

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0205/WP18 Status: öffentlich Datum: 17.08.2021 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300																								
Kommunaler Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1: Verbreiterung des Vennbahnweges - Planungsbeschluss A6, A16, A17, A22 und A23 sowie Planungs- und Ausführungsbeschluss A2, A9, A26 und A27																									
Ziele: Klimarelevanz positiv																									
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25.08.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>08.09.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Brand</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>08.09.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.09.2021</td> <td>Naturschutzbeirat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>22.09.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>30.09.2021</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>05.10.2021</td> <td>Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	25.08.2021	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung	08.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung	08.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung	14.09.2021	Naturschutzbeirat	Entscheidung	22.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	30.09.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	05.10.2021	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung
Datum	Gremium	Zuständigkeit																							
25.08.2021	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung																							
08.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung																							
08.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung																							
14.09.2021	Naturschutzbeirat	Entscheidung																							
22.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung																							
30.09.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung																							
05.10.2021	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung																							

Beschlussvorschlag:

Die **Bezirksvertretung Aachen Kornelimünster/ Walheim** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss,

- den Planungs- und Ausführungsbeschluss für den Umbau der Abschnitte 26 und 27 des Vennbahnweges
- sowie den Planungsbeschluss für die Abschnitte 22 und 23 des Vennbahnweges gemäß den vorgelegten Planungen zu fassen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Brand** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss,

- den Planungs- und Ausführungsbeschluss für den Umbau des Abschnittes 9 des Vennbahnweges
- sowie den Planungsbeschluss für die Abschnitte 16 und 17 des Vennbahnweges gemäß den vorgelegten Planungen zu fassen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss,

- den Planungsbeschluss für den Abschnitt 6 des Vennbahnweges gemäß den vorgelegten Planungen zu fassen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss,

- den Planungs- und Ausführungsbeschluss für den Umbau des Abschnittes 2 des Vennbahnweges gemäß den vorgelegten Planungen zu fassen.

Der **Naturschutzbeirat** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und widerspricht einer Befreiung vom Landschaftsplan für die dargestellten Abschnitte nicht.

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und fasst

- den Planungs- und Ausführungsbeschluss für den Umbau der Abschnitte 2, 9, 26 und 27 des Vennbahnweges
- sowie den Planungsbeschluss für die Abschnitte 6, 16, 17, 22 und 23 des Vennbahnweges gemäß den vorgelegten Planungen.

Der **Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an,

- den Planungs- und Ausführungsbeschluss für den Umbau der Abschnitte 2, 9, 26 und 27 des Vennbahnweges
- sowie den Planungsbeschluss für die Abschnitte 6, 16, 17, 22 und 23 des Vennbahnweges gemäß den vorgelegten Planungen zu fassen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-09300-300-1 „Vennbahnradweg-Ausbau (KKS)“

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	404.900	404.900	747.700	747.700	0	0
Auszahlungen	1.522.698,62 *	1.522.698,62	934.700**	934.700	0	0
Ergebnis	1.117.798,62	1.117.798,62	187.000	187.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-981-7 „Vennbahnradweg-Ausbau (KKS)“

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	90.500***	90.500	68.000	68.000	0	0
Ergebnis	90.500	90.500	68.000	68.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 506.100 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 1.016.598,62 €

**mit der Haushaltsplanung 2022 soll eine Anpassung auf Auszahlungen i.H.v. 238.000 € und Einzahlungen i.H.v. 190.400 €, d.h. im Ergebnis 47.600 € erfolgen

***Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 18.500 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 72.000 €

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

	nicht
	nicht bekannt

Erläuterungen:

Sämtliche Maßnahmen zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs im Rahmen von #AachenMooVe!1 wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus, in dem sie zur Reduktion der jährlichen PKW-Gesamtfahrleistung um 1% beitragen (Reduktion der CO₂-Emissionen um ca. 2.500 t CO₂ p.a. ab Projektende). Die in dieser Vorlage dargestellte Maßnahme der Verbreiterung des Vennbahnweges wird daher nicht isoliert betrachtet, sondern im Kontext der insgesamt im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Während sich in den Sektoren Energie und Wärme die CO₂-Emissionen zwischen 1990 und 2018 reduziert haben, sind diese im Verkehr im selben Zeitraum um 19% gestiegen. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als Treiber der Verkehrswende sollen zu einer nachhaltigen Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen beitragen. Dabei wird im Projekt #AachenMooVe! ein Maßnahmenpaket betrachtet, welches auf verschiedene Weise das Fahrradfahren und zu Fuß gehen in Aachen erleichtern soll – über direkte Rad-Vorrang-Routen, über sichere Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, sichere Querungen und regionale Radwegeverbindungen. Gleichzeitig werden im Projekt aber auch Premiumfußwege, die Aufenthaltsqualität an einem Stadtteilplatz sowie Kampagnen zum Fahrradfahren in Aachen gefördert.

Die während der Ausbaurbeiten entstehenden CO₂-Emissionen sind nicht ermittelbar, liegen aber voraussichtlich deutlich unter den erwarteten Einsparungen.

Im Rahmen der in dieser Vorlage vorgestellten Maßnahmen wird der bestehende gemeinsame Geh- und Radweg auf einer Länge von etwa 3,3 km verbreitert. Durch den Umfang der Arbeiten (hauptsächlich Verbreiterung des bestehenden Weges um 1,0 m) werden circa 3.300 m² Fläche zusätzlich versiegelt. Gemeinsam mit dem Fachbereich Klima und Umwelt und dem begleitenden Landschaftsbüro (zuständig für den Landschaftspflegerischen Begleitplan) wurden für diese Vorlage Streckenabschnitte ausgewählt, bei denen die Verbreiterung des Bestandsweges einen geringen Eingriff in Umwelt, Natur und Landschaft nach sich ziehen.

Die durch die Baumaßnahme verursachten CO₂-Emissionen durch die Zunahme des Radverkehrsanteils auf der neu geschaffenen Radverkehrsinfrastruktur kompensiert die CO₂-Emissionen der Bauzeit. Vor allem langfristig gesehen ist die Investition in Infrastrukturausbau für den Radverkehr daher wichtig.

Die Maßnahme hat aufgrund der zusätzlichen Versiegelung einen Effekt auf die Klimafolgenanpassung. Diese zusätzlich versiegelte Fläche würde sich negativ auf die Klimafolgenanpassungen auswirken – Erhitzung und versickerungsfähige Oberfläche. Aufgrund des dichten Baumbestandes entlang der Trasse gibt es allerdings viele natürliche Schattenspenden, die einer Erhitzung der versiegelten Fläche entgegenwirken. Außerdem weist das durch das Landschaftsbüro erstellte Gutachten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan Anforderungen an notwendige Ausgleichsmaßnahmen aus. Die durch die zusätzliche Versiegelung verlorene versickerungsfähige Oberfläche wird aufgrund der Lage vieler Ausbauabschnitte in einer direkten Umgebung mit viel Versickerungsfähigkeit zumindest abgemildert. Außerdem wird bei der Verbreiterung Sorge dafür getragen, dass die seitlichen Entwässerungsgräben der ehemaligen Eisenbahntrasse möglichst wenig in Anspruch genommen werden. Die Relevanz der Klimafolgenanpassung ist insgesamt nicht eindeutig.

1. Anlass/ Einleitung

Das Ziel des Projekts #AachenMooVe! ist die Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Aachen. Das erste Arbeitspaket (#AachenMooVe!1) beinhaltet infrastrukturelle Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, die Anreize für Pkw-Fahrende zum Umstieg auf eine emissionsfreie Fortbewegung schaffen sollen. Ein wichtiger Aspekt ist der Ausbau der regionalen Radverbindungen. Der Vennbahnweg ist ein wichtiger Bestandteil dieses Netzes und verfügt in weiten Teilen über keine anforderungsgerechte Breite als gemeinsamer Geh-/Radweg im Beidrichtungsverkehr. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und der Nutzung durch Schüler*innen, Berufspendler*innen und Freizeitsportler*innen von hoher Bedeutung.

Die bis Ende Juni 2022 verbauten bzw. die davon anrechenbaren Kosten für die Verbreiterung des Vennbahnweges werden zu 80% aus Mitteln des Landes NRW und der EU finanziert.

Aus Gründen der Förderung und wegen der unterschiedlichen Eingriffsintensitäten für Natur und Landschaft entlang der Strecke, wurde die zu planende Strecke in 29 Abschnitte unterteilt und die Abschnitte anschließend priorisiert. Neun dieser Abschnitte (Priorität 1 und 2.1) werden in dieser Vorlage vorgestellt.

In der begrenzten Zeit der Fördermaßnahme können nach aktueller Planung noch vier Abschnitte umgesetzt werden (A2, A9, A26 und A27). Für diese Abschnitte soll ein Planungs- und Ausführungsbeschluss gefasst werden. Die weiteren fünf Abschnitte (A6, A16, A17, A22 und A23) sind ebenfalls schon geplant. Aktuell wird nach einer alternativen Förderung für diese Abschnitte gesucht. Für diese Abschnitte soll ein Planungsbeschluss gefasst werden.

Die verbleibenden Abschnitte der Strecke (Priorität 2.2 bis 4) werden geplant, wenn sich die Abschnitte aus dieser Vorlage in der Ausführung befinden. Ihre Umsetzung wird den Gremien darauf folgend zur Entscheidung vorgelegt.

2. Heutige Situation

Der in Teilen schon in den 90er Jahren im Stadtgebiet Aachen hergestellte Vennbahnweg (ab 2013 über 125 km von Aachen nach Luxemburg) hat aufgrund der attraktiven Streckenführung eine überregionale radtouristische Bedeutung. Der Fernradweg wurde 2015 vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) als „Qualitätsroute“ mit vier (von fünf möglichen) Sternen ausgezeichnet. Für Alltagswege nutzen vor allem zahlreiche Schüler*innen und Berufspendler*innen aus dem Aachener Ost- und Südraum den Vennbahnweg, um die autofreie, landschaftlich attraktiv geführte Radweganbindung bis in die Innenstadt Aachens zu gelangen. Insbesondere auch Nutzungen zum Zwecke der Naherholung führen dazu, dass der Vennbahnweg abschnittsweise und temporär sehr hohe Nutzerzahlen aufweist.

Auf Aachener Stadtgebiet wurde der Vennbahnweg seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts in mehreren Ausbaustufen in einer Breite von in der Regel 2,5 m in einer Asphaltdecke als separat geführter kombinierter Geh- und Radweg hergestellt. Aufgrund der Ausführung in verschiedenen Ausbaustufen variiert der Zustand und der Aufbau des Weges auf der Strecke. Der Weg verläuft von der Stadt- bzw. Staatsgrenze zu Belgien über Walheim und Kornelimünster nach Brand und weiter südlich von Eilendorf bis zum Bahnhof Rothe Erde über eine Länge von 17,3 km. Im Verlauf der gesamten Strecke führt der Vennbahnweg durch differenzierte Gebietsstrukturen (Waldgebiete, landschaftlich genutzte Abschnitte, schwach bebaute Abschnitte, Ortsdurchfahrten etc.)

im Innen- und Außenbereich mit unterschiedlichen Schutzbedürfnissen hinsichtlich des Landschafts- bzw. Naturschutzes.

3. Planung

Das Planungsgebiet erstreckt sich über etwa 10,3 km Länge des Vennbahnweges von den Aachen-Arkaden bis zum Itebach Viadukt in Kornelimünster und einem zusätzlichen Streckenabschnitt am Bahnhof Walheim zwischen Vennbahnstraße und Auf der Kier (etwa 300 m).

In einem ersten Schritt wurden nun 3,5 km der Strecke in insgesamt neun Abschnitten ausführlich beplant und werden in dieser Vorlage behandelt. Von diesen 3,5 km kann auf etwa 3,3 km der Strecke eine Verbreiterung erfolgen – auf der übrigen rd. 250 m Strecke wird die Deck- und Tragschicht saniert.

Da sich die neun Abschnitte auf vier Stadtbezirke verteilen, wird in diesem Kapitel zunächst eine Übersicht über die Planung gegeben, bevor die Abschnitte anschließend bezirksweise ausführlich dargestellt werden.

Bei der Planung werden die Prinzipien der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) beachtet. Da der Vennbahnweg als Fernradweg und beliebte Radroute für lokale Freizeitradler*innen und Pendler*innen dient, sollen die Anlagen für den Radverkehr qualitativ hochwertig sein und der Verbindungsfunktion der Strecke gerecht werden. Zusätzlich sollen die Anforderungen von Fußgänger*innen auf dem gemeinsamen Geh-/Radweg Berücksichtigung finden.

3.1. Planung – Übersicht

Aus der Planung der Strecke von etwa 10,3 km sind in einer ersten Phase der Priorisierung neun Abschnitte zur Umsetzung ausgewählt worden (ca. 3,5 km). Deshalb wird im Folgenden zunächst erläutert, wie bei der Auswahl vorgegangen wurde. Anschließend werden die wichtigsten Aspekte der Planung vorgestellt: Lage, Ausbauelemente, Ergebnisse des Landschaftspflegerischer Begleitplans, Bauablauf sowie Kosten und Finanzierung.

Vorgehensweise bei der Planung

Nachdem das Projekt im August/September 2020 (Vorlage - FB 61/1498/WP17) vorgestellt wurde, erging der Beschluss, die Verbreiterung des Vennbahnweges unter Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes zu prüfen und die daraus resultierenden Planungen vorzustellen. Außerdem sollte die Planung durch einen Landschaftspflegerischen Begleitplan begleitet werden. Nach der erfolgten Biotopkartierung durch das Landschaftsplanungsbüro wurde in einer gemeinsamen Befahrung durch die Verwaltung und das externe Büro die gesamte Strecke (10,6 km) auf mögliche Verbreiterungen unter Berücksichtigung des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Baumschutzes geprüft. Das Ergebnis war eine Einteilung in Abschnitte, die die notwendige Eingriffsintensität fachlich berücksichtigt und die Richtung und Breite des Ausbaus so festlegt, dass die Eingriffserheblichkeit möglichst gering ausfällt.

Anschließend wurde die zeitliche Realisierbarkeit des Ausbaus der Abschnitte im Förderzeitraum (Förderung bis Ende 06/2022) geprüft. Gemeinsam mit der Eingriffserheblichkeit und der baulichen Umsetzbarkeit bildete die zeitliche Realisierbarkeit im Förderzeitraum das Gerüst zur Gruppierung der Abschnitte in vier Priorisierungsstufen, die zwischen den beteiligten Dienststellen der Verwaltung abgestimmt wurde (siehe Anhang 1: Übersichtsplan Priorisierung).

Die daraus resultierenden Planungen hoher Priorität (Priorität 1 und 2.1) werden in dieser Vorlage vorgestellt. Dabei wurde vor allem großer Wert auf eine möglichst geringe Eingriffsintensität gelegt,

die durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan bewertet wird, bei gleichzeitigem großem infrastrukturellem Effekt. Die Planungen der weiteren Abschnitte von weniger hoher Priorität werden sukzessive entsprechend der Erfordernis nach dem Förderzeitraum erneut bewertet, priorisiert und geplant.

Lage der Abschnitte/ Landschaftsplan

Die neun geplanten Abschnitte der ersten Ausbaustufe (Priorität 1 und 2.1) liegen über die gesamte Strecke verteilt in allen vier Bezirken, durch die der Vennbahnweg auf Aachener Stadtgebiet führt. Drei davon befinden sich im Innenbereich (A2, A6 und A26) Die übrigen liegen im Außenbereich und somit im Geltungsbereich des gültigen Landschaftsplanes von 1988. In Kornelimünster liegen zwei dieser Abschnitte im Landschaftsschutzgebiet (A22 und A27, LSG-5102-0001).

Die Abschnitte sind zwischen 100 und 950 m lang und ergeben eine Gesamtlänge von etwa 3,5 km. In allen Abschnitten ist der zusätzliche Ausbau auf 1,0 m beschränkt, um die Eingriffsintensität zu verringern sowie Natur und Landschaft zu schützen. In der untenstehenden Tabelle sind übersichtliche Informationen zu den Abschnitten dargestellt.

Abschnitt	Bezirk	Lage	Länge	Baum-/ Landschaftsschutz	Breite Bestand/ Planung
2	B0	Zwischen Philipsstr. und Madrider Ring	400 m	Baumschutz	2,50 m/ 3,50 m
6	B2	Zwischen Zieglerstr. Und Debyestr.	950 m	Baumschutz	3,00 m/ 4,00 m
9	B1	Zwischen A44 und Gewerbepark Brand	320 m	Landschaftsplan: Besonderer Schutz von BHG*	2,50 m/ 3,50 m
16	B1	Zwischen Münsterstr. und Niederforstbacherstr.	380 m	Landschaftsplan: Besonderer Schutz von BHG*	2,50 m/ 3,50 m
17	B1	Zwischen Münsterstr. und Niederforstbacherstr.	230 m	Landschaftsplan: Besonderer Schutz von BHG*	2,50 m/ 3,50 m
22	B4	Zwischen Lufter Weg und Bahnhofsvision	450 m	Landschaftsplan: Landschaftsschutzgebiet	2,50 m/ 3,50 m
23	B4	Zwischen Lufter Weg und Bahnhofsvision	330 m	Landschaftsplan: Besonderer Schutz von BHG*	2,50 m/ 3,50 m
26	B4	Zwischen St. Gangolfsberg und Iterbach Viadukt	150 m	Baumschutz	2,50 m/ 3,50 m
27	B4	Zwischen St. Gangolfsberg und Iterbach Viadukt	320 m	Landschaftsplan: Landschaftsschutzgebiet	2,50 m/ 3,50 m

*BHG: Bäume, Hecken und Gewässer

Tabelle 1: Übersicht Abschnitte Priorität 1 und 2.1

Ausbaulemente

Für die Oberflächen wird Standard-Bauweise vorgeschlagen, die sich bereits an anderen vergleichbaren Stellen in der Stadt Aachen bewährt hat. Auch der Ausbau des Vennbahnweges entlang des Tuchmacherviertels wurde im Jahr 2020 mit diesem Aufbau ausgeführt.

Standard Aufbau Radweg

2,5 cm Asphaltdeckschicht

10,0 cm Asphalttragschicht

30,0 cm Frostschutzschicht
Gesamt 42,5 cm

Die Randeinfassung des Aufbaus wird je nach Erfordernis in den verschiedenen Ausbauabschnitten durch Bankette, Tiefbordsteine oder Winkelrandsteine erfolgen. Um Wurzelschäden im Asphalt zu vermeiden und die umliegenden Bäume zu schützen, werden vertikale Wurzelschutzfolien eingebaut. Die bestehende Asphaltdecke der Ausbauabschnitte ist vorrangig in keinem guten Zustand mehr. Dies liegt zum einen am Alter des Aufbaus, zum anderen an Wurzelschäden durch Trassen nahe Bäume,

die zum Großteil aus Gründen der Verkehrssicherheit in den letzten Jahren bereits entfernt wurden. Deshalb soll in den Abschnitten 2 und 6 die Deckschicht im Rahmen des Ausbaus erneuert werden. In den Abschnitten 16, 17, 23 und 26 soll sowohl die Deckschicht als auch die Tragschicht erneuert werden, da die Tragschicht in den 1980er Jahren in Betonbauweise errichtet wurde und somit bei lediglich einer Deckensanierung erneut Dehnungsfugen entstehen würden, die den Komfort verringern. Für die Abschnitte 9, 22 und 27 favorisiert die Verwaltung einen Vollausbau. In diesen Abschnitten liegt an der Seite der Verbreiterung ein fast gehölzfreier Seitengraben. Damit keine Mauerscheiben zur Randeinfassung des verbreiterten Weges genutzt werden müssen und somit die potentielle Fallhöhe in den Gräben 40 bis 60 cm beträgt, soll in diesen Abschnitten die Querneigung in einem Vollausbau umgedreht werden. Damit kann die Fallhöhe um etwa 20 cm reduziert werden zugunsten einer deutlichen Erhöhung der Sicherheit. Zur Randeinfassung werden zudem keine Mauerscheiben notwendig sondern kleinere Winkelrandsteine. Diese haben gegenüber den Mauerscheiben den Vorteil, dass ein deutlich geringerer Unterhaltungsaufwand anfällt. Nicht alle Abschnitte können aus Gründen des Schutzes von Natur- und Landschaft auf der gesamten Länge ausgebaut werden. Für diese Zwischenstücke (Länge 450 m) ist dennoch eine Sanierung des Bestandsweges geplant, damit sowohl eine gleichmäßige Qualität sowie Komfort der Wegoberfläche für die Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gewährleistet werden kann. Die dadurch entstehenden Engstellen (Breite 2,5 m) verfügen über gute Sichtverhältnisse und stellen somit keine Gefahrenpunkte dar. Vor und hinter den Engstellen steht ausreichend Wegstrecke zum sicheren Überholen zur Verfügung. Zusätzlich gilt generell auf gemeinsamen Geh-/ Radwegen eine gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Untenstehend sind die Ausbauelemente der Abschnitte tabellarisch zusammengefasst.

Abschnitt	Bezirk	Lage	Länge	Breite Bestand/ Planung	Änderungen im Bestand	Randeinfassung
2	B0	Zwischen Philipsstr. und Madrider Ring	400 m	2,50 m/ 3,50 m	Deckensanierung	Bankett
6	B2	Zwischen Zieglerstr. Und Debyestr.	950 m	3,00 m/ 4,00 m	Deckensanierung	Bankett
9	B1	Zwischen A44 und Gewerbepark Brand	320 m	2,50 m/ 3,50 m	Vollausbau	Winkelrandstein
16	B1	Zwischen Münsterstr. und Niederforstbacherstr.	380 m	2,50 m/ 3,50 m	Decken- und Tragschichtsanierung	Bankett/ Tiefbordstein
17	B1	Zwischen Münsterstr. und Niederforstbacherstr.	230 m	2,50 m/ 3,50 m	Decken- und Tragschichtsanierung	Tiefbordstein/ Bankett
22	B4	Zwischen Lufter Weg und Bahnhofsvision	450 m	2,50 m/ 3,50 m	Vollausbau	Winkelrandstein/ Bankett
23	B4	Zwischen Lufter Weg und Bahnhofsvision	330 m	2,50 m/ 3,50 m	Decken- und Tragschichtsanierung	Bankett
26	B4	Zwischen St. Gangolfsberg und Iterbach Viadukt	150 m	2,50 m/ 3,50 m	Decken- und Tragschichtsanierung	Winkelrandstein
27	B4	Zwischen St. Gangolfsberg und Iterbach Viadukt	320 m	2,50 m/ 3,50 m	Vollausbau	Winkelrandstein

Tabelle 2: Übersicht Ausbauelemente

Ergebnisse Landschaftspflegerischer Begleitplan und Artenschutzprüfung

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (siehe Anhang 4) weist in der Eingriffsbilanzierung für die geplanten Abschnitte Eingriffserheblichkeiten der folgenden Klassen aus:

- Eingriffserheblich/ kein Eingriff
- Gering eingriffserheblich/ geringe Eingriffsintensität
- Mäßig eingriffserheblich/ mäßige Eingriffsintensität

Eingriffsintensitäten höherer Klassen werden für die geplanten Abschnitte nicht festgestellt. Erreicht wird dies durch die konsequente Verfolgung der Rücksichtnahme auf Natur und Landschaft bei der Richtung und Breite des Ausbaus.

Das Ergebnis der Bilanzierung wird zusammenfassend in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Es ist somit ein Ausgleich von 1.434 Punkten zu leisten. Die Festlegung der Ausgleichsflächen und Ausgleichsart wird in der Ausführungsplanung vollzogen.

Abschnitt	Bewertung Eingriffserheblichkeit	Defizit (Punkte)
2	gering/ mäßig	326
6	mäßig	420
9	mäßig	119
16	gering	109
17	gering	89
22	gering/ mäßig	171
23	gering	112
26	gering	18
27	gering	70
	Defizit (gesamt)	1.434

Tabelle 3: Bilanzierung Eingriffserheblichkeit

Die Artenschutzprüfung Stufe 1 hat ergeben, dass für die behandelte Strecke in den Abschnitten 2 und 16 möglicherweise Haselmausvorkommen zu erwarten sind. Für diese Abschnitte erfolgt seit März diesen Jahres ein Kontrolle auf Haselmausbesatz sowie auf Nutzungsspuren. Diese Kontrolle wird bis Oktober weitergeführt werden, bislang haben sich keine Hinweise auf ein Haselmausvorkommen ergeben. In den übrigen Abschnitten hat die Artenschutzprüfung Stufe 1 ergeben, dass keine geschützten Arten betroffen sind.

Anforderungen an die Bauarbeiten

Zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffswirkungen in Natur- und Landschaft werden an die Umsetzung der Arbeiten unter anderem folgende Anforderungen gestellt. Generell ist eine vorsichtige Arbeit in Vor-Kopf-Bauweise durchzuführen. In einigen Teilabschnitten kommen Saugbagger für die Freilegung der Baugrube zum Einsatz – in Einzelfällen im Bereich tangierter Starkwurzeln (in Absprache mit den Fachabteilungen) ist in Handschachtung zu arbeiten. Es wird keine Lagerung von Baumaterial und –maschinen in Traufbereichen erfolgen, sofern nicht ohnehin eine Versiegelung stattfindet. Die Gehölzentnahme bzw. erforderliche Rückschnitte werden auf ein unbedingt notwendiges Maß beschränkt und außerhalb der Brutperiode der europäischen Vogelbrutarten durchgeführt. Um mechanische Schäden an schützenswerten Bäumen vorzubeugen, sind 2 m hohe Schutzzäune vor Baubeginn zu errichten (in Absprache mit FB36). Zur Sicherstellung der Einhaltung dieser Anforderungen wird eine ökologische Baubegleitung an ein externes Fachunternehmen vergeben werden.

Beleuchtung

Die Beleuchtung des Vennbahnweges ist ein separates Projekt mit einem eigenständigen, genehmigten Förderantrag. Dieses Projekt befindet sich noch in der Phase der Grundlagenermittlung. Um spätere Tiefbaumaßnahmen möglichst gering zu halten, sollen bei der Verbreiterung vorsorglich Leerrohre für eine mögliche spätere Beleuchtung verlegt werden. Der Kabelgraben für die Leerrohre wird unterhalb des Aufbaus der Verbreiterungsseite liegen.

Für die Beleuchtung von Abschnitten im Außenbereich (Geltungsbereich Landschaftsplan) wäre eine gesonderte Befreiung vom Landschaftsschutz erforderlich.

Die zur Beleuchtung vorliegenden Anträge der Bezirksvertretungen Aachen-Brand und Aachen Kornelimünster/ Walheim werden in einer der nächsten Sitzungen in einer gesonderten Vorlage behandelt.

Vergabe und Bauablauf

Die Überlegungen zur Vergabe und dem Bauablauf der neun Abschnitte werden maßgeblich von der Förderlaufzeit des Projektes #AachenMooVe!, der Planungs- und Bauzeit sowie der bestehenden räumlichen Abhängigkeiten zwischen den Abschnitten bestimmt. Da die Bauausführung mit einer Vollsperrung der jeweiligen Abschnitte verbunden ist, ergeben sich auch durch die notwendigen Umleitungstrecken Abhängigkeiten. Direkt aufeinander folgende Abschnitte sollten zusammen geplant und ausgeschrieben werden.

Unter Berücksichtigung dieser Belange ist es geplant, die Vergabe in zwei Teilen durchzuführen. Somit können die Abschnitte aus der ersten Vergabe noch im Förderzeitraum umgesetzt werden. Zu diesen gehören der Abschnitte 2, 9 und 26/ 27. Es ist eine Einzelvergabe der Abschnitte über Lose vorgesehen: Los 1 (Abschnitt 2), Los 2 (Abschnitt 9), Los 3 (Abschnitte 26/ 27). Nach geklärter Finanzierung der weiteren Abschnitte erfolgt die Ausführungsplanung eben dieser. Die zweite Vergabe (erst nach feststehendem Ausführungsbeschluss) umfasst die Abschnitte (6, 16/ 17 und 22/23). Auch bei der zweiten Vergabe ist eine Einzelvergabe über drei Lose vorgesehen: Los 1 (Abschnitt 6), Los 2 (Abschnitte 16/ 17) und Los 3 (Abschnitte 22/ 23).

Abschnitt	Bezirk	Länge	Bauzeit	Einflüsse Bauablauf	Vergabe	mögl. Baufertigstellung	Kostenschätzung	Zur Förderung über #AachenMooVe! vorgesehen
2	B0	400 m	6-7 Wochen	-	Vergabe 1 Los 1	Q2/2022	134.000 €	134.000 €
6	B2	350 m	5-6 Wochen	-	Vergabe 2 Los 1	Q3/2022	128.000 €	- €
		600 m	8-9 Wochen	-	Vergabe 2 Los 1	Q4/2022	220.000 €	- €
9	B1	320 m	9-10 Wochen	-	Vergabe 1 Los 2	Q2/2022	235.000 €	235.000 €
16	B1	380 m	7-8 Wochen	Liegt vor A17	Vergabe 2 Los 2	Q3/2022	162.000 €	- €
17	B1	230 m	4-5 Wochen	Liegt hinter A16	Vergabe 2 Los 2	Q3/2022	111.000 €	- €
22	B4	450 m	11-13 Wochen	Liegt vor A22	Vergabe 2 Los 3	Q4/2022	287.000 €	- €
23	B4	330 m	6-7 Wochen	Liegt hinter A23	Vergabe 2 Los 3	Q3/2022	157.000 €	- €
26	B4	150 m	4-5 Wochen	Liegt vor A27	Vergabe 1 Los 3	Q2/2022	64.000 €	64.000 €
27	B4	320 m	9-11 Wochen	Liegt hinter A26	Vergabe 1 Los 3	Q2/2022	244.000 €	244.000 €
Gesamt							1.742.000 €	677.000 €

Tabelle 4: Übersicht Bauablauf und Kosten

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten der neun Abschnitte betragen nach aktueller Kostenschätzung rd. 1.742.000,- €. Die Maßnahmen entlang des Vennbahnweges werden im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt aus dem Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW“ gefördert (80 % Förderquote). Förderfähige Leistungen aus #AachenMooVe! müssen nach jetzigem Kenntnisstand bis Ende 06/2022 abgeschlossen sein, damit die Förderung gezahlt wird. Es ist zum aktuellen Zeitpunkt schon absehbar, dass nicht alle der neun Abschnitte in der Förderlaufzeit umgesetzt werden können. Nach aktuellem Kenntnisstand können bis zum Ende der Förderlaufzeit die Abschnitte aus der ersten Vergabe vollständig (A2, A9, A26/ 27) umgesetzt werden. Die Kosten für diese Abschnitte belaufen sich auf 677.000 €.

Für die Abschnitte aus der zweiten Vergabe (A6, A16/ 17, A22/ 23), die erst nach der Förderlaufzeit von #AachenMooVe! fertiggestellt werden, fallen Kosten in Höhe von rd. 1.065.000,- € an. Für diese

Abschnitte wird alternativ die Förderung in einem anderen Förderprogramm (z.B. Sonderfinanzierungsprogramm "Stadt und Land") angestrebt. Sobald die Finanzierung für diese Abschnitte steht, wird diese der Politik in einer Mitteilung vorgelegt, um den Ausführungsbeschluss einzuholen.

Die Mittel zur Umsetzung der Abschnitte aus der ersten Vergabe (A2, A9, A26/ 27) stehen bei PSP-Element 5-120102-900-09300-300-1 „Vennbahnradweg - Ausbau (KKS)" zur Verfügung.

3.2. Planung – Bezirk Mitte

Abschnitt 2

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen der Philipsstraße und dem Madrider Ring parallel zum Eisenbahnweg und somit im Innenbereich. Der Ausbaubeginn liegt kurz hinter der Kreuzung Philipsstraße (Ende der Aufweitung des Weges). Das Ende befindet sich nach etwa 400 m an der Verbindungsrampe zum Eisenbahnweg.

Als Teil der RVR-Eilendorf ist dieser Abschnitt Teil einer wichtigen Verbindung zwischen Aachen-Mitte und den Bezirken für Pendler*innen und Schüler*innen. Der Bestand von 2,50 m Breite (Ausführung in Asphalt zzgl. Bankett) ist somit nicht anforderungsgerecht.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/ Planung
2	Zwischen Philipsstr. und Madrider Ring	400 m	Baumschutz	2,50 m/ 3,50 m
	Änderungen im Bestand	Randeinfassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Deckensanierung	Bankett	134.000 €	Q2/2022 6-7 Wochen

Tabelle 5: Ausbau Abschnitt 2

Im ersten Teil des Ausbauabschnittes (Länge ca. 140 m) soll die Verbreiterung um 1,00 m auf 3,50 m nach Norden in Richtung eines alten Industriegleises erfolgen. Als Randeinfassung ist ein Bankett geplant. Die vorhandene Vegetation beschränkt sich auf wenige Sträucher und Bäume von Pioniergehölzen, die dem Ausbau weichen müssen. Um den Aufbau der Verbreiterung herzustellen, muss womöglich das vorhandene alte Industriegleis aufgenommen werden – in der Ausführungsplanung wird dieser Punkt endgültig geklärt.

Im zweiten Teil des Ausbauabschnittes (Länge etwa 260 m) wechselt die Verbreiterungsrichtung nach Süden, da dort die eingriffsräheren Verhältnisse herrschen – Ausbau um 1,00 m auf 3,50 m. Es wird in Richtung einer hauptsächlich von Pioniergehölzen bewachsenen Ebene (ca. 3,0 m breit, davon 1,0 m bewachsen) mit anschließender Böschung verbreitert. Im oberen Bereich der Böschung stehen insgesamt 13 Bäume unter Baumschutz – diese werden durch den Ausbau jedoch nicht beeinträchtigt. Zwei Bäume in der Ebene stehen unter Baumschutz (deutlich verminderte Vitalität) und müssen für den Ausbau entfernt werden. Für die notwendige Entfernung dieser beiden Bäume wurde eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Es sind für den Ausgleich bis zum Ende der Bauzeit im Geltungsbereich der Baumschutzsatzung Ersatzpflanzungen durchzuführen – 3 Laubbäume als Hochstamm mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm. Außerdem müssen dem Ausbau etwa 50 Stangenhölzer mit einem Stammdurchmesser von 30 bis 60 cm weichen. Diese werden im Rahmen der Eingriffsbetrachtung im Landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt. Beim Ausbau des Abschnittes wird zusätzlich große Sorgfalt darauf gelegt, so wenig Gehölz wie möglich zu

entnehmen, um die Pufferwirkung zwischen dem Vennbahnweg und dem Verkehr auf dem Eisenbahnweg weiter zu erhalten. Diese kann auch durch gezielte Neupflanzungen direkt vor Ort verstärkt werden.

Es ist eine Deckensanierung des Bestandweges vorgesehen. Zum Schutz der Wegoberfläche wird auf dem gesamten Ausbauabschnitt eine vertikale Wurzelschutzfolie im Bankett verbaut. Die Ausbaukosten für diesen Abschnitt betragen nach aktueller Kostenschätzung etwa 134.000,- € – Bauzeit 6 bis 7 Wochen, geplante Baufertigstellung Q2/2022.

Das Gutachten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine geringe bis mäßige Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 326 Punkte.

3.3. Planung – Bezirk Eilendorf

Abschnitt 6

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen der Zieglerstraße und der Debyestraße. Er führt außen entlang des Gewerbegebietes Eilendorf und liegt knapp im Innenbereich. Der Außenbereich beginnt etwa zwei Meter nördlich des Bestandweges (Verbreiterung erfolgt nach Süden). Der Ausbaubeginn befindet sich am Anschluss zum Wendehammer Zieglerstraße. Das Ende befindet sich nach etwa 950 m am Verschwenk zur Brücke über die Debyestraße.

Dieser Abschnitt ist Teil einer wichtigen Verbindung zwischen Aachen-Mitte und den Bezirken für Pendler*innen und Schüler*innen. Außerdem ist er auch für Spaziergänger*innen aus Eilendorf und dem Gewerbegebiet attraktiv, da entlang des Abschnittes mehrere Bänke zu finden sind. Der Bestand von 3,00 m Breite (Ausführung in Asphalt inkl. Randsteine) ist somit nicht anforderungsgerecht für das hohe Aufkommen an Radfahrenden und Zufußgehenden.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/ Planung
6	Zwischen Zieglerstr. und Debyestr.	950 m	Baumschutz	3,00 m/ 4,00 m
	Änderungen im Bestand	Randeinfassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Deckensanierung	Bankett	348.000 €	Q4/2022 13-15 Wochen

Tabelle 6: Ausbau Abschnitt 6

Im gesamten Ausbauabschnitt wird die Verbreiterung um 1,00 m auf 4,00 m nach Süden in Richtung einer vorhandenen Scherrasenfläche erfolgen. Als Randeinfassung ist ein Bankett geplant. Die Scherrasenfläche ist 4,0 bis 7,0 m breit und geht danach in einen bis zu 10,0 m breiten altbaumreichen Gehölzstreifen über. Im ersten westlichen Teil des Abschnitts (etwa 430 m) reicht die Kronentraufe der Bäume regelmäßig bis an den vorhandenen Weg. Im östlichen Abschnitt (ca. 520 m) reicht der Kronentraufbereich der Bäume kaum bis an den Bestandsweg heran.

Aufgrund der Attraktivität für Spaziergänger*innen sollen entlang des Abschnitts bis zu sechs Rastmöglichkeiten geschaffen werden – gepflasterte/ geschotterte Flächen (2,25 x 6,00 m) mit je zwei Bänken und Müllbehälter. Diese werden in der Ausführungsplanung an Stellen platziert, an denen keine Einschränkungen auf den Baumbestand zu erwarten sind.

Es befinden sich einige große Silberpappeln (Art steht nicht unter Baumschutz) im Gehölzstreifen, die sichtbar bis zum Bestandsweg wurzeln. Eine Prüfung dieser Bäume wird im Rahmen der Ausführungsplanung durchgeführt und etwaige Auflagen können dort berücksichtigt werden. Eine Gehölzentnahme ist für diesen Ausbauabschnitt nicht notwendig.

Es ist eine Deckensanierung des Bestandweges vorgesehen. Zum Schutz der Wegoberfläche wird auf dem gesamten Ausbauabschnitte eine vertikale Wurzelschutzfolie im Bankett verbaut. Der Ausbau erfolgt in zwei Bauabschnitten, um eine möglichst unkomplizierte Umleitungsstrecke während der Sperrung zu ermöglichen – Bauabschnitt 1 (Westen, 350 m) und Bauabschnitt 2 (Osten, 600 m). Die Ausbaukosten für diesen Abschnitt betragen nach aktueller Kostenschätzung ca. 348.000,- € – Bauzeit 13 bis 15 Wochen, geplante Baufertigstellung Q4/2022. Dabei kann der Bauabschnitt 1 (Westen) nach aktueller Planung schon im Q3/2022 fertiggestellt werden.

Eine Separierung von Geh- und Radweg wurde für diesen Abschnitt geprüft. Die dafür mindestens notwendige Breite von 5,50 m (3,0 m Radweg, 2,5 m Gehweg) ist aufgrund des Baumschutzes der bestehenden Altbäume und wegen des zu geringen Abstands zum jeweiligen Stamm nicht umsetzbar. Das Gutachten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine mäßige Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 420 Punkte.

3.4. Planung – Bezirk Brand

Im Bezirk Aachen-Brand liegen an zwei Stellen Ausbauabschnitte – Abschnitt 9 im Norden des Bezirks (nahe Gewerbepark Brand) und die Abschnitte 16 und 17 im Süden des Bezirks (Münsterstraße/ Vennbahnbogen).

Abschnitt 9

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen der Autobahn A44 und der Straße Gewerbepark Brand. Dieser Ausbauabschnitt liegt im Außenbereich und somit im Geltungsbereich des Landschaftsplanes – es gilt besonderer Schutz von Bäumen, Hecken und Gewässern (kein LSG). Der Ausbaubeginn befindet sich kurz nach dem Brückenbauwerk über die A44. Das Ende befindet sich nach etwa 320 m an der Verbindung zur Straße Camp Pirotte.

Dieser Abschnitt ist Teil einer wichtigen Verbindung zwischen Aachen-Mitte und den Außenbezirken für Pendler*innen und Schüler*innen sowie eine viel genutzte Radverbindung zwischen Eilendorf und Brand. Der Bestand von 2,50 m Breite (Ausführung in Asphalt zzgl. Bankett) ist somit nicht anforderungsgerecht für das hohe Aufkommen an Radfahrenden.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/ Planung
9	Zwischen A44 und Gewerbepark Brand	320 m	Landschaftsplan: Besonderer Schutz von BHG	2,50 m/ 3,50 m
	Änderungen im Bestand	Randeinfassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Vollausbau	Winkelrandstein	235.000 €	Q2/2022 9-10 Wochen

Tabelle 7: Ausbau Abschnitt 9

Im gesamten Ausbauabschnitt wird die Verbreiterung um 1,00 m auf 3,50 m nach Südosten in Richtung eines vorhandenen gehölzarmen Seitengrabens erfolgen. Größere Bäume stehen jenseits des Seitengrabens in einer stark ansteigenden Böschung und werden somit nicht beeinträchtigt. Als Randeinfassung sind Winkelrandsteine zum Seitengraben vorgesehen, damit die Beanspruchung des Grabens möglichst begrenzt wird. Um die Fallhöhe in den Seitengraben möglichst gering zu halten und die Sicherheit der Radfahrer*innen zu erhöhen, soll ein Vollausbau dieses Abschnittes erfolgen bei dem die Querneigung in Richtung des Ausbaus verändert und gedreht wird. Somit können auch

Mauerscheiben als Randeinfassung vermieden werden – die Höhe der Winkelrandsteine reicht aus, um den verbleibenden Höhenversatz auszugleichen. Die nordwestliche Kante des Weges bleibt dabei zum Bestand in der Höhe und Lage unverändert.

Im Seitengraben befinden sich neun Bäume – 7 Birken (StD. 20-28 cm, deutlich verminderte Vitalität), eine Esche (StD. 30 cm) sowie eine Vogelkirsche (StD. 28 cm). Diese müssen im Rahmen des Ausbaus entfallen. Das Gutachten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine mäßige Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 119 Punkte.

Die Ausbaukosten für diesen Abschnitt betragen nach aktueller Kostenschätzung etwa 235.000,- €. – Bauzeit 9 bis 10 Wochen, geplante Baufertigstellung Q2/2022.

Abschnitt 16

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen der Münsterstraße und der Niederforstbacher Straße. Dieser Ausbauabschnitt führt außen entlang des Wohngebietes Vennbahnbogen und liegt im Außenbereich und somit im Geltungsbereich des Landschaftsplanes – es gilt besonderer Schutz von Bäumen, Hecken und Gewässern (kein LSG). Der Ausbaubeginn befindet sich etwa 75 m südlich der Münsterstraße – zuvor wird vom Ausbau aufgrund des Baumbestandes abgesehen. Das Ende befindet sich nach etwa 300 m an der Verbindung zum Wohngebiet Vennbahnbogen.

Dieser Abschnitt ist Teil der viel genutzten Radverbindung zwischen Brand und Kornelimünster – und aufgrund der Lage attraktiv für Spaziergänger*innen. Der Bestand von 2,50 m Breite (Ausführung in Asphalt zzgl. Tiefbordeinfassung) ist somit nicht anforderungsgerecht für das hohe Aufkommen an Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Aufgrund der Platzverhältnisse sowie der bestehenden Gräben und Gehölze ist jedoch eine Separierung von Geh- und Radweg nicht möglich.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/Planung
16	Zwischen Münsterstr. und Niederforstbacherstr.	280 m (zzgl. 100 m Sanierung)	Landschaftsplan: Besonderer Schutz von BHG	2,50 m/ 3,50 m
	Änderungen im Bestand	Randeinfassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Decken- und Tragschichtsanierung	Bankett/ Tiefbordstein	162.000 €	Q3/2022 7-8 Wochen

Tabelle 8: Ausbau Abschnitt 16

Im gesamten Ausbauabschnitt wird die Verbreiterung um 1,00 m auf 3,50 m erfolgen. Die Verbreiterungsrichtung wechselt nach etwa 120 m. Im ersten Teil wird der Weg nach Nordwesten in Richtung einer frischen Ruderalflur verbreitert und erhält ein Bankett. Dies geht über in den bestehenden Seitengraben, auf dessen anderer Seite sich Bäume befinden. Aufgrund ihrer Lage jenseits des Grabens werden diese nicht beeinträchtigt.

Nach dem Seitenwechsel (nach Südwesten) erfolgt die Verbreiterung ebenfalls in Richtung einer frischen Ruderalflur und tangiert nur marginal jüngere Bäume, die etwas unterhalb in geringer Böschungslage stehen. Aufgrund der Böschungslage werden Tiefbordsteine zur Randeinfassung des Ausbaus eingesetzt. Etwa in der Mitte dieses Teilabschnitts befindet sich eine unbedingt erhaltenswürdige Alteiche. Dies wird durch ein Aussetzen der Verbreiterung auf einer Länge von etwa 20 m sichergestellt. Somit entsteht eine Engstelle, die aufgrund der guten Sichtverhältnisse und der kurzen Strecke tolerierbar ist.

Das Gutachten zum landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine geringe Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 109 Punkte. Zusätzlich zum Ausbau ist eine Sanierung der Asphaltdeckschicht und der Betontragschicht auf der gesamten Breite vorgesehen, da die Oberfläche in keinem guten Zustand ist. Dies gilt auch für den Teil vor dem Ausbaubeginn (75 m von Münsterstraße) und die Engstelle aufgrund der Eiche. Die Ausbaukosten für diesen Abschnitt betragen nach aktueller Kostenschätzung etwa 162.000,- € – Bauzeit 7 bis 8 Wochen, geplante Baufertigstellung Q3/2022.

Abschnitt 17

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen der Münsterstraße und der Niederforstbacher Straße. Dieser Ausbauabschnitt führt außen entlang des Wohngebietes Vennbahnbogen und liegt im Außenbereich und somit im Geltungsbereich des Landschaftsplanes – es gilt besonderer Schutz von Bäumen, Hecken und Gewässern (kein LSG). Der Ausbaubeginn befindet sich an der Verbindung zur Wohnstraße Vennbahnbogen und schließt somit direkt an Abschnitt 16 an. Das Ende befindet sich nach 230 m in Richtung Niederforstbacher Straße.

Analog zu Abschnitt 16 ist dieser Abschnitt Teil der viel genutzten Radverbindung zwischen Brand und Kornelimünster – und aufgrund der Lage attraktiv für Spaziergänger*innen. Der Bestand von 2,50 m Breite (Ausführung in Asphalt zzgl. Tiefbordeinfassung) ist somit nicht anforderungsgerecht für das hohe Aufkommen an Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Aufgrund der Platzverhältnisse sowie der bestehenden Gräben und Gehölze ist jedoch eine Separierung von Geh- und Radweg nicht möglich.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/Planung
17	Zwischen Münsterstr. und Niederforstbacherstr.	230 m	Landschaftsplan: Besonderer Schutz von BHG	2,50 m/ 3,50 m
	Änderungen im Bestand	Randeffassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Decken- und Tragschichtsanierung	Bankett/ Tiefbordstein	111.000 €	Q3/2022 4-5 Wochen

Tabelle 9: Ausbau Abschnitt 17

Im gesamten Ausbauabschnitt wird die Verbreiterung um 1,00 m auf 3,50 m erfolgen. Die Verbreiterungsrichtung wechselt nach etwa 115 m. Im ersten Teil wird der Weg im Norden in Richtung einer Rasenfläche verbreitert und erhält zur Einfassung einen Tiefbordstein. Eine ältere Salweide (starke Vorschädigungen) direkt zu Beginn des Abschnittes muss dem Ausbau weichen. Weiteres Gehölz oder Hecken werden nicht beeinträchtigt.

Der Seitenwechsel (nach Süden) erfolgt, um Eingriffe in die im Norden anschließenden Bäume zu vermeiden. Die Verbreiterung erfolgt im Süden ebenfalls in Rasenflächen (Verbreiterung um 1,0 m mit Tiefbordstein). Anschließend besteht ein Seitengraben auf deren anderer Seite sich Hecken mit teilweise älteren Baumbestand auf Privatgrundstücken befinden. Aufgrund der Lage jenseits des Seitengrabens wird jedoch nur von einer geringen Beeinträchtigung ausgegangen.

Das Gutachten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine geringe Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 89 Punkte.

Zusätzlich zum Ausbau ist eine Sanierung der Asphaltdeckschicht und der Betontragschicht auf der gesamten Breite vorgesehen, da die Oberfläche in keinem guten Zustand ist. Die Ausbaukosten für

diesen Abschnitt betragen etwa 111.000,- € – Bauzeit 4 bis 5 Wochen, geplante Baufertigstellung Q3/2022.

3.5. Planung – Bezirk Kornelimünster/ Walheim

Im Bezirk Kornelimünster/ Walheim liegen an zwei Stellen Ausbauabschnitte – Abschnitt 22 und 23 westlich der Schleckheimer Straße bis zum Lufter Weg und die Abschnitte 26 und 27 im östlich der Schleckheimer Straße bis zum Iterbach Viadukt.

Abschnitt 22

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen dem Lufter Weg und der Bahnhofsvision in Kornelimünster.

Dieser Ausbauabschnitt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes. In den ersten 150 m des Ausbaus liegt dieser im Landschaftsschutzgebiet. Anschließend gilt der besondere Schutz von Baum, Hecken und Gewässern. Der Ausbaubeginn befindet sich nach der Kreuzung mit dem Lufter Weg – das Ende befindet sich nach 450 m am Anfang der Natursteinmauer südlich des Weges.

Dieser Abschnitt ist Teil der viel genutzten Radverbindung zwischen Brand und Kornelimünster – auch ist er aufgrund der Lage attraktiv für Spaziergänger*innen. Der Bestand von 2,50 m Breite (Ausführung in Asphalt zzgl. Tiefbordeinfassung) ist somit nicht anforderungsgerecht für das hohe Aufkommen an Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/ Planung
22	Zwischen Lufter Weg und Bahnhofsvision	450 m	Landschaftsplan: Landschaftsschutzgebiet	2,50 m/ 3,50 m (3,00 m)
	Änderungen im Bestand	Randeinfassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Vollausbau/ Sanierung	Winkelrandstein/ Bankett	287.000 €	Q4/2022 11-13 Wochen

Tabelle 10: Ausbau Abschnitt 22

Aufgrund des Baumbestandes kann nicht der gesamte Ausbauabschnitt auf 3,50 m verbreitert werden. Im ersten Teil (270 m) wird der Weg nach Westen in Richtung eines fast gehölzfreien vorhandenen Entwässerungsgrabens verbreitert. Größere Bäume stehen jenseits des Seitengrabens in einer stark ansteigenden Böschung und werden somit nicht beeinträchtigt. Als Randeinfassung sind Winkelrandsteine zum Seitengraben vorgesehen, damit die Beanspruchung des Grabens möglichst begrenzt wird. Um die Fallhöhe in den Seitengraben möglichst gering zu halten und die Sicherheit der Radfahrer*innen zu erhöhen, soll ein Vollausbau dieses Abschnittes erfolgen, bei dem die Querneigung in Richtung des Ausbaus verändert und gedreht wird. Somit können auch Mauerscheiben als Randeinfassung vermieden werden – die Höhe der Winkelrandsteine reicht dadurch aus. Die östliche Kante des Weges bleibt dabei zum Bestand in der Höhe und Lage unverändert. Es müssen zu Beginn dieses Teiles zwei kleinere Bäume dem Ausbau weichen. Im weiteren Verlauf wird der Ausbau zum Schutz des Baumbestandes auf 3,00 m begrenzt (70 m) und wechselt anschließend auf die östliche Seite. Für die anschließenden etwa 110 m wird der Ausbau in einer Rasenfläche erfolgen. Da immer wieder auch teils ältere Bäume in diesem Bereich vorhanden sind, wird die Ausbaubreite auf 3,00 m zzgl. 0,5 m Bankett begrenzt. In einer Vorabprüfung der Bäume bei der gemeinsamen Befahrung wird ein Ausbau bei sehr vorsichtiger Arbeitsweise für möglich gehalten. Eine detaillierte Prüfung der Bäume folgt in der Ausführungsplanung. Das Gutachten zum landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine geringe bis mäßige Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 171 Punkte.

Zusätzlich zum Vollausbau des ersten Teils des Abschnittes (270 m) ist für den weiteren Teil des Abschnittes (180 m) eine Sanierung der Asphaltdeckschicht und der Betontragschicht auf der gesamten Breite vorgesehen, da die Oberfläche in keinem guten Zustand ist. Die Ausbaurkosten für diesen Abschnitt betragen etwa 287.000,- € – Bauzeit 11 bis 13 Wochen, geplante Baufertigstellung Q4/2022.

Abschnitt 23

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen dem Luffer Weg und der Bahnhofsvision in Kornelimünster. Dieser Ausbauabschnitt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes. Es gilt der besondere Schutz von Baum, Hecken und Gewässern (kein LSG). Der Ausbau beginnt direkt am Anschluss an den Ausbauabschnitt 22 (Anfang der Natursteinmauer) und endet etwa 10 m vor der Zufahrt der Parkplätze an der Bahnhofsvision (Länge 330 m).

Dieser Abschnitt ist Teil der viel genutzten Radverbindung zwischen Brand und Kornelimünster – auch ist er aufgrund der Lage attraktiv für Spaziergänger*innen. Der Bestand von 2,50 m Breite (Ausführung in Asphalt zzgl. Tiefbordeinfassung) ist somit nicht anforderungsgerecht für das hohe Aufkommen an Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/Planung
23	Zwischen Luffer Weg und Bahnhofsvision	330 m	Landschaftsplan: Besonderer Schutz von BHG	2,50 m/ 3,50 m
	Änderungen im Bestand	Randeinfassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Decken- und Tragschichtsanierung	Bankett	157.000 €	Q3/2022 6-7 Wochen

Tabelle 11: Ausbau Abschnitt 23

Im gesamten Ausbauabschnitt wird die Verbreiterung um 1,00 m auf 3,50 m nach Norden in Richtung einer vorhandenen Rasenfläche erfolgen. Als Randeinfassung ist ein Bankett geplant. Die Rasenfläche ist etwa 2,0 m breit und schließt mit einer Weißdorn-Schlehen-Schnitthecke ab. Eine eingriffserhebliche Beeinträchtigung der Hecke ist nicht zu erwarten. Ein Einzelbaum (Salweide) jüngerer Alters muss für den Ausbau entfallen. Das Gutachten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine geringe Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 112 Punkte.

Zusätzlich zum Ausbau ist eine Sanierung der Asphaltdeckschicht und der Betontragschicht auf der gesamten Breite vorgesehen, da die Oberfläche in keinem guten Zustand ist. Die Ausbaurkosten für diesen Abschnitt betragen etwa 157.000,- € – Bauzeit 6 bis 7 Wochen, geplante Baufertigstellung Q3/2022.

Abschnitt 26

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen der Straße St. Gangolfsberg und dem Iterbach-Viadukt in Kornelimünster (Länge etwa 100 m). Ausbaubeginn ist kurz nach der Querung der Straße St. Gangolfsberg. Der Ausbau endet etwa 10 m vor der Treppenanlage der Brücke Schaungracht, liegt somit im Innenbereich und es gilt die Baumschutzsatzung.

Dieser Abschnitt ist Teil der viel genutzten Radverbindung zwischen Kornelimünster und Walheim. Der Bestand von 2,50 m Breite (Ausführung in Asphalt zzgl. Tiefbordeinfassung) ist somit nicht anforderungsgerecht für das hohe Aufkommen an Radfahrer*innen im Beidrichtungsverkehr.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/ Planung
26	Zwischen St. Gangolfsberg und Iterbach Viadukt	100 m (zzgl. 50 m Sanierung)	Baumschutz	2,50 m/ 3,50 m
	Änderungen im Bestand	Randeinfassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Decken- und Tragschichtsanierung	Winkelrandstein	64.000 €	Q2/2022 4-5 Wochen

Tabelle 12: Ausbau Abschnitt 26

Im gesamten Ausbauabschnitt wird die Verbreiterung um 1,00 m auf 3,50 m nach Süden in Richtung eines gehölzfreien Seitengrabens erfolgen. Als Randeinfassung sind Winkelrandsteine zum Seitengraben vorgesehen, damit die Beanspruchung des Grabens möglichst begrenzt wird. Jenseits des Grabens stehen in einer ansteigenden Böschung einzelne Bäume, die aufgrund ihrer Lage von dem Ausbau nicht beeinträchtigt werden. Das Gutachten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine geringe Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 18 Punkte.

Zusätzlich zum Ausbau ist eine Sanierung der Asphaltdeckschicht und der Betontragschicht auf der gesamten Breite vorgesehen, da die Oberfläche in keinem guten Zustand ist. Die Ausbaukosten für diesen Abschnitt betragen etwa 64.000,- € (aktuelle Kostenschätzung) – Bauzeit 4 bis 5 Wochen, geplante Baufertigstellung Q2/2022.

Abschnitt 27

Der Ausbauabschnitt liegt zwischen dem Luffer Weg und der Bahnhofsvision in Kornelimünster. Dieser Ausbauabschnitt liegt im Bereich des Landschaftsschutzgebietes. Der Ausbau beginnt zu Anfang der südlich der Trasse stehenden Stützmauer aus Naturstein und endet nach etwa 190 m, wenn die Stützmauer ausläuft. Das Stück von der Brücke Schaungracht bis zum Ausbaubeginn (130 m) sowie das Anschlussstück bis zum Iterbach Viadukt (100 m) können aufgrund des Baumbestandes nicht verbreitert werden. Dies gilt auch für das Anschlussstück (70 m) östlich des Viaduktes bis zum 2005 neu ausgebauten Teil in Richtung Walheim. Der Zustand dieser Teilstücke ist schlecht und in Betontragschichtbauweise ausgeführt. Daher soll in diesen insgesamt 300 m langen Teilabschnitten eine Sanierung der Deck- und Tragschicht erfolgen, damit eine durchgängige und komfortable Oberfläche auf dem gesamten Abschnitt vom St. Gangolfsberg bis zum Anschluss an den 2005 errichteten Abschnitt nach Walheim gewährleistet wird.

Dieser Abschnitt ist Teil der viel genutzten Radverbindung zwischen Kornelimünster und Walheim. Der Bestand von 2,50 m Breite (Ausführung in Asphalt zzgl. Tiefbordeinfassung) ist somit nicht anforderungsgerecht für das hohe Aufkommen an Radfahrer*innen im Beidrichtungsverkehr.

Abschnitt	Lage	Ausbaulänge	Baum-/Landschaftsschutz	Breite Bestand/ Planung
27	Zwischen St. Gangolfsberg und Iterbach Viadukt	190 m (zzgl. 300 m Sanierung)	Landschaftsplan: Landschaftsschutzgebiet	2,50 m/ 3,50 m
	Änderungen im Bestand	Randeinfassung	Kosten	mögl. Baufertigstellung/ Bauzeit
	Vollausbau/ Sanierung	Winkelrandstein	244.000 €	Q2/2022 9-11 Wochen

Tabelle 13: Ausbau Abschnitt 27

Auf der Ausbaulänge wird die Verbreiterung um 1,00 m auf 3,50 m nach Süden in Richtung eines vorhandenen gehölzfreien Seitengrabens erfolgen. Größere Bäume stehen jenseits des Seitengrabens oberhalb der Stützmauer in einer stark ansteigenden Böschung und werden somit nicht beeinträchtigt. Als Randeinfassung sind Winkelrandsteine zum Seitengraben vorgesehen, damit die Beanspruchung des Grabens möglichst begrenzt wird. Um die Fallhöhe in den Seitengraben möglichst gering zu halten und die Sicherheit der Radfahrer*innen zu erhöhen, soll ein Vollausbau dieses Abschnittes erfolgen bei dem die Querneigung in Richtung des Ausbaus verändert und gedreht wird. Somit können auch Mauerscheiben als Randeinfassung vermieden werden – die Höhe der Winkelrandsteine reicht dadurch aus. Die nördliche Kante des Weges bleibt dabei zum Bestand in der Höhe und Lage unverändert.

Das Gutachten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gibt für diesen Ausbauabschnitt eine geringe Eingriffserheblichkeit an. Das Defizit der Eingriffsbilanzierung beträgt 70 Punkte.

Die Ausbaukosten für diesen Abschnitt betragen nach aktueller Kostenschätzung etwa 244.000,- €. Die Bauzeit wird auf 9 bis 11 Wochen beziffert und kann in Q2/2022 erfolgen.

4. Fazit/ Empfehlung

Der Ausbau des Vennbahnweges ist Teil des nur noch bis Juni 2022 laufenden Förderprojektes #AachenMooVe! und der Umfang und die Komplexität der hier vorgestellten Abschnitte sind überschaubar. Es wird daher für vier Abschnitte (A2, A9, A26/ 27) bereits in dieser Vorlage ein Ausführungsbeschluss gefasst, um eine rechtzeitige Umsetzung eben dieser in der Förderlaufzeit zu gewährleisten.

Für alle weiteren Abschnitte der 1. und 2. Priorität, die erst nach dem Auslaufen des Förderprogramms #AachenMoove! umgesetzt werden können (A6, A16/ 17, A22/ 23), wird die Verwaltung nach sichergestellter Finanzierung die Gremien erneut beteiligen, um den Ausführungsbeschluss einzuholen.

Für die verbleibenden Abschnitte der Prioritäten 2 bis 4 werden die Planungen ausgearbeitet, sobald sich die Abschnitte aus dieser Vorlage in der Ausführung befinden. Ihre Umsetzung wird den Gremien darauf folgend zur Entscheidung vorgelegt.

Im Ergebnis wird empfohlen, den Umbau der des Vennbahnweges gemäß den vorgelegten Planungen weiter zu verfolgen und den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Abschnitte 2, 9 und 26/ 27, sowie den Planungsbeschluss für die Abschnitte 6, 16/ 17 und 22/ 23 zu fassen.

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtplan Priorisierung

Anlage 2: Lagepläne der Abschnitte

Anlage 3: Regelquerschnitte der Abschnitte

Anlage 4: Landschaftspflegerischer Begleitplan