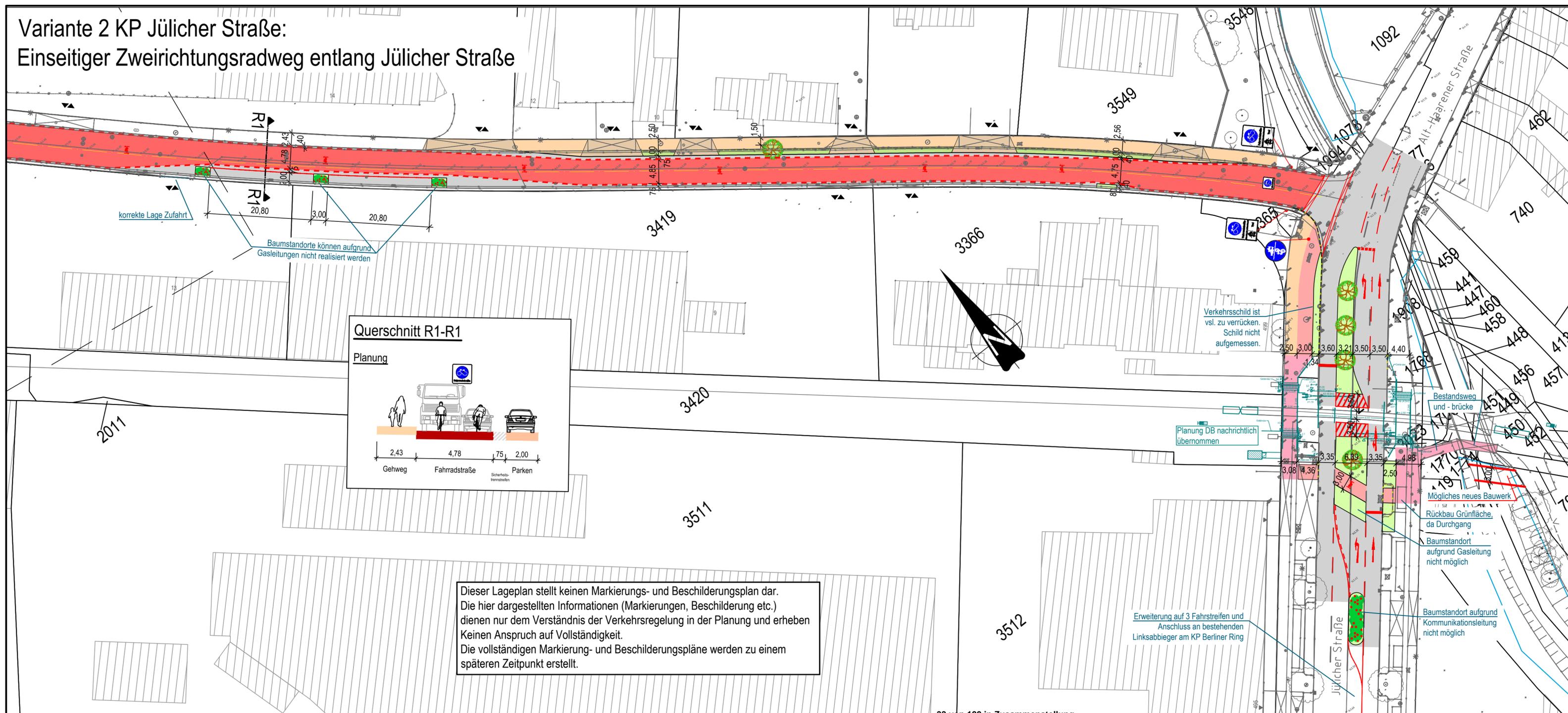
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

Variante 2 KP Jülicher Straße: Einseitiger Zweirichtungsrادweg entlang Jülicher Straße



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

- Planung**
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel

H=15000m
1.500% 1531.000m
0.700% 725.500m

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN
Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10320676 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

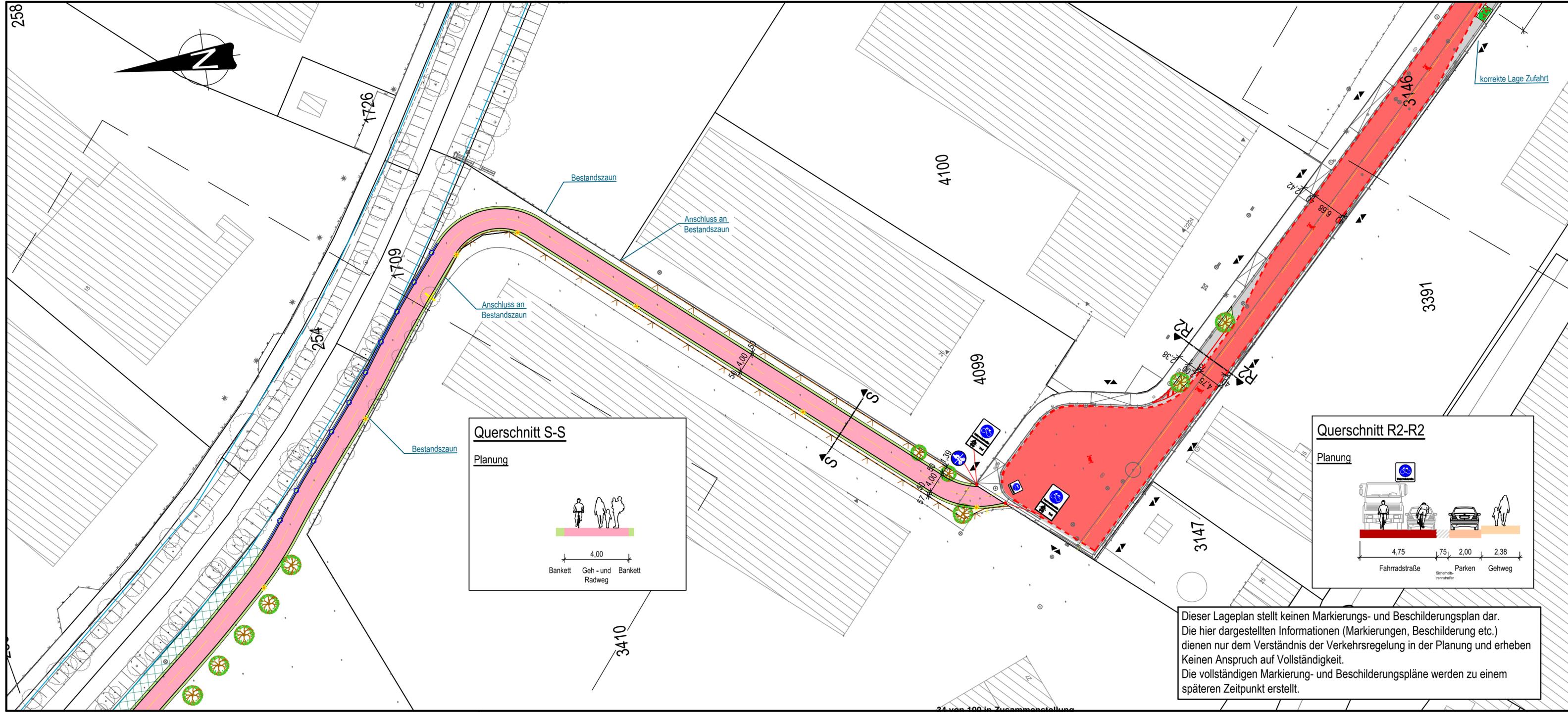
TB6: Jülicher Straße - Bahntrassenradweg
Jülicher Str. V2 - Wurmbenden

Lageplan

| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
|----------|---------|----------|------------|
| | | | 10,0m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

Dezernat
Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023



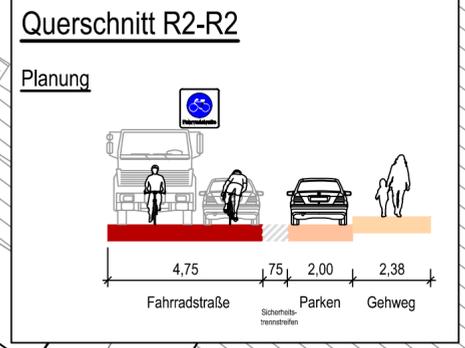
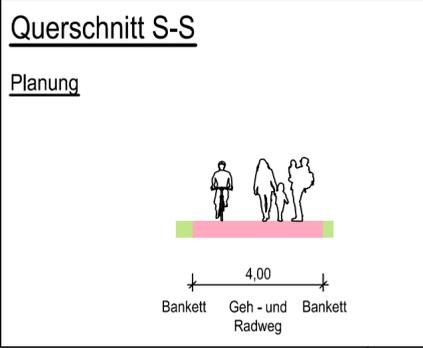
Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
- Straßennebenflächen
- Fahrbahn mit Achse
- Bankett
- Wirtschaftsweg
- Radweg
- Gehweg
- Wartebereich Bushaltestelle
- Mischverkehrsfläche
- Fahrbahnteiler / Inseln
- Parkstreifen
- taktile Elemente
- Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
- Dambböschung
- Frostschutzkies
- Wurzelschutzsubstrat
- Zufahrt
- Betonfläche
- Deckensanierung
- Rinne
- Stützwand
- Markierung
- Markierung Radverkehrsanlagen
- Anrampung
- Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
- Geländer
- Zaun
- Beleuchtung
- Abbruch
- Zufahrt
- Poller
- Ablauf
- Baum
- Pflanzbeete
- Sitzbank
- Radanlehnbügel

H=15000m
 1.500% 0.700%
 1531.000m 725.500m

Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
 www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304834 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

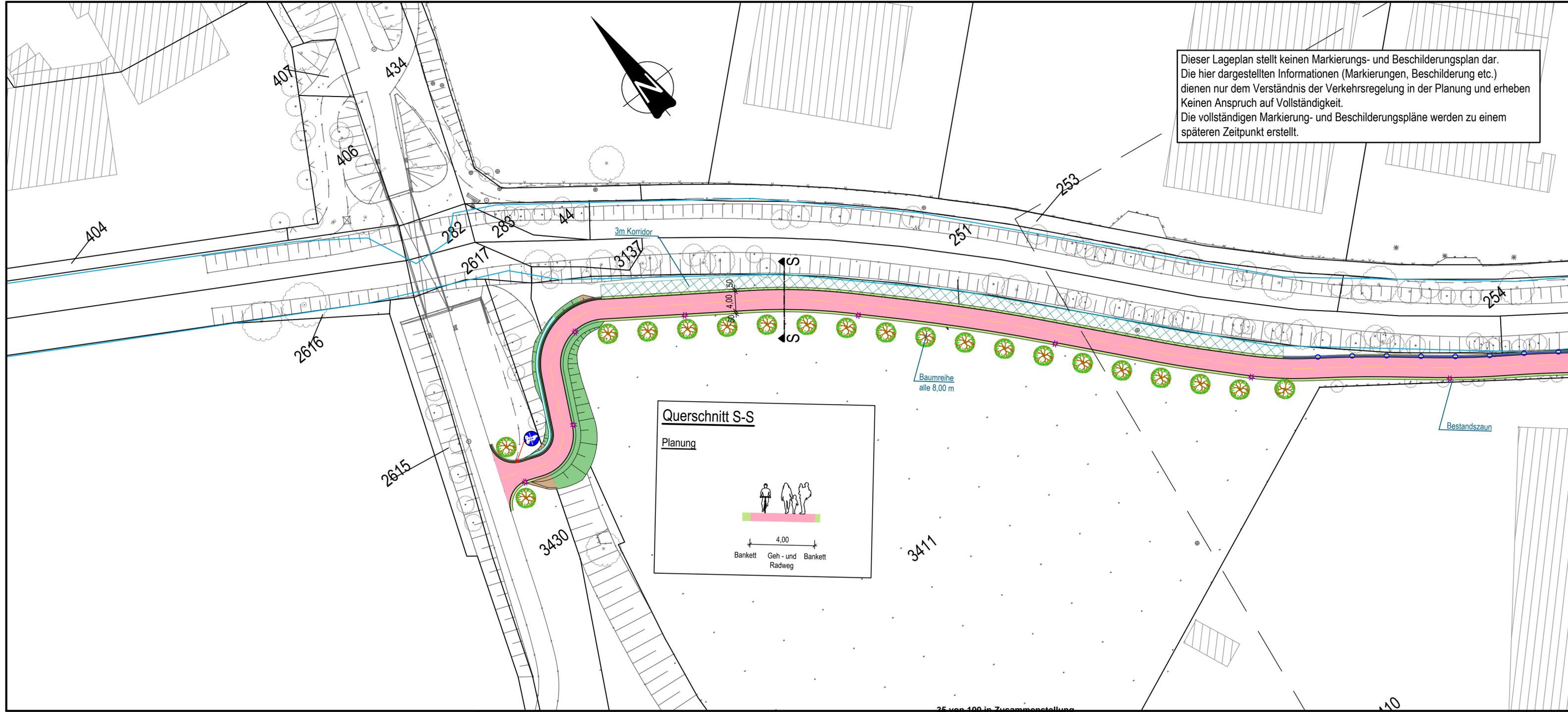
TB6: Jülicher Straße - Bahntrassenradweg
 Wurbenden / Parallelweg Wurm

Lageplan

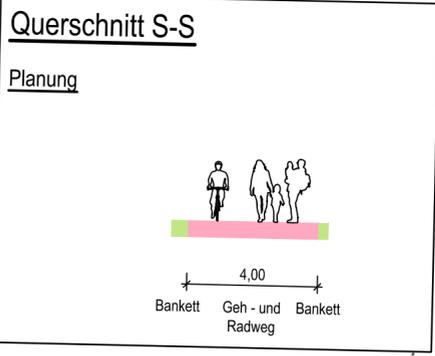
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

Plan Nr. Bearb.: Zeichn.: M. = 1:500
 10,0 m

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
 Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
 Isabel Strehle
 Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
 Uwe Müller
 September 2023



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



Zeichenerklärung

- Planung**
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnsteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Damböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung
 - Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz., Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel
- H=15000m
 1.500% 0.700%
 1531.000m 725.500m
- Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304835 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB6: Jülicher Straße - Bahntrassenradweg
 Parallelweg Wurm

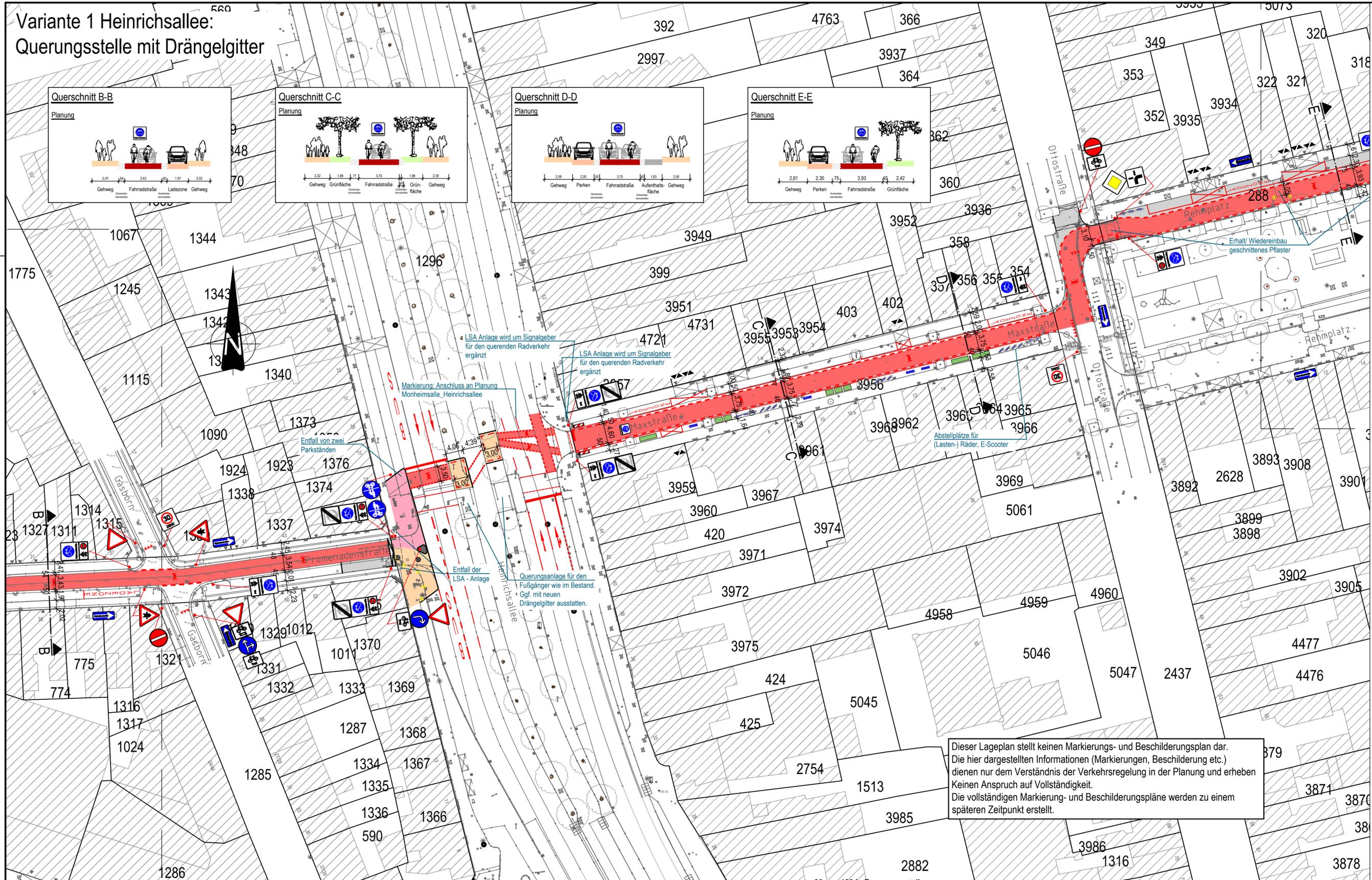
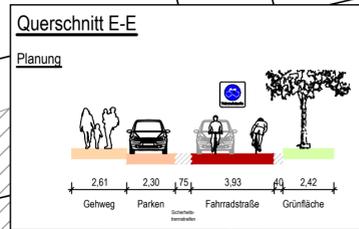
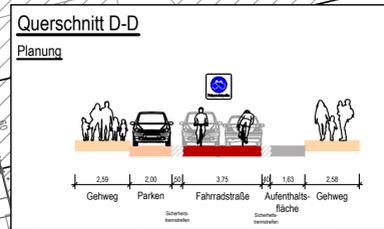
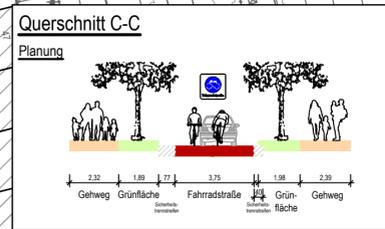
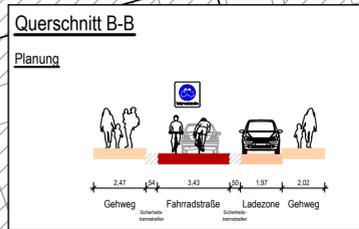
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
 Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
 Isabel Strehle
 Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
 Uwe Müller
 September 2023

Variante 1 Heinrichsallee: Querungsstelle mit Drängelgitter



Zeichenerklärung

H=15000m
1:5000m 1:725,500m

Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

| | | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|--|-------------------------------------|
| | Einschnittsböschung | | Dammböschung | | Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken |
| | Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde | | Frostschutzkies | | Geländer |
| | Straßennebenflächen | | Zufahrt | | Zaun |
| | Fahrbahn mit Achse | | Wurzelschutzsubstrat | | Beleuchtung |
| | Bankett | | Betonfläche | | Abbruch |
| | Wirtschaftsweg | | Deckensanierung | | Zufahrt |
| | Radweg | | Rinne | | Poller |
| | Gehweg | | Stützwand | | Ablauf |
| | Wartebereich Bushaltestelle | | Markierung | | Baum |
| | Mischverkehrsfläche | | Markierung Radverkehrsanlagen | | Pflanzbeete |
| | Fahrbahnteiler / Inseln | | Anrampung | | Sitzbank |
| | Parkstreifen | | | | Radanlehnbügel |
| | taktile Elemente | | | | |
| | Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung | | | | |

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304813 |
| Geprüft | September 2023 | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadtaachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB1: Peterstraße - Europlatz
Promenadenstr.-Heinrichsallee V1-Rehmpl.

Lageplan

| | | | |
|----------|---------|--------------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
| | | | |

Dezernat
Planung, Bau und Mobilität

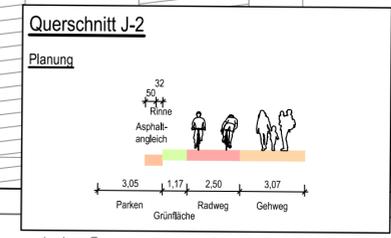
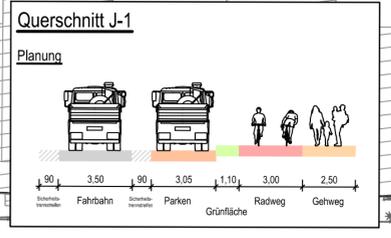
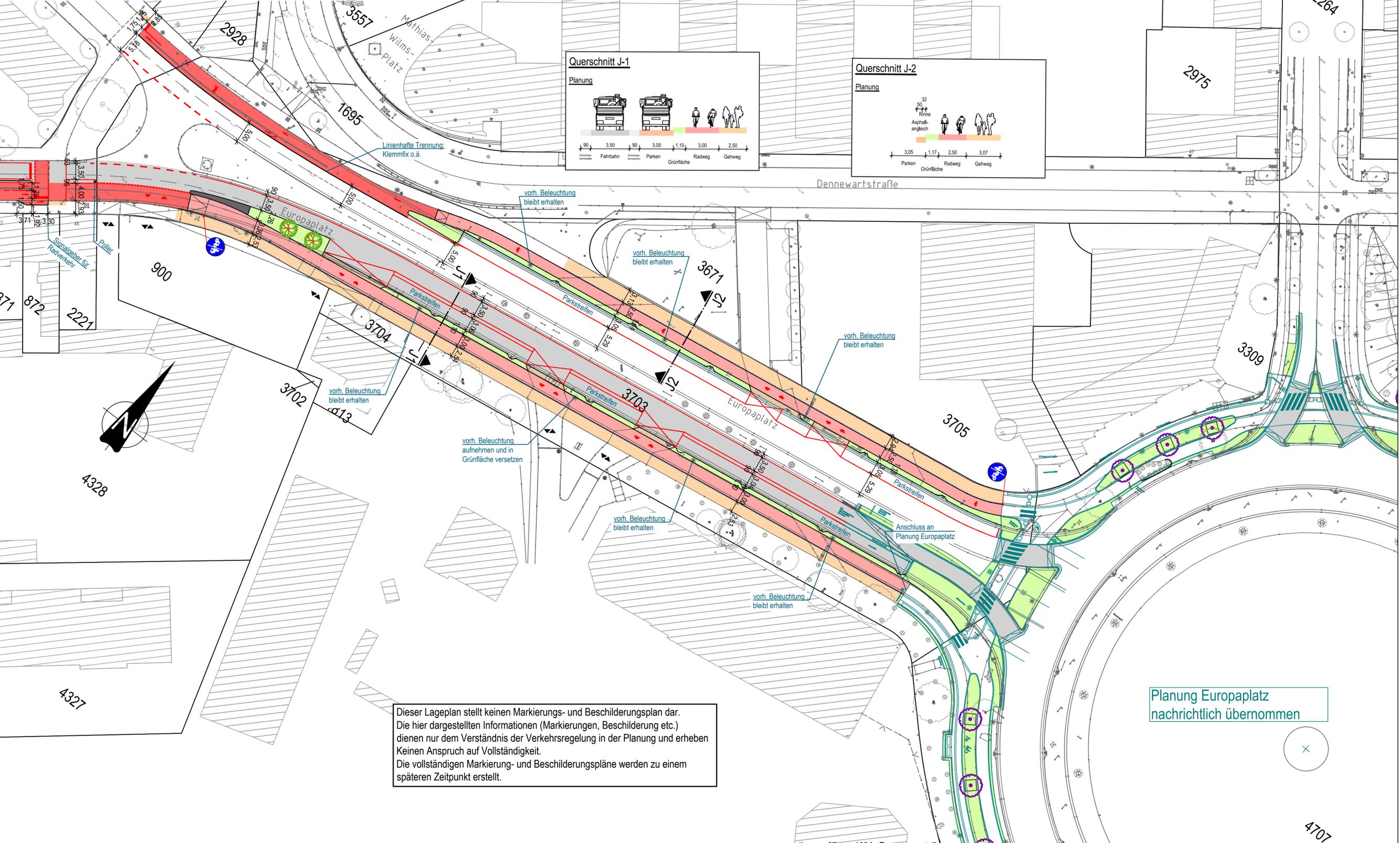
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur

Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität

Uwe Müller
September 2023

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Variante 2 Europaplatz Einrichtungsradweg auf beiden Fahrbahnseiten



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

- Planung
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßennebenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Neigungsbruchpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbruchpunkt
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10320441 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadtaachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB1: Peterstraße - Europlatz V2
Europlatz V2

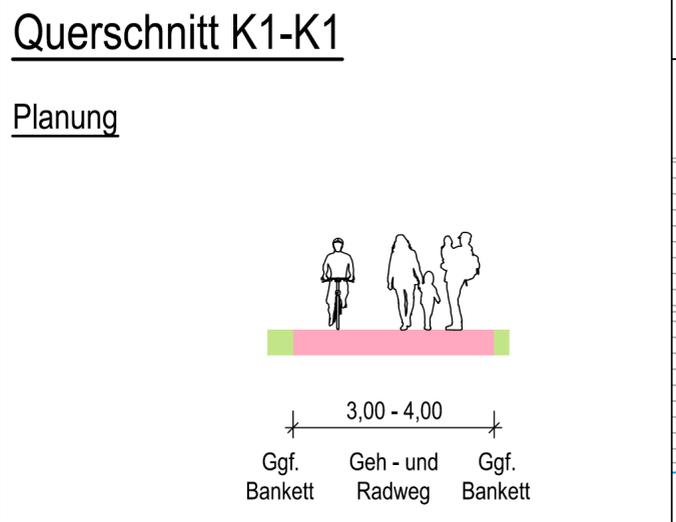
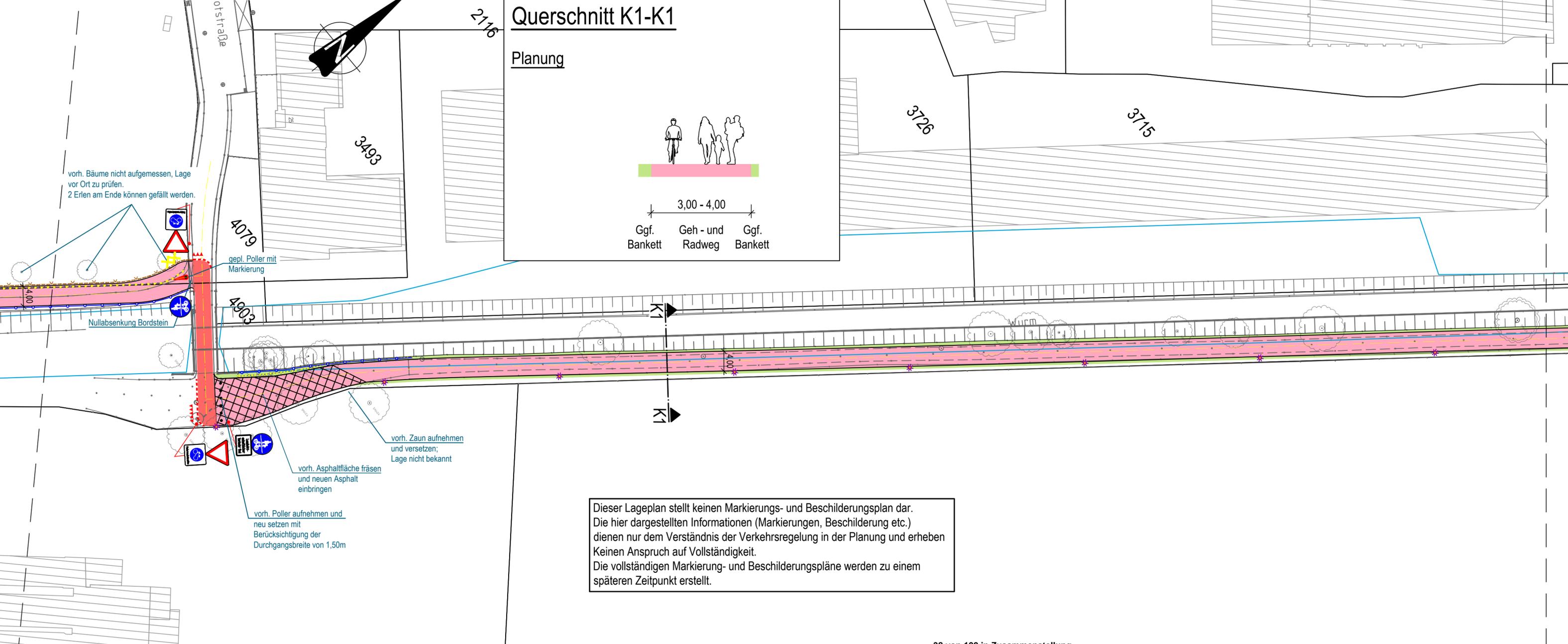
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| | | | |
|-----|-------|--------------|----------|
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
| | | | |

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorf
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

Variante 1 Gemeinsamer Geh-/Radweg



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
- Straßenebenenflächen
- Fahrbahn mit Achse
- Bankett
- Wirtschaftsweg
- Radweg
- Gehweg
- Wartebereich Bushaltestelle
- Mischverkehrsfläche
- Fahrbahnteiler / Inseln
- Parkstreifen
- taktile Elemente
- Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung

- Dammböschung
- Frostschutzkies
- Wurzelschutzsubstrat
- Zufahrt
- Betonfläche
- Deckensanierung
- Rinne
- Stützwand
- Markierung
- Radverkehrsanlagen
- Anrampung

- Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
- Geländer
- Zaun
- Beleuchtung
- Abbruch
- Zufahrt
- Poller
- Ablauf
- Baum
- Pflanzbeete
- Sitzbank
- Radanlehnbügel

H=15000m
1.500% 1531.000m 0.700% 725.500m

Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304822 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB2: Europaplatz - Berliner Ring
Wurmweg / Talbotstraße - V1

Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| | | | |
|-----|-------|--------------|----------|
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
| | | | |

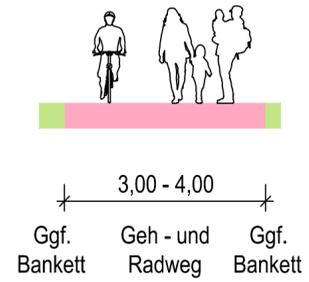
Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

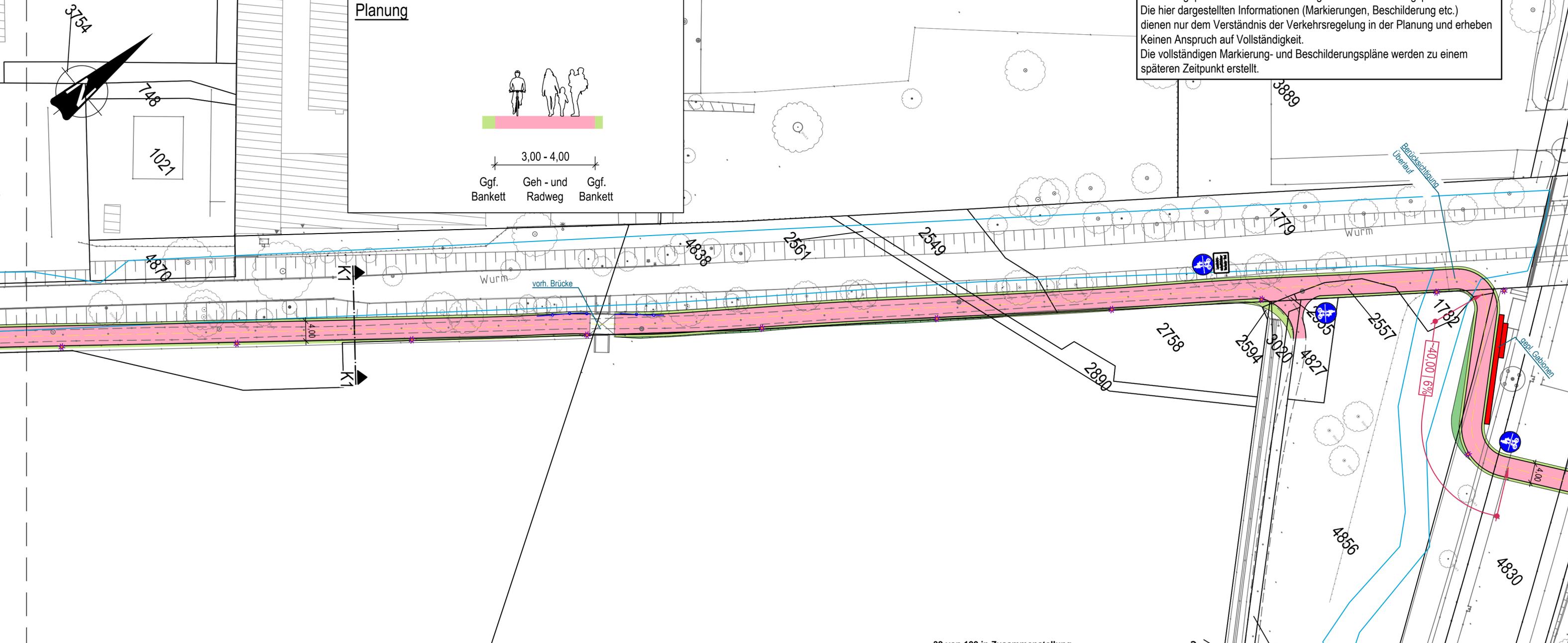
Variante 1 Gemeinsamer Geh-/Radweg

Querschnitt K1-K1

Planung



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.



Zeichenerklärung

- Planung
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßennebenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel

H=15000m
1.500% 1531.000m | 0.700% 725.500m

Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN | Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de | info@fischer-teamplan.de

| | | | |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304823 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur | Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB2: Europaplatz - Berliner Ring
Wurmweg II - V1

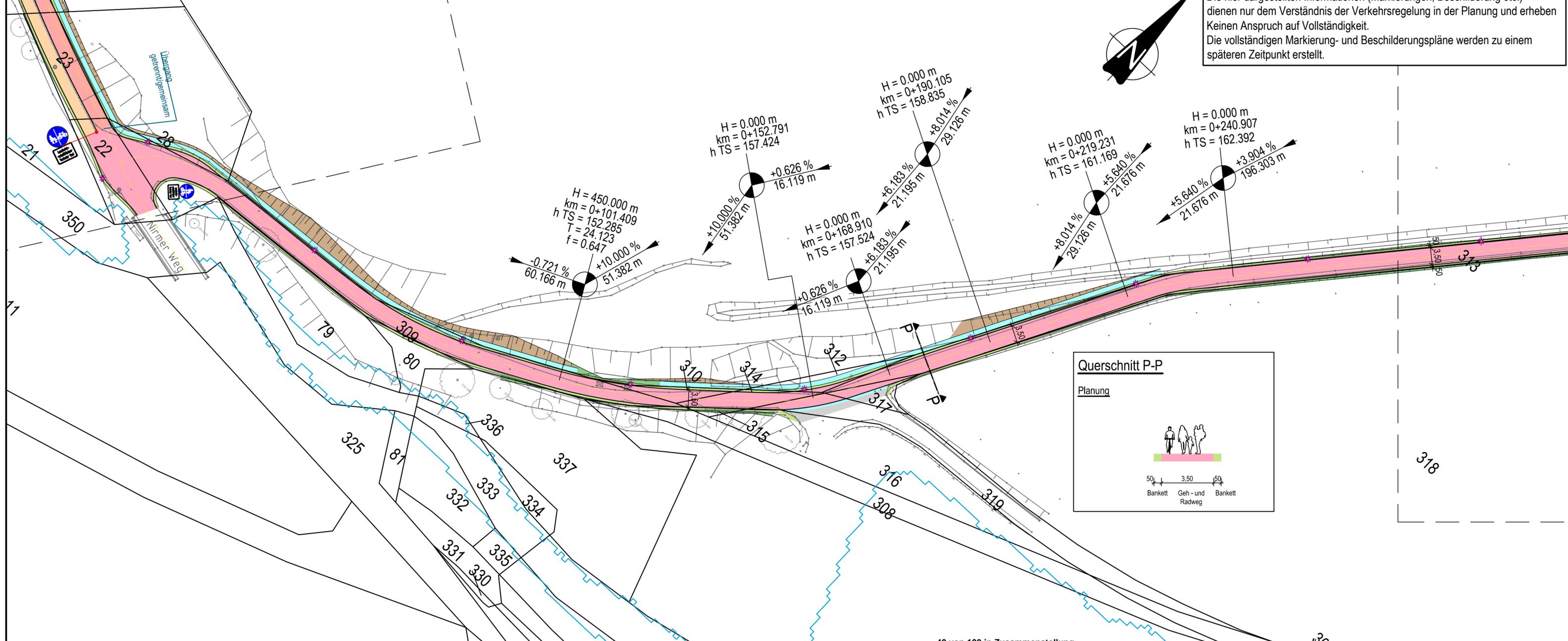
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| | | | |
|-----|-------|--------------|----------|
| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
| | | | |

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

Variante 1 bestandsnahe Höhenplanung



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
- Straßenebenenflächen
- Fahrbahn mit Achse
- Bankett
- Wirtschaftsweg
- Radweg
- Gehweg
- Wartebereich Bushaltestelle
- Mischverkehrsfläche
- Fahrbahnteiler / Inseln
- Parkstreifen
- taktile Elemente
- Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
- Dammböschung
- Frostschutzkies
- Wurzelschutzsubstrat
- Betonfläche
- Deckensanierung
- Rinne
- Stützwand
- Markierung
- Radverkehrsanlagen
- Anrampung
- Signalgeber - Kfz., Fuß/Rad, Blinken
- Geländer
- Zaun
- Beleuchtung
- Abbruch
- Zufahrt
- Poller
- Ablauf
- Baum
- Pflanzbeete
- Sitzbank
- Radanlehnbügel

Neigungsbrechpunkt
mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

H=15000m
1.500% 1531.000m | 0.700% 725.500m

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304829 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
TB4: Haarbach/BAB A 544
Wirtschaftsweg (parallel A544) - V1

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur

Isabel Strehle
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität

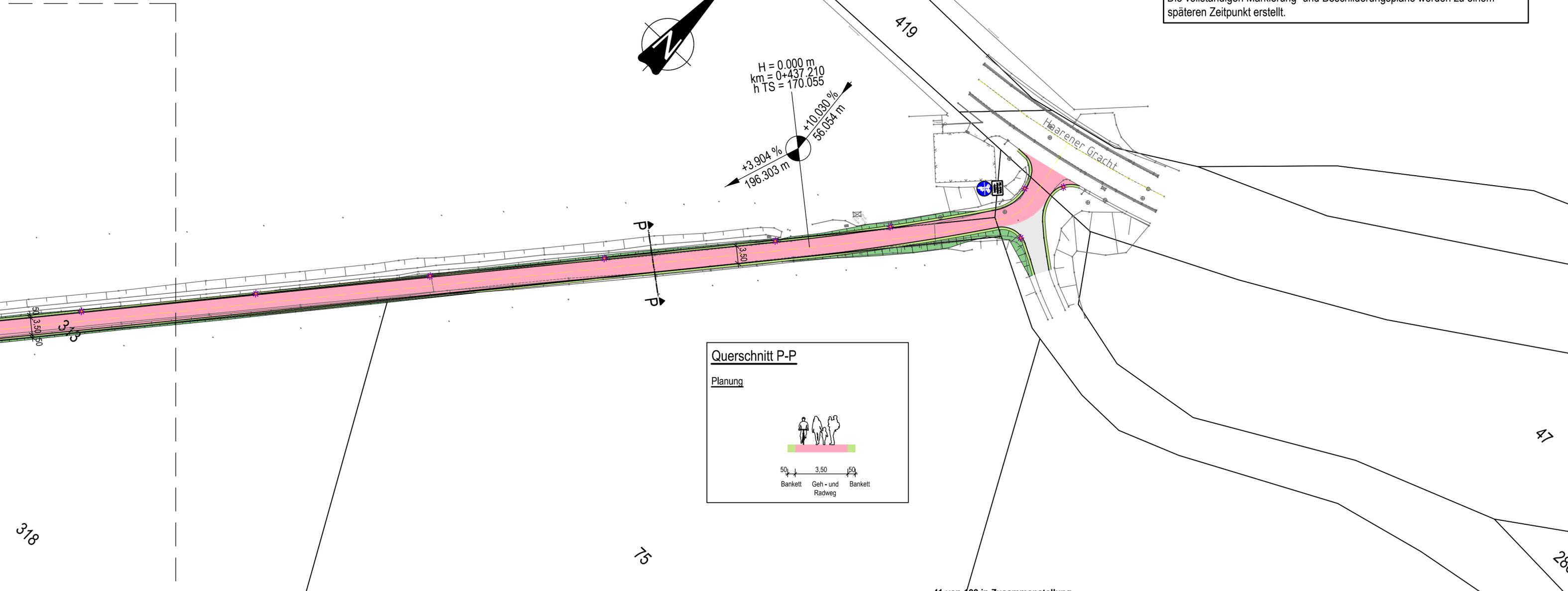
Uwe Müller
September 2023

Plan Nr. Bearb.: Zeichn.: M. = 1:500
10,0 m

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

ETRS 89

Variante 1 bestandsnahe Höhenplanung



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

- Planung**
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel
- Neigungsbrechpunkt**
mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- H=15000m
1.500% 1531.000m 0.700% 725.500m

Vorplanung



Kreative Ingenieurleistungen
für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|--------------------|
| Bearbeitet | September 2023 | G. Bulut | 22805/ 10304830 |
| Gezeichnet | September 2023 | J. Fuß | |
| Geprüft | September 2023 | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB4: Haarbach/BAB A 544
Wirtschaftsweg (parallel A544) - V1

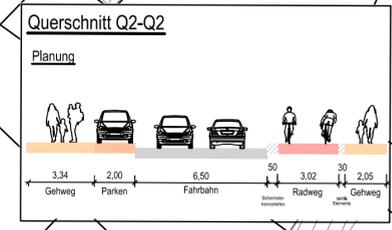
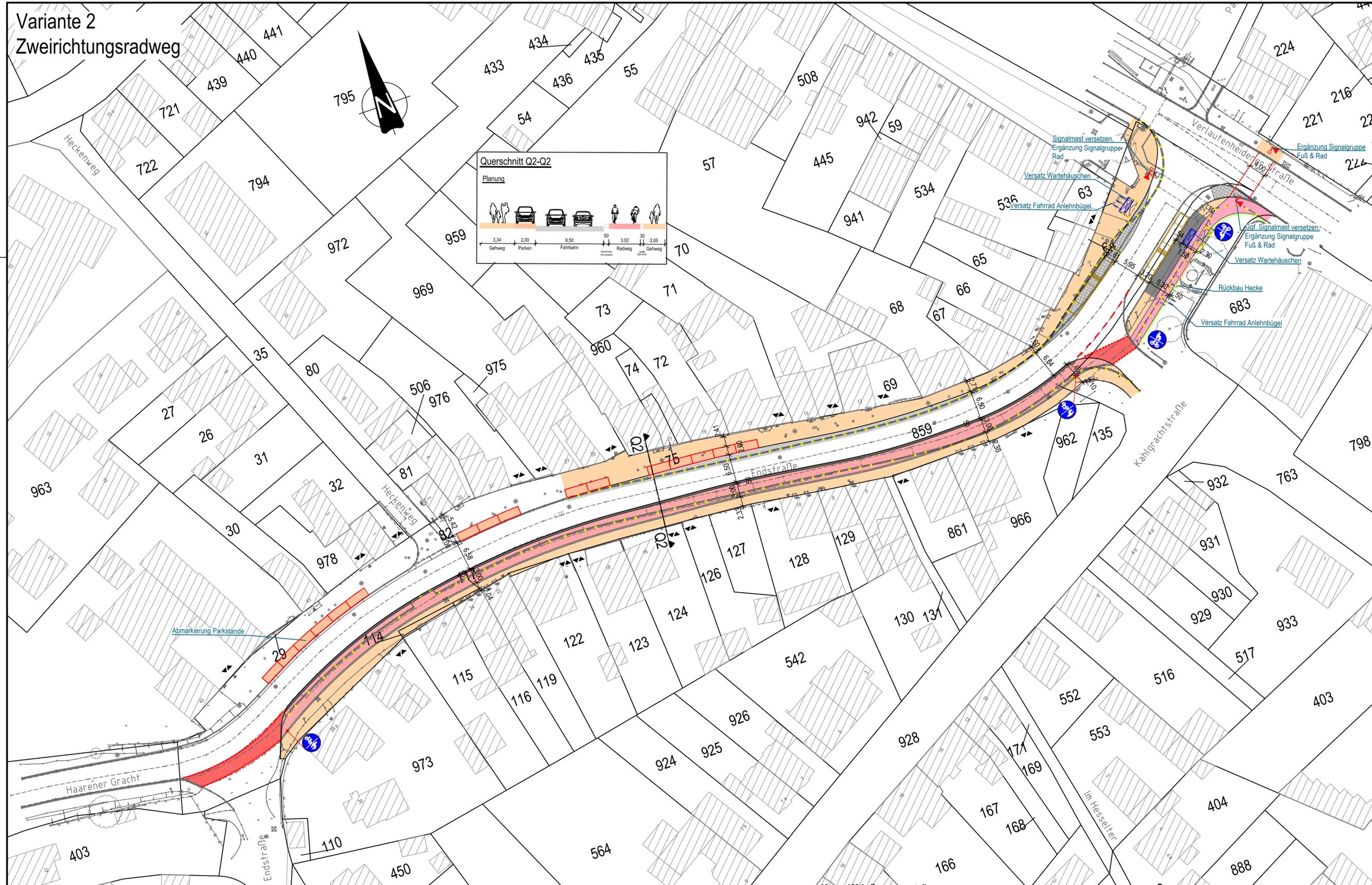
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Dezernat
Planung, Bau und Mobilität
Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur
Isabel Strehle
Abteilung
Verkehrsplanung und Mobilität
Uwe Müller
September 2023

Variante 2
Zweirichtungsradweg



Zeichenerklärung

- Planung
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh- & Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel

H=15000m
 1:500% 1531.000m
 0.700% 725.500m

Neigungsbrechpunkt
 mit H=Ausrundungshalbmesser,
 Längsneigung und Abstand zum
 nächsten Neigungsbrechpunkt

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Vorplanung

FISCHER TEAMPLAN Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------|
| Bearbeitet | September 2023 | G. Bulut | 22805/ |
| Gezeichnet | September 2023 | J. Fuß | 10311520 |
| Geprüft | September 2023 | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadtaachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide
 TB5b: Haarener Gracht-Verlautenheid. Str
 Endstraße V2

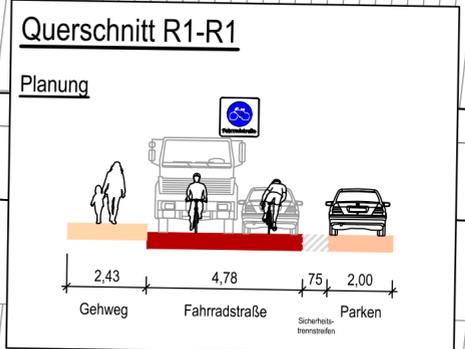
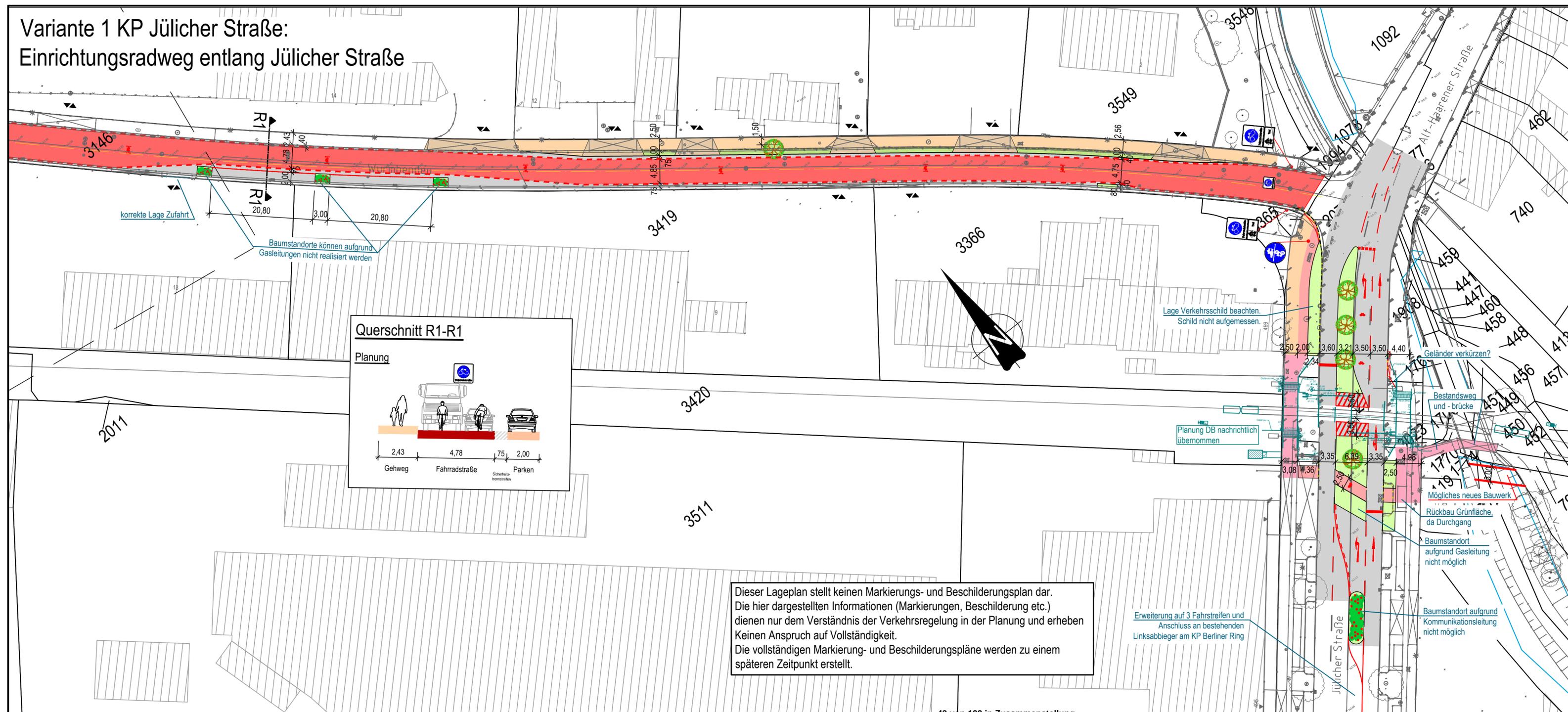
Lageplan

| | | | |
|----------|---------|---------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zechn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

Nr. Datum Planänderung Zeichn.:

Dezernat
 Planung, Bau und Mobilität
 Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
 Fachbereich Stadtentwicklung,
 -planung und Mobilitätsinfrastruktur
 Isabel Stehle
 Abteilung
 Verkehrsplanung und Mobilität
 Uwe Müller
 September 2023

Variante 1 KP Jülicher Straße: Einrichtung Radweg entlang Jülicher Straße



Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben Keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Zeichenerklärung

- Planung**
- Einschnittsböschung
 - Mulde mit Fließrichtung / Versickerungsmulde
 - Straßenebenenflächen
 - Fahrbahn mit Achse
 - Bankett
 - Wirtschaftsweg
 - Radweg
 - Gehweg
 - Wartebereich Bushaltestelle
 - Mischverkehrsfläche
 - Fahrbahnteiler / Inseln
 - Parkstreifen
 - taktile Elemente
 - Gemeinsamer Geh-&Radweg, Bankett mit Zufahrt und Bordabsenkung
 - Dammböschung
 - Frostschutzkies
 - Wurzelschutzsubstrat
 - Zufahrt
 - Betonfläche
 - Deckensanierung
 - Rinne
 - Stützwand
 - Markierung
 - Markierung Radverkehrsanlagen
 - Anrampung
 - Signalgeber - Kfz, Fuß/Rad, Blinken
 - Geländer
 - Zaun
 - Beleuchtung
 - Abbruch
 - Zufahrt
 - Poller
 - Ablauf
 - Baum
 - Pflanzbeete
 - Sitzbank
 - Radanlehnbügel
- H=15000m
 1.500% 1531.000m
 0.700% 725.500m
- Neigungsbrechpunkt mit H=Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Vorplanung



Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

| Bearbeitet | Datum | Name | Plan Nr. |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| Gezeichnet | September 2023 | G. Bulut | 22805/10304833 |
| Geprüft | September 2023 | J. Fuß | |
| | | J. Klähnhammer | |

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Radvorrangroute Aachen-Haaren-Verlautenheide

TB6: Jülicher Straße - Bahntrassenradweg
 Jülicher Str. V1 - Wurmbenden

Lageplan

| | | | |
|----------|---------|----------|------------|
| Plan Nr. | Bearb.: | Zeichn.: | M. = 1:500 |
| | | | 10,0 m |

| Nr. | Datum | Planänderung | Zeichn.: |
|-----|-------|--------------|----------|
| | | | |

Dezernat
 Planung, Bau und Mobilität

Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
 Fachbereich Stadtentwicklung,
 -planung und Mobilitätsinfrastruktur

Isabel Strehle
 Abteilung
 Verkehrsplanung und Mobilität

Uwe Müller
 September 2023

Für die Planung beauftragt:



**Protokoll: Bürger*innenbeteiligung Radvorrangroute Haaren am 07.02.2023,
Beginn 16:30 Uhr, Ende ca. 18:30 Uhr
Haarbachtalhalle, Am Mühlenteich 30, 52080 Aachen**

Teilnehmer*innen: 41 Bürger/innen, Mitarbeiter*innen der Verwaltung aus verschiedenen Fachabteilungen, Vertreter von FISCHER TEAMPLAN

Anlass der Beteiligung

Die Stadt Aachen beabsichtigt im Stadtgebiet eine Radvorrangroute vom Grabenring (Aachen-Mitte) bis nach Verlautenheide. Die Strecke ist in sechs Teilbereiche unterteilt. In zwei Bürger*innenbeteiligungen (Aachen-Mitte und Haaren) wurden die Teilbereiche vorgestellt. Der Fokus dieser Veranstaltung liegt auf dem Abschnitt der Strecke im Bereich vom Berliner Ring bis nach Verlautenheide.

Ziel der Veranstaltung ist eine frühzeitige Beteiligung sowie eine Diskussion zum Sammeln von Anregungen und Wünschen der Bürger*innen. Diese sollen - soweit bautechnisch realisierbar, rechtlich zulässig und finanzierbar - in die Vorplanung einfließen.

Einführung

Durch Vertreter*innen der Stadtverwaltung wurde zunächst die verkehrliche Situation in Aachen dargestellt und darauf aufbauend über die 5 Säulen der Mobilitätswende Anlass und Notwendigkeit der Planung einer Radvorrangroute abgeleitet.

Anschließend wurde die Konzeption der Trassenführung durch Herrn Engels vorgestellt.

Anregungen/Wünsche der Bürger*innen/Diskussion

In der Diskussionsrunde hatten die Interessierten die Möglichkeit Fragen und Anregungen zu äußern. Nachfolgend sind die gestellten Fragen und Anmerkungen kommentiert (**gelb hinterlegt**).

Teilbereich 3: Park – Neuköllner Straße

Die Bürger*innen fragten, ob die Wege entlang der Kleingartensiedlung verbreitert werden.

Ja, die Wege sollen verbreitert werden

Des Weiteren wurde angeregt, dass eine durchgehende Beleuchtung im Park ausgebaut werden soll.

Ist vorgesehen

Weiterhin kamen Hinweise, dass der Park mehrmals im Jahr überschwemmt sei und das bestehende Nutzungskonflikte zwischen Fußverkehr und Radfahrenden betrachtet werden sollen.

Es soll eine Klappbeschilderung für den Überflutungsfall montiert werden.

Nutzungskonflikte werden in Abhängigkeit des machbaren (Natur) möglichst entzerrt, bzw. Wege verbreitert und möglichst barrierefrei ausgestaltet.

Auf Radwegen soll grundsätzlich auf Kopfsteinpflaster verzichtet werden.

Soll verzichtet werden (ggf. stehen stadtplanerische Gestaltungsansprüche dagegen). (Favorisiert ist die Bauweise Asphalt oder notfalls wassergebunden)

Im Bereich der Auf- bzw. Überfahrt über den Berliner Ring soll eine radfahrerfreundliche Situation gefunden werden. (Neigung der Rampen)

Es ist eine barrierefreie Lösung unter Berücksichtigung der topografischen Bedingungen (Kanal Brücken, Wurm) vorgesehen.

Am Wendehammer soll die Schleppkurve für den Bus überprüft werden, um Konflikte mit dem Radverkehr auszuschließen.

Die Schleppkurven wurden geprüft und der Sicherheitsraum soll erkennbar sein.

Teilbereich 4: Haarbach und Bereich BAB A544

Ein Routenanschluss Richtung Eilendorf soll berücksichtigt werden. Auch wird angeregt, über eine alternative Routenführung während der Brückensanierung nachzudenken.

Durch die anvisierte Trennung des Fuß- und Radverkehrs soll im Bereich der Haarbachtalstraße dem höheren Verkehrsaufkommen Rechnung getragen. Der Ausbau bis Eilendorf ist nicht Bestandteil der RVR Haaren.

Eine Umleitung ist jederzeit über den Reutersweg und die Gärtnerstraße möglich.

Es wurde zugesichert, dass die Auswirkungen/ Anforderungen, die sich aus der Brückensanierung ergeben, mit der RVR-Route abgestimmt werden.

Hier sind wir in laufender Abstimmung mit der Autobahn GmbH.

Routenführung über den Damm des Regenrückhaltebeckens sollte geprüft werden.

Das Regenrückhaltebecken ist Eigentum des WVER und wird nicht mehr vom WVER für den öffentlichen Rad-und Fußverkehr freigegeben.

Routenführung durchs Feld (Natur + Landschaft) (Kahlgracht) ist schöner und sicherer und wird daher empfohlen.

Die Kahlgracht kann nicht verbreitert werden und weist teilweise sehr hohe Steigungen auf. Die Führung über die Kahlgrachtstraße wird aktuell nicht weiterverfolgt.

Teilbereich 5a: Haaren

Generell wurde angeregt, die Linie der Radvorrangroute mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Hülse in Einklang zu bringen und diesen Umstand bei der Planung zu beachten. Die Verkehrssicherheit in Haaren wird kritisch gesehen. Die Planung der RVR sollte diesen Umstand berücksichtigen.

Die Fahrradstraße wird gemäß dem Aachener Fahrradstraßenstandard geplant. Elemente zur Verkehrsberuhigung werden insbesondere auch im Schulbereich berücksichtigt.

Die kritische Parksituation im gesamten Bereich wurde angesprochen.

In einem separaten Projekt wurde eine Parkraumuntersuchung in Haaren durchgeführt.

Teilbereich 5b: Verlautenheide

Schmale Schutzstreifen werden grundsätzlich kritisch für die Verkehrssicherheit gesehen.

Die Endstraße übernimmt mehrere Funktionen, u.a. wichtige ÖPNV-Strecke und Bedarfsumleitung. Daher kann die Fahrbahn nicht beliebig eingengt werden. Es werden regelkonforme Breiten von 1,50m vorgesehen. Die Endstraße hat eine Kfz-Belastung von ca. 6.500 Kfz/Tag und einem geringeren Schwerlastanteil.

Die Querschnitte ermöglichen die StVO-konformen Überholabstände.

Eine Anbindung der Wohngebiete Verlautenheide an die RVR wird gewünscht.

Das ist nicht Teil dieses Projektes. Dies ist eine Thematik für das Radhauptnetz.

Die Radwege sollten nicht zu schmal ausgebildet werden. Durch die starken Längsneigungen kommt es bergab zu hohen Geschwindigkeiten im Radverkehr.

Die Radwege werden so breit wie möglich gebaut. Hier bietet sich zumindest bergab die Führung auf der Fahrbahn an, um Unfälle mit zu Fuß Gehenden und KFZ-Verkehr in Zufahrten zu minimieren bzw. zu vermeiden.

Teilbereich 6: Jülicher Straße - Alt-Haarener Straße – Wurmbenden

Eine Führung durch das Gewerbegebiet wird kritisch gesehen. An der Jülicher Straße wird die Querung mittels LSA vorgeschlagen.

Der Schwerverkehrsanteil in Wurmbenden ist mit ca. 20. Lkw/Spitzenstunde im Vergleich zu Strecken mit ÖPNV-Verkehr nicht übermäßig groß. Verkehrsberuhigende Maßnahmen werden vorgesehen.

An der Jülicher Straße wird vorgesehen, dass maximal ein Fahrstreifen gleichzeitig gequert werden muss. Eine LSA in Kombination mit der Schienenanlage ist schwer realisierbar.

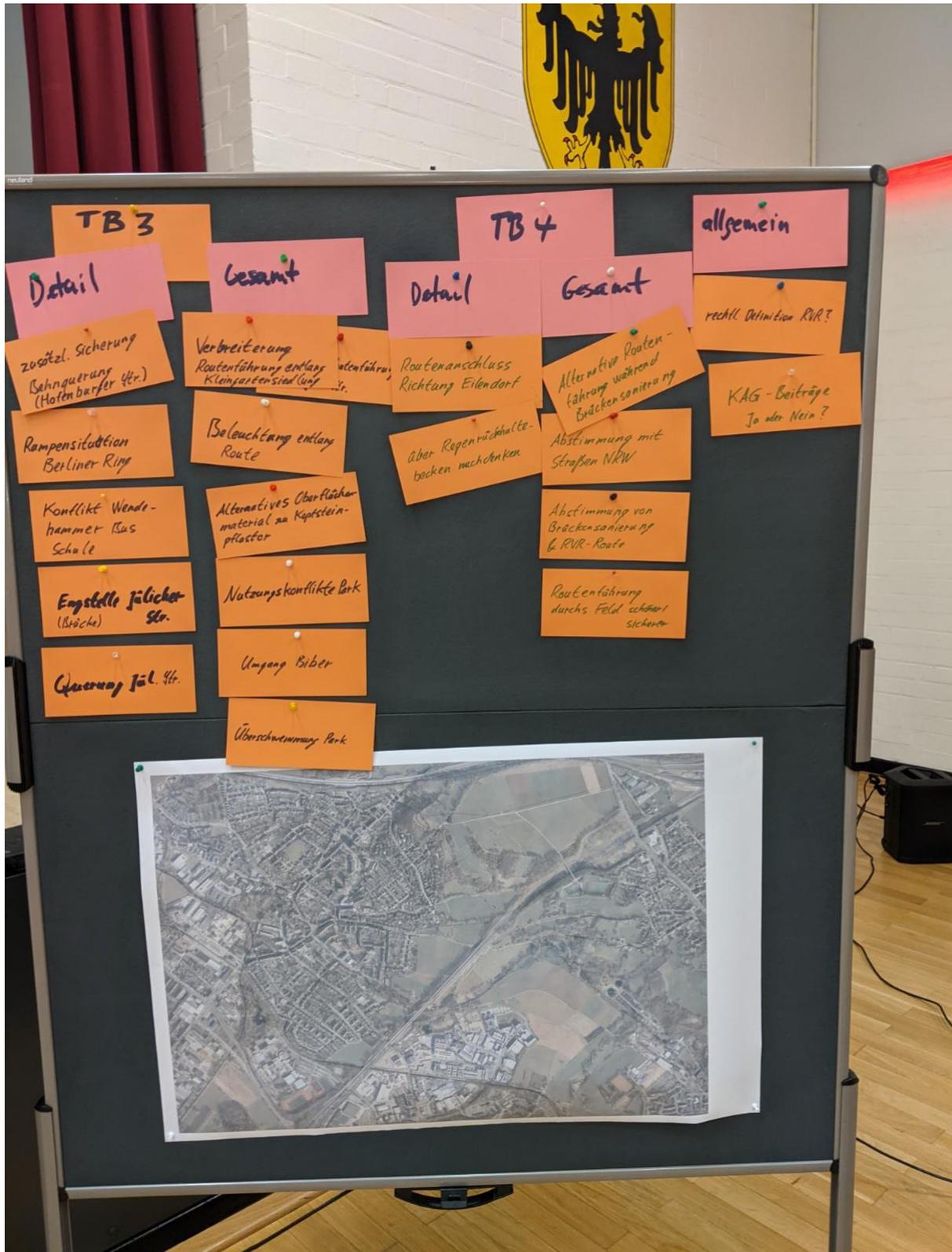


Abbildung 1: Moderationswand Teil 1

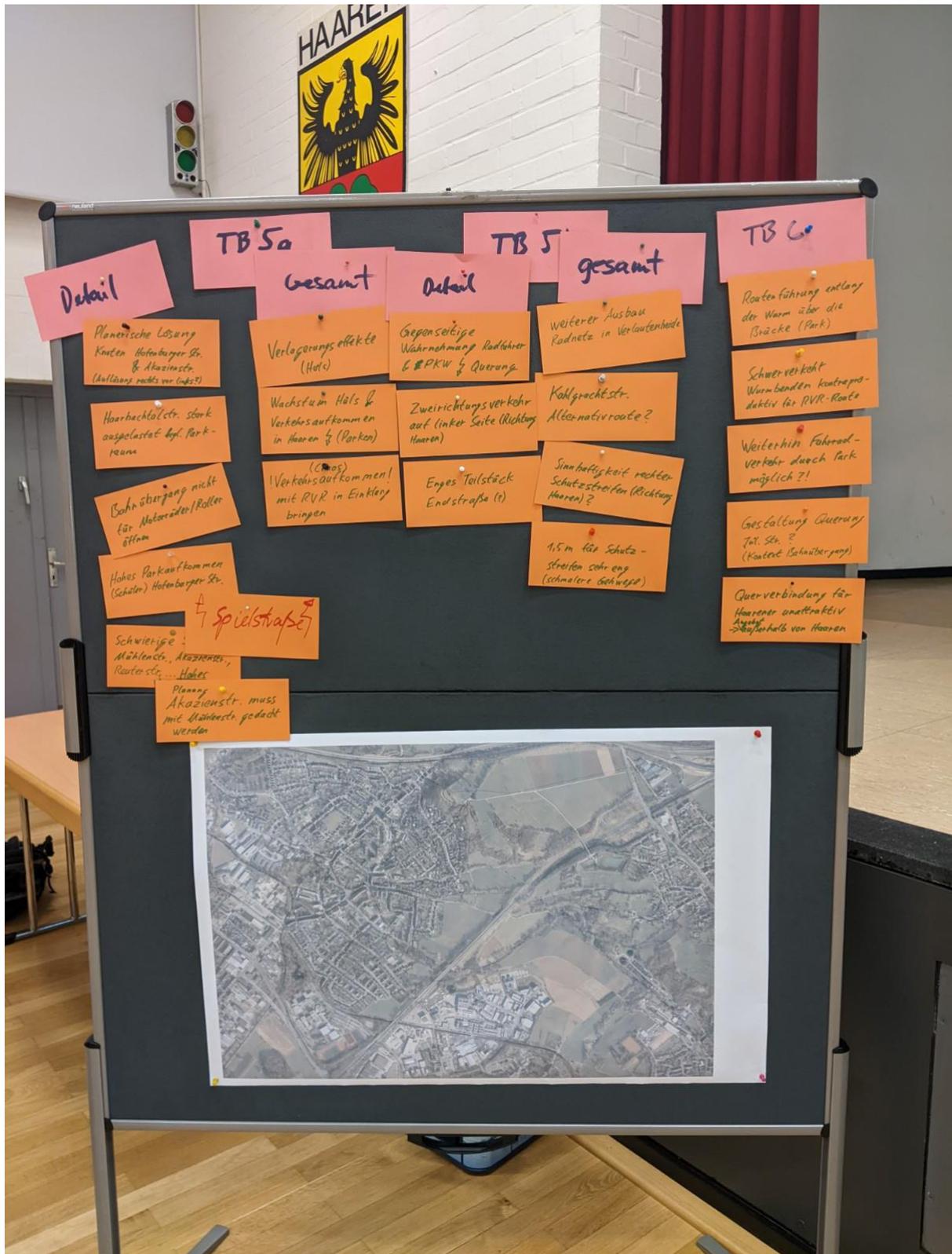


Abbildung 2: Moderationswand Teil 2

Weiteres Vorgehen

Hinweise, Anregungen und Meinungen konnten der Stadt schriftlich oder per Mail bis zum 17.02.2023 mitgeteilt werden. Anschließend erfolgte die Prüfung, ob einzelne Punkte der Planung aufgrund der Anregungen der Bürger*innen noch geändert werden können.

Für die Planung beauftragt:



**Protokoll: Bürger*innenbeteiligung Radvorrangroute AC Mitte am 13.02.2023,
Beginn 16:30 Uhr, Ende ca. 18:30 Uhr
Depot, Talstraße 2, 52068 Aachen**

Teilnehmer*innen: 39 Bürger/innen, Mitarbeiter*innen der Verwaltung aus verschiedenen Fachabteilungen, Vertreter von FISCHER TEAMPLAN

Anlass der Beteiligung

Die Stadt Aachen beabsichtigt im Stadtgebiet eine Radvorrangroute vom Grabenring (Aachen-Mitte) bis nach Verlautenheide. Die Strecke ist in sechs Teilbereich unterteilt. In zwei Bürger*innenbeteiligungen (Aachen-Mitte und Haaren) wurden die Teilbereiche vorgestellt. Der Fokus dieser Veranstaltung liegt auf dem Abschnitt der Strecke im Bereich von Aachen Mitte bis zum Berliner Ring.

Ziel der Veranstaltung ist eine frühzeitige Beteiligung sowie eine Diskussion zum Sammeln von Anregungen und Wünschen der Bürger*innen. Diese sollen - soweit bautechnisch realisierbar, rechtlich zulässig und finanzierbar - in die Vorplanung einfließen.

Einführung

Durch Vertreter*innen der Stadtverwaltung wurde zunächst die verkehrliche Situation in Aachen dargestellt und darauf aufbauend über die 5 Säulen der Mobilitätswende Anlass und Notwendigkeit der Planung einer Radvorrangroute abgeleitet.

Anschließend wurde die Konzeption der Trassenführung durch Herrn Engels vorgestellt.

Anregungen/Wünsche der Bürger*innen/Diskussion

In der Diskussionsrunde hatten die Interessierten die Möglichkeit Fragen und Anregungen zu äußern. Nachfolgend sind die gestellten Fragen und Anmerkungen kommentiert (gelb hinterlegt).

Allgemein ließ sich feststellen, dass die Teilnehmenden überwiegend aus Radpendelnden bestanden. Generell angemerkt wurde, dass Parkraumbewirtschaftung insbesondere in Hinblick auf die Schaffung von weiteren Kurzzeitparkplätzen wichtig ist.

Es werden insbesondere neue Liefer- und Ladezonen vorgesehen

Auch wurde der Wunsch geäußert Radwege besser zu kennzeichnen und zu beschildern.

Dies soll durch die Anwendung des Aachener Fahrradstraßenstandards gewährleistet werden.

Teilbereich 1a: Bushof bis Heinrichsallee

- Liefern und Laden im Bereich Promenadenstraße muss weiterhin möglich sein.
- ggf. wäre auch eine zeitliche Befristung 07.00 – 13.00 Uhr möglich.
- Auch die Einrichtung einer Lieferzone wäre denkbar
Eine entsprechende Liefer- und Ladezone wird vorgesehen.
- Auch wenn überwiegend glatte Oberflächen für die Radvorrangroute gefordert wurden, gaben Teilnehmende auch den Einsatz von Naturscheinpflaster (geschnitten) in denkmalgeschützten Stadtbereichen zu bedenken.
Aktuell wird überwiegend Asphalt auf der RVR vorgesehen. Sensible Bereiche befinden sich noch in der Abstimmung.
- Knotenpunkt Heinrichsallee: Hier sollte auf jeden Fall eine Separierung zwischen Fuß- und Radverkehr geplant werden. Die Promenaden- und Maxstraße sollte für Radfahrende schräg über die Heinrichsallee verbunden werden. Seitens der Planenden aus Stadt und Büro wurde zugesichert, den Vorschlag zu prüfen. Es wurde aber auch auf den unbedingt zu erhaltenen Baumbestand hingewiesen.
In allen Planungsversionen wird eine Trennung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Räumlich und den Baumstandorten geschuldete Restriktionen sind zu berücksichtigen.
- Am Willy-Brandt-Platz wurden separate Radverkehrsanlagen gefordert.
- Auch ein Shared Space am Willy-Brandt-Platz wäre denkbar. Der Platz wird als Aktionsfläche genutzt.
Hier wird weiterhin eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen, da eine sichere Trennung nur mit baulichen Anlagen erfolgen könnte (Zäune, etc.). Dies wäre städtebaulich nicht wünschenswert. Des Weiteren wird der Platz auf verschiedene Arten genutzt. Ggf. könnte eine Bachoffenlegung stattfinden. Durch die jetzige Verkehrsführung soll der Fußverkehr sicher abgewickelt werden.

Teilbereich 1b: Heinrichsallee bis Blücherplatz

- Sigmundstraße bleibt Einbahnstraße
- An der Einmündung Sigmundstraße soll verdeutlicht werden, dass mit entgegenkommendem Radverkehr zu rechnen ist.

- Der Einmündungsbereich Sigmundstraße ist zu schmal für Rad- und Pkw-Verkehr. Hier sind Optimierungen notwendig.
Die Einmündung soll verbreitert werden und die Aufmerksamkeit soll ggf. durch zusätzliche Markierung erhöht werden.
- Kreuzung Ottostraße/Maxstraße/Rehplatz aktuell gefährlich, weil zu hohe Geschwindigkeiten wahrgenommen werden. Hier wird sich im Zuge der Umplanung eine Optimierung erwartet.
- Der Einsatz einer Aufpflasterung wurde empfohlen.
Die Einmündung zum Rehplatz soll verbreitert werden und Die Aufmerksamkeit soll ggf. durch zusätzliche Markierung erhöht werden. Es wird eine Anrampung der Fahrbahn vorgesehen. Eine Messung zu den gefahrenen Geschwindigkeiten liegt nicht vor.
- Das Kopfsteinpflaster soll gegen radverkehrsfreundliches, gut berollbares Material getauscht werden.
Aktuell wird zur Vermeidung von Schleichverkehr über den Spielplatz am Rehplatz dort überwiegend Asphalt vorgesehen. Querungsstellen für Fußgänger*innen sollen mit geschnittenem Asphalt hervorgehoben werden. Sensible Bereiche befinden sich noch in der Abstimmung.
- Die RVR sollte im Bereich der Hein-Janssen-Straße bevorrechtigt werden
Eine komplette Umgestaltung des Platzes soll dies möglichst eindeutig bewirken. Um jedoch eine eindeutige Beschilderung für den MIV zu erhalten und keine Falschfahrten zu erzeugen wird der Kreuzungsbereich als 30er Zone beschildert und ohne abknickende Vorfahrt in die Sigmundstraße Richtung Blücherplatz.
- Die Ausfahrtsituation an der Sigmundstraße/ Blücherplatz ist gefährlich. Hier sollte dem Radverkehr erkennbar Vorfahrt eingeräumt werden.
Die Kreuzung soll komplett angehoben und die RVR bevorrechtigt werden

Teilbereich 1c: Blücherplatz bis Europaplatz

- Blücherplatz:
 - Zweiseitiges Parken soll erhalten bleiben
 - Durch andere Teilnehmende wurde eine Reduzierung oder Beseitigung der Stellplätze gefordert
Die Planung anhand der Aachener Fahrradstraßenstandards ergibt die Restflächen für das öffentliches Parken.
 - Neue Bäume sollen gepflanzt werden
Es werden neue Baumfelder vorgesehen.
 - Der Premiumfußweg soll durch die Dennewartstraße führen
Der Premiumfußweg wird nach Möglichkeit berücksichtigt und dieser verläuft später über die Dennewartstraße.

- Europaplatz:
 - Südliche Umfahrung des Europaplatzes hätte den Vorteil, dass nur eine Straße gequert werden müsste
Die südliche Umfahrung ist aufgrund der 2-Streifigkeit der Zufahrt nicht optimal. Ein Großteil der Radfahrenden benutzt schon heute die nördliche Umfahrung.
 - Prüfung einer Brücke
Das Nutzen- und Kostenverhältnis ist nicht vertretbar.
 - Bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg wird befürwortet
Dies ist mit der aktuellen Planung gewährleistet. Entweder wird die RVR als Radweg im Seitenraum geführt oder baulich getrennt werden.
 - Eintrachtstraße wird Vorfahrt vom Kfz genommen
Die Eintrachtstraße erhält in der Einmündung eine Anrampung, so dass die Vorfahrt für den querenden Radverkehr verdeutlicht und besser abgesichert wird.
 - Zu den heute vorhandenen Radverkehrsführungen am Europaplatz wurden folgende Hinweise gegeben:
 - Unangenehme Situation für Radfahrende am Europaplatz
 - Vorrang am Europaplatz für den Radverkehr wird vernachlässigt vom Kfz
 - Spitzer Winkel am Europlatz soll entschärft werden
- Die Umgestaltung des Europaplatzes ist ein separates Projekt und berücksichtigt die vorgenannten Aspekte bereits

Teilbereich 2: Europaplatz – Berliner Ring

- Neutrassierung von Europaplatz zur Wurm gewünscht
Die Einmündung soll mittels eines direkten Durchstiches zu den Nebenanlagen des Europaplatzes komplett neu trassiert werden.
- Radweg soll befestigt werden
Im Bereich zwischen Europlatz und Talbotstraße soll der Weg verbreitert und asphaltiert werden. Zwischen Talbotstraße und Berliner Ring ist eine Befestigung vorgesehen. Die genaue Gestaltung ist aber von den weiteren Vorgaben der Umweltbehörden in der Genehmigungsplanung abhängig.
- Entlang der Wurm soll verdeutlicht werden, dass Rad- und Fußverkehr zugelassen ist
Dies ist Gegenstand des Beschilderungs- und Markierungsplanes in der weiteren Ausführungsplanung.
- Das Beleuchtungsthema wird unterschiedlich gesehen (Aspekte soziale Sicherheit, Licht durch Fahrradbeleuchtung)
Aktuell wird eine durchgehende, intelligente Beleuchtung unter der Berücksichtigung des Artenschutzes angedacht.
- Wegbreite erhöhen
Dort wo es aufgrund der Eigentumsverhältnisse möglich ist, wird dies erfolgen. Angestrebtes Maß ist möglichst 4,00m.

- Im Bereich Talbotstraße befindet sich eine Schwerlastzufahrt. Die Brücke hat nur eine eingeschränkte Tragfähigkeit (12t). Es wurde die Befürchtung geäußert, dass der Radweg für Erntetransporte genutzt werden könnte

Dies wird mit den landwirtschaftlichen Betrieben separat erörtert.

- Vorgeschlagen wurde Unterquerung des alten Berliner Ringes.

Dies ist aufgrund der Gestaltung der Brücke und einem bestehenden Abwasserkanal nicht möglich.

- Um Fuß- und Radverkehr entlang der Wurm zu entflechten, wurde vorgeschlagen, den Deichkronenweg als Fußweg auszuweisen.

Eine Kombination des Deichweges mit dem Ausbau der RVR und den dann erforderlichen Unterhaltsleistungen kann nicht verwirklicht werden.

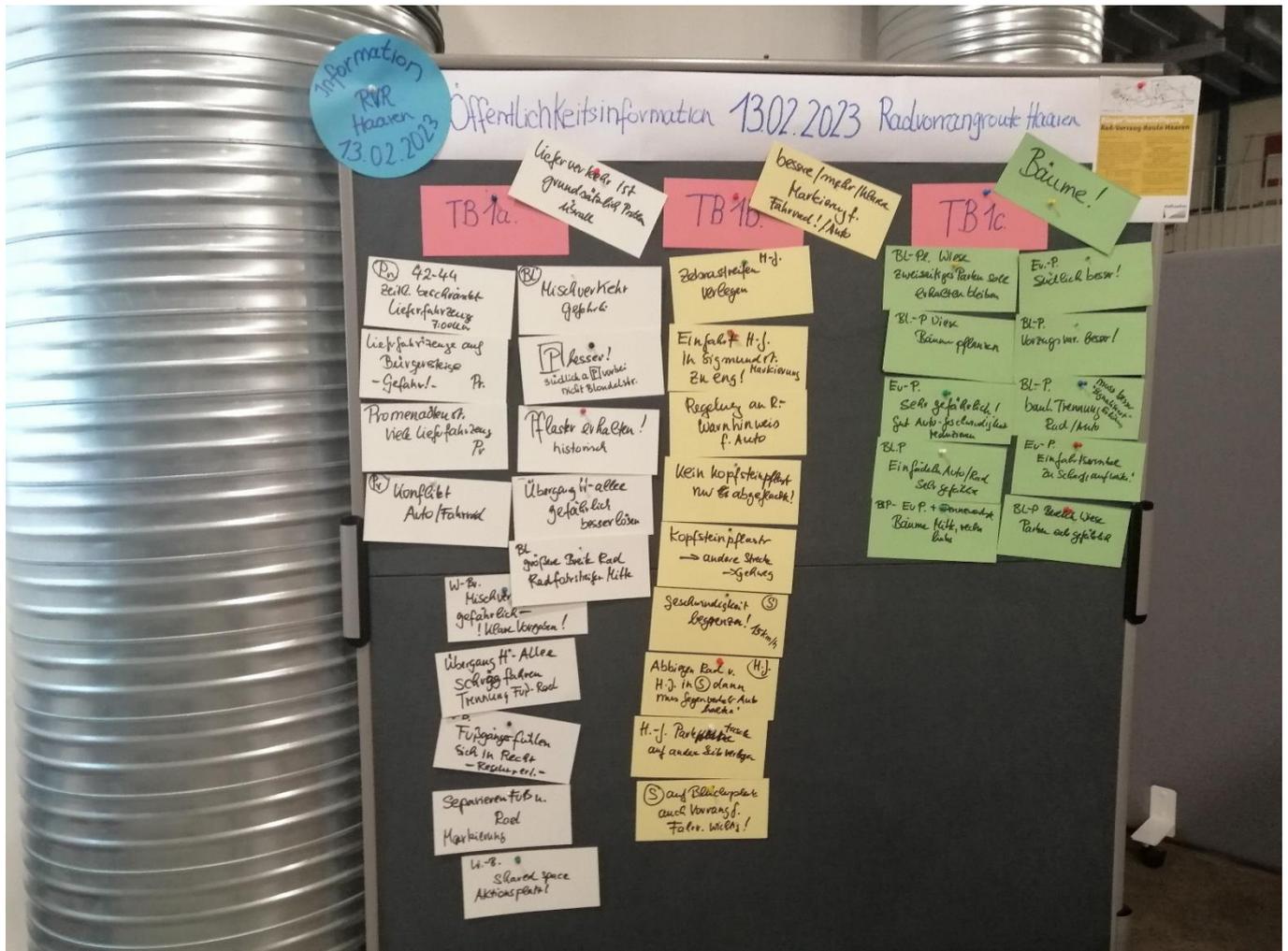


Abbildung 1: Moderationswand Teil 1

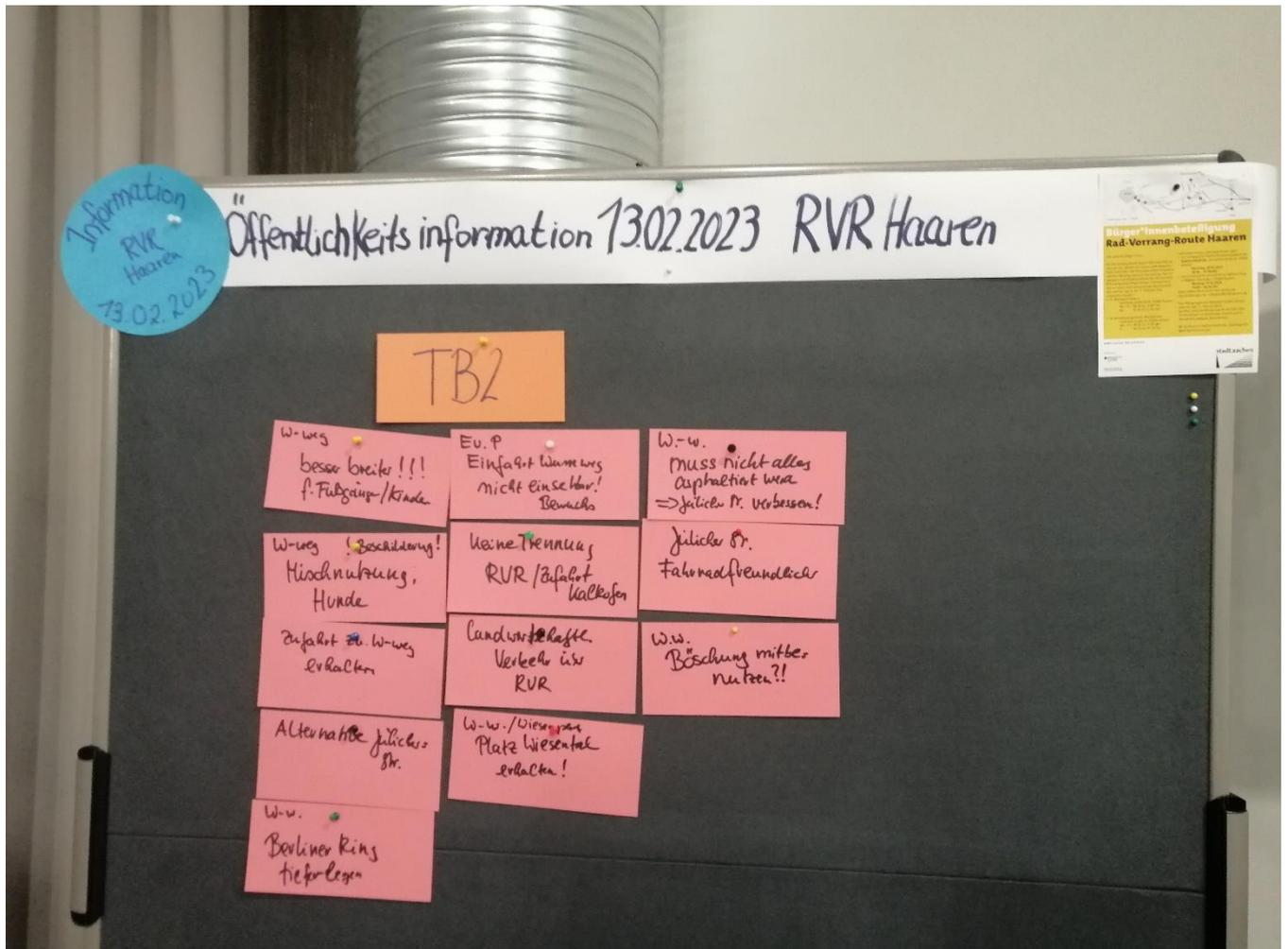


Abbildung 2: Moderationswand Teil 2

Für die Planung beauftragt:



Protokoll: Bürgereingaben/-mails Radvorrangroute Haaren Januar-Februar 2023

Anlass

Die Stadt Aachen beabsichtigt im Stadtgebiet eine Radvorrangroute vom Grabenring (Aachen-Mitte) bis nach Verlautenheide. Die Strecke ist in sechs Teilbereiche unterteilt. In zwei Bürger*innenbeteiligungen (Aachen-Mitte und Haaren) wurden die Teilbereiche vorgestellt.

Weitere Hinweise, Anregungen und Meinungen konnten der Stadt schriftlich oder per Mail bis zum vom 06.02.2023-17.02.2023 mitgeteilt werden. Diese sind im Folgenden stichpunktartig zusammengefasst.

Allgemein

- Es wird mehrfach darauf eingegangen, dass es auf **der Jülicher Straße** schon einen ausgebauten Radweg auf beiden Seiten gibt und somit eine Radvorrangroute Aachen-Verlautenheide überflüssig macht
 - Zick-Zack-Führung mit vielen Kreuzungen durch Innenstadt sei für Pendler*innen und Langstreckenfahrer*innen uninteressant und unattraktiv.
 - Jülicher Straße sei eine gerade und schnelle Verbindung.
 - Alternativ könne die RVR bspw. auf einer Spur der Peter-/Jülicher Str. realisiert werden. Aus vorangegangenen Baustellen und Spersperrungen hätte sich gezeigt, dass man auf einen Fahrstreifen verzichten könne.
 - Weitere Alternative wäre die Führung der RVR in der Fahrbahnmitte.

Die Jülicher Straße übernimmt vielfältige Funktionen, insbesondere ist Sie auch eine starke Achse für den ÖPNV, so dass notwendige großzügige Radverkehrsanlagen schwierig und erst längerfristig realisierbar sind. Insbesondere kann bei der Führung über das Nebennetz durch eine Bevorrechtigung der RVR sehr gute Reisegeschwindigkeiten erzielt werden, da auch kaum Lichtsignalanlagen benutzt werden müssen. Schon heute werden die verwendeten Straße und Wege intensiv von Radfahrenden benutzt. Die grundsätzliche Routenführung für die RVR Haaren wurde durch politische Beschlüsse -z.B: zum Rad-Vorrang-Routennetz und dem Radhauptnetz- festgelegt.

- Sorge, dass sofern es nicht nur bei Fahrbahnmarkierungen bleibt, **Anliegerbeiträge** anfallen würden und der Fachbereich 60 mit einer Forderung noch unbekannter Höhe auf die Anwohnenden zukäme. Bitte, dass betroffene Anwohnende frühzeitig kontaktiert werden.

Sollten Anliegebeträge anfallen, werden die betroffenen Bürger*innen frühzeitig informiert.

- Für- und Gegenstimmen bzgl. **Belag**
 - Kopfsteinpflaster habe historischen Wert.
 - Kopfsteinpflaster sei unkomfortabel beim Transport von Lasten und Kindern.
 - Kopfsteinpflaster sei bei Nässe rutschig und gefährlich.
 - Kopfsteinpflaster verringere die Akzeptanz der Route.
 - Kopfsteinpflaster führe dazu, dass Radfahrende auf den Gehweg ausweichen.
 - Wassergebundene Decken verursache schmutzige Kleidung.
 - Glatt geschliffenes Pflaster oder Asphalt wird vorgeschlagen.

Aktuell wird überwiegend Asphalt, oder PU-Asphalt auf der RVR vorgesehen. Sensible Bereiche befinden sich noch in der Abstimmung. Querungsstellen am Rehmpfad für Fußgänger*innen sollen mit geschnittenem Asphalt hervorgehoben werden. Kreuzungsbereiche sollen angehoben werden.

Teilbereich 1: Peterstraße bis Europaplatz

- Vorrang der Radroute wird in Frage gestellt, da an einigen Stellen Fußgänger*innen (Blondelstr-Promenadenstr.), ÖPNV (Blondelstr) und der Straßenverkehr (Heinrichsallee, Europaplatz) Vorrang haben.

Vom Grundsatz soll die RVR bevorrechtigt werden. Unter Betrachtung der Randbedingungen, wie z.B.

- Belange des ÖPNV (laufende Abstimmungen mit der
- Belange des Fußverkehrs
- und sichere Führung des Kfz-Verkehrs

werden aber die Kreuzungsbedingungen einzeln untersucht und eine Bevorrechtigung abgewägt.

Blondelstraße

- Reduzierung der Parkplätze im Straßenraum und die Aufgabe des Senkrechtparkens wird befürwortet.
- Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Reservierung des Parkhauses an der Blondelstraße nur für Anwohnende wird gefordert. Würde somit auch Verkehrsbehinderungen für den Busverkehr reduzieren.

Es werden nur noch Liefer- und Ladezonen, barrierefreie Stellflächen und Stellflächen für die Polizei und das Ordnungsamt vorgesehen. Die Planungen zur RVR erstrecken sich nicht auf das Parkhaus, die genannten Effekte würden bei einer ausschließliche Nutzung von Anwohnenden sind zu vermuten.

Willy-Brandt-Platz

- Befürwortung einer Lösung mit Trennung zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden.
 - Optische Trennung mindestens.
 - Roteinfärbung sinnvoll.
 - Gestrichelte Linien (siehe Abbildung unten)

- Schilder und Bodenmarkierungen sollen Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden signalisieren.



Hier wird weiterhin eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen, da eine sichere Trennung nur mit baulichen Anlagen erfolgen könnte (Zäune, etc.). Dies wäre städtebaulich nicht wünschenswert. Des Weiteren wird der Platz auf verschiedene Arten genutzt. Ggf. könnte eine Bachoffenlegung stattfinden. Durch die jetzige Verkehrsführung soll der Fußverkehr sicher abgewickelt werden.

Promenadenstraße

- Sehr eng; als Fußgänger müsse man auf die Fahrbahn ausweichen.
- In der Zeit von 7.00 Uhr bis 12 .00 Uhr gäbe es ein erhöhtes Anlieferungsaukommen durch die Geschäfte (Metzger, Lebensmittelladen, Obst- und Gemüsehändler, Gastronomiebetriebe).
 - Vorschlag Lieferzone in Promenadenstr. Hausnummer 42. 44

Eine entsprechende Liefer- und Ladezone wird vorgesehen. Dies soll auch das verkehrswidrige Halten auf dem Gehweg reduzieren.

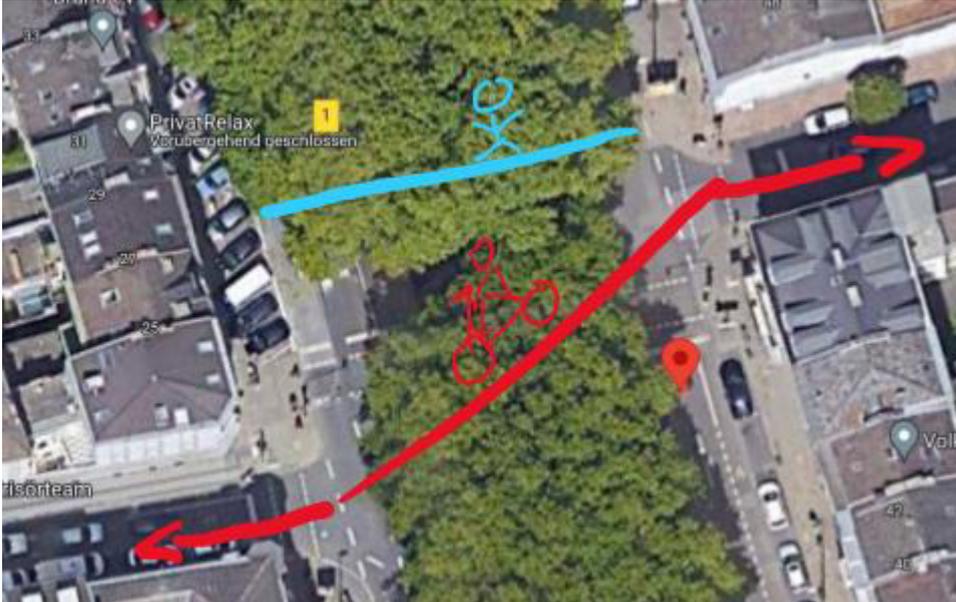
- Straßenpflasterungen haben einen historischen Wert. Hinweisbeschilderung statt Asphalt und Rotmarkierung sei ausreichend.

Aktuell wird überwiegend Asphalt auf der RVR vorgesehen. Die Umgestaltung auf dem Synagogenplatz bleibt dem Planungsbeschluss durch die Politik vorbehalten.

Querung Heinrichsallee

- Befahrung für Lastenrädern solle sichergestellt werden.
- Aufstellbereich in Heinrichsallee vor der Maxstraße sei umzugestalten.
- Direkte Führung von der Maxstraße zur Promenadenstraße ohne Zickzack solle ermöglicht werden.
- (Bewegungs-) gesteuerte Lichtsignalanlage für die Querung der Busspur wird vorgeschlagen, so dass die Busse Vorfahrt vor den Querenden erhalten.

- Durchgehende Signalanlage statt der Drängelgitter sei vorteilhafter, aufgrund der zu erwartenden Zunahme an Radfahrenden.
- Gemeinsam mit Zufußgehenden die Drängelgitter zu passieren sei schwierig.
- Separate Signalanlage für Radfahrende wird gefordert.
- Querung Heinrichsallee für Rad- und Fußgänger sei zu trennen, siehe Abbildung:



In allen Planungsversionen wird eine Trennung von Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt Heinrichsallee vorgesehen. Räumlich und den Baumstandorten geschuldete Restriktionen sind zu berücksichtigen. Die Vorfahrt für den Busverkehr soll erhalten bleiben. Die Vorzugsvariante kann viele der oben aufgeführten Punkte aufgreifen.

Maxstraße

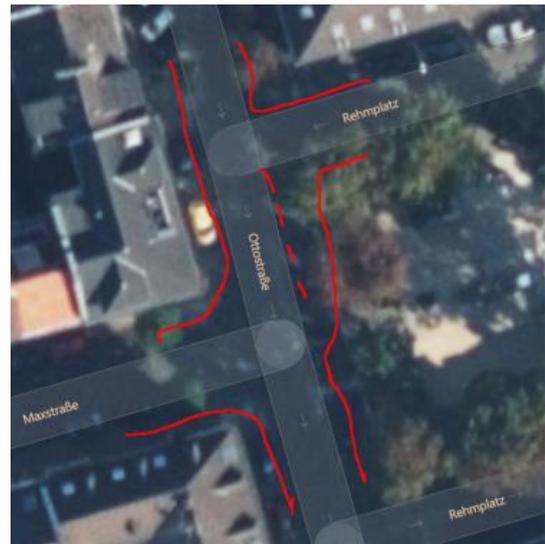
- Sehr eng; als Fußgänger müsse man auf die Fahrbahn ausweichen.
- Querschnittsvariante ohne Parken wird bevorzugt. Variante mit 4,00 m Breite schließe eine Begegnung von zwei nebeneinander Radfahrenden mit einem Pkw aus.

Fußgänger werden mehr Aufenthaltsflächen erhalten. Das Parken und definierte Liefer- und Ladezonen werden einseitig vorgesehen. Unter Berücksichtigung der geringeren Kfz-Verkehrsstärken ist dies ein guter Kompromiss.

Rehmpfad

- Straßenpflasterungen haben einen historischen Wert. Hinweisbeschilderung statt Asphalt und Rotmarkierung sei ausreichend.
- Kopfsteinpflaster führe dazu, dass Radfahrende am Rehmpfad auf den Spielplatz ausweichen.
- Gegen Kopfsteinpflaster am Rehmpfad aufgrund Sicherheit und Akzeptanz durch Radfahrer.
- Lösung, beide Fahrrichtungen auf der Nordseite zu führen wird als positiv erachtet.

- Vorschlag für Radfahrer die in der Ottostraße ungerichtet entgegen der Einbahnstraße fahren: Bauliche Trennung eines Radweges auf dem Rehmplatz, siehe Abbildung.



Die Einmündung zum Rehmplatz soll verbreitert werden und Die Aufmerksamkeit soll ggf. durch zusätzliche Markierung erhöht werden. Es wird eine Anrampung der Fahrbahn vorgesehen. Aktuell wird zur Vermeidung von Schleichverkehr über den Spielplatz am Rehmplatz dort überwiegend Asphalt vorgesehen. Querungsstellen für Fußgänger*innen sollen mit geschnittenem Asphalt hervorgehoben werden. Sensible Bereiche befinden sich noch in der Abstimmung. Eine weitere Radführung über den Rehmplatz wird aufgrund der Aufenthaltsbereiche nicht vorgesehen.

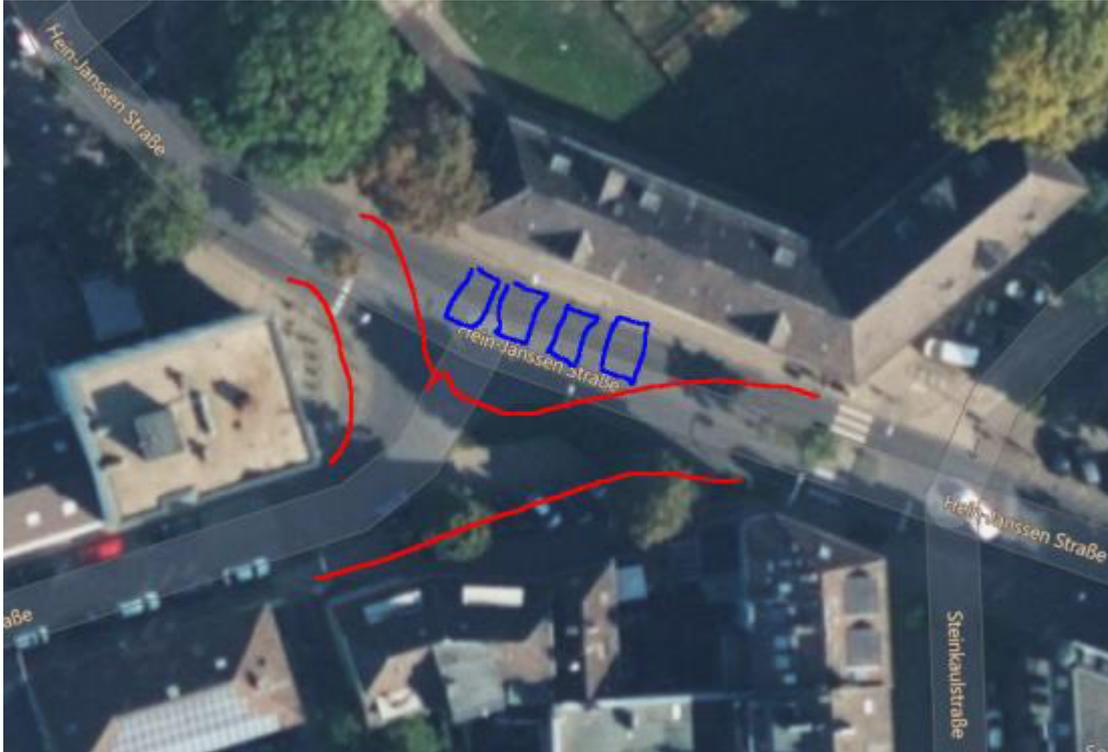
Sigmundstraße zwischen Rehmplatz und Hein-Janssen-Straße

- Im Bestand sei es zum Begegnen zu eng (Parken auf beiden Seiten, Zweirichtungsverkehr).
- Die Breite der Stellplätze solle auf 2,00 m beschränkt werden, um beim Begegnungsfall zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr mehr Abstand gewährleisten zu können.
- Anordnung von Bäumen wird begrüßt.

Die vorgenannten Punkte werden in der Planung berücksichtigt.

Knotenpunkt Hein-Janssen-Straße

- KP sei so zu gestalten, dass die Sigmundstraße als Vorfahrtsstraße wahrgenommen wird, hierzu könnten die Parkstände anders anordnen werden, siehe Abbildung:



Der vorgenannte Punkt wurde als Grundgedanke aufgegriffen. Eine komplette Umgestaltung des Platzes Hein-Janssen-Straße soll dies eindeutig bewirken. Die Parkstände werde nicht verwirklicht, es sollen neue Aufenthaltsflächen mit Bäume entstehen.

Sigmundstraße zwischen Hein-Janssen-Straße und Blücherplatz

- Breite von 3,90 m für die Fahrradstraße wird als zu gering eingestuft, aufgrund der geringen Abstände bei Begegnung von Radfahrenden mit Kfz
 - Vorschlag: Verbreiterung der Fahrradstraße durch Anordnen von Parkplätzen nur auf einer Fahrbahnseite.

Bei dieser Straße handelt es sich um eine unechte Einbahnstraße. Die Kfz-Verkehrsstärken sind relativ gering. Im Kreuzungsbereich zur Hein-Janssen-Straße wird parken zukünftig unterbunden und die Fahrbahn verbreitert. In Hinblick auf den hohen Parkdruck und den Vorgaben aus dem Aachener Fahrradstraßenstandard und Regelwerken wird dies als Kompromiss von der Verwaltung angesehen.

- Kreuzung Sigmundstraße, Aretzstraße und Blücherplatz: Vorrang für den Radverkehr sei klarer zu verdeutlichen.

Die Kreuzung soll komplett angehoben und die RVR bevorrechtigt werden.

Blücherplatz

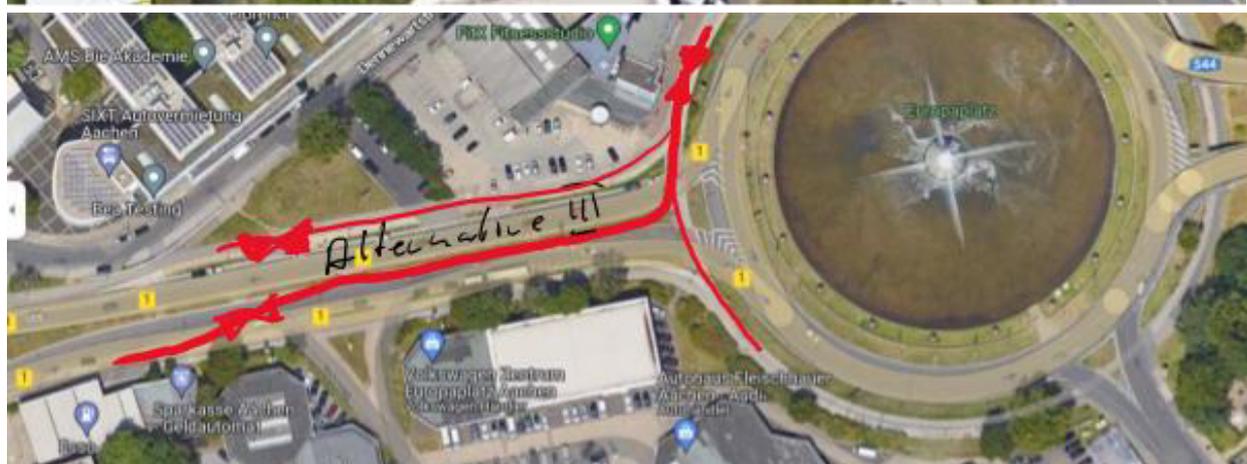
- Der Blücherplatz sei aufgrund des beidseitigen Parkens zu eng.
- Breite der Fahrradstraße von nur 3,60 m wird als problematisch eingestuft, Parkplätze sollten entfallen, um es zu verbreitern.
- Alternativ könne halbseitiges Gehwegparken angeordnet werden, jedoch solle auch gleichzeitig der Gehweg verbreitert werden.
- Der Gehweg am Blücherplatz auf Seite des Parks (früher Radweg) sei ohnehin renovierungsbedürftig.
- Auf dem Teilstück Blücherplatz – Europaplatz der B1 eine Mittelreihe von Bäumen zu pflanzen und somit als Allee auszubauen wird befürwortet.
- Ein- und Ausfahrt der Eintrachtstraße sei mittels eines Modalfilters für den Kfz-Verkehr komplett zu sperren, um Unfallrisiken zu vermeiden.

Es handelt sich hier um eine Einbahnstraße. In Hinblick auf den hohen Parkdruck und den Vorgaben aus dem Aachener Fahrradstraßenstandard und Regelwerken wird dies als Kompromiss von der Verwaltung angesehen. Aufgeschulertes Parken soll reduziert werden und nicht neu geschaffen werden. Es werden neue Baumfelder vorgesehen, aktuell aber nicht im Mittelstreifen der B1. Auch unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit des Premiumfußweges wird die Einmündung zur Eintrachtstraße angerampelt. Eine Kfz-Sperrung wird aktuell hier nicht vorgesehen.

Europaplatz

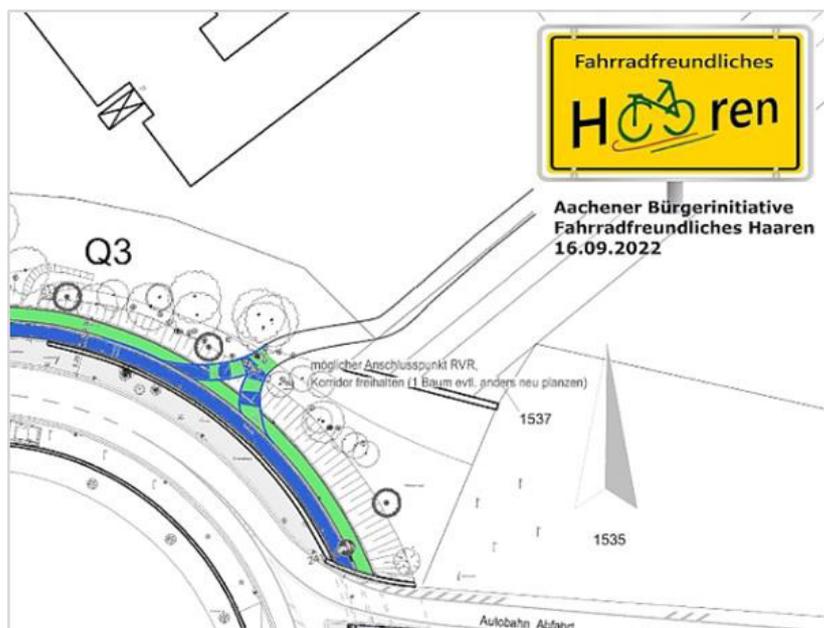
- Befürchtung, dass die Verkehrsverlangsamungen am Europaplatz in langen Staus enden werde, was die Akzeptanz der RVR nicht steigern würde.
- Die Führung über den Europaplatz statt der Route über die Dennewartstraße wird i.d.R. bevorzugt.
- Führung über die Dennewartstraße:
 - Umständliche Linienführung mit engen Radien an mehreren Stellen.
 - Zusätzliche Zeitverluste, wenn man die Josef-von-Görres-Straße in Höhe Dennewartstraße sowie östlich der Musikschule zweimal an einer Lichtsignalanlage queren muss.
 - Zwei Bedarfsampeln notwendig.
- Führung über den Europaplatz als Zweirichtungsradweg entlang der B1:
 - Könne leichter, übersichtlicher und klarer gestaltet werden
 - Die bereits vorhandene Vorfahrt für den Radverkehr soll verdeutlicht werden (Rampen Kfz, Durchgehende Höhe Radweg). Die Vorfahrt würde hier aktuell zu 90% missachtet.
 - Stadtauswärts sollte weiterhin in Fahrtrichtung um den Europaplatz herumgefahren werden, da nur eine statt zwei Einmündungen gekreuzt werden müsse. Hierbei sei die Einmündung der südlichen Joseph-von-Görres-Straße sicher zu gestalten.
 - Die Markierung der Wege rund um den Europaplatz sei uneindeutig, es befinde sich immer Fußgänger/Geisterradler auf dem Radweg.
 - Zweirichtungsradweg sei lieber mit 3,50 m ausführen.
 - Alternative zum Zweirichtungsradweg: Reine Fahrradstraße für beide Fahrtrichtungen auf der südlichen Fahrbahn und reine KFZ-Fahrbahn für beide Richtungen auf der Nordseite der B 1.

- Anderen sehen die Streckenführung am Europaplatz kritisch und unfallträchtig, da die Radroute zweimal eine die Haupteinfallstraße queren muss.
- Alternativen zur Querung der Fahrbahn werden vorgeschlagen, siehe Abbildungen:
 - Der Radverkehr soll die Fahrbahn schon viel eher kreuzen und auf dem Mittelstreifen/Grünstreifen geführt werden, da am Kreisverkehr der KFZ-Verkehr den Radverkehr, der von rechts kommt, schlecht einsehen kann und sich schon auf das Einfädeln in den Kreisverkehr konzentriert.



Eine Fahrradstraße wird nicht vorgesehen. Die Vorzugsvariante sieht einen Beidrichtungsradweg auf der südlichen Seite bis zum Verteiler vor. Ein Großteil der Radfahrenden benutzt schon heute diese Routenführung weiter über die nördliche Umfahrung des Verteilers. Der Einmündung entlang der B1 zum Europaplatz ist heute schon einstreifig und dem Radverkehr muss Vorfahrt gewährt werden. Die Umgestaltung der Nebenanlagen des Europaplatzes ist ein separates Projekt und berücksichtigt schon vorgenannten Aspekte bereits. Die südliche Umfahrung ist aufgrund der 2-Streifigkeit der Zufahrt nicht optimal.

- Übergang/Durchstich Europaplatz – Wurmweg
 - Sorge um die Zerstörung des dichten Grüns und des Grünstreifens, der noch als Rastplatz dient.
 - Durchstich sinnvoll, da die Steigung weitgehend wegfallen würde.
 - Post nutze den Weg mit Dreirädern, Breite solle hierfür ausgelegt werden.
 - Heruntergefallenes Laub, Schnee und Eis werde nicht entfernt.
 - Rutschig aufgrund „Gischt“, dass vom Brunnen auf den Weg geweht wird.
 - Vorschlag Streckenführung Fahrradfreundliches Haaren e.V.:



Die Einmündung soll mittels eines direkten Durchstiches zu den Nebenanlagen des Europaplatzes komplett neu in Anlehnung an die vorstehende Skizze trassiert werden. Die bestehende Rampe soll zurückgebaut werden und bietet Platz für neue Baumanpflanzungen.

Teilbereich 2: Wurm

- Vennbahnweg wird als gutes Beispiel genannt bzgl. Verbreiterung und Asphaltierung und der insektenfreundlichen Beleuchtung
- Beleuchtung am Wurmweg sei notwendig.
 - soziale Kontrolle
 - Verkehrssicherheit bei Dunkelheit

- insektenfreundliche Variante wie z.B. am Vennbahnweg vor, die sich ggf. auch erst bei Annäherung von Radfahrenden einschaltet.
- Fahrbahnoberfläche rund um den Übergang der Wege am Ende der Talbotstraße sei schlecht.
- Der hohe Bordstein an der Brücke/Talbotstraße Richtung Europaplatz solle abgesenkt werden.
- Wenig abwechslungsreiche, gerade, starre Trasse wird kritisiert.
- Mit dem Ausbau des Weges sei die Altplanung einer Renaturierung der Wurm hinfällig.
- Eine Befestigung des zweiten Teils des Wurmradweges wird i.d.R. begrüßt.
- Andere sehen Asphaltierung von Wirtschaftswegen kritisch.
 - Förderung der Erderwärmung und des Oberflächenwassers.
 - Mit 4 m Asphaltbahnbreite nehme es Straßendimensionen an.
- Wassergebundene Decke im Wurmweg und in der Parkanlage seien sehr gut zu befahren und gelenkschonend.
- Premiumfußweg und Radvorrangroute auf der gleichen Strecke wird kritisch gesehen. Schon im Bestand gäbe es Nutzungskonflikte zwischen Radfahrern, Inlineskatern, Fußgängern, Kindern, Hunden. Verbreiterung fördert nur Nutzeranzahl.
- Wurmweg zwischen Berliner-Ring und Talbotstraße ist die Schwerlastzufahrt zu Gut Kalkofen. Dies sei beim Straßenunterbau und -belag zu beachten. Alternativ wäre die Ertüchtigung der Wurmbrücke Talbotstr. für mehr als 12t notwendig.
- Fragen:
 - Wer übernimmt die Verkehrssicherungspflicht des zum Rad-/Fußweg umzuwidmenden Wirtschaftsweges?
 - Wer übernimmt den Winter- und Reinigungsdienst?
 - Wer pflegt die angrenzenden Bäume (die aktuell ja nur an einem Wirtschaftsweg stehen)
 - Wer sammelt regelmäßig den Müll im Wald und auf den Wiesen auf?
- Übergang TB 2-3 Rampe über Berliner Ring
 - Die Verkürzung / Verkleinerung des Umwegs durch Bau einer Rampe wird positiv eingestuft.
 - Befürchtung von Kahlschlägen aufgrund Rampenbau.
 - Gute/frühzeitige Einsicht in den Radverkehr entlang des Berliner Rings wird gefordert, sodass nicht stark abgebremst und wieder angefahren werden muss.

Viele der vorgenannten Punkte finden Einfluss in die Planung. Darüber hinaus sind die Eigentumsrechte und die Vorgaben aus Baum-, Arten- und Wasserschutz zu berücksichtigen. Im Abschnitt Europaplatz bis Talbotstraße wird eine Verbreiterung des asphaltierten Weges auf 4,00 m vorgesehen. Die vorhandenen, mit Bäumen eingefassten Aufenthaltsbereiche werden erhalten. Im Bereich der Talbotstraße wird eine Verbreiterung zum Wurmweg vorgesehen und die Sichtverhältnisse werden verbessert. Im Abschnitt zwischen Talbotstraße und Berliner Ring wird eine Trennung von Fuß- und Radweg anvisiert, welche von der Bauweise als wassergebunden anzusehen ist (Radweg als PU-Asphalt mit sporadischer landwirtschaftlicher Nutzung). Die Rampenführung am Berliner Ring soll barrierefrei gestaltet werden. Kurzfristig sieht der WVER allein aufgrund fehlenden Eigentums in diesem Bereich keine Renaturierung vor. Die Strecke wird mit einer

artschutzfreundlichen, adaptiven Beleuchtung vorgesehen. Die Strecke soll beschränkt öffentlich gewidmet werden und entsprechend unterhalten werden.

Teilbereich 3: Park – Neuköllner Straße

- Anstieg zum Berliner Ring solle flacher und breiter werden.
- Pflastersteine am Entenweiher sei glatt bei Nässe.
- Vorschlag einer anderen Route, damit Ausführung parkschonender ist:
 - vor dem Parkeingang Wechsel auf die Jülicher Straße.
- Übergang TB 3-6:
 - Wurmbrücke zu schmal.
 - Verbreiterung oder weitere Brücke gewünscht.
- Ausfahrt aus dem Park am Entenweiher zum Wendehammer Neuköllner Str.: Bereich sei heute matschig, glatt und Kopfsteinpflaster sei schlecht zu befahren.

Die Verbreiterung der Wege entlang der Kleingartensiedlung sowie eine durchgehende Beleuchtung ist in der Planung vorgesehen. Auf Kopfsteinpflaster wird verzichtet. Wo möglich soll der Fuß- und Radweg getrennt werden. Die Oberfläche ist als wassergebunden anzusehen ist (bei Radbenutzung als PU-Asphalt)

Es ist eine barrierefreie Lösung unter Berücksichtigung der topografischen Bedingungen bei der Auf- bzw. Überfahrt über den Berliner Ring (Kanal Brücken, Wurm) vorgesehen.

Teilbereich 4: Haarbach und Bereich BAB A544

- Befürwortung der Führung entlang Haarbach.

Durch die anvisierte Trennung des Fuß- und Radverkehrs soll im Bereich der Haarbachtalstraße dem höheren Verkehrsaufkommen Rechnung getragen.

Teilbereich 5a: Haaren

- Im ersten Abschnitt der Hofenburger Straße solle der Übergang verkehrsberuhigter Bereich – Steinmühlenweg nicht auf Null absenkt werden, Radfahrer würden zu sehr beschleunigen.
- Durch die Umlaufschranken sei der Bahnübergang sehr schlecht befahrbar. Hier müsse u.a. auch für größere Räder (z.B. Lastenräder) die Situation verbessert werden.
- Parksituation
 - Sorge, dass Stellplätze wegfallen und Besuch nur sehr schwer Plätze findet.
 - Im gesamten Bereich soll Anwohnerparken eingerichtet werden, da tagsüber Lehrer:innen und Schüler:innen der angrenzenden Berufsschule hier parken.
- Breiten
 - Akazienstraße oder Mühlenstraße sei zum Begegnen zu eng im Bestand (einseitiges Parken, Zweirichtungsverkehr)
 - Vorschlag Akazienstraße und Mühlenstraße als gegenläufige Einbahnstraßen auszulegen und den Verkehr somit zu entzerren, um auf jeder Straße mehr Platz zu schaffen.

- In der Akazienstraße eine Fahrbahnbreite von 3,80 anzuordnen, wird aufgrund der geringen Abstände zwischen Rad und Auto für problematisch gehalten, die 5,10 m werden bevorzugt.
- Verkehrsberuhigung gewünscht, da hohes Verkehrsaufkommen / Nutzung als Schleichwege, Verdrängungsparken.
- Es sollen nur Markierungsarbeiten stattfinden und kein Ausbau/Umbau.
- Baumpflanzungen würden Sonnenlicht für eine Photovoltaikanlage nehmen.
- Sorge, dass die Geschwindigkeit der Radfahrer in Haaren zunimmt.
- Querung „Auf der Hüls“ sollte gegenüber der heutigen Situation erleichtert werden u.a. durch eine Bevorrechtigung der Radvorrangroute.
- Zur Anbindung der Radfahrer aus dem Wohngebiet Ravelsberg/Atzenbenden soll statt der Führung durch Haaren eine Fahrradbrücke im Bereich Skatepark/Feuerwehrpark gebaut werden, um über die Wurm auf die andere Seite zu gelangen und bis zur Kreuzung Wurmbenden/Jülicher Str. geführt zu werden.

Die Fahrradstraßen werden gemäß dem Aachener Fahrradstraßenstandard geplant. Je nach Oberflächenzustand der Straßen sind Asphaltmaßnahmen oder grundlegende Sanierungen erforderlich. Der Kfz-Durchgangsverkehr soll unattraktiver gestaltet werden. Umfangreiche Elemente zur Verkehrsberuhigung, querend und im Längsverkehr, werden insbesondere auch im Schulbereich berücksichtigt. I.d.R. kann nur ein einseitiges Parken umgesetzt werden. In der Akazienstraße kann kein Parkraum erhalten werden. In einem parallelen Projekt ist eine Brücke zum Feuerwehrpark für den Fußverkehr mit Rad frei vorgesehen. Der Durchgangsradsverkehr soll aber aus dem Feuerwehrpark herausgehalten werden. Es werden öffentliche Stellflächen wegfallen. In einem separaten Projekt wurde eine Parkraumuntersuchung in Haaren durchgeführt. Durch den Wegfall der Stellflächen verringern sich evtl. auch die Parkvorgänge der benachbarten Schule. Eine Anwohnerzone ist aktuell nicht vorgesehen. Für die Drängelgitter an der Hofenburger Straße ist beabsichtigt, dass diese auf das aktuelle Regelwerk, barrierefrei verbreitert werden sollen.

Teilbereich 5b: Verlautenheide

- Eine Anbindung der Wohngebiete Verlautenheide an die RVR wird befürwortet.

Das ist nicht Teil dieses Projektes. Dies ist eine Thematik für das Radhauptnetz.

Haarener Gracht

- Komplette Kahlgrachtstraße bis Verlautenheide Endstraße solle als Fahrradstraße ausgewiesen werden.
- Der Radweg in der Haarener Gracht sei zu schmal und nur schlecht abgetrennt von der Fahrbahn.
- Durch die starken Längsneigungen in der Haarener Gracht käme es bergab zu hohen Geschwindigkeiten im Radverkehr.
- In der Haarener Gracht bestehe auf der Nebenanlage derzeit bergab die Pflicht zur Schrittgeschwindigkeit (Gehweg, Rad frei), was den Anforderungen einer RVR nicht gerecht wird.
- Eine sichere Linksabbiegemöglichkeit in die Kahlgrachtstraße wird gewünscht, aufgrund der eingeschränkten Sicht auf die Gegenrichtung durch die Straßenkrümmung und des Brückenbauwerks.

Die Haarener Gracht ist in Balaust von StraßenNRW. Hier werden aktuell keine Anpassungen vorgesehen. Aufgrund der Gefällesituation ist die Streckenführung über die Haarener Gracht Führung über die Kahlgracht vorzuziehen.

Endstraße

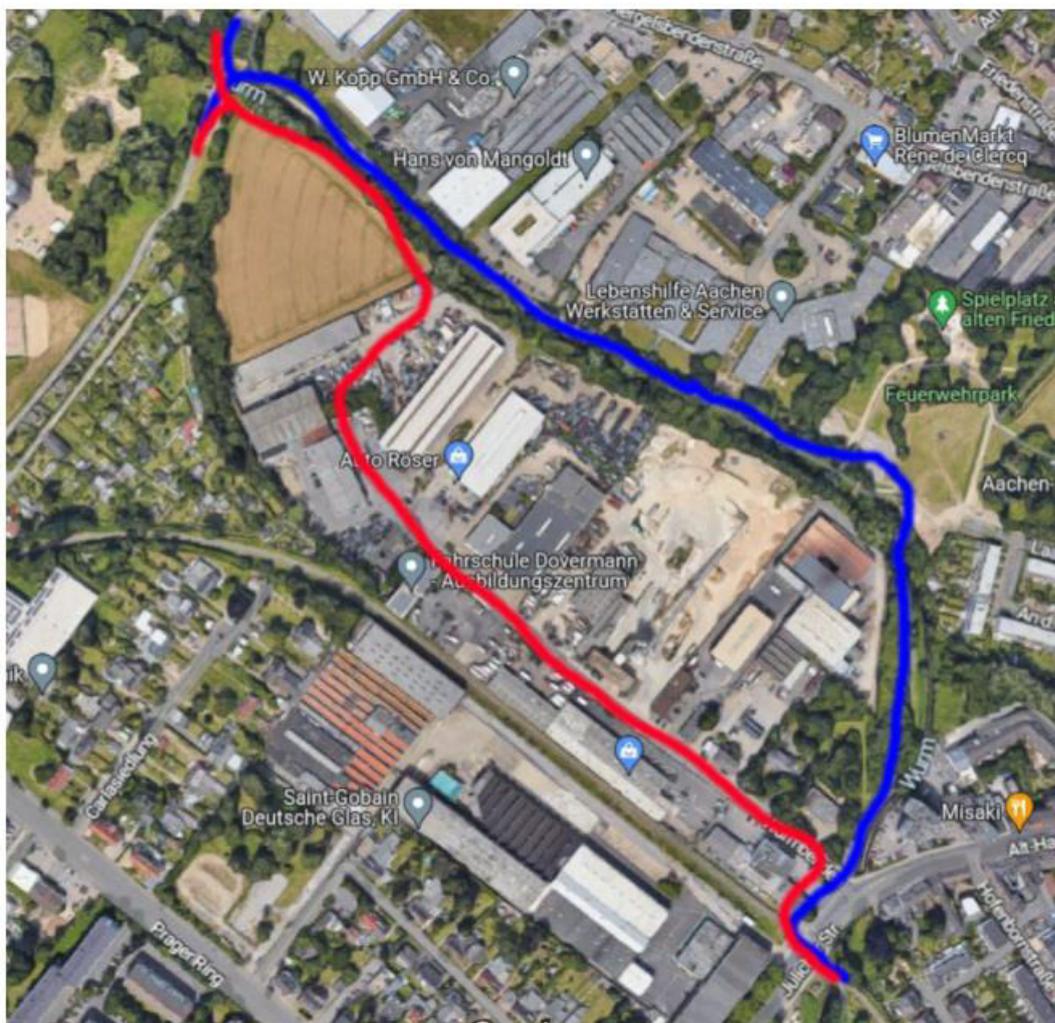
- Es wird begrüßt, dass die LSA-Anlage an der Kreuzung Endstraße/Verlautenheidener Straße mit geplant wird.
- Variante mit Zweirichtungsverkehr am südlichen Fahrbahnrand wird bevorzugt. Hierzu soll noch am KP Verlautenheidener Straße / Endstraße eine Furt auf der Südost-Seite angelegt werden. Zufahrten seien zu beachten.
- Variante mit Schutzstreifen am nördlichen Fahrbahnrand wird kritisch gesehen, da auf Höhe KP Haarener Gracht / Endstraße der Radfahrer „irgendwie“ die Fahrbahn queren müsse.
- Schmale Schutzstreifen werden bzgl. der Verkehrssicherheit als problematisch eingestuft.
- 1,50 m sei zu schmal, Kernfahrbahn solle eher auf 4,50m reduzieren werden.

Die Endstraße übernimmt mehrere Funktionen, u.a. wichtige ÖPNV-Strecke und Bedarfsumleitung. Daher kann die Fahrbahn nicht beliebig eingengt werden. Es werden regelkonforme Breiten von 1,50m vorgesehen. Die Endstraße hat eine Kfz-Belastung von ca. 6.500 Kfz/Tag und einem geringeren Schwerlastanteil. Die Querschnitte ermöglichen die StVO-konformen Überholabstände. Es ist eine neue LSA-Furt an der Verlautenheidener Straße vorgesehen. Zur besseren, geschützteren Querung der Endstraße im Übergang zur Haarener Gracht wird in der Vorzugsvariante eine Mittelinsel neu eingeplant.

Teilbereich 6: Jülicher Straße - Alt-Haarener Straße – Wurmbenden

- Kreuzen der Jülicher Straße sei gefährlich: Radfahrer quere BÜ im Seitenraum und fädele sich dann in Linksabbiegestreifen Richtung Wurmbenden ein. Hinzu käme der glatte Untergrund.
- Für die Querung der Jülicher Str. in Höhe des Bahnübergangs wird die angedachte Mittelspurlösung begrüßt.
- Aufgrund Falschparker und Dauerparker in der Straße Wurmbenden, sei ein Ausweichen über den Gehweg notwendig.
- Es gäbe ein hohes Aufkommen und somit Begegnen von LKW-Verkehr aufgrund Heizölhändler, Betonwerk, die Spedition, Autoverwertungen und Berufskraftfahrer-Fahrschule.
- Schlechte Straßenbeschaffenheit auf der Straße „Wurmbenden“, Schlaglöcher und hervorstehende Kanaldeckel werden kritisiert.
- Im Straßenraum stehe kein einziger Baum.
- Verbindung der RVR zum Bahntrassenweg Aachen-Jülich sei für das Aachener Radverkehrsnetz sehr wichtig und wird begrüßt.
- Nicht verbaute Uferbiotop zu terrassieren und als neuen Verkehrsweg zu erschließen wird kritisiert. Es gäbe auf der anderen Seite schon einen radfahrtauglichen Weg.

- Vorschlag einer alternativen Routenführung ab Wendehammer in Richtung Bahntrassenweg:
 - Führung vom Wendehammer Wurmbenden nach links über ein städtisches Grundstück (dort steht ein Trafohäuschen) bis zur alten Bahntrasse, dann Neubau auf der Bahntrasse bis zum jetzigen Bahntrassenradweg
 - Falls das Grundstück wegen des Trafohäuschens nicht genutzt werden könne, könnte man mit dem Gewerbebetrieb auch einen Flächentausch gegen die städtische Wegeparzelle zur Wurm vereinbaren.
 - Diese Variante sei viel flüssiger zu befahren, vermeide die Rampe und sei auch kürzer.
 - Die Bahntrasse ist noch als Verkehrsfläche gewidmet, so dass der Eingriff in die Natur ggf. als geringer zu bewerten sei als an der Wurm.
- Routenführung der RVR über bereits geplante Fußgängerbrücke am Skatepark/Feuerwehrpark wird favorisiert, statt über Wurmbenden. Bzw. wird diese Routenführung als eine sinnvolle Ergänzung erachtet. Siehe blaue Routenführung in Abbildung unten:



Der Schwerverkehrsanteil in Wurmbenden ist mit ca. 20. Lkw/Spitzenstunde im Vergleich zu Strecken mit ÖPNV-Verkehr nicht übermäßig groß. Verkehrsberuhigende Maßnahmen werden vorgesehen. An der Jülicher Straße wird vorgesehen, dass maximal ein Fahrsteifen gleichzeitig gequert werden muss.

Die blau gekennzeichnete Strecke in der Abbildung soll zukünftig eher für den Fußverkehr vorgesehen werden, da dieser Weg insgesamt relativ schmal für die aktuellen Verkehrsverhältnisse ist und es zu Konfliktsituationen kommt. Die alternative Führung über die Verlängerung der alten Bahntrasse wird aktuell nicht weiterverfolgt, da ein größerer Baumbestand zu fällen wäre, von der Streckenlänge sich keine wesentlichen Veränderungen ergeben würden und ggf. bei der Einmündung sich eine unübersichtliche Einbiegesituation ergeben würde. Die Straße Wurmbenden ist grundhaft zu sanieren.

Fachbeitrag zur Artenschutzvorprüfung (ASP I)

Titel: Rad-Vorrang-Route (RVR) zwischen der Aachener
Innenstadt, Haaren und Verlautenheide

Datum: 23. März 2023

Auftraggeber: Stadt Aachen
Lagerhausstraße 20
52058 Aachen

Ansprechpartner: Herr M. Engels

Auftrag vom: 12. Mai 2022

Projekt-Nr.: 22-16

Auftragnehmer: raskin • Umweltplanung und Umweltberatung GbR

Dorothee Raskin + Dr. Richard Raskin
Wilhelm-Grasmehr-Str. 6-8, D-52078 Aachen
Fon +49(0)241-53 43 39, Fax +49(0)241-54 36 18, info@raskin-ac.de

INHALTSVERZEICHNIS

| | Seite |
|-----------|---|
| 1 | Veranlassung.....2 |
| 2 | Vorgehensweise2 |
| 3 | Lage und Habitatausstattung des Betrachtungsraums4 |
| 4 | Beschreibung des Vorhabens10 |
| 5 | Vorbelastungen10 |
| 6 | Auswirkungen auf die Tierwelt11 |
| 7 | Vorprüfung des Artenspektrums.....12 |
| 8 | Einengung des Pools planungsrelevanter Arten14 |
| 9 | Vorprüfung der Wirkfaktoren auf den eingengten Artenpool und artenschutzrechtliche Bewertung17 |
| 10 | Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen18 |
| 11 | Ergebnis der Artenschutzvorprüfung21 |
| 12 | Quellen22 |

Dokumentation

Tab. D1: Planungsrelevante Arten der Messtischblätter 5202 Aachen (Quadranten 2 und 4), und 5203 Stolberg (Quadranten 1 und 3)

Gesamtprotokoll zur Artenschutzprüfung

1 Veranlassung

Die Stadt Aachen plant den Ausbau eines Rad-Vorrang-Netzes. Es sollen insgesamt 10 Radvorrangrouten (RVR) aus den Außenbezirken des Stadtgebietes Aachen in den Innenstadtbereich ausgewiesen werden. Alle Routen sollen überwiegend über separate Radwege und das Kfz-Nebenstraßennetz führen. Aktuell ist die Umsetzung der RVR Haaren-Verlautenheide geplant. Die radverkehrliche Anbindung des Stadtteils erfolgt derzeit entweder über eine stark befahrene Kfz-Hauptverkehrsstraße oder über eine Parallelroute entlang der Wurm und im Nebenstraßennetz. Die weitere Verbindung nach Verlautenheide verläuft auf einer Länge von ca. 2,2 km über Nebenstraßen und entlang einer Landstraße. Im Zentrum von Aachen soll außerdem der innere Grabenring schrittweise als Radverteilererring ausgebaut werden. Hier soll die zukünftige RVR Haaren anschließen.

Im Rahmen des städtebaulichen Genehmigungsverfahrens ist neben einem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB) auch ein Fachbeitrag zur Artenschutzvorprüfung (ASP Stufe I) zu erarbeiten.

Die Stadt Aachen hat die raskin • Umweltplanung und Umweltberatung GbR am 12. Mai 2022 mit der Erstellung des Fachbeitrags zur Artenschutzvorprüfung (ASP Stufe I) beauftragt.

2 Vorgehensweise

Der Fachbeitrag zur Artenschutzvorprüfung (ASP Stufe I) wird unter besonderer Berücksichtigung der Verwaltungsvorschrift Artenschutz (MKULNV 2016) und der Handlungsempfehlung „Artenschutz in der Bauleitplanung“ (MWEBWV & MKULNV 2010) durchgeführt. Weiterhin wird der Leitfaden „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in Nordrhein-Westfalen - Bestandserfassung und Monitoring“ berücksichtigt (MKULNV 2017).

Durch eine überschlägige Prognose wird im Rahmen der ASP Stufe I geklärt, ob und gegebenenfalls bei welchen Arten durch das Bauvorhaben artenschutzrechtliche Konflikte auftreten können.

Hierzu wird in einem ersten Arbeitsschritt eine **Vorprüfung des Artenspektrums** durchgeführt. Es ist zu klären, ob Vorkommen europäisch geschützter Arten aktuell bekannt oder zu erwarten sind. Das Artenschutzregime bei Planungs- und Zulassungsverfahren ist nach der Novelle des BNatSchG auf die streng geschützten Arten und die europäischen Vogelarten beschränkt. Zu den europäischen Vogelarten zählen nach der VS-RL alle in Europa heimischen wildlebenden Vogelarten. Streng geschützt sind FFH-Anhang-IV-Arten sowie Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind.

Zur Einengung des Pools planungsrelevanter Arten wurde das Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ ausgewertet. Hierzu erfolgte zunächst eine Abfrage der auf den entsprechenden Messtischblattquadranten gemeldeten planungsrelevanten Arten (LANUV 2022a).

Durch die Verschneidung der Lebensraumansprüche der ermittelten Arten mit der Biotop- und Habitatausstattung im Plangebiet wird der Artenpool weiter eingeeengt.

Zur Ermittlung der Biotop- und Habitatausstattung erfolgte eine Befahrung der geplanten RVR inklusive ggfs. anvisierter Trassenvarianten am 31.05.2022 und eine Potenzialabschätzung der umliegenden Habitatstrukturen im Betrachtungsraum bis 500 m (s. Abb. 1). Darüber hinaus wurden eine konkrete Abfrage des Fundortkatasters (FOK @LINFOS) des LANUV (LANUV 2022b) und eine Abfrage der Datenbank des Aachener Artenschutzkonzeptes (RASKIN 2013) durchgeführt.

Die UNB der Stadt Aachen (Herr W. Engels) hat weiterhin eine Datenanfrage zu aktuellen Vorkommen planungsrelevanter Arten bei der Naturschutzstation Aachen gestellt. Eine Datenlieferung blieb bis dato aus (Stand: 23.03.2023).

Im zweiten Arbeitsschritt erfolgt eine **Vorprüfung der Wirkfaktoren**. Es wird beurteilt, bei welchen (potenziell) im Plangebiet verbreiteten planungsrelevanten Arten aufgrund der Wirkungen des Vorhabens Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Vorschriften möglich sind.

Nach § 44 I BNatSchG ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Sollten bei europäisch geschützten Arten Zugriffsverbote des § 44 I BNatSchG ausgelöst werden, ist eine weiterführende Analyse in Form einer „Vertiefenden Prüfung der Verbotstatbestände (ASP Stufe II)“ erforderlich (MKULNV 2016, MWEBWV & MKULNV 2010).

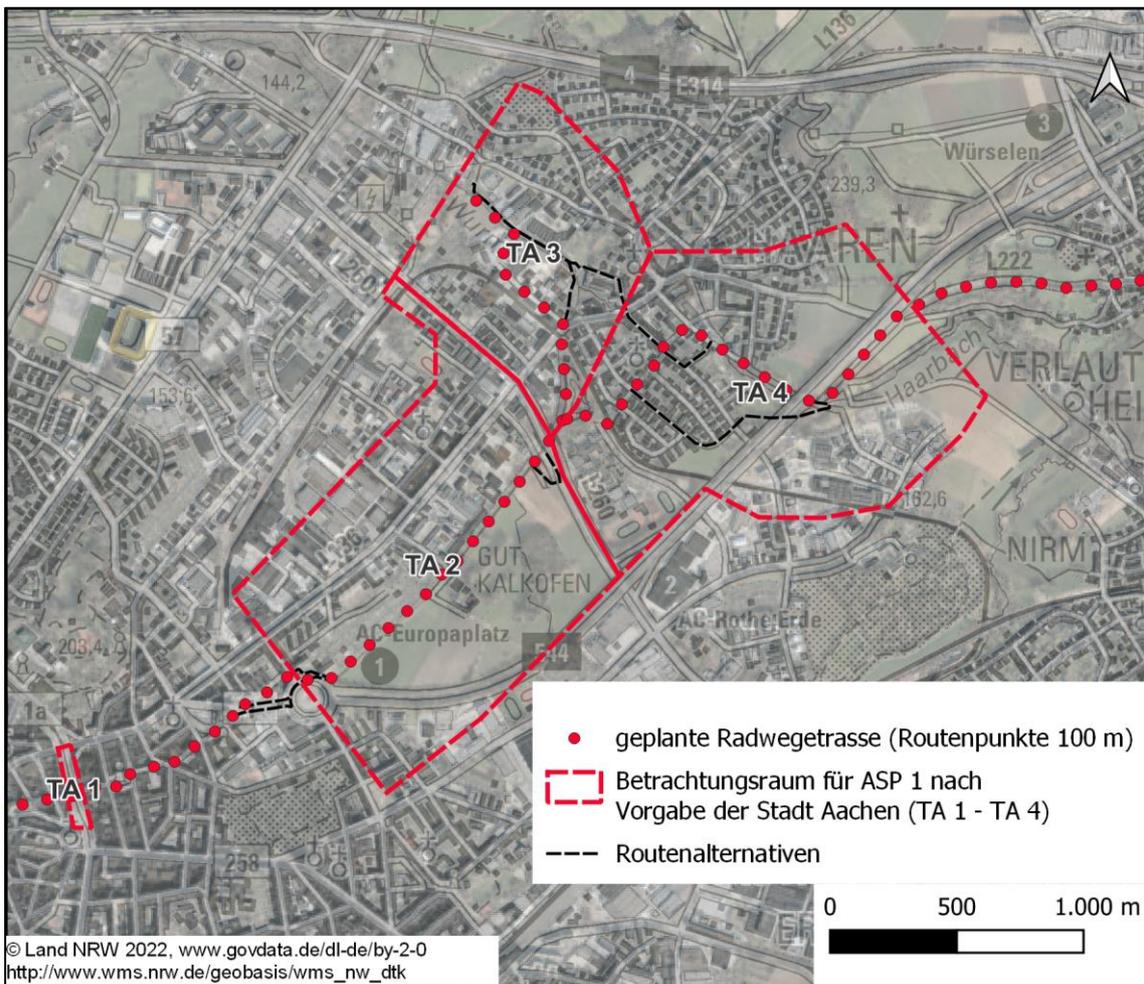


Abb. 1: Lage des Untersuchungsgebietes im Raum.

3 Lage und Habitatausstattung des Betrachtungsraums

Der Betrachtungsraum für den Fachbeitrag zur Artenschutzvorprüfung lässt sich im Wesentlichen in vier Teilabschnitte (TA) gliedern. Von Südwest nach Nordost belaufen sich diese auf:

- TA 1:** Anschlussstelle innerer Grabenring (Heinrichsallee zwischen Maxstraße und Promenadenstraße)
- TA 2:** Wurmthal von Europaplatz bis Berliner Ring (L 260)
- TA 3:** Wurmthal von Berliner Ring bis Ausbauende Haaren, Benno-Levy-Weg
- TA 4:** Haarbachtal von Berliner Ring bis Ausbauende Verlautenheide, Haarener Gracht,

Das Plangebiet liegt teilweise im Biotopverbund „Wurmtal im Bereich der Stadt Aachen“ (VB-K-5102-011). Dabei wird das Landschaftsschutzgebiet „LSG-Aachen“ (LSG-5102-0001) teilweise tangiert (TA2). Außerdem befinden sich im Betrachtungsraum für die ASP Stufe 1 mehrere schutzwürdige Biotope, welche evtl. von der RVR-Planung berührt werden könnten.

Teilabschnitt 1 beschränkt sich auf die Anschlussstelle der geplanten RVR an den inneren Grabenring und betrifft die Querungsstelle der Heinrichsallee zwischen Maxstraße und Promenadenstraße. Der stark befahrene und von Fußgängern genutzte Innenstadtbereich ist im Bereich der Querung von einer Allee aus alten Platanen gesäumt und ansonsten durch die vorhandenen Verkehrsachsen geprägt (Abb. 2).

Teilabschnitt 2 erstreckt sich vom Europaplatz entlang der Wurmaue bis zur Ortslage Aachen-Haaren. Nach dem Start am Europaplatz passiert man eine mit Gehölzen bestandene Böschung (Abb. 3) und gelangt dann an die Wurmaue. Nordwestlich des Radweges liegt eine von einer Schnitthecke eingefasste Kleingartensiedlung (Abb. 4), südöstlich liegen die Grünland- und Ackerflächen um das Gut Kalkofen und der Gutshof selber mit seinen angrenzenden Feldgehölzen (Abb. 5). Auf der Nordwestseite wird die Kleingartenanlage im weiteren Verlauf von einem Schulgelände und dem an der Jülicher Straße gelegenen Gewerbegebiet abgelöst. Vor der Unterquerung der L 260 (Berliner Ring) passiert die Trasse ein Regenrückhaltebecken, das von teils dichtem Weidengebüsch gesäumt ist und entlang der anvisierten Trasse über eine schmale Fußgängertreppe an die höher gelegene Straße angebunden ist (Abb. 6). Eine alternative Variante führt auf einem bereits bestehenden Schotterweg um das Regenrückhaltebecken herum (Abb. 7). Während der Ortsbegehung wurden am Regenrückhaltebecken ein jagender Eisvogel und ein singender Sumpfrohrsänger sowie ein in der Wurm Nahrung suchender Graureiher erfasst. Es folgen die Unterquerung des Berliner Rings und das Ende des Teilabschnitts (Abb. 1, Abb. 8). Die Wurm wurde in diesem Bereich von einem Teichhuhn als Nahrungshabitat genutzt.

Hinter der Unterführung liegt eine Parkanlage. Dort gabelt sich die Wegetrasse und verläuft in **Teilabschnitt 3** weiter Richtung Nordwesten entlang der Wurm, die innerhalb der Parkanlage mit Ententeich von Altbaumbestand und Gebüsch gesäumt ist und über eine wassergebundene Wegedecke verfügt (Abb. 8). Weiter führt der Weg in asphaltierter Form über die von Gewerbehallen gesäumte Straße Wurmbenden, wo sie über einen derzeit als Fahrzeugstellplatz genutzten Bereich geleitet werden soll. Diese Teilstrecke ist bereits fast vollständig versiegelt. Der daran anschließende Wegeabschnitt verläuft südlich der Wurm entlang des Uferstreifens und über eine Ackerfläche (Abb. 10, südlicher Teil und Abb. 11, nördlicher Teil, linker Bildrand). Dies ist der einzige Abschnitt, in dem auf einer Länge von etwa 240 m der komplette Neubau des Radweges erforderlich wäre. Eine Alternativroute zweigt an der Ecke Wurmbenden / Alt-Haarener-Straße nach Norden ab, führt östlich der vorhandenen Gewerbebetriebe und westlich der Wurm entlang und tangiert den dortigen Gehölzbestand, bevor er die Wurm überquert. Nördlich der Gewerbebetriebe und der Wurm trifft diese Wegevariante auf den bereits bestehenden geschotterten Fuß-Radweg (Benno-Levy-Weg) nördlich der Wurm. Hier liegt linker Hand die Wurm mit uferbegleitendem (Alt-)Baumbestand. Auf der anderen Seite befinden sich umzäunte Betriebsgelände, das Bankett ist beidseits sehr schmal, sodass voraussichtlich keine Verbreiterung des

bestehenden Weges möglich wäre (Abb. 11). Der Benno-Levy-Weg knickt einige hundert Meter weiter westlich in Richtung Norden ab. Hier enden die geplante RVR und der Betrachtungsraum für die ASP I (Abb. 1).

Teilabschnitt 4 verläuft von der Parkanlage aus in Richtung Nordosten zunächst durch Nebenstraßen des Siedlungsbereiches von Aachen-Haaren mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, Gärten und Grünanlagen. Neben dem präferierten Radwegeverlauf sind zwei Wegevarianten innerhalb des Siedlungsbereiches auf vergleichbaren Nebenstraßen vorgesehen (Abb. 12).

Im Norden stößt die geplante RVR auf die Haarbachtalstraße (Abb. 13), die im Osten auf Höhe des Reuterwegs den Siedlungsbereich als Fuß- und Radweg verlässt. Südlich der asphaltierten Wegetrasse liegt die von Uferbegleitgehölzen, Gebüsch und feuchten Gräben gesäumte Haarbachau. Der Weg unterquert im Anschluss die Haarbachtalbrücke der A 544 (Abb. 14). Östlich der Brücke, die noch im Jahr 2023 abgerissen und erneuert werden soll, verläuft die Wegetrasse in Richtung Nordosten parallel zur Autobahn entlang ihrer Böschung mit Hochstaudenflur im Westen und einem Gebüschsaum mit Regenrückhaltebecken im Osten (Abb. 15), der nach kurzer Strecke in Ackerflächen übergeht. Eine Alternativroute führt südlich über die Hofenbornstraße im Siedlungsbereich Haaren vorbei an einem Hundeübungsplatz und quert die Haarbachtalbrücke in einem zur Zeit der Ortsbegehung (31.05.2022) strukturreichen Gebiet mit Gebüsch und feuchten Grabenstrukturen (Abb. 14, Abb. 16) sowie jenseits der Gehölze liegenden und zur Zeit der Ortsbegehung nicht einsehbaren Stillgewässern südlich des Haarbachs. Zwischenzeitlich wurde das Bau- und Brückenrückfeld für den geplanten Brückenrück- und Neubau, vollständig von Gehölzen frei gemacht (Abb. 17), was die Habitataqualität für die gemeldeten planungsrelevanten Arten und Vogelarten weiter reduziert.

Im Norden stößt die geplante RVR auf die L 222 in Richtung Verlautenheide (Haarener Gracht). Hier enden der Ausbaubereich und der Betrachtungsraum für die ASP I (Abb. 1).



Abb. 2: Anschlussstelle innerer Grabenring¹



Abb. 3: Radweg ab Europaplatz



Abb. 4: Wurmmaue an Kleingärten



Abb. 5: Gut Kalkofen



Abb. 6: Treppe zur höher gelegenen Straße



Abb. 7: Alternativroute um RB

¹ Alle Fotos (Abb. 2 – 16) vom 31.05.2022



Abb. 8: Unterführung L 260



Abb. 9: Bestehender Weg am Wurmufer.



Abb. 10: Blick von Norden auf den geplanten Neubauabschnitt



Abb. 11: Alternativroute Benno-Levy-Weg



Abb. 12: Siedlungsbereich Aachen Haaren Westen



Abb. 13: Haarbachtalstraße, Blick Richtung Westen



Abb. 14: Haarbachtalbrücke



Abb. 15: Vorhandener Radweg unterhalb der Autobahnböschung



Abb. 16: Alternativroute südlich Haarbachtal.



Abb. 17: Freigestelltes Baufeld Haarbachtalbrücke (Foto: Stadt Aachen).

4 Beschreibung des Vorhabens

Die geplante RVR soll die Stadtteile Aachen Haaren und Verlautenheide an die Innenstadt anbinden. Das geplante Projekt sieht vor, die parallel zur Kfz-Hauptverkehrsstraße verlaufende Route entlang der Wurm zu ertüchtigen. Dabei plant die Stadt Aachen eine Umgestaltung der Nebenstraßen als Fahrradstraßen, die Optimierung der Knotenpunkte für den Radverkehr und bedarfsweise eine Befestigung, Beleuchtung und Verbreiterung der separat geführten Wege.

Weiter ist im Bereich des Ortseinganges Haaren eine Anbindung der RVR an den überregionalen Bahntrassenradweg (BTRW) Aachen-Jülich geplant.

Das Plangebiet liegt teilweise im Biotopverbund „Wurmtal im Bereich der Stadt Aachen“ (VB-K-5102-011). Dabei wird das Landschaftsschutzgebiet „LSG-Aachen“ (LSG-5102-0001) teilweise tangiert. Außerdem befinden sich hier mehrere schutzwürdige Biotope, welche evtl. von der RVR-Planung berührt werden könnten:

- • Gut Kalkofen und Hüttenbach (BK-5202-061)
- • Wurmbachabschnitt nördlich Gut Kalkofen (BK-5202-060)
- • Haarbachau zwischen Aachen-Brand und Haaren (BK-5202-063)
- • Ehemaliger Steinbruch oberhalb der Kahlgrachter Muehle (BK-5202-048)

Ein geschütztes Biotop (BT-5202-020-8) grenzt an eine alternative Wegeführung im Bereich des Haarbaches.

5 Vorbelastungen

Die Vorbelastungen sind in den verschiedenen Teilabschnitten unterschiedlich ausgeprägt. So bestehen in TA 1 sehr hohe optische und akustische Belastungen sowie ein hohes Maß an Flächenversiegelung durch den innerstädtischen Plangebiets-Charakter mit regem PKW-Verkehr, Parkstreifen, Bushaltestellen und Busspur mit engem An- und Abfahrtakt sowie Fußgänger- und Radverkehr. Darüber hinaus ist die Straße von dichter Mehrfamilienhausbebauung teils mit gewerbetreibenden Betrieben gesäumt. Intensiv gepflegte Grünflächen finden sich innerhalb des Betrachtungsraums von TA 1 nur unterhalb der Platanenreihe entlang der Parkstreifen, der Fußwege und zwischen Fahrbahn und Busspur.

TA 2 beginnt ebenfalls sehr störintensiv am stark befahrenen Europaplatz, ist jedoch in weiten Teilen entlang der Wurmaue von geringerer Störintensität geprägt. Hier bestehen die optischen und akustischen Vorbelastungen in der Hauptsache durch Spaziergänger, Jogger und Radfahrer sowie ihre Hunde. Darüber hinaus kommt es durch die Nähe zur A 544 und den Berliner Ring partiell zusätzlich zu einer akustischen Belastung durch den motorisierten Verkehr.

Auch TA 3 und TA 4 verlaufen teils in naturnäheren Abschnitten mit weniger Störung (Wurmtal, Haarbachtal) und teils durch stark vorbelastete Flächen (Gewerbegebiet, Wohngebiete, A 544 Haarbachtalbrücke). In allen Bereichen frequentieren jedoch Naherholungssuchende (Jogger, Hundebesitzer, Spaziergänger) und der Radverkehr bereits jetzt die vorhandenen Wege oder die unmittelbar angrenzenden Wege.

Insgesamt ist durch die ständige Bewegung von Menschen sowie durch die stellenweise vorhandene optische und akustische Beeinträchtigung durch den Straßenverkehr von einer stark reduzierten Besiedlung der Nahbereiche der geplanten RVR durch stöempfindliche tagaktive Arten auszugehen. In den Nachtstunden sind hingegen wesentlich verringerte bzw. anders gelagerte Störeinflüsse (z.B. Lichtverschmutzung in TA 1 und Teilen der anderen Teilabschnitte) zu erwarten.

6 Auswirkungen auf die Tierwelt

Faktoren, die sich potenziell negativ auf planungsrelevante Arten und europäische Vogelarten auswirken können, sind zu unterscheiden in anlagebedingte Wirkungen (dauerhafte Veränderungen der Umwelt durch neue oder veränderte bauliche Anlagen), baubedingte Wirkungen (temporäre Belastungen während der Bauphase) und betriebsbedingte Wirkungen (dauerhafte Beeinträchtigungen durch den Betrieb der Anlage). Im Einzelnen sind bei Umsetzung des Planvorhabens folgende Wirkungen möglich:

Anlagebedingt

- Versiegelung (Asphalt) und Teilversiegelung (Schotterbankett) von Offenlandbiotopen (vor allem ruderale Randstreifen) z. T. im Traufbereich von Gehölzständen,
- Verlust von einzelnen Gehölzen,
- Barrierewirkung durch Verbreiterung und zusätzliche Versiegelung (diese Wirkungen haben allenfalls ein sehr geringes Ausmaß)
- Lichtverschmutzung (nur relevant in bisher nicht beleuchteten Abschnitten)

Baubedingt

- Störungen akustischer und optischer Art (Baulärm, Vibrationen und Bewegung von Menschen und Maschinen). Die Störungen sind zeitlich und räumlich eng begrenzt. Aus diesem Grund und aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch den Verkehr, Naherholung sowie abschnittsweise auch durch angrenzende Nutzungen (Straßen, Gewerbe, Siedlung) sind sie wesentlich weniger relevant als in siedlungsfernen Bereichen.

Betriebsbedingt

- Erhöhung der optischen und akustischen Störungen durch stärkere Frequentierung der geplanten Radvorrangroute, auf Grundlage der bestehenden Vorbelastungen weitgehend vernachlässigbar.

7 Vorprüfung des Artenspektrums

Der geplante Ausbauabschnitt der RVR liegt auf dem zweiten Quadranten des Messtischblattes Aachen (5202). Der seitens der Stadt Aachen festgelegte Betrachtungsraum für die ASP Stufe 1¹ schneidet darüber hinaus in seiner nördlichen Ausdehnung den vierten Quadranten des Messtischblatts Herzogenrath (5102). Für beide Quadranten sind Vorkommen von insgesamt 31 planungsrelevanten Arten angegeben (LANUV 2022a).

Das Groß der Arten bilden die Vögel mit 25 Arten. Bis auf den Waldlaubsänger können alle gemeldeten Arten potenziell in den im Betrachtungsraum vorhandenen Biotoptypen vorkommen. Weiterhin sind fünf Fledermausarten als Vertreter der Säugetiere gemeldet.

Hinzu kommt mit der Geburtshelferkröte eine Amphibienart.

Das Fundortkataster @LINFOS enthält Informationen zu Vorkommen der Zwergfledermaus im südlichen Betrachtungsraum (TA 1) zu einem Einflug von 5 Zwergfledermäusen durch ein gekipptes Fenster in ein Wohnhaus aus dem Jahr 1993. Die Daten sind zwar mit fast 30 Jahren nicht mehr aktuell, jedoch ist im Stadtgebiet Aachen auch aktuell mit Zwergfledermausvorkommen im gesamten Stadtgebiet zu rechnen, wie zahlreiche eigene Beobachtungen belegen. Hinweise auf ein aktuelles Quartier liefern diese Daten jedoch nicht.

Das Fundortkataster der Stadt Aachen (RASKIN 2013) enthält weitere Hinweise zu Artvorkommen im Betrachtungsraum, bei denen es sich in vielen Fällen um veraltete Daten von den 2000er Jahren bis in die 1980er Jahre hinein handelt.

So wurden im Jahr 1993 im Umfeld des Guts Kalkofen (TA 2) mehrere planungsrelevante Vogelarten kartiert (GABMANN 1993). Neben vereinzelt Nahrungsgästen (Feldlerche, Graureiher, Kiebitz, Mäusebussard) wurden Feldsperling, Kuckuck, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Turmfalke und Sperber als Brutvögel erfasst. Bis auf den Graureiher sind alle diese Arten für die entsprechenden Messtischblattquadranten gemeldet. Ihr Vorkommen im Umfeld des Gutshofes mit Feldgehölzen, landwirtschaftlichen Gebäuden und Grünländern ist auch heute noch möglich.

Weiterhin befindet sich an der Heinrichsallee eine Kolonie von Saatkrähen in den vorhandenen Platanen im Betrachtungsraum von TA 1.

In dem Ententeich der Parkanlage nordöstlich des Berliner Rings sind darüber hinaus Wasserfrösche gemeldet, die aufgrund ihrer schweren Unterscheidung als „Wasserfroschkomplex“ zusammengefasst werden. Dazu gehört neben Teich- und Seefrosch auch der planungsrelevante Kleine Wasserfrosch.

Hier wurde kürzlich auch erstmals ein Bibervorkommen gemeldet (Herr Engels per E-Mail vom 22.03.2022), sodass dieser ebenfalls mit in den zu betrachtenden Artenpool aufgenommen wird.

¹ Abfrage von Artvorkommen in bis zu 500 m Entfernung zum Eingriffsbereich gemäß den Vorgaben von MKULNV (2017).

Die Haselmaus ist zwar für keinen der tangierten Messtischblattquadranten gemeldet, Vorkommen sind jedoch seit einigen Jahren entlang der Begleitgehölze der A 44 bei Aachen-Brand nachgewiesen (eigene Kartierungen), sodass ein Vorkommen im Aachener Stadtgebiet generell möglich ist.

Für den geplanten Abbruch der Haarbachtalbrücke wurde bereits im Jahr 2014 ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt (SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH 2014), der im Jahr 2021 noch einmal aktualisiert wurde (SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH 2022). Im Umfeld der Haarbachtalbrücke wurden dabei sowohl Vögel, als auch Fledermäuse erfasst.

Unter den Vögeln wurden mit Star und Eisvogel im Jahr 2014 nur zwei planungsrelevante Vogelarten erfasst. Als weitere wertgebende Arten wurden Grünspecht und Gelbspötter eingestuft.

Die aus dem Jahr 2014 stammenden Fledermauskartierungen wurden im Erfassungsjahr 2020 aktualisiert und um Untersuchungen an den Brückenwiderlagern als Bereiche mit Quartiereignung für Fledermäuse ergänzt. Dabei wurde eine besondere Bedeutung der Haarbachtalbrücke als Zwergfledermausquartier (Sommer- und Balzquartier in einem Spalt außen an den Widerlagern) festgestellt.

Des Weiteren wurde eine Quartiernutzung beider Widerlager durch Einzeltiere anderer Arten (Fransen-, und Wasserfledermaus, *Plecotus spec.*) nachgewiesen. Für Bartfledermaus und Großes Mausohr sowie für die Rauhautfledermaus (letztere nur als Zwischenquartier) ist eine Quartiernutzung der Widerlager ebenfalls nicht auszuschließen. Darüber hinaus wurden im Umfeld der Brücke Großer und Kleiner Abendsegler nachgewiesen, jedoch ohne Quartierhinweis.

Die bei Untersuchungen im Jahr 2020 südöstlich der Autobahn nachgewiesene Haselmaus wurde im Jahr 2021 nicht wieder erfasst. Die Gehölze im Nahbereich der Brücke wurden bereits entnommen. Das ehemalige Vorkommen bestätigt jedoch die Vermutung, dass Haselmäuse auch in geeigneten Strukturen im Nahbereich des geplanten Radweges vorkommen können.

Haselmaus und Kleiner Wasserfrosch sowie die beiden als Koloniebrüter geschützten Arten Saatkrähe und Graureiher werden daher zusätzlich in den zu betrachtenden Artenpool aufgenommen. Ebenso die nicht gemeldeten Fledermausarten Kleiner Abendsegler, Fransenfledermaus, Große und Kleine Bartfledermaus so wie Braunes und Graues Langohr.

8 Einengung des Pools planungsrelevanter Arten

Bei Umsetzung des Radwegeausbaus können nur solche Arten betroffen sein, die den bestehenden Radweg und seine unmittelbare Umgebung (bis ca. 100 m-Radius) als Lebensstätte nutzen. Dies ist in dem temporären Charakter der Bauarbeiten, dem vergleichsweise kleinräumigen Flächenentzug und den bestehenden Vorbelastungen begründet. Innerhalb geschlossener Bebauung der Siedlungsbereiche dürfte der durch den Radwegeausbau entstehende zusätzliche Störradius sogar noch weitaus geringer sein (s. auch Kap. 5).

Aufgrund der Habitatausstattung im Plangebiet mit strukturreichen Abschnitten aus Fließgewässern, Stillgewässern, Acker, Grünland und Kleingehölzen können einige der gemeldeten Arten potenziell in der Nähe des Plangebietes vorkommen.

Die Gruppe der **Fledermäuse** kann sowohl die Wohnhäuser in den Ortslagen, als auch vorhandene Baumhöhlen in den Altbaumbeständen entlang des Wurmufers als Quartier nutzen. Die Wurmaue kann außerdem als Leitstruktur und als Nahrungshabitat dienen, ebenso das Haarbachtal. Zumindest in diesem wurden Fledermausquartiere und Jagdhabitate bereits im Umfeld der Haarbachtalbrücke nachgewiesen (SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH 2014 UND 2022). Fledermausvorkommen können in keinem der vier Teilabschnitte ausgeschlossen werden, sind jedoch aufgrund der starken Vorbelastungen (insb. bestehender Straßenbeleuchtung) nur außerhalb der Siedlungsbereiche und in Bereichen mit Altbaumbeständen relevant.

Biber sind charakteristische Bewohner naturnaher Auenlandschaften mit ausgedehnten Weichholzauen. Es werden Bach- und Flussauen, Entwässerungsgräben, Altarme, Seen, Teichanlagen sowie Abgrabungsgewässer besiedelt. Wichtig ist dabei ein gutes Nahrungsangebot (v.a. Wasserpflanzen, Kräuter, Weichhölzer), eine ständige Wasserführung sowie störungsarme, grabbare Uferböschungen zur Anlage der Baue. Der Biber wurde vor kurzem erstmals im Bereich der Parkanlage nordöstlich des Berliner Rings festgestellt. Auch an der Wurmaue sind Bibervorkommen (insbesondere migrierende Tiere) nicht gänzlich auszuschließen, wenn auch die teilweise starke anthropogene Überprägung mit Uferbefestigungen, Siedlungsbereichen, bestehenden Rad- und Fußwegen und der nahe verlaufenden Autobahn die Habitatqualität teilweise stark herabsetzen. Für den Haarbach sind Bibervorkommen bekannt, der Verbreitungsschwerpunkt liegt dabei im Bereich der Kläranlage Eilendorf (Auskunft Stadt Aachen, Herr Engels). Eine Fortpflanzungsstätte im Bereich des geplanten Radwegeausbaus ist bislang nicht bekannt und während der Ortsbegehung wurden keine Biberspuren im Plangebiet gesichtet. Im Zuge des Wegeaus- und -umbaus sind keine Eingriffe in Uferbereiche vorgesehen. Die Bauarbeiten sind weiterhin temporär und die geplante Radwegetrasse auch derzeit schon in vergleichbarem Maße von Radfahrern, Fußgängern und Naherholungssuchenden frequentiert. Eine Betroffenheit des Bibers ist daher auszuschließen, es sind keine Erfassungen erforderlich.

Für die **Haselmaus** sind abschnittsweise geeignete Habitate in Form von dichten und artreichen Strauchhecken und Gehölzsäumen vorhanden. Geeignete Bereiche finden sich beispielsweise am Beginn von TA 2, und in Teilen von TA 4 (s. Abb. 3, 4, 9, 15 und 16).

Ob und in welche dieser Bereiche relevante Eingriffe vonnöten sind, steht derzeit noch nicht fest, die Haselmaus ist daher weiter zu betrachten.

Bei der Gruppe der **Vögel** ist in TA 1 ausschließlich die vorhandene Saatkrähenkolonie zu berücksichtigen. In TA 2 sind nahe der Kleingartensiedlung und am Gut Kalkofen Arten des Offen- und Halboffenlands sowie kulturfolgende planungsrelevante Arten möglich. Zu diesen zählen insbesondere die bereits in diesem Gebiet nachgewiesenen Arten Feldsperling, Kuckuck, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Turmfalke und Sperber, aber auch Vorkommen von Waldkauz und Schleiereule (Umfeld Gut Kalkofen), Girlitz (Kleingartenanlage), Bluthänfling (Kleingehölze) oder des in Gebäudenischen und Baumhöhlen brütenden Stars. Insbesondere Star und Bluthänfling können auch entlang der Haarbachtalaue (TA 4) vorkommen.

Auszuschließen sind hingegen aufgrund der Siedlungsrandlage, der vorhandenen Fuß- und Radwege und der Nähe zu teils stark befahrenen Straßen Brutvorkommen der typischen Offenlandarten Feldlerche, Kiebitz, Wachtel und Rebhuhn in allen vier Teilabschnitten. Lediglich Durchzügler oder Nahrungsgäste können das Umfeld des Plangebietes nutzen und wurden bereits in der Vergangenheit im Umfeld des Guts Kalkofen erfasst (Kiebitz, Feldlerche, s. Kap. 7).

Neben den oben genannten Arten trifft dies auch auf den Graureiher zu, der vorhandene Fließ- und Stillgewässer in TA 2 – TA 4 (Wurm, Haarbach, Regenrückhaltebecken) als Nahrungshabitat nutzen kann und auch bei der Ortsbegehung Nahrung suchend in der Wurm erfasst werden konnte. Fortpflanzungsstätten des Graureihers als auffälligem Koloniebrüter liegen nicht in der Nähe der Radwegetrasse.

Der Kleinspecht bevorzugt parkartige oder lichte Laub- und Mischwälder, Weich- und Hartholzaunen sowie feuchte Erlen- und Hainbuchenwälder mit einem hohen Alt- und Totholzanteil (LANUV 2022a). Im Siedlungsbereich findet man ihn auch in strukturreichen Parkanlagen. Geeignete Habitatstrukturen (Eschen, Ahorn, Pappel) finden sich insbesondere entlang der Wurm und in der Parkanlage in TA 2 und zum Teil auch in TA 3. Höhlen anderer Spechtarten (wahrscheinlich Buntspecht, ggf. Nachnutzung durch Grünspecht), wurden bei der Ortsbegehung in einer toten Pappel in der Parkanlage gesichtet.

Der Eisvogel wurde ebenfalls bei der Nahrungssuche am Regenrückhaltebecken in TA 2 südwestlich des Berliner Rings erfasst. Auch im Zuge des Brückenrückbaus wurde die Art an einem Stillgewässer an der Kahlgrachter Mühle am Nordostrand von TA 4 nachgewiesen. Zwar ist die Habitatausstattung aufgrund fehlender Steilwände im Betrachtungsraum pessimal, dennoch lassen die wiederholten Nachweise ein Brutrevier an Wurm oder Haarbach vermuten. Geeignete Strukturen finden sich beispielsweise in der Wurmaue ca. 800 m östlich des Betrachtungsraums.

Weitere an Gewässer gebundene Arten wie Wasserralle und Zwergtaucher finden im Betrachtungsraum geeignete Bruthabitate im Höchsthfall im Bereich des Regenrückhaltebeckens südwestlich des Berliner Rings, wo jedoch aufgrund der störintensiven Lage ein Brutvorkommen als sehr unwahrscheinlich eingestuft werden muss. Da kleinflächig auch Schilfröhricht vorhanden ist, kann auch ein Vorkommen des Teichrohrsängers nicht ausgeschlossen werden. Zur Zeit der Ortsbegehung im Mai (Haupterfassungszeit des

Teichrohrsängers) konnte die Art jedoch nicht an dem Regenrückhaltebecken erfasst werden. In dem vorhandenen Weidengebüsch wurde aber ein Sumpfrohrsänger verheard.

Am Ententeich in der Parkanlage und den vorhandenen Fließgewässern ist ein Vorkommen der drei genannten Arten hingegen aufgrund der Habitatausstattung auszuschließen.

Der Waldwasserläufer kann die Gewässerauen und feuchte Ackersenzen fakultativ als Rastplatz nutzen. Regelmäßig und von größeren Individuengruppen genutzte traditionelle Rastplätze, die gemäß den Vorgaben des LANUV (2022) als Ruhestätten abzugrenzen sind, sind jedoch im Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten, sodass die Art nicht weiter zu betrachten ist.

Da keine geschlossenen (Nadel-)Wälder im Betrachtungsraum vorhanden sind, ist ein Brutvorkommen des Habichts unwahrscheinlich. Für die Turteltaube ist die geplante Radwegetrasse und ihre Umgebung aufgrund der Straßen- und siedlungsnahen Lage sowie der hohen Frequentierung durch Naherholungssuchende ebenfalls nicht geeignet.

Die Geburtshelferkröte besiedelt vor allem Steinbrüche und Tongruben in Mittelgebirgslagen (LANUV 2022a). In Siedlungsbereichen trifft man sie auch auf Industriebrachen und in naturnahen Gärten an. Neben geeigneten fischfreien Larvalgewässern benötigt die Geburtshelferkröte vor allem wärmebegünstigte Spaltenverstecke zwischen Steinen und Mauern, besonnte Böschungen und/oder Sandböden nahe der Gewässer. Der Betrachtungsraum bietet der Kröte keinen geeigneten Lebensraum, ein Vorkommen ist auszuschließen.

Der Kleine Wasserfrosch bevorzugt kleinere, nährstoffarme und vegetationsreiche Gewässer mit leicht saurem Wasser, die voll sonnenexponiert und fischfrei sind (LANUV 2022a). Dies ist in dem eutrophierten und wahrscheinlich mit Fischen besetzten Ententeich der Parkanlage nicht gegeben. Ein Vorkommen des Kleinen Wasserfrosches ist als sehr unwahrscheinlich einzustufen, aufgrund der Gewässerbeschaffenheit ist ein Besatz mit Seefröschen wahrscheinlich. Da der Ententeich außerdem von den Planungen nicht betroffen ist, ist der Kleine Wasserfrosch nachfolgend nicht weiter zu betrachten.

Fazit

Der eingeeengte Artenpool beschränkt sich im direkten Eingriffsbereich insbesondere auf die Haselmaus. Die Gruppe der Fledermäuse kann die Wegetrasse als Leitlinie zu essenziellen Jagdhabitaten nutzen. Baumhöhlen am Wurmufer, Gebäude in den Siedlungsbereichen und die derzeit noch vorhandene Autobahnbrücke bieten Quartierpotenzial.

Daneben sind im nahen Umfeld Brutvorkommen von planungsrelevanten Vögeln des Halboffenlandes und von kulturfolgenden Arten möglich (insb. Star, Bluthänfling, Mäusebusard, Turmfalke, Kleinspecht, Schwalben, Schleiereule, Saatkrähe).

Neben den planungsrelevanten Vogelarten können auch weitere allgemein häufige europäische Brutvogelarten (z.B. Rotkehlchen, Mönchsgrasmücke, Zaunkönig) den Nahbereich der Radwegetrasse potenziell als Bruthabitat nutzen und sind ebenfalls in die Betrachtungen mit einzubeziehen (alle heimischen Vogelarten sind besonders geschützt!).

9 Vorprüfung der Wirkfaktoren auf den eingeeengten Artenpool und artenschutzrechtliche Bewertung

In Kapitel 6 wurden die Wirkfaktoren erläutert. Auf dieser Grundlage folgt eine Vorprüfung potenzieller Betroffenheiten der Arten aus dem eingeeengten Artenpool.

Fledermäuse

Im Zuge der Baumaßnahmen steht derzeit noch nicht fest, ob ältere Bäume für die Bauarbeiten entnommen werden müssen. Verluste von Höhlenbäumen sind durch die in Kapitel 10 formulierten Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren.

Zusätzlich können die gemeldeten Fledermausarten das Umfeld der Radvorrangroute insbesondere in den Dunkelstunden als Leitstruktur und Nahrungshabitat nutzen. Während der Tagstunden ist die Artengruppe gegenüber optischen und akustischen Störungen weitestgehend unempfindlich. Bei regelmäßiger Nutzung als Jagdgebiet bzw. als Leitstruktur von Jagdgebieten zu Quartieren, kann eine Betroffenheit in erster Linie im Falle von betriebsbedingter nächtlicher Beleuchtung der Radwegetrasse gegeben sein, da viele Fledermausarten (insbesondere die bereits im Umfeld der Autobahnbrücke in TA 4 nachgewiesenen Arten der Gattungen *Myotis* und *Plecotus*) Lichtquellen in den Dunkelstunden meiden.

Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann vorsorglich durch ein angepasstes Beleuchtungskonzept oder den weitestgehenden Verzicht auf Wegebeleuchtung während der Aktivitätsperiode der Fledermäuse vermieden werden (s. Kap. 10).

Vögel

Aufgrund der starken Vorbelastung durch die bestehende Radwegenutzung, die Nähe zu Straßen, Gewerbe und Siedlung sind in weiten Teilen der Wegetrasse keine störepfindlichen Arten zu erwarten. Anlage und Betrieb des Radweges bewirken im Vergleich zum Ist-Zustand darüber hinaus keine nennenswerte Verschlechterung der Habitatqualität, da die Wege zum Großteil bereits vorhanden sind und nur abschnittsweise ertüchtigt bzw. in direkter Nachbarschaft zu bestehenden Wegen und Straßen neu angelegt werden müssen.

Durch den temporären Charakter der Bauarbeiten ist keine erhebliche Störung planungsrelevanter Vogelarten zu befürchten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population (bei den meisten Arten entspricht diese dem Vorkommen im Gemeindegebiet) auswirken könnte. Störepfindlichere und in kleinen Teilabschnitten (z.B. Umfeld Gut Kalkofen) nicht gänzlich auszuschließende Arten wie der Kleinspecht nutzen darüber hinaus jährlich neue Baumhöhlen in räumlicher Nähe. Auch Mäusebussarde verfügen in der Regel über mehrere Wechselhorste, sodass temporäre Ausweichmöglichkeiten gegeben sind.

Da Eingriffsbereich und Zeitpunkt für die Ausbaumaßnahmen in allen Abschnitten noch nicht feststehen (vgl. RASKIN 2021), kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass Bäume mit Baumhöhlen oder Nestern (z.B. Saatkrähe) beansprucht werden. Verluste von Höhlenbäumen sind vorsorglich durch die in Kapitel 10 formulierten

Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren. Durch einfache Vermeidungsmaßnahmen (Zeitfenster für die Gehölzrodungen) kann das Risiko einer Tötung von Einzelindividuen aller vorkommenden europäischen Vogelarten vermieden werden (s. Kap. 10). Eine artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigung der Saatkrähenkolonie ist auszuschließen, da im Höchstfall ein bis zwei einzelne Platanen entnommen werden müssen, in denen sehr wahrscheinlich keine Krähenester vorhanden sind.

Haselmaus

Für die Haselmaus besteht in Bereichen mit geeignetem Lebensraum ein baubedingtes Tötungsrisiko bei der Baufeldfreimachung sowohl während der Sommermonate, als auch während der Winterruhe. Des Weiteren können Lebensstätten durch die erforderlichen Gehölzentnahmen beschädigt werden. Für die Haselmaus ist einer Betroffenheit daher durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen entgegenzuwirken.

10 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Zeitfenster für die Baufeldfreimachung

Die Baufeldfreimachung ist außerhalb der Brutperiode europäischer Vogelarten und während der Winterruhe der gemeldeten Fledermausarten durchzuführen. Es ergibt sich ein Zeitfenster zwischen Anfang November und Ende Februar, unter dessen Beachtung das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch Vernichten von Sommerquartieren oder Vogelbruten bei der Baufeldräumung ausgeschlossen wird.

In Bereichen, die für die Haselmaus geeignet sind, ist eine Entnahme von Gehölzen so zu gestalten, dass ein händisches Fällen von Bäumen und Sträuchern während der Winterruhe der Haselmaus und außerhalb der Vogelbrutzeit erfolgt (Mitte November bis Ende Februar). Die Gehölze werden dabei auf den Stock gesetzt, d.h. etwa 20 cm über Bodenniveau gekappt, um ggf. bodennah überwinternde Haselmäuse nicht zu verletzen.

Nach Ende des Winterschlafes flüchten die Tiere dann in die umliegenden Gehölzbestände. Die Rodung der Wurzeln kann dann ab Mai erfolgen, wenn die Tiere ihre Winterquartiere verlassen haben.

Aufwertung des vorhandenen Gehölzbestandes für die Haselmaus

Sofern die Entnahme von Sträuchern und Gebüsch nur randlich und in kurzen Abschnitten erfolgt, sind keine weiteren Maßnahmen für die Haselmaus erforderlich, da die vorhandenen Gehölzriegel insgesamt in ihrer jetzigen Habitatausstattung und Verbundfunktion erhalten bleiben. Bei großflächigeren Gehölzentnahmen (ab ca. 100 m²), ist der vorhandene Gehölzbestand durch geeignete Maßnahmen (z.B. Anlage von Reisighaufen, Anbringen von Nisthilfen, Nachpflanzung/Ergänzung des Gehölzbestandes mit heimischen Straucharten) aufzuwerten. Da der Maßnahmenbedarf derzeit nicht quantifizierbar ist, müssen Notwendigkeit bzw. der finale Umfang der Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.

Kontrolle von Altbäumen auf Baumhöhlen

Sollte im Rahmen der Ausbaumaßnahmen die Entnahme von älteren Einzelbäumen erforderlich werden, so müssen diese im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung im Vorhinein auf das Vorhandensein von Baumhöhlen und Nestern / Horsten überprüft werden. Im Falle eines Hinweises auf das Vorhandensein von Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten sind vor der Gehölzentnahme in Abstimmung mit der UNB der Stadt Aachen weitere geeignete Vermeidungsmaßnahmen / vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Installation von Nistkästen, Vermeidung einer Nutzung durch vorsorgliches Verschließen der Höhle etc.) zu ergreifen.

Beleuchtungskonzept

In bisher unbeleuchteten Bereichen (insb. Entlang des Wurmufers, TA 2 sowie in Teilen von TA 3 und TA 4 sollte eine Radwegebeleuchtung zur Verringerung von Lichtverschmutzung während der Aktivitätszeit der Fledermäuse auf das unbedingt erforderliche Maß (sicherheitsrelevante Bereiche) beschränkt werden. Seitens der Vorhabenträgerin wurden drei Bereiche innerhalb dieser Teilabschnitte abgegrenzt, in denen eine zusätzliche nächtliche Beleuchtung anzustreben ist. Diese sind die Wurmaue vom Europaplatz bis zum Berliner Ring (TA 2), ein Teilabschnitt am Benno-Levy-Weg am nordwestlichen Ende des geplanten Wegeausbaus (TA 3) sowie der westlich gelegene Teilabschnitt entlang der Haarbachau (TA 4, Abb. 4).

Insbesondere im Haarbachtal ist die Lichtverschmutzung derzeit noch vergleichsweise gering ausgeprägt bei gleichzeitig hohem Strukturreichtum, sodass mit Fledermausvorkommen zu rechnen ist. Aber auch die Wurmaue und der Benno-Levy-Weg bieten Fledermäusen geeignete Jagdstrukturen und Leitlinien, sodass in den Dunkelstunden eine erhöhte Aufenthaltswahrscheinlichkeit gegeben ist.

Für eine natur- und artenschutzgerechte Beleuchtung des Radweges sind die folgenden Vorgaben bei der Planung zu berücksichtigen:

- Die Höhe der Masten ist in Relation des Abstrahlwinkels zur Wegebreite und der Leuchtmittelhöhe zu wählen. Insgesamt sind möglichst niedrige Laternenmasten zu wählen (Vorschlag: 2 – 3 (4) m Höhe), keine hohen Straßenlaternen mit breiterer Lichtstreuung zur Vermeidung einer Beleuchtung der umliegenden Bereiche (Abb. 5).
- Alle Leuchtmittel sind so einzusetzen, dass sie nicht vertikal nach oben oder horizontal abstrahlen (abgeschirmtes Licht, s. Abb. 5)
- Bei der Wahl der Leuchtmittel muss auf helle Lampen mit hohem UV-Anteil verzichtet werden. Stattdessen soll auf insekten- und fledermausfreundliche Leuchtmittel zurückgegriffen werden (sparsame Lampen mit Farbtemperatur kleiner 3.000 Kelvin, z.B. amberfarbene LED 2.200, kein neutralweißes Licht)
- Die Abstände der Laternen sind (Ausnahme: Kurven und Gefahrenstellen) möglichst weit zu wählen (Vorschlag: 40 m, bei sehr niedrigen Laternenmasten ggf. auch weniger)

- Generell ist eine bedarfsgerechte Beleuchtung der dauerhaften Beleuchtung vorzuziehen. Eine dauerhafte Beleuchtung ist in den Abend- und Morgenstunden aus artenschutzrechtlicher Sicht aber im Winterhalbjahr zwischen Anfang November und Mitte März unbedenklich
- Zwischen Mitte März und Ende Oktober ist hingegen eine Steuerung mittels Bewegungsmelder (z.B. Radar, nicht zu empfindlich, Vorschlag Beleuchtungsdauer: 30 Sekunden) von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu bevorzugen.
- Wünschenswert ist weiterhin die Wahl eines reflexionsarmen Material für die Masten (z.B. dunkler, pulverbeschichteter Stahl).
- Die Vorgaben sind möglichst auch während der Bauarbeiten einzuhalten (während der Dunkelstunden insb. im Zeitraum von Anfang April bis Ende Oktober).



Abb. 4: Bereiche mit angestrebtem Beleuchtungsneubau (Quelle: Stadt Aachen)

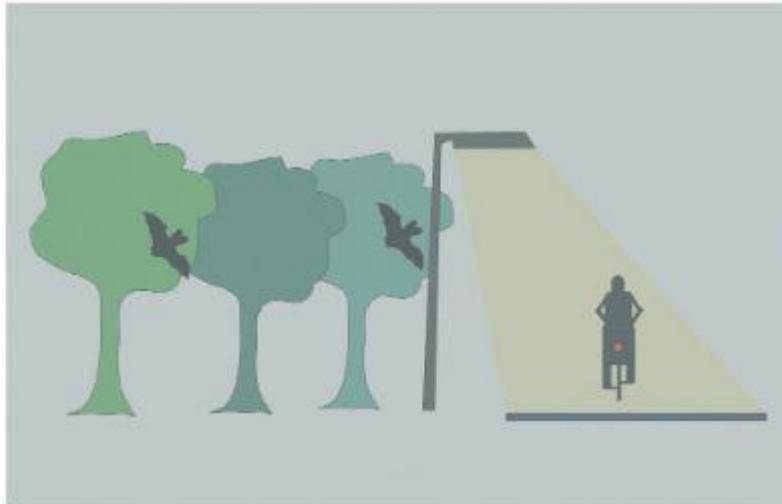


Abb. 5: Beispiel für abgeschirmte Beleuchtung an einem Radweg (VOIGT ET AL. 2019)

11 Ergebnis der Artenschutzvorprüfung

Die Vorprüfung ergibt, dass das Eintreten von Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Einhaltung der in Kapitel 10 aufgeführten Maßnahmen für alle relevanten Arten und Artengruppen vermieden werden kann.

12 Quellen

- GABMANN, H. (1993): Die Avifauna des Untersuchungsgebietes 'Oberes Beverbachtal/Augustinerwald' im Aachener Wald - Erfassung der ökologischen Bedeutung im Hinblick auf d. Realisierung eines Naturschutzgebiets-Konzepts, - i.A. der Stadt Aachen.
- LANUV (LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW) (2022a): Fachinformationssystem „Geschützte Arten in NRW“ - <https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe>, letzter Zugriff am 05.08.2022.
- LANUV (LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW) (2022b): Landschaftsinformationssammlung NRW (@LINFOS). <http://linfos.naturschutzinformationen.nrw.de/atlinfos/de/atlinfos>, letzter Zugriff am 28.10.2021.
- MWEBWV (MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN) & MKULNV (MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT UND LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN) (2010): Handlungsempfehlung „Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben“. – Düsseldorf, Stand 22.12.2010.
- MKULNV (MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN) (2016): Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz). - Rd.Erl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 06.06.2016, - III 4 - 616.06.01.17 –Düsseldorf.
- MKULNV (MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN) (2017): Leitfaden „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in Nordrhein-Westfalen -Bestandserfassung und Monitoring-“. - Forschungsprojekt d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v.
- RASKIN UMWELTPLANUNG UND UMWELTBERATUNG (2013): Aachener Artenschutzkonzept (I. Stufe) - Auswertung und Beschreibung der Artengruppen mit Identifizierung bedeutsamer Arten. – i.A. der Stadt Aachen.
- SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH (2014): A 544 Ersatzneubau der Haarbachtalbrücke – ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange bei der Umsetzung der Planinhalte. – i.A. des Landesbetriebs Straßen NRW, Niederlassung Krefeld.
- SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH (2022): A 544 Ersatzneubau der Haarbachtalbrücke – Plausibilitätsprüfung zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag Stand November 2014. – i.A. der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung rheinland, Außenstelle euskirchen.
- VOIGT, C.C, C. AZAM, J. DEKKER, J. FERGUSON, M. FRITZE, S. GAZARYAN, F. HÖLKER, G. JONES, N. LEADER, D. LEWANZIK, H.J.G.A. LIMPENS, F. MATHEWS, J. RYDELL, H. SCHOFIELD, K. SPOELSTRA, M. ZAGMAJSTER (2019): Leitfaden für die Berücksichtigung von Fledermäusen bei Beleuchtungsprojekten. EUROBATS Publication Series No. 8 (deutsche Ausgabe). UNEP/EUROBATS Sekretariat. - Bonn.

Dokumentation

Tab. D1: Planungsrelevante Arten der Messtischblätter 5202 Aachen (Q 2), und 5102 Herzogenrath (Q 4)

Erläuterungen:

Status: Nv = Nachweis ab 2000 vorhanden, NBv = Nachweis Brutvorkommen ab 2000 vorhanden

grau = nicht in den vorhandenen Lebensraumtypen vorkommend

EHZ = Erhaltungszustand in der kontinentalen Region von NRW, G = gut, U = ungünstig, S = schlecht, - = Tendenz abnehmend

Lebensstätten-Kategorien: FoRu - Fortpflanzung- und Ruhestätte (Vorkommen im Lebensraum), (FoRu) - Fortpflanzung- und Ruhestätte (potenzielles Vorkommen im Lebensraum), FoRu! = Fortpflanzung- und Ruhestätte (Hauptvorkommen im Lebensraum), (Ru) = Ruhestätte (potenzielles Vorkommen im Lebensraum), alle Angaben nach LANUV (2021a).

| Art wissenschaft. | deutsch | Status | EHZ (KON) | EHZ (ATL) | FlieG | KlGehöl | Äck | Säu | Gärt | Gebäu | FettW | StillG | Deich | HöhlB | HorstB |
|----------------------------------|------------------------|--------|-----------|-----------|-------|---------|------|------|------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
| Säugetiere | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Eptesicus serotinus</i> | Breitflügel-fledermaus | Nv | G | U- | (Na) | Na | | | Na | FoRu! | Na | (Na) | | | |
| <i>Myotis daubentonii</i> | Wasserfledermaus | Nv | G | G | Na | Na | | | Na | FoRu | (Na) | Na | | FoRu! | |
| <i>Nyctalus noctula</i> | Abendsegler | Nv | G | G | (Na) | Na | (Na) | (Na) | Na | (Ru) | (Na) | (Na) | | FoRu! | |
| <i>Pipistrellus pipistrellus</i> | Zwergfledermaus | Nv | G | G | (Na) | Na | | | Na | FoRu! | (Na) | (Na) | | FoRu | |
| <i>Vespertilio murinus</i> | Zweifarb-fledermaus | Nv | G | G | (Na) | (Na) | | | Na | FoRu | (Na) | (Na) | | | |

Tab. D1: Fortsetzung

| Art wissenschaft. | deutsch | Status | EHZ (KON) | EHZ (ATL) | FlieG | KIGehöl | Äck | Säu | Gärt | Gebäu | FettW | StillG | Deich | HöhlB | HorstB |
|--------------------------------|-----------------|--------|-----------|-----------|-------|------------|-------|-------|--------------|-------|--------|--------|-------|-------|--------|
| Vögel | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Accipiter gentilis</i> | Habicht | BV | G | U | | (FoRu), Na | (Na) | | Na | | (Na) | | | | FoRu! |
| <i>Accipiter nisus</i> | Sperber | Bv | G | G | | (FoRu), Na | (Na) | Na | Na | | (Na) | | | | FoRu! |
| <i>Acrocephalus scirpaceus</i> | Teichrohrsänger | Bv | G | G | FoRu | | | | | | | FoRu | | | |
| <i>Alauda arvensis</i> | Feldlerche | Bv | U- | U- | | | FoRu! | FoRu | | | FoRu! | | | | |
| <i>Alcedo atthis</i> | Eisvogel | Bv | G | G | FoRu! | | | | (Na) | | | FoRu | | | |
| <i>Buteo buteo</i> | Mäusebussard | Bv | G | G | | (FoRu) | Na | (Na) | | | Na | | | | FoRu! |
| <i>Carduelis cannabina</i> | Bluthänfling | Bv | U | U | | FoRu | Na | Na | (FoRu), (Na) | | | | | | |
| <i>Coturnix coturnix</i> | Wachtel | BV | U | U | | | FoRu! | FoRu! | | | (FoRu) | | | | |
| <i>Cuculus canorus</i> | Kuckuck | Bv | U- | U- | | Na | | | (Na) | | (Na) | | | | |
| <i>Delichon urbica</i> | Mehlschwalbe | Bv | U | U | (Na) | | Na | (Na) | Na | FoRu! | (Na) | Na | | | |
| <i>Dryobates minor</i> | Kleinspecht | Bv | G | U | | Na | | | Na | | (Na) | | | FoRu! | |
| <i>Falco tinnunculus</i> | Turmfalke | Bv | G | G | | (FoRu) | Na | Na | Na | FoRu! | Na | | | | FoRu |

Tab. D1: Fortsetzung

| Art wissenschaft. | deutsch | Status | EHZ (KON) | EHZ (ATL) | FlieG | KlGehöl | Äck | Säu | Gärt | Gebäu | FettW | StillG | Deich | HöhlB | HorstB |
|--------------------------------|--------------------|--------|-----------|-----------|--------|---------|-------|--------|-----------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|
| <i>Hirundo rustica</i> | Rauchschwalbe | Bv | U- | U | (Na) | (Na) | Na | (Na) | Na | FoRu! | Na | Na | | | |
| <i>Passer montanus</i> | Feldsperling | Bv | U | U | | (Na) | Na | Na | Na | FoRu | Na | | | FoRu | |
| <i>Perdix perdix</i> | Rebhuhn | Bv | S | S | | | FoRu! | FoRu! | (FoRu) | | FoRu | | | | |
| <i>Phylloscopus sibilatrix</i> | Waldlaubsänger | Bv | G | U | | | | | | | | | | | |
| <i>Rallus aquaticus</i> | Wasserralle | Bv | S | U | (FoRu) | | | (FoRu) | | | | FoRu | | | |
| <i>Serinus serinus</i> | Girlitz | Bv | U | S | | | | Na | FoRu!, Na | | | | | | |
| <i>Streptopelia turtur</i> | Turteltaube | Bv | S | S | | FoRu | Na | (Na) | (Na) | | (Na) | | | | |
| <i>Strix aluco</i> | Waldkauz | Bv | G | G | | Na | (Na) | Na | Na | FoRu! | (Na) | | | FoRu! | |
| <i>Sturnus vulgaris</i> | Star | Bv | U | U | | | Na | Na | Na | FoRu | Na | | | FoRu! | |
| <i>Tachybaptus ruficollis</i> | Zwergtaucher | Bv | G | G | FoRu | | | | | | | FoRu! | | | |
| <i>Tringa ochropus</i> | Waldwasserläufer | R | G | G | Ru, Na | | | | | | | | | Ru, Na | |
| <i>Tyto alba</i> | Schleihereule | Bv | G | G | | Na | Na | Na | Na | FoRu! | Na | | | | |
| <i>Vanellus vanellus</i> | Kiebitz | Bv | S | S | | | FoRu! | | | | FoRu | | | | |
| Amphibien | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Alytes obstetricans</i> | Geburtshelferkröte | Nv | S | S | (FoRu) | | | (Ru) | (Ru) | (Ru) | (Ru) | FoRu! | | | |

Angaben zum Plan/Vorhaben

| Allgemeine Angaben | |
|--|--|
| Plan/Vorhaben (Bezeichnung): | Rad-Vorrang-Route (RVR) zwischen der Aachener Innenstadt, Haaren und Verlautenheide |
| Plan-/Vorhabenträger (Name): | Stadt Aachen |
| Antragstellung (Datum): | |
| <p>Die Stadt Aachen plant den Ausbau einen Rad-Vorrang-Netzes. Aktuell ist die Umsetzung der RVR Haaren-Verlautenheide geplant.</p> <p>Im Rahmen des städtebaulichen Genehmigungsverfahrens ist neben einem Landschafts- pflegerischen Begleitplan (LPB) auch ein Fachbeitrag zur Artenschutzvorprüfung (ASP Stufe I) zu erarbeiten. Die maßgeblichen potentiellen Auswirkungen auf die Tierwelt bei Realisierung der Vorhabensplanung sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versiegelung (Asphalt) und Teilversiegelung (Schotterbankett) von Offenlandbiotoptypen z.T. im Traufbereich von Gehölzständen, • Verlust von einzelnen Gehölzen, • Lichtverschmutzung (nur relevant in bisher nicht beleuchteten Abschnitten • temporäre Störungen akustischer und optischer Art, | |
| Stufe I: Vorprüfung (Artenspektrum/Wirkfaktoren) | |
| Ist es möglich, dass bei FFH-Anhang IV-Arten oder europäischen Vogelarten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG bei Umsetzung des Plans bzw. Realisierung des Vorhabens ausgelöst werden? | <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein |
| Stufe II: Vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände <small>(unter Voraussetzung der bei Anlage „Art für Art Protokolle“ beschriebenen Maßnahmen und Gründe)</small> | |
| Nur wenn Frage in Stufe I „ja“: Wird der Plan bzw. das Vorhaben gegen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen (ggf. trotz Vermeidungsmaßnahmen inkl. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen oder eines Risikomanagements)? | <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein |

Arten, die nicht im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung einzeln geprüft wurden:

Begründung: Bei den folgenden Arten liegt kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor (d.h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko). Es handelt sich um Irrgäste bzw. um Allerweltsarten mit einem landesweit günstigen Erhaltungszustand und einer großen Anpassungsfähigkeit. Außerdem liegen keine ernst zu nehmende Hinweise auf einen nennenswerten Bestand der Arten im Bereich des Plans/Vorhabens vor, die eine vertiefende Art-für-Art-Betrachtung rechtfertigen würden

Alle Arten die nach LANUV 2023a nicht planungsrelevant sind sowie alle planungsrelevanten Arten, für die eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben unter Einhaltung der in Kap. 11 formulierten Vermeidungsmaßnahmen auszuschließen ist.

Stufe III: Ausnahmeverfahren

Nur wenn Frage in Stufe II „ja“:

- 1. Ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt?
- 2. Können zumutbare Alternativen ausgeschlossen werden?
- 3. Wird der Erhaltungszustand der Population bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben?

| | | | |
|--------------------------|----|--------------------------|------|
| <input type="checkbox"/> | ja | <input type="checkbox"/> | nein |
| <input type="checkbox"/> | ja | <input type="checkbox"/> | nein |
| <input type="checkbox"/> | ja | <input type="checkbox"/> | nein |

Antrag auf Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Nur wenn alle Fragen in stufe III „ja“:

- Die Realisierung des Plans / des Vorhabens ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt und es gibt keine zumutbare Alternative. Der Erhaltungszustand der Populationen wird sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV Arten günstig bleiben. Deshalb wird eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).

Nur wenn Frage 3 in Stufe III „nein“:

(weil bei einer FFH-Anhang IV-Art ein ungünstiger Erhaltungszustand vorliegt)

- Durch die Erteilung der Ausnahme wird sich der ungünstige Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht behindert. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).

Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG

Nur wenn eine der Fragen in Stufe III „nein“:

(weil bei einer FFH-Anhang IV-Art ein ungünstiger Erhaltungszustand vorliegt)

- Im Zusammenhang mit privaten Gründen liegt eine unzumutbare Belastung vor. Deshalb wird eine Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 67 Abs. 2 BNatSchG beantragt.