

Vorlage		
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: FB 23 - Fachbereich Immobilienmanagement FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement E 18 - Aachener Stadtbetrieb		Vorlage-Nr: FB 61/0764/WP18 Status: öffentlich Datum: 14.09.2023 Verfasser/in: Dez.III/FB61/300
RVR Haaren - Planungsbeschluss zum geförderten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
18.10.2023	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung
18.10.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
24.10.2023	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Anhörung/Empfehlung
26.10.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren für die Teilbereiche in Aachen-Mitte zu. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, für die in der Zuständigkeit der Bezirksvertretung Aachen-Mitte liegenden Abschnitte, den Planungsbeschluss gemäß der in Anlage 2 vorgelegten Variante zu fassen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren für die Teilbereiche in Haaren zu. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, für die in der Zuständigkeit der Bezirksvertretung Aachen-Haaren liegenden Abschnitte, den Planungsbeschluss gemäß der in Anlage 2 vorgelegten Variante zu fassen.

Der Ausschuss für Klima und Umwelt nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren zu. Er empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss gemäß der in Anlage 2 vorgelegten Variante zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er stimmt der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren zu, fasst den Planungsbeschluss gemäß der in Anlage 2 vorgelegten Variante und beauftragt die Verwaltung, die notwendigen Ergänzungen für die Entwurfsplanung zur Vorlage beim Fördergeber vorzunehmen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

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 unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Durch die Maßnahme werden die Belange nachhaltiger Mobilität und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gestärkt.

Eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen ist die Erreichung der 2020 (vgl. Vorlage FB 36/0424/WP17-1) und 2022 (vgl. Vorlage FB 36/0156/WP18) beschlossenen Klimaziele und die Klimaneutralität 2030. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen auch und vor allem im Verkehrs- und Mobilitätsbereich Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden. Dazu ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich. Um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, bedarf es klimaschonender, sozial verträglicher und ökonomisch tragfähiger Lösungen. Die dafür erforderliche Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird in allen anstehenden Planungen angestrebt.

In diesem Sinne stärkt die vorliegende Maßnahme die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-/Rad-/öffentlicher Verkehr), steigert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und intensiviert den Anteil straßenbegleitenden Grüns in dem betrachteten Abschnitt.

Die damit gesetzten Prioritäten entsprechen dem Ziel einer Stadt- und Verkehrsplanung, die sowohl kleinräumig (Attraktivität des öffentlichen Raums der Stadt Aachen, Lebensqualität ihrer Bürger*innen) als auch großräumig (Schutz von Klima und Umwelt), durch Bereitstellung entsprechender Ressourcen (Flächen, Zeit, Finanzen, Personal) dafür Sorge trägt.

Erläuterungen:

1. Anlass und Ziele

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 (vgl. Anlage 1).

Die Stadt Aachen hat den Zuwendungsbescheid zum Förderantrag zur RVR Haaren erhalten. Der Förderzeitraum begann Ende Dezember 2021 und endet nach bisheriger Laufzeit 2024.

Der Streckenverlauf gemäß Förderbescheid ist in der Übersichtskarte Anlage 1 dargestellt. Die RVR folgt weitestgehend den bereits bestehenden Wegeverbindungen des derzeitigen Radverkehrsnetzes.

Wesentliche neue Planungselemente 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 bzw. getrennten Geh- und Radwegen (ca. 2,8 km)
- Neubau von eigenständig geführten gemeinsamen Geh- und Radwegen (ca. 0,4 km)
- Anlage von Schutzstreifen (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. In der vorgelegten Planung haben der Premiumfußweg und die RVR Haaren einen gemeinsamen Verlauf vom Willy-Brandt-Platz bis zur Wurm am Europaplatz mit Ausnahmen der parallelen Führung des Premiumfußweges im Bereich der Dennewartstraße. Für Haaren sollen darüber hinaus weitere Premiumfußwege zur Förderung des Fußverkehrs im Rahmen eines Teilprojektes von Haaren Clever Mobil entstehen.

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

Damit soll der Rad- und Fußverkehr weiter attraktiviert werden und zu einer Verlagerung der Verkehrsmittelwahl auf den Umweltverbund beigetragen werden. Das Konzept der RVR basiert auf dem Luftreinhalteplan 2015 sowie den Fortschreibungen und ist dort als Maßnahme im Bereich „Ausbau Radwegenetz“ aufgeführt. Es trägt gemäß dem integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) dazu bei, die beschlossenen Klimaschutzziele zu erreichen.

Darüber zählt die RVR auch auf das Ziel 1 „Herstellung von Radhauptverbindungen“ des Radentscheids ein.

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

Bisherige politische Beratung:

Die RVR Haaren ist in früheren Planungsphasen bereits mehrfach in politischen Gremien behandelt und vorgestellt worden.

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.

07.12.2022: 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.

11.01.2023: 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.

12.01.2023: Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung das geförderten Projektes RVR Haaren gemäß dem Vorhabenablaufkonzept inkl. der Durchführung von frühzeitigen Bürger*innenbeteiligungen im Rahmen der Vorplanung.

24.08.2023: Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt das Radhauptnetz als Grundlage für den zukünftigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen (die RVR Haaren ist Teil des Radhauptnetzes)

2. Zuordnung der Straßen und Wege

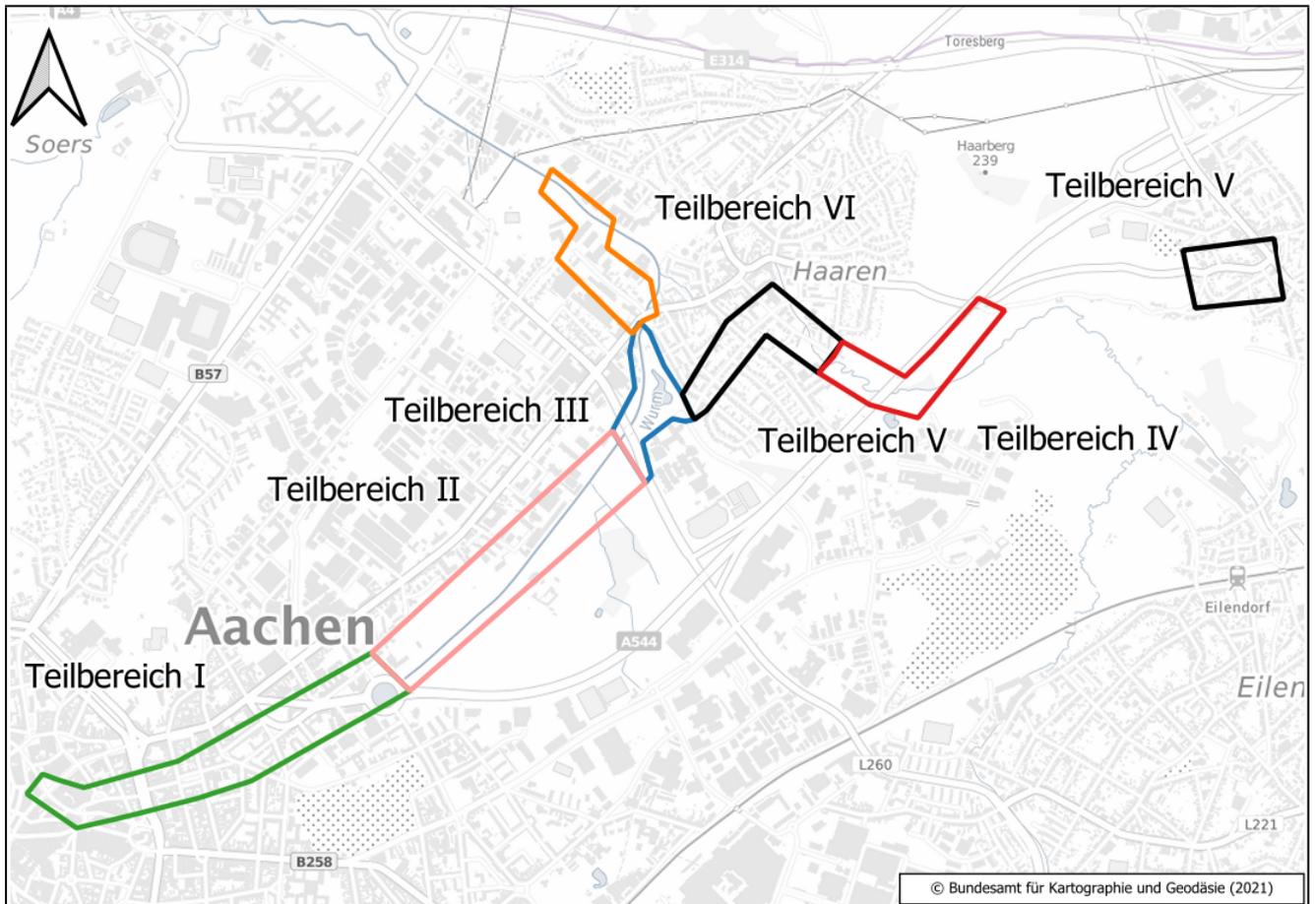
Die RVR Haaren erstreckt sich über ca. 6 km in unterschiedlichen Abschnitten. Hinzu kommt die ca. 1 km lange Anbindung zum Bahntrassenradweg Aachen-Jülich. Um im Folgenden einen guten Überblick zu gewähren, ist die Planung in verschiedene Abschnitte unterteilt.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den einzelnen betroffenen Straßen und Wege.

Straße / Weg	Bezirk	Teilbereich	Lageplan-Blatt-Nr.	liegt im Außenbereich
Blondelstraße	Mitte	I	1	
Willy-Brandt-Platz	Mitte	I	1	
Promenadenstraße mit Synagogenplatz	Mitte	I	1+2	
Heinrichsallee	Mitte	I	2	
Maxstraße	Mitte	I	2	
Rehmplatz	Mitte	I	2+3	
Sigmundstraße zwischen Rehmplatz und Hein-Janssen-Straße	Mitte	I	3	
Hein-Janssen-Straße	Mitte	I	3	
Sigmundstraße zwischen Hein-Janssen-Straße und Blücherplatz	Mitte	I	3+4	
Blücherplatz	Mitte	I	4+5	
Europaplatz ohne die Nebenanlage im Verteilerring	Mitte	I	5	
Weg entlang Wurm von Europaplatz bis zum alten Berliner Ring	Mitte	II	6-9	ja
Parkanlage Neuköllner Straße	Haaren	III	18	
Haarbachtalstraße inkl. Übergang zum Nirmmer Weg	Haaren	IV	12-14	ja
landwirtschaftlicher Weg entlang der BAB A544	Haaren	IV	14 - 16	ja
Hofenburger Straße	Haaren	V	11+12	
Auf der Hüls	Haaren	V	12	
Akazienstraße	Haaren	V	12	
Haarbachtalstraße bis Reuterweg	Haaren	V	12-14	
Endstraße	Haaren	V	17	
Jülicher Straße	Mitte	VI	19	
Wurbenden inkl. Verlängerung bis zum Bahntrassenradweg	Mitte	VI	19-21	

Der Lageplan Blatt-Nr. 10 existiert nicht, bzw. ist Bestandteil von Plan 18 geworden.

Übersicht der Teilbereiche:



3. Bürger*innenbeteiligungen

Es fanden zwei frühzeitige Bürger*innenbeteiligungen statt:

- mit Schwerpunkt Haaren/Verlautenheide in der Haarbachtalhalle am Dienstag, 07.02.2023
- mit Schwerpunkt Innenstadt bis Berliner Ring im Depot, Talstraße, am Montag, 13.02.2023

Weiter wurden per Email Bürger*inneneingaben eingebracht.

Als Anlage 4 sind die Protokolle zu den beiden Veranstaltungen und die Eingaben beigefügt und entsprechend kommentiert.

4. Umweltbelange

a. Arten- und Naturschutz

Landschaftspflegerischer 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 drei schutzwürdige Biotope, welche von der RVR-Planung berührt werden:

- Gut Kalkofen und Huettenbach (BK-5202-061)
- Wurmbachabschnitt nördlich Gut Kalkofen (BK-5202-060)
- Haarbachhau zwischen Aachen-Brand und Haaren (BK-5202-063)

Daher wurde ein Büro zur Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) inkl. der Artenschutzvorprüfung (ASP I) und Biotopkartierung beauftragt.

Die Artenschutzprüfung ist abgeschlossen und liegt als Anlage 5 bei, der landschaftspflegerischer Begleitplan wird im Rahmen der weiteren Planungsschritte finalisiert. Eine adaptive Beleuchtung unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vorgaben wird entlang der Wurm, des Haarbaches, im Park an der Neuköllner Straße und entlang der BAB A544 vorgesehen. Die Möglichkeiten zum Einsatz solarbetriebener Beleuchtungen werden im Rahmen der weiteren Planung unter Beachtung der Standortbedingungen geprüft.

b. Gewässerschutz

Im Bereich zwischen Talbotstraße und Berliner Ring, im Bereich des Parks Neuköllner Straße und weiter in der Verlängerung der Straße Wurmbenden sind die Zuständigkeiten und Vorgaben des Wasserverbandes Eifel-Rur (WVER), des Landesbetrieb Straßen.NRW sowie der Regionetz zu beachten. Im Rahmen einer ersten Planvereinbarung im Vorfeld der Vorplanung wurden vom WVER keine baulichen Restriktionen vorgegeben. Straßen.NRW hat zum aktuellen Planungsstand auch keine Bedenken hinsichtlich ihrer Einrichtungen angemeldet.

Mit der Planung wurden unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit von Grundstücken und aller in die Abwägungen einzustellender Belange die minimalst nötigen Eingriffe - insbesondere auch unter Berücksichtigung des Baumschutzes sowie den Belangen des Gewässerschutzes - vorgesehen. Der Bau von Geländern und z.B. einer direkten Rampe zum alten Berliner Ring parallel zur Wurm wurden aus den festgesetzten Überschwemmungsgebieten in weniger sensible Bereiche verschoben. In die vorhandenen Böschungen entlang der Wurm bzw. des Haarbaches wird nicht eingegriffen, da wo möglich wird der Abstand der bestehenden Wege zum Gewässer vergrößert bzw. ein 3 m Abstand von neuen baulichen Anlagen von der Böschungsoberkante möglichst eingehalten.

In Fällen, in denen das z.B. aus Platzgründen nicht möglich ist, sind entsprechende wasserrechtliche Ausnahmen im Rahmen der Genehmigungsplanung einzuholen, welche bereits vorab mit der unteren Wasserbehörde vom Grundsatz her abgestimmt worden sind.

c. Baumschutz

Neben den im Landschaftsplan befindlichen großstämmigen Baumbeständen im Bereich der Böschungsoberkanten an der Wurm sowie am Haarbach wurde der gemäß Baumschutzsatzung geschützte Baumbestand vor allem im Park Neuköllner Straße frühzeitig in der Planung berücksichtigt. Dieser wird als erhaltenswert bewertet und eine Asphaltierung unter Umweltaspekten kritisch gesehen. Hinsichtlich des Erhalts des Baumbestandes wurden bereits frühzeitig umfangreiche Abstimmungen mit dem Baumschutz durchgeführt und entsprechende Festlegungen getroffen. Dies betrifft sowohl die Breite bzw. Aufteilung der Geh- und Radwege als auch die Wegeführung. Die Ergebnisse sind bereits in die Vorplanung eingeflossen. Insbesondere auch zur Art der Oberflächengestaltung wurden umfangreiche Recherchen durchgeführt. Um einerseits den Ansprüchen des Baumschutzes aber auch den Anforderungen einer komfortablen Rad-Vorrang-Route für den Alltagsverkehr gerecht zu werden, wird in solchen sensiblen Bereichen der Einsatz von PU-Asphalt angestrebt. PU-Asphalt ist im eigentlichen Sinne kein Asphalt und wird nicht mit Bitumen gebunden. Er ist sowohl wasser- als auch luftdurchlässig und kann daher als wassergebunden

eingestuft werden. In Bereichen mit Baumbestand soll da, wo notwendig und sinnvoll, die Gründung auf einem Baums substrat erfolgen.

Darüber hinaus ist für ausgewählte Bereiche in der Bauausführung eine baumfachliche Baubegleitung erforderlich.

d. Grünplanung

Im Bereich des Parks Neuköllner Straße wird keine Asphaltierung angestrebt (s.o. zum Thema PU-Asphalt). Aus grün- und freiraumgestalterischen Gründen werden keine neuen Wege angelegt, sondern das vorhandene Wegenetz wird in der Planung berücksichtigt, teilweise verbreitert oder verschoben. Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr wird in Teilbereichen erreicht. Die Zerstörung von Grünflächen durch paralleles Radfahren neben dem Kopfsteinpflaster im Bestand soll unterbunden werden.

Die in Planung befindliche neue Wegeverbindung (Wurm-/Haarbachauen) zwischen Wurmbenden und dem Park am Alten Friedhof soll nicht als RVR genutzt werden. An dieser Stelle ist die Wegeführung und Ausschilderung der RVR frühzeitig und in enger Abstimmung mit den betroffenen ISEK Haaren Projekten (Ortseingang Jülicher Str. und Wurm-/Haarbachauen) abzustimmen.

Zur Querung der Heinrichsallee wird in den Baumbestanden Grünstreifen eingegriffen werden müssen. Tiefbau im Kronentraufbereich könnte trotz großer Sorgfalt eine Belastung für die Bäume darstellen. In der Ausführungsplanung ist zu prüfen, wie Baumschutz und Verkehrssicherheit in Einklang gebracht werden können.

e. Stadtklima/Klimaschutz

Zusätzliche Versiegelungen können durch den umfangreicheren Einsatz von PU-Asphalt bei der Anlage neuer Wege so gering wie möglich gehalten und gegenüber einer herkömmlichen Asphaltbauweise deutlich reduziert werden.

Eine exakte Aussage zum CO₂-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 CO₂ CO₂-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 CO₂-Emissionen um **112 t/a** bei einer Reduktion des MIV-Anteils um 10%
- Reduktion der CO₂²-Emissionen um **296 t/a** bei einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20% gemäß dem Luftreinhalteplan und gleichzeitigen Reduzierung des MIV-Anteils
- Reduktion der CO₂-Emissionen um **461 t/a** bei einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25% nach dem FaNaG und gleichzeitigen Reduzierung des MIV-Anteils.

•

f. 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 der Emissionen von weiteren Schad- und Feinstaubstoffen
- die Reduktion des Verbrauchs fossiler Energieträger.

5. Volkswirtschaftlicher Nutzen

Der Umstieg vom MIV auf den Radverkehr bedeutet auch positive Veränderungen der Krankheitskosten, welche sowohl für den einzelnen Verkehrsmittelumsteiger einen persönlichen Nutzen bildet aber auch insgesamt einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen darstellt. Weiter lässt sich durch den Ausbau der RVR Haaren eine Verkürzung der Reisezeiten für den Radverkehr gegenüber den Zeiten im Bestand erzielen.

6. Regionetz

Parallel zur Vorplanung der RVR wurden auch Abstimmungen mit der Regionetz über alle Sparten bezüglich möglicher Netzerneuerungen durchgeführt. Teilweise könnten zukünftig Kanalsanierungsmaßnahmen in geschlossener Bauweise anstehen. Sie bedürfen einzelner Kopflöcher, meist im Bereich der Fahrbahn. Diese Kanalsanierungsmaßnahmen sind jedoch noch nicht abschließend terminiert und werden intensiv mit der Stadt abgestimmt.

Relevant ist auch der anvisierte Ausbau des Fernwärmenetzes in Aachen. Betroffen ist hier das Rehmviertel. Fernwärmenetzerweiterungen in Teilbereichen Blücherplatzes sind fest vorgesehen. Darüber hinaus ist die Machbarkeit einer Verlegung der Fernwärme in Teilen der Maxstraße, der Sigmundstraße, der Hein-Janssen-Straße und am Rehmplatz in Prüfung. Abhängig vom Prüfergebnis könnten auch weitere Leitungsinfrastruktur im Maßnahmenbündel mit saniert/erneuert werden müssen. Eine genaue Zeitplanung je Maßnahme der Regionetz liegt noch nicht vor.

7. Straßengestaltung und Varianten

Die Lagepläne (1-21) zur Planung der RVR Haaren sind in der Anlage 2 enthalten. Aus der Vielzahl iterativer Abstimmungen, Bürgereingaben und Randbedingungen konnte in den meisten Fällen eine Variante als Zielvariante erarbeitet werden. Für die Bereiche, für die es weitere Varianten gibt, sind diese in der Anlage 3 dargestellt. Dies betrifft folgende Bereiche:

Europaplatz

Im Bereich zwischen dem Blücherplatz, Höhe Musikschule, und dem Verteilerring Europlatz wird ein Beidrichtungsradweg auf der südlichen Seite vorgeschlagen. Dies entspricht der vor Ort wahrgenommenen und von den meisten Radfahrenden gewählten Fahrtroute. Bei der Planung wird durch die neue/angepasste Infrastruktur großer Wert auf eine eindeutige Führung und die Erhöhung der Aufmerksamkeit von Kfz-Lenkenden auf Radfahrende gelegt. Die vorhandenen Zufahrten sind gut einsehbar. Diese Variante entspricht den Eingaben der Fahrradverbände im Rahmen der Bürger*innnbeteiligungen (siehe Anlage 5).

Die alternative Variante sieht je Fahrtrichtung eine Radverkehrsanlage im Einrichtungsverkehr vor. Das Potential einer höheren Anzahl von Falschfahrten ist gegeben. Die Kosten der alternativen Variante sind höher.

Wurmweg zwischen Talbotstraße und Berliner Ring

Die Vorzugsvariante sieht hier im Wesentlichen einen getrennten Geh- und Radweg vor. Der Radweg soll für den, hier vereinzelt, landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden. Er soll zur Verringerung der zusätzlichen Versiegelung mittels PU-Asphalt errichtet werden. Ausnahme bildet die

4 m breite relativ neue Brücke über den Hüttenbach, die nicht verbreitert werden soll. Auf diese Weise werden die Belange des Gewässerschutzes am besten berücksichtigt. Zur Verwirklichung dieser Variante ist ein Teilkauf von Grundstücken mehrerer privater Dritter erforderlich. Erste Abstimmungen sind positiv verlaufen und werden in Kürze fortgesetzt.

Sollte die Vorzugsvariante nicht machbar sein, könnte die beiliegende alternative Variante auf dem Flurstück der Stadt Aachen umgesetzt werden. Derzeit sind noch nicht alle Details zum Oberflächenaufbau erarbeitet; eine grundsätzliche Machbarkeit ist aber gegeben, ggf. ist nur ein Ausbau wie im Bestand möglich.

Weg parallel zur A544

Die Vorzugsvariante sieht eine Steigung von maximal ca. 6% vor entsprechend der angestrebten Maximalsteigung für komfortable Radverkehrsanlagen. Um die heute vorhandene Steigung zu minimieren, ist eine Benutzung von Grundstücken der Autobahngesellschaft erforderlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegt hierzu noch keine Einverständniserklärung vor.

Sollte keine Einigung erzielt werden, kann die RVR in diesem Bereich nur mit einer Steigung mit in Teilbereichen von bis zu ca. 10% errichtet werden.

Endstraße

Die Vorzugsvariante sieht im Bereich der Endstraße je Fahrtrichtung einen Schutzstreifen vor. Als Alternative könnte ein Zweirichtungsradweg im südlichen Bereich umgesetzt werden, jedoch ist bei dem vorliegenden Gefälle davon auszugehen, dass bergab höhere Geschwindigkeiten von den Radfahrenden erreicht werden und so ein erhöhtes Konfliktpotential mit den teilweise schlecht einzusehenden Grundstückszufahrten besteht.

Zum besseren Verständnis werden aktuell Steckbriefe zu den einzelnen Abschnitten erarbeitet, die baldmöglichst digital zur Verfügung gestellt werden.

8. Stadtgestalterische Konflikte

Im Bereich der Promenadenstraße am Synagogenplatz wird eine Konkurrenzsituation zwischen Synagogenplatz und RVR gesehen. Durch die Herstellung einer rot eingefärbten Fahrradstraße könnte der Verkehrsraum eine optische Dominanz gegenüber der Platzsituation erhalten, die aus stadtgestalterischer Sicht nicht wünschenswert ist.

Hier ist aktuell großformatiges Kopfsteinpflaster vorhanden, welches für Radfahrende unkomfortabel zu befahren ist.

Daher ergeben sich folgende Möglichkeiten für diesen Bereich, wobei die 3. Variante vonseiten der Verwaltung bevorzugt wird.

1. Fahrradstraße mit Roteinfärbung ab dem Beginn der Asphaltfläche wird wie geplant umgesetzt
2. Straßenraum bleibt zunächst wie er ist und wird nur entsprechend der RVR beschildert. Die Fahrbahn wird perspektivisch in die Platzgestaltung mit einbezogen und im Nachgang außerhalb des Projektes RVR weiter geplant.
3. Das Kopfsteinpflaster wird aufgenommen, geschnitten und anschließend wieder eingebaut. Zudem wird der Straßenraum entsprechend der RVR beschildert. So wird der Fahrkomfort für

Radfahrende gesteigert und gleichzeitig eine gestalterische Rücksichtnahme gegenüber dem Synagogenplatz gewährleistet.

9. Widmung

Teilstücke der neuen Radvorrangroute Haaren sind nach Fertigstellung im Sinne von § 3 Abs. 5 StrWG NRW - Sonstige öffentliche Straßen- beschränkt öffentlich zu widmen. Der Gemeindegebrauch an der Verkehrsfläche wird auf den Fuß- und Radverkehr beschränkt werden, zusätzlich wird in Teilbereichen landwirtschaftlicher Verkehr erlaubt. Die nachfolgende Tabelle gibt die Übersicht der betroffenen Wege.

Streckenabschnitt	Bezirk	Flurstücke aktuell	Landwirtschaftlicher Verkehr frei geplant
Wurmweg zwischen Europaplatz und Talbotstraße	Mitte	4171-071-02163 4171-071-03161 4171-071-03091 4171-072-04904	nein
Wurmweg zwischen Talbotstraße und Berliner Ring	Mitte	4171-072-04904 plus ggf. Teilerwerb Grundstücke Dritter	ja
betroffene Wege im Park Neuköllner Straße	Haaren	4176-018-00112 4176-018-00069 4176-018-00115 4176-018-00110 4176-018-00116 4176-018-00080 4176-018-00003 4176-018-00119	nein
Neuer Weg in Verlängerung von Wurmbenden	Mitte	4171-071-03411	ja
Landwirtschaftliche Wege zwischen Ortsausang Haaren in Höhe Reutersweg über die Haarbachtalstraße /Nirmer Weg und dem Weg parallel zur BAB A544 bis zur Haarener Gracht	Haaren	4176-025-00429 4176-025-00309 4176-025-00314 4176-025-00319 4176-025-00312 4176-025-00313 4176-025-00317 plus ggf. Teilerwerb Grundstücke Dritter	ja

Durch die Widmung von Streckenabschnitten muss ein erhöhter Unterhaltungsaufwand eingeplant werden. Bei ungewidmeten Flächen ist der Anspruch an die Wahrung der Verkehrssicherheit ein deutlich geringerer.

10. Wesentliche Änderungen

Im Rahmen der Vorplanung wurden insbesondere folgende kostenrelevanten Punkte gegenüber den bisherigen Planungen bzw. den Überlegungen des Förderantrags mit aufgenommen:

- Es ergeben sich zusätzliche Straßensanierungsmaßnahmen aufgrund schadhafter Fahrbahn, Markierungsarbeiten können nur aufgrund
 - zusätzlicher Asphaltmaßnahmen oder
 - notwendiger grundhaften Sanierungen aufgebracht werden
- Umgestaltung Kreuzung Hein-Janssen-Straße mit Sigmundstraße
- Bau einer Mittelinsel Jülicher Straße
- Einsatz von PU-Asphalt
- Minimale erforderliche Geländer zur Absturzsicherung
- Allgemeine Kostensteigerungen

Die Kosten werden im Rahmen der Entwurfsbearbeitung und bei Vorliegen von Baugrunduntersuchungen und Höhenplanungen weiter konkretisiert.

Weiter wird zu einer Optimierung der Querung der Wurm im Bereich der Jülicher Straße der Bau eines neuen Brückenbauwerkes vorgeschlagen, da die Bestandsbrücke mit ca. 1,5 m lichter Breite äußerst schmal ist. Auf dem 1,5 m breiten Weg lassen sich Fuß- und Radverkehr nicht verkehrssicher in beiden Richtungen abwickeln.

Auch dies ist im bestehenden Förderbescheid bisher nicht eingeplant. Die Verwaltung strebt in diesem Kontext eine Erweiterung des Antrags an, was sie zeitnah mit dem Fördergeber abstimmen wird.

Sollte dies im Rahmen der Förderung nicht möglich sein, wird die Verwaltung klären, ob ein anderer Förderzugang möglich ist und die RVR Haaren an dieser Stelle zunächst ohne zusätzliches Brückenbauwerk weiter planen.

11. Kosten und Finanzierung

Nach derzeitigem Planungsstand betragen die geschätzten Baukosten etwa 6,6 Millionen Euro.

Für die RVR Haaren liegt ein Förderbescheid über 80 % der damals im Antrag geschätzten Gesamtkosten von etwa 3,9 Mio. € in Höhe von etwa 3,1 Mio. € vor. Nach dem Planungsbeschluss werden die veränderten Kosten mit dem Fördergeber abgestimmt.

Da an einigen Stellen Überschneidungen mit anderen Projekten (Haaren Clever Mobil, barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Planung Europaplatz) bestehen, wird im weiteren Verlauf des Projekts geprüft, inwieweit Kostenanteile diesen Projekten zugeordnet werden können.

Für die weitere Planung stehen ausreichende Mittel beim zugehörigen PSP-Element 5-120102-900-10100-300-1 „Radvorrangroute Haaren“ Kostenart 78520000 bereit.

Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten. Die Umsetzung der Maßnahmen ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist.

12. Weitere Zeitplanung

Nach erfolgtem Planungsbeschluss wird die Entwurfsplanung dem Fördergeber zur Prüfung übermittelt. Parallel wird die Genehmigungsplanung durchgeführt. Nach der Freigabe durch den Fördergeber kann die Ausführungsplanung begonnen werden.

Der Zeitpunkt der baulichen Umsetzung ist in Teilbereichen aktuell noch nicht abschließend abschätzbar und ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen. Dazu gehört die Umsetzung im Teilbereich IV, die insbesondere von der Baustelle zum Neubau der Haarbachtalbrücke im Zuge der BAB A544 abhängig ist. Weiter ist die bauliche Umsetzbarkeit im Zuge der für die Vollsperrung der BAB A544 erforderlichen Umleitungen auf den Hauptverkehrsstraßen Jülicher Straße und Endstraße abzustimmen. Auch die potentiellen Arbeiten zum Fernwärmenetz im Rehmviertel sind zu berücksichtigen.

13. Risiken

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

- Koordination des Baustellengeschehens im gesamtstädtischen Kontext (hier insbesondere Vollsperrung der A544 ab voraussichtlich 2024 und dem Ausbau des Fernwärmenetzes)
- Ausschreibungserfolg – angestrenzte Marktlage und Verfügbarkeit insbesondere von geeigneten Baufirmen, möglicherweise instabile Lieferketten
- noch nicht definierte Terminketten (z.B. Termine der politischen Gremiensitzungen in 2024)
- Unvorhergesehenes im weiteren Planungs- und Bauprozess
- sonstiges Unvorhergesehenes

14. Fazit und Empfehlung

Es wird empfohlen, der vorgeschlagenen Planung zur RVR Haaren zuzustimmen und den Planungsbeschluss gemäß der vorgelegten Vorzugsvariante (entsprechend der Pläne in Anlage 2) zu fassen.

Mögliche Ergänzungen sind in der Entwurfsplanung für die Vorlage beim Fördergeber einzuarbeiten. Die Entwurfsplanung ist dem Fördergeber zur Prüfung vorzulegen und die Genehmigungsplanung ist durchzuführen.

Nach Freigabe durch den Fördergeber sind die weiteren Planungen zum Ausführungsbeschluss fertigzustellen.

Anlage/n:

Anlage 1 – Übersichtskarte

Anlage 2 – Lagepläne der zu beschließenden Planung

Anlage 3 – Varianten zu den Lageplänen

Anlage 4 – Ergebnisse der Bürgerinnen*beteiligungen

Anlage 5 – Endbericht zur ASP