

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0554/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 29.11.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
RVR Haaren hier: Vorhabenablaufkonzept des geförderten Projektes Rad- Vorrang-Route (RVR) Haaren inkl. Durchführung von Bürger*innenbeteiligungen je Bezirk im Rahmen der Vorplanung		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.12.2022	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung
11.01.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
12.01.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung im Rahmen des geförderten Projektes RVR Haaren mit der weiteren Planung gemäß dem Vorhabenablaufkonzept inkl. der Durchführung von frühzeitigen Bürger*innenbeteiligungen im Rahmen der Vorplanung zu beauftragen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung im Rahmen des geförderten Projektes RVR Haaren mit der weiteren Planung gemäß dem Vorhabenablaufkonzept inkl. der Durchführung von frühzeitigen Bürger*innenbeteiligungen im Rahmen der Vorplanung zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung des geförderten Projektes RVR Haaren gemäß dem Vorhabenablaufkonzept inkl. der Durchführung von frühzeitigen Bürger*innenbeteiligungen im Rahmen der Vorplanung.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

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

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

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

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

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

Der Effekt auf die 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 type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Ziel der Vorlage ist die Information der politischen Vertreter*innen und die Beauftragung der Verwaltung mit dem Vorhabenablaufkonzept und frühzeitiger Bürger*innenbeteiligungen. Es wird kein Beschluss zur Umgestaltung des Straßenraums gefasst, der sich auf den Klimaschutz und die Klimafolgenabpassung auswirken würde.

Erläuterungen:

1. Ausgangslage

Die Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren verbindet die Aachener Innenstadt mit den Ortsteilen Haaren 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 den Zuwendungsbescheid zum Förderantrag zur RVR Haaren erhalten. Der Förderzeitraum begann Ende Dezember 2021 und endet Ende 2024. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist als Projektträger für das Förderprogramm "Innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland" Kontaktorganisation für die Stadt Aachen. Fachlich begleitet wird dieser durch die Oberfinanzdirektion (OFD) in Münster.

Der Streckenverlauf gemäß Förderbescheid ist in der Übersichtskarte Anlage A 1 dargestellt. Die RVR folgt weitestgehend den 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, eigenständig geführten gemeinsamen Geh- und Radwegen (ca. 2,8 km)
- Neubau von eigenständig geführten gemeinsamen Geh- und Radwegen (ca. 0,4 km)
- 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.

Damit soll eine fortschreitende Verlagerung von Alltagswegen aus dem Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr in der Stadt Aachen erreicht werden, die gemäß dem integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) dazu beiträgt, die beschlossenen Klimaschutzziele zu erreichen. Das Konzept der RVR basiert auf dem Luftreinhalteplan 2015 und war dort als Maßnahme im Bereich „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 sollen die Bedingungen für den Radverkehr so attraktiv werden, dass ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege erreicht wird.

Stand der politischen Beratung:

05.09.2018: Die Bezirksvertretung Haaren beauftragt die Verwaltung, die Planungen zur Rad-Vorrang-Route Haaren-Verlautenheide zu beginnen.

13.09.2018: Der Mobilitätsausschuss beschließt das Konzept zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen.

12.09.2019: Der Mobilitätsausschuss nimmt das Konzept des Rad-Vorrang-Netzes zustimmend zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, den Verlauf der Rad-Vorrang-Routen wie vorgestellt bei den weiteren Planungsschritten zugrunde zu legen.

31.10.2019: Der Mobilitätsausschuss fasst den Beschluss zu den Gestaltungsstandards zur Verdeutlichung des Verlaufs von Rad-Vorrang-Routen.

14.04.2021: Die Bezirksvertretung Haaren wird über den Stand der Planung der Rad-Vorrang-Route Haaren-Verlautenheide informiert.

31.05.2022: Der Naturschutzbeirat nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum Sachstand der Rad-Vorrang-Route (RVR) zwischen der Aachener Innenstadt und Haaren/Verlautenheide zur Kenntnis.

14.06.2022: 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.

Ziel

Ziel ist die Realisierung der gut 7 km langen RVR Haaren im Zuge des Förderprojektes unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Projektes, wie z.B.:

- den Rahmenbedingungen der Förderung (Zeitrahmen, Prüfläufe und Budget)

- der Länge der Strecke und den unterschiedlichen betroffenen Stadt- und Landschaftsbereichen
- den Belangen des Umweltschutzes
- der Anzahl der Stakeholder (u.a. WVER, Autobahn GmbH des Bundes, DB, StraßenNRW,...)

Neben den planerischen Arbeiten und den abschließenden Baumaßnahmen sind weitere Zeiten im Vorhabenablaufkonzept zu berücksichtigen, diese sind im Wesentlichen:

- frühzeitige Bürger*innenbeteiligungen
- auskömmliche Zeiten für die politische Beratung und Beschlussfassung inklusive der notwendigen Vorlaufzeiten
- eine Prüfphase beim Fördergeber
- erforderliche Zeiten der weiteren Vergabeprozesse.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Zeiten und möglichen Beschlussfolgen ergibt sich folgende Zeitschiene für das Vorhabenablaufkonzept mit den dargestellten kompakten Planungs- und Umbauzeiten.

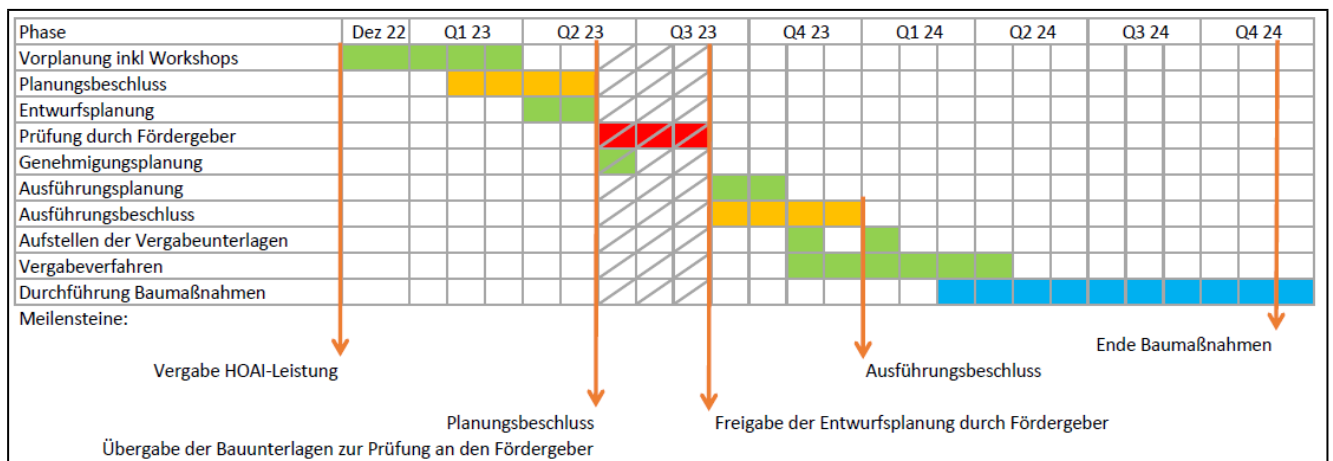


Abbildung 1: mögliche Zeitschiene unter Berücksichtigung der Förderbedingungen

Meilensteine sind die politischen Beschlüsse (Planungsbeschlüsse oder kombinierte Planungs- und Ausführungsbeschlüsse (s.u.) für sämtliche Abschnitte) und die Freigabe der Entwurfsplanung der RVR durch den Projektträger, der diese für den gesamten Streckenverlauf in Gänze prüfen möchte. Die Vorplanung soll so detailliert erfolgen, dass die anschließende Entwurfs- und Ausführungsplanung nur noch eine weitere Detaillierung der Planung darstellt. Dies ist erforderlich, da der Zeitplan ansonsten in dieser Form nicht eingehalten werden kann. Wesentliche Änderungen würden bereits in der Planungsphase zu einer Anpassung des Zeitplanes und einer Verlängerung des Projektes über den Förderzeitraum hinausführen. Zeitliche Vorteile ergeben sich, wenn Planungs- und Ausführungsbeschlüsse gemeinsam gefasst werden.

Die Bürger*innenbeteiligungen sind bereits in einem frühen Stadium durchzuführen. Auf diese soll sowohl digital als auch analog vorab hingewiesen werden. Anregungen und Hinweise werden geprüft und können noch in die Vorplanung für den Planungsbeschluss einfließen. Zusätzlich sollen im weiteren Verlauf Informationsveranstaltungen stattfinden. Aufgrund des Umfangs des Planungsgebietes sollen zunächst zwei Beteiligungen, eine für den Bezirk Mitte und eine für den Bezirk Haaren, durchgeführt werden.

In Abhängigkeit der zuständigen Bezirke (B0 und B3) und Ausschüsse (Naturschutzbeirat und Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz), aber auch für die spätere bauliche Umsetzung ist geplant, das Projekt in sechs Teilbereiche (siehe Anlage 2) zu gliedern. Somit sollen die politischen Beratungen auf die einzelnen Zuständigkeiten konzentriert werden und parallele Umsetzungsmaßnahmen ermöglicht werden.

Bestand

Die RVR Haaren läuft in den meisten Abschnitten bereits über Teile des ausgeschilderten Radroutennetz NRW. Der Verlauf der Route steht größtenteils fest. Die RVR verläuft dabei über Wohnstraßen, entlang von Hauptverkehrsstraßen und eigenständig geführten Wegen z.B. entlang der Wurm. Ausnahme bildet aktuell die Verbindung zwischen Wurmbenden und dem Bahntrassenradweg Aachen-Jülich, da hier noch kein Weg vorhanden ist. Im Bereich des Europaplatzes und in Haaren existieren noch alternative Streckenführungen, welche im Rahmen der Vorplanung untersucht und bewertet werden, um gegebenenfalls auf auftretende Restriktionen im Rahmen der Planung reagieren zu können.

In allen Bereichen der RVR, sowohl auf dem parallelen Premiumfußweg vom Willy-Brandt-Platz bis zum Europaplatz zur Wurm, entlang der Wurm und in den Wohnbereichen in Haaren und Verlautenheide spielt zudem der Fußverkehr eine wichtige Rolle, welcher im Rahmen der Planungen besonders berücksichtigt wird.

Schnittstellen mit dem ÖPNV bestehen an der Blondelstraße, dem Willy-Brandt-Platz, der Heinrichsallee, der Dennewartstraße, der Haarener Gracht bzw. der Endstraße und gegebenenfalls zukünftig mit dem Ortsbus in Teilen von Haaren.

Der Verlauf der Route ist in den Lageplänen der Anlage 3 dargestellt. In tabellarischer Form werden in Anlage 4 die einzelnen Teilabschnitte im Bestand beschrieben.

Planung

Anlage 4 stellt außerdem die Planungsansätze für die RVR gemäß Förderantrag und begleitenden Überlegungen für den Premiumfußweg dar. Im städtischen Umfeld vom Willy-Brandt-Platz bis zum Europaplatz soll weitestgehend die Fahrradstraße nach dem Aachener Fahrradstraßen Standard als Planungselement eingesetzt werden. Die Knotenpunkte sind bestmöglich für den Radverkehr zu optimieren. Entlang der Wurm vom Europaplatz bis zur Jülicher Straße / Alt-Haarener Straße bzw. Neuköllner Straße soll der eigenständig geführte gemeinsame Geh- und Radweg eingesetzt werden. In Wurmbenden und in den Wohngebieten in Haaren sollen wieder Fahrradstraßen zum Einsatz kommen. Entlang des Haarbaches und der Bundesautobahn A544 sind eigenständig geführte gemeinsame Geh- und Radwege vorgesehen.

Das Teilstück entlang der Haarener Gracht, die L222 zwischen der A544 und dem Ortseingang Verlautenheide, liegt in Baulast von Straßen NRW. Hier sind keine Planungs- und Baumaßnahme vorgesehen.

Im Bereich der Ortschaft Verlautenheide sind aktuell beidseitige Radfahrsteifen vorgesehen.

Kosten und Finanzierung

Ausgaben für die Öffentlichkeitsarbeit wurden bereits im Rahmen des Förderantrags berücksichtigt. Die genaue Ausgestaltung der Bürgerinnen*beteiligungen ist noch festzulegen. Die Einplanung im städtischen Haushalt ist im PSP-Element 5-120102-900-10100-300-1 Radvorrangroute Haaren erfolgt.

Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme mit Kosten und Finanzierung bleiben den späteren Beschlüssen vorbehalten.

Risiken:

Als Risiken in Hinblick auf die Fertigstellung und Abrechnung der Maßnahme innerhalb des Förderzeitraumes bis 31.12.2024 können u.a. benannt werden:

- Unvorhergesehenes im Planungs- und Bauprozess
- Koordination des Baustellengeschehens im gesamtstädtischen Kontext (hier insbesondere Vollsperrung der A544 ab voraussichtlich 2024)
- Ausschreibungserfolg – angestrenzte Marktlage und Verfügbarkeit insbesondere von geeigneten Baufirmen, möglicherweise instabile Lieferketten

- Abwägung und Ausgleich betroffener Belange, hier insbesondere des Eingriffs in die umgebende Landschaft
- noch nicht definierte Terminketten (z.B. Termine der politischen Gremiensitzungen in 2024)
- sonstiges Unvorhergesehenes.

Fazit und Empfehlung

Die in Abbildung 1 dargestellte Zeitschiene versucht, den Förderbedingungen bestmöglich gerecht zu werden. Verspätet erreichte Meilensteine und weitere potentielle Einflüsse sind engmaschig auf die Auswirkungen für den Vorhabenablaufplan hin zu überprüfen. Echte Zeitpuffer konnten aufgrund des relativ kurzen Förderzeitraums nicht generiert werden.

Insgesamt ist der vorgegebene Zeitrahmen äußerst ambitioniert und erfordert eine konzentrierte, fokussierte und proaktive Projektsteuerung. Vor der politischen Beratung geschaltete, verwaltungsinterne Abstimmungen sind in den zuständigen Gremien frühzeitig und eventuell auch außerturnusmäßig durchzuführen. Darüber hinaus können durch Dritte gegebenenfalls auch Einwirkungen auf die Zeitschiene erfolgen (komplexe, sich im Fluss befindliche Planungen im Umfeld z.B. bei der Kreuzung der im Neubau befindlichen Haarbachtalbrücke an der Bundesautobahn A544, erforderliche Vorarbeiten anderer Leitungsträger, etc.). Mögliche Risiken sind zu identifizieren und bei Bedarf zu steuern und - wenn möglich - zu mindern. Änderungen im Vorhabenablaufplan werden im weiteren Planungsprozess transparent dargestellt.

Es wird empfohlen, die Bürger*innen im Rahmen der Vorplanung frühzeitig zu beteiligen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse können so in die Planung einfließen, die anschließend durch die zuständigen politischen Gremien beschlossen werden.

Anlage/n:

Anlage 1 – Übersichtskarte

Anlage 2 – Einteilung Bereiche

Anlage 3 – Lagepläne

Anlage 4 – Arbeitsplan