

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0416/WP18  <b>Status:</b> öffentlich  <b>Datum:</b> 30.05.2022 <b>Verfasser/in:</b> Dez. III / FB 61/300																		
<b>Rad-Vorrang-Route (RVR) zwischen der Aachener Innenstadt und Haaren/Verlautenheide hier: Sachstand</b>																			
<b>Ziele:</b>																			
<b>Beratungsfolge:</b>																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>31.05.2022</td> <td>Naturschutzbeirat</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>14.06.2022</td> <td>Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>	Datum	Gremium	Zuständigkeit	31.05.2022	Naturschutzbeirat	Kenntnisnahme	14.06.2022	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>31.05.2022</td> <td>Naturschutzbeirat</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>14.06.2022</td> <td>Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>	Datum	Gremium	Zuständigkeit	31.05.2022	Naturschutzbeirat	Kenntnisnahme	14.06.2022	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit																	
31.05.2022	Naturschutzbeirat	Kenntnisnahme																	
14.06.2022	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme																	
Datum	Gremium	Zuständigkeit																	
31.05.2022	Naturschutzbeirat	Kenntnisnahme																	
14.06.2022	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme																	

**Beschlussvorschlag:**

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

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

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

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

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

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

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

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

## Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

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

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

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

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

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

	vollständig
	überwiegend (50% - 99%)
	teilweise (1% - 49 %)
	nicht
X	nicht bekannt

Gemäß dem Abschnitt 2a) der Vorlage ergibt sich durch die Umsetzung der RVR Haaren aus der Potentialanalyse ein mittlerer Einspareffekt von 296 t/a CO<sub>2</sub>.

Darüber hinaus besitzt die RVR Haaren in Zusammenarbeit mit weiteren Faktoren und Projekten des Rad-Vorrang-Routen-Netzes weiteres CO<sub>2</sub> Einsparpotential, was aktuell nicht beziffert ist bzw. werden kann.

## **Erläuterungen:**

### **1. Ausgangslage**

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

Die Stadt Aachen hat Ende Dezember den Zuwendungsbescheid zum Förderantrag zur RVR Haaren erhalten. Die förderfähigen Gesamtausgaben für die Umsetzung des Vorhabens betragen 3,9 Mio. Euro, wovon rund 3,1 Mio. Euro durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, bei einer Förderquote von 80 Prozent, finanziert werden. Die Fertigstellung des Projekts ist für Ende 2024 geplant. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist als Projektträger für das Förderprogramm "Innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland" Kontaktorganisation für die Stadt.

Der Streckenverlauf gemäß Förderbescheid ist in der Übersichtskarte Anlage 1 dargestellt. Die RVR folgt weitestgehend der bereits bestehenden Wegeverbindungen des derzeitigen Radverkehrsnetzes. Wesentliche neue Gestaltungselemente für einen sicheren und komfortablen Ausbau der RVR sind:

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

Darüber hinaus werden die Anforderungen der zu Fuß Gehenden entlang der RVR besonders berücksichtigt. Das Premiumfußwegekonzept für die Innenstadt sieht vor, dass innerhalb von 20 Minuten aus der Innenstadt auf komfortablen, ansprechenden und barrierefreien Wegen zu Fuß ein umliegender Grünraum (hier die Wurm) erreicht werden kann. Für Haaren sollen weitere Premiumfußwege zur Förderung des Fußverkehrs entstehen.

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

### **2. Ziele**

Damit soll eine fortschreitende Verlagerung von Alltagswegen aus dem Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr in der Stadt Aachen erreicht werden, die gemäß IKSK dazu beiträgt, die beschlossenen Klimaschutzziele zu erreichen. Das Konzept der RVR basiert ursprünglich auf dem Luftreinehalteplan 2015 und war dort als Maßnahme MR 3 „Ausbau Radwegenetz“ aufgeführt. Darüber hinaus leisten die RVR einen Beitrag, um das Ziel 1 „Herstellung von Radhauptverbindungen“ des Radentscheids zu erreichen.

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

### **a. CO<sup>2</sup>-Einsparungspotential**

Eine exakte Aussage zum CO<sup>2</sup>-Einsparpotential der RVR ist nicht möglich, da viele Faktoren existieren, die den Verkehrsmittelwechsel beeinflussen. Daher wurden für die weitere Betrachtung 3 Untersuchungsvarianten mit der möglichen Bandbreite des CO<sup>2</sup>-Einsparungspotentiales erstellt. Die zweite Variante orientiert sich an den Zielen des Luftreinhalteplanes mit einer Erhöhung des Radverkehrsanteil am Modal Split auf 20% und bildet einen mittleren Wert, der hier als mittleres Nutzenpotential anzusehen ist.

- Reduktion der CO<sup>2</sup>-Emmisionen um **112 t/a** bei einer Reduktion des MIV-Anteils um 10%
- Reduktion der CO<sup>2</sup>-Emmisionen um **296 t/a** bei einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20% gemäß dem Luftreinhalteplan und gleichzeitigen Reduzierung des MIV-Anteils
- Reduktion der CO<sup>2</sup>-Emmisionen um **461 t/a** bei einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25% nach dem FaNaG und gleichzeitigen Reduzierung des MIV-Anteils.

Nicht berücksichtigt wurden folgende Aspekte, welche zum Teil bedeutende weitere positive Perspektiven in der Vermeidung von CO<sup>2</sup>-Emmision bieten, wofür aber aktuell präzise Datengrundlagen fehlen, bzw. die Abhängigkeit von weiteren Projekten besteht, welche noch nicht oder erst teilweise umgesetzt sind:

- erhöhter Verbrauch auf Kurzstrecken und im Stadtverkehr
- weitere Entfernungen, welche mittels Pedelecs zurückgelegt werden könnten, und somit das Einzugsgebiet der RVR vergrößern
- mögliche Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl durch sich ändernde politische oder ökonomischen Rahmenbedingungen
- den Ausbau des kompletten RVR-Netzes inkl. dem Grabenringverteiler, welcher das potentielle Einzugsgebiet der RVR Haaren /Verlautenheide ebenfalls bedeutend erweitert.

### **b. Weitere Potentiale**

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

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

### **c. volkswirtschaftlicher Nutzen**

Der Umstieg vom MIV auf den Radverkehr bedeutet auch eine Gesundheitsförderung, welche sowohl für den einzelnen Verkehrsmittelumsteiger einen persönlichen Nutzen bildet und insgesamt auch einen großen volkswirtschaftlichem Nutzen darstellt.

## **3. Landschaftlicher Begleitplan inkl. Artenschutzvorprüfung und Biotopkartierung**

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

- Gut Kalkofen und Huettenbach (BK-5202-061)
- Wurmbachabschnitt nördlich Gut Kalkofen (BK-5202-060)

- Haarbachau zwischen Aachen-Brand und Haaren (BK-5202-063)
- Ehemaliger Steinbruch oberhalb der Kahlbrachter Muehle (BK-5202-048)

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

Da größere Streckenbereiche der RVR innerhalb des aktuellen und in der Fortschreibung befindlichen Landschaftsplanes verläuft, wird vom FB 36 ein LBP und eine ASP gefordert ( siehe Anlage 4).

Daher wurde im Rahmen einer Angebotseinholung auf Basis der HOAI ein Büro zur Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) inkl. der Artenschutzvorprüfung (ASP I) und Biotopkartierung beauftragt.

Der Umfang der landschaftlichen Begleitplanung ist in der Anlage 2 grün dargestellt und umfasst ca. 30 Hektar inkl. der LB 90 (Feuchtgebiete Saurengasse) und 133B (Haarbach). Die als besondere Leistung durchzuführende ASP I erstreckt sich im Bereich des LBP auf ca. 500 m beidseits der Trasse und ist in Anlage 3 dargestellt.

#### **4. Weiteres Vorgehen:**

In einer ersten Stufe wird vom beauftragten Büro die ASP I durchgeführt, um Rückschlüsse über eine mögliche Erfordernis der Artenschutzprüfung II (ASP II) zu erhalten. Bei Bedarf soll diese in Abhängigkeit der betroffenen Arten durchgeführt werden.

Weitere Ergebnisse zum LBP sind bis Ende des Jahres zu erwarten.

Des Weiteren wird der Baumbestand hinsichtlich des Erhalts im Bereich des Landschaftsplans sowie im Bereich des Parks Neuköllner Straße untersucht.

Im Rahmen der Planung des Premiumfußwegekonzeptes Haaren (Haaren clever mobil) sollen neue Baumpflanzungen (Straßenbäume) im Bereich der Radvorrangroute im Straßenraum eingeplant werden.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist zur Verbesserung des Fahrkomforts von Radfahrenden und damit zur Steigerung des Umsteigepotentials vom MIV auf das Fahrrad eine Asphaltierung sinnvoll.

#### **5. Finanzielle Auswirkungen**

Bei Bedarf entstehen zusätzliche Kosten für die Durchführung der ASP II.

Bei einer Umsetzung von Wegen aus wassergebundenen Schichten gemäß Hinweisen des Fachbereiches Klima und Umwelt (siehe Anlage 4) entstehen für den späteren Unterhalt und Betrieb der Wege wahrscheinlich höhere finanzielle und arbeitstechnische Aufwände für die Stadt Aachen.

Auch würde voraussichtlich das Potential der RVR für Arbeitswege nicht vollständig ausgenutzt werden können.

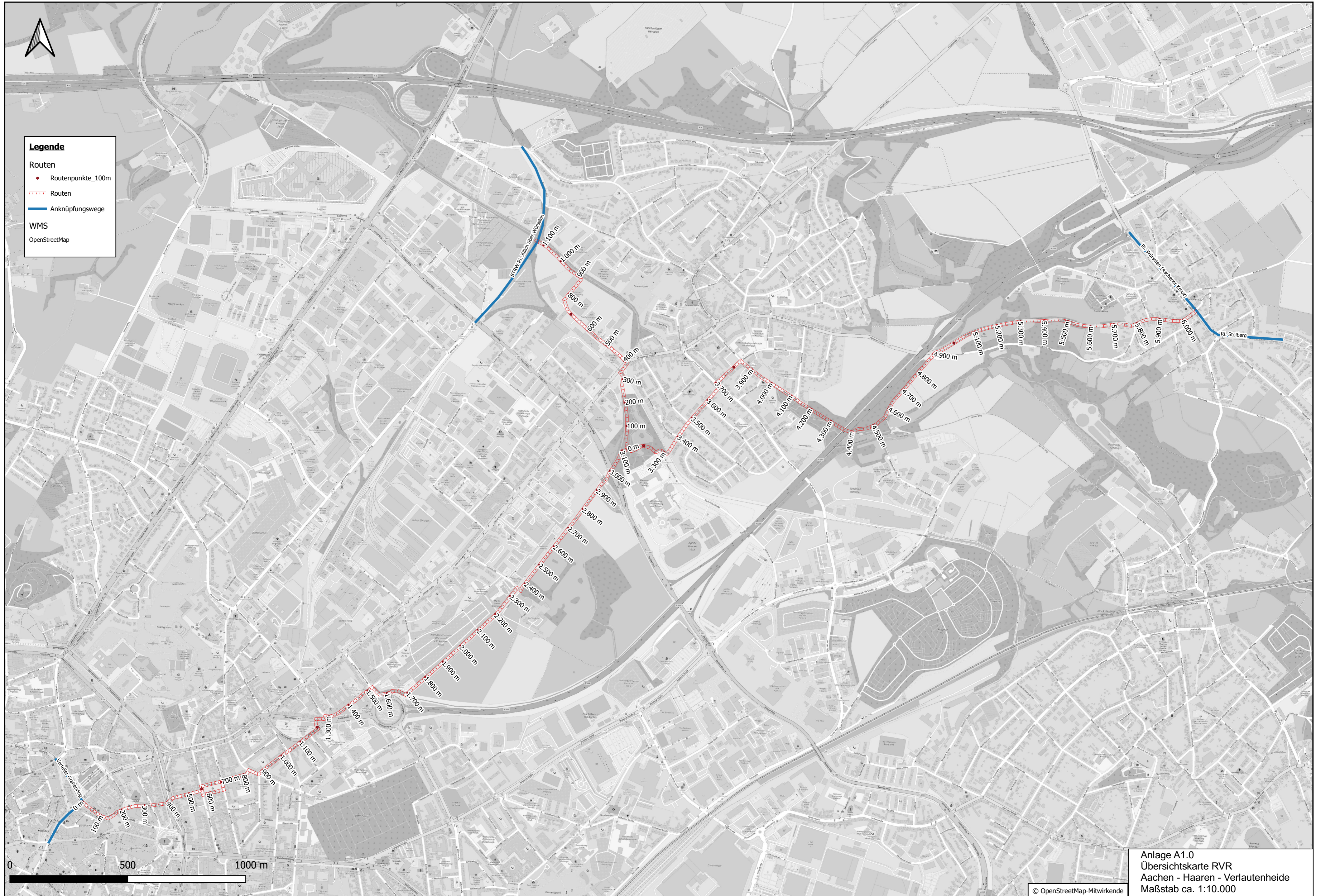
#### **Anlage/n:**

Anlage 1 – Übersichtsplan RVR

Anlage 2 – Untersuchungsbereich LBP

Anlage 3 – Untersuchungsbereich ASP I

Anlage 4 – Hinweise zu Umweltbelangen (FB 36)







**Legende**

Routen

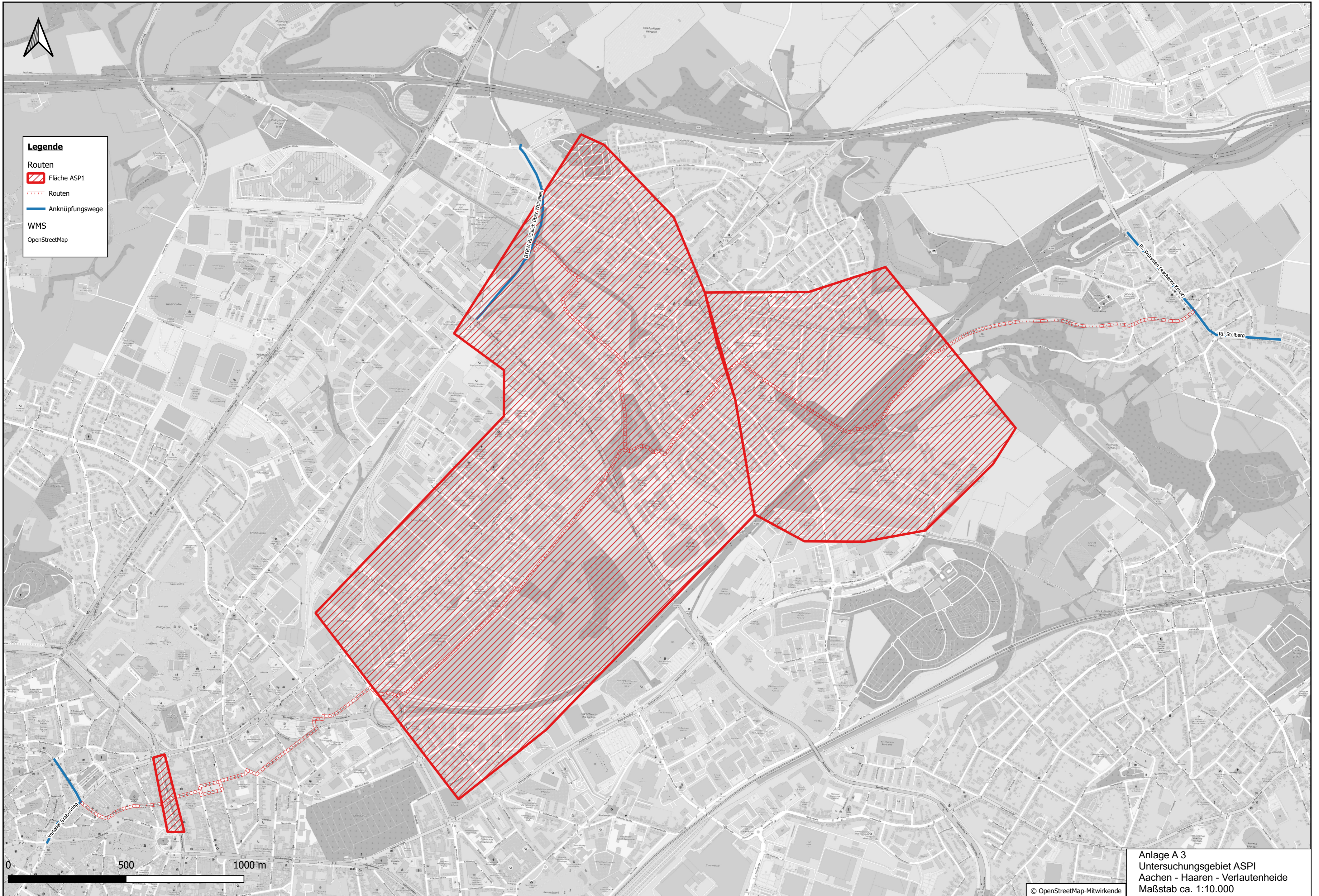
- ▨ Fläche\_LBP\_20m\_Radius
- - - Routen
- Anknüpfungswege

WMS

OpenStreetMap

Anlage A 2  
 Untersuchungsgebiet LBP  
 Aachen - Haaren - Verlautenheide  
 Maßstab ca. 1:10.000

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Anlage A 3  
Untersuchungsgebiet ASP1  
Aachen - Haaren - Verlautenheide  
Maßstab ca. 1:10.000

# Hinweise zu Umweltbelange für die Planung des RVR Haaren

## 1. Umweltbelange

### a. Arten- und Naturschutz

Die Planungen der RVR Haaren verlaufen in großen Teilen in Bereichen des aktuellen sowie des in Aufstellung befindlichen Landschaftsplanes.

Ein landschaftspflegerischer Begleitplan inkl. ASP I ist zu erstellen. Hierbei ist das Thema Beleuchtung mit zu untersuchen. Damit frühzeitig in 2022 noch mögliche Ergebnisse einer optionalen ASP II vorliegen können, ist eine frühzeitige Abstimmung mit der UNB notwendig.

Eingriff- und Ausgleichbilanzierung ist im LPB vorzunehmen und das Defizit in Abstimmung mit der UNB und der UBB gemäß der Aachener Leitfäden auszugleichen.

Hinsichtlich des Eingriffs sind vor allem auch die großstämmigen Bäume an der Böschungsoberkante der Wurm zwischen Talbotstraße und Berliner Ring und zwischen Wurmbenden und BTRW Jülich sowie am Haarbach im Bereich der Haarbachtalstraße im Detail zu prüfen. Sowohl eine Asphaltierung des wassergebundenen Bestandweges zwischen Talbotstraße und Berliner Ring sowie des neu anzulegenden Weges zwischen Wurmbenden und BTRW Jülich an der Wurm als auch die Erweiterung des Weges am Haarbach oder möglicher Alternativrouten sind im weiteren Verfahren hinsichtlich Erhalt des Baumbestand frühzeitig hinsichtlich der Umsetzbarkeit zu prüfen.

### b. Baumschutz

Neben den im Landschaftsplan befindlichen großstämmigen Baumbeständen im Bereich der Böschungsoberkanten an der Wurm sowie am Haarbach ist der gemäß Baumschutzsatzung geschützte Baumbestand vor allem im Park Neuköllner Straße frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen. Dieser wird als erhaltenswert bewertet und eine Asphaltierung unter Umweltaspekten kritisch gesehen.

Hier wie im Bereich des Landschaftsplanes ist frühzeitig die Umsetzbarkeit der Asphaltierung hinsichtlich des Erhalts des Baumbestands zu prüfen.

### c. Stadtklima/Klimaschutz

Die Planung wird aus Sicht des Klimaschutzes sowie aus Gründen des Stadtklimas und der Luftreinhaltung befürwortet, jedoch ist der Versiegelungsgrad möglichst gering zu halten.

### d. Gewässerschutz

Aus wasserrechtlicher Sicht bestehen zur vorliegenden Planungsabsicht Bedenken, da eine bauliche Anlage innerhalb des Bereichs von 3 m zur Böschungsoberkante nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig ist. Die geplante Asphaltierung des großteilig vorhandenen wassergebundenen Weges wird als bauliche Anlage bewertet.

Im Bereich zwischen Talbotstraße und Berliner Ring sowie im Bereich des Parks Neuköllner Straße sind hinzu die Zuständigkeiten und Vorgaben des Wasserverbandes Eifel-Rur WVER, des Landesbetrieb Straßen.NRW sowie der Regionetz zu beachten.

#### **e. Grünplanung**

Im Bereich des Parks Neuköllner Straße sollte eine Asphaltierung und die Anlage von neuen Wegen aus grün- und freiraumgestalterischen Gründen nur nach sorgfältiger Abwägung aller Aspekte erfolgen.

Die in Planung befindliche Anbindungen an den Park am Alten Friedhof soll nicht als RVR genutzt werden. Dem entsprechend ist die Wegeführung und Ausschilderung frühzeitig zu planen und mit dem ISEK Haaren, dem Projekt Eingang Haaren und dem Park am Alten Friedhof abgestimmt werden.

## **2. Weiteres Vorgehen:**

Der Fachbereich Klima und Umwelt empfiehlt aufgrund des großstämmigen und voraussichtlich großteilig erhaltenswerten Baumbestandes, des Landschaftsschutzes sowie der wasserrechtlichen Anforderungen in den betroffenen Bereichen auf eine Asphaltierung zu verzichten und die wassergebundenen Bestandswege auszubessern sowie neue Wege lediglich wassergebunden auszuführen.

Im Weiteren Verfahren ist diese Variante mit aufzunehmen und in der weiteren Planung mit einer möglichen Asphaltierung der Wege aller Belange abzuwägen.