

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0863/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 19.02.2024
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Bahnbegleitender Geh-/Radweg auf dem Falkenbachviadukt – Sachstand/weiteres Vorgehen</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
20.03.2024	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung
11.04.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen – Kornelimünster/Walheim nimmt den Bericht der Verwaltung zum Sachstand des bahnbegleitenden Geh-/Radweges auf dem Falkenbachviadukt zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, die weiteren Voraussetzungen für eine zukünftige Realisierung in Abstimmung mit der EVS und der Stadt Stolberg vorzubereiten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zum Sachstand des bahnbegleitenden Geh-/Radweges auf dem Falkenbachviadukt zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die weiteren Voraussetzungen für eine zukünftige Realisierung in Abstimmung mit der EVS und der Stadt Stolberg vorzubereiten.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

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

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

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## 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 CO<sub>2</sub>-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 **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

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

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

Die Relevanz der Ergebnisse für den Klimaschutz ist nicht ermittelbar. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine neue, sichere Verbindung zwischen Stolberg und Aachen zu einem vermehrten Umstieg vom Pkw auf das Rad führen kann. Besonders die Anbindung zur Vennbahn bietet nicht nur einen sicheren Alltags-, sondern auch Freizeitverkehr.

Die Maßnahme hat keine Relevanz für die Klimafolgenanpassung.

## **Erläuterungen:**

Die Bezirksvertretung Kornelimünster/Walheim, sowie der Mobilitätsausschuss haben im Dezember 2020 bzw. im Januar 2021 die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeiten einer Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse über das Falkenbachviadukt in Abstimmung mit der EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH weiter zu untersuchen und über die Ergebnisse zu berichten.

### **Fuß-/ Radwegeverbindung zwischen Breinig und Kornelimünster über das Falkenbachviadukt**

Die EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH (kurz EVS) plant derzeit die Sanierung des Falkenbachviaduktes für einen zukünftigen Bahnbetrieb zwischen Stolberg und Walheim. Im Zuge der Planungen ist die EVS bereits im Jahr 2020 auf die Stadt Aachen zugekommen, um die Möglichkeiten einer Realisierung eines gemeinsamen Geh- und Radweges neben der Bahnstrecke und auf dem Viadukt zu erörtern. Das Genehmigungsverfahren war ursprünglich für das Jahr 2022 geplant, musste allerdings in Folge der Hochwasserschäden an großen Teilen der Schieneninfrastruktur der EVS im Jahr 2021, vorerst auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

Das Falkenbachviadukt liegt zwischen Breinig und Walheim und führt im Bereich der Schlauser Mühle über die Venwegener Straße (s. Anlage 1). Mit der in Aussicht gestellten Planung und Realisierung eines Geh-/Radweges entlang der Bahnstrecke und über das Viadukt könnte eine sichere und attraktive Radwegeverbindung zwischen Breinig und Kornelimünster, mit Anbindung an die Vennbahn (in Richtung Walheim und in Richtung Kornelimünster) geschaffen werden.

Bislang wird der Radverkehr von Stolberg-Breinig aus kommend über einen bahnbegleitenden, lediglich mit wassergebundener Decke ausgebauten Wirtschaftsweg bis zur Schlauser Mühle geführt. Von dort aus gibt es heute keine sichere Radverkehrsanlage auf der Venwegener Straße.

Auf der Venwegener Straße gilt Tempo 70. Außerorts wird der Radverkehr derzeit im Mischverkehr geführt. Auf Grund der vielen Kurven und Kuppen und der hohen Fahrgeschwindigkeiten ist die Führung im Mischverkehr nicht sicher und wird gerade von unsicheren Radfahrer\*innen gemieden. Eine Radverkehrsanlage auf der Venwegener Straße wird bereits seit langer Zeit mit dem zuständigen Straßenbaulastträger Straßen.NRW diskutiert. Auf Grund der geringen Straßenbreite und dem in Teilabschnitten anstehenden Gestein neben der Fahrbahn ist die Planung und die Anlage einer gesonderten Radverkehrsanlage nur mit hohem Aufwand und hohen Kosten möglich. Auch die Aufbringung von Radschutzstreifen außerorts war bislang nicht möglich. Hierzu gibt es aktuell einen neuen Erlass des Verkehrsministeriums NRW. Ob dieser Erlass auch auf die Venwegener Straße anzuwenden ist, wird derzeit intern geprüft.

Im Rahmen des seit mehreren Jahren bestehenden Netzwerks Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) ist die Verbindung Breinig – Walheim als regionale Verbindung im städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr aufgenommen worden. Eine mögliche Radwegeverbindung von Breinig über das Falkenbachviadukt bis zur Vennbahn ist zudem mittlerweile auch in das Radwegnetz des Rheinischen Reviers aufgenommen worden. Über die Förderrichtlinie

„Strukturwandel NRW“ können auch Maßnahmen für touristische Infrastruktur gefördert werden. Die Verwaltung wird entsprechend prüfen, ob das Vorhaben des Geh- und Radweges über das Falkenbachviadukt hierüber gefördert werden kann.

Grundsätzlich wird für den Radweg vor und hinter dem eigentlichen Viadukt eine Geh- und Radwegbreite von 2,50 m angestrebt. Auf dem Viadukt selbst ist aus bautechnischen Gründen auf einer Länge von 150 m eine Engstelle von 2,00 m geplant. Diese kann entsprechend ausgeschildert werden. Eine Verbreiterung auf 2,50 m auf dem Viadukt ist von der EVS geprüft worden, wird aus wirtschaftlichen Gründen aber nicht empfohlen. Diese wäre nur mit einer erheblichen Kostensteigerung machbar, da das Viadukt insgesamt verbreitert werden müsste. Auch die anteiligen Instandhaltungskosten, die von der Stadt Aachen zu tragen wären, würden sich bei dieser Variante deutlich erhöhen. Bei einem Geh-/Radweg von 2,00 m Breite müsste nach Auskunft der EVS keine Verbreiterung am Bauwerk erfolgen.

In den vergangenen Abstimmungen zwischen Stadt Aachen und EVS wurde seitens der EVS dargestellt, dass im Rahmen der weiteren von EVS beauftragten Planungen zum Viadukt lediglich das Teilstück des Geh- und Radweges unmittelbar auf dem Viadukt berücksichtigt werden kann.

Für die weitere Planung der Abschnitte des Geh-/Radweges außerhalb des eigentlichen Viaduktes sowie für den erforderlichen Bahnübergang im Bereich des Anschlusses an die Vennbahn muss die Planung und der Bau durch die Stadt Aachen erfolgen. Hier wird seitens der Verwaltung empfohlen, ein externes Planungsbüro zu beauftragen.

Da die Zuführung des Radweges über eine Rampe auf den Bahndamm aus Richtung Breinig auf Stolberger Stadtgebiet liegt, ist eine Beteiligung der Stadt Stolberg im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess erforderlich. Erste Gespräche beider Verwaltungen haben bereits stattgefunden. Um eine weitere Schnittstelle im Planungsprozess zu vermeiden, soll eine Vereinbarung zwischen der Stadt Aachen und der Stadt Stolberg vorbereitet werden, in der die Kostenübernahme für die Planung und den Bau des Geh-/Radweges entsprechend geregelt wird.

#### Weiterer Zeitplan der EVS zum Bau des Viaduktes

Die EVS bereitet derzeit die Unterlagen für das erforderliche Genehmigungsverfahren für den Umbau des Falkenbachviaduktes bei der Bezirksregierung Köln vor. Nach Einreichung der Unterlagen ist für die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens ein Zeitbedarf von mindestens einem Jahr einzukalkulieren. In dieser Zeit sollte seitens der Stadt Aachen die weitere Planung der Geh- und Radwege in den Anschlussbereichen vorbereitet und die entsprechenden Beschlüsse gefasst werden.

## Weiteres Vorgehen

Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen Stadt Aachen und der EVS ist eine Planungs- und Baudurchführungsvereinbarung, die derzeit mit der EVS und innerhalb der Verwaltung von mehreren Fachdienststellen abgestimmt wird. Diese Vereinbarung wird Bestandteil einer Vorlage in einer der nächsten Sitzungen.

Darüber hinaus muss eine Nutzungsvereinbarung für den Anschlussbereich des Geh-/Radwegs auf den Flächen der EVS geschlossen werden. Diese wird derzeit ebenfalls vorbereitet.

Für die ersten Planungen der städtischen Anschlussbereiche soll die Ausschreibung der Planungsleistungen vorbereitet werden. Entsprechende Haushaltsmittel stehen im Jahr 2024 zur Verfügung.

Im Zuge der städtischen Planung und Genehmigung der neuen Radwegeverbindung ist eine Beteiligung des Naturschutzbeirates erforderlich. Die Instandsetzung des Falkenbachviaduktes für einen späteren Bahnbetrieb wurde bereits von der EVS im Jahr 2021 Naturschutzbeirat vorgestellt. Hierbei wurde auch bereits dargestellt, dass es Überlegungen gibt, einen Geh- und Radweg auf dem Viadukt, sowie in den angrenzenden Teilen zu realisieren.

## **Anlage/n:**

Anlage 1 Übersichtslageplan