

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0712/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 23.05.2017 Verfasser: FB61/30																					
Radschnellweg Euregio: Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und Festlegung der weiteren Vorgehensweise																						
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 674 379 701">Datum</th> <th data-bbox="387 674 954 701">Gremium</th> <th data-bbox="962 674 1382 701">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 712 379 739">21.06.2017</td> <td data-bbox="387 712 954 739">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="962 712 1382 739">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 750 379 777">27.06.2017</td> <td data-bbox="387 750 954 777">Naturschutzbeirat</td> <td data-bbox="962 750 1382 777">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 788 379 815">28.06.2017</td> <td data-bbox="387 788 954 815">Bezirksvertretung Aachen-Richterich</td> <td data-bbox="962 788 1382 815">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 826 379 853">05.07.2017</td> <td data-bbox="387 826 954 853">Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td data-bbox="962 826 1382 853">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 864 379 891">06.07.2017</td> <td data-bbox="387 864 954 891">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 864 1382 891">Entscheidung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 902 379 929">11.07.2017</td> <td data-bbox="387 902 954 929">Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</td> <td data-bbox="962 902 1382 929">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	21.06.2017	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	27.06.2017	Naturschutzbeirat	Kenntnisnahme	28.06.2017	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme	05.07.2017	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme	06.07.2017	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	11.07.2017	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit																				
21.06.2017	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme																				
27.06.2017	Naturschutzbeirat	Kenntnisnahme																				
28.06.2017	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme																				
05.07.2017	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme																				
06.07.2017	Mobilitätsausschuss	Entscheidung																				
11.07.2017	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme																				

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fortführung der Planungen des Radschnellwegs Euregio auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie und der darin ausgearbeiteten Linienführung zu beauftragen:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der Städtereion

- im nächsten Schritt die Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse beim Land Nordrhein-Westfalen einzureichen und die Durchführung des Linienbestimmungsverfahrens zu beantragen. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist in der dafür benötigten Form zu ergänzen,
- die Linienführung im Vorgriff auf eine Festlegung im späteren Planfeststellungsverfahren möglichst freizuhalten,
- mit dem Land Nordrhein-Westfalen die Zuständigkeiten für das weitere Planungsverfahren abzustimmen,
- ein Konzept für den Ausgleich der Eingriffe in die Umwelt in den Grundzügen zu erarbeiten und mit den Unteren Naturschutzbehörden, Naturschutzverbänden und dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen,
- die notwendigen Planungsmittel für die kommenden Jahre haushaltsneutral einzuplanen und
- ggf. notwendige Förderanträge zu stellen.

Der Naturschutzbeirat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fortführung der Planungen des Radschnellwegs Euregio auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie und der darin ausgearbeiteten Linienführung zu beauftragen:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der Städtereion

- im nächsten Schritt die Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse beim Land Nordrhein-Westfalen einzureichen und die Durchführung des Linienbestimmungsverfahrens zu beantragen. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist in der dafür benötigten Form zu ergänzen,
- die Linienführung im Vorgriff auf eine Festlegung im späteren Planfeststellungsverfahren möglichst freizuhalten,
- mit dem Land Nordrhein-Westfalen die Zuständigkeiten für das weitere Planungsverfahren abzustimmen,
- ein Konzept für den Ausgleich der Eingriffe in die Umwelt in den Grundzügen zu erarbeiten und mit den Unteren Naturschutzbehörden, Naturschutzverbänden und dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen,
- die notwendigen Planungsmittel für die kommenden Jahre haushaltsneutral einzuplanen und
- ggf. notwendige Förderanträge zu stellen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Fortführung der Planungen des Radschnellwegs Euregio auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie und der darin ausgearbeiteten Linienführung zu beauftragen:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der Städtereion

- im nächsten Schritt die Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse beim Land Nordrhein-Westfalen einzureichen und die Durchführung des Linienbestimmungsverfahrens zu beantragen. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist in der dafür benötigten Form zu ergänzen,
- die Linienführung im Vorgriff auf eine Festlegung im späteren Planfeststellungsverfahren möglichst freizuhalten,
- mit dem Land Nordrhein-Westfalen die Zuständigkeiten für das weitere Planungsverfahren abzustimmen,
- ein Konzept für den Ausgleich der Eingriffe in die Umwelt in den Grundzügen zu erarbeiten und mit den Unteren Naturschutzbehörden, Naturschutzverbänden und dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen,
- die notwendigen Planungsmittel für die kommenden Jahre haushaltsneutral einzuplanen und
- ggf. notwendige Förderanträge zu stellen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die Verwaltung mit der Fortführung der Planungen des Radschnellwegs Euregio auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie und der darin ausgearbeiteten Linienführung zu beauftragen:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der Städteregion

- im nächsten Schritt die Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse beim Land Nordrhein-Westfalen einzureichen und die Durchführung des Linienbestimmungsverfahrens zu beantragen. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist in der dafür benötigten Form zu ergänzen,
- die Linienführung im Vorgriff auf eine Festlegung im späteren Planfeststellungsverfahren möglichst freizuhalten,
- mit dem Land Nordrhein-Westfalen die Zuständigkeiten für das weitere Planungsverfahren abzustimmen,
- ein Konzept für den Ausgleich der Eingriffe in die Umwelt in den Grundzügen zu erarbeiten und mit den Unteren Naturschutzbehörden, Naturschutzverbänden und dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen,
- die notwendigen Planungsmittel für die kommenden Jahre haushaltsneutral einzuplanen und
- ggf. notwendige Förderanträge zu stellen.

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt dem im Mobilitätsausschuss gefassten Beschluss zu, die Verwaltung mit der Fortführung der Planungen des Radschnellwegs Euregio auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie und der darin ausgearbeiteten Linienführung zu beauftragen:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der Städteregion

- im nächsten Schritt die Machbarkeitsstudie einschließlich der Nutzen-Kosten-Analyse beim Land Nordrhein-Westfalen einzureichen und die Durchführung des Linienbestimmungsverfahrens zu beantragen. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist in der dafür benötigten Form zu ergänzen,
- die Linienführung im Vorgriff auf eine Festlegung im späteren Planfeststellungsverfahren möglichst freizuhalten,
- mit dem Land Nordrhein-Westfalen die Zuständigkeiten für das weitere Planungsverfahren abzustimmen,
- ein Konzept für den Ausgleich der Eingriffe in die Umwelt in den Grundzügen zu erarbeiten und mit den Unteren Naturschutzbehörden, Naturschutzverbänden und dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen,
- die notwendigen Planungsmittel für die kommenden Jahre haushaltsneutral einzuplanen und
- ggf. notwendige Förderanträge zu stellen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

finanzielle Auswirkungen

06900-300-1 - Radschnellweg Aachen - Heerlen						
		Anmerkung*	Ansatz 2018 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2018 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
		0		0	0	0
			0 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
			0 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
			-50.000			
201-928-2 Machbarkeitsstudie Radschnellwege						
		Anmerkung*	Ansatz 2018 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2018 ff.*	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/Sachaufwand	7.000 €	15.000 €	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	7.000 €	15.000 €	0	0	0	0
+ Verbesserung / -Verschlechterung	-8.000		0			

Deckung ist vorhanden

Erläuterungen:

Sachstand

Der Radschnellweg Euregio verbindet auf einer Länge von etwa 14 km Aachen und Herzogenrath mit Anschlüssen nach Heerlen und Kerkrade. Durch seinen Ausbaustandard wird mit dem Radschnellweg eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur geschaffen, die den Nutzern ein durchgängig sicheres und komfortables Radfahren bei hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglicht. Dadurch werden nicht zuletzt auch Pendler animiert, vom Kfz auf das Fahrrad umzusteigen. Auf diese Weise kann ein Beitrag zur Minderung der Schadstoff- und Lärmbelastung geleistet werden.

Zwischen Juni 2015 und Sommer 2016 wurde für den Radschnellweg Euregio eine zweistufige Bürgerbeteiligung durchgeführt. In Stufe 1 konnten alle Bürger eigene Streckenvorschläge und Kommentare einreichen. In Stufe 2 wurden je nach Abschnitt drei bis vier ausgewählte Streckenvarianten in Bürgerworkshops vor Ort vorgestellt und diskutiert. Nach Abwägung der Rückmeldungen und unterschiedlicher Planungsbelange wurde im Mobilitätsausschuss am 23.06.2016 die Linienführung beschlossen, mit der die Machbarkeitsstudie auf Aachener Stadtgebiet zu Ende geführt werden sollte.

Die Machbarkeitsstudie und die Nutzen-Kosten-Analyse liegen jetzt vor. Für die Umweltverträglichkeitsstudie liegt eine Entwurfsfassung (vgl. Anlage 10) vor. Hierfür sollen vor dem Abschluss im weiteren Verfahren noch Ergänzungen u.a. aufgrund neuer gesetzlicher Vorgaben, zur Anpassung an einzelne Änderungen der Linienführung und zur Entwicklung eines ersten Ausgleichskonzepts erfolgen. Diese Vorgehensweise ist mit den unteren Naturschutzbehörden der Stadt Aachen sowie der Städteregion abgestimmt.

Im Ergebnis ist der Bau des Radschnellwegs nach der jetzigen Erkenntnislage technisch machbar, und der Durchführung stehen keine grundlegenden Hindernisse im Wege. Die Eingriffe in die Umwelt sind ausgleichbar. In den folgenden Planungsphasen ist die Trassenführung weiter zu konkretisieren und u.a. vertiefte Untersuchungen zum Baugrund, zu Altlasten und zu Eingriffen in die Umwelt und deren Ausgleich durchzuführen.

Die detaillierten Ergebnisse sind den Gutachten zu entnehmen. Nachfolgend werden die Ergebnisse zusammengefasst.

A Ergebnisse der Vorplanung

Alle Beschreibungen befinden sich im Bericht zur Machbarkeitsstudie (vgl. Anlage 1).

Grundlage der Vorplanung sind die Kriterien für Radschnellwege des Landes Nordrhein-Westfalen, die u.a. Vorgaben für die Breite der Radverkehrsanlagen, des Belags und der Trennung vom Fußverkehr machen. Folgende Kriterien zu Mindestbreiten werden vom Land NRW benannt:

- Zweirichtungsweg: mindestens 4,00 m Breite
- Einrichtungsweg: mindestens 3,00 m
- Radfahrstreifen: mindestens 3,00 m
- Fahrradstraße (beide Richtungen): mindestens 4,00 m (plus Sicherheitsraum zum Parken)

Die untersuchte Linienführung des Radschnellweg einschließlich der verschiedenen Anbindungsstrecken ist im Übersichtslageplan und den Lageplänen in den Anlagen 2–5 dargestellt. Hierfür wurde die Vorplanung durch das Ingenieurbüro H. Berg & Partner GmbH durchgeführt. Die Arbeit des Büros wurde durch die Lenkungsgruppe begleitet, die sich aus Vertretern der Projektpartner Stadt Aachen, Stadt Herzogenrath und StädteRegion Aachen zusammensetzt.

In der Machbarkeitsstudie wurde ein Vorschlag zu Gestaltungsstandards für die einzelnen Führungsformen entwickelt. Diese sollen die einheitliche und durchgängige Erkennbarkeit des Radschnellwegs sicherstellen und die Einhaltung der Kriterien für Radschnellwege des Landes Nordrhein-Westfalen gewährleisten. Dazu gehören Vorgaben zu den o.a. Mindestbreiten sowie Markierungen (blaue Schmalstriche) und der Ausgestaltung der Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Standards werden in der Entwurfsplanung mit dem Land abgestimmt.

Abschnitt Aachen-Mitte (vgl. Anlage 3)

Der Radschnellweg verläuft ab Grabenring über die Wüllnerstraße zum Alleenring. Hier lassen sich die Kriterien des Landes Nordrhein-Westfalen für Radschnellwege aufgrund der geringen Breite des Verkehrsraums und der intensiven Nutzung durch Fußgänger und den ÖPNV nicht einhalten. Derzeit wird die Wüllnerstraße durch die Stadt Aachen überplant. Im Rahmen des Projektes werden die Belange der Radfahrer berücksichtigt.

Über die Turmstraße zwischen Alleenring und Roermonder Straße wird die Verbindung zur Rütcher Straße hergestellt. Beide werden als Fahrradstraße eingerichtet. Der Kfz-Verkehr ist weiter zugelassen. Mit Ausnahme der Kreuzungen mit dem Alleenring und der Roermonder Straße sollen die Fahrradstraßen an allen Querstraßen möglichst Vorfahrt erhalten. Durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen soll einem Anstieg der Geschwindigkeit der Kfz entgegengewirkt werden. Auf der Rütcher Straße wird der Straßenquerschnitt etwas verbreitert, um ausreichende Sicherheitsabstände zu den Stellplätzen am Straßenrand sicherzustellen. Dazu wird die Stellplatzreihe auf der Westseite um etwa 1,00 m bis 1,20 m in Richtung des Grünstreifens verlegt. Die Bäume am Straßenrand sollen dabei erhalten werden.

Über das Gelände des Studierendenwerks soll eine Anbindungsstrecke an die Roermonder Straße eingeplant werden, die eine Verbindung in das südliche Laurensberg und das Gewerbegebiet an der Kackertstraße darstellt. Diese Anbindung nutzt die vorhandenen Verkehrsflächen zu den dortigen Studententürmen und wird mit einem kurzen Neubauabschnitt an die Radverkehrsanlagen angeschlossen, die mit dem vorhandenen Brückenbauwerk der Roermonder Straße über die Kohlscheider Straße führen. Die Anbindung erfordert auch einen teilweisen Ausbau der bestehenden Radverkehrsanlagen, kann jedoch mit geringeren Breiten als beim Radschnellweg hergestellt werden.

Nördlich der Einmündung mit der Nizzaallee wird der Radschnellweg geradeaus in Richtung Kohlscheider Straße geführt. Nach der Festlegung der Vorzugsvariante durch die politischen Gremien im Juni 2016 wurden im November 2016 den Kleingärtnern die bisherigen Planungsideen vorgestellt. Anschließend wurden die von den Kleingärtnern vorgeschlagenen Alternativvarianten geprüft und mit

den vorgesehenen beiden Varianten verglichen (vgl. Anlage 6 und 7). Als Ergebnis dieser Prüfung wird die Variante unmittelbar westlich der Kleingartenanlage präferiert. Hierdurch bleiben alle Gärten erhalten. Dazu ist ein Eingriff in den dortigen Böschungsbereich und Baumbestand erforderlich. Alternativ kann der Radschnellweg in Randlage innerhalb der Kleingartenanlage geführt werden. Diese Variante ist kostengünstiger, führt aber im Saldo zum Verlust von etwa zwei Kleingärten und wird daher von den Kleingärtnern abgelehnt. Die Kleingärtner haben sich für den Fall der nun präferierten Lösung eine Trennung zwischen Radschnellweg und Gärten durch einen Zaun oder eine Hecke gewünscht, um unangenehme Auswirkungen durch Lärm und Verschmutzung zu reduzieren. Diese können im Rahmen der Entwurfsplanung geprüft und ggf. eingeplant werden.

Ein Brückenbauwerk von etwa 330 m Länge über die Kohlscheider Straße und den Toledoring stellt die Verbindung zum alten Bahndamm in Laurensberg her.

Abschnitt Aachen-Laurensberg (vgl. Anlage 3)

Nach der Brücke zwischen Lousberg und altem Bahndamm kann im weiteren Verlauf des alten Bahndamms durch eine weitere Brücke (ca. 60 m) über die Schlossparkstraße die dortige Unterbrechung des alten Bahndamms beseitigt werden. Auf dem alten Bahndamm wurde 2008 der Weiße Weg als Spazierroute eingerichtet sowie ein Aufenthaltsbereich mit Hollywoodschaukel und Ruhemöglichkeiten geschaffen. In der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass viele Anwohner durch den Radschnellweg eine Störung dieses Naherholungsbereichs befürchten. Wegen der Bedeutung des alten Bahndamms für die Naherholung wird empfohlen, in der Entwurfsplanung ein besonderes Augenmerk auf die Konfliktvermeidung zwischen Radfahrern und Fußgängern und die gestalterische Qualität zu legen und hierbei die Bürger intensiv zu beteiligen.

Der Aufenthaltsbereich bleibt auf jeden Fall erhalten. Dies soll bei der weiteren Planung der Brücke hinsichtlich Lage, Führung und Anbindung berücksichtigt werden. Für den Bereich bedarf es einer besonderen Lösung für die Flächen- und Querschnittsaufteilung. Um Radfahrer und Fußgänger voneinander trennen zu können, wird der heute befestigte Querschnitt von etwa 2,00 m verbreitert, so dass zukünftig für den Radschnellweg 4,00 m und den Gehweg 2,50 m zur Verfügung stehen. Zusätzlich soll in Teilbereichen eine Hecke zwischen beiden Wegen eine Schutzfunktion bieten. Die befestigte Fläche wird damit gegenüber heute vergrößert und die begrünter Flächen reduziert. Durch die neuen Brücken wird eine neue barrierefreie Verbindung für Fußgänger und Radverkehr über den alten Bahndamm bis zum Lousberg wieder hergestellt, die mit dem Bau der Schlossparkstraße, der Kohlscheider Straße und des Toledorings vor fast 50 Jahren unterbrochen wurde.

Nach den bisherigen Untersuchungen werden im Bereich des Weißen Wegs größere Bäume nur vereinzelt beseitigt werden müssen.

Am nördlichen Ende des alten Bahndamms mündet der Radschnellweg in die Straße Tittardsfeld ein. Hier soll eine Anbindungsstrecke in Richtung Campus Melaten und Uniklinik abzweigen, die über Tittardsfeld – Schlossparkstraße – Roermonder Straße – Schurzelter Straße – Sörenweg verläuft und am Campusboulevard an die Radverkehrsanlagen Richtung Uniklinik angeschlossen wird. Die Anbindung wird in den bestehenden Straßen als Tempo 30-Strecke geführt, auf der Roermonder

Straße werden die bestehenden Radfahrstreifen neu markiert. Für den Sörenweg wird ein Ausbau zum gemeinsamen Geh-/Radweg mit 4,00 m Breite vorgeschlagen.

Der Radschnellweg verläuft weiter nach Norden auf der Fahrbahn der Straße Tittardsfeld, die als Fahrradstraße mit Zulassung für den Kfz-Verkehr eingerichtet wird. Für ein verträgliches und sicheres Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr soll die Erkennbarkeit des Radschnellwegs in der Entwurfsplanung auf besondere Weise sichergestellt werden. Auf etwa 170 m wird der Radschnellweg mit einem Neubauabschnitt an die Bahnlinie Aachen – Herzogenrath herangeführt. Dazu ist der Erwerb von privaten Flächen notwendig, der noch zu regeln ist. Die Roermonder Straße wird parallel zur Bahnlinie unterquert. Hierzu wird im östlichen Widerlager der Straßenbrücke eine Unterführung für den Radschnellweg erstellt. Die Machbarkeit dieses Bauwerks wurde untersucht und mit dem Landesbetrieb Straßen NRW als Baulastträger abgestimmt. Als Alternative wurde der Ersatz der alten Straßenbrücke durch ein breiteres Bauwerk geprüft. Nach Aussage des Landesbetriebs Straßen NRW wird dieser aus wirtschaftlichen abgelehnt.

Im Nachgang zur Entscheidung der Linienführung im Juni 2016 wurde noch eine geänderte Linienführung in Laurensberg geprüft. Um den Radschnellweg möglichst schnell zum Campus-Melaten und zum Campus-West zu führen, wurde eine Linienführung von der Bahnbrücke Roermonder Straße entlang der Bahnlinie bis zum Westbahnhof geprüft.

Im Ergebnis wird diese Variante nicht weiter verfolgt, weil die Platzverhältnisse zwischen der Bahnlinie und den angrenzenden Privatgrundstücken sehr beengt sind, im Böschungsbereich der Bahnlinie sehr aufwändige Stützkonstruktionen notwendig würden, die weitreichende Eingriffe in die Privatgrundstücke und den alten Baumbestand zur Folge hätten. Die Streckenführung würde damit auch teurer als die Variante über den alten Bahndamm.

Abschnitt Aachen-Richterich (vgl. Anlage 4 und 5)

Wegen der beengten Platzverhältnisse im Ortskern von Richterich ist eine getrennte richtungsbezogene Führung nach Radschnellwegstandard (zwei Einrichtungsradwege oder Radfahrstreifen mit jeweils 3,00 m Breite) auf der Roermonder Straße nicht möglich. Um trotzdem die vom Fördergeber vorgegebenen Standards für Radschnellwege weitestgehend einhalten zu können, wird die Anlage eines einseitigen Zweirichtungsradweges westlich der Roermonder Straße empfohlen.

Innerörtliche Zweirichtungsradwege im Seitenraum sind in der Vergangenheit vor allem dann durch Gefahren für die Verkehrssicherheit aufgefallen, wenn die Führung hinter parkenden Fahrzeugen lag und es viele Einmündungen bzw. Grundstückszufahrten gab. An solchen Strecken wurde in den letzten Jahren aus Gründen der Verkehrssicherheit von den Fachleuten immer eine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn in Radfahr- oder Schutzstreifen präferiert. Diese Problematik wird auch an das Land NRW herangetragen, um zu klären, ob es bereits Erfahrungen von anderen Radschnellwegen zu dieser Thematik gibt.

Um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen, soll der Radschnellweg baulich vom Gehweg und der Fahrbahn getrennt werden. Bei der weiteren Planung ist besonders auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz-Führern zu achten. Diese sollen durch die Führung des

Radschnellweges unmittelbar neben der Fahrbahn und durch die übersichtliche Ausgestaltung der Überwege und -fahrten sichergestellt werden. Dazu sind zur Querung neben der Furtmarkierung z.B. Rampensteine oder „Kölner Teller“ denkbar. Weiterhin könnten Furten zur Verdeutlichung farblich abgesetzt werden.

Im Bereich von Zufahrten und Einmündungen rechnen abbiegende Autofahrer oft nicht mit den aus der „falschen“ Richtung kommenden Radfahrern. Daher sind diese bei einem Zweirichtungsradweg in der Ortslage Richterich sorgfältig zu planen, um den Zweirichtungsverkehr besonders deutlich zu machen und durch niedrige Abbiegegeschwindigkeiten die Unfallgefahr zu minimieren. Beispiele u.a. aus den Niederlanden zeigen, dass dies möglich ist. Eine besondere Bedeutung kommt guten Sichtbeziehungen zu.

In der Ortslage Richterich befinden sich vielfältige Nutzungen auf beiden Straßenseiten, u.a. am Rathausplatz. Daher ist zusätzlich zum Radschnellweg die Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer auf der Fahrbahn für die Fahrtrichtung Norden zu empfehlen. Dies greift die Lösung auf, die nach aktueller Beschlusslage der Stadt Aachen in Abhängigkeit vom Fördergeber und vom Landesbetrieb Straßen NRW möglichst bald umgesetzt werden soll. Im Vorgriff auf die spätere Entwurfsplanung wurde an sechs ausgewählten Querschnitten der Roermonder Straße die Machbarkeit überprüft (vgl. Anlage 8). Danach können die Radschnellwegkriterien mit Ausnahme kürzerer Abschnitte eingehalten werden. Dazu ist es allerdings notwendig, dass auf der westlichen Fahrbahnseite im Abschnitt zwischen Horbacher Straße und Schloß-Schönau-Straße durchgehend das Parkraumangebot am Fahrbahnrand (etwa 33 Parkstände) entfallen muss. Lediglich die Parkstände (etwa 6 Parkplätze) im Bereich des Bahntunnels nach Alt-Richterich könnten bestehen bleiben. Erste Untersuchungen zur Auslastung der Parkplätze zeigen, dass diese im Gesamtbereich um den Rathausplatz zu Zeiten starker Nachfrage (mittwochvormittags (Markt) und freitagnachmittags) gut ausgelastet sind. Trotzdem könnte der Wegfall der 33 Parkstände auf der Westseite der Roermonder Straße in den meisten Zeiten im direkten Umfeld (öffentlichen Parkplätze im Bereich Ostseite der Roermonder Straße zwischen Horbacher Straße und Schloß-Schönau-Straße sowie der Parkplätze am Rathausplatz und bis einschließlich Parkstraße 8) kompensiert werden. Lediglich am Mittwochvormittag waren im o.a. Nahbereich der Roermonder Straße zwischen Horbacher Straße und Schloß-Schönau-Straße sowie der Parkplätze am Rathausplatz und bis einschließlich Parkstraße 8 weniger Parkplätze frei als wegfallen würden. Eine Möglichkeit zur Kompensation wäre u.U. eine Übereinkunft mit dem Betreiber des Discounters Roermonder Straße 577. An dieser Stelle stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung, die ggf. genutzt werden könnten. Detaillierte Untersuchungen und ggf. notwendige Kompensationsvorschläge werden im Rahmen der Entwurfsplanung durchgeführt und erarbeitet.

Aus Sicht des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wartezeiten für die Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße/Berensberger Straße die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr vorgeschlagen. Der Radschnellweg kann dann über die Zufahrt der Horbacher Straße vorfahrtberechtigt geführt werden. Die überschlägige Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs hat die Machbarkeit bestätigt. Hierfür soll in der weiteren Planung eine detaillierte Untersuchung der Leistungsfähigkeit mit aktuellen Zählwerten erfolgen sowie der Berücksichtigung

von evtl. Verkehrsverlagerungen infolge der geplanten Ortsumgehung Richterich und des Bahnhaltepunkts Richterich. Alternativ kann der Radschnellweg in die jetzige Lichtsignalisierung eingebunden werden, wodurch jedoch längere Wartezeiten für die Radfahrer entstehen.

Mit dem Bau der Ortsumgehung wird der Radschnellweg am nördlichen Ende von Richterich eine zusätzliche Straße höherer Verkehrsbedeutung queren. Im Zuge der Planung dieser Straße sollte eine niveaufreie Querung geplant werden, um eine möglichst hohe Reisegeschwindigkeit mit zugleich geringen Wartezeiten und eine bestmögliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Nördlich des Ortsausgangs Richterich soll der Radschnellweg nach Osten verschwenken und mit einem Tunnel unter der Roermonder Straße (L 232) in den Küppershofweg und die Hasenwaldstraße führen, die zur Fahrradstraße mit eigenem Gehweg ausgebaut werden. Von dort erfolgt der Neubau eines selbstständig geführten Zweirichtungsradwegs (inkl. Gehweg) mit Anschluss an die Einmündung Dornkaulstraße/Kämpgenstraße in Kohlscheid.

Abschnitt Richterich – Locht (Grenze) (- Heerlen) (Anlage 5)

Die Potentialanalyse hat gezeigt, dass bis in die Ortslage Alt Richterich mit 1.000 Radfahrern/Tag zu rechnen ist. Nördlich davon bis zur Grenze sind jedoch nur zwischen 300 und 700 Radfahrern/Tag zu erwarten. Dies liegt deutlich unter der Mindestgrenze von 1.000 Radfahrern/Tag, die das Land NRW auf längeren Strecken als Voraussetzung für einen Radschnellweg des Landes vorgibt. In diesem Abschnitt wird die Radverkehrsführung daher nicht mehr als Radschnellweg geplant. Wegen der grenzüberschreitenden Bedeutung mit dem Anschluss in Richtung Heerlen soll aber weiterhin eine qualitativ hochwertige schnelle überregionale Route entstehen, die jedoch in den Ausbaubreiten reduziert werden kann. Diese wird im Folgenden als Hauptroute bezeichnet. Auf einen eigenen Gehweg kann wegen der geringen Fußgängerzahlen zwischen Richterich und Horbach sowie zwischen Horbach und der Grenze verzichtet werden.

Ausgehend von der Kreuzung Roermonder Straße/Horbacher Straße/Berensberger Straße folgt diese Hauptroute der Horbacher Straße bis zum Grenzübergang.

Im Rahmen der Planungen zum Ersatzneubau der Brücke mit dem Landesbetrieb Straßenbau, werden auch der weitere Verlauf der Horbacher Straße bis zum Beginn der Ortslage geprüft und entsprechende Planungsideen entwickelt, um eine radverkehrsfreundliche Lösung zu ermöglichen. Eine Ausweitung der heute vorhandenen Tempo 30-Strecke in Teilbereichen von Alt-Richterich auf die gesamte Ortslage wäre wünschenswert, ist aber rechtlich schwierig, solange die Horbacher Straße als Landesstraße klassifiziert ist. Es wird empfohlen, entsprechende Möglichkeiten zu nutzen, wenn die Verkehrsbedeutung für den Durchgangsverkehr mit dem Bau der Ortsumgehung Richterich zurückgeht.

In der Ortsdurchfahrt Horbach ist wegen der engen räumlichen Verhältnisse eine gesonderte Betrachtung im Rahmen der Entwurfsplanung erforderlich. Bisher sind in der Kostenschätzung einfache Markierungsmaßnahmen mit geringem Umbaubedarf berücksichtigt.

Außerorts soll der vorhandene einseitige gemeinsame Zweirichtungsgeh- und -radweg zwischen Alt-Richterich und Horbach sowie zwischen Horbach und der Grenze auf eine Breite von 3,00 m bis 3,50 m ausgebaut werden und der Witterungsschutz durch eine entsprechende seitliche Bepflanzung

verbessert werden. Am Grenzübergang soll eine Querungshilfe den Übergang auf die beidseitige Radverkehrsführung auf niederländischer Seite sichern.

B Potentialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse

Für die Potentialanalyse wurden zwei aktualisierte Planfälle erstellt, die die beschlossene Linienführung berücksichtigen und der weiteren Entscheidung über verschiedene Anbindungsstrecken und die Verlängerung des Radschnellwegs nach Merkstein dienen.

Die Umlegungsergebnisse für die an die beschlossene Linienführung angepasste Potentialanalyse sind als Anlage 9 beigefügt.

Parallel zu dieser Machbarkeitsstudie hat die PTV Transport Consult GmbH eine Nutzen-Kosten-Analyse erstellt. Es wurde dabei auf bewährte Berechnungsverfahren zurückgegriffen, die einen Vergleich zu anderen Verkehrsinfrastrukturprojekten im Straßenbau und ÖPNV ermöglichen. Eine vergleichbare Vorgehensweise wurde u.a. schon beim Radschnellweg Ruhr (RS 1) gewählt.

Es wird auf den Ergebnisbericht der Nutzen-Kosten-Analyse verwiesen. Im Folgenden wird eine Auswertung der Ergebnisse mit Schlussfolgerungen für die weiteren Planungen vorgenommen.

Bei der Berechnung werden Nutzen und Kosten in Geldeinheiten ausgedrückt. Dann wird das Verhältnis von Nutzen zu Kosten als Quotient berechnet. Liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1, „rechnet“ sich das Radschnellwegprojekt volkswirtschaftlich.

Die einzelnen Kostenkomponenten für die Infrastruktur des Radschnellwegs wurden im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie ermittelt und PTV Transport Consult GmbH als Eingangswerte für die Nutzen-Kosten-Analyse zur Verfügung gestellt. Die Nutzenkomponenten hat das Büro aus der gleichzeitig beauftragten Potentialanalyse ermittelt. Als Nutzenkomponenten wurden u.a. die Verringerung der Pkw-Betriebskosten für die Verkehrsteilnehmer, die Senkung der Krankheits- und Unfallkosten sowie die Einsparung von CO₂-Emissionen als Beitrag zum Klimaschutz berücksichtigt.

Über die einzelnen Planungsstufen von der Vorplanung bis zur Ausführungsplanung werden die Kostenkomponenten immer genauer ermittelt. Die Nutzen-Kosten-Analyse ist damit jeweils zu aktualisieren und auf diese Weise zu kontrollieren, ob der Bau des Radschnellwegs weiterhin volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Als Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ergibt sich für die geplante Linienführung der Nutzen-Kosten-Quotient von 3,4.

Damit liegt der volkswirtschaftliche Nutzen erheblich über den volkswirtschaftlichen Kosten. Die Nutzen-Kosten-Quotienten weisen Werte auf, die auch im Vergleich zu vielen anderen Verkehrsprojekten im Bereich Straßenbau und ÖPNV sehr hoch liegen. Die hohen Werte zeigen weiterhin, dass die Ergebnisse sehr belastbar sind. Die jetzigen Kostenschätzungen beruhen noch auf der Vorplanung. In den weiteren Planungsphasen bis zur Ausführungsplanung können diese immer

detaillierter und genauer berechnet werden. Nach dem jetzigen Stand ist es sehr unwahrscheinlich, dass in späteren Planungsphasen der Nutzen-Kosten-Quotient unter 1 sinkt und damit das Projekt volkswirtschaftlich nicht mehr sinnvoll ist.

Unter diesen Gesichtspunkt ist die Realisierung des Radschnellweg auf jeden Fall zu empfehlen.

Zum Vergleich: für den Radschnellweg Ruhr (RS 1) wurde ein Nutzen-Kosten-Quotient zwischen 1,86 und 4,80 ermittelt.

C Weitere Ausbaustufen

Verschiedene Erweiterungen des Radschnellwegs können zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll werden, wenn bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt werden. Es wird empfohlen, nachfolgende Abschnitte für eine zweite Ausbaustufe zu berücksichtigen:

- **Unterführung Pontwall in Aachen**
Die bestehende Fußgängerunterführung an der Kreuzung Pontwall/Wüllnerstraße/Turmstraße könnte auch für den Radverkehr genutzt werden. Dazu ist u.a. der Bau entsprechender Rampen notwendig. Dies ermöglicht insbesondere die planfreie Querung des Alleenrings im Zuge des Radschnellwegs und bringt einen erheblichen Reisezeitvorteil und Sicherheitsgewinn.
- **Zweite Radschnellwegachse zwischen Richterich und Pannesheide über Bank**
In der stufenweisen Auswahl der Linienführung war für diese Verbindung auch die Achse über die Bankerfeldstraße und die Haus-Heyden-Straße untersucht worden. Die Umsetzung ist abhängig vom Bau der Ortsumgehung Richterich, die den Amstelbach und die Bahnlinie Aachen-Herzogenrath mit einem begleitenden Zweirichtungsradweg niveaufrei queren soll. Mit der Weiterführung dieses Radwegs bis zum Ortseingang Bank und bis Pannesheide kann diese ursprüngliche Planungsidee verwirklicht werden. Aufgrund der breiten Verteilung der Bebauung in Kohlscheid wird diese als zweite parallele Achse zusätzlich zur Radschnellwegführung über die Alte Bahn weiter östlich empfohlen.

D Weitere Vorgehensweise und Zeitplanung

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im vergangenen Jahr das Straßen- und Wegegesetz dahingehend geändert, dass Radschnellwege des Landes in Zukunft Landesstraßen gleichgestellt sind. U.a. wäre das Land Baulastträger für alle Abschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrten sowie in Kommunen unter 80.000 Einwohner auch innerhalb der Ortsdurchfahrten. Von etwa 5,4 km Radschnellweg auf Aachener Stadtgebiet würden etwa 2,6 km innerhalb der Ortsdurchfahrten in der Baulast der Stadt Aachen sein.

Daher ergeben sich folgende planerische Schritte:

- Antrag beim Land Nordrhein-Westfalen, den Radschnellweg Euregio als Radschnellweg des Landes zu verwirklichen. Voraussetzung hierfür sind positive politische Grundsatzbeschlüsse

der Projektpartner Stadt Aachen, Stadt Herzogenrath und StädteRegion Aachen, wie sie im Beschlussvorschlag dieser Vorlage enthalten sind.

- **Linienbestimmungsverfahren**
Das Linienbestimmungsverfahren für Landesstraßen und damit auch für Radschnellwege wird durch die Bezirksregierung Köln und den Landesbetrieb Straßenbau NRW durchgeführt und ist eine vorbereitende Grundsatzentscheidung, die allein verwaltungsinterne Bedeutung hat und die Grundlage für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren ist. Dazu wird die abgeschlossene Umweltverträglichkeitsstudie benötigt.
- **Entwurfsplanung**
Im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgt die technische Detailausarbeitung für den Radschnellweg Euregio. Dabei fließen neben verkehrlichen Aspekten auch die Ergebnisse naturschutzrechtlicher Fachgutachten, von Bodengutachten und der begleitenden Bürgerbeteiligungen ein.
- **Planfeststellungsverfahren**
Hierdurch werden alle für den Bau oder die Änderung eines Bauvorhabens relevanten rechtlichen Sachverhalte geprüft und das Bauvorhaben mit den berührten öffentlichen Interessen und privaten Belangen gegeneinander und untereinander abgewogen und widerstrebende Interessen ausgeglichen. Das Planfeststellungsverfahren konzentriert alle Belange in einem Verfahren und führt zur größtmöglichen Rechtssicherheit für alle Beteiligten. Es wird durch die Bezirksregierung Köln durchgeführt. Dazu ist der Bezirksregierung eine aus der Entwurfsplanung weiterentwickelte Genehmigungsplanung zu übergeben. Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ist der Planfeststellungsbeschluss. Für die Abschnitte unmittelbar entlang der Bahnstrecke Aachen-Herzogenrath ist zusätzlich ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durch das Eisenbahnbundesamt erforderlich.
- **Ausführungsplanung, Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen**
Auf Grundlage der Genehmigungsplanung und des Planfeststellungsbeschlusses erfolgt die Erstellung der ausführungsfähigen Planunterlagen. Sind Finanzierung und Grunderwerb sichergestellt, erfolgt anhand der Ausführungsplanung die Ausschreibung der Bauleistungen sowie die anschließende Bauausführung. Hierzu können mehrere Bauabschnitte gebildet werden.

Da der Radschnellweg weitgehend in der Baulast des Landes NRW liegen wird, ist das Land grundsätzlich Träger des weiteren Plan- und Genehmigungsverfahrens. Es bedarf mit Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens einer Abstimmung mit dem Landesbetrieb über die weitere Federführung für das Projekt.

Im Anschluss an die politischen Beschlüsse wird baldmöglichst (in diesem Jahr) der Antrag beim Land NRW zur Verwirklichung des Radschnellweges gestellt. Eine weitere zeitliche Prognose ist derzeit nicht seriös möglich.

Kosten und Finanzierung

Baukosten

Auf Grundlage der jetzt vorliegenden Vorplanung wurde eine Kostenschätzung unter Berücksichtigung aktueller Baupreise vergleichbarer Projekte im Zeitraum 2016/2017 erarbeitet. Die Baukosten ohne Planungskosten sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Das Land Nordrhein-Westfalen übernimmt für die Bauabschnitte des Radschnellwegs in seiner Baulast 100 % der Baukosten. In den übrigen Abschnitten sollen 80 % der förderfähigen Kosten übernommen werden, der verbleibende Eigenanteil ist durch die jeweilige Kommune zu übernehmen. Eine Erhöhung der Förderung um weitere 5 Prozentpunkte ist möglich, wenn zum Förderzeitpunkt die jeweilige Kommune als finanzschwach anerkannt ist (ist bei den Berechnungen nicht eingeplant).

Diese Kostenregelungen gelten für die Radschnellwegtrasse einschließlich der Anbindungsrampen. Für darüber hinaus reichende Anbindungsstrecken, die nicht nach den Radschnellwegkriterien des Landes ausgebaut werden, trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten. Die Kommunen können dabei die Fördermöglichkeiten nutzen, die für einschlägige Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen. Es ist mit einer Förderung von mindestens 70 % der förderfähigen Kosten zu rechnen. Auch hier ist eine Erhöhung um weitere 5 Prozentpunkte für finanzschwache Kommunen möglich (ist bei den Berechnungen nicht eingeplant).

Insgesamt ergibt sich damit folgende Schätzung der Baukosten und der Eigenanteile (Preisstand 2016/2017):

A Radschnellweg (einschließlich Hauptroute nach Locht)

Baukosten Radschnellweg und Hauptroute brutto [Mio. €]	Rad-schnell-weg	Kosten			Eigenanteil Kommune [Mio. €]	
		Gesamt	Außer-orts	Innerorts	Stadt Aachen	Stadt Herzogenrath
Aachen - Richterich	Ja	12,6	11,3	1,3	0,26	-
Richterich – Kohlscheid	Ja	5,8	2,7	3,1	0,26 **	0,00
Richterich - Locht	Nein	0,9	0,5	0,4	0,12	-
Kohlscheid – Herzogenrath	Ja	8,3	8,2	0,1	-	0,00
Kohlscheid - Kerkrade	Ja	2,0	2,0	0,0	-	0,00
Gesamt		29,6	24,7	4,9	0,64	0,00

(** im Abschnitt Richterich-Kohlscheid gibt es Bereiche auf Aachener und auf Herzogenrather Stadtgebiet; nur AC muss einen Eigenanteil für Bereiche innerhalb der OD zahlen)

Diese Kostenschätzung ergibt höhere Kosten als sie zum Planungswettbewerb Radschnellweg des Landes NRW im Jahr 2013 mit etwa 15 Mio. Euro grob geschätzt wurden. Dies hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- Höhere Anforderungen seit Anfang 2017 durch den Landesbetrieb Straßenbau als zukünftigem Baulastträger:
 - aufwändigere Bauweise der Brückenbauwerke als im Radwegebau üblich (u.a. Ausbildung von zwei Brückenkappen, keine Verwendung von Aluminium, breiteres Lichtraumprofil)
 - Herstellung einer Regelböschung von 3,00 m Breite in den Neubauabschnitten
 - Teilweise zusätzliche Sanierung von begleitenden Wirtschaftswegen
- Weitreichendere Ausbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt der Roermonder Straße in Richterich durch zusätzliche Planungserfordernisse
- Erhöhte Grunderwerbsausgaben zur Übernahme von Restflächen gemäß den Anforderungen der DB AG
- Erhöhter Aufwand für Böschungssicherungen und Entwässerungseinrichtungen entlang der Bahnstrecke Aachen-Herzogenrath

B Anbindungsstrecken

Baukosten Anbindungsstrecken brutto [Mio. €]	Rad-schnellweg	Kosten			Eigenanteil Kommune [Mio. €]	
		Gesamt	Außer-orts	Innerorts	Stadt Aachen	Stadt Herzogenrath
Laurensberg Süd	Nein	0,2	0,0	0,2	0,06	-
Campus Melaten	Nein	0,9	0,0	0,9	0,27	-
Schulzentrum Herzogenrath	Nein	0,1	0,0	0,1	-	0,03
Merkstein	Nein	1,0	0,0	1,0	-	0,30
Gesamt		2,2	0,0	2,2	0,33	0,33

Einschließlich der Anbindungsstrecken fallen Baukosten in Höhe von 31,8 Mio. € an. Davon entfällt auf die Stadt Aachen ein Eigenanteil von 0,97 Mio. €.

Die Kostenschätzung enthält bereits Kostenansätze für die Abdeckung von Risiken u.a. aus dem Baugrund. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Kostenschätzung auf der Vorplanung beruht und daher mit Ungenauigkeiten behaftet ist. Eine genauere Kostenschätzung wird mit der Entwurfsplanung erstellt, die eine wesentlich größere Planungstiefe aufgrund einer genauen

Vermessung und detaillierter Begleituntersuchungen u.a. zum Baugrund und zu den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen aufweist. Zum jetzigen Zeitpunkt können Erhöhungen der Kosten u.a. aufgrund von Baugrundrisiken, Risiken aufgrund fehlender örtlicher Vermessung sowie technischen Risiken für sicherheitstechnische Aufwendungen für die Bauabschnitte entlang der Bahn sowie die Brückenbauwerke nicht ausgeschlossen werden. Eine Abschätzung der eventuell eintretenden Mehrkosten aufgrund der vorgenannten Risiken ergibt einen Anstieg bei ungünstigen Gegebenheiten auf ca. 36,4 Mio. € für den Radschnellweg einschließlich der Hauptroute nach Locht (Grenze) bzw. 39,0 Mio. € einschließlich aller Anbindungsstrecken.

Die Kosten sind zum aktuellen Preisstand 2016/2017 angegeben. Nach Auswertung des Baupreisindex für Straßenbauarbeiten ist mit jährlichen Baupreissteigerungen von durchschnittlich 2,5 % pro Jahr zu rechnen.

Betriebskosten

Zu den Betriebskosten zählen die Kosten für den Erhalt sowie den laufenden Betrieb des Radschnellweges. Im laufenden Betrieb fallen Kosten für die Verwaltung, für Maßnahmen zum Sicherstellen der Verkehrssicherheit, Beleuchtung und für die Unterhaltung der Verkehrs- und Ingenieurbauwerke an. Die Betriebskosten werden zum jetzigen Zeitpunkt mit einer jährlichen Größenordnung von 2,5 % der Baukostensumme angesetzt. Dieses ist ein Erfahrungswert, der u.a. in der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) angewandt wird. In den späteren Planungsphasen kann eine genauere Betriebskostenschätzung erfolgen. Die jährlichen Betriebskosten werden wie folgt abgeschätzt:

Betriebskosten [€/a]	Gesamt	Baulast		
		Land NRW	Stadt Aachen	Stadt Herzogenrath
Radschnellweg	717.500	652.500	65.000	0
Hauptroute	22.500	12.500	10.000	0
Anbindungsstrecken	55.000	0	27.500	27.500
Gesamtsumme	795.000	665.000	102.500	27.500

C Planungskosten

Für die Machbarkeitsstudie, die Potentialanalyse mit Nutzen-Kosten-Analyse, die Umweltverträglichkeitsstudie und die begleitende Bürgerbeteiligung fallen Gesamtkosten in Höhe von 630.000 € an.

Die Kostenschätzung für die Baukosten des Radschnellweg und der Anbindungsstrecken hat sich aufgrund der o.a. Ursachen gegenüber dem Kostenansatz bei der Vergabe der Planungsleistungen erhöht. Da die Honorarabrechnung gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)

nach den anrechenbaren Baukosten erfolgt erhöhen sich daher auch die anrechenbaren Planungskosten.

Machbarkeitsstudie einschl. Bürgerbeteiligung und Begleitender Untersuchungen	510.000 €
Umweltverträglichkeitsstudie	70.000 €
Potentialanalyse	50.000 €
Gesamt	630.000 €

Nach Abzug der Fördermittel von 80 % verbleibt ein Eigenanteil von 126.000 €. Davon entfallen 31.500 € auf die Stadt Aachen.

Für den Eigenanteil der Stadt Aachen an den Kosten der Machbarkeitsstudie standen im Jahr 2014 20.000 € beim PSP-Element 4-120201-928-2 52910000 zur Verfügung. Ein städtischer Eigenanteil in Höhe von 16.516,93 € wurde hieraus an die Städtereion beglichen.

Aufgrund der damals von der Städtereion prognostizierten Mehrkosten wurden im Rahmen der Haushaltsplanung für das Jahr 2017 bei dem gleichen PSP-Element weitere 7.000 € eingeplant. Die fehlenden 8.000 € stehen im Rahmen der Produktdeckung zur Verfügung.

Die o.a. Baukosten stellen zurzeit eine Kostenschätzung auf Vorplanungsniveau dar. Eine wieder genauere Kostenschätzung wird mit der Entwurfsplanung erstellt.

Die für den Bau des Radschnellwegs erforderlichen investiven Mittel sind bisher im Haushaltsplan der Stadt Aachen nicht enthalten.

Für weitere Planungsleistungen wurden im Rahmen der derzeit laufenden Haushaltsberatungen durch den Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen für 2018 unter dem PSP-Element 5-120102-900-06900-300-1 - Radschnellweg Aachen – Heerlen 50.000 € haushaltsneutral eingeplant.

Anlage/n:

Die Anlagen 1-5 und 8-10 werden aufgrund des großen Umfangs oder Formats den Fraktionen des Mobilitätsausschusses und des Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz sowie der Bezirke als Druckfassung zur Verfügung gestellt.

Anlage 1 – Erläuterungsbericht Machbarkeitsstudie (nur im ALLRIS abrufbar und als Druckexemplar für die Fraktionen)

Anlage 2 – Übersichtsplan Radschnellweg Euregio (1:25.000) (nur im ALLRIS abrufbar und als

Druckexemplar für die Fraktionen)

Anlage 3 – Streckenabschnitt Aachen-Mitte – Richterich (1:5.000) (nur im ALLRIS abrufbar und als Druckexemplar für die Fraktionen)

Anlage 4 – Streckenabschnitt Richterich – Kohlscheid (1:5.000) (nur im ALLRIS abrufbar und als Druckexemplar für die Fraktionen)

Anlage 5 – Streckenabschnitt Richterich – Locht (1:5.000) (nur im ALLRIS abrufbar und als Druckexemplar für die Fraktionen)

Anlage 6 – Übersichtsplan Alternativrouten Kleingärten Rüttsch

Anlage 7 – Bewertung Alternativrouten Kleingärten Rüttsch

Anlage 8 – Querschnitte Roermonder Straße in Richterich (1:100) (nur im ALLRIS abrufbar und als Druckexemplar für die Fraktionen)

Anlage 9 – Umlegungsergebnisse der Potentialanalyse (angepasst an die jetzige Linienführung)

Anlage 10 – Umweltverträglichkeitsstudie (Entwurfssfassung) (nur im ALLRIS abrufbar und als Druckexemplar für die Fraktionen)