

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0179/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	05.05.2010
		Verfasser:	FB 61/30
Vennbahnradweg: Sachstand			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
09.06.2010	B 4	Anhörung/Empfehlung	
24.06.2010	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung AC-Kornelimünster/Walheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und empfiehlt dem MoA, die Verwaltung mit der weiteren Planung zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung.

Finanzielle Auswirkungen:

Für den Bau und die Einrichtung des Weges sind nach der Kostenschätzung aus Mitte 2009 insgesamt ca. 1,486 Mio. EUR veranschlagt. Hierin sind die Kosten für den Grunderwerb enthalten. Mittel stehen bei dem Sachkonto 7852386, PSP-Element 5-120102-900-01000-300-1 zur Verfügung.

Erläuterungen:

0. Sachstand

Die gesamte deutsch-belgisch-luxemburgische Eifelregion, insbesondere auch der Nationalpark-Eifel, birgt ein großes Potential, welches die Region zu einer Top-Wanderregion aber auch zu einer Top-Radwanderregion machen kann. Bereits seit Juni 2005 ist es möglich autofrei auf dem Vennbahnweg von Aachen über Kornelimünster nach Walheim zu gelangen. Dadurch wurde Aachens Naherholungsangebot aufgewertet und hat weitere Radtouristen angezogen.

In mehreren Teilabschnitten auf bzw. unmittelbar neben der Vennbahntrasse wurde ein Rad- und Wanderweg errichtet, der derzeit in Aachen-Walheim an der B 258 endet. Die alte Vennbahntrasse wurde bereits zwischen den Ortsteilen Aachen-Rothe-Erde und Aachen-Walheim als kombinierter Rad-/Gehweg angelegt.

Die Deutschsprachige Gemeinschaft (DG) Belgiens verfolgt schon seit Jahren intensiv den Ausbau und die Erneuerung zahlreicher Rad- und Wanderwege. Im aktuellen Fokus der Bemühungen der DG steht der Bau von Radwanderwegen entlang der stillgelegten Trassenführung der Vennbahn zwischen Aachen und Luxemburg (RAVEL-Route). Ein Großteil der hierzu gehörenden Teilstücke ist auf belgischer Seite bereits realisiert.

Zwischen dem Ortsteil Aachen-Walheim und der Staatsgrenze zu Belgien soll ebenfalls ein kombinierter Rad-/Gehweg angelegt werden. Dieser soll als selbständig geführter Weg auf der Trasse der stillgelegten ehemaligen Vennbahn neben den noch vorhandenen Gleisanlagen gebaut werden.

Zuständigkeiten:

Die Stadt Aachen ist zuständiger Straßenbaulastträger des Abschnittes von AC-Walheim bis Bundesgrenze zu Belgien. Danach ist jeweils Belgien bzw. die StädteRegion zuständig. Dieser Abschnitt wird hauptsächlich über die Landesförderung nach Entflechtungsgesetz gefördert. Im Frühjahr 2009 wurde unter der Federführung der Deutschsprachigen Gemeinschaft (DG) Belgiens (Lead-Partner) ein Interreg IVa-Antrag für die gesamte RAVEL-Route gestellt. Die Stadt Aachen ist hierbei neben der Städteregion u.a ein Projektpartner und ist kostenmäßig nur mit den Einrichtungskosten im Interreg IVa-Antrag enthalten.

Die zur Umsetzung des Projektes notwendigen Flächen zwischen Schleidener Straße und Bundesgrenze befinden sich derzeit nicht im Eigentum der Stadt Aachen.

1. Sachstand aus der Städteregion

Die gesamte Trasse ist freigeschnitten worden. Parallel dazu wurden – beauftragt durch die belgischen Behörden – die Gleise entfernt. Die Gleise wurden im Auftrag der Deutschsprachigen

Gemeinschaft auf der gesamten Strecke entfernt, weil die Schwellen teilweise verfault sind und auch bei einer Wiederinbetriebnahme des Schienenverkehrs nicht weiter benutzt werden könnten. Ein Ingenieurbüro wurde beauftragt die gesamte Strecke zu vermessen und erstellt die Planung für den Radweg. Aufgrund des engen zeitlichen Rahmens und unterschiedlicher Anforderungen im Umweltbereich (FFH-Gebiete, Natura-2000-Gebiete etc.) wurde die Baumaßnahme in zwei Bauabschnitte unterteilt:

1. Bauabschnitt: Grenze Belgien (Raeren) – Lammersdorf (Bahnhof) ca. 13 km
2. Bauabschnitt: Lammersdorf (Bahnhof) – Grenze Belgien (Waimers) ca. 15,5 km

Der Radweg im 1. Bauabschnitt soll noch in 2010 erstellt werden.

Der 2. Bauabschnitt der Strecke berührt FFH- und Natura-2000-Gebiete. Es ist deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. Die Planung und Ausschreibung des 2. Bauabschnittes erfolgt im Herbst/Winter 2010, so dass die Arbeiten ab Frühjahr 2011 ausgeführt werden können.

2. Bisherige politische Beratung

Planungsstand Weiterbau Vennbahnweg

Antrag der CDU Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster vom 10.07.2007

19.2.2008	Umweltausschuss	Empfehlung
27.2.2008	Bezirksvertretung AC-Kornelimünster/Walheim	Kenntnisnahme
13.3.2008	Verkehrsausschuss	Beschluss

Er beschließt unter Vorbehalt, daß die Stadt Aachen an einem länderübergreifenden INTERREG IV-Antrag für einen Rad-/ Gehweg auf der Vennbahntrasse zwischen Aachen und Luxemburg mitwirken soll.

Weiterbau Vennbahnweg Aachen-Luxemburg

Hier: Interreg IVa-Antrag

04.06.2008	Bezirksvertretung AC-Kornelimünster/Walheim	Kenntnis
05.06.2008	Verkehrsausschuss	Beschluss
11.06.2008	Bezirksvertretung AC-Mitte	Kenntnis
20.08.2008	Bezirksvertretung AC-Brand	Kenntnis
27.08.2008	Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft und e.A.	Kenntnis

Er beschließt, sich am INTERREG IVa Projekt RAVeL zu beteiligen und bevollmächtigt die Verwaltung eine entsprechende Absichtserklärung (letter of intend) als Voraussetzung für eine Mit Antragstellung über INTERREG IVa abzugeben. Er beschließt, dass ab 2009 jeweils die entsprechenden Kofinanzierungsbeiträge für das Wirtschaftsjahr im Rahmen der künftigen Haushaltsplanungen bereitgestellt werden.

Vennbahnradweg: Sachstand

Antrag der SPD Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster vom 11.03.2009

27.5.2009	Bezirksvertretung AC-Kornelimünster/Walheim	Kenntnis
-----------	---	----------

3. Planung

Zwischenzeitlich liegt für den Abschnitt auf dem Gebiet der Stadt Aachen die Ausbauplanung vor. Von Kornelimünster kommend überquert man an einer vorhandenen baulichen Querungshilfe die B 258 (Schleidener Straße zugleich heutiges Ausbauende des Vennbahnrad-/gehwegs) in Richtung alter Bahnhof und wird über die ausgebauten Vennbahnstraße bis zum alten Bahnhofsgelände geführt. Ab dem Bahnhofsgelände erfolgt der Ausbau des vorhandenen Gehweges zum kombinierten Rad-/Gehweg bis zur Straße Auf der Kier. Ab der Kreuzung Auf der Kier erfolgt der eigentliche Ausbau überwiegend auf der Vennbahntrasse auf der alten Gleisbetttrasse des ursprünglich vorhandenen 2. Gleises bis zur Bundesgrenze zu Belgien. Im Bereich der Monschauer Straße wird die vorhandene Unterführung genutzt.

Die Baulänge des kombinierten Rad-/Gehweges beträgt ca. 4,040 km. Der Weg soll eine asphaltierte Decke mit einer Breite von 2,50 Meter erhalten und wird beidseitig durch je 0,50 Meter breite Bankette begrenzt. Nach örtlicher Sichtung kann davon ausgegangen werden, dass kein vorhandener Schotter der ehemaligen Gleisbettung als Unterbau genutzt werden kann. Die alte Gleisbetttrasse ist überwiegend stark zugewachsen. Eine aufwendige Abholzung und Freilegung der Gleisbetttrasse ist notwendig. Die weitere schienenverkehrliche Nutzung der Paralleltrasse wird zur Zeit diskutiert, eine Wiederinbetriebnahme der Trasse ist in naher Zukunft geplant. In Abstimmung mit dem derzeitigen Betreiber ist grundsätzlich bei paralleler Führung des Rad-/Gehweges entlang des wieder zu befahrenen Gleises in den Bereichen wo es aus Sicherheitsgründen erforderlich wird und ab einer gewissen Taktfolge der Züge, ein Stabgitterzaun zur Sicherung zu errichten. Topographisch zeichnet sich die Lage des Weges durch ein kontinuierlich geringes Ansteigen um ca. 1,3 % aus.

Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Trassierung (Anlage 1)

Die Trasse des geplanten Rad-/Gehweges verläuft überwiegend auf dem stillgelegten 2. Gleis der ehemaligen Vennbahn. Die ersten 230 m führen über einen vorhandenen Gehweg direkt auf dem alten Bahnhofsgelände. Die Trassierung und die entsprechenden Grenzwerte liegen daher weitgehend fest.

Sie betragen im Einzelnen:

Mindestkurvenradius : 300 m

Längsneigung : 0,5-1,5 %

Querneigung : 2,5 %

Die Anordnung eines angemessenen Rastplatzes wird in die Planung mit einfließen. Der Standort des Platzes wurde noch nicht festgelegt. Ein Rastplatz außerhalb der Trasse bedeutet einen Eingriff, für den eine Befreiung bzw. eine landschaftsökologische Prüfung erforderlich wird.

Querschnitt (Anlage 2)

Für den selbständig geführten Geh-/Radweg wurde ein Regelquerschnitt von 2,50 m gewählt. Damit ist einerseits eine sichere Abwicklung des Rad- und Fußgängerverkehrs – auch zu Spitzenzeiten –

gewährleistet, während andererseits auch den ökologischen Ansprüchen an einen geringen Flächenverbrauch Rechnung getragen wird. Die seitliche Begrenzung erfolgt durch 50 cm breite Bankette, die mit entsprechendem Material hergestellt werden sollen. Der Rad-/Gehweg wird wie folgt befestigt:

- 2,5 cm Asphaltbeton
- 8,0 cm Bituminöse Tragschicht
- 19,5 cm Frostschuttschicht, Straßenbauvlies (je nach Erfordernis)
- 30,0 cm Gesamtstärke.

Der Ausbau soll – analog zu den bisher fertig gestellten Bauabschnitten - in Asphaltbeton erfolgen, da angesichts der zu erwartenden Verkehrsmengen eine bei jeder Witterung und jeder Jahreszeit gute Befahrbarkeit gewährleistet sein muss. Niederschläge müssen gut abtrocknen und sollen keine Wasserpfützen bilden, die Oberfläche muss ausreichend widerstandsfähig gegen Spurbildung, Auswaschungen und Schlaglöcher sein. Eine derartige dauerhafte Verkehrssicherheit wäre bei einer wassergebundenen Decke nur durch ständige und kostenintensive Überwachung und Instandhaltung sicherzustellen. Demgegenüber kann durch Beifügung von Zuschlagstoffen der Asphaltbeton derart verändert werden, dass ökologische Beeinträchtigungen, wie etwa eine mikroklimatische Erwärmung des Standortes deutlich reduziert werden können.

4. Ökologische Untersuchung

Der Fachbereich Umwelt der Stadt Aachen hat im März 2009 für den ca. 4,040 km langen Streckenabschnitt von Aachen-Walheim an der B 258 bis zur belgischen Grenze ein faunistisches und vegetationskundliches Gutachten in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse vorliegen. Nach Einschätzung des Umweltamtes der Stadt Aachen ist eine UVP nicht erforderlich.

5. Weiteres Vorgehen

Die Stadt Aachen hat zwischenzeitlich in Gesprächen mit dem RP Köln die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen geprüft. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist ein Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich, da Rechte anderer nicht beeinflusst werden bzw. mit Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden können. Somit ist ein straßenrechtliches Verfahren gem. § 38 Abs. 3 Straßen- und Wegegesetz NW ausreichend. Hier wird die Genehmigung von Träger der Straßenbaulast (Stadt Aachen) erteilt. Dies bedeutet für die Maßnahme, dass mit einem zügigeren Abschluss gerechnet werden kann. Voraussetzung hierfür ist jedoch trotzdem eine Beteiligung verschiedener öffentlicher Dienststellen (z.B. Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht) im Verfahren selbst. Ebenso werden derzeit Abstimmungsgespräche mit der EVS geführt, um alle Details für die Ausbauplanung einvernehmlich festzulegen.

Für den Grunderwerb führt der Fachbereich Immobilienmanagement Verhandlungen mit der Grundstückseigentümerin.

Die Maßnahme wurde bereits zur Förderung nach Entflechtungsgesetz angemeldet und in das Förderprogramm des Landes NRW aufgenommen. Ein Finanzierungsantrag als Voraussetzung für eine Bewilligung wird in nächster Zeit gestellt.

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2: Regelquerschnitt