

**Landesbetrieb Straßenbau  
Nordrhein-Westfalen  
RNL Ville-Eifel, AS Würselen**  
Adenauerstraße 20  
52146 Würselen



# **Voruntersuchung für die Radschnellverbindung Radschnellweg Euregio (RS4) Teil Aachen-Zentrum bis Herzogenrath-Mitte**

## **Stellungnahme zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung** (Zeitraum der Beteiligung: 19.12.2023 bis 11.02.2024)

Projektpartner\*innen:



Verfasser:

 **Ingenieurbüro  
H. Berg & Partner GmbH**  
Deutschland · Belgien · Luxemburg

Gewerbepark Brand 48  
52078 Aachen  
Tel.: 0241 94623-0  
E-Mail: [info@bueroberg.de](mailto:info@bueroberg.de)

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen.....	2
	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25a (zuvor § 25 (3)), VVVF	3
2	Themenblock „Umwelt / Artenschutz / Treibhausgase (Klimaschutz)“ .....	6
3	Themenblock „Allgemeine technische und planerische Fragestellungen“ .....	11
4	Themenblock „Allgemeine Aussagen und Anmerkungen“ .....	17
5	Themenblock „Prognose der Nutzendenzahlen“ .....	25
6	Themenblock „Entwässerung“ .....	27
7	Themenblock „Beleuchtung“ .....	29
8	Themenblock „Anbindungen an den RS4“ .....	31
9	Stadt Aachen – Vergleich der Varianten im Abschnitt I.....	33
10	Rütscher Straße .....	37
11	Kleingartenanlage Rüttsch .....	39
12	Toledoring .....	43
13	Laurensberg und Schloßparkstraße .....	46
14	Bahndamm Laurensberg .....	52
15	Tittardsfeld .....	62
16	Richterich: Südlicher Ortseingang .....	70
17	Horbacher Straße.....	72
18	Richterich: Ortsdurchfahrt .....	74
19	Richterich – Kohlscheid.....	79
20	Ortsausgang AC – Richterich (Küppershof) bis Herzogenrath-Kohlscheid (Kircheichstraße).....	81
21	Kohlscheid – Zellerstraße.....	91
22	Kohlscheid – Kaiserstraße/Weststraße .....	93
23	Kohlscheid – Alter Bahndamm/Alte Bahn/Ebertstraße.....	95
24	Kohlscheid – Raiffeisenstraße/Feldstraße/Mühlenstraße .....	99
25	Kohlscheid – Forensberger Straße.....	103
26	Am Vieslapp.....	104
27	Anschluss Kerkrade .....	108
28	Führung im Bereich der Tennisanlage.....	110
29	Führung entlang der Bahntrasse AC – MG und dem Wurmatal.....	112
30	Führung entlang der Neustraße .....	120
31	Linienführung in Herzogenrath-Mitte .....	122
32	Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung .....	128

## **1 VORBEMERKUNGEN**

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Vile-Eifel, plant zusammen mit den Städten Aachen und Herzogenrath, unterstützt durch die StädteRegion Aachen, den Neubau des Radschnellweg Euregio (RS4) von Aachen-Zentrum bis Herzogenrath. Im Rahmen der hier dokumentierten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Teil von Aachen-Zentrum bis Herzogenrath-Kleikstraße behandelt. Für die anschließenden Streckenabschnitte des RS4 ist für die Zukunft vorgesehen, weitere Beteiligungen durchzuführen.

Als eine der fünf Gewinnerinnen eines Landeswettbewerbs hat die Projektgruppe bestehend aus StädteRegion Aachen, Stadt Aachen und Stadt Herzogenrath sowie niederländischer Projektpartner im Jahr 2013 die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung vom Land NRW gefördert bekommen. Für den Radschnellweg Euregio liegt die Machbarkeitsstudie seit 2017 vor. Die kommunalen politischen Gremien in der StädteRegion und den beiden Städten haben diese Machbarkeitsstudie mit der darin herausgearbeiteten Vorzugsvariante mit großen Mehrheiten angenommen.

Nach einer Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW ist Straßen.NRW im Jahr 2019 Baulastträger der Radschnellverbindung für die sogenannten freien Strecken und die Ortsdurchfahrten in Herzogenrath geworden und der Projektgruppe beigetreten. Dem Landesbetrieb Straßenbau wurde vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr ein Planungsauftrag erteilt. Auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung arbeiten seitdem die StädteRegion Aachen, die Städte Aachen und Herzogenrath sowie Straßen.NRW gemeinsam an dem Projekt des RS4.

Die Machbarkeitsstudie hatte bereits eine Vorzugslinie für die Führung des Radschnellwegs Euregio herausgearbeitet. Nach Übergang großer Teile des RS4 auf den Baulastträger Straßen.NRW waren jedoch sowohl die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wie auch die technische Vorplanung so zu überarbeiten, dass sie den Anforderungen des Landes NRW genügen. Mit diesen überarbeiteten Unterlagen einschließlich der herausgearbeiteten Vorzugslinie sowie den untersuchten Varianten für den RS4 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung von Dezember 2023 bis Februar 2024 nach § 25 Abs. 3 VwVfG NRW durchgeführt. Mit Stand Januar 2025 ist die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25a VwVfG NRW geregelt.

## **FRÜHE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG GEMÄß § 25A (ZUVOR § 25 (3)), VWVFG**

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben kann, soll der Träger der Maßnahme die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel zur Verwirklichung und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten: „Der Vorhabenträger soll die betroffene Öffentlichkeit über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichten und Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung geben.“<sup>1</sup>

Die Informationen zum Vorhaben waren ab dem 18.12.2023 über das Internet für jedermann zugänglich unter folgender Adresse abrufbar:

<https://www.strassen.nrw.de/de/rs4-radschnellweg-euregio-projektueberblick.html>

Ergänzend wurde ein interaktiver „Projektatlas“, eine Kartendarstellung auf Luftbildbasis mit 360°-Fotos aus der Vogelperspektive an ausgesuchten Standorten, erarbeitet. Dieser ist seit November 2023 öffentlich im Internet zugänglich:

<https://strassennrw.projectatlas.app/rs4/page/home?map=50.826502,6.064350,11.61,0,0>

Eine öffentliche Auslegung der Planunterlagen erfolgte in den Verwaltungsgebäuden der Städte Aachen und Herzogenrath in der Zeit vom 19.12.2023 bis zum 11.02.2024, jeweils während der Dienstzeiten.

Die Bürgerbeteiligungstermine wurden im Format von Infomessen am 18.01.2024 (17 bis 20 Uhr) in der Stadt Herzogenrath (Schulzentrum Herzogenrath, Aula, Bardenberger Straße 72, 52134 Herzogenrath) und am 23.01.2024 (17 bis 20 Uhr) in der Stadt Aachen (Schulzentrum Aachen-Laurensberg, Aula, Hander Weg 89, 52072 Aachen) durchgeführt. Bei den Infomessen wurden neben dem Projektatlas an fünf Themeninseln die Planungen erläutert, Fragen beantwortet sowie Fragen und Anregungen sowohl vor Ort schriftlich aufgenommen als auch in Schriftform entgegengenommen.

Alle Termine und die Auslegungen der Planunterlagen wurden am 19.12.2023 im Amtsblatt Herzogenrath und am 16.12.2023 über die Internetseite der Stadt Aachen ortsüblich bekanntgegeben. Zusätzlich erfolgten Meldungen über die Veranstaltungen in den lokalen Printmedien sowie den Sozialen Medien-Auftritten der beiden Städte und des Landesbetriebes. Auch im öffentlichen Straßenraum wurde mit Bannern und auf Infotafeln auf die Infomessen aufmerksam gemacht.

Im vorgegebenen Zeitraum vom 18.12.2023 bis zum 11.02.2024 wurden insgesamt 95 Briefe und E-Mails mit jeweils meist mehreren Anregungen und Bedenken bei den zuständigen Planungsabteilungen bei Straßen.NRW, der StädteRegion Aachen und den Städten Aachen und Herzogenrath eingereicht.

---

<sup>1</sup> § 25a (3), zuvor § 25, (3), VwVfG NRW

Außerdem konnten über ein Fragemodul im Projektatlas Anregungen und Fragen georeferenziert auf der Karte platziert werden. Die Zahlen zur Beteiligung sind nachfolgend in Tabelle 1 wiedergegeben.

**Tabelle 1: Zahlen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

<b>Medium</b>	<b>Anzahl Besuchende</b>	<b>Anzahl Eingaben</b>
Schriftverkehr	95 Personen	95 Eingaben
Infotermine	~ 220 Personen	99 Eingaben
Projektatlas (11.12.23-11.02.24)	~3.100 eindeutige Seitenaufrufe	76 Eingaben
Projektwebseite www.rs4.nrw.de (12/23 – 02/24)	2.109 Seitenaufrufe *	-
<b>Summe</b>	<b>~ 5.515 Personen</b>	<b>270 Eingaben</b>

\* die Erfassung der Seitenaufrufe erfolgt monatsweise, so dass hierin die Seitenaufrufe vom 01.12.23 bis 29.02.24 erfasst sind.

Alle Stellungnahmen aus den Bürgerbeteiligungsterminen sowie aus den eingereichten Schreiben wurden dokumentiert und anschließend nach Themen / Verortungen gebündelt. Die hierzu gefertigte, vorliegende Stellungnahme enthält eine Auswertung sowie eine abwägende Würdigung der geäußerten Anregungen und Bedenken. Die Dokumentation schließt mit einem Fazit ab. Sie bezieht sich auf den Stand zum Abschluss des Beteiligungsverfahrens am 11.02.2024. Sie wird nach Abschluss des Verfahrens wiederum über den Internetauftritt von Straßen.NRW:

*[www.strassen.nrw.de/de/projekte/buergerbeteiligung.html#fruehe-oeffentlichkeitsbeteiligung](http://www.strassen.nrw.de/de/projekte/buergerbeteiligung.html#fruehe-oeffentlichkeitsbeteiligung)*

veröffentlicht. Die Bereitstellung dieser Ergebnisse wird ortsüblich bekannt gemacht. Sämtliche Dokumentationen werden anonymisiert, Namen von Privatpersonen werden an keiner Stelle veröffentlicht.

Alle vorgebrachten Äußerungen der Teilnehmenden an der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden in das Linienfindungsverfahren aufgenommen. Sie werden aber nicht automatisch Bestandteil zukünftiger Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren. Äußerungen und Einwendungen sind in diesen Verfahren gegebenenfalls wiederholt vorzutragen.

Da die meisten Eingaben ortsspezifisch eingereicht bzw. vorgebracht wurden, erfolgte die Zuordnung hauptsächlich nach der Verortung. Alle anderen Eingaben wurden entsprechenden Themenblöcken zugeordnet. Gleichbedeutende oder sich wiederholende Eingaben wurden zusammengefasst.

Einige Themenfelder wiederholen sich unabhängig von der Verortung sehr häufig (z.B. Artenschutz). Sowohl die Fragen und Anmerkungen als auch die Antworten und Stellungnahmen zu diesen Themenfeldern werden vorab in Themenblöcken (siehe Kapitel 3 bis 9) zusammengefasst. Daran anschließend werden Verortungen (siehe Kapitel 10 bis 32) behandelt. Bei den Verortungen erfolgen bei Bedarf Verweise auf die separat bearbeiteten, häufig vorkommenden Themenblöcke. Diese Vorgehensweise in der umfangreichen Dokumentation soll es den Menschen erlauben, sich nur auf die für sie jeweils relevanten Textpassagen zu beschränken.

Die teilweise sehr präzisen Eingaben wurden entsprechend der Genauigkeit des Planungsstands (Vorplanung) bearbeitet. Zu Eingaben, die sich auf eine detailliertere Planungstiefe späterer Planungsphasen beziehen, können zu diesem Zeitpunkt daher keine genaueren Aussagen gemacht werden.

Die Bearbeitung erfolgte durch das Projektteam, bestehend aus dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, der Stadt Aachen, der Stadt Herzogenrath, der StädteRegion Aachen und dem Ingenieurbüro H. Berg und Partner GmbH.

## **2 THEMENBLOCK „UMWELT / ARTENSCHUTZ / TREIBHAUSGASE (KLIMASCHUTZ)“**

In der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zahlreiche Eingaben zu verschiedenen Umweltthemen eingereicht, die sich sowohl auf eher grundsätzliche Vorgehensweisen als auch auf konkrete örtliche Fragestellungen beziehen.

In diesem Kapitel wird die Vorgehensweise der Planung des RS4 zur Abwägung der umweltbezogenen Vor- und Nachteile bei der Variantenauswahl im Linienfindungsverfahren erläutert. Weiterhin wird die Behandlung von Eingriffen in Natur und Landschaft zur Vermeidung und zum Ausgleich in den nächsten Planungsphasen zusammenfassend dargestellt.

Bei den Verortungen ab Kapitel 10 erfolgen zu den umweltbezogenen Eingaben Verweise auf diesen Themenblock. Soweit erforderlich wird dort zusätzlich auf spezifische örtliche Fragestellungen eingegangen.

### **Vorgehensweise im Rahmen der Linienfindung/ Voruntersuchung**

Die Trasse des Radschnellwegs wird in 9 Abschnitte (z.B. Abschnitt B: Beulardstein bis Berensberger Str.) aufgeteilt. Die Abschnittseinteilung ist so gewählt, dass jeder Abschnitt für sich über eine eigene Verkehrsbedeutung verfügt. Alle Abschnitte sind jeweils weniger als 6 km lang.

Für den gesamten Verlauf des RS4 wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet. Somit wurden unabhängig von der gesetzlichen Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) die umweltbezogenen Vor- und Nachteile der Varianten gemäß den Vorgaben des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) in den Abwägungsprozess eingebracht und gegenübergestellt.

Im Ergebnis konnte deutlich gemacht werden, dass keine weiteren diskussionswürdigen Varianten existieren.

### **Vorgehensweise in den weiteren Planungsphasen**

Die weiterführende Planung beinhaltet in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch die Ermittlung des Eingriffs in Natur und Landschaft. Dabei wird u.a. die Neuversiegelung, der Verlust von Bäumen und Gehölzen usw. ermittelt. Im nächsten Schritt werden geeignete und erforderliche Maßnahmen für einen entsprechenden Ausgleich (Kompensation) herausgearbeitet.

Dies wird im Fachgutachten „**Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)**“ dargestellt werden. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden, die dem Erhalt und dem Schutz der angrenzenden Flächen dienen, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Eingriffe (z.B. durch Versiegelung), die nicht im unmittelbaren Bereich ihrer Entstehung ausgeglichen werden können, werden an anderer Stelle kompensiert. Bei der Suche nach geeigneten Ausgleichsmaßnahmen wird der Kontakt zu lokalen anerkannten Naturschutzverbänden,

der biologischen Station, den Unteren Naturschutzbehörden, den Vertretungen der Landwirtschaft usw. aufgenommen, um besonders geeignete Maßnahmen auswählen und planen zu können. Die Planunterlagen werden, wie bisher auch, mit den Fachbehörden (z.B. den Naturschutzbehörden) abgestimmt. Auch wird in der Phase der Entwurfsplanung der **Artenschutz** weiter betrachtet und ausgearbeitet. Dies geht über die Ergebnisse aus der abgeschlossenen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) hinaus. Es werden detaillierte Kartierungen aller relevanten und potentiell in einem Raum vorkommenden Arten (z.B. Fledermäuse, Steinkauz, usw.) durchgeführt. Darauf aufbauend wird ein Fachgutachten „Artenschutzbeitrag“ erstellt und mögliche artenschutzrechtliche Konflikte dargelegt. Es werden konkrete Maßnahmen festgelegt, um Verstöße gegen rechtliche Grundlagen zum Artenschutz durch den Bau und den Betrieb des Radschnellwegs auszuschließen. Die Artenschutzmaßnahmen fließen in den LBP ein.

Wie in der Vorplanung werden auch in der Entwurfsplanung die Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes berücksichtigt und der Bau des RS4 im Hinblick auf die Auswirkungen auf das globale Klima bewertet. Schon für die Machbarkeitsstudie hat das Gutachten „Radschnellweg Euregio, Potentialanalyse, Nutzen-Kosten-Analyse“ ermittelt, dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz des RS4 positiv ausfällt. Durch das Vorhaben werden die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors insgesamt gesenkt, da der Betrieb von Radwegen (z.B. Radschnellverbindungen) durch die zukünftige verkehrliche Nutzung keinen Ausstoß von klimaschädlichem Treibhausgas (THG) erzeugt. Stattdessen werden Verlagerungseffekte vom Kfz mit antriebsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstößen hin zu CO<sub>2</sub>-freien Fahrrädern bewirkt. Die Inanspruchnahme von z.B. klimarelevanten Vegetationsbeständen oder Böden werden gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ausgeglichen bzw. kompensiert. Insbesondere mit Kompensationsmaßnahmen, die klimawirksam sind, wie die Anlage von Gehölzbeständen, kann die THG-Bilanz optimiert werden. Auch diese Ausgleichsmaßnahmen werden in den LBP integriert.

In der Genehmigungsplanung erfolgt die Verbindlichkeit für die Festlegungen, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan getroffen werden. Alle festgelegten Kompensations- Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen werden hier Bestandteil der „Baugenehmigung“, auf deren Grundlage der RS4 umgesetzt werden muss.

### **Gesamtbilanz Klimaschutz**

Bestandteil der Vorplanung ist u.a. die Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen gemäß § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG). Die Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf das globale Klima erfolgten im UVP-Bericht. Allerdings sind Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel schwer zu quantifizieren.

Die Bewertung der Radschnellverbindung RS4 im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Klima sowie die Darstellung von geeigneten Kompensationen erfolgt über die drei Kriterien „Verkehrsbedingte THG-Emissionen“, „Landnutzungsbedingte THG-Emissionen“ sowie die „THG-Lebenszyklusemissionen“:

- Durch das Vorhaben werden die „verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen“ des Verkehrssektors insgesamt gesenkt, da der Betrieb von Radwegen (z.B. Radschnellverbindungen)

keinen Ausstoß von klimaschädlichem THG durch die zukünftige verkehrliche Nutzung erzeugt. Es werden Verlagerungseffekte vom Kfz mit antriebsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstößen hin zu CO<sub>2</sub>-freien Fahrrädern bewirkt.

- „Landnutzungsbedingte THG-Emissionen“ entstehen z.B. durch die Inanspruchnahme von klimarelevanten Böden und Vegetationsbeständen. Neben dem grundsätzlichen Vermeidungsgebot gemäß der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) kann die THG-Bilanz mit besonders klimawirksamen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. sogar optimiert werden. Eine Quantifizierung ist derzeit aufgrund fehlender standardisierter Methoden nur über eine flächenmäßige Betrachtung und qualitative Einschätzung möglich.
- Bei der Abschätzung der „THG-Lebenszyklusemissionen“ werden die folgenden Phasen eines Bauwerkes betrachtet: Die THG-Emissionen, die durch die Errichtung des Bauwerks, den Betrieb, wie die Belüftung und Beleuchtung von Tunnelbauwerken, sowie durch die Streckenunterhaltung bzw. Erhaltungsmaßnahmen entstehen. Im Rahmen der Vorplanung können die THG-Lebenszyklusemissionen nur abgeschätzt und im weiteren Planungsverlauf bzw. in der Ausführungsplanung konkretisiert werden.

Im Zuge der sich an die Planfeststellung anschließenden Ausführungsplanung, Ausschreibung von Bauleistungen sowie bei der Baustellenablaufplanung werden weitere Maßnahmen im Sinne des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) geprüft und umgesetzt. Diese Maßnahmen beziehen sich insbesondere auf Ausstattungselemente (Materialwahl) sowie auf das Recycling vorhandener ausgebauter Baustoffe im Rahmen von Umbaumaßnahmen (Deckenaufbruch von Pflaster, Asphalt- und Betontragschichten) und auf die grundsätzliche Wiederverwertung von ausgebauten Massen im Rahmen der Baumaßnahme (Massenmanagement). Auch werden Treibhausgasemissionen bei zukünftigen Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen berücksichtigt.

Neben der Technischen Planung umfasst die weiterführende Planung im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“ auch die „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“. Neben der Erfassung des Eingriffs werden hier auch die Maßnahmen für den Naturraum entwickelt. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden z.B. Planung von Schutzmaßnahmen, die dem Erhalt des alten Baumbestandes (u.a. Klimaschutzwald) dienen.

Eingriffe (z.B. durch Wegfall von Klimaschutzwald) werden gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ausgeglichen bzw. kompensiert.

Insbesondere mit besonders klimawirksamen Kompensationsmaßnahmen (z.B. Umwandlung von Nadelforst in naturnahe Waldfläche) kann die THG-Bilanz optimiert werden.

### **Gesamtbilanz für Natur- und Klimaschutz**

Mehrere Beiträge beschäftigen sich mit dem Spannungsfeld zwischen den Eingriffen in Natur und Landschaft sowie der Flächenversiegelung einerseits und den positiven Effekten für den Klimaschutz

andererseits. Sie heben die Verlagerungswirkung vom Auto auf das Rad bzw. die positiven Wirkungen für die Umwelt durch geringen Flächenverbrauch, Vermeidung von Abgasen und Lärm hervor. Sie bewerten die Gesamtbilanz für den Umwelt- und Klimaschutz vor dem Hintergrund, dass Eingriffe durch Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen ausgeglichen werden, also positiv. Ein weiterer Beitrag weist darauf hin, dass im Gegensatz zu den Belastungen bei der Kfz-Verkehrsinfrastruktur beim Betrieb des RS4 nur sehr geringe Belastungen für die Umwelt entstünden, da es hier nicht zu relevanten Lärm- oder Schadstoffemissionen komme.

Im Gegensatz dazu bewerten andere die Gesamtbilanz als negativ. Es wird die Ansicht geäußert, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen für den Bau nicht ausgleichbar seien, der Bau massive Erd- sowie Versiegelungsarbeiten mit sich bringe und die Folgen des Eingriffs in die Natur für Mensch und Tier unumkehrbar seien. Es wird eine Lösung gefordert, die beim Bau nicht mehr an Flora, Fauna und Habitat zerstört als der Vorteil des Radfahrens jemals ausgleichen kann.

Alle vorliegenden Varianten wurden umfassend betrachtet und deren Vor- und Nachteile abgewogen. Die Erarbeitung der Vorzugsvariante und die Festlegung der Linie erfolgen auf Grundlage des Leitfadens für Radschnellverbindungen des Landes NRW. Dort sind die Kriterien (z.B. kurze Reisezeiten, direkte Verbindungen, geringe Steigungen usw.) festgelegt, die dazu dienen, eine Radverbindung zu schaffen, die durch ihre hohe Attraktivität möglichst vielen Verkehrsteilnehmern das Fahrrad als Alternative zum Kfz auch praktisch nutzbar macht.

Die Wirkungen auf Nachhaltigkeit und Ökologie werden in der Umweltverträglichkeitsstudie und in der Nutzen-Kosten-Analyse bewertet. Im Ergebnis sind für die Vorzugsvariante die Eingriffe in die Natur und Landschaft ausgleichbar, während gleichzeitig ein großes Potential zur Verringerung von Klimagasen geschaffen wird, denn der RS4 bietet eine sichere Streckenführung an und wird insbesondere für Pendelnde und tägliche Fahrten dienen, nicht nur für Freizeitwecke.

Die Umweltauswirkungen, die bereits in der UVS umfassend bewertet wurden, werden im weiteren Projektverlauf durch Landschaftspflegerische Begleitpläne in Form von Ausgleichs-, Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen konkretisiert.

Als Ergebnis wird die aktuell ausgewählte Vorzugsvariante dem Ministerium zur Zustimmung vorgelegt.

### **Grundsatz „Vermeidung vor Ausgleich“, artenschutzrechtliche und FFH-Ausnahmeprüfung**

In einem Beitrag wird gefragt, ob der Grundsatz „Vermeidung vor Ausgleich“ bei diesem Projekt nicht gelte (z.B. für Bereiche, in denen der Steinkauz vorkommt). Im Beitrag wird auf folgende Formulierung in Kapitel 2.6 des Erläuterungsberichts der Voruntersuchung hingewiesen: „...zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses müssen nicht betrachtet werden, da es für das Vorhaben zu keiner FFH-Ausnahmeprüfung oder einer artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung kommt“. Darauf bezogen wird gefragt: „Warum führt der Eingriff in den Lebensraum dieser Art oder der Fledermäuse nicht zu einer FFH-Ausnahmeprüfung oder einer artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung?“

Ein anderer Beitrag weist auf eine hohe Dichte an Quartieren von z.B. Fledermäusen hin. Es wird die Ansicht geäußert, dass die Kartierung entscheidungsrelevanter Arten unvollständig sei (Anmerkung: in der UVS werden diese „planungsrelevante Arten“ genannt). Ein Hinweis bezieht sich auf den Brutplatz des Steinkauzes.

Im Einzugsbereich des RS4 ist ein FFH-Gebiet für das Wurmatal nördlich von Kohlscheid östlich der Bahnlinie ausgewiesen. Hierfür wurde eine FFH-Vorprüfung durchgeführt.

Die weiterführende Planung beinhaltet u.a. auch die „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, inhaltlich erfasst im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“ (siehe auch die Ausführungen dazu oben bei „Vorgehensweise in den weiteren Planungsphasen“). Neben der Erfassung des Eingriffs werden hier auch die Maßnahmen für den Naturraum entwickelt. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden, die dem Erhalt und dem Schutz der angrenzenden Flächen dienen, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten.

Weitere Gutachten (Artenschutzrechtliche und faunistische Untersuchungen) prüfen unter Einbeziehung der Auswirkungen des Vorhabens und der Örtlichkeit alle relevanten Wirkfaktoren auf die vorkommenden Arten. Hier werden mögliche artenschutzrechtliche Konflikte erfasst und entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Vorsehen einer umweltverträglichen Beleuchtung, die eine möglichst geringe Auswirkung auf die betroffenen Tierarten besitzt) einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen entwickelt.

### **Störungen und Verdrängung von wildlebenden Tieren im Bereich landwirtschaftlicher Flächen**

In einem Beitrag wird berichtet, dass man beim Ausbau des „Weißen Weges“, der damals ebenfalls durch landwirtschaftliche Flächen gebaut wurde, habe erfahren müssen, dass wildlebende Tiere durch die Baumaßnahmen und freilaufende Hunde in ihrer Ruhe gestört und schließlich verdrängt wurden. Zudem würden Mitbürger\*innen dazu inspiriert, ihre eigenen Wege durch bepflanzte Felder zu suchen. Vergleichend werde beim Bau des Radwegs durch die Felder neben Nutzungsverlust und Ernteaussfällen auch mit querfeldein fahrenden Radfahrern zu rechnen sein.

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht und sind im Variantenvergleich gewürdigt worden. Der RS4 ist hauptsächlich ein Angebot für den Alltagsverkehr. Querfeldeinfahrten durch unbefestigte Ackerflächen sind im Alltagsverkehr so unkomfortabel, dass davon ausgegangen werden kann, dass eine nennenswerte Fehlnutzung nicht auftritt. In der späteren Planungs- und Betriebsphase sind im Bedarfsfall ggf. Schutzmaßnahmen wie z.B. eine entsprechende Randbepflanzung oder Einzäunung zu prüfen.

### **Konkrete Fragen, Eingriffe und Maßnahmen**

Weitere Anmerkungen und Fragen zu konkreten örtlichen Eingriffen werden unter den jeweiligen Verortungen ab Kapitel 10 behandelt. Eingriffe z.B. im Bereich des alten Bahndamms Laurensberg werden im Kapitel 15 behandelt und Eingriffe im Bereich Wurmatal in Kapitel 30.

### **3 THEMENBLOCK „ALLGEMEINE TECHNISCHE UND PLANERISCHE FRAGESTELLUNGEN“**

In diesem Kapitel werden allgemeine technische und planerische Fragestellungen beantwortet, die u.a. die besonderen Anforderungen und Ausgestaltungen von Radschnellverbindungen sowie die Planungsverfahren im Vergleich zu herkömmlichen Radverkehrsanlagen verdeutlichen oder sich in anderer Weise übergreifend auf alle Abschnitte der Planung beziehen.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

#### **1) Trennung des Radverkehrs vom Autoverkehr**

Grundsätzlich wird die Intention begrüßt, den Fahrradverkehr vom Autoverkehr zu entkoppeln. Beide Verkehre seien völlig verschieden und stören sich zu häufig gegenseitig.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Das Land Nordrhein-Westfalen hat die Anforderungen an Radschnellverbindungen des Landes im Leitfaden „Radschnellverbindungen in NRW, Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“ festgelegt. Die darin zulässigen Führungsformen gewährleisten, dass der Radverkehr grundsätzlich vom Kfz-Verkehr getrennt geführt wird. Einziges Element, das eine gemeinsame Führung vorsieht, ist die Fahrradstraße.

#### **2) Schutz von Fußgängern**

Um Fußgänger zu schützen und dem Radverkehr eine angepasste Geschwindigkeit näher zu legen, wäre eine Umbenennung in "Fahrradkurzweg" angebracht.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Es wird davon ausgegangen, dass eine Umbenennung des RS4 keine nachhaltige Wirkung auf das Nutzerverhalten hätte. Zum Schutz der Zu-Fuß-Gehenden ist stattdessen gemäß dem Leitfaden immer eine getrennte Führung des Fußverkehrs vorzusehen. Damit sollen die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr minimiert werden. Beim RS4 sind daher immer begleitende Gehwege oder eine alternative Fußwegeverbindung vorgesehen.

#### **3) Landwirtschaft**

Die landwirtschaftlichen Belange sind bei den Führungen durch landwirtschaftliche Flächen zu berücksichtigen.

Die Kompensationsmaßnahmen sind aus landwirtschaftlicher Sicht kritisch zu betrachten, da der Nahrungsmittelproduktion weitere Fläche entzogen wird.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die Belange der Landwirtschaft werden in der Umweltverträglichkeitsstudie behandelt und berücksichtigt (Schutzgüter: „Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt“ und „Fläche“). Die Planungen erfolgen in Abstimmungen bzw. unter Beteiligung der Vertreter der Landwirtschaft, die als

Träger Öffentlicher Belange (TÖB) zwingend zu beteiligen sind. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden u.a. Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen herausgearbeitet, um die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen und die damit verbundene Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen so gering wie möglich zu halten.

Die nachhaltige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr und die damit verbundenen positiven Wirkungen u.a. auf die Vermeidung von Treibhausgasen werden in der Abwägung aller Belange hier höher gewichtet als die Bereitstellung von Flächen für die Nahrungsmittelproduktion.

#### **4) Wartung und Instandhaltung, Reinigung und Winterdienst**

- Wie wird der RS4 gewartet bzw. instandgehalten?
- Wie erfolgt der Winterdienst bzw. die Straßenreinigung auf dem RS4 zwischen den Ortsdurchfahrten?
- Wie erfolgt der Grünschnitt (im Speziellen erfolgte ein Hinweis auf den Grünschnitt auf Herzogenrather Stadtgebiet im Abschnitt des Supermarktes LIDL in Pannesheide bis zum Geschäft Fressnapf in Strass)?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Reinigung und der Winterdienst sind im Leitfaden „Radschnellverbindungen in NRW, Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“ beschrieben. Darin ist vorgegeben, dass aufgrund der herausragenden Verkehrsfunktion der Radschnellverbindungen in Bezug auf das regelmäßige Verkehrsbedürfnis hohe Anforderungen durch den betrieblichen Unterhalt erfüllt werden müssen. Im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht haben regelmäßige Streckenkontrollen mehrmals pro Woche durch den Straßenbaulastträger zu erfolgen. Beim RS4 ist der Landesbetrieb Straßenbau der Straßenbaulastträger für alle Abschnitte im Stadtgebiet Herzogenrath sowie für die Abschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrten im Stadtgebiet Aachen. Für die Ortsdurchfahrten in Aachen ist die Stadt Aachen zuständig.

Das Qualitätsniveau im Winterdienst ist von der Witterungssituation abhängig, sollte nach dem Leitfaden aber im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung grundsätzlich die Befahrbarkeit anstreben und diesen Zustand täglich von 6.00 bis 22.00 Uhr sicherstellen.

Für die Pflege von Bewuchs an Straßen und Radwegen ist heute und zukünftig der jeweilige Grundstückseigentümer (privat bzw. öffentlich) zuständig. Die Straßenbauverwaltung fordert die Erfüllung dieser Pflicht im Bedarfsfall ein.

## **5) Steigungen**

- Aussprache für geringe Steigungen, damit auch für Lastenrad komfortabel.
- E-Bike Nutzung steigt -> Steigungsargument?
- Warum wird der Steigung, jetzt, wo E-Bikes und E-Scooter auf RSW zugelassen sind, weiterhin so eine hohe Gewichtung gegeben?

### **Stellungnahme Projektteam**

Der Leitfaden für Radschnellverbindungen des Landes NRW schreibt eine maximale Steigung von 3 % vor. Auf kurzen Abschnitten wie z.B. bei Rampen zu Über-/Unterführungen sind bis zu 6 % zulässig. Hiermit soll gewährleistet werden, dass möglichst viele Nutzergruppen die Radschnellverbindung nutzen können und damit das Potential für den Umstieg vom Auto auf das Rad so gut wie möglich ausgeschöpft wird. Dazu gehören ebenso die Nutzergruppen, die sich kein E-Bike leisten können oder wollen. Ebenso gibt es im Bereich der Kinderfahrräder kein Angebot an motorunterstützten Modellen, das Angebot beginnt erst im Jugendfahrrad-Segment.

## **6) 10 %-Qualitätskriterium**

Die Berechnung zur Erfüllung des 10%-Qualitätskriterium für den RSW habe ich teilweise nicht nachvollziehen können. Es wurden Varianten mit der Begründung ausgeschlossen, dass auf den Abschnitten der Varianten bezogen auf die Teilabschnittslänge die 10% Quote nicht erfüllt wurde. Auf Seite 159 des Erläuterungsberichtes zur Voruntersuchung erfüllen 2 von 3 gewählten Abschnitten dieses Kriterium ebenfalls nicht. Aber bezogen auf die Gesamtstrecke schon. Warum wurden nicht alle Streckenkombinationen (auch für die im Vorfeld ausgeschlossenen Teilabschnitte z.B. im Bereich Henricistraße) bezogen auf die Gesamtstrecke auf diese Weise betrachtet/gewertet? Dies könnte dazu führen, dass Strecken, die losgelöst für sich zwar das 10 % Kriterium nicht erfüllen, aber in Kombination mit günstigen Teilabschnitten für die Gesamtstrecke sehr wohl.

### **Stellungnahme Projektteam**

Auf S. 159 des Erläuterungsberichtes zur Voruntersuchung wird die Berechnung des Streckenanteils ohne RSV-Qualität auf die drei Abschnitte I (Aachen - Richterich), II (Richterich - Kohlscheid) und III (Kohlscheid - Herzogenrath) bezogen. Diese Abschnittsbildung bildet jeweils längere Verbindungen, die schon wichtige Quellen und Ziele miteinander verbinden und einen eigenen Verkehrswert ergeben. In den Abschnitten I (10 %) und II (4 %) wird der Grenzwert von 10 % nicht überschritten. In Abschnitt III (11%) wird der Grenzwert nur geringfügig überschritten.

Bei den ausgeschlossenen Varianten liegt dagegen der Streckenanteil ohne RSV-Qualität teilweise weit über 10 %:

- Im Abschnitt I ist die Variante I.A über die Henricistraße bereits vor dem Variantenvergleich verworfen worden. Im Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung ist in Kapitel 3.2.2.1 auf S. 41 erläutert, dass sie auf einer Länge von 3,33 km die RSV-Qualität nicht erreicht. Bezogen auf die Gesamtlänge von 4,04 km ergibt dies einen Streckenanteil von 82 %, so dass der Grenzwert von 10 % ganz erheblich überschritten wird.

- Für den Abschnitt II ist in Kapitel 3.3.6.2 auf Seite 151 angegeben, dass bei Variante II.C (= Vorzugsvariante) die RSV-Qualität nur auf 4 % der Strecke nicht erreicht wird. Bei Variante II.A wird die RSV-Qualität auf 19 % der Strecke nicht erreicht, was den Grenzwert deutlich übersteigt.
- Für den Abschnitt III ist die Variante III.A über die Neustraße vor dem Variantenvergleich verworfen worden. Im Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung ist in Kapitel 3.2.4.1 auf S. 54 in Abb. 3-25 dargestellt, dass die RSV-Qualität auf dem weit überwiegenden Teil der Strecke nicht erreicht wird, so dass der Grenzwert von 10 % erheblich überschritten wird.

### **7) Bewertungen in der Voruntersuchung (VU)**

Die Bewertungen der VU finde ich generell schwer nachvollziehbar. Wann ist etwas als ++ oder - oder ° zu bewerten? Ist es üblich mit +/- Wichtungen zu arbeiten? Wären numerische Methoden mit einer Gesamtwertbildung mit einer vor der Bestimmung der Einzelwerte festgelegten Gewichtung über Rechenwerte nicht transparenter? Z.B. kann sich das bei der Wahl der Abschnitte nachteilig für manche Abschnitte (vgl. Seite 100 des VU-Berichtes) auswirken?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Art der Bewertungen entsprechen den gängigen Vorgaben der "Richtlinien zum Planungsprozess und für die inhaltliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)" und ist ein allgemein anerkanntes Verfahren u.a. bei Linienbestimmungsverfahren im Straßenbau. Die vorgeschlagene numerische Methode mit einer Gesamtwertbildung aus gewichteten Einzelwerten wäre rein mathematisch und kann u.a. bei der Bewertung von Schutzgütern eine qualitative Bewertung nicht ersetzen.

### **8) Möglichkeiten zur späteren Umnutzung des RS4**

Wird nach Auslaufen der Zweckbindung (wie lange?) eine Umnutzung der Trasse möglich sein? Kann es passieren, dass irgendwann eine „Tram“ oder ähnliches auf der Trasse geführt wird? Oder andere Verkehrsnutzer? Immerhin „sind die vorhandenen und die geplanten Verkehrsflächen als Landesstraßen um- bzw. einzustufen“.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Trasse wird als Radweg angelegt und nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung angeordnet. Der RS4 wird als Radschnellverbindung des Landes als eine eigenständige Kategorie der öffentlichen Straßen definiert, die den Landesstraßen gleichgestellt werden. Für den RS4 wird eine Widmung nach § 6 StrWG NRW erfolgen. Umwidmungen wären nur nach den Regelungen des StrWG NRW möglich, sind aber nicht beabsichtigt.

Zweckbindungsfristen: bei Förderungen für die Kommunen beträgt die Zweckbindungsfrist 20 Jahre. Sofern das Land NRW über die "Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030" Fördermittel vom Bund zur Verfügung gestellt bekommt, gilt keine Zweckbindungsfrist. Allerdings sind die geförderten Anlagen dauerhaft in guter Qualität für den Zweck der Radschnellverbindung zu erhalten.

## **9) Roermonder Straße**

Warum gibt es keine Variante, die grundsätzlich die vorhandene Roermonder Straße als Priorität nimmt (Variante A)?

### **Stellungnahme Projektteam**

Eine mögliche Linienführung entlang die Roermonder Straße wurde in den Abschnitten I und II mit unterschiedlichem Ergebnis geprüft:

Im Abschnitt I (Aachen - Richterich) ist in Variante I.A die Roermonder Straße zwischen der Einmündung Henricistraße und der Kreuzung Horbacher Straße enthalten. Im Abschnitt II (Richterich - Kohlscheid) wird Variante B auf der gesamten Länge zwischen Horbacher Straße und Am Zollhaus entlang der Roermonder Straße geführt.

In beiden Abschnitten haben die Untersuchungen gezeigt, dass die Roermonder Straße in Bezug auf verschiedene Merkmale über längere Strecken die Mindestanforderungen des Leitfadens für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW nicht erfüllt. Die vorhandenen Radwege genügen oftmals nicht den Anforderungen an eine Radschnellverbindung. Eine solche soll zwischen Aachen und Herzogenrath entstehen und bedarf deshalb oftmals neuer Verkehrsanlagen oder Anpassungen an bereits vorhandene Infrastrukturen.

In Abschnitt I ist die Strecke an der Roermonder Straße aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite nur mit Unterschreitung der Mindestmaße für Radschnellverbindungen in verschiedenen Teilabschnitten umsetzbar. Stadtauswärts sind am Richtericher Berg (Rathausstraße bis Laurentiusstraße) Steigungen von mehr als 4 % auf einer Länge von etwa 500 m zu überwinden. In Gegenrichtung führt das Gefälle zu hohen Radfahrgeschwindigkeiten, was die Gefährdung im Bereich von Grundstückszufahrten, Knotenpunkten und Bushaltestellen erhöht. Auf 2,3 km von 4,3 km Länge kann die Verbindungsqualität einer Radschnellverbindung nicht erreicht werden. Es wird auch auf die Behandlung dieses Abschnittes in Kapitel 14 „Laurensberg und Schlossparkstraße“ und Kapitel 15 „Bahndamm Laurensberg“ verwiesen.

In Abschnitt II sind ab Ortseingang Kohlscheid von der Dornkaulstraße bis Voccartstraße die einzuhaltenden Standards für Radschnellverbindungen aufgrund der Straßenraumbreiten auf 2,3 km von 4,8 km nicht umsetzbar. Bei der Überprüfung wurde der gesamte Straßenraum der Roermonder Straße betrachtet. Dieser ist für die Führung einer Radschnellverbindung in weiten Teilen zu schmal, so dass keine Führung entsprechend den verbindlichen Regelwerken gestaltet werden kann. Es wird auch auf die Behandlung dieses Abschnittes in Kapitel 19 „Richterich, Ortsdurchfahrt“ und Kapitel 21 „Ortsausgang AC-Richterich (Küppershof) bis HZ-Kohlscheid (Kircheichstraße); ...“ verwiesen.

Diese Varianten sind daher als Radschnellverbindung technisch nicht realisierbar und scheiden aus.

In den Varianten I.B und I.C wird der RS4 zwischen der nördlichen Einmündung Tittardsfeld und dem Roder Weg entlang der Roermonder Straße geführt (Teilabschnitte I.B.4 bzw. I.C.4). In der Variante II.C wird der RS4 zwischen Einmündung Roder Weg und südlichem Ortseingang Kohlscheid je nach Untervariante teilweise oder auf gesamter Länge entlang der Roermonder Straße geführt. Mit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Anfang des Jahres 2024 wurden neue Erkenntnisse zu den Untervarianten II.C.2, II.C.3 und II.C.4 erlangt. Dies macht für die nahe Zukunft einen erneuten Untervariantenvergleich erforderlich. Es wird auf die ausführliche Behandlung dieses Abschnitts in Kapitel 21 verwiesen.

#### 4 THEMENBLOCK „ALLGEMEINE AUSSAGEN UND ANMERKUNGEN“

In diesem Kapitel werden allgemeine Aussagen und Anmerkungen behandelt, die sich weniger auf die örtliche Ausgestaltung des RS4 beziehen, als z.B. auf die Information zur Beteiligung oder die Bewertung in übergeordneten Zusammenhängen, wie etwa dem Beitrag zur Mobilitätswende oder die Wirtschaftlichkeit.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

##### **1) Grundsätzliche Zustimmung oder Ablehnung zum RS4, u.a. als Beitrag zur Mobilitätswende**

In mehreren Beiträgen werden der RS4 und sein Beitrag zur Mobilitätswende begrüßt. Begründet wird dies mit der Erhöhung des Komforts, der Überlastung des Straßennetzes, der höchsten Potentialausschöpfung aller Varianten beim Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad und der besseren Anbindung des Nordwestens an die Stadt Aachen. Auch wird auf die Gefahren für Radfahrende im Straßenraum, u.a. durch enges Überholen durch Kfz, hingewiesen – eine Gefahr, die durch den Bau des RS4 mit einer weitgehenden Trennung vom Kfz-Verkehr erheblich gesenkt werden kann.

In anderen Beiträgen wird der RS4 abgelehnt. Begründet wird dies mit einer fehlenden Gemeinwohlorientierung, weil die Zielgruppe klein sei, sowie mit der Auffassung, dass es bereits genügend asphaltierte Radwege gebe. Der RS4 wird in einem Beitrag als Prestigeobjekt bewertet.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Wichtige Zielgruppen sind alle Radfahrenden und Pendelnden zwischen Aachen und Herzogenrath. Durch eine sichere und komfortable Radinfrastruktur mit weitgehender Trennung vom Kfz-Verkehr soll diesen ein gutes Angebot zum Umstieg vom Kfz gemacht werden. Diese Zielgruppen sind in der Potenzialanalyse entsprechend berücksichtigt. Zu dem Projekt wurde in der Machbarkeitsstudie eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass der Nutzen um mehr als das Dreifache höher ist als die Kosten. Damit dient der RS4 durchaus dem Gemeinwohl. Aus diesem Grund kann man hier nicht von einem Prestigeobjekt sprechen. Der RS4 ist erklärter politischer Wille des Landes NRW, der Städte Aachen und Herzogenrath sowie der StädteRegion Aachen.

##### **2) Information und frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Mehrere Beiträge loben die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und bewerten die Planung als engagiert. Aufgeführt werden Aspekte wie die umfangreichen veröffentlichten Unterlagen und eine sorgfältige Abwägung der Planung. Der Projektatlas wird als gutes Hilfsmittel zur Information begrüßt und die öffentlichen Veranstaltungen werden gelobt.

Ein Beitrag kritisiert hingegen die Veranstaltungen hinsichtlich der Lautstärke und bewertet sie als „Schein“. Weiterhin wird kritisiert, dass die Beteiligungsfrist für die Sichtung von 161 Dateien zu kurz sei.

In einem Beitrag wird die Bekanntmachung der Bürgerbeteiligung vor Ort bemängelt. Aushänge mittels Plakaten und Bekanntmachungen in z.B. Schaukästen in unmittelbarer Nähe der betroffenen Anlieger seien sehr nachlässig gehandhabt worden. Die Bekanntgabe des Termins zur Beteiligung

der Öffentlichkeit sei vorwiegend über soziale Medien (insbesondere in Gruppen für Fahrradfahrer) erfolgt. Es wird gefragt,

- warum z.B. keine Postwurfsendung im Bereich der Betroffenen (vorwiegend ältere, nicht digitale Medien nutzende) Anwohner verteilt wurde,
- warum eine nur auf junge/spezielle Zielgruppen ausgerichtete Informationspolitik durchgeführt wurde,
- ob eine Beteiligung der Anwohner ernsthaft gewollt gewesen sei,
- warum z.B. die auf der S. 33 des VU-Berichts beschriebenen Plakataktionen im Rahmen der zweiten Stufe der Bürgerbeteiligung nur im Stadtgebiet Herzogenrath stattfanden und ob hier mehr „Begeisterung“ und weniger Widerstand zu erwarten gewesen sei.

Im Rahmen des Termins im Schulzentrum in Laurensberg seien nur die Pläne zur Information ausgelegt worden und die Beteiligten hätten sich vorgestellt. Es habe noch ein paar allgemeine Plakate gegeben. Eine Vorstellung und Erläuterung des Vorhabens im Bereich Laurensberg in Form eines Vortrags habe es nicht gegeben, da dies nach Aussage der Verantwortlichen in vergangenen Terminen zur Beteiligung der Öffentlichkeit zu Diskussionen geführt habe.

Es wird gefragt, ob Diskussionen nicht erwünscht gewesen seien. Es habe einen Zettel mit QR-Code gegeben, unter dem man sich alle Projektunterlagen abrufen konnte (von deren Masse man sich erschlagen gefühlt habe, nicht zu sprechen von der Verständlichkeit für Laien). Als Bürger fühle man sich hier leider nicht mitgenommen. Es wäre nur die schriftliche Eingabe geblieben. Vor allem ältere Bürger seien bei dieser Umsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung enorm benachteiligt.

Es wird gefragt, warum die Öffentlichkeitsbeteiligung so positiv hervorgehoben werde, wenn viele Betroffene sie in vielerlei Hinsicht als mangelhaft empfunden hätten. Weiterhin wird gefragt, ob eine ernsthafte Information/ kritische Diskussion/ Beteiligung wirklich gewünscht gewesen sei.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Bekanntmachung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe auch Kapitel 2) erfolgte in der Tagespresse, auf den Webseiten der Städte Herzogenrath und Aachen sowie den Projektwebseiten bei Straßen NRW und der Seite des RS4. Darüber hinaus wurden diese Informationen auch auf Social Media geteilt, Aushänge genutzt sowie in beiden Stadtgebieten per Banner über der Straße darauf aufmerksam gemacht. Die Art der Information ging damit über das rechtlich geforderte Minimum hinaus. Damit wurde eine breite Öffentlichkeit angesprochen und nicht nur junge Menschen. Eine Postwurfsendung ist bei Maßnahmen dieses Umfangs nicht möglich/vorgesehen. Aufgrund der großen Projektlänge (14 km) zuzüglich verschiedener Varianten sowie aufgrund des frühen Planungsstandes würde dies einen unverhältnismäßig hohen Aufwand bedeuten.

Die öffentlichen Veranstaltungen wurden als Info-Messe angelegt. Dies ist bei solchen Projekten ein bewährtes Instrument zur Beteiligung. Die Teilnehmenden konnten sich dezentral an verschiedenen Themeninseln informieren. Anmerkungen und Kritik konnten u.a. auf Karteikarten an Pinnwänden angebracht werden. Das gewählte Format bot zudem ausreichend Zeit und Möglichkeiten für individuelle Fragen. Weiterhin wurde durch das Betreuungspersonal Hilfestellung bei der Niederschrift

der Beiträge geleistet. Die Erfahrungen aus früheren Beteiligungen zeigen, dass auf diese Weise eine wesentlich geringere Hemmschwelle zur Beteiligung besteht als bei reinen Frontal- bzw. Vortragsveranstaltungen. Alle Stellungnahmen der Veranstaltung – ob mündlich oder schriftlich – wurden in diese Dokumentation aufgenommen.

Der Umfang der veröffentlichten Unterlagen ist der Größe bzw. Länge dieses Projektes geschuldet. Dem Projektteam ist darüber hinaus bewusst, dass manche Unterlagen für Laien schwer verständlich sind. Es ist jedoch aufgrund des extrem hohen Aufwands leider nicht möglich, wissenschaftliche/ fachtechnische Gutachten und Pläne in einfache/ allgemeinverständliche Sprache/ Darstellung zu „übersetzen“. Tatsächlich dient die frühe Bürgerbeteiligung im gewählten Infomesse-Format (sowie alle späteren Beteiligungsformate) auch und vor allem dazu, hier eine Brücke zu schlagen und (Verständnis-)Fragen direkt und verständlich beantworten zu können.

Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass, als Reaktion darauf, dass die Unterlagen zum Projekt sehr umfangreich waren, die Fristen für Eingaben im aktuellen Fall sogar deutlich länger als gesetzlich vorgeschrieben waren. Im nächsten Verfahrensschritt wird es zudem erneut die Möglichkeit der Beteiligung geben.

### **3) Zukünftige Info und Beteiligung**

In einem Beitrag wird darum gebeten, als direkt Betroffene über die nächsten Schritte des Verfahrens informiert und in den Entscheidungsprozess einbezogen zu werden, um eine umfassende und ausgewogene Lösung zu finden.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Auch in der Zukunft werden die Fortschritte und weiteren Entwicklungen des Projekts über die Projektwebseiten bei der Stadt Aachen ([https://aachen.de/de/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/verkehrs-konzepte/radverkehr/radschnellweg](https://aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrs-konzepte/radverkehr/radschnellweg)), Straßen.NRW ([www.RS4.NRW.de](http://www.RS4.NRW.de)) und einen zentralen Zugang ([www.radschnellweg-euregio.de](http://www.radschnellweg-euregio.de)) der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Auch wird der interaktive Projektatlas dem Projektfortschritt entsprechend angepasst; der Zugang erfolgt über die vorgenannten Internetseiten. Des Weiteren ist beabsichtigt, bei passenden Gelegenheiten (z.B. Aachener Fahrradtag) auch in Präsenz Infostände zum RS4 anzubieten. Diese Angebote werden im Vorfeld den örtlichen Medien zu Veröffentlichung angeboten und über die üblichen Kommunikationswege der Projektbeteiligten sowie über soziale Medien beworben.

Formale Beteiligungen, z.B. in Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts, werden im erforderlichen Umfang entsprechend den gesetzlichen Anforderungen durchgeführt.

Es obliegt Interessierten, sich über die o.g. Kanäle selbstständig über den Stand des Verfahrens und die Möglichkeiten der Beteiligung zu informieren.

#### **4) Übrige Radwege**

Ein Beitrag bittet darum, neben dem RS4 auch die übrigen Radwege nicht zu vernachlässigen. Der Erfolg des RS4 im Sinne des Umstiegs auf das Rad wird in Abhängigkeit davon gesehen, dass er aus den umliegenden Gebieten mit dem Rad auch gut erreichbar ist.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die Linienführung des RS4 ist so konzipiert, dass zahlreiche Verknüpfungen zum bestehenden Radverkehrsnetz geschaffen werden. Dementsprechend ist es auch im Interesse des RS4, dass das vorhandene Radverkehrsnetz in einem guten Zustand ist. Die Instandhaltung und der Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlagen ist jedoch nicht Teil des Projektes RS4 und kann daher im Rahmen dieses Projektes nicht berücksichtigt werden.

Es kann jedoch versichert werden, dass die für die bestehenden Radverkehrswege zuständigen Straßenbausträger Stadt Aachen, Stadt Herzogenrath und Straßen.NRW auch für diesen Teil des Netzes Mittel und Kapazitäten vorgesehen haben.

#### **5) Bewertung der Vorzugsvariante**

Mehrere Beiträge sprechen sich für die Vorzugsvariante aus, z.B. mit Hinweis auf geringe Steigungen und eine attraktive Linienführung, die die Nutzung des Fahrrads auch auf längeren Strecken attraktiv machen. Es wird u.a. gefordert, die anerkannten technischen Standards für den Bau einer Radschnellverbindung mit geringen und kurzen Steigungen sowie einer möglichst direkten Linienführung uneingeschränkt einzuhalten. Dies werde von der Vorzugsvariante erfüllt, von den in der öffentlichen Diskussion vorgetragene alternativen Routenführungen dagegen nicht. Der RS4 werde nur dann ein Erfolg, wenn er gegenüber der Nutzung des Kfz relevante Zeit- und Komfortgewinne biete.

Im Gegensatz dazu lehnen andere Beiträge die Vorzugsvariante ab, u.a. in Bezug zu den geplanten Brückenbauwerken. Es wird u.a. auf Unterschriftensammlungen verwiesen, die auch im Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung benannt wurden. Verschiedentlich wird die Prüfung alternativer Linienführungen mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft unter Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur gefordert. Die Streckenführung des RS4 wird als ungeeignet für Pendelnde angesehen. Die Streckenführung sei weder praktisch, noch ökologisch, noch nachhaltig. Es gebe alternative Streckenoptionen, die tatsächlich einen Beitrag zur Verkehrswende liefern würden und zudem noch kostengünstiger seien.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Alle vorliegenden Varianten wurden umfassend betrachtet und deren Vor- und Nachteile abgewogen. Das Ergebnis ist die vorliegende Vorzugsvariante. Die Prüfung aller Varianten, die daraus resultierende Erarbeitung der Vorzugsvariante und die damit einhergehende Festlegung der Linie erfolgten auf Grundlage des Leitfadens für Radschnellverbindungen des Landes NRW. Dort sind die Kriterien (z.B. kurze Reisezeiten, direkte Verbindungen, geringe Steigungen usw.) festgelegt. Diese Kriterien wurden nicht willkürlich gewählt, sondern sollen dazu dienen, eine Radverbindung zu

schaffen, die durch ihre hohe Attraktivität möglichst vielen Verkehrsteilnehmer das Fahrrad als Alternative zum Kfz interessant und auch praktisch nutzbar macht.

Bauwerke stellen zwar einen Eingriff in die Natur/ Landschaft dar, sind aber auch eine Möglichkeit, die o. g. Kriterien zu erreichen, z.B. zur Verkürzung der Reisezeit, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der Querung stark befahrener Straßen oder zur Überbrückung von Abschnitten mit starken Steigungen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie und die Nutzen-Kosten-Analyse (siehe hierzu auch die Ausführungen unter 10) dienen u.a. dazu, die Wirkungen solcher Bauwerke auf Nachhaltigkeit und Ökologie zu bewerten. Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie behandelt und in der Abwägung der Varianten gewürdigt. Der positive Nutzen, der mit der Vermeidung von Kfz-Fahrten durch den Bau des RS4 entsteht, geht u.a. in der Nutzen-Kosten-Analyse in Form der CO<sub>2</sub>-Vermeidung ein. Damit sind sowohl die Belange des Naturschutzes als auch des Umwelt- und Klimaschutzes berücksichtigt.

Im Ergebnis sind für die Vorzugsvariante die Eingriffe in die Natur und Landschaft ausgleichbar, während gleichzeitig ein großes Potential zur Verringerung von Klimagasen geschaffen wird. Der RS4 bietet eine sichere Streckenführung an und wird insbesondere für Pendelnde und tägliche Fahrten dienen und nicht nur für Freizeitwecke.

Als Ergebnis wird die aktuell ausgewählte Vorzugsvariante dem Ministerium zur Zustimmung vorgelegt. Im weiteren Projektverlauf werden diese Aspekte durch Landschaftspflegerische Begleitpläne sowie Ausgleichs-, Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt. Hierzu wird auch auf die Ausführungen in Kapitel 3 zum Themenblock „Umwelt, Artenschutz, Treibhausgase (Klimaschutz)“ verwiesen.

## **6) Berücksichtigung alternativer Trassen**

Alternative Trassen wurden zu schnell und vereinfacht verworfen. Dies geht zu Lasten der Umwelt, Steuerzahlern und Bürgern/Anwohnern. Warum wurden diese Varianten (auch vor dem Hintergrund der geänderten zugelassenen Nutzung der RSW durch E-Bikes und E-Scooter) nicht neu betrachtet und nicht nur die schon bereits getroffenen Aussagen in der VU in der „Anlage 1 - Strecken- und Maßnahmenbeschreibung zur Unterlage 1“ übernommen?

### **Stellungnahme Projektteam**

Keine Alternative Trasse wurde leichtfertig verworfen. Alle vorliegenden Varianten wurden umfassend betrachtet und deren Vor- und Nachteile abgewogen. Warum Varianten frühzeitig von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen wurden, wurde im Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung dokumentiert.

Die Nutzung von Radschnellverbindungen durch E-Bikes oder E-Scooter ist nicht neu. Allerdings sieht die Radwegeplanung insbesondere bei Radschnellverbindungen eine Nutzung durch alle Radfahrenden vor. Dazu gehören ebenso die Nutzergruppen, die sich kein E-Bike leisten können oder wollen. Diese stellen nach wie vor die Mehrheit der Radfahrenden und müssen daher als

Maßstab für die Abwägung angesetzt werden. Ebenso gibt es im Bereich der Kinderfahrräder kein Angebot an motorunterstützten Modellen, das Angebot beginnt erst im Jugendfahrrad-Segment.

### **7) Ausgestaltung/ Darstellung der Planunterlagen**

- Können Pläne, die lesbarer sind und in denen die Anbindungen an die Wohngebiete dargestellt sind, veröffentlicht werden?
- Was bedeuten die weiß schraffierten Flächen? (Darstellung Projektatlas)

#### **Stellungnahme Projektteam**

Alle bisherigen Planunterlagen sind im Internet abrufbar. Detaillierte Planunterlagen gibt es zum jetzigen Planungszeitpunkt im Rahmen der Linienfindung noch nicht. Mit fortschreitendem Planungsstand werden die Planungen und somit auch die Planunterlagen genauer und detaillierter. Die Anbindung der Wohngebiete erfolgt i.d.R. über die bereits jetzt vorhandenen und den zukünftigen RS4 querenden Radwegebeziehungen, sofern sich der RS4 nicht im Einschnitt oder in Dammlage befindet, wo eine niveaugleiche Verknüpfung nicht möglich ist. Mit voranschreitendem Planungsfortschritt werden auch für Laien gut lesbare Visualisierungen im interaktiven Projektatlas (zu erreichen z.B. über die Projektwebseite [www.RS4.NRW.de](http://www.RS4.NRW.de)) nachgepflegt.

Die weißen Flächen im Projektatlas stellen Bereiche dar, in denen Bauwerke vorgesehen bzw. notwendig sind. Dies können Über- oder Unterführungen oder auch Stützbauwerke sein.

### **8) Zeitplan**

- Wann erfolgt die Umsetzung? Wie lange dauert sie?
- Nach nun mehr als zehnjähriger Planungszeit ist es längst überfällig, dass dieses regional bedeutsame Verkehrsprojekt endlich in die Umsetzung geht.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Eine genaue Zeitschiene kann zurzeit noch nicht angegeben werden. Die Umsetzung wird nach Möglichkeit abschnittsweise erfolgen, in Abhängigkeit von der Erlangung des Baurechts, der Gewährung von Sperrpausen durch die Deutsche Bahn und die Möglichkeit, Abschnitte mit jeweils eigenem Verkehrswert bilden zu können. Darunter ist zu verstehen, dass der betreffende Abschnitt bereits für sich eine sinnvolle Ergänzung des vorhandenen Verkehrsnetzes darstellt und für eine nennenswerte Anzahl an Wegebeziehungen eine Verbesserung darstellt.

Die bisherige lange Planungszeit ist in erster Linie dem Umstand geschuldet, dass sich mit dem Übergang des Projekts auf das Land NRW die Rahmenbedingungen geändert haben und die Abwägung von Varianten in der Linienführung u.a. unter Berücksichtigung der umweltrechtlichen Anforderungen teilweise komplex ist.

Das Land arbeitet aufgrund dieser Erfahrungen mit dem RS4 sowie anderen Radschnellverbindungsprojekten an Maßnahmen zur Beschleunigung der Planungen für zukünftige Projekte und Planungsstufen.

### **9) Flexibilität für die Erfordernisse des Radverkehrs**

Das vom Land vorgegebene Förderkorsett ist viel zu starr, um den Notwendigkeiten einer effektiven Verbesserung des Radverkehrs durch flexible Maßnahmen gerecht zu werden.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Anforderungen an Radschnellverbindungen und die zugehörigen Förderrichtlinien werden durch das Land (und den Bund) vorgegeben und müssen Anwendung finden. Sie können und werden aber bei Bedarf angepasst. Hierzu stehen alle Radschnellverbindungsprojekte im engen Austausch mit dem Verkehrsministerium des Landes.

### **10) Wirtschaftlichkeit/ Kosten/ Finanzierung**

- Insgesamt Baukosten in Höhe von derzeit 52,93 Mio. €, daher Frage nach Verhältnismäßigkeit/ Verschwendung Steuergelder. Ist es sinnvoll, für den letzten Streckenabschnitt (im Verhältnis zur Gesamtstrecke des RSW) eine Variante zu wählen, die mindestens mehr als 50 % der Gesamtkosten ausmacht? Wäre nicht jetzt der richtige Zeitpunkt, um über ein Value Engineering nachzudenken?
- Ist es sinnvoll, das Geld für die Förderung um jeden Preis „abzugreifen“ und den Eigenanteil (20 % der Gesamtbaukosten, schätzungsweise derzeit mindestens 1 Mio. €) aus Mitteln der Stadt zu verwenden, anstatt das vorhandene Radwegenetz auszubauen? Sind solche „Leuchtturmprojekte“ mit teuren Brückenbauwerken aktuell zeitgemäß? Was passiert, wenn die Kosten noch weiter steigen? Gibt es eine „Exit-Strategie“ oder wird um jeden Preis gebaut werden? Warum wird nicht der RSW bis Laurensberg gebaut und ab dann als ausgebauter Radweg und nicht als RSW (wenn es denn tatsächlich nicht geht) in die Innenstadt weitergeführt?
- Warum werden (z.B. in Kohlscheid) nicht bereits vorhandene Radwege für den RS4 genutzt?
- Wer zahlt das und warum auf deutscher Seite nur Vorrangstraße? Fahrradstraßen müssten ja mit Fahrradsteuer bezahlt werden, analog zur Kfz-Steuer für Autostraßen.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Bei Radschnellverbindungsprojekten wird u.a. der Nutzen-/Kosten-Vergleich (NKV) betrachtet. Liegt dieser über 1, so ist der Nutzen größer als die Kosten. Beim RS4 liegt der NKV aktuell bei ca. 3.5, dementsprechend sind die zu erwartenden Kosten gegenüber dem Nutzen in jedem Fall zu vertreten. Ziel des RS4 ist es, die Zentren Aachen und Herzogenrath mit einer Radschnellverbindung zu verknüpfen, daher wird der RS4 bis in die Aachener Innenstadt geführt.

Die Kosten für den letzten Streckenabschnitt zwischen Kohlscheid und Herzogenrath-Mitte betragen ca. 12 Mio. €. Ihr Anteil an den Gesamtbaukosten von ca. 53 Mio. € beträgt nicht mehr als 50 %, sondern ca. 23 %.

Die Kosten der Teilstrecken außerhalb der Ortsdurchfahrten trägt das Land NRW, u.a. mit Fördermitteln des Bundes. Auf die Städte Aachen und Herzogenrath entfallen hierfür keine

Eigenanteile. Eine Refinanzierung durch Steuereinnahmen findet auch bei Kfz-Straßen nicht oder nur zum Teil statt. Grundsätzlich dürfen Steuern nicht zweckgebunden erhoben werden.

Die vorhandenen Radwege genügen oftmals nicht den Anforderungen an eine Radschnellverbindung. Eine solche soll zwischen Aachen und Herzogenrath entstehen und bedarf deshalb oftmals neuer Verkehrsanlagen oder Anpassungen an bereits vorhandene Infrastrukturen.

#### **11) Berücksichtigung anderer Maßnahmen zur Entlastung von Straßen**

Die ganze Planung erfolgt zum Teil wegen der starken Belastung der L260/ Kohlscheider Straße und L232/ Roermonder Straße. Was wurde eigentlich aus der Idee, Richterich ans Schienennetz anzubinden (Haltepunkt Richterich, im Bereich der Brücke Horbacher Straße) und dem Bau der Umgehung für das Richtericher Dell? Diese beiden Maßnahmen würden die vorgenannten Straßen ebenfalls deutlich entlasten. Wurden diese bei der Bestimmung der Varianten berücksichtigt? Wenn nicht, warum nicht? Der Modalsplit wird davon sicher beeinflusst.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Der Bereich Richtericher Dell und der Haltepunkt Richterich sind eigenständige Projekte der Stadt Aachen und der DB/EVS und aktuell in Bearbeitung. Unabhängig von der Planung des neuen Schienenhaltepunktes Aachen-Richterich haben das Land NRW und die politischen Gremien der beteiligten Städte und der StädteRegion einen Planungsauftrag für die Radschnellverbindung formuliert. Dies vor dem Hintergrund, dass auch der Radverkehr einen Anteil an der Mobilitätswende und der Einhaltung der Klimaschutzvorgaben übernehmen soll.

## 5 THEMENBLOCK „PROGNOSE DER NUTZENDENZAHLEN“

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zur Prognose der Nutzendenzahlen und deren Aktualisierung beantwortet.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Prognose der Nutzendenzahlen

Im Wettbewerbsbeitrag (aus 2014?) wurde die Zahl von 10.000 neuen Arbeitsplätzen auf den Gebieten Westbahnhofs und Melaten prognostiziert und weitere 3.500 auf Avantis. Vor dem Bau von Avantis wurde damals im Jahre 2000 auch eine Anzahl von ca. 10.000 neuen Arbeitsplätzen genannt, tatsächlich wurden es dann nur ca. 1.300.

Die geschätzte Anzahl von zusätzlichen Nutzungen des Radweges beruht auf diesen Zahlen. Die Nutzendenzahlen auf dem Radweg sollen mit „Dauerzählstellen“ erfasst werden.

Gibt es Grund zur Annahme, dass die Zahlen der hier geschätzten Arbeitsplätze verlässlicher sind als die damals für Avantis genannten?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Bei einer Prognose der Verkehrserzeugung aufgrund neuer Gebietsentwicklungen (z.B. neue Wohn- und Gewerbegebiete) für einen Zeitpunkt in der Zukunft werden u.a. die entsprechenden geplanten Strukturmerkmale herangezogen. Diese sind z.B. die geplante Anzahl an Arbeitsplätzen oder Einwohnerzahlen. Diese Zahlen beruhen auf Schätzungen, die sich aus Erfahrungswerten mit vergleichbaren Gebietsentwicklungen ergeben. Hierbei ergeben sich zwangsläufig Unsicherheiten, weil die Festsetzung von Nutzungen u.a. in Bebauungsplänen immer nur den Rahmen der möglichen Nutzung festlegen, nicht jedoch die tatsächliche vollständige Realisierung z.B. durch konkrete Unternehmensansiedlungen sicherstellen können. Insofern unterliegen auch die Annahmen für die Bereiche Campus West, Campus Melaten und Avantis solchen Unsicherheiten.

### 2) Wurden die Prognosen nach Corona angepasst (verstärkte Nutzung des Homeoffice)?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Nein. Die Nutzen-Kosten-Analyse für diese Voruntersuchung stammt aus der Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Euregio aus dem Jahr 2017. Nach jeder der noch folgenden Planungsstufen wird die Nutzen-Kosten-Analyse aktualisiert. Dieser Schritt erfolgt als nächstes mit der Kostenberechnung im Rahmen der Entwurfsplanung. Für die Nutzenseite ist eine aktualisierte Prognose durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Zusammenhang mit der Erstellung des Bedarfsplan Radschnellverbindungen des Landes NRW in Bearbeitung.

### **3) Prognose / Realität**

Gibt es bereits gebaute Radwege (z.B. den RS1 mit bisher 7 km Länge), wo die prognostizierten Zahlen mit der tatsächlichen Nutzung verglichen wurden und wie gut stimmen diese überein?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die bisherige (bereits gebaute) Länge des RS1 ist im Vergleich zur geplanten Länge von ca. 115 km zu kurz, um eine Überprüfung der prognostizierten Zahlen anhand aktualisierter Zählwerte zu ermöglichen. Relevante Quell-Zell-Beziehungen werden noch nicht ausreichend genug durch den realisierten Abschnitt abgedeckt. Dies gilt auch für die anderen geplanten Radschnellverbindungen. Eine Überprüfung von Prognosen mit den späteren Zählwerten für andere Radwegeprojekte liegt der Projektgruppe nicht vor.

## 6 THEMENBLOCK „ENTWÄSSERUNG“

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zur Entwässerung des RS4 beantwortet.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Versiegelung + erhöhter Wasseranfall

- Ist ein erhöhter Anfall von Wasser durch die Versiegelung im Bereich des RS4 auf angrenzende Grundstücke zu befürchten (z.B. von der Dammkrone am alten Bahndamm Laurensberg)?
- Die Versiegelung großer Flächen des Wurmtals kann auch für den Hochwasserschutz entlang der Wurm von Belang sein.
- Bei starkem Regen fließt viel Wasser in das Wohngebiet Hundforter Benden, wie wird dies verhindert?

#### Stellungnahme Projektteam

Innerhalb der Voruntersuchung wurden bereits erste Vorüberlegungen zur Entwässerung der einzelnen Abschnitte des RS4 angestellt. Die detaillierte Entwässerungsplanung erfolgt aber erst in der späteren Planungsphase "Entwurfsplanung" auf Grundlage von noch zu erarbeitenden Baugrund- und Versickerungsgutachten. Dann wird die geplante Entwässerung auch mit den Fachbehörden auf kommunaler und bezirksregionaler Ebene abgestimmt.

Grundsätzlich ist es erforderlich, dass bei dem der Planung zugrunde zu legenden Regenereignis (bedeutet: die Menge an Regen, die maximal innerhalb eines nach den Regelwerken vorgegebenen Zeitraums zu erwarten ist) keine Schäden an Nachbargrundstücken auftreten.

### 2) Hasenwaldgraben

Es wird die Befürchtung geäußert, dass durch Zuschüttung des Hasenwaldgrabens und des Straßenseitengrabens auf der anderen Seite des Küppershofweges die Entwässerung nicht mehr funktionstüchtig bleibt und es vermehrt zu Hochwasserschäden komme, die es in der Vergangenheit schon mehrfach gegeben habe.

#### Stellungnahme Projektteam

Bei den beidseitigen Gräben handelt es sich auf der Nordseite um ein Gewässer, welches erhalten bleiben muss. Auf der Südseite handelt es sich um einen Straßenseitengraben, der der Entwässerung dient und in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden u.U. verrohrt werden kann. Der weitere Umgang wird in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden unter Berücksichtigung des maßgebenden Regenereignisses (Intensität und Häufigkeit) in der anschließenden Entwurfsplanung festgelegt.

### **3) Streusalz**

Der Einsatz von Streusalz im Winter wäre unvermeidbar, aber eine große Verschmutzung des Tals (Hinweis: es ist das Wurmatal gemeint). Wir sollen doch kein Salz verwenden. Aber Straßen NRW würde das sogar inmitten der Natur machen (müssen!??).

#### **Stellungnahme Projektteam**

In der FFH-Vorprüfung wurde der Eintrag von Streusalz im Bereich des Wurmtals behandelt. Zur Vermeidung von Stoffeinträgen (z.B. Streusalze) erfolgt eine Entwässerung im Seitenraum des RS4 oder in Absetzbecken. Eine Einleitung in das Fließgewässer Wurm ist nicht vorgesehen. Auch in allen anderen Abschnitten soll die Entwässerung möglichst im Seitenraum („über die Schulter“) erfolgen oder sonst vor der Einleitung in Fließgewässer vorgereinigt werden.

## 7 THEMENBLOCK „BELEUCHTUNG“

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zur Beleuchtung des RS4 beantwortet.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

- Wie wird der RS4 insbesondere entlang der Bahnstrecke beleuchtet? Wird die Beleuchtung mit Bewegungssensoren erfolgen?
- Wie werden die Flora und Fauna vor Auswirkungen der Beleuchtung geschützt?
- Damit der RS4 auch nachts angstfrei und subjektiv wie objektiv sicher genutzt werden kann, bitten wir darum, ihn auch außerhalb der geschlossenen Ortschaften zu beleuchten. Dafür schlagen wir Laternen mit Bewegungssensoren vor, um die Lichtverschmutzung zu minimieren.
- Der Radweg muss gut beleuchtet sein wegen der Blendung durch Autofahrer.

Weitere Fragen und Anmerkungen zur Beleuchtung finden sich auch in den nachfolgenden Kapiteln zu den Verortungen wieder.

### **Stellungnahme Projektteam**

Nach derzeitigem Stand ist laut dem Leitfaden für den Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen (RSV) in NRW an RSV innerorts in den Ortsdurchfahrten (OD) immer Beleuchtung vorzusehen, außerorts ist ebenfalls eine durchgängige Beleuchtung anzustreben.

### **Planung der Beleuchtung**

Dazu ist zwingend die Beteiligung eines lichttechnischen Fachplaners notwendig, der neben der baulichen und elektrischen Planung die lichttechnischen Belange aller Verkehrsteilnehmenden, der Anwohnenden sowie der Umgebung umfassend untersucht und gegeneinander abwägt. Daraus ergibt sich dann die situationsgerechte, optimierte Anlagenkonfiguration. Weiterhin werden je nach Umgebung und Notwendigkeit, insbesondere außerorts, weitere Experten bei der Konzeption der Beleuchtungsanlage beteiligt, die z.B. die Belange von Flora und Fauna untersuchen.

### **Beleuchtung in sensiblen Bereichen**

Es kommen hierfür grundsätzlich drei verschiedene Arten der Steuerung infrage:

- Binär: Beleuchtung ist tagsüber aus und bei Dämmerung/Dunkelheit eingeschaltet mit einer immer gleichen Beleuchtungsstärke.
- Stufig: wie binär, während der Dämmerung/Dunkelheit wird die Beleuchtungsstärke in verschiedenen Stufen der Helligkeit der Umgebung angepasst.
- Dynamisch („intelligent“): Die Beleuchtung wird erst bei Annäherung von Radfahrenden eingeschaltet bzw. heller geschaltet.

In der Praxis haben sich die ersten beiden Steuerungsarten wegen ihrer Robustheit und ihrer Wartungsfreundlichkeit bewährt. Die dynamische Steuerung ist wegen des erheblich höheren Aufwandes bzgl. Steuerlogik, Störanfälligkeit und Wartungsintensität nur in begründeten Ausnahmefällen anzuwenden. Des Weiteren beinhaltet die weiterführende Planung u.a. eine

artenschutzrechtliche und faunistische Untersuchung, siehe Themenblock „Umwelt/Artenschutz/Treibhausgase (Klimaschutz)“ in Kapitel 3. Hier werden unter Einbeziehung der Auswirkungen des Vorhabens und der Örtlichkeit alle relevanten Wirkfaktoren auf die vorkommenden Arten untersucht. Die Erkenntnisse, z.B. zu möglichen artenschutzrechtlichen Konflikten, werden erfasst und entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Vorsehen einer umweltverträglichen Beleuchtung, die eine möglichst geringe Auswirkung auf die betroffenen Tierarten besitzt) einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen entwickelt.

Die Anmerkung zur Wichtigkeit der Beleuchtung als Schutz gegen die Blendung durch Kfz-Fahrer betrifft die vertiefte Planung in den weiteren Planungsstufen nach Festlegung der Linie. Bei der Planung der Beleuchtung wird die Anmerkung in die Abwägung einbezogen.

## 8 THEMENBLOCK „ANBINDUNGEN AN DEN RS4“

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zu den Anbindungen an den RS4 beantwortet.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Schloss-Rahe-Straße/ Schlossparkstraße

Wird es Anbindungen von der Schloss-Rahe-Straße und der Schlossparkstraße in Laurensberg geben und wie sehen diese aus?

#### Stellungnahme Projektteam

In Richtung Richterich wird die vorhandene Straße Tittardsfeld als Rampe zum RS4 fungieren. Für die Fahrtrichtung AC-Stadt ist ein Ausbau des vorhandenen Fußwegs von der Schlossparkstraße auf den Bahndamm geplant. Die detailliertere Planung erfolgt ab der nächsten Planungsstufe nach Festlegung der Linie.

Eine weitere Anbindung ist an der Schloss-Rahe-Straße durch den Ausbau der vorhandenen Rampe auf den alten Bahndamm geplant.

Für beide Anbindungen erschweren die vorhandenen topographischen Randbedingungen eine barrierefreie Anbindung bzw. eine solche könnte nur mit hohem Aufwand erreicht werden (siehe Kapitel 15).

### 2) Herzogenrath-Straß

Wie wird Herzogenrath Straß an den RS4 angeschlossen?

#### Stellungnahme Projektteam

In Straß (entlang der Bahnstrecke AC-MG zwischen Kohlscheid und Herzogenrath) erfolgen Anschlüsse an das vorh. Verkehrsnetz an folgenden Straßen/Wegen: Forensberger Straße, Voccartstraße, Postropsweg, Steinweg, Auf den Heggen, Hundtforter Weg und Eisenbahnstraße.

### 3) Wurmatal

- Wird der Fußgängertunnel zum Wurmatal durch das Bauwerk BW III-02 gesperrt/geschlossen (Senke Heggen)?
- Wie wird eine Querung ins Wurmatal geplant (Kohlberger Str./ Steinweg)?

#### Stellungnahme Projektteam

Der Fußgänger-/Radfahrertunnel zum Wurmatal südlich Postropsweg und der Fußgängertunnel nördlich von Auf den Heggen bleiben erhalten. Eine weitere Anbindung des RS4 an das Wurmatal erfolgt an der Eisenbahnstraße südlich der Siedlung Hundtforter Benden in Herzogenrath.

#### **4) Niederlande**

Wie wird der RS4 an das niederländische Radwegenetz angeschlossen?

##### **Stellungnahme Projektteam**

Der Anschluss an die Niederlande erfolgt zum einen im Bereich Pannesheide in Richtung Kerkrade (NL) und zum anderen über die Radvorrangroute von Richterich aus am Grenzübergang Locht.

#### **5) AC-Zentrum**

In verschiedenen Eingaben wird die Planung befürwortet. Es werden folgende Fragen gestellt: Wann erfolgt die Umsetzung? Wie sehen die Anbindungen in AC Zentrum aus (z.B. aus Richtung Bushof, Pontdriesch, Pontstraße)? Werden diese ebenfalls zeitnah ausgebaut?

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die Detailplanung des RS4 erfolgt nach Festlegung der Linie. Für die jeweiligen Teilstücke müssen dann die politischen Beschlüsse in Aachen eingeholt werden, bevor eine Umsetzung erfolgen kann. Mit dem Anschluss an den Grabenring als Radverteillerring der Innenstadt ist der RS4 an die Aachener Innenstadt angeschlossen.

#### **6) Klinikum/ Campus West**

Alternativvorschlag zur Radvorrangroute (RVR) zur Anbindung des Klinikums/ Campus West an den RS4: aufgrund der Steigung anstelle Schurzelter Str. / "Windrad" / Forckenbeckstr. im Bereich „Windrad“ entlang der Schnellstraße, da heutige Auf-/ Abfahrt überdimensioniert sei und für Umnutzung des Radwegs (ohne Steigung!) geeignet.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die Anbindungsstrecke zum Klinikum/Campus West ist nicht Bestandteil der Linienfindung des RS4. Für die Anbindung des Campus Melaten ist derzeit eine Route durch Laurensberg über die Schurzelter Straße und hinter dem Viadukt links Richtung Mathieu Straße vorgesehen. Diese Wegeführung verläuft dann teilweise frei von Kfz. Die dortige Steigung kann beim Ausbau der Wegeverbindung ggf. etwas reduziert werden. Diese Planungen fallen in die Zuständigkeit der Stadt Aachen. Der o. g. Alternativvorschlag wird an die Stadt Aachen weitergegeben.

#### **7) Führung über Soers**

Eine Streckenführung über die Soers wäre deutlich weniger aufwendig (Tivoli, Lührweg, Aachener Pfad und Dornkaulstraße)

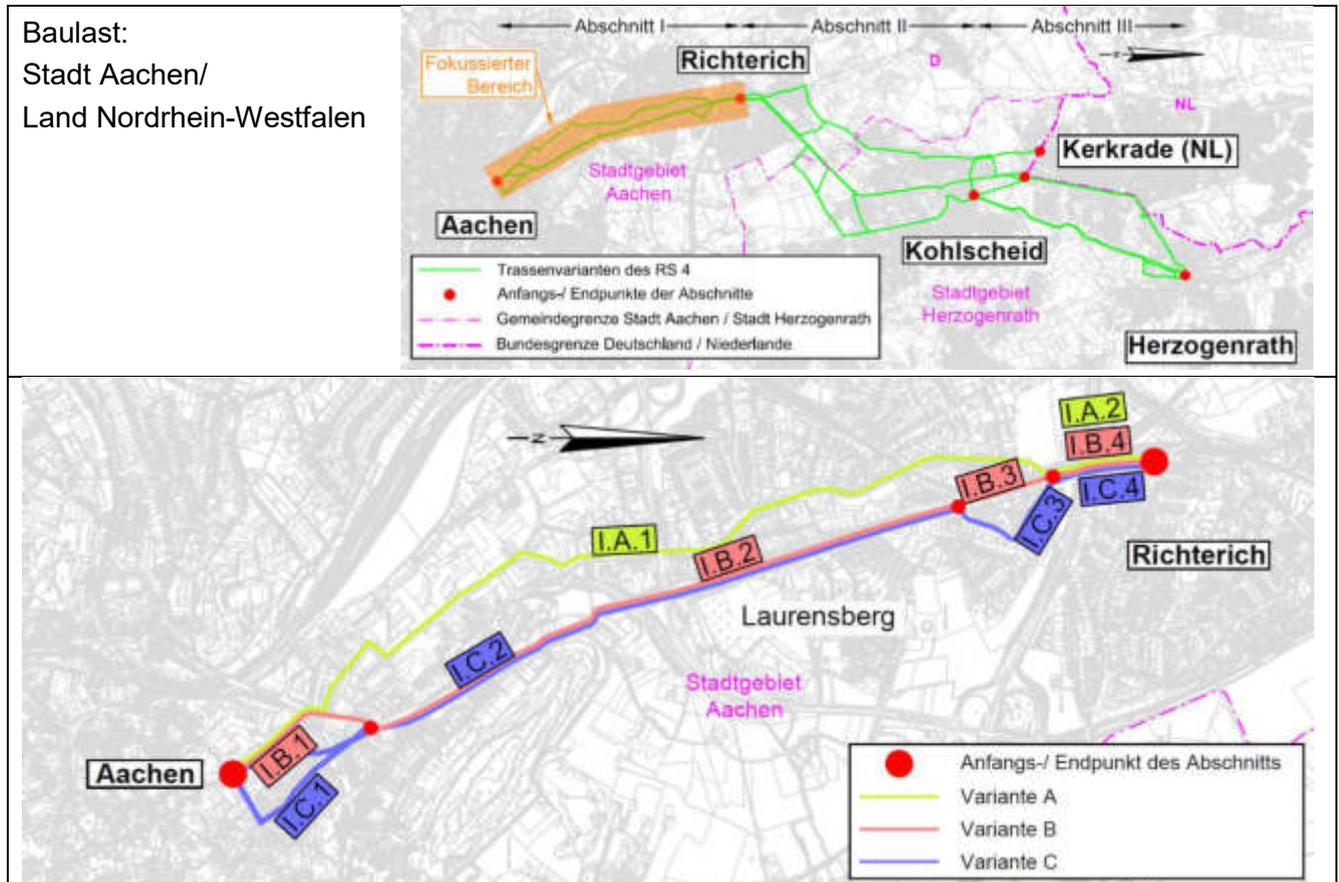
##### **Stellungnahme Projektteam**

Auf dem Weg durch die Soers würden weder Laurensberg noch Richterich angebunden. Es gibt zudem starke Steigungen, die nicht den Kriterien für Radschnellverbindungen entsprechen.

## 9 STADT AACHEN – VERGLEICH DER VARIANTEN IM ABSCHNITT I

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Vergleich der Varianten I.A/I.B/I.C (u.a. Henricistraße, Verbindung in die Innenstadt)



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Abwägung zwischen den Varianten

- Aussprache für und gegen die Führung über die Henricistraße (Variante I.A).
- Die Führung über die Henricistraße (Variante I.A) anstatt über die Rüttscher Straße (Varianten I.B/I.C) wird abgelehnt, u.a. wegen eines ungeeigneten Straßenquerschnitts und einer hohen Kfz-Belastung
- Weshalb wird eine Variante (I.B) trotz des deutlich schlechteren UVS-Ergebnisses überhaupt weiter als Option geführt?

### Stellungnahme Projektteam

Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere alternative Streckenführungen u.a. über die Henricistraße und/oder die Roermonder Straße geprüft. Deren Attraktivität wäre für Radfahrende u.a. durch die Steigungen an der Roermonder Straße zwischen Laurensberg und Richterich und die hohe

Verkehrsbelastung auf der Roermonder Straße stark vermindert. Zur Einhaltung der Kriterien für Radschnellverbindungen bezüglich der Breiten müssten entlang der Roermonder Straße zahlreiche Straßenbäume gefällt werden und Parkplätze in erheblichem Umfang entfallen. Diese Lösungen wurden daher schließlich verworfen.

Zur Abwägung der Streckenvarianten wurden die Kriterien Raumstruktur, verkehrliche Entwicklung, entwurfs- und sicherheitstechnische Aspekte, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit herangezogen. Die UVS stellt demnach nur einen unter mehreren Beiträgen zur Abwägung dar. Daher führt eine schlechtere Bewertung in einem Kriterium nicht zwingend zum Ausschluss der Variante. Hier muss die Gesamtbewertung der jeweiligen Variante über alle Kriterien betrachtet werden. Diese Gesamtabwägung hat den Ausschlag dafür gegeben, dass die Variante I.B trotz schlechterer Bewertung in der UVS als Vorzugsvariante vorgeschlagen wird.

## **2) MIV-/ SV-Anteil Kühlwetter- und Henricistraße**

In der „Voruntersuchung für die Radschnellverbindung Radschnellweg Euregio (RS4)“ wird die RSV-Qualität auf Kühlwetterstraße und Henricistraße nicht erreicht, wegen zu hoher MIV- und SV-Anteile. Ist dieser Anteil dort höher als im restlichen Untersuchungsraum? Über den ganzen Tag? Oder nur zu bestimmten Zeiten? Warum in solchen abgegrenzten Bereichen keine beschränkten Lieferzeiten wie in Fußgängerzonen, wenn der SV-Anteil zu groß ist?

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Variante I.A ist frühzeitig wegen Nichteinhaltung wesentlicher Qualitätskriterien für eine Radschnellverbindung ausgeschieden und ist daher nicht länger Bestandteil der Planungen. Auf der Kühlwetterstraße und der Henricistraße sind der MIV-Anteil und der SV-Anteil für die Führungsform Fahrradstraße hoch. Beide Straßen dienen auch der Erschließung von teilweise großen Gewerbebetrieben sowie der Verkehre zu Veranstaltungen auf dem Bendplatz. Eine Beschränkung der Lieferzeiten ist daher nicht ohne weiteres möglich. Umfangreicher Liefer- und Ladeverkehr erschwert ein objektiv und subjektiv sicheres Fahrradfahren in Fahrradstraßen und ist daher aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mit der Anlage einer Fahrradstraße vereinbar. Weiterhin erfüllt die Variante I.A auch auf den übrigen Streckenabschnitten in weiten Teilen nicht die Entwurfsstandards nach dem Leitfaden für Radschnellverbindungen des Landes. Hierzu wird auch auf Punkt 6 in Kapitel 3 verwiesen.

## **3) Schadensersatzansprüche**

Variante I.B: Wann ist klar, wer davon betroffen ist? Wann/ für wen gelten Schadensersatzansprüche?

### **Stellungnahme Projektteam**

Ob durch die Planung des RS4 Schadensersatzansprüche ausgelöst werden, kann erst mit Vorliegen der im Folgenden zu erarbeitenden Entwurfsplanung mit ggfls. diesbezüglich zu erstellenden Gutachten beurteilt werden. Grundsätzlich betrifft dies Fälle des Grunderwerbs sowie

Entschädigungen bei vorübergehender Inanspruchnahme von Grundstücken in der Bauphase. Solche Ansprüche können sich in der Regel nur bei unmittelbarer Betroffenheit ergeben. Schadensersatzansprüche aufgrund einer angenommenen Wertminderung z.B. von Grundstücken und Gebäuden durch die Anlage des RS4 oder z.B. aufgrund des Entfalls von öffentlichem Parkraum werden grundsätzlich nicht anerkannt.

#### **4) Kompensationskonzept:**

Wie sieht das Kompensationskonzept für Variante I.B. aus?

##### **Stellungnahme Projektteam**

Das genaue Kompensationskonzept für die Variante I.B wird, unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben, in der Planungsstufe Entwurfsplanung erarbeitet.

Die weiterführende Planung beinhaltet die sogenannte „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, die im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“ erfasst wird. Dabei wird der Eingriff ermittelt (z.B. Verlust von Gehölzen (Lärmschutzwald)). Weiterhin werden hier auch die Maßnahmen für die unmittelbare Umgebung des Radweges (z.B. Schutzzäune für bestehende Gehölzflächen) entwickelt. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden, die der direkten Umgebung (z.B. Wohnbebauung) dienen, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten.

Eingriffe, z.B. durch Entnahme von Gehölzen für den Radweg, werden an erster Stelle im unmittelbaren Bereich des Radweges durch Neupflanzungen wieder ausgeglichen. Ist ein Ausgleich in unmittelbarer Umgebung nicht möglich, wird dieser entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in einem größeren Umfeld geleistet. Die Entwurfsunterlagen und Maßnahmen werden, wie bisher auch, mit den Fachbehörden (z.B. Naturschutzbehörden) abgestimmt. Weitere Ausführungen sind dem Themenblock „Umwelt/Artenschutz/Treibhausgase (Klimaschutz)“ in Kapitel 3 zu entnehmen.

#### **5) Laurensberg > Aachen: kein RSW, nur Radweg**

Warum wird nicht der RSW bis Laurensberg gebaut und ab dann (in Richtung Aachen) als ausgebauter Radweg und nicht als RSW (wenn es denn tatsächlich nicht geht) in die Innenstadt weitergeführt?

##### **Stellungnahme Projektteam**

Ziel des RS4 und Vorgabe für Radschnellverbindungen des Landes ist es, die Zentren Aachen und Herzogenrath mit einer Radschnellverbindung zu verknüpfen, daher wird der RS4 bis in die Innenstadt geführt. Ein Ausbau der vorhandenen Radwege nach den Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen hat sich als nicht möglich herausgestellt. Beispielsweise musste die Variante I.A, die diese Idee aufgriff und weitgehend auf der Roermonder Straße verlief, bereits vor dem Variantenvergleich ausgeschlossen werden (vgl. Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung, Kapitel 3.2.2.1, S. 41: die RSV-Qualität wird auf einer Länge von 3,33 km nicht erreicht. Bezogen auf die Gesamtlänge von 4,04 km ergibt dies einen Streckenanteil von 82 %). Bei einem Ausbau ohne

RSV-Qualität würde das hohe Potential für den RS4 nicht ausgeschöpft bzw. die geringeren Ausbaustandards würden bei einer hohen Potentialausschöpfung zu Konflikten bei der Verkehrsabwicklung führen.

**6) Unterführung Audimax**

Im Moment wird die Fußgängerunterführung vor dem Audimax aufgedigelt. Eine Möglichkeit, den RS4 kreuzungsfrei unter der Turmstraße durchzuführen.

**Stellungnahme Projektteam**

Dies wäre eine Möglichkeit. Aufgrund der noch nicht abgestimmten Linienführung ist jedoch derzeit leider noch keine Synergie mit laufenden Baumaßnahmen möglich.

**7) Zufahrt zum Unigelände**

Wie wird die Zufahrt (für LKW) zum Unigelände geregelt, wenn nur noch Fahrräder und Busse die Wüllnerstraße befahren dürfen

**Stellungnahme Projektteam**

Ein Ausschluss von Kfz-Anliegerverkehr ist in der Wüllnerstraße nicht vorgesehen.

**8) Ablehnung Var. I.C.1 + I.C.2**

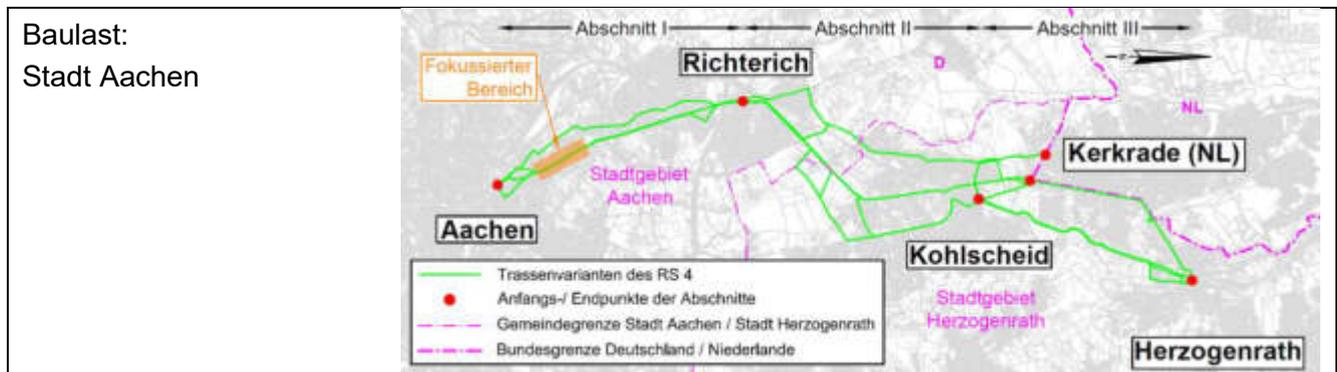
**Stellungnahme Projektteam**

Die Wüllnerstraße und die (Kleine) Turmstraße sind die Vorzugsvariante für die Verbindung mit der Aachener Innenstadt. Die in der Anmerkung genannten Alternativstrecken I.C.1 und I.C.2 sind hoch belastet und eignen sich nicht für eine Radschnellverbindung.

## 10 RÜTSCHER STRAÙE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Rütischer Straße



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Verbreiterung Rütischer Straße auf RQ1

Verbreiterung auf der Rütischer Straße auf RQ1 um ca. 2m greift in die Wiese ein, die als Spielplatz und Naherholung genutzt wird. Bislang sind hier (in der Rütischer Straße) Rad- und Autofahrende gut miteinander ausgekommen, daher wird in der Verbreiterung kein Mehrwert gesehen. Hier gibt es eigentlich keinen Autodurchgangsverkehr.

#### Stellungnahme Projektteam

Um die Kriterien für RSV zu erfüllen, muss die Rütischer Straße mindestens die Kriterien einer Fahrradstraße erfüllen. Dies ist heute nicht der Fall. Um dies zu gewährleisten und den Park in seiner jetzigen Größe zu erhalten, müssten die Parkstände entfallen. Da man dies aufgrund des Parkdrucks in diesem Bereich vermeiden möchte, hat man sich dazu entschieden, einen schmalen Streifen des Parks zu nutzen. So können die Standards für Fahrradstraßen umgesetzt und der Park (in etwas verkleinerter Form) als Spielplatz und Naherholung, aber auch die Parkstände erhalten werden. Auch die Bäume sollen möglichst erhalten werden.

Die Gestaltung der Fahrradstraße erfolgt nach den Standards für Fahrradstraßen der Stadt Aachen und dem Leitfaden für Radverbindungen des Landes. Mit der vorgesehenen Breite soll u.a. gewährleistet werden, dass bei der Begegnung von Radfahrenden und Kraftfahrzeugen ausreichende Sicherheitsabstände sowohl zum Entgegenkommenden als auch zum Parkstreifen eingehalten werden können. Die Standards sehen Sicherheitstrennstreifen zum Parken vor. Diese sind heute nicht vorhanden.

## **2) Förder(un)schädlichkeit**

Für die Fördermittel müssen gewisse Kriterien erfüllt werden (baulicher Standard "RQ1" auch Verbindung zweier Stadtzentren ohne Unterbrechung). Im letzten Abschnitt der Rütscher Str. (Abzweig Lousbergstraße - Einmündung Roermonder Str.) fehlt ein Stück mit diesem Standard. Warum ist der Abschnitt ab Lousbergstraße bis zur Einmündung auf die Roermonder Str. (200m) ohne RQ1 - Ausbau unschädlich für die Förderung, aber der Abschnitt bis zum Abzweig Nizzaallee entscheidend für die Förderung - es geht letztendlich nur um weitere 500 m.

### **Stellungnahme Projektteam**

Der RQ1 (Fahrradstraße) ist auf ganzer Länge für die Rütscher Straße, auch im Abschnitt westlich der Nizzaallee, vorgesehen. Die Fahrradstraße entspricht den Qualitätskriterien für Radverbindungen (siehe 1)). Erst nach dem Verlassen der Fahrbahn der Rütscher Straße in Richtung der Kleingartenanlage Rüttsch ist vorgesehen, dass aus der Fahrradstraße ein Zweirichtungsradweg mit RQ 3 wird, der ebenfalls die Kriterien erfüllt.

## **3) 30er-Zone**

Nur auf die 30er Zone wird nicht richtig hingewiesen, und die Stadt Aachen hat sich bis jetzt geweigert, diesbezüglich mehr zu tun. Ich hoffe, dass nicht Geld zum Fenster rausgeschmissen und ein Teil der Straße zerstört wird, ohne dass am Ende ein wirklicher Mehrwert für alle entsteht.

### **Stellungnahme Projektteam**

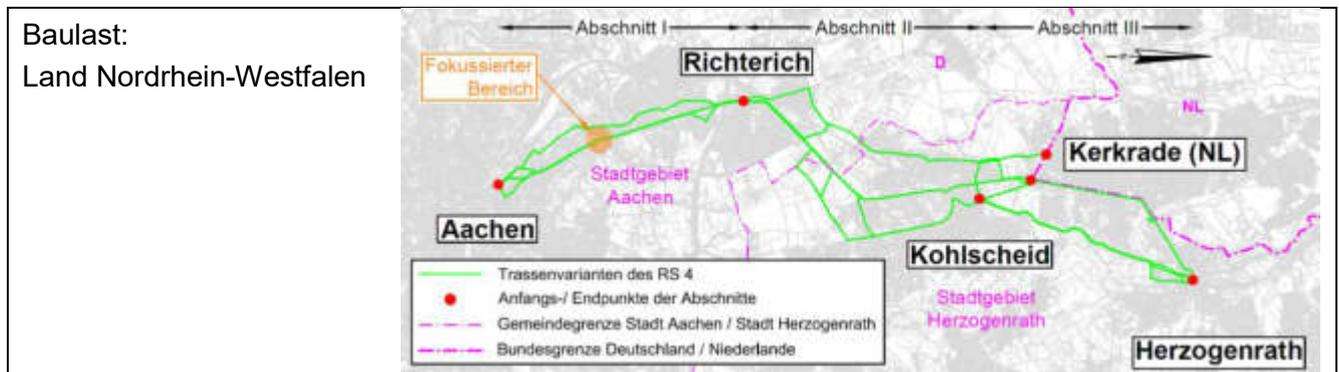
Bei Ausweisung der Rütscher Straße als Fahrradstraße wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls bei 30 km/h liegen. Die Fahrradstraße wird auch weiterhin eine Befahrung durch den Kfz-Anliegerverkehr ermöglichen. Ein großer Teil der Parkstände bleibt erhalten.

Die Planung der genauen baulichen Gestaltung erfolgt in den nächsten Planungsstufen. Dabei werden Elemente einer Geschwindigkeitsdämpfung geprüft, um eine weitgehende Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

## 11 KLEINGARTENANLAGE RÜTSCH

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Kleingartenanlage Rüttsch



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Beanspruchung von Teilen der KGA Rüttsch

- Eine eventuelle Beanspruchung von Teilen der KGA Rüttsch wird von einzelnen Bürger\*innen ohne weitere Begründung abgelehnt.
- Das Abrücken von der Abstimmungslage zur Vorzugsvariante zwischen dem Kleingartenverein und der lokalen Politik findet kein Verständnis.
- Bedenken gegen den zeitweisen Verlust von fünf und evtl. dauerhaften Verlust von zwei Kleingartenparzellen werden geäußert. Es wird ein Eingriff in die Kleingärtner\*innen-Gemeinschaft befürchtet.
- Es wird befürchtet, dass es zu großen finanziellen Benachteiligungen für die Kleingärtner\*innen kommt, da Entschädigungen nach Wertgutachten nicht dem Wertempfinden der Betroffenen genügen.
- Der Schutz der Umwelt wird bei Linienführung außerhalb der KGA (Variante GE 1.1) als höher eingeschätzt als bei Führung innerhalb der Anlage (Variante GE 1.2)

### Stellungnahme Projektteam

In der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio hat es bis 2017 Abstimmungen der damaligen Projektgruppe, bestehend aus der StädteRegion Aachen und den Städten Aachen und Herzogenrath, auch mit dem Kleingartenverein Rüttsch gegeben. Aus diesen Abstimmungsergebnissen hat sich eine Positionierung der örtlichen Politik zur Lage des RS4 außerhalb der Kleingartenanlage ergeben.

Zum damaligen Zeitpunkt lag noch kein fachlich tiefergehender und abschließender Vergleich zwischen einer Untervariante innerhalb der Kleingartenanlage, am westlichen Rand, und einer

Untervariante außerhalb der Kleingartenanlage, direkt westlich an den Zaun der Anlage angrenzend, vor.

Der vorliegende Untervariantenvergleich „Kleingartenanlage“, der sich im Wesentlichen auf 1. die Erkenntnisse der UVS und 2. die technische Planung mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit (Kosten: Bauwerk, Böschungsaufbau, Grunderwerb, usw.) stützt, lieferte die Entscheidungsgrundlage für die Festlegung auf die bevorzugte Linienführung.

Der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitete Untervariantenvergleich für den Bereich der Kleingartenanlage (Unterlage 19.2.1) hat alle Schutzgüter (z.B. Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit) untersucht. Bei detaillierter Bewertung in der Gesamtbetrachtung des Untervariantenvergleichs ergibt sich das Gesamtergebnis, dass die Variante durch die Kleingartenanlage (G 1.2) geringere Konflikte/Beeinträchtigungen hervorruft.

Die Untersuchungen der technischen Planung, dargelegt im Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung (Unterlage 1, Anlage 3), ergab zudem, dass die Gesamtkosten der Variante innerhalb der Kleingartenanlage (GE 1.2) deutlich geringer ausfallen als außerhalb der Kleingartenanlage (GE 1.1).

Dies führte dazu, dass die Untervariante (GE 1.2) innerhalb der Kleingartenanlage am westlichen Rand als Vorzugsvariante favorisiert wurde.

Um die endgültige Lage der Linie in diesem Bereich des RS4 festzulegen, sind zusätzliche Untersuchungen (z.B. faunistische Kartierungen, Baugrund usw.) erforderlich. Erst mit Kenntnis aller Randbedingungen kann eine abschließende Festlegung auf die rechtssicher weiter zu verfolgende Lage des RS4 auch im Bereich der Kleingartenanlage erfolgen. Wegen der räumlich kurzen Distanz der beiden Linien-Untervarianten GE 1.1 und GE 1.2 ist es in der Planungsstufe der aktuellen Vorplanung nicht erforderlich, die Untervariante abschließend festzulegen.

Durch den Bau des RS4 lassen sich nach derzeitigem Planungsstand bei keiner der beiden Untervarianten zumindest temporäre Beeinträchtigungen an den Kleingartenparzellen entlang der westlichen Grenze der Anlage vermeiden. Die Stadt Aachen und Straßen.NRW werden mit der Vertretung des Kleingartenvereins in den Austausch gehen, um die Möglichkeiten des Ersatzes, der Entschädigung und die vorübergehenden Einschränkungen für die Kleingartenanlage zu erörtern. Es ist sowohl das Bestreben der Stadt Aachen wie auch von Straßen.NRW, eine für die Betroffenen tragbare Lösung zu finden, die trotz unvermeidbarer Beeinträchtigungen einen dauerhaft umfänglichen Weiterbetrieb der Kleingartenanlage ermöglicht und die persönliche Betroffenheit von Einzelpersonen minimiert.

## **2) Belästigungen und Beeinträchtigungen**

- Es werden Befürchtungen zur Belastung durch Lärm, Unruhe, usw. während der Bauzeit und des späteren Betriebs des RS4 geäußert, sowohl für Menschen als auch für Tiere.
- Es wird eine Beeinträchtigung der Naherholungsqualität durch den RS4 gesehen.
- Es wird der Hinweis auf die Berücksichtigung von Kleingärten im Bundesnaturschutzgesetz gegeben.

### **Stellungnahme Projektteam**

Im weiteren Planungsschritt werden in Zusammenhang mit der technischen Planung und der landschaftsplanerischen Fachplanung Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auch für den Bauablauf entwickelt.

Beeinträchtigungen während der Bauzeit z.B. durch Baulärm und Bautätigkeiten sind in einem gewissen Umfang nicht zu vermeiden und von den betroffenen Menschen hinzunehmen.

Nach den anzuwendenden gesetzlichen Regelungen und technischen Richtlinien kann, nach Fertigstellung des RS4, nicht von einer Lärmbeeinträchtigung durch Radverkehr ausgegangen werden.

Die Betroffenheit der Fauna (Tiere) z.B. im Bereich der Kleingartenanlage wird in der nachfolgenden Entwurfsplanung durch die weiter zu bearbeitende Artenschutzprüfung und den zu erstellenden Artenschutzbeitrag entsprechend den gesetzlichen Vorgaben abgearbeitet. Damit wird sichergestellt, dass artenschutzrechtliche Konflikte durch den Bau und den Betrieb des RS4 vermieden werden. So können z.B. Beeinträchtigungen durch Lichteinwirkungen mit Hilfe einer umweltverträglichen Beleuchtung, die eine möglichst geringe Auswirkung z.B. auf Insekten und Vögel besitzt, vermindert werden. An welchen Abschnitten überhaupt eine Beleuchtung zum Einsatz kommen soll, wird erst in der folgenden Planungsstufe untersucht und festgelegt. Die Gesamtplanung wird in enger Abstimmung z.B. mit den Naturschutzbehörden erfolgen. Es wird auch auf die weiteren Ausführungen in Kapitel 3 Themenblock "Umwelt/Artenschutz/Treibhausgase (Klimaschutz)" und in Kapitel 8 Themenblock „Beleuchtung“ verwiesen.

Der Bereich der Kleingartenanlage bleibt als Naherholungsgebiet erhalten. Die Möglichkeiten der Naherholung werden zudem erweitert. So kann zukünftig über die geplante Brücke ein Zugang zum Bahndamm Laurensberg und dem dortigen Naherholungsgebiet geschaffen werden.

Unter Berücksichtigung der geltenden Gesetze (z.B. Kleingartengesetz, Bundesnaturschutzgesetz) bemüht sich die Planung, eine einvernehmliche Lösung mit den Pächtern der Kleingartenanlage herbeizuführen.

### **3) Ökologische Bewertung Böschungsbewuchs**

Die ökologische Bewertung des Böschungsbewuchses westlich der Grenze der KGA wird infrage gestellt.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Im Landschaftsplan der Stadt Aachen ist die Fläche mit dem Böschungsbewuchs als Schutzgebiet für Lärm-, Klima- und Emissionsschutzwald ausgewiesen worden. Die fachliche Bewertung des Biotoptyps „Böschungsbewuchs“ erfolgt auf der Grundlage „Numerische Bewertung von Biotoptypen in NRW“ nach LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW, 2008). Die Bewertung wird in der folgenden Planungsphase (Fachgutachten Landschaftspflegerischer Begleitplan), konkretisiert.

### **4) Neue Untervariante**

Es wird eine neue Untervariante mit Führung außerhalb der KGA und noch westlich der Böschungsfläche auf Niveau der dortigen Wiesenflächen vorgeschlagen.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die hier vorgeschlagene neue Untervariante würde bedeuten, dass die Höhe des RS4 auf dem Gelände westlich der Kleingartenanlage liegen würde, also ca.10 m tiefer als bei den beiden Untervarianten GE 1.1 und GE 1.2 ("oben" an der Kleingartenanlage). Das wiederum würde eine für eine Radschnellverbindung unzulässige und erhebliche Überschreitung der maximalen Längsneigung von 6% im Bereich zwischen der Kleingartenanlage und der Einmündung in die Rütscher Straße nach sich ziehen. Daher handelt es sich hierbei um einen Variantenvorschlag, der allein schon aus technischer Sicht auszuschließen ist.

### **5) Kosten Abriss Lauben**

Es wurde von höheren Kosten gesprochen, die bei Führung des Weges außerhalb der Anlage anfallen. Allerdings sollten auch die Kosten für den Abriss der Lauben und die Entsorgung der Asbest-Dächer nicht unterschätzt werden.

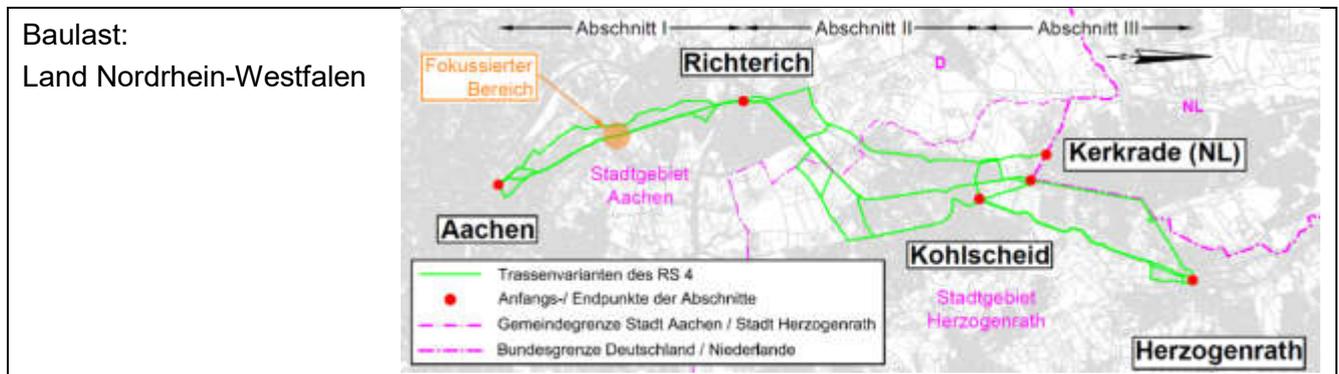
#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Kosten für den Abriss der Lauben einschließlich Entsorgung wurden aufgrund von Erfahrungswerten berücksichtigt.

## 12 TOLEDORING

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Toledoring



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Brückenbauwerk Toledoring

- Das Bauwerk wird von mehreren Personen, hauptsächlich Anwohnenden, als zu massiv, zu hoch (teilweise über der Oberkante der benachbarten Bebauung) und zu teuer, als "gigantisch" und "landschaftsverschandelnd" angesehen. Es wird angeregt, durch geschickte Gestaltung und Materialwahl (z.B. Carbonbeton) die Brücke gut ins Landschaftsbild zu integrieren.
- Fragen zur Gestaltung der Brücke, z.B. Nutzung durch Fußverkehr, Anzahl der Pfeiler, Windschutz für den Radverkehr, Berücksichtigung von vorhandenen Versorgungsleitungen und -einrichtungen.
- Die Visualisierung der Brücke Toledoring wird vermisst.

### Stellungnahme Projektteam

Die Brücke über die Kohlscheider Straße (L 232) und den Toledoring (L 260) wird in der folgenden Planungsphase detailliert geplant. Sie wird sowohl dem Radverkehr als auch dem Fußverkehr mit jeweils eigener Verkehrsfläche dienen. Folgende Aspekte aus der Beteiligung fließen u.a. in die Planung und in die Entscheidungsfindung, welche Variante einer Brücke weiter zu verfolgen ist, ein:

- Ergebnisse des noch zu erstellen Baugrundgutachtens (einschließlich Erdbebenzone),
- gestalterische / städtebauliche sowie landschaftliche Aspekte (wegen der Lage im bebauten Gebiet mit einer hohen Gewichtung),
- Art des Tragwerks, Anzahl der Stützen, Baustoffe, Windschutz ja/nein, Wirtschaftlichkeit,
- Randbedingungen wie Versorgungsleitungen und -einrichtungen, usw.

Nach Festlegung auf die weiter zu verfolgende Bauwerksvariante erfolgt eine planerische Ausarbeitung, deren Ergebnis auch für diese Brücke im Projektatlas (<https://strassenrw.projectatlas.app/rs4/>) visualisiert wird.

Für die Brücke über die Schlossparkstraße wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine Visualisierung zur Verwendung in den damaligen Beteiligungen erstellt. Diese Visualisierung stellt nur eine mögliche Gestaltung dar. Eine Festlegung auf das Aussehen der weiter zu bearbeitenden Brücke gibt es noch nicht. Für alle anderen Bauwerke einschließlich der Brücke über Toledoring/Kohlscheider Straße liegen bisher keine Visualisierungen vor. Für die folgenden Planungsphasen ist derzeit vorgesehen, auch die Brückenbauwerke im Project Atlas zum RS4 (<https://strassenrw.projectatlas.app/rs4/page/home?map=50.826502,6.064350,11.63,0,0>) zu visualisieren.

Die Baukosten, welche in der Kostenschätzung der offengelegten Unterlagen der Voruntersuchung enthalten sind (siehe Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung, Kapitel 4.3), berücksichtigen aktuell anzusetzende Nettokosten in Höhe von 4.400 €/m<sup>2</sup> Brückenfläche. Diese wurden den anzuwendenden Regelwerken entnommen und haben einen Stand 03/2023.

## **2) Beeinträchtigung Frischluftversorgung**

Es werden Befürchtungen geäußert, dass die Frischluftversorgung von Teilen Aachens durch den Bau der Brücke in einer Kaltluftschneise beeinträchtigt wird. Es wird der Hinweis auf ein städtisches Klimagutachten 2004 gegeben.

### **Stellungnahme Projektteam**

Es ist gemäß den Darstellungen der Klimaanalyse (Quelle: Klimaatlas NRW) richtig, dass im Bereich der zu planenden Brücke über die Kohlscheider Straße und den Toledoring ein Luftaustausch mit einem mittleren Kaltluftvolumenstrom aus Richtung Westen in einem Korridor nach Norden / Nordost bzw. in Süd-/Nord-Richtung erfolgt.

Der Fachbereich Klima und Umwelt der Stadt Aachen erwartet nach heutigem Kenntnisstand keine Beeinträchtigung des Kaltluftabflusses, da dieses Brückenbauwerk eine Unter- bzw. Überströmung ermöglichen wird. Sollte es dennoch zu negativen Wirkungen für und durch den Abfluss des Kaltluftvolumenstroms im Bereich der Brücken führen, so würden diese Erkenntnisse Bestandteil der zukünftigen Entwurfsplanung „Brückenbau“ werden.

## **3) CO<sub>2</sub>-Bilanz Brücke**

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz des RS4 werde durch den Bau der Brücke, für den 250.000 Tonnen Stahlbeton benötigt würden, negativ ausfallen.

### **Stellungnahme Projektteam**

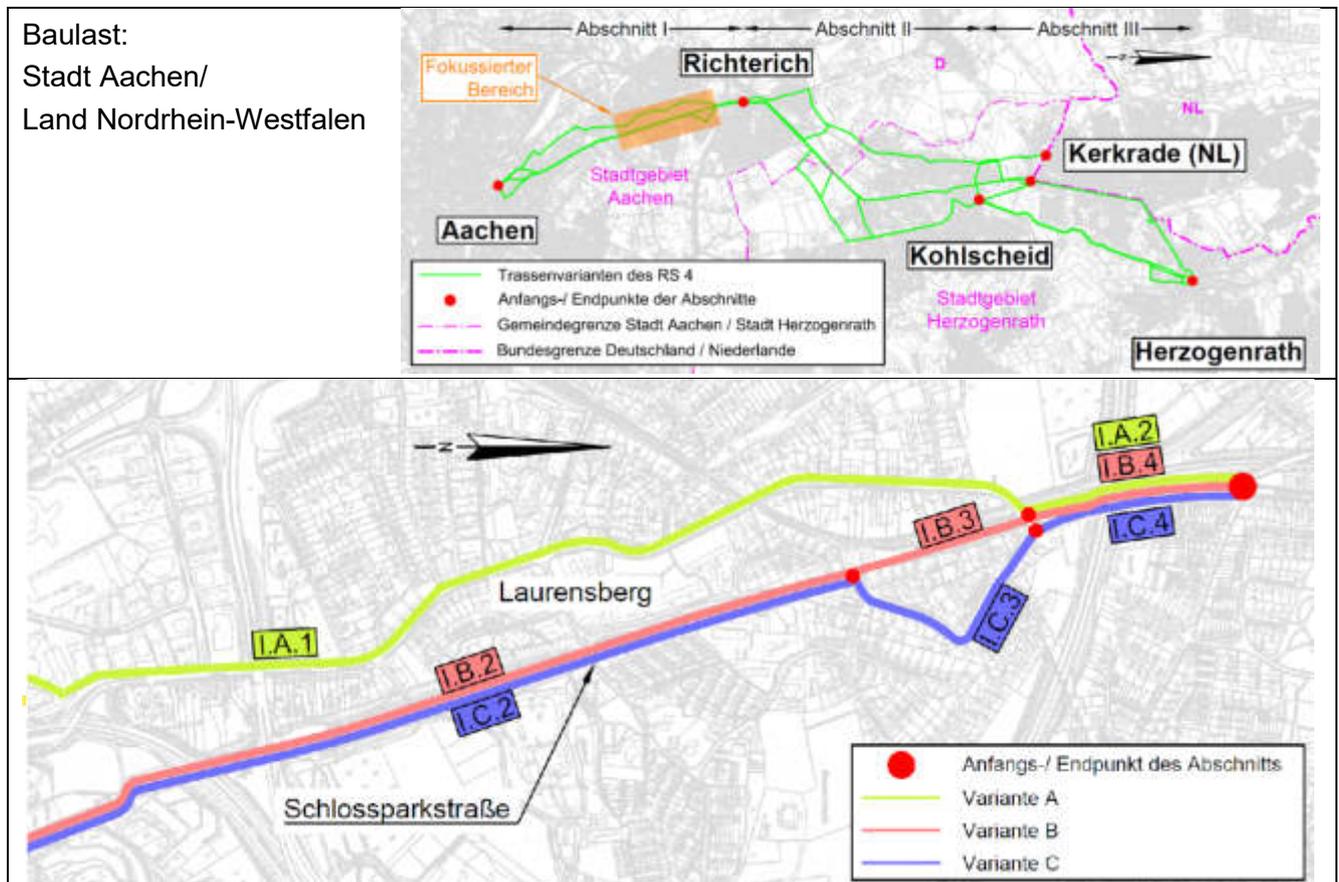
Die Menge an Stahlbeton oder Stahlbeton und Stahl ist sehr stark abhängig von der Konstruktionsart, die erst in der nachfolgenden Planungsphase festgelegt wird. Die in mehreren Anmerkungen der Bürgerschaft genannte Größenordnung ist mit 250.000 Tonnen deutlich zu hoch angegeben, mindestens um den Faktor 20, eher 25 (bedeutet: maximal 10.000 Tonnen, bei einer Verbundlösung Stahl / Stahlbeton nochmals erheblich weniger).

In der Machbarkeitsstudie wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt. Darin ist eine grobe Abschätzung in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Gesamtprojekts eingeflossen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass der RS4 in der Bilanz (hauptsächlich durch den Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad) trotz des Baus mehrerer Brücken eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erzielt. Die Zeit des "Betriebs" des RS4 gleicht also den herstellungsbedingten Ausstoß von CO<sub>2</sub> mehr als aus.

### 13 LAURENSBERG UND SCHLOSSPARKSTRASSE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Laurensberg und Schlossparkstraße



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

#### 1) Integration des RS4 in ein übergreifendes Konzept:

Es wird vorgeschlagen, Planung und Bau des RS4 in Laurensberg in ein übergreifendes Konzept einzubetten. Damit sollen Laurensberg und der Zugang zu den ganzen (Zwischen-)Zielen in Richtung Innenstadt zu-Fuß-Gehenden- und radfahrendenfreundlicher werden.

#### Stellungnahme Projektteam

Die Stadt Aachen hat am 24.08.2023 ein Radhauptnetz beschlossen, welches den RS4 in die Netzstruktur integriert. Hierdurch wird über den eigentlichen Korridor der Radschnellverbindung hinaus eine breite Netzwirkung erreicht. Die Anmerkung wird an die Stadt Aachen weitergegeben.

## **2) RS4 vergleichbar mit einem Autobahnprojekt:**

In einem Beitrag zu diesem Abschnitt wird der Eindruck geäußert, dass der RS4 mit einer Ambition, Planung und Durchsetzung betrieben werde, wie es ansonsten bei Autobahnen der Fall ist.

### **Stellungnahme Projektteam**

Der RS4 bedarf als großes Infrastrukturvorhaben mit Einfügung in die bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstrukturen einer besonders sorgfältigen und tiefgreifenden Planung. Der dadurch bedingte lange Planungszeitraum erfordert eine kontinuierliche Fortführung des Planverfahrens. Die Verfahrensweise ist auch wegen der gesetzlichen Gleichstellung von Radschnellverbindungen mit Landesstraßen mit der für den Neubau von Landesstraßen vergleichbar.

## **3) Linienführung in Laurensberg:**

- Die Variante A, die in der Voruntersuchung frühzeitig ausgeschieden ist, wird als einzig sinnvolle Variante für Laurensberg angesehen. Sie biete die Möglichkeit einer Entlastung der überlasteten Roermonder Straße. Dazu wird ein weitreichender Umbau mit gut ausgebautem Radweg als echte Zufahrtsstraße für Laurensberg vorgeschlagen. Über diese Linienführung komme man leichter ans Ziel.
- Viel effektiver wäre aus Radfahrersicht z.B. die gezielte Entschärfung neuralgischer/ gefährlicher Knotenpunkte und Streckenabschnitte entlang der gesamten Roermonder Straße. Es wird auf die Erfahrungen aus den Niederlanden, z.B. in Utrecht und Umgebung, verwiesen.
- Die Variante B bzw. C belastet die Anwohner und die Umwelt zusätzlich und nutzt leider nur einer relativ kleinen Gruppe von Menschen, die aus Richtung Herzogenrath kommt.
- Wie soll der Radweg zwischen Tittardsfeld und Roermonder Straße (Richterich) geführt werden (Variante I.C.3)? Soll die Roermonder Straße überquert werden?
- Ablehnung der Varianten I.B.3 und I.C.3 aus Gründen des Naturschutzes, Verkehr, Schutzgut Mensch und weil Alternativen auch heute gut funktionieren.
- Auf dem RS4 sollen täglich lt. Machbarkeitsstudie prognostiziert 2.000 Fahrten pro Tag mit Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr stattfinden. Wurde dies in der Machbarkeitsstudie zur Linienführung I.C.3 überprüft und mit welchem Ergebnis?
- Soll die Querung der Bahn auf Straßenebene oder unter der Straße erfolgen? Wird der Radweg in diesem Abschnitt im Seitenhang der Bahnstrecke neu angelegt?
- Es fehlen Fahrradstreifen (auf der Roermonder Straße) im Bereich Kohlscheider Straße bis Schurzelter Straße.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Roermonder Straße in Laurensberg ist in Variante A (Abschnitt I.A.1) enthalten. Die Variante A im Abschnitt I ist frühzeitig wegen Nichteinhaltung wesentlicher Qualitätskriterien für eine Radschnellverbindung ausgeschieden. Auch bei einem weitreichenden Umbau des gesamten Straßenquerschnitts und der Knotenpunkte ließen sich die notwendigen Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen nicht einhalten.

Diese Variante ist daher nicht mehr Bestandteil der Planungen.

In den nächsten Planungsstufen werden für die vom Ministerium zugestimmte Linie für alle Streckenabschnitte und Knotenpunkte die Planungen vertieft und sichere Verkehrsführungen ausgearbeitet.

Die Ergebnisse der Potentialanalyse haben gezeigt, dass bei Umsetzung der Varianten B und C auch im Bereich Laurensberg ein hohes Radverkehrsaufkommen auf dem RS4 zu erwarten ist. Dies trägt dazu bei, dass auch auf der Roermonder Straße Entlastungen vom Autoverkehr zu erwarten sind. Es ist richtig, dass der RS4 nicht für jede Quell - Ziel - Verbindung eine Verbesserung darstellen wird. Er verschlechtert allerdings auch keine anderen Routen.

Eine Querung der Bahn durch den RS4 ist in Laurensberg nicht vorgesehen. Sie erfolgt bei Bedarf entweder nördlich von Richterich im Zuge des Baus der geplanten Haupterschließung Richtericher Dell (bei Weiterführung in Kohlscheid als Variante II.A) und nördlich von Kohlscheid im Zuge der vorhandenen Brücke der Forensberger Straße.

Die Stadt Aachen plant die Markierung von Radfahrstreifen, unabhängig vom RS4, auf der Roermonder Straße zwischen dem Überflieger über die Kohlscheider Straße und der Schurzelter Straße voraussichtlich im Jahr 2025.

#### **4) Stadt- und Landschaftsbild, Lebens-/ Wohnqualität**

- Der RS4 wird abgelehnt, weil die geplante Strecke zu sehr in das Laurensberger Stadtbild eingreife und die Lebens- und Wohnqualität einschränke.
- Es wird befürchtet, dass die Brückenbauwerke das Landschaftsbild verschandeln. Es wird kritisiert, dass man zukünftig vom Garten aus auf massive (Brücken-)Bauwerke aus Beton statt auf ein Landschaftsschutzgebiet schaue.
- Die Brückenbauwerke über die Schlossparkstraße und besonders über die Schnellstraße inklusive der Rampen seien viel zu aufwändig und zerstörten die Landschaft in einer nicht tolerierbaren Art und Weise. Die geplante Breite der Trasse (lt. Auskunft in der letzten Infoveranstaltung über 7m) stelle auf dem Bahndamm einen nicht vertretbaren Eingriff in dessen Funktion als Naherholungsbereich dar und wäre für die dortige Tier- und Pflanzenwelt mit starken Beeinträchtigungen verbunden.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Der RS4 wird im Laurensberger Stadtbild in erster Linie durch den Neubau der beiden Brücken über den Toledoring und die Schlossparkstraße sowie deren Anbindung an die Schlossparkstraße in Erscheinung treten. Dies wird das Landschaftsbild für bestimmte Sichtachsen verändern. Die wenigsten davon betreffen Sichtachsen aus Wohnhäusern oder aus Gärten. Bei der Bauwerksplanung werden gestalterische Gesichtspunkte zur guten Einpassung in die Umgebung berücksichtigt.

Auf dem alten Bahndamm wird der RS4 eine Verbreiterung der bisherigen Wegefläche erfordern und damit auch optisch eine Veränderung bewirken. Die heutige Nutzung zur Naherholung wird dadurch nicht verhindert, jedoch wird durch das zusätzliche Radverkehrsaufkommen das Verlassen des begleitenden Gehweges erschwert. Dem steht gegenüber, dass mit dem Brückenschlag zum Lousberg für die Bewohnenden in Laurensberg der Umkreis zum Erreichen von Flächen zur Naherholung ausgeweitet wird und mobilitätseingeschränkte Personen steigungsarm längere Strecken nutzen können als bisher.

Die weiterführende Planung beinhaltet u.a. auch die „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, inhaltlich erfasst im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“. Neben der Erfassung des Eingriffs werden hier auch die Ausgleichsmaßnahmen für den Naturraum entwickelt. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden, die dem Erhalt und dem Schutz der angrenzenden Flächen dienen, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Eingriffe (z.B. Bau eines Brückenbauwerks, welches zu einer Auswirkung auf das Landschaftsbild führt) werden gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ausgeglichen bzw. kompensiert. Das Bauwerk wird u.a. unter Einbeziehung von Gestaltungsmaßnahmen in die Landschaft eingebunden.

Diese Planunterlagen werden, wie bisher auch, in enger Abstimmung mit den Fachbehörden (z.B. Naturschutzbehörden) abgestimmt. Für weitere Ausführungen wird auch auf Kapitel 3 Themenblock „Umwelt/Artenschutz/Treibhausgase (Klimaschutz)“ und auf Kapitel 15 zum Bahndamm Laurensberg verwiesen.

#### **5) Bebauungsplanung**

Es wird ein Verstoß des RS4 gegen den existierenden Bebauungsplan für Laurensberg gesehen. Eine andere, baurechtlich unbedenklichere Streckenführung sei möglich.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Im Bereich Laurensberg ist geplant, das Baurecht über ein Planfeststellungsverfahren zu erlangen. Planfeststellungsverfahren klären und regeln auch etwaige erforderliche Änderungen von Festsetzungen betroffener Bebauungspläne.

#### **6) Landschaftsschutz**

Im Bereich des alten Bahndamms ab der Schlossparkstraße inklusive des Bereichs des geplanten Brückenbauwerks über den Toledoring weist der seit dem 27.01.2022 rechtswirksame Flächennutzungsplan AACHEN\*2030 ein geplantes Landschaftsschutzgebiet im Sinne des Naturschutzrechtes aus. Ist der Bau einer Brücke/ RSW in einem Landschaftsschutzgebiet zulässig?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Der Flächennutzungsplan AACHEN\*2030 zeigt in seinem Beiplan, die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung geplanten Schutzgebiete aus dem Verfahren zur Neuaufstellung des

Landschaftsplans der Stadt Aachen. Dies ist eine Hinweisfunktion und hat bislang keine Rechtsverbindlichkeit. Rechtsverbindlich ist derzeit der alte Landschaftsplan von 1988 mit seinen Festsetzungen "Besonderer Schutz von Bäumen, Hecken und Gewässern" sowie "ohne besonderen Schutz". Diese Festsetzungen gelten für Teile der Trasse und ist nach heutiger Definition kein Landschaftsschutzgebiet. Eine Lageeinschätzung ist aus diesen Gründen derzeit schwierig. Eine Prüfung und Beantwortung, welche Festsetzung tangiert wird, kann derzeit nur durch die Untere Naturschutzbehörde erfolgen. Erst frühestens ab 2026 ist mit dem in Kraft treten des neuen Landschaftsplans zu rechnen.

Nach den textlichen Festsetzungen des Landschaftsplans kann die Naturschutzbehörde auf Antrag u.a. eine Ausnahme für eine Neuanlage von Radwegen erteilen. Voraussetzungen sind u.a., dass die Anlage für die verkehrliche Entwicklung erforderlich und sie mit dem Schutzzweck des zukünftigen Landschaftsschutzgebiets vereinbar ist. Die Neuanlage des RS4 trägt zur geplanten Mobilitätswende und der damit erforderlichen verkehrlichen Entwicklung bei. In den Erläuterungen zum Landschaftsplan wird weiterhin ausgeführt, dass eine nach gesetzlichen Vorschriften bestehende Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bestehen bleibt. Für den RS4 ist u.a. für den Abschnitt im Bereich des alten Bahndamms und des geplanten Brückenbauwerks ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Die mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss einhergehende Konzentrationswirkung regelt eine solche Zulässigkeit abschließend.

Die weiterführende Planung beinhaltet u.a. auch die „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, inhaltlich erfasst im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“. Neben der Erfassung des Eingriffs werden hier auch die Ausgleichsmaßnahmen für den Naturraum entwickelt. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden. Eingriffe, z.B. in bereits bestehende Kompensationsmaßnahmen, werden an anderer Stelle ausgeglichen.

Die Entwurfsunterlagen und Maßnahmen werden, wie bisher auch, mit den Fachbehörden (z.B. Naturschutzbehörden) abgestimmt.

## **7) Klimakonzept**

Was ist mit dem Klimakonzept für den Aachener Talkessel? Darin wird der Bereich des alten Bahndamms „als potenzieller Gunstraum, bspw. klimaökologische Komfortinseln im Siedlungsbereich, Klima-Oasen oder Erholungs- und Ausgleichflächen ausgewiesen.“ Der Bahndamm ist danach eine Belüftungsbahn für das Stadtklima und somit ein „Bereich mit einer Belüpfungsfunktion für die Aachener Kernstadt, insbesondere für den Vorsorgebereich Stadtklima“. Werden diese Punkte des Klimakonzepts für den Aachener Talkessel bei der weiteren Planung übergangen? Warum wurde in der VU die klimatische Bodenfunktion des alten Bahndamms nicht berücksichtigt (S. 26)?

**Stellungnahme Projektteam**

In den Darstellungen der Klimaanalyse (Quelle: Klimaatlas NRW) wird für den Bereich Laurensberg sichtbar, dass ein Luftaustausch mit einem mittleren Kaltluftvolumenstrom aus Richtung Westen in einem Korridor nördlich der Kohlscheider Straße nach Norden / Nordost bzw. über Laurensberg in Süd-/Nord-Richtung erfolgt. Nach heutigem Kenntnisstand ist eine Beeinträchtigung des Kaltluftabflusses nicht zu erwarten, da für die Querung des Toledoringes und der Kohlscheider Straße ein Brückenbauwerk vorgesehen ist und somit eine Unter- bzw. Überströmung ermöglicht wird.

Im Zuge der nachfolgenden Entwurfsplanung werden für die Ingenieurbauwerke detaillierte Entwürfe entsprechend den technischen Regelwerken ausgearbeitet und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Der Bahndamm bleibt großteilig in seiner stadtklimatischen Funktion erhalten.

Es wird auch auf die Ausführungen in Kapitel 3 Themenblock „Umwelt/Artenschutz/Treibhausgase (Klimaschutz)“ verwiesen.

**8) Gestaltung der Zugänge**

Zugang/ -fahrt zum RS4 an der Schlossparkstraße: gibt es hier bereits Details zu der Ausgestaltung?

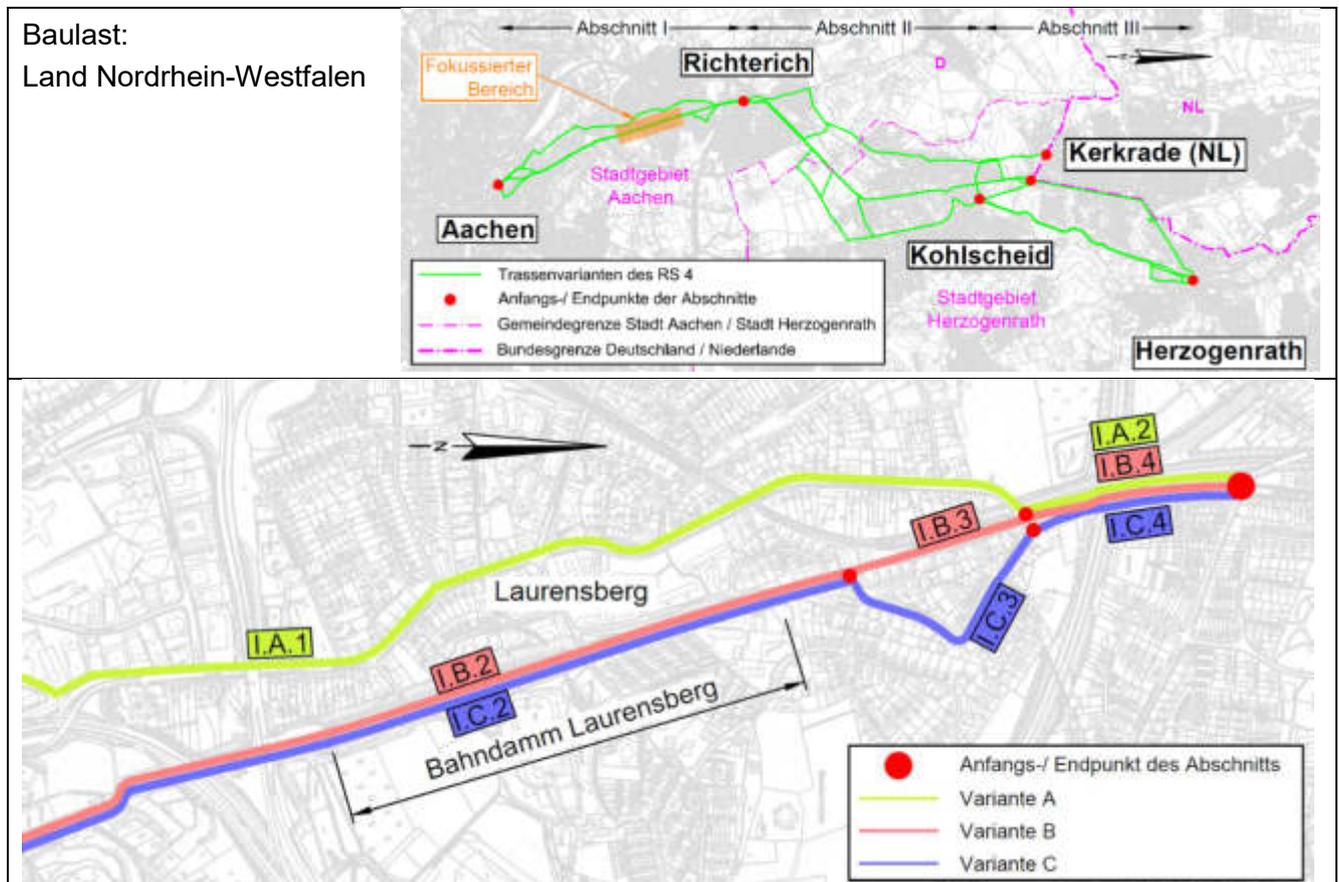
**Stellungnahme Projektteam**

In Richtung Richterich wird die vorhandene Straße Tittardsfeld als Rampe zum RS4 fungieren. Für die Fahrtrichtung AC-Innenstadt ist ein Ausbau des vorhandenen Fußwegs von der Schlossparkstraße auf den Bahndamm geplant. Die detailliertere Planung erfolgt ab der nächsten Planungsstufe nach Festlegung der Linie.

## 14 BAHNDAMM LAURENSBERG

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Bahndamm Laurensberg



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Varianten / Variantenvergleich / Potentiale

- Die Führung über den ehemaligen Bahndamm wird vom Radverkehrsverband ADFC und Bürger\*innen gefordert.
- Die Führung über den ehemaligen Bahndamm Laurensberg wird von verschiedenen Anwohnenden und Bürger\*innen abgelehnt.
- Die alternative Führung des RS4 über die Roermonder Straße wird gefordert.
- Die alternative Führung über die Roermonder Straße wird abgelehnt.
- Der Nutzen des RS4 mit der Führung über den ehemaligen Bahndamm für die Menschen in Laurensberg sei praktisch nicht gegeben. Die geplanten Rampen von der Schloss-Rahe-Straße und der Schlossparkstraße seien nicht geeignet, um mit dem Fahrrad den RS4 zu erreichen, andere Zuwegungen seien zu umwegbehafet. Der RS4 sei nur ein „Umgehungsradweg“ für Laurensberg.

- Die Kosten für die erforderlichen Brückenbauwerke über den Toledoring und die Schlossparkstraße seien zu hoch, andere Führungen des RS4 wären kostengünstiger.
- Wurden die Radverkehrspotentiale der Führungen I.A (Schurzelter Straße / Süsterfeldstraße / Roermonder Straße) und I.B / I.C (Rütscher Straße / Bahndamm Laurensberg / Tittardsfeld) ermittelt?

### **Stellungnahme Projektteam**

Für den alten Bahndamm prognostiziert die Potentialanalyse ein besonders hohes Radverkehrspotential. Auch wenn für einzelne Anliegerinnen und Anlieger in Laurensberg aus topographischen Gründen keine direkte Zugangsmöglichkeit bestehen wird, ist der Nutzen gerade dieses Abschnittes für weiträumigeren Radverkehr sehr hoch. Die Planung versucht dennoch, unter den anspruchsvollen Randbedingungen auch eine Zugänglichkeit über Rampen zum RS4 für nahräumigen Radverkehr anzubieten. Da, wo in den Plänen Stützmauern dargestellt sind (Schloss-Rahe-Straße, Schlossparkstraße), wird es auch Rampen zum RS4 auf dem Bahndamm geben. Für beide Anbindungen erschweren die vorhandenen topographischen Randbedingungen eine barrierefreie Anbindung bzw. eine solche könnte nur mit hohem Aufwand erreicht werden. In den weiteren Planungsschritten werden die bestmöglichen Lösungen im Verhältnis zu einem angemessenen Aufwand erarbeitet.

Des Weiteren wird es eine Verringerung des Kfz-Verkehrs auf der Roermonder Straße geben, weil Menschen für einen Teil ihrer Wege vom Kfz auf das Fahrrad umsteigen. Dadurch werden die Anwohnenden der Roermonder Straße auch von Verkehrslärm und Luftschadstoffen entlastet.

Die Kosten der Brücke über Toledoring und Kohlscheider Straße werden hoch sein. Dem wird jedoch ein noch größerer Nutzen gegenüberstehen, so dass sich in der Bilanz ein volkswirtschaftlicher Vorteil ergeben wird. Für den RS4 als Ganzes wurde in einer Nutzen-Kosten-Analyse zur bevorzugten Linie ein Nutzen-Kosten-Faktor von mindestens 3,4 ermittelt. Dies bedeutet, dass jeder investierte Euro einen Nutzen von mindestens 3,40 Euro haben wird.

In der Phase der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie gab es auch eine Potentialuntersuchung zur Führung der Radschnellverbindung über Schurzelter Straße / Süsterfeldstraße / Roermonder Straße (Planfall 1, Phase 2; entspricht Variante I.A). Die ermittelten Radverkehrspotentiale dieser Führung liegen zwischen 1.100 und 2.400 Radfahrten pro Tag, während für die Führung über die Varianten I.B und I.C (diese führen über den Bahndamm Laurensberg) Potentiale zwischen 1.950 und 3.000 Radfahrten pro Tag (Planfall 2.1, Phase 2) ermittelt wurden. Die genannten Zahlen beziehen sich jeweils auf den Abschnitt zwischen Turmstraße (B 1A) und BAB A 4.

### **2) Zusätzliche Varianten**

- Neuer Variantenvorschlag 1: Roermonder Straße im westlichen Bereich Fahrradstraße - Weiterfahrt (hinter Lidl, am Obi vorbei) bis zum Toledoring - Unterquerung Toledoring - Durchfahrt bis zur Hundeschule - Weiterfahrt durch den Tunnel - hinter dem Tunnel Durchfahrt des

Grünbereiches bis zum Alten Bahndamm - Querung Schlossparkstraße mit Vorrang - Weiterfahrt Tittardsfeld

- Neuer Variantenvorschlag 2: Roermonder Straße im westlichen Bereich Fahrradstraße - Weiterfahrt (hinter Lidl, am Obi vorbei) bis zum Park hinter Roermonder Straße 286 - Durchquerung Park - Weiterfahrt Alter Bahndamm - Querung Schlossparkstraße mit Vorrang - Weiterfahrt Tittardsfeld
- Neuer Variantenvorschlag 3: falls die Rütscher Straße Fahrradstraße wird, - Bogen vor den Kleingärten um die Hochzeitswiese herum - auf die vorhandene Fahrradbrücke, Überquerung Kohlscheider Straße - Weiterfahrt Roermonder Str. bis zum Toledoring - Unterquerung Toledoring - Durchfahrt bis zur Hundeschule - von hier lange Auffahrt auf den Bahndamm
- Andere Varianten als der Bahndamm Laurensberg z. B. unter Einbeziehung der Henricistr. wären umweltfreundlich und kostengünstiger

### **Stellungnahme Projektteam**

Der vorgebrachte Vorschlag, die Landesstraße L 231 Roermonder Straße zwischen dem Ponttor (B 1A) und der BAB A 4 (in Abschnitten) zu einer Fahrradstraße umzugestalten, wurde in den Unterlagen der Vorplanung nicht untersucht. Jedoch wurde bereits in der Stufe 1 der Bürgerbeteiligung im Rahmen der Machbarkeitsstudie diese Linienvariante aus der Bürgerschaft eingebracht, aus den nachfolgend genannten Gründen jedoch schlussendlich verworfen.

Die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße schließt sich aus mehreren Gründen aus. Beispielsweise kann eine Fahrradstraße der regionalen Verbindungsfunktion der Roermonder Straße als Landesstraße im Straßennetz für den Kfz-Verkehr nicht gerecht werden. Die vorhandenen hohen Kfz-Verkehrsmengen können durch flankierende Maßnahmen nicht ausreichend reduziert werden, um eine Fahrradstraße sicher und attraktiv einrichten zu können.

Die Roermonder Straße als Radschnellverbindung mit baulich getrennten Radwegen südlich des Toledorings (L 260) zu nutzen, kollidiert mit ihrer Funktion als "innergemeindliche Hauptverkehrsstraße" (nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung RIN 2008) und mit ihrer hohen Bedeutung für den ÖPNV. Sie liegt im Korridor der Planungen der Stadt Aachen und des städtischen Verkehrsunternehmens ASEAG als „starke Achse“ des ÖPNV. Eine wesentliche Verringerung der Verkehrsfläche für den ÖPNV und den fließenden Kfz-Verkehr würde die Leistungsfähigkeit stark einschränken und die Stärkung des ÖPNV als wichtigem Element der Mobilitätswende beeinträchtigen. An den lichtsignalgeregelten (= beampelten) Kreuzungen entstünden unzulässig hohe Verlustzeiten für die Radschnellverbindung – oder, sollte der Radverkehr im erforderlichen Umfang bevorrechtigt werden, wären die Kapazitätseinbußen für ÖPNV und Kfz-Verkehr unverträglich groß.

Bereits in der Machbarkeitsstudie wurde ermittelt, dass die vorhandenen Straßenraumbreiten zwischen der Kohlscheider Straße und der Schlossparkstraße nicht ausreichend sind, um baulich getrennte Radwege im Standard einer Radschnellverbindung zu realisieren.

Die Führung einer Radschnellverbindung über die "Hochzeitswiese" bei der Kleingartenanlage Rütsch und die Brücke der Roermonder Straße (L 231) über die Kohlscheider Straße (L 232) ist mit für Radschnellverbindungen unzulässig hohen Längsneigungen verbunden.

Sowohl die Variante über die Rütcher Straße als auch die durch die Parkanlage östlich des Bahndamms Laurensberg ist umwegbehaftet und damit für den Radverkehr unattraktiv.

Aus diesen Gründen können die Variantenvorschläge 1 bis 3 nicht weiterverfolgt werden.

Andere Varianten, die den Anforderungen an eine Radschnellverbindung gerecht würden, haben sich bei allen untersuchten Möglichkeiten, sowohl aus den Überlegungen der Planenden als auch aus den Vorschlägen in den Beteiligungsverfahren (Workshopformat) mit den Bürgerinnen und Bürgern während der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie, nicht ergeben. Damit ist die Linie einer Radschnellverbindung zwischen Aachen-Zentrum und Herzogenrath über Laurensberg und Richterich ausschließlich über den Bahndamm Laurensberg möglich.

### **3) Umwelt**

- Es werden negative Auswirkungen auf das durch den Landschaftsplan 1988 „besonders schützenswerte Gebiet“ des baumbewachsenen Bahndamms gesehen, bzw. die Planung dort widerspreche dem Landschaftsplan.
- Der Eingriff in die Natur wird als zu groß empfunden, da zu viele Bäume gefällt werden müssten, die Beleuchtung ein Problem für Menschen und Fauna darstelle und die Neuversiegelung zu groß sei. Weiterhin wird gefragt, ob die Befestigung des RS4 mit Asphalt Auswirkungen auf die benachbarten Bäume habe.
- Die geplante Breite der Trasse (lt. Auskunft in der letzten Infoveranstaltung über 7m) auf dem Bahndamm wäre für die dortige Tier- und Pflanzenwelt mit starken Beeinträchtigungen verbunden.
- Durch Stützwände/ Brücken komme es zu erheblichen optischen Veränderungen im Bereich Schlossparkstraße.
- Der Artenschutz könne nicht (ausreichend) gewährleistet werden, z.B. Saatkrähen, aber auch andere Vogelarten. Der Umfang der berücksichtigten Tierarten und Einfluss von Licht- und Lärmemissionen auf die Tiere sei in der UVS nicht ausreichend. Es wird u.a. Bezug genommen auf Fledermäuse, Spechte und Käuze.
- Wie kann der alte Baumbestand des ehemaligen Bahndamms erhalten werden und durch welche Maßnahmen wird der Bestand geschützt?
- Es wird ein weiteres Aufheizen der Stadt im Sommer durch asphaltierte Flächen gesehen.
- Die Beleuchtung während aller Nachtstunden hätte Konsequenzen für die tierischen Bahndammbewohner, verschiedenste Singvögel, Eichelhäher, Bunt- und Grünspechte, Käuzchen sowie zahlreiche Fledermäuse.
- Im Bereich des alten Bahndamms (Adele-Weidtmann-Straße) verläuft der Radweg etwa in Höhe der Wohnhäuser. Wenn eine nächtliche Beleuchtung unbedingt erforderlich ist, wäre eine Absprache mit den Anwohnern zu diesem Punkt sehr erwünscht.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die weiterführende Planung beinhaltet u.a. auch die Ermittlung des Eingriffs in Natur und Landschaft und die erforderlichen Maßnahmen für einen entsprechenden Ausgleich. Dies wird dargestellt im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden, die dem Erhalt und dem Schutz der angrenzenden Flächen dienen, um den Eingriff auch in den Baumbestand des Bahndamms so gering wie möglich zu halten. Hierbei wird auch berücksichtigt, ob der Wurzelbereich angrenzender Bäume von der Befestigung des RS4 betroffen ist.

Eingriffe (z.B. durch Versiegelung), die nicht im unmittelbaren Bereich Laurensberg ausgeglichen werden können, werden an anderer Stelle kompensiert. Diese Planunterlagen werden, wie bisher auch, mit den Fachbehörden (z.B. Naturschutzbehörden) abgestimmt.

Mit Hilfe einer Artenschutzprüfung einschließlich faunistischer Untersuchungen werden unter Einbeziehung der Auswirkungen des Vorhabens und der Örtlichkeit alle relevanten Wirkfaktoren auf die vorkommenden Arten (z.B. Saatkrähen, Fledermäuse, Spechte, Käuze usw.) ermittelt. Hier werden mögliche artenschutzrechtliche Konflikte erfasst und entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Vorsehen einer umweltverträglichen Beleuchtung, die eine möglichst geringe Auswirkung auf die betroffenen Tierarten besitzt, Bauzeitenregelungen) einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen entwickelt.

Eine zusammenfassende Darstellung der Vorgehensweisen zum Umgang mit Eingriffen in Natur und Landschaft und zum Artenschutz ist auch dem Themenblock „Umwelt/Artenschutz/Treibhausgase (Klimaschutz)“ in Kapitel 3 zu entnehmen.

Das Thema Beleuchtung wird sensibel geprüft und geplant. Nähere Ausführungen hierzu sind in Kapitel 8 zum Themenblock „Beleuchtung“ zu finden.

Es ist richtig, dass die beiden geplanten Brückenbauwerke über den Toledoring und die Schlossparkstraße das Landschaftsbild für bestimmte Sichtachsen verändern. Bei der Bauwerksplanung werden gestalterische Gesichtspunkte zur guten Einpassung in die Umgebung mit betrachtet. Hierzu wird auch auf die Ausführungen in Kapitel 14 verwiesen.

Der Bahndamm bleibt als Naherholungsgebiet erhalten. Der bisherige Gehweg soll zukünftig getrennt vom Radweg (z.B. durch eine Hecke) in einer Breite von 2,5 m ausgestaltet werden. Der Verzicht auf einen begleitenden Gehweg, sowohl auf dem alten Bahndamm wie auch auf der Brücke zum Lousberg, ist aufgrund der Qualitätsanforderungen des Leitfadens für Radschnellverbindungen ausgeschlossen. Über die zukünftige Brücke zum Lousberg wird eine fußläufige Verbindung geplant, um somit den (barrierefreien) Zugang zum dortigen Naherholungsgebiet sicherzustellen.

Ziel der Planung ist es, so viel Baumbestand wie möglich zu erhalten (siehe hierzu auch den ersten Absatz in der Antwort zu 4). Daher ist hier nur eine eher geringe Aufheizung zu erwarten.

#### **4) Querschnitt und Höhe**

- Ist der Bahndamm breit genug für den RS4?
- Der Bahndamm / die Dammkrone werde abgesenkt, was zu einem hohen Baumverlust führe
- Wird der RS4 auf dem Bahndamm unter oder über der bestehenden Oberfläche gebaut?
- Es wird auf die große Höhe der Brückenbauwerke über dem Gelände und über benachbarter Bebauung hingewiesen.
- Ist in sensiblen Bereichen die Befestigung des RS4 als Schotterweg anstatt als Asphaltweg möglich?
- Es wird behauptet, dass es auf dem Bahndamm einen Verstoß gegen ein Radschnellverbindungs-Qualitätskriterium gebe, da die 3 m Mindestböschungsbreite nach RAL auf dem Bahndamm nicht eingehalten werden könne. Damit würde der Windschutz fehlen.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die vorhandene Dammkrone (das ist die Fläche des Bahndamms, die horizontal oben auf dem Damm liegt) mit dem heute dort angelegten Weg und den überwiegend nicht baumbestandenen Randbereichen reicht aus, um den Radweg, den parallelen Gehweg und einen z.B. mit einer kleinen Hecke bepflanzten Trennstreifen zwischen den beiden Wegen anzulegen. Heute stehen auf dieser Dammkrone nur vereinzelt Bäume. Hier wird in der später folgenden Entwurfsplanung in jedem Einzelfall geprüft, ob der Baum erhalten werden kann, (z.B. durch einen abschnittswisen Verschwenk eines Weges) ob Schutzmaßnahmen zum Erhalt eines Baumes erforderlich werden oder ob er entfallen muss und dann auszugleichen ist. Auch wird der Vitalitätszustand jedes Baums mit in die Entscheidungsfindung einfließen.

Für die Herstellung des Geh- und des Radweges muss grundsätzlich mindestens der vorhandene Oberboden abgetragen werden, um die Frostsicherheit und die Tragfähigkeit des Untergrundes zu gewährleisten. Auf dem Alten Bahndamm Laurensberg wird die Oberfläche der neuen Verkehrsflächen in der Regel geringfügig oberhalb der vorhandenen Oberfläche des heutigen Weges liegen. Eine Absenkung des ehemaligen Bahndammes ist nicht vorgesehen. Im Detail erfolgt die Höhenplanung in der anschließenden Phase der Entwurfsplanung.

Die Feststellung zur Höhe der Brücke über dem Gelände ist richtig. Die Höhe des Brückenbauwerks ergibt sich aus den Anschlusshöhen im Bereich der Kleingartenanlage Rüttsch und der Höhe des Bahndamms an seinem südlichen Ende.

Eine andere Befestigungsart als Asphalt ist für den RS4 nicht möglich. Lediglich in besonderen Ausnahmefällen kann ein Betonsteinplattenbelag zur Anwendung kommen. Eine Radschnellverbindung soll in erster Linie dem Alltagsverkehr dienen und muss daher bei jeder

Witterung sicher und komfortabel befahrbar sein. Dies ist mit einer wassergebundenen Schotterdecke nicht zu erzielen.

Der Bahndamm bietet durch die vorhandenen, deutlich mehr als 3 m breiten und bereits dicht bewachsenen Böschungsflächen einen guten Windschutz. Von einer Nichterfüllung eines Qualitätskriteriums kann hier also nicht ausgegangen werden. Zudem ist diese Böschungsbreite kein einzuhaltendes Mindestkriterium für eine Radschnellverbindung. Er stellt vielmehr einen allgemeingültigen Ansatz in der Planung von Straßen und Radschnellverbindungen dar.

#### **5) Gebäude Adele-Weidtman-Straße**

Warum werden Gebäude der Adele-Weidtman-Straße in der UVS (Schutzgut Mensch) nicht berücksichtigt? Ab welchem Abstand werden Häuser berücksichtigt? Warum wird eine Seniorenwohnanlage nicht besonders bewertet?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Der RS4 verläuft auf dem alten Bahndamm auf dem vorhandenen Weg in einer Entfernung von ca. 15 – 30 m zu den Häusern bzw. der Seniorenwohnanlage an der Adele-Weidtman-Straße. Der RS4 und die Bebauung sind durch einen breiten, waldartigen Gehölzbestand voneinander getrennt, so dass hier keine unmittelbaren Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

#### **6) Entwässerung**

Ist ein erhöhter Anfall von Wasser, der aus der Mehrversiegelung auf der Dammkrone stammt, auf angrenzende Grundstücke zu befürchten?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die detaillierte Entwässerungsplanung erfolgt in der späteren Planungsphase "Entwurfsplanung" auf Grundlage von noch zu erarbeitenden Baugrund- und Versickerungsgutachten. Ebenso wird die geplante Entwässerung mit den Fachbehörden auf kommunaler und bezirksregionaler Ebene abgestimmt. Grundsätzlich ist es erforderlich, dass bei dem der Planung zugrunde zu legenden Regenereignis (bedeutet: die Menge an Regen, die maximal innerhalb eines nach den Regelwerken vorgegebenen Zeitraums zu erwarten ist) keine Schäden an Nachbargrundstücken auftreten. Für Aussagen zur Entwässerung wird auch auf das Kapitel 7 zum Themenblock „Entwässerung“ verwiesen.

#### **7) Lärmschutz**

- Die Lärmbelastung der Anwohnenden sowohl während der Bauzeit als auch durch den Betrieb des RS4 (u.a. mit motorisierten Zweirädern) wird abgelehnt.
- Eine zukünftige Belästigung durch Randalierende und Ruhestörende im Bereich der Freizeitmöblierungen des Weißen Weges wird befürchtet.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Beurteilung des Verkehrslärms erfolgt nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) sowie dem zugehörigen technischen Regelwerk (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS 19). Radwege gelten nach den dort getroffenen Festlegungen grundsätzlich nicht als Quellen von Verkehrslärm. Dies weicht möglicherweise vom subjektiven Empfinden einzelner Menschen in Bezug auf Radverkehrsanlagen ab. Auch der Verlust von Gehölzen, die als Lärmschutzwald ausgewiesen sind, hat nach den Regelungen des Regelwerks keine Auswirkungen auf die Beurteilung der Lärmemissionen einer Verkehrsanlage.

Die Nutzung des RS4 durch mit Verbrennungsmotoren betriebenen Zweirädern wird nicht zulässig sein.

Ein für die Zukunft vermutetes, nicht gesetzeskonformes Handeln Einzelner kann nicht ein Verhinderungsgrund einer zu planenden Infrastrukturmaßnahme sein.

### **8) Unterhaltung**

Wie wird der Winterdienst und der Rettungsdienst auf dem RS4 berücksichtigt?

### **Stellungnahme Projektteam**

Auf dem RS4 wird mit gleicher Priorität und Intensität, wie es für Landesstraßen festgelegt ist, Winterdienst durch geeignete Unterhaltungsfahrzeuge durchgeführt. Ebenso wird jede Stelle des RS4 über ausreichend vorhandene Zufahrtsmöglichkeiten durch Rettungsfahrzeuge erreichbar sein.

### **9) Naherholung**

- Die Naherholungsfunktion des Bahndamms könne eingeschränkt bzw. verloren gehen. Auch bestehen Befürchtungen, dass für den Fußverkehr überhaupt kein separater Gehweg mehr zur Verfügung stehen könnte. Die Sicherheit des Fußverkehrs werde durch den teilweise schnellen Radverkehr beeinträchtigt.
- Gibt es Probleme mit der damaligen Förderung des „Weißen Weges“? Gilt noch eine Zweckbindungsfrist? Wird die Hollywoodschaukel erhalten?

### **Stellungnahme Projektteam**

Der Bahndamm bleibt als Naherholungsgebiet erhalten. Der bisherige Gehweg soll zukünftig getrennt vom Radweg (z.B. durch eine Hecke) in einer Breite von 2,5 m ausgestaltet werden.

Der Verzicht auf einen Gehweg, sowohl auf dem alten Bahndamm wie auch auf der Brücke zum Lousberg, ist ausgeschlossen. Über die zukünftige Brücke zum Lousberg wird eine fußläufige Verbindung geplant, um somit den (barrierefreien) Zugang zum dortigen Naherholungsgebiet sicher zu stellen.

Ggfls. erforderliche Maßnahmen in Bezug auf die Förderung des Weißen Weges „Höhenpromenade“ werden zwischen der Stadt Aachen und Straßen.NRW geprüft und abgestimmt. Innerhalb der 20-jährigen Zweckbindungsfrist sind Veränderungen an den geförderten Maßnahmen möglich, solange der geförderte Zweck erhalten bleibt. Die Hollywoodschaukel und Bänke sollen auch zukünftig den Erholungssuchenden zur Verfügung stehen. Straßen.NRW und die Stadt Aachen werden einen neuen, geeigneten Standort auf dem Bahndamm suchen.

#### **10) Ergänzende Radverkehrs-Infrastruktur**

Es wird angeregt, dass zusätzlich zur Planung des RS4 andere Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen zur Akzeptanzsteigerung des RS4 durchgeführt werden. Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in Laurensberg sei „miserabel“.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die Planung von anderen Radverkehrsanlagen neben dem RS4 obliegt allein der Stadt Aachen und hat primär nichts mit dem RS4 zu tun. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt auch an anderen Radverkehrsanlagen in Laurensberg arbeitet, z.B. auf der Roermonder Straße. Der Hinweis wird an die Stadt Aachen weitergegeben. Konkrete Hinweise auf einzelne Problemstellen bitte direkt an die Stadt Aachen geben.

#### **11) Abgrenzung RS4 zu anliegenden Häusern**

Wie wird der RS4 zu anliegenden Häusern abgegrenzt?

##### **Stellungnahme Projektteam**

Ob es Abgrenzungen zu anliegenden Häusern geben muss, wird in der noch folgenden Entwurfsplanung geprüft. In der Regel wird es aber keine Zaunanlagen oder ähnliches geben. Die Böschungen des alten Bahndamms bleiben in der heutigen Art und Weise erhalten.

#### **12) Immobilien-Wertverlust**

Es wird ein Wertverlust von Immobilien und der Wohnqualität durch den RS4 befürchtet.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Ob tatsächlich eine Veränderung der Werte einzelner Immobilien oder der Wohnqualität eintreten wird, lässt sich nicht mit Sicherheit feststellen. Neben der hier geäußerten Befürchtung gibt es Stimmen, die von Wertsteigerungen von Immobilien oder der Verbesserung der Wohnqualität durch eine nahe Lage zu einer Radschnellverbindung ausgehen. Grundsätzlich ist die potentielle Wertänderung einer Immobilie nicht entscheidungsrelevant für oder gegen eine Infrastrukturmaßnahme.

### **13) Anbindungen**

Wird es Anbindungen von der Schloss-Rahe-Straße und der Schlossparkstraße geben und wie sehen diese aus?

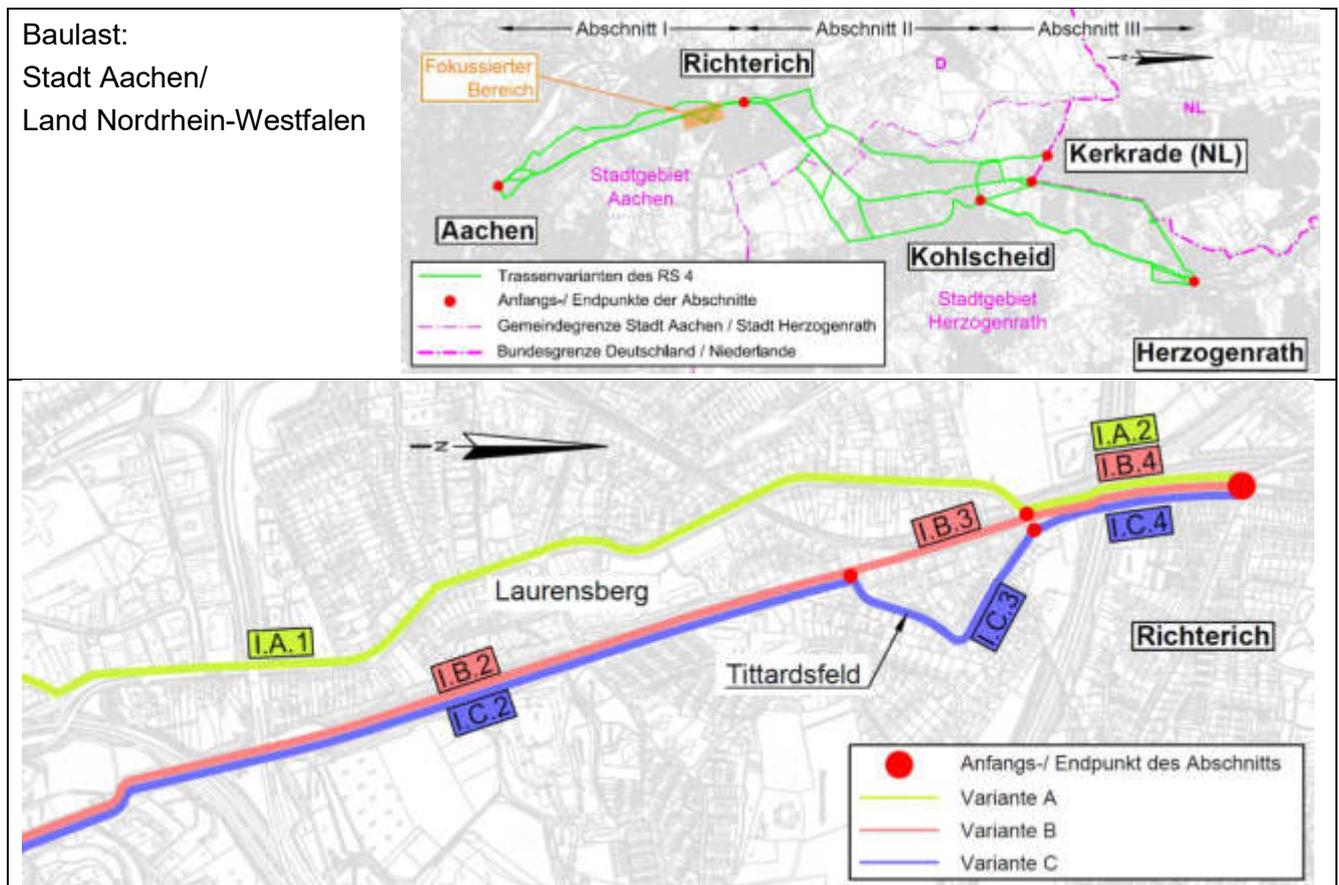
#### **Stellungnahme Projektteam**

In Richtung Richterich wird die vorhandene Straße Tittardsfeld als Rampe zum RS4 fungieren. Für die Fahrtrichtung AC-Stadt ist ein Ausbau des vorhandenen Fußwegs von der Schlossparkstraße auf den Bahndamm geplant. Die detailliertere Planung erfolgt ab der nächsten Planungsstufe nach Festlegung der Linie.

## 15 TITTARDSFELD

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- „Tittardsfeld“, Variante I.B.3 (als Vorzugsvariante) und I.C.3, bis zur Autobahnbrücke im Aachener Stadtgebiet beantwortet:



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Ablehnung Var. I.C.3 und I.C.4 wegen Umwegen

- Diese Variante gefährde die direkte Routenführung und würde so auch nicht für eine Landesstraße angewandt werden.
- Die Linienführung über Tittardsfeld sollte nicht weiterverfolgt werden, da ansonsten keine Parkmöglichkeiten mehr im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stünden. In den angrenzenden Straßen stehen keine Ausweichmöglichkeiten zum Parken zur Verfügung.
- Die Planungen der Stadt Aachen und Straßen.NRW bedeuten für die Anwohner mit der Variante I.C.3 eine nicht hinzunehmende Veränderung der Wohn- und Verkehrssituation im Bereich des oberen Tittardsfeld und seiner Seitenstraßen Tittardshang und Beulardsteiner Feld. (Wegfall von dringend benötigtem Parkraum, Verkehrssituation mit deutlichem Gefahrenpotential, Schulweg für alle Schulkinder, enge und unübersichtliche Straße nach einer scharfen uneinsichtigen

Rechtskurve in eine nachfolgende starke Gefällestrecke, die im unteren Teil zu einem nicht einsehbaren Kreuzungsbereich zu beiden Seiten des Tittardshang führt.)

- In einem weiteren Beitrag wird ebenfalls auf die Gefahr für Kinder und die Parksituation hingewiesen.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Linienführung des RS4 im Abschnitt I hat als Vorzugslinie die Führung in der Variante I.B.3 entlang der Eisenbahnstrecke im Bereich "Tittardsfeld" ergeben. Diese Linienführung ist allerdings nur umsetzbar, wenn sich die Inanspruchnahme von Eigentumsflächen der Deutschen Bahn AG für den RS4 regeln lassen. Abstimmungen mit der DB AG dazu laufen derzeit. Sollte sich dies als unmöglich erweisen, muss auf die Variante I.C.3 mit Nutzung der Straße "Tittardsfeld" mit der Führungsform Fahrradstraße umgeschwenkt werden. Die Stadt Aachen ist grundsätzlich bemüht, insbesondere für die Bürger\*innen, die keinen Parkraum auf dem eigenen Grundstück haben oder schaffen können, auch Parkraum im öffentlichen Raum anzubieten. Dazu besteht aber keine gesetzliche Verpflichtung. Parken ist einer von vielen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum. Daher gibt es keinen Anspruch darauf, dass die Stadt ausreichend Parkraum zur Verfügung stellt. Ebenso besteht kein Recht auf öffentliche Parkmöglichkeiten in der Nähe des eigenen Grundstücks oder der eigenen Wohnung. Die verkehrssichere Gestaltung hat in der Abwägung Vorrang. Ggf. kann in den weiteren Planungsstufen nach Ersatzparkraum gesucht werden; allerdings nur, wenn diese Variante, die derzeit nicht die Vorzugsvariante ist, auch zum Zuge kommt.

Die Planung einer Fahrradstraße im Tittardsfeld würde sich aus den Standards der Stadt Aachen zur Gestaltung von Fahrradstraßen und den Vorgaben für Radschnellverbindungen ergeben. Gemäß den Gestaltungsvorgaben für Fahrradstraßen sind Sicherheitstrennstreifen vorgesehen. Darüber hinaus muss sich jeder Verkehrsteilnehmer vorsichtig beim Ausparken aus dem Grundstück vortasten. Die Situation würde der anderer Fahrradstraßen entsprechen. Auch für den Radverkehr gilt gemäß StVO in Fahrradstraßen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit.

### **2) Variante I.C.3**

- Warum wurde die Variante I.C.3 in die Machbarkeitsstudie aufgenommen, wo doch im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen vom 23.6.2016 die Variante mehrheitlich abgelehnt wurde?
- Warum hat die Bezirksvertretung Laurensberg - entgegen der schon im Jahr 2016 hervorgebrachten Einwendungen der Anwohner des Tittardsfelds - der Verwaltung eine Empfehlung für die Planung des RS4 mit der ausgearbeiteten Linienführung I.C.3 gegeben?

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Linienfindung wiederholt in Teilen die Machbarkeitsstudie und muss trotzdem alle Varianten abarbeiten/prüfen. Die Vorzugsvariante ist weiterhin die Variante I.B.3 entlang der Bahnlinie.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2017 wurde als Vorzugslinie die Führung an der Bahn gemäß Variante I.B.3 festgelegt. Im Rahmen der Voruntersuchung wurde diese als Vorzugslinie bestätigt. Die Bezirksvertretung Laurensberg hat keinen neuen Beschluss nach 2017 gefasst, der stattdessen eine Empfehlung für die Variante I.C.3 enthalten hätte. Das Ergebnis der Voruntersuchung wird noch durch die politischen Gremien der Stadt Aachen bestätigt werden.

### **3) Prüfauftrag BV Laurensberg**

Die Stadt Aachen wurde von der Bezirksvertretung Laurensberg beauftragt, die Barrierearmut, allgemeine Zugänge und die Situation am Tittardsfeld / Rosenhügel prioritär zu prüfen. Welche Punkte sind hierbei geprüft worden und welche Ergebnisse hat die Prüfung ergeben?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Zum Zeitpunkt des Beschlusses der BV Laurensberg zur Machbarkeitsstudie im Juli 2017 waren die weiteren Verfahrensschritte durch die Gleichstellung von Radschnellverbindungen und Landesstraßen noch nicht vollständig bekannt. Daraus haben sich umfangreiche Anforderungen ergeben, die im Vorlauf zur nun stattfindenden Linienabstimmung abgearbeitet werden mussten. Die Hinweise der BV Laurensberg werden nach der Linienfestlegung weiter abgearbeitet. Trotzdem wurde bereits jetzt insbesondere der Punkt „barrierearmer Zugang zum RS4“ im Bereich der Schlossparkstraße weitergedacht.

### **4) Unübersichtlichkeit / Gefahr für Kinder**

Auf dem RS4 sollen täglich lt. Machbarkeitsstudie prognostiziert 2.000 Fahrten pro Tag mit Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr stattfinden - diese Zahlen gleichen einer Autobahn für Radfahrer! Wie stellt sich die Verwaltung und Politik zu dieser geplanten Situation? Ist die unübersichtliche Verkehrssituation im oberen Tittardsfeld für Anwohner und Radfahrer, die sich auf einer Radschnellverbindung wännen, geprüft worden? Es besteht ein extrem hohes Unfallrisiko zwischen Anwohner und Radfahrern aufgrund der engen und unübersichtlichen Straßenführung, der scharfen uneinsichtigen Rechtskurve, der starken Gefällestrecke und der unübersichtlichen Straßenkreuzung im Bereich Tittardsfeld und Tittardshang!

Die Straße Tittardsfeld als alternative Route ist sehr eng und hat nur einen schmalen Bürgersteig. Da viele Schulkinder diese Straße auf dem Weg zur Schule benutzen, gibt es erhöhte Gefahren, da Fahrräder im Gegensatz zu Autos für die Kinder schwerer wahrzunehmen sind, da sie leise fahren.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Derzeit ist die Variante I.B.3 entlang der Bahnstrecke und nicht die Variante I.C.3 über die Straße Tittardsfeld zur Roermonder Straße als Vorzugsvariante vorgesehen. Sollte die Variante I.B.3 entlang der Bahnstrecke nicht möglich sein, würde in den weiteren Planungsschritten eine sichere Führung entlang der Straße Tittardsfeld geplant. Dabei sind die Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen sowie die Vorgaben für Radschnellverbindungen zu beachten. Danach werden die Sichtfelder freigehalten und das Parken neu sortiert. Auch für den Radverkehr gilt in Fahrradstraßen

Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Bei Bedarf werden Knotenpunkte angehoben und die Vorfahrtsregelungen geändert. Diese Regelung werden auch in anderen Fahrradstraßen in Aachen ohne Probleme angewendet. Fahrräder sind für zu Fuß Gehende auf schmalen Gehwegen nicht gefährlicher als Kfz; durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn der Fahrradstraße würden Radfahrende zusätzlich dazu angehalten, gegenüber zu Fuß Gehenden auf dem Gehweg Abstand zu halten.

#### **5) Wertveränderung Immobilien**

Als Besitzer mehrerer Häuser im Tittardsfeld stelle ich mir die Frage, welche finanziellen Einflüsse die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Immobilienwert und Vermietsituation haben wird.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Ob tatsächlich eine Veränderung der Werte einzelner Immobilien oder der Wohnqualität eintreten wird, lässt sich nicht mit Sicherheit feststellen. Neben der hier geäußerten Befürchtung gibt es Stimmen, die von Wertsteigerungen von Immobilien oder der Verbesserung der Wohnqualität durch eine nahe Lage zu einer Radschnellverbindung ausgehen. Grundsätzlich ist die potentielle Wertänderung einer Immobilie nicht entscheidungsrelevant für oder gegen eine Infrastrukturmaßnahme. Unabhängig von der Frage, ob sich der Wert eines Grundstücks durch die Fahrradstraße tatsächlich verringert, sind Fälle von Regressforderungen durch Umgestaltungen im öffentlichen Straßenraum nicht bekannt.

Die Planung einer Fahrradstraße im Tittardsfeld würde sich aus den Standards der Stadt Aachen zur Gestaltung von Fahrradstraßen und den Vorgaben für Radschnellverbindungen ergeben.

#### **6) Alternative Routenvorschläge**

Wegen der Engstelle (Häuser 62, 64) zwischen Tittardsfeld und Bahn werden 2 alternative Routen vorgeschlagen.

- Alternative 1: Über Tittardshang und den vorh. Geh- und Radweg (Tittardshang 1 bis Tittardsfeld 14) dann westlich über die Sackgasse an die Bahnstrecke. Eventuell können dort auch Anliegerparkplätze angelegt werden.
- Alternative 2: Weiter über Tittardsfeld bis Einmündung Beulardsteiner Feld, dort westlich in Sackgasse Tittardsfeld an die Bahnstrecke. Eventuell können dort auch Anliegerparkplätze angelegt werden.

Mit beiden Varianten kann die Roermonder Straße planfrei unterquert werden

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die abschließende Klärung, ob die Variante entlang der Bahn im Bereich Tittardsfeld 62 möglich ist, erfolgt im Planfeststellungsverfahren. Die grundsätzliche Machbarkeit wurde nachgewiesen.

Die vorgeschlagenen alternativen Strecken sind für die Qualitätsstandards des RS4 nicht ausreichend breit. Insbesondere der nördliche Abschnitt von Tittardshang, der nur aus einem 2 m breiten Gehweg besteht, stellt einen Engpass dar, in dem zu Fuß Gehende und Radfahrende nicht

sicher parallel geführt werden können. Daher ist für diesen Bereich die Alternative als Fahrradstraße über Tittardsfeld als Variante vorgesehen.

### **7) Bahnstrecke und Querung**

Soll die Querung der Bahn auf Straßenebene oder unter der Straße erfolgen? Wird der Radweg in diesem Abschnitt im Seitenhang der Bahnstrecke neu angelegt? Wunsch einer Rampe an Haus Linde als Verbindung des RS4 (Vorzugsvariante) mit der Roermonder Straße und/oder Tittardsfeld

#### **Stellungnahme Projektteam**

Eine Querung der Bahn ist in diesem Bereich nicht vorgesehen. Der RS4 wird parallel zu den Gleisen im Böschungsbereich der Bahn angelegt, unter der Roermonder Straße hindurchgeführt und mit Rampen an diese wieder angeschlossen.

### **8) Aussprache gegen Variante I.B.3 und gegen Fahrradstraße**

- Veränderung der Wohn- und Verkehrssituation durch RS4 befürchtet
- Begründung: Naturschutz: Rodungsarbeiten, Zerstörung Naturgrundstück; bautechn. Verdichtung; DB ist behutsam vorgegangen bei Rückschnitten; 2019 wurden durch DB Bäume nachgepflanzt
- Verkehr: Mehr Verkehr, Risiko für Kinder; Tittardshang heute wenig Verkehr; Pkw-Verkehr wird verlagert; Parksituation verändert
- Schutzgut Mensch: Aussetzen von 300 m RS4 wäre eine realitätsnahe Alternative
- Alternative Führung funktioniert heute gut: Fahrradverkehr – von Richterich kommend - im Wesentlichen über den oberen Teil der Straße Tittardsfeld, schwenkt dann gegenüber der Einmündung Beulardsteiner Feld ab in den Verbindungsweg zum Tittardshang und von hier aus wieder über den südlichen Teil des Tittardsfelds auf die alte Bahntrasse im vorgesehenen Verlauf des RS4. Konkret: Ab der Brücke Roermonder Straße/Übergang zu Tittardsfeld ließe sich der Radverkehr, wie gewohnt über die (nahezu) verkehrsberuhigten Straßen Tittardsfeld sowie Tittardshang weiterführen, um dann im mittleren Teil des Tittardsfelds, wie geplant auf den Bahndamm zu führen.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Eingabe wird als Ablehnung sowohl der Variante I.B.3 (Fahrradstraße) als auch der Variante I.C.3 (Variante entlang der Bahn) verstanden.

Es ist richtig, dass bei der Führung entlang der Bahn gemäß der Vorzugsvariante I.B.3 Eingriffe in den Baumbestand auf der Grünfläche zwischen Bahn und dem nördlichen Abschnitt von Tittardshang erforderlich werden. In der Abwägung mit den übrigen Anforderungen an die Führung des RS4, u.a. in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Eingriffe in die Parkraumsituation an Tittardsfeld bei der Variante I.B.3 wird der Variante I.B.3 dennoch der Vorzug gegeben. In den weiteren Planungsphasen wird die konkrete Führung so ausgearbeitet, dass die Eingriffe u.a. in den Baumbestand so schonend wie möglich erfolgen. Hierzu soll u.a. weitgehend der Bereich entlang der Bahnstrecke genutzt

werden, der in der Rückschnittzone der DB AG liegt (= Zone, in der zur Sicherung des Zugverkehrs in bestimmten Abschnitten je nach Abstand u.a. auch höherer Baumaufwuchs entfernt wird). Auf die Vorgehensweise zur Minimierung der Eingriffe in die Umwelt und die Berücksichtigung des Artenschutzes wird im Kapitel 2 zum Themenblock „Umwelt, Artenschutz, Treibhausgase (Klimaschutz)“ eingegangen.

Zu den Hinweisen in Bezug auf die Gefahr für Kinder und die Parksituation wird auf die Antworten zu 1) und 4) verwiesen. Zum Hinweis zur Verlagerung des Pkw-Verkehrs wird auf die Fragen und Antworten zu 9) verwiesen.

Bei einer Unterbrechung des RS4 auf ca. 300 m würde der durch den RS4 insgesamt zunehmende Radverkehr in diesem Abschnitt (hier über 2.500 Radfahrten pro Tag mehr gegenüber heute) ohne zusätzliche Maßnahmen zwischen Roermonder Straße und dem altem Bahndamm in erster Linie ebenfalls über die vorhandene Verbindung Tittardsfeld fahren, ohne dass jedoch angepasste Lösungen für die in den Hinweisen genannten Problemstellungen erfolgen würden. Dies ist keine sichere Alternative zu den dargestellten Varianten I.C.3 (= Vorzugsvariante) oder I.B.3.

Die vorgeschlagene Alternative nutzt den nördlichen Abschnitt von Tittardshang, der nur aus einem 2 m breiten Gehweg besteht. Dieser stellt einen Engpass dar, in dem zu Fuß Gehende und Radfahrende nicht sicher parallel geführt werden können (siehe auch Hinweise und Antworten zu 6)).

### **9) Verkehrsabfluss rechtsseitig der Roermonder Straße**

Das Tittardsfeld ist die einzige Straße neben der Schloßparkstraße, die für einen Verkehrsabfluss aus dem gesamten Laurensberger Wohnviertel rechtsseitig der Roermonder Straße sorgt. Sollte die Straße Tittardsfeld zur reinen Fahrradstraße werden, so wird zur Rushhour in der Schloßparkstraße ein noch größerer und längerer Stau vor der Ampel im Kreuzungsbereich Schloßparkstr./Roermonder Str. entstehen, als jetzt schon in diesem Zeitraum. Dies ist wohl den Anwohnern des gesamten Laurensberger Wohnviertels nicht zu zumuten. Weiter ist in der Vergangenheit durch Straßenbauarbeiten die Schloßparkstraße wiederholt für lange Zeiträume gesperrt gewesen und der gesamte Verkehr aus dem Bereich Schloßpark-Rahe, Beulardstein, Tittardsfeld wurde durch das obere Tittardsfeld zur Roermonder Straße geleitet. Sollte das Tittardsfeld zur Fahrradstraße werden, so ist diese Umleitung im Falle der Sperrung der Schloßparkstraße wohl nicht mehr möglich?

### **Stellungnahme Projektteam**

Eine Fahrradstraße Tittardsfeld würde, wie in vielen anderen Bereichen der Stadt auch, für den Kfz-Verkehr mindestens für Anliegerverkehre mittels Zusatzzeichen freigegeben werden. Dementsprechend könnten die Anlieger\*innen die Straße wie bisher befahren.

Im Falle einer Sperrung z.B. der Schlossparkstraße würde es ein Verkehrskonzept zur Führung des baustellenbedingten Umleitungsverkehres geben, damit die Roermonder Straße weiterhin erreichbar bliebe. In ein solches Konzept könnte auch weiterhin die Straße Tittardsfeld einbezogen werden, da eine eventuelle Fahrradstraße dort mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr mindestens für den Anliegerverkehr verbunden wäre.

#### **10) Nutzung Grünfläche vor Engstelle**

Anregung zur Nutzung der Grünfläche vor der Engstelle (Tittardsfeld). Gemeint ist das Flurstück 2554.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die Fläche ist nicht im Eigentum der Projektträger, aber für die Vorzugsvariante entlang der Bahn in Teilen vorgesehen. Wenn das Ministerium die Vorzugslinie bestätigt, werden hier Grundstücksverhandlungen erfolgen.

#### **11) Eingriffsflächen der Forstwirtschaft**

Die Tabelle 3.3.1.2.1 Abschnitt I auf Seite 71 im Erläuterungsbericht der Voruntersuchung enthält Angaben zu Eingriffsflächen der Forstwirtschaft. Warum ist die Fläche im Abschnitt I.C.2 (= I.B.2) so gering gegenüber der im Abschnitt I.B.3? Bei letzterer handelt es sich doch um die im Bereich der Bahntrasse Tittardsfeld. Ein Vergleich der Luftbildaufnahmen der beiden Abschnitte weist keinen so großen Unterschied der Flächen auf.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die Frage wird so verstanden, dass sie auf die Differenz der Gehölzanspruchnahme zwischen den Varianten I.C.2 (I.B.2) und I.B.3 abzielt.

Der Flächenbedarf (Versiegelung) ergibt sich aus den Streckenlängen und den zu Grunde gelegten Regelquerschnitten der verschiedenen Führungsformen. In die Ermittlung der erforderlichen Flächen für den RS4 sind z.B. die vorhandenen Wegeflächen, neu zu erstellende Brückenbauwerke usw. berücksichtigt worden.

Die technische Planung geht davon aus, dass die vorhandene Topographie bei Variante I.B.3 (Verlauf des RS4 in der Böschung), großflächig über Bauwerke gesichert werden wird. Dies führt dazu, dass der Vegetationsbestand im Böschungsbereich stark reduziert werden wird.

Aufbauend auf der weiterführenden technischen Planung wird im Rahmen der „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, inhaltlich erfasst im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“, konkret der Eingriff in die Biotoptypen erfasst, dargestellt und bewertet. Neben der Erfassung des Eingriffs (z.B. Versiegelung) werden hier auch die Flächen für die vorübergehende Inanspruchnahme sowie die überprägten Flächen (z.B. zukünftige Bankettflächen) konkret dargestellt werden.

Diese Planunterlagen werden, wie bisher auch, in enger Abstimmung mit den Fachbehörden (z.B. Naturschutzbehörden) abgestimmt.

Im Variantenvergleich der UVS werden für die einzelnen Teilabschnitte die jeweiligen Varianten gegenübergestellt. Im Bereich Tittardsfeld werden I.B.3 und I.C.3 miteinander verglichen. Hier gehen durch den Bau des Radschnellweges und den Bau einer 330 m langen Stützwand bei der Variante I.B.3 ca. 6.815 m<sup>2</sup> Böschungsgehölze verloren.

Betrachtet man den identischen Verlauf der Varianten I.B.2 und I.C.2, so sind in der UVS für die Anlage des Radschnellweges ca. 3.210 m<sup>2</sup> Verlust an Gehölzflächen prognostiziert.

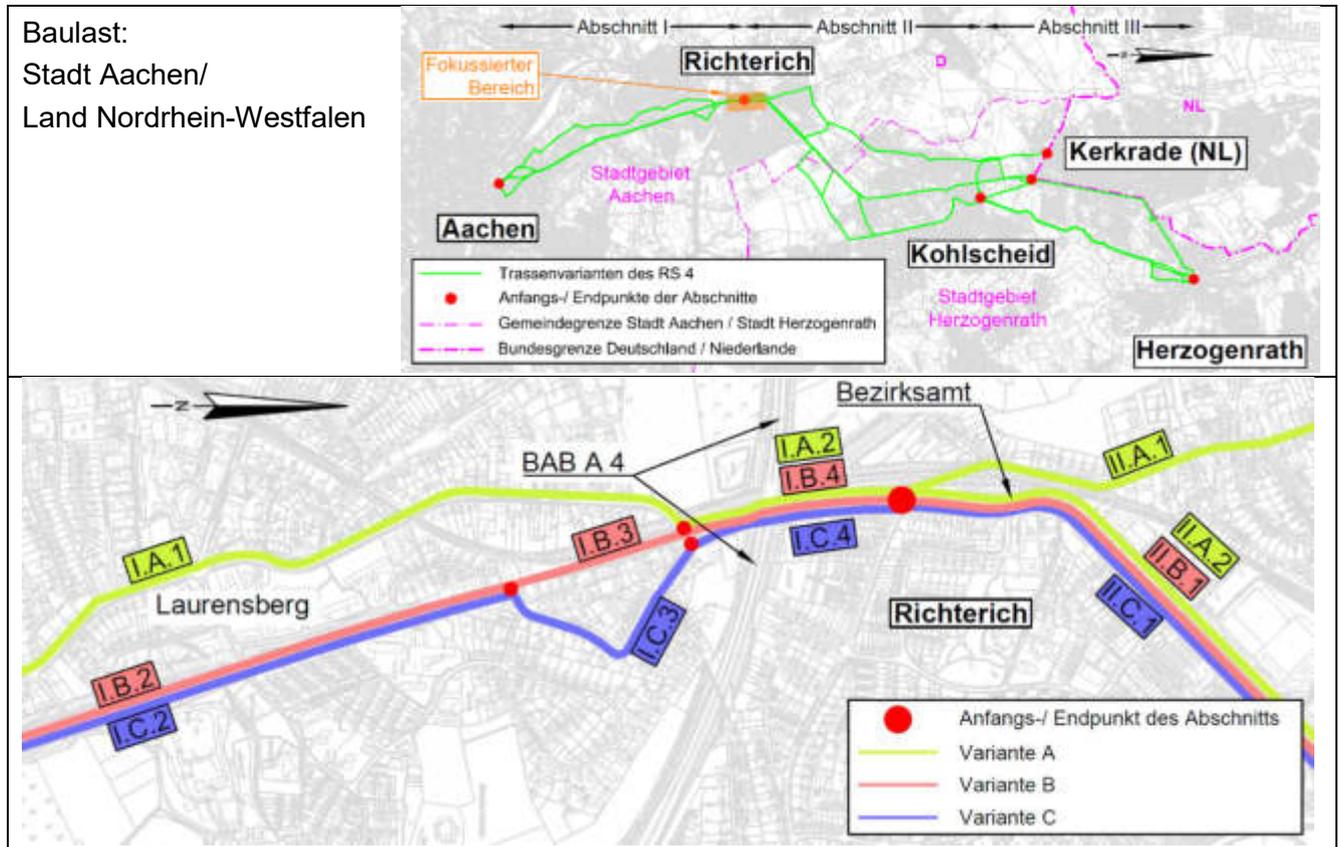
Eine Beeinträchtigung von Gehölzen im Bereich des geplanten Brückenbauwerkes über die Kohlscheider Straße und den Toledoring ist in der UVS nicht quantifiziert, da die exakte Lage, Länge und Bauausführung erst in der nachfolgenden Entwurfsplanung festgelegt werden.

Hierzu erfolgen in dem dann zu erstellenden landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) alle detaillierten und parzellenscharfen Angaben zu den mit dem Bau des Radschnellweges einschließlich der Bauwerke verbundenen Eingriffen. Dabei können Beeinträchtigungen des Gehölzbestandes insbesondere durch Vermeidungsmaßnahmen, z.B. durch Optimierung des straßenbautechnischen bzw. des Brückenentwurfes, vermieden werden. Temporär während der Bauzeit genutzte Flächen werden wiederhergestellt und unvermeidbare Gehölzverluste kompensiert.

## 16 RICHTERICH: SÜDLICHER ORTSEINGANG

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Roermonder Straße zwischen der Autobahnbrücke A 4 bis zum Bezirksamt Aachen-Richterich



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Untervarianten Ri. I und Ri.II

- Untervariante Ri.II (Führung von BAB A 4 bis Bezirksamt AC-Richterich mit Führung unter DB-Brücke Horbacher Straße entlang der Eisenbahngleise) soll ernsthaft aufgegriffen werden, unüberwindliche technische und rechtliche Probleme werden nicht gesehen
- Alternativvorschlag zu I.C.4: ab BW 1-06 (Brücke Haus Linde) in Richtung Nord unten parallel zur Bahn bleiben und hinter Bezirksamt wieder auf die Vorzugsvariante einschwenken. Dies führt zu einer Entlastung der Roermonder Straße
- Als Hauptargument gegen Untervariante Ri.II werden nur die hohen Kosten angesehen, die jedoch als vertretbar empfunden werden
- Ablehnung von Variante Ri.I wegen fehlendem Nutzen für Radverkehr und hohen Eingriffen
- Ablehnung der Variante Ri. II wegen baulichem Aufwand und Umwegen

**Stellungnahme Projektteam**

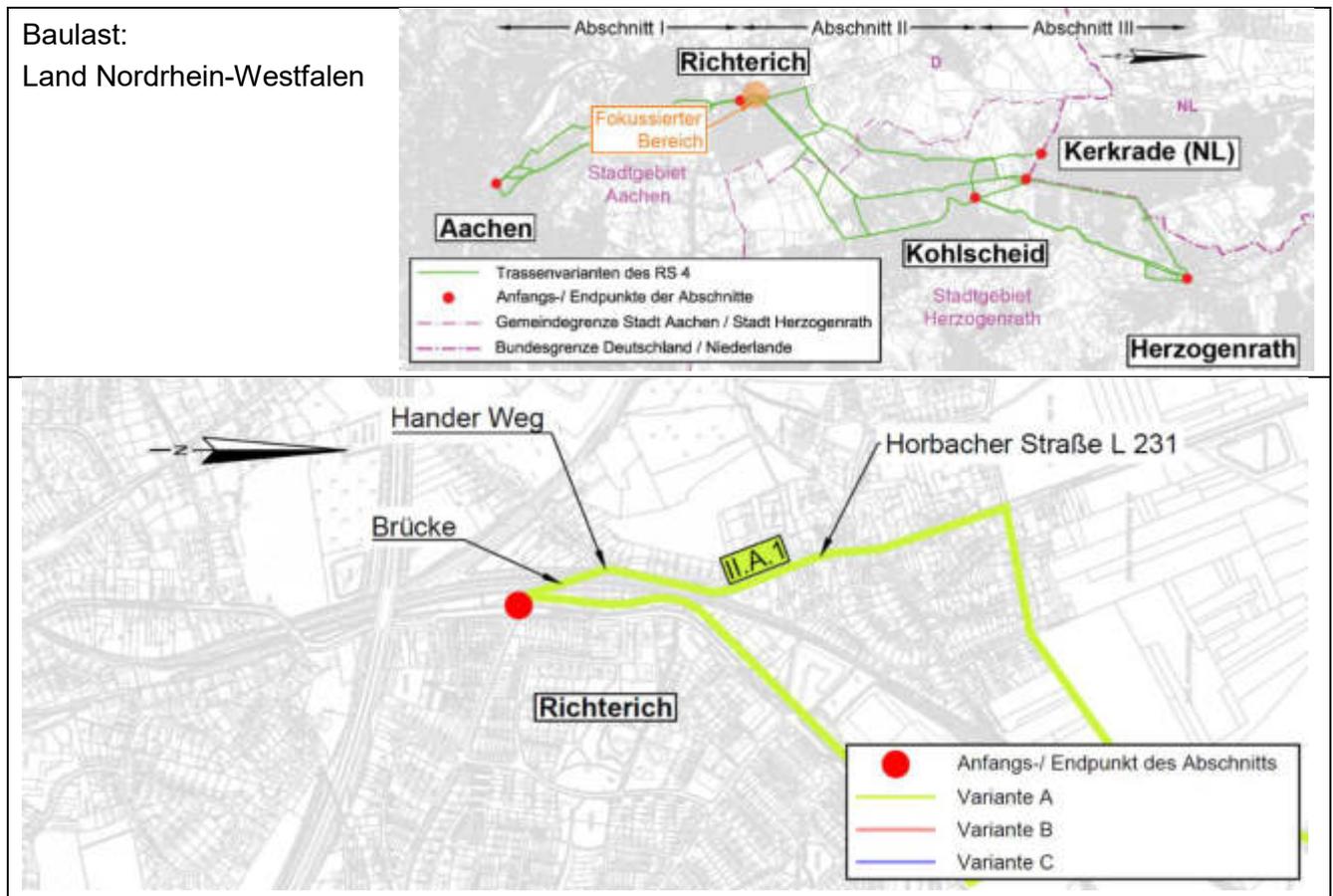
Die Untervariante Ri.II wurde sehr ausführlich und ernsthaft untersucht und mit zwei anderen Untervarianten („I.C – II.C“ und „Ri.I“) verglichen. Der Vergleich ist Bestandteil der im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verfügung gestellten Unterlagen (Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung, Unterlage 1 Anhang 4; Lagepläne Unterlage 5 Blätter 1.3 bis 1.5; Umweltfachliche Untersuchungen Unterlage 19.2.2).

Eine ausführliche Darstellung hierzu erfolgt in Kapitel 19 unter Punkt 5).

## 17 HORBACHER STRAÙE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Horbacher Straße.



**Hinweis:** Die Horbacher Straße ist Bestandteil der Variante II.A.1, die nicht die Vorzugsvariante ist. Wenn sie nicht als Linie festgelegt wird, gehört sie nicht mehr zum Projekt RS4.

Die Horbacher Straße ist jedoch auch Bestandteil der Planungen für die Radvorrangroute Aachen-Richterich – Locht (Grenze). Die Fragen und Anmerkungen werden an die dafür zuständige Planung weitergegeben.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Querschnittsaufteilung Brückenersatzbau

Ist die Planung der Querschnittsaufteilung des Brückenersatzbaus Horbacher Straße (jeweils 2,00 m breite Schutzstreifen zzgl. 5,00 m Kernfahrbahn) mit der Stadt Aachen abgestimmt? Verspricht die Stadt Aachen, dass keine Schutzstreifen mit einer Breite schmaler als 2,00 m angeordnet werden?

**Stellungnahme Projektteam**

Die Planung wurde von Straßen NRW mit der Stadt Aachen abgestimmt. Die Radschutzstreifen sind mit einer Breite von 2,00 m zuzüglich Kernfahrbahn von 5,00 m geplant. Damit wird der Standard als Radvorrangroute gemäß den Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (HRSV) umgesetzt.

**2) Gehweg Horbacher Straße**

Kann der Gehweg entlang der Horbacher Straße über den Hander Weg aufgepflastert werden? Die derzeitige Vorplanung scheint dies nicht vorzusehen. Ggf. bietet sich im Rahmen des Ersatzbrückenbaus jedoch eine günstige Gelegenheit, diese Einmündung für den Fußverkehr aufzuwerten.

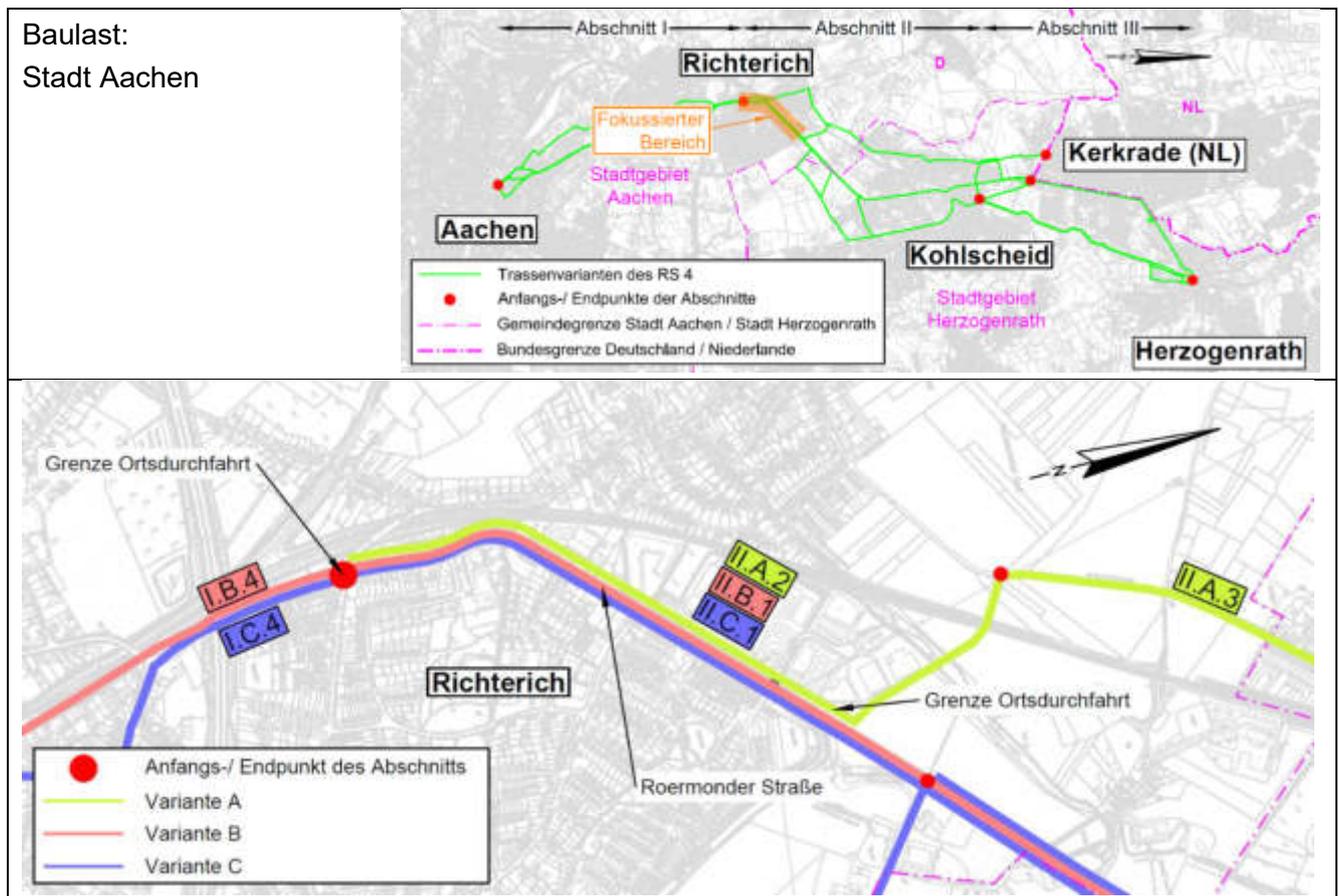
**Stellungnahme Projektteam**

Im Rahmen der weiteren Planung wird geprüft, ob eine solche Gehwegüberfahrt an dieser Stelle möglich und sinnvoll ist. Wenn die Linie des RS4 nicht über die Horbacher Straße festgelegt wird, wird die Frage an die für die Radvorrangroute Richterich – Locht zuständige Planung weitergegeben.

## 18 RICHTERICH: ORTSDURCHFART

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Roermonder Straße zwischen dem Knotenpunkt Horbacher Straße L 231/Berensberger Straße K 37 und Kohlscheider Straße L 232



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Linienführung der Vorzugsvariante:

- Die favorisierte Linienführung durch Richterich entlang der Roermonder Straße ist eine schlechte Lösung, da es zu viele Konfliktpunkte gibt, die in der bisherigen Planung nicht berücksichtigt wurden. (Hierzu werden mehrere Konfliktpunkte aufgeführt, u.a. Grundstückszufahrten und der geplante Kreisverkehr Roermonder Straße/Berensberger Straße/Horbacher Straße).
- An der Roermonder Straße ist an der Zufahrt des Supermarkts Penny die Sicht an der Ausfahrt sehr schlecht und damit gefährlich für einen Zweirichtungsradweg. Ist eine Wartefläche für PKW möglich? Auf der Seite der Roermonder Str. mit Penny ist auch ein Schulweg. Auf gleicher Seite ist eine Tiefgarage (Roermonder Str. 585), bei der es aufgrund der Sicht ebenfalls gefährlich ist, den Zweirichtungsradweg zu führen. Ist es möglich den Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Roermonder Str. zu führen?

- Ab Höhe der Einmündung Schloß-Schönau-Straße sind in Richtung Uersfeld keine Grundstückszufahrten mehr vorhanden. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass die beiden großen Gewerbe-/ Lagerhallen in diesem Abschnitt mittelfristig "abgängig" sind und eventuell durch Bebauung mit Zufahrten von der Roermonder Straße ersetzt werden.
- Für Kfz gibt es eine Umgehung Richterichs. Dies ermöglicht eine Verkehrsentlastung auf der Roermonder Straße von Berensberger Straße bis Roder Weg. Dadurch steht mehr Platz für den RS4 auf der Roermonder Straße zur Verfügung.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Varianten II.A.2, II.B.1 und II.C.1 sehen in der Ortsdurchfahrt Richterich einen Zweirichtungsradweg an der Roermonder Straße vor. Dieser soll auf der gesamten Länge auf der westlichen Seite verlaufen. Dadurch entfallen mehrere Längsparkstände im öffentlichen Raum und die Fahrbahnbreite wird so weit reduziert, dass der Begegnungsfall Bus/Bus (Fahrbahnbreite  $\geq 6,50$  m) möglich bleibt. Diese Führungsform bedarf einer besonders sorgfältigen Betrachtung der Verkehrssicherheit, da Radwege im Zweirichtungsverkehr innerorts an Querungsstellen mit dem Kfz-Verkehr je nach Art des Ausbaus unfallträchtig sein können. Der RS4 quert dabei eher schwach belastete Grundstückszufahrten zwischen der Kreuzung Roermonder Straße / Horbacher Straße und dem Bezirksamt. Hierfür und für die im weiteren Verlauf Richtung Norden folgenden stärker belasteten Zufahrten werden durch die Stadt Aachen im Rahmen der anschließenden Entwurfsplanung geeignete Lösungen erarbeitet. Diese werden vor allem auf einer Verbesserung der Sichtverhältnisse, einer baulich angepassten untergeordneten Überfahrt der Kfz über den Geh-/ Radweg (wie sie inzwischen bereits häufiger im Aachener Stadtgebiet z.B. an der Ludwigsallee/Kupferstraße verwendet werden) und ggf. auch auf weiteren Maßnahmen zur Sicherstellung einer verkehrssicheren Lösung basieren. Dabei werden die Möglichkeiten für Lieferrn und Laden mit untersucht. Auch werden zu gegebener Zeit durchzuführende Sicherheitsaudits über die Entwurfsplanung, die Ausführungsplanung und zur Verkehrsfreigabe notwendige gutachterliche Fachbeiträge zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit detailliertere Informationen liefern.

Die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs auf der Ostseite der Roermonder Straße oder die Führung über beidseitige Einrichtungsradwege wurden wegen der deutlich höheren Anzahl an Einmündungen (1 auf der West- und 4 auf der Ostseite) und Zufahrten auf der Ostseite sowie aufgrund der Straßenraumbreite verworfen.

Die endgültige Festlegung auf die Knotenpunktform für die Kreuzung Roermonder Straße/Berensberger Straße/Horbacher Straße (Kreisverkehr oder Ampelkreuzung) erfolgt erst in der späteren Phase der Entwurfsplanung.

### **2) Lieferrn, Laden und Parken**

- Roermonder Str. / Horbacher Straße.: Lieferung + Laden für Bäcker ermöglichen
- Wo sollen die Anwohnenden in Richterich parken? Soll das über Parkpaletten geregelt werden? Wie soll das finanziert werden?

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Auswirkungen durch geringere Fahrbahnbreiten auf den Kfz-Verkehr werden hauptsächlich die Knotenpunkte und Zufahrten betreffen. In der nächsten Planungsphase werden diese Stellen näher betrachtet und verkehrsplanerische Lösungen erarbeitet. Das gilt auch für die erforderlichen Flächen für den Lieferverkehr.

Kompensationsmaßnahmen für den entfallenden Parkraum sowie für die entfallenden Lieferflächen werden im weiteren Prozess untersucht. Mögliche Maßnahmen zur Kompensation können durch ein Parkraumkonzept für Richterich unter Einbezug des geplanten Haltepunktes Richterich ermittelt werden. Das Parkraumkonzept ist kein Bestandteil der Voruntersuchung des RS4.

### **3) Alternative Trassenvarianten abseits der Roermonder Straße**

- Eine eigene Variante der Linienführung entlang des Bahnkörpers wirft keine unüberwindlichen technischen oder rechtlichen Probleme auf.
- Alternative Trassen am Rand Richterichs sollten berücksichtigt werden.
- Alternative Linienführungen entlang der Bahnlinie oder entlang der Kohlscheider Straße über Landgraben (hier gibt es bereits eine Fußgänger-/Radfahrerbrücke über die A 4) und Berensberger Straße wurden nie ernsthaft geprüft!

### **Stellungnahme Projektteam**

Alternative Trassenvarianten abseits der Roermonder Straße durch das Richtericher Zentrum wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie bereits untersucht. In der 1. Stufe der Bürgerbeteiligung wurden mehrere Vorschläge zur Führung im Randbereich Richterichs (bspw. über Landgraben und Richtericher Str.) eingereicht. Die Bewertung der Varianten und der anschließende Variantenvergleich führten zum Ausschluss dieser Trassen für die 2. Stufe der Bürgerbeteiligung. Wesentliche Gründe waren u.a. die Konflikte bei der Flächenverfügbarkeit mit dem geplanten Haltepunkt Richterich der Deutschen Bahn und mit der angrenzenden Bebauung, der Höhenunterschied der Bahnstrecke zu den angrenzenden Grundstücken und den damit erforderlichen beidseitigen Stützbauwerken, die schlechte Zugänglichkeit aufgrund der rückwärtigen Lage zur Bebauung sowie Nachteile für die soziale Sicherheit. .

Wegen einer Anregung Anfang des Jahres 2021, vor Abschluss der Erstellung der vorliegenden Voruntersuchungsunterlagen, wurde diese Variantenuntersuchung nochmals aufgegriffen und in drei Untervarianten vertiefend geprüft. Die Untervariante Ri.II wurde sehr ausführlich untersucht und mit zwei anderen Untervarianten verglichen. Der Vergleich ist Bestandteil der im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verfügung gestellten Unterlagen (Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung, Unterlage 1 Anhang 4; Lagepläne Unterlage 5 Blätter 1.3 bis 1.5; Umweltfachliche Untersuchungen Unterlage 19.2.2). Wie in den Unterlagen ausgeführt, wurde die technische Machbarkeit der Vergrößerung der lichten Weite des Brückenersatzneubaus Horbacher Straße insbesondere unter den Randbedingungen der benachbarten Wohngebäude als fraglich bewertet.

Schon der Ersatzneubau mit Beibehaltung der vorhandenen lichten Weite erfordert sehr große technische (und kostenintensive) Aufwendungen für die Baugrubensicherung.

Rechtlich birgt die Untervariante Ri.II in Bezug auf den Brückenersatzneubau erheblich größere Probleme als die Vorzugsvariante in diesem Bereich (im Untervariantenvergleich I.C / II.C bezeichnet, ist deckungsgleich mit I.B.4 / II.C.1). Der Ersatzneubau der Brücke Horbacher Straße wäre bei einer Berücksichtigung der Untervariante Ri.II nicht mehr als Unterhaltungsmaßnahme im Sinne § 9a Abs. 2 StrWG NRW zu bewerten, sondern als Ausbaumaßnahme, da sie mit einer Kapazitätserweiterung für den RS4 verbunden ist. Es ist aus den Erfahrungen mit dem geplanten Ersatzneubau Brücke Horbacher Straße nicht zu erwarten, dass die benachbarten Grundstückseigentümer\*innen freiwillig die dauerhafte Inanspruchnahme ihrer Grundstücke durch Verankerungsmaßnahmen der Stützkonstruktion zwischen RS4 und Nachbargrundstücken hinnehmen würden. Baurechtlich hätte dies zur Folge, dass ein Planfeststellungsverfahren nach § 38 StrWG NRW durchgeführt werden müsste, um zu Baurecht zu gelangen. Solche Planfeststellungsverfahren dauern so lange, dass ein gleichzeitiger Bau des Haltepunktes Richterich mit dem Ersatzneubau der Brücke Horbacher Straße nicht erfolgen könnte. Zwischen DB AG und Straßen.NRW ist aber derzeit abgestimmt, zwischen 2025 und 2027 und unter Nutzung derselben Sperrpausen für den Eisenbahnverkehr, zeitgleich Brücke und Bahnsteige zu bauen.

Wann es nach Vorliegen des Baurechts für eine Brücke, welche die Variante Ri.II ermöglichen würde, und der Genehmigung von für den Bau erforderlichen Sperrpausen (Beantragung mindestens fünf Jahre vor Bau mit aussagekräftigen Planunterlagen) zu einer Umsetzung kommen könnte, ist derzeit kaum absehbar. Es ist nicht auszuschließen, dass vorher die Brücke Horbacher Straße aufgrund ihres immer schlechter werdenden baulichen Bewertungszustands in der Nutzung durch den Kfz-Verkehr noch weiter auf Jahre eingeschränkt werden müsste.

Die Erarbeitung des Untervariantenvergleichs Richterich in 2021 ging noch von einer Bahnsteigplanung der DB AG für den Haltepunkt mit einer Treppenanlage zur Brücke Horbacher Straße aus. Die aktuelle Planung der DB AG sieht inzwischen eine barrierefreie Rampe zwischen dem Bahnsteig und der Brücke vor. Diese benötigt deutlich mehr Breite in der DB-Einschnittsböschung, so dass bereits ohne vertiefte Prüfung festgestellt werden kann, dass die verbleibende Restbreite zwischen Rampe und Grundstücksgrenze nicht ausreicht, um dort noch den RS4 in der erforderlichen Breite unterzubringen. Die Verhältnisse haben sich also gegenüber den schon problematischen Gegebenheiten zur Erarbeitung des Untervariantenvergleichs noch weiter verschärft.

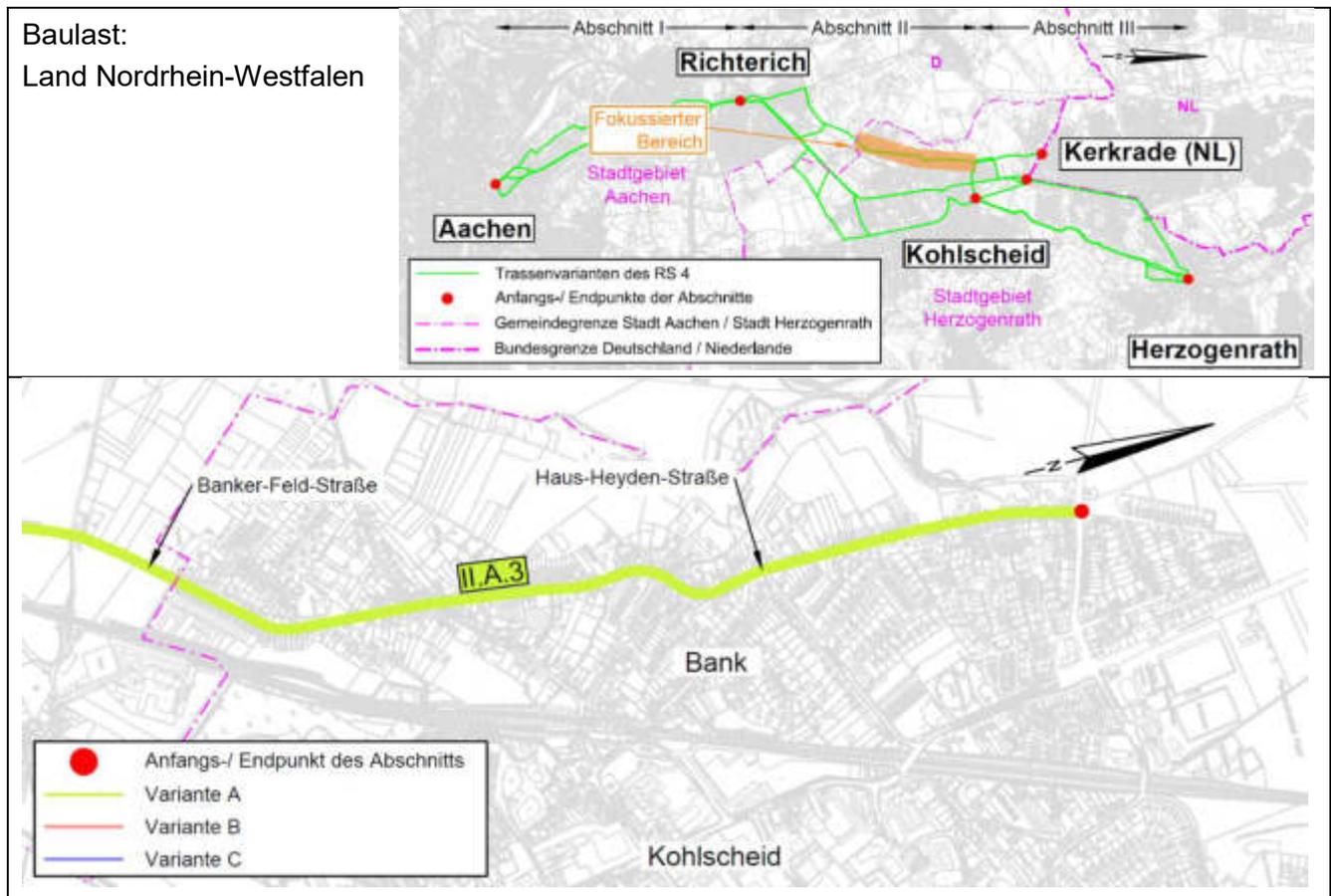
Wie dem Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung (Unt. 1, Anlage 4, dort im Kapitel 2.4 Variantenvergleich) zu entnehmen ist, sprechen nicht nur die hohen Kosten und die Baubarkeit der Brücke Horbacher Straße, sondern besonders das geringere Radverkehrspotential und die geringere Umweltverträglichkeit gegen die Untervariante Ri.II.

Variante Ri.II würde darüber hinaus eine umfangreiche Umplanung für den geplanten Neubau der Brücke L 231 Horbacher Straße erfordern. Der Bauzustand des Bestandsbauwerks macht jedoch einen zügigen Neubau erforderlich. Straßen NRW hat die erforderlichen Sperrpausen bei der Deutschen Bahn bereits beantragt. Für eine solche Beantragung fordert die Deutsche Bahn mittlerweile eine Vorlaufzeit von ca. 4 Jahren.

## 19 RICHTERICH – KOHLSCHEID

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Aachener Stadtgebiet beantwortet:

- Variante II.A.



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Erschließung Kohlscheid

Ein Beitrag lehnt die Variante II.A wegen schlechter Erschließung des Ortsteils Kohlscheid ab. Diese Verbindung würde den RS4 am Ortsrand von Kohlscheid-Bank führen und somit eine deutlich geringere Anzahl Menschen an den RS4 anbinden als die Vorzugsvariante, welche mitten durch Kohlscheid führt.

#### Stellungnahme Projektteam

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Vorzugsvariante ist jedoch die Variante II.C.

## **2) Haus-Heyden-Straße**

Die Haus-Heyden-Straße (Variante II.A) ist ein vielgenutzter Schul- und Spazierweg. Die gefahrlose Benutzung durch Schulkinder und zu Fuß Gehende soll berücksichtigt werden.

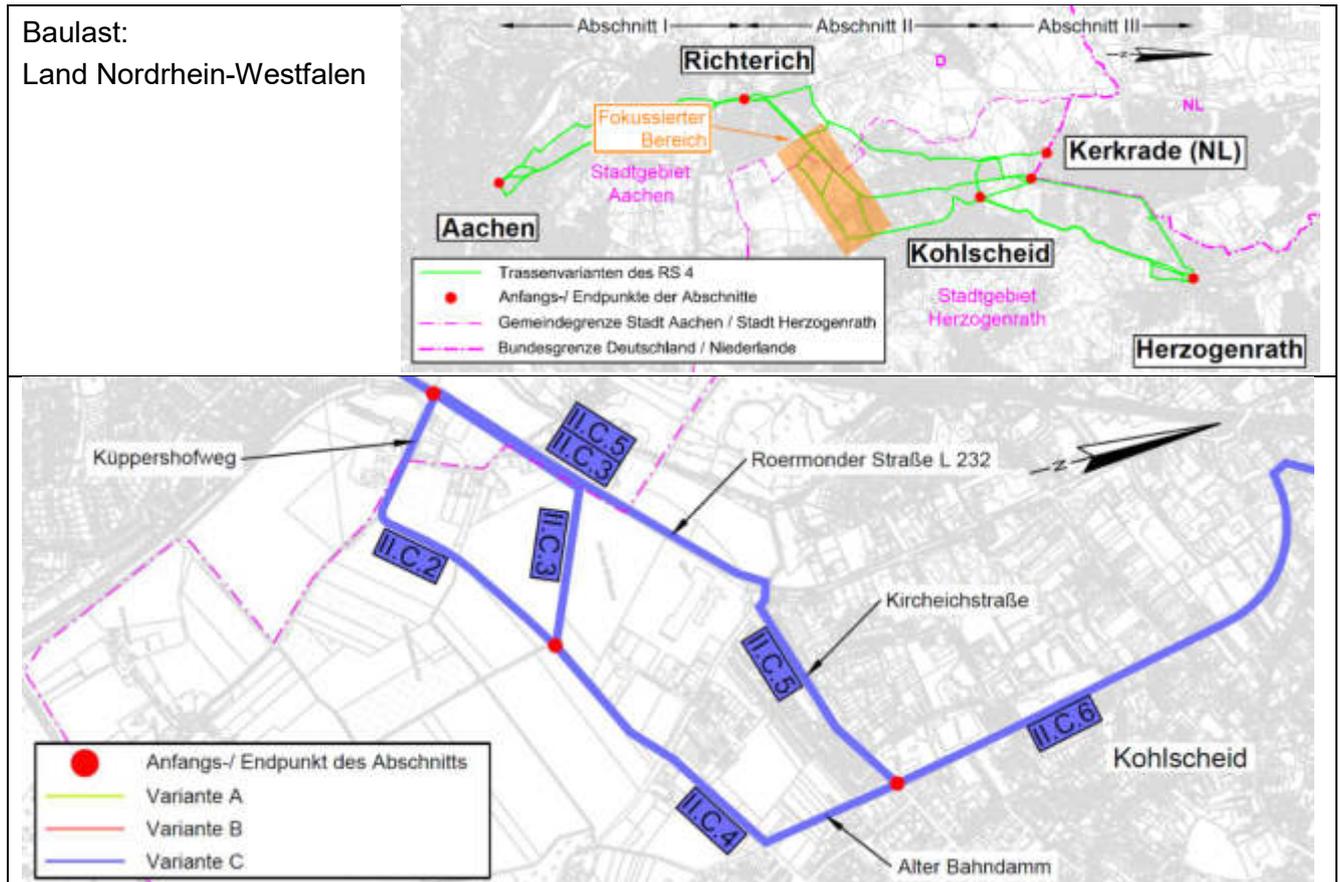
### **Stellungnahme Projektteam**

Bei der Planung werden die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. In den weiteren Planungs- und Umsetzungsstufen werden Sicherheitsaudits durchgeführt, um eine bestmögliche Verkehrssicherheit für alle zu gewährleisten.

## 20 ORTSAUSGANG AC – RICHTERICH (KÜPPERSHOF) BIS HERZOGENRATH-KOHLSCHEID (KIRCHEICHSTRASSE)

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich in Stadtgebieten von Aachen und Herzogenrath beantwortet:

- Linienführung entlang der Roermonder Straße (II.B), Küppershof (Untervariante II.C.2), Uersfeld (II.C.3 / II.C.5), Ortseingang Kohlscheid (II.C.5 / II.C.4), Kircheichstraße, Kämpchenstraße, Alter Bahndamm Kohlscheid,



Vorab wird zu diesem Unterabschnitt darauf hingewiesen, dass aufgrund der Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) Anfang des Jahres 2024 neue Erkenntnisse zu den Untervarianten II.C.2, II.C.3, II.C.4 und II.C.5 erlangt wurden. Dies macht für die nahe Zukunft einen erneuten Vergleich der Untervarianten im Abschnitt II.C zwischen dem Ortsausgang Aachen-Richterich und dem Ortseingang Herzogenrath-Kohlscheid / Kircheichstraße erforderlich. Es kann durch den neuen Vergleich zu einem anderen Ergebnis in der Rangfolge der Untervarianten kommen. Dadurch könnte sich die Vorzugsvariante ändern und es würde eine erneute frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nur zu diesem Teilabschnitt zwischen dem Ortsausgang Aachen-Richterich und Herzogenrath-Kohlscheid / Kircheichstraße durchgeführt werden.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### **1) Abwägung zwischen den Varianten II.A, II.B und II.C**

- Es wird eine gerade, direkte Linienführung mit weniger Umwegen gewünscht.
- Prüfung der alternativen Trassenführung über die Roermonder Straße (II.B). Angeblich ist der Straßenraum der Roermonder Straße L 231 nicht ausreichend breit für den Ausbau zum RSW (Anlage 1 VU). Wurden hier auch die vorhandenen Gehwege mit beilaufigem Radweg berücksichtigt? Wo sind die Engpässe? Wie sieht es hier mit kreativen Ansätzen aus?
- Aussprache gegen die Variante II.C.1 und für II.B.1 bzw. der Führung entlang der Roermonder Str. / L232 aufgrund der sozialen Sicherheit, Beleuchtung, Streckenlänge, dem vorhandenen Radweg und der besseren Anbindung des Ortsteils Bank.
- Im Bereich Kohlscheid seien an der Roermonder Straße kaum Fußgänger unterwegs. Der Radverkehr könne auf dem schnellsten Weg zwischen Herzogenrath und Aachen fließen.

### **Stellungnahme Projektteam**

Variante II.A führt über den Ortsteil Bank und ist etwa 900 m kürzer als Variante II.C. Sie hat wegen der westlichen Randlage für Kohlscheid eine schlechtere Erschließungswirkung als II.C und führt zum Verlust von ca. 90 Parkplätzen in Bank.

Variante II.B bietet eine sehr direkte Linienführung. In der Ortsdurchfahrt Kohlscheid wurde bei der Überprüfung der Variante II.B der gesamte Straßenraum der Roermonder Straße betrachtet. Dieser ist für die Führung einer Radschnellverbindung in weiten Teilen zu schmal, so dass keine Führung entsprechend den verbindlichen Regelwerken gestaltet werden kann. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass für zu Fuß Gehende auf beiden Seiten der Straße ausreichend breite und vom Radverkehr getrennte Gehwege zur Verfügung stehen müssen und wegen der hohen Kfz-Verkehrsbelastung an allen Knotenpunkten Abbiegefahrstreifen erforderlich sind. Variante II.B ist daher technisch als Radschnellverbindung nicht umsetzbar und wurde deshalb verworfen.

Technisch machbar und sinnvoll sind also lediglich die Variante A (über die Haus-Heyden-Straße) und Variante C (über die Alte Bahn). Neben dem Umwegfaktor sind weitere Kriterien, wie z. B. die Anbindung dicht besiedelter Gebiete, relevant und wurden bei der Bewertung der Varianten berücksichtigt. Deshalb wurde in der Abwägung, trotz der längeren Linienführung, Variante II.C als Vorzugsvariante ausgewählt.

### **2) Abwägung zwischen den Untervarianten der Variante II.C**

- Die Untervarianten II.C.2 und II.C.3 werden als zu umwegbelastet angesehen; die Untervariante II.C.5 ist ca. 400 m kürzer.
- Warum wird die Untervariante II.C.3 nicht der Untervariante II.C.2 gegenüber bevorzugt?
- Die Variante II.C.3 wird wegen der diffizilen Verkehrsführung in Uersfeld als unglücklich und daher nicht geeignet bewertet.
- Die Untervariante II.C.5 wird gegenüber der Untervariante II.C.2 + II.C.4 bevorzugt.

- Variante II.C.3 und II.C.5 werden wegen Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen (insbesondere an der Kreuzung Roermonder Straße/Kircheichstraße) abgelehnt. Bei der Vorzugsvariante (II.C.2 + II.C.4) würden dank einer Unterführung keine Wartezeiten anfallen, so dass die längere Distanz wettgemacht werde.
- Die Untervariante II.C.5 erschließe mehr Gewerbebetriebe im Bereich der Kreuzung Roermonder Straße (L 232) als die Untervariante II.C.4.
- Die Untervariante II.C.3 sei kostengünstiger als die Variante II.C.2, da sie weniger Umbaumaßnahmen erfordere.
- Die Untervariante II.C.2 / II.C.4 biete keine soziale Kontrolle.
- In der Voruntersuchung ist eine Führung zwischen Uersfeld und Dornkaulstraße auf südöstlicher Seite der Roermonder Straße enthalten, warum wurde diese verworfen? (Vorteil am Knotenpunkt am Ortseingang).
- Es wird angeregt, nördlich der Kohlscheider Straße den bestehenden Radweg außerhalb der Ortsdurchfahrt instand zu setzen bzw. instand zu halten.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Untervariantenkombination II.C.2/ II.C.4 ist zwar länger als Untervariante II.C.5, sie wird allerdings "planfrei", also im Kreuzungspunkt mit der Roermonder Straße (L 232) höhenunabhängig mit einer Brücke geführt. Dadurch entsteht kein Zeitverlust für die Untervarianten II.C.2 / II.C.4 - im Gegensatz zur Untervariante II.C.5, bei der der RS4 die L 232 am Ortseingang Kohlschied mit einer Ampel und den damit verbundenen Zeitverlusten durch Warten bei Rot für den Radverkehr kreuzt. Die längere Strecke gleicht sich also teilweise durch den nicht entstehenden Zeitverlust an einer Ampel aus.

Die Untervariante II.C.3 wurde in der Voruntersuchung als wenig geeignet bewertet. Maßgebend waren hier die Nachteile in der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung durch die Verlustzeiten aufgrund der erforderlichen plangleichen, lichtsignalisierten Querung der L 232 nördlich der Einmündung Uersfeld. Der Radverkehr muss also über eine Ampel die L 232 queren. Das Kriterium der Kosten einer Untervariante ist nur ein Entscheidungskriterium. Die schlechtere Rangfolge der Untervariante II.C.3 gegenüber der Untervariante II.C.2 ergibt sich maßgebend aus den Zeitverlusten.

Bei einer Kombination der Varianten II.C.3 und II.C.4 würde der Nachteil der längeren Gesamtstrecke mit der Verlustzeit beim Queren der L 232 kombiniert, sodass die Bewertung der Reisezeit für den Radverkehr für die Untervariantenkombination II.C.3 / II.C.4 deutlich schlechter ausfällt als für die Untervarianten II.C.2 / II.C.4 oder II.C.5.

Die Führung von Radschnellverbindungen unabhängig von parallel verlaufenden Straßen (sog. „selbstständige Radwege“), wie bei der Variantenkombination II.C.2 + II.C.4, ist eine nicht unübliche Führung und in den der Planung zugrundeliegenden Regelwerken auch vorgesehen. Auch wenn bei

der selbstständigen Radwegführung die soziale Kontrolle geringer ist, wird nicht von einer objektiven Gefährdung ausgegangen.

Eine vollständige Führung des RS4 zwischen Uersfeld und Dornkaulstraße auf der östlichen Seite der Roermonder Straße war im Variantenvergleich bisher nicht vorgesehen. Dagegen spricht u.a., dass auf der westlichen Seite bereits ein Geh-/Radweg vorhanden ist und damit ein Ausbau zur Radschnellverbindung eine geringere Flächeninanspruchnahme und geringere Eingriffe erfordert als ein kompletter Neubau auf der Ostseite (es könnte aber auch der vorh. Geh- und Radweg zum Gehweg werden und auf der anderen Seite nur der 4 m breite Radweg neu gebaut werden). Weiterhin müsste am Knoten Roermonder Straße/Dornkaulstraße die Dornkaulstraße gequert werden. Dies erfordert wegen der bedeutenden Radverkehrsströme eine gesonderte Signalisierung am Knoten, um einen sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten. Durch die zusätzliche Teilung der Lichtsignalphasen am Knoten mit einer Knotenpunktbelastung von über 20.500 Kfz/Tag und einem Schwerlastverkehr von über 560 Kfz/Tag ergab die Bewertung bisher, dass eine ausreichende Verkehrsqualität nach HBS am Knoten nicht gewährleistet werden kann.

Aufgrund neuer Erkenntnisse aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hat sich die Notwendigkeit ergeben, die Varianten II.C.2 / II.C.4 und die Variante II.C.5 neu zu bewerten und einen erneuten Variantenvergleich durchzuführen. Hierfür wird auch noch eine vertiefende Untersuchung zur Einbindung der Untervariante II.C.5 am Knoten L 232 Roermonder Straße/Dornkaulstraße/Kircheichstraße durchgeführt. Sollte der neue Variantenvergleich ergeben, dass die Variante II.C.5 zu einem günstigeren Gesamtergebnis führt als die Variantenkombination II.C.2 / II.C.4, würde sich die Strecke des RS4 zwischen Richterich und Kohlscheid um ca. 450 m verkürzen.

Wenn nach der erneuten Abwägung die Untervariante II.C.5 weiterhin nicht Bestandteil der gewählten Linie ist, wäre ein Ausbau des bestehenden Radwegs an der Roermonder Straße zwischen Richterich und Kohlscheid nicht Bestandteil des Projekts RS4. Dann wird die Anregung, den bestehenden Radweg instand zu setzen und instand zu halten, an die Abteilung Straßenbau und Betrieb von Straßen NRW weitergeleitet. Dieser Radweg steht für die genannten Gewerbegebiete am Ortseingang Kohlscheid und in der Nähe der L 232 (Roermonder Straße) innerhalb Kohlscheids zur Verfügung und kann von Radfahrenden genutzt werden, die eine andere Linienführung als den RS4 bevorzugen.

### **3) Verkehrsführung und Verkehrssicherheit**

- Im Bereich der Gärtnerei „Blütenreich“ werden Verkehrsgefährdungen durch Parkvorgänge befürchtet
- Wie ist die Verkehrsführung von Radverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr auf dem Küppershofweg vorgesehen? Es bestehe eine Engstelle mit 4 m Breite.
- Zu und von den vorhandenen Betrieben am Küppershofweg gebe es häufigen Lieferverkehr, auch mit Lkw und Traktoren mit breiten Anbaugeräten, der den RS4 sowohl quere als auch längs nutze.

Ebenfalls werde der Reiterhof von zahlreichen Privat-Kfz angefahren. Das berge ein Problem der Verkehrssicherheit.

- Die Verkehrssicherheit von Radfahrenden werde durch die teils schlechten Sichtverhältnisse in den Hofzufahrten eingeschränkt und könne nicht gewährleistet werden.
- Ist das Abbiegen von der Roermonder Straße (L 232) in den Küppershofweg auch zukünftig möglich? Ist die Querung des RS4 mit dem Kfz möglich?
- Warum sind planfreie Querungen der L 232 bei den Untervarianten II.C.3 und II.C.5 nicht möglich? Wie hoch wären die Kosten für solche planfreien Querungen im Vergleich zur Brückenlösung der Untervariante II.C.2 (Küppershof)?
- Kann die Busspur an der L 232 (Roermonder Straße) zwischen Uersfeld und Ortseingang Kohlscheid für den RS4 umgenutzt werden?
- Die plangleiche Querung des RS4 im Einmündungsbereich des Ortseingang Kohlscheid (Roermonder Straße / Dornkaulstraße) wird wegen der schon heute bestehenden Belastung durch Kfz als ungünstig erachtet.
- Wegen ihrer Bedeutungen im Kfz-Sträßennetz sollen die Kämpchenstraße und die Kircheichstraße keine Fahrradstraße werden.
- Der Alte Bahndamm (Kohlscheid) wird als Spazierweg (viele Hunde) genutzt, daher soll der Radweg getrennt geführt werden, um Konflikte zwischen Hund und Rad zu vermeiden. Wie erfolgt die Trennung zum Spielplatz Kircheichstraße, mit einem Zaun?
- An den Querungen Kircheichstraße, Kaiserstraße usw. sollte der RS4 Vorfahrt haben, z.B. durch farbliche Markierungen und Fahrbahnerhöhungen und Beschilderung

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Zufahrt an die Gärtnerei „Blütenreich“ aus Aachen kommend (von der L 232 - Roermonder Straße) muss bei der Anlage des RS4 neu erstellt werden, sie bleibt also erhalten. Der RS4 wird in diesem Bereich als Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“ angelegt, so dass ein Be- und Überfahren, auch für Parkvorgänge sowie alle anderen Nutzungen nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO), möglich ist. Eine verkehrssichere Lösung wird durch mehrstufige Sicherheitsaudits in den folgenden Planungs- und Umsetzungsphasen sichergestellt.

Der als Engstelle bezeichnete Bereich des Küppershofweges, der auch im Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung als Abschnitt ohne RSV-Qualität aufgeführt ist, wird in der folgenden Entwurfsplanung im Detail durchgeplant.

Bereits jetzt ist der Küppershofweg eine öffentliche Straße, auf der sich alle Verkehrsteilnehmenden unter gegenseitiger Rücksichtnahme (im Rahmen der StVO) die vorhandene Fläche teilen müssen. Zu- und Abfahrten auf die und von der öffentlichen Straße dürfen nach den Regelungen der StVO heute wie in Zukunft grundsätzlich nur so erfolgen, dass die Verkehrssicherheit auf der öffentlichen Straße nicht beeinträchtigt wird. Grundsätzlich haben die Anliegenden dafür Sorge zu tragen, dass die Sicht von der Zufahrt in die öffentliche Verkehrsfläche ausreichend ist.

Im Bereich Uersfeld sind auf beiden Seiten der Straße Gewässer vorhanden sowie der unter Denkmalschutz stehende Herrensitz Groß-Uersfeld mit zugehöriger Parkanlage. Dies erschwert die Anlage eines Querungsbauwerkes in der Untervariante II.C.3 mit langen und flächenintensiven Rampenbauwerken. Auch aus Platzgründen war die planfreie Querung vor dem Ortseingang Kohlscheid bei der Untervariante II.C.5 bisher verworfen worden. Da an beiden Stellen Brückenbauwerke ausgeschlossen wurden, existieren dazu keine Kostenschätzungen und ein Kostenvergleich mit der Brückenlösung am Küppershof war nicht möglich. Am Anfang dieses Kapitels wurde darauf verwiesen, dass durch die Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ein erneuter Vergleich der Untervarianten im Abschnitt II.C erforderlich ist. Dabei wird auch die Untervariante II.C.3/5 erneut geprüft.

Die Busspur im Zuge der L 232 (Roermonder Straße) muss auch außerorts erhalten bleiben. Die ÖPNV-Route wurde als „starke Achse“ im Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) von der StädteRegion Aachen und ihren regionsangehörigen Kommunen identifiziert. Der Knotenpunkt der Roermonder Straße (L 232) muss auch zukünftig für den Kfz-Verkehr und besonders für den ÖPNV (Busverkehr mit Bevorrechtigung) ausreichend leistungsfähig bleiben. Eine grundlegende Umgestaltung dieses Knotenpunktkomplexes könnte seine Leistungsfähigkeit dahingehend vergrößern, dass längere Grünzeiten (= geringere Zeitverluste) für den die L 232 querenden Radverkehr auch ohne eine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und ÖPNV möglich werden. Dies wird in folgenden Planungsschritten detailliert untersucht.

Bei der Führungsvariante des RS4 durch die Kämpchenstraße quert der RS4 nur im Bereich Dornkaulstraße / Kämpchenstraße. Im weiteren Verlauf der Kämpchenstraße wird der RS4 als eigenständiger Radweg nördlich der Kämpchenstraße geführt.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße bei der Führung des RS4 über die Kircheichstraße muss die gleichzeitige Nutzung durch den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr nicht ausschließen. Letzterer wird für den Anliegerverkehr durch ein entsprechendes Zusatzzeichen in jedem Fall weiterhin zulässig sein. Ob auch der Durchgangsverkehr weiterhin zugelassen werden kann, wird in Abstimmung zwischen der Straßenverkehrsbehörde (Stadt), dem Baulastträger (Straßen.NRW) und der Polizei auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Umsetzung gültigen Gesetze und Regelwerke getroffen.

Für den Bereich „Alter Bahndamm“ in Kohlscheid ist für den Fall des Umbaus in eine Radschnellverbindung ein Radweg mit angrenzendem Gehweg vorgesehen, so dass hier eine getrennte Führung der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden gewährleistet bleibt. Die detaillierte Planung im Bereich des Spielplatzes erfolgt in der späteren Entwurfsplanung. Denkbar wäre u.a. eine Trennung durch eine Hecke oder einen Grünstreifen.

Die Gestaltung des Knotenpunktes des RS4 mit der Kircheichstraße wird in der Entwurfsplanung erarbeitet. Die Anlage eines Kreisverkehrs wird hierbei geprüft.

Die Kreuzungen des RS4 mit der Kaiser- und Weststraße sind bislang als Kreisverkehre konzipiert, damit wären Kfz- und Radverkehr gleichberechtigt. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus der

Verkehrsbedeutung der Straßen, z.B. ist die Weststraße eine Landesstraße (L 259) und damit einer Radschnellverbindung des Landes gleichgesetzt. An den übrigen Kreuzungen und Einmündungen in der Ortsdurchfahrt Kohlscheid soll der RS4 bevorrechtigt geführt werden und die Knotenpunkte dementsprechend baulich umgestaltet werden. Die endgültige Festlegung der Art des Knotenpunktes sowie der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen kann jedoch erst in den späteren Planungsphasen erfolgen. Die Stadt Herzogenrath erstellt derzeit ein Gesamtverkehrskonzept für Kohlscheid unter Berücksichtigung des RS4. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in den späteren Planungsphasen eingebracht.

Die Prüfung der Verkehrssicherheit einschließlich der Einhaltung der erforderlichen Sichtverhältnisse sind wichtiger Bestandteil einer jeden Straßenplanung und der in mehreren Stufen durchzuführenden Sicherheitsaudits.

#### **4) Grunderwerb und Entschädigung**

- Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wird abgelehnt, - es wird ein Wertverlust landwirtschaftlicher Flächen und ein wirtschaftlicher Nachteil für landwirtschaftliche Betriebe befürchtet,
- Es wird eine Existenzgefährdung der Betriebe befürchtet.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Flächeninanspruchnahme, sowohl dauerhaft als auch vorübergehend, ist unvermeidbar. Sie wird in der anschließenden Entwurfsplanung geprüft und nur im benötigten Maß erfolgen.

Von Seiten landwirtschaftlicher Betriebe bzw. Gewerbebetriebe können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Existenzgefährdungen angemeldet werden, wenn durch einen übermäßigen Flächenentzug ein auskömmliches Bewirtschaften der landwirtschaftlichen Flächen bzw. die Ausübung des Gewerbes nicht mehr möglich ist. Um festzustellen, ob ein Betrieb existenzgefährdet ist, wird ein Gutachten / eine gutachterliche Stellungnahme erstellt. Die Anmerkung aus Sicht des Pferdebetriebs, bei der Realisierung des RS4 in eine Existenzgefährdung zu geraten, weil die zum Reiten genutzten öffentlichen Straßen und Wirtschaftswege verstärkt durch Radverkehr genutzt würden, stellt jedoch im o.g. Sinne keine Existenzgefährdung dar.

#### **5) Landwirtschaft und Wegeführungen**

- Es wird hinterfragt, warum eine Radschnellverbindung in eine der wenigen unverbauten Areale zwischen Aachen und Herzogenrath-Kohlscheid gebaut werden soll, obwohl in unmittelbarer Nähe die Roermonder Straße als riesiges Straßenbauwerk ohnehin genug Natur zerstört hat? Stattdessen werde ohne Not in ein im Landschaftsplan I des Kreises Aachen festgelegtes Landschaftsschutzgebiet eingegriffen.
- Wie bleiben die Zuwegungen zu allen Feldern erhalten?
- Wie werden die Kreuzungspunkte RS4 / Wirtschaftswege organisiert?
- Können landwirtschaftliche Fahrzeuge auf dem RS4 fahren?

- Es gibt Viehtrieb, der den Küppershofweg quert.
- Der landwirtschaftliche Verkehr hinterlasse Verschmutzungen (Erde) auf den Wegen.
- Reitaktivitäten und Führen von Pferden finden auf vorhandenen Wirtschaftswegen statt: Begegnungsfall Traktor – Pferd wird als Unmöglichkeit, die Begegnung Fahrrad – Pferd als sehr gefährlich angesehen.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Belange der Landwirtschaft werden in der Umweltverträglichkeitsstudie behandelt und berücksichtigt (Schutzgüter „Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt“ und „Fläche“). Die Planungen erfolgen in Abstimmungen bzw. unter Beteiligung der Vertreter der Landwirtschaft, die als Träger Öffentlicher Belange (TÖB) zwingend zu beteiligen sind.

Wie in Punkt 1) erläutert, haben die Untersuchungen für die Bereiche zwischen Aachen und Kohlscheid ergeben, dass eine Führung als Radschnellverbindung entlang der Roermonder Straße technisch nicht umsetzbar ist. Diese Varianten wurden daher verworfen. In der Abwägung mit den Belangen u.a. der Landwirtschaft wurde daher die Vorzugsvariante überwiegend abseits der Roermonder Straße geplant, um das Planungsziel der Radschnellverbindung mit den Vorteilen für die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Radverkehr zu erreichen.

Die Zuwegung zu den Feldern bleibt nach wie vor erhalten.

Alle notwendigen Kreuzungs- und Querungsstellen sind auch zukünftig für den landwirtschaftlichen Verkehr befahrbar und alle landwirtschaftlichen Flächen bleiben erreichbar. In Abschnitten, in denen der RS4 in der Führungsform „Fahrradstraße“ hergestellt wird und landwirtschaftlicher und/oder Anliegerverkehr erforderlich ist, wird dies über entsprechende Zusatzzeichen zugelassen. Wenn der RS4 in der Führungsform „Radweg“ angelegt wird und heute in der Trasse ein Wirtschaftsweg vorhanden ist, wird nach aktuellem Planungsstand ein den RS4 begleitender Wirtschaftsweg vorgesehen.

Bereits jetzt sind die Straßen im Bereich des Küppershofs öffentliche Verkehrsflächen, auf der sich alle Verkehrsteilnehmer unter gegenseitiger Rücksichtnahme im Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) die vorhandene Fläche teilen. Ebenso muss sich der Viehtrieb heute wie zukünftig an die Regelungen der StVO halten.

Hinsichtlich der Verschmutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge besteht bereits jetzt unter Verweis auf die StVO die Verpflichtung, dass die Verschmutzung auf öffentlichen Straßen und Wegen durch den Verursacher umgehend zu beseitigen ist.

Der Küppershofweg ist eine öffentliche Straße, die bereits ohne Existenz des RS4 von landwirtschaftlichem Verkehr (z.B. Traktoren), Kfz-, Rad- und Fußverkehr benutzt wird. Bei einer Umgestaltung des Küppershofweges in eine Fahrradstraße (mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“) wären

alle diese Verkehrsarten weiterhin zulässig. Bereits heute gibt es auf diesen Wegen das Aufeinandertreffen von Pferden mit Traktoren, Pkw und Fahrrädern. Pferde dürfen sowohl heute als auch nach dem Bau des RS4 dort nur im Rahmen der Vorgaben der StVO mitgeführt oder geritten werden.

Im weiteren Verlauf des RS4 in der Untervariante II.C.4 wird neben dem RS4 nach aktuellem Planungsstand ein begleitender Wirtschaftsweg bzw. ein Gehweg angelegt. Diese begleitenden Wege können ebenso von Reitenden im Rahmen der StVO genutzt werden. Beim Führen oder Reiten von Pferden im öffentlichen Verkehrsraum ist nach § 28 StVO sicherzustellen, dass der Verkehr nicht gefährdet wird.

#### **6) Artenschutz**

Eine Beeinträchtigung des Steinkauzvorkommens (streng geschützte Art) wird abgelehnt.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die bekannte Steinkauz-Thematik wird in der Artenschutzprüfung detailliert behandelt werden. Es wird sichergestellt, dass weder der Bau noch die Nutzung des RS4 unzulässige Beeinträchtigungen des Steinkauz-Vorkommens auslöst. Zur Vorgehensweise beim Artenschutz wird auch auf die Ausführungen im Kapitel 3 zum Themenblock „Umwelt, Artenschutz, Treibhausgase (Klimaschutz)“ verwiesen.

#### **7) Denkmalschutz**

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Hof (Küppershof) ein Denkmal sei und beeinträchtigt werde.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Die Belange des Denkmalschutzes werden berücksichtigt und die Gebäude nicht in Anspruch genommen. Zu den in den späteren Planungsphasen zu beteiligenden Fachbehörden gehören auch die zuständigen Denkmalschutzbehörden. Damit wird sichergestellt, dass es nicht zu Verstößen in denkmalschutzrechtlicher Hinsicht kommen wird.

#### **8) Entwässerung und Hochwasserschutz**

Es wird die Befürchtung geäußert, dass durch Zuschüttung des Hasenwaldgrabens und des Straßenseitengrabens auf der anderen Seite des Küppershofweges die Entwässerung nicht mehr funktionstüchtig bleibt und es vermehrt zu Hochwasserschäden komme, die es in der Vergangenheit schon mehrfach gegeben habe.

##### **Stellungnahme Projektteam**

Bei den beidseitigen Gräben handelt es sich auf der Nordseite um ein Gewässer, welches erhalten bleiben muss. Auf der Südseite handelt es sich um einen Straßenseitengraben, der der Entwässerung dient und in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden u.U. verrohrt werden kann. Der weitere Umgang wird in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden unter Berücksichtigung des maßgebenden Regenereignisses (Intensität und Häufigkeit) in der

anschließenden Entwurfsplanung festgelegt (siehe auch die wortgleichen Ausführungen in Kapitel 7 zum Themenblock „Entwässerung“).

#### **9) Reitbetrieb**

- Der durch eine Radschnellverbindung verstärkt auf dem heutigen Wirtschaftswegenetz stattfindende Freizeit-Reitbetrieb führe zu einer Gefährdung sowohl der Radfahrenden wie auch der Reitenden.
- Der freizeitliche Reit- und Kutschbetrieb würde durch den RS4 erheblich eingeschränkt

#### **Stellungnahme Projektteam**

Siehe Ausführungen unter 2)

#### **10) Bekanntmachung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

Wurde die Bürgerbeteiligung ordentlich bekannt gegeben?

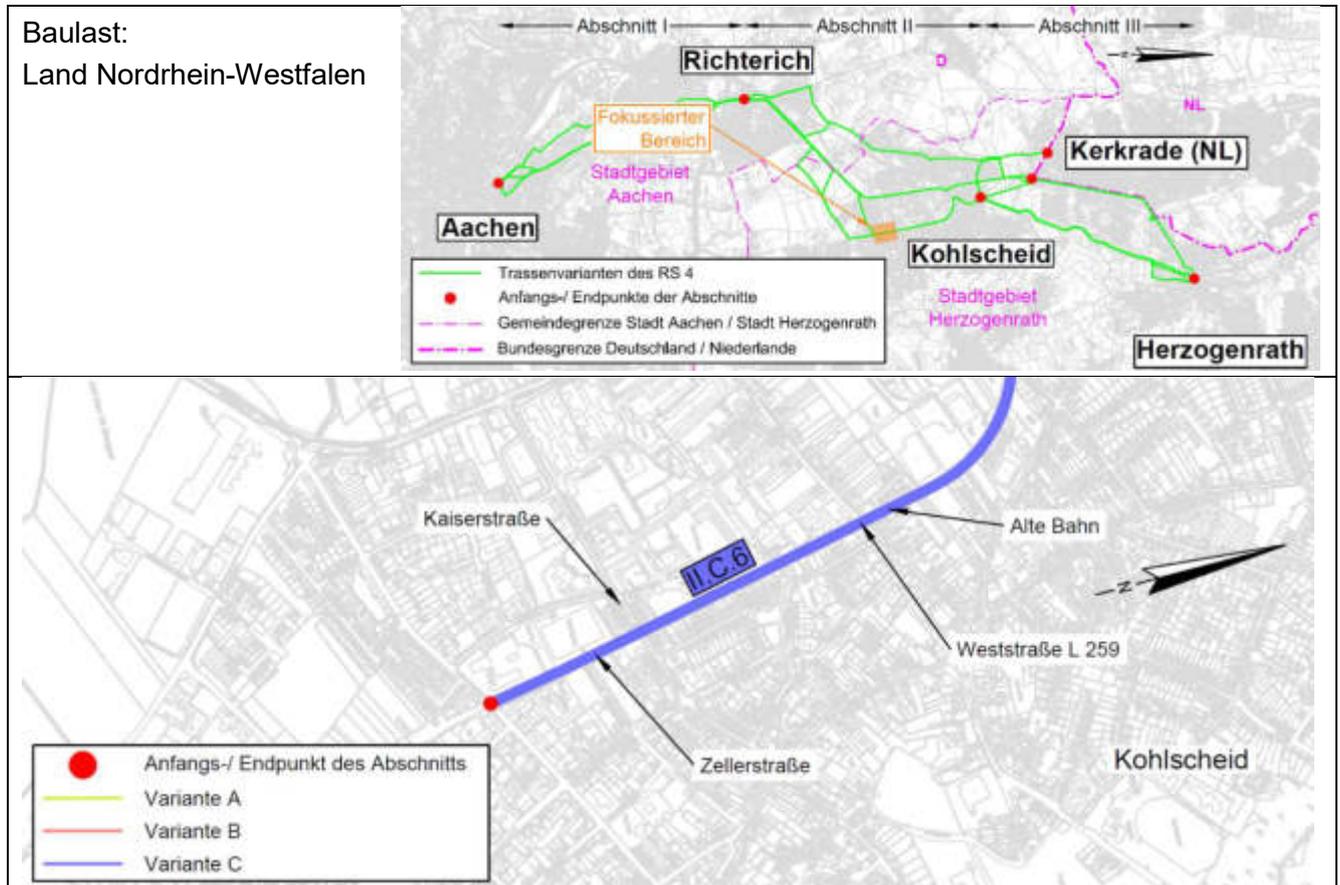
#### **Stellungnahme Projektteam**

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde formal korrekt bekanntgemacht. Ausführliche Ausführungen dazu sind dem Kapitel 2 dieser Dokumentation zu entnehmen.

## 21 KOHLSCHIED – ZELLERSTRAÙE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Kohlscheid – Zellerstraße (Variante II.C)



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Parken auf der Zellerstraße

- Wir sehen keine Probleme mit der Führung über die Zellerstraße, sofern genügend Platz für parkende und haltende Fahrzeuge von Handwerkern und Dienstleistern vorhanden bleiben.
- Was ist mit den Parkplätzen in der Zellerstraße? Zu Schulbeginn und -ende ist der Andrang groß

### Stellungnahme Projektteam

Parkmöglichkeiten auf und neben der Fahrbahn werden dort, wo es möglich ist, weiterhin angeboten. Maßgebend sind die erforderlichen Breiten und Sicherheitsabstände, die der Leitfaden für Radschnellverbindungen vorgibt.

In der Planung wird darauf geachtet, dass Radfahrende mit ausreichendem Abstand zu den Türen geparkter Kfz geführt werden, um Unfälle bei unachtsamem Öffnen der Türen zu vermeiden.

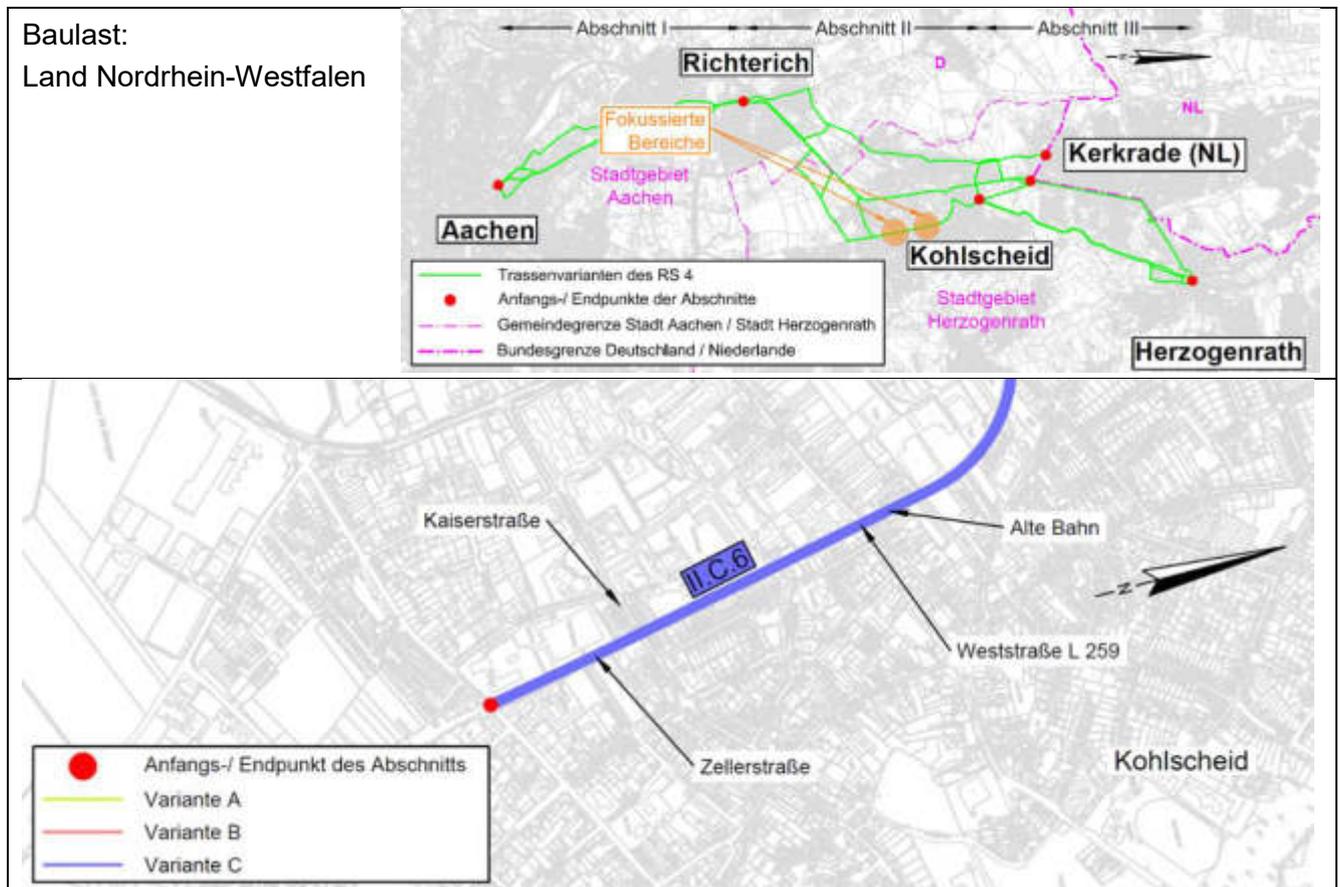
Weiterhin werden die Abstände so geplant, dass Kfz-Fahrende beim Ausparken Radfahrende rechtzeitig erkennen können.

Parken ist einer von vielen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum. Daher gibt es keinen Anspruch darauf, dass ausreichend Parkraum im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt wird. Die verkehrssichere Gestaltung hat in der Abwägung Vorrang. Der Bedarf für Liefern und Laden sowie Parken von Handwerkern und Dienstleistern wird in den weiteren Planungsstufen mit betrachtet.

## 22 KOHLSCHIED – KAISERSTRASSE/WESTSTRASSE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Kohlscheid – Kaiserstraße und Weststraße (Variante II.C)



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Querung des RS4 mit der Kaiserstraße und der Weststraße

- Die West- und Kaiserstraße sollen mit Kreisverkehren gekreuzt werden. Wir sehen die Gefahr, dass im Falle der Kreisverkehrslösung Radfahrer einfach quer über den Kreisel fahren, ohne sich an die im Fahrzeugverkehr üblichen Regeln zu halten. Wir plädieren für die Vorfahrtsberechtigung der Kaiserstraße und Weststraße gegenüber dem RS4 und für eine Ausnahme von den Regularien für Radschnellverbindungen.
- Die Kaiserstraße ist im Berufsverkehr sehr dicht befahren. Wie wird eine Querung, die sowohl für den Fahrrad- als auch den motorisierten Verkehr real funktioniert, erreicht?

#### Stellungnahme Projektteam

Kreisverkehre sind ein erprobtes Mittel, um die Verkehrsströme an Knotenpunkten sicher abzuwickeln. Sie sind in den meisten Fällen vorfahrtsgeregelten Kreuzungen im Hinblick auf die

Verkehrssicherheit überlegen. Eine verkehrsrechtliche Unterordnung des RS4 würde zu weiteren Zeitverlusten für die Fahrt auf dem RS4 führen. Diese könnten in der Summe die für eine Radschnellverbindung zulässige maximale Verlustzeit pro km Strecke überschreiten.

## **2) Kreisverkehre Kaiserstr. + Weststraße**

Radverkehrsführung soll nicht vor Kreisverkehr enden, sondern mit Markierung im Kreisverkehr weitergeführt werden.

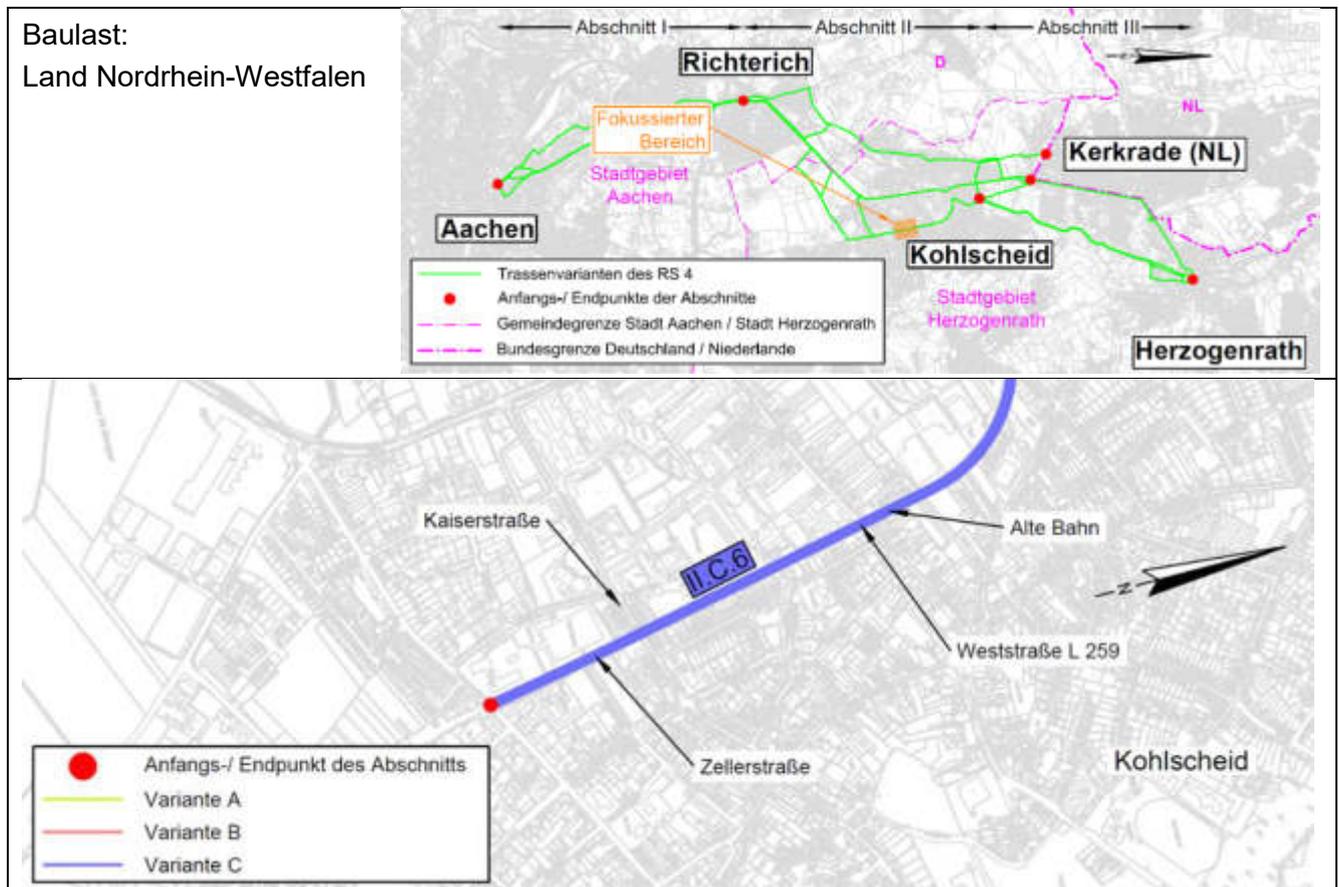
### **Stellungnahme Projektteam**

Bei der Umsetzung der Maßnahmen werden die jeweils gültigen Regelwerke beachtet. Es wird darauf hingewiesen, dass Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn (Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen) aus Sicherheitsgründen für den Radverkehr niemals auf der Kreisfahrbahn geführt werden.

## 23 KOHLSCHIED – ALTER BAHNDAMM/ALTE BAHN/EBERTSTRASSE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Kohlscheid – Alte Bahn (Variante II.C)



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Nutzern

Es wird darauf hingewiesen, dass die Alte Bahn eine große Rolle für zu Fuß Gehende spielt, da sie Grundschulen, Spielplätze und den Technologiepark Herzogenrath anbindet und sehr oft von Spaziergängern, Hundehaltern und Autos/Mofas der anliegenden Garagen genutzt wird. Es werden Konflikte mit zu Fuß Gehenden befürchtet, z.B. weil die Motorisierung des Radverkehrs ansteige. Im Abschnitt zwischen Feuerwehr und Kaiserstraße seien im Sommer häufig spielende Kinder anzutreffen. Wie kann die Sicherheit aller Parteien gewährleistet werden?

#### Stellungnahme Projektteam

Im Bereich der Alten Bahn wird der RS4 (4,00 m breit) von einem Gehweg (2,50 m breit) begleitet, so dass zu Fuß Gehende und Radfahrende, im Gegensatz zu heute, eigene Verkehrsflächen erhalten. Für den Bereich „Alter Bahndamm“ ist für den Fall des Umbaus in eine

Radschnellverbindung ebenfalls ein Radweg mit angrenzendem Gehweg vorgesehen, so dass auch hier eine getrennte Führung der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden gewährleistet bleibt. Die Nutzung der Verkehrsfläche u.a. zum Kinderspiel ist/bleibt gemäß StVO zulässig. Bereits jetzt handelt es sich um öffentliche Verkehrsflächen, auf der sich alle Verkehrsteilnehmenden unter gegenseitiger Rücksichtnahme im Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) die vorhandene Fläche teilen.

## **2) Zufahrt zu Garagen und Grundstücken der Anwohner**

Auf der Alten Bahn, zwischen Feuerwehr und Kaiserstraße befinden sich Garagen und Zufahrten der Anwohner. Bleiben die Zufahrten zu den Garagen erhalten?

### **Stellungnahme Projektteam**

Die entlang der Alten Bahn vorhandenen Grundstückszufahrten bleiben weiterhin über diesen Weg erreichbar.

## **3) Erhaltung des Baumbestands**

Alte Bahn, Baumbestand vor Kaiserstr. / alte Gießerei Kohlscheid. Wie können alte Bäume erhalten werden?

### **Stellungnahme Projektteam**

In der weiterführenden Planung wird das Ziel verfolgt, die Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand so gering wie möglich zu halten. Es wird auch auf die Ausführungen in Kapitel 2 zum Themenblock „Umwelt, Artenschutz, Treibhausgase (Klimaschutz)“ hingewiesen.

## **4) Feuerwache Kohlscheid**

- Die Straße Alte Bahn dient als Anbindung zum Gerätehaus des Löschzuges Kohlscheid und wird daher von Einsatzfahrzeugen stark frequentiert. Außerdem rücken die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr über diesen Straßenzug an. Es ist daher mit Konflikten mit dem Radverkehr zu rechnen. Die Belange sollten im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden.
- Es wird auch angeregt, eine Verlegung der Feuerwache Kohlscheid konkreter werden zu lassen und hoch zu priorisieren, um Konflikte mit dem RS4 zu vermeiden.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Belange der Feuerwehr, insbesondere im Umfeld des Gerätehauses Kohlscheid, werden im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt. Eine Verlegung der Feuerwache Kohlscheid ist kein Bestandteil der Planungen zum RS4. Hierfür wäre die Stadt Herzogenrath zuständig.

## **5) Zufahrt zum Einzelhandel und zum Technologiepark Herzogenrath (TPH)**

An der Straße "Alte Bahn" befindet sich sowohl die Zufahrt zu einem großen Einzelhändler, dessen Kunden- und Lieferverkehr ausschließlich über den RS4 erreicht werden kann, als auch eine Zufahrt zum Technologiepark Herzogenrath (TPH). Es werde Konflikte mit dem Radverkehr befürchtet. In

einem Beitrag wird vorgeschlagen, die Zufahrt des großen Einzelhändlers auf der Alten Bahn an die Weststraße zu verlegen, damit keine Konflikte mit dem RS4 entstehen.

**Stellungnahme Projektteam**

Anliegerverkehre, u.a. zum Einzelhandel werden in jedem Fall weiterhin über die Alte Bahn möglich sein, auch wenn diese als Fahrradstraße ausgewiesen wird. Die Zufahrt des Einzelhändlers auf der Alten Bahn kann auch zukünftig nur über ebendiese Straße erfolgen, da ansonsten keine andere Anbindung an das Straßennetz möglich ist. In den weiteren Planungen werden begleitende Maßnahmen untersucht, um eine verträgliche Verkehrsabwicklung zu erreichen.

**6) Kreuzung RS4/Kircheichstraße**

Durch den Winkel und die Bebauung kann man von der Kircheichstraße den alten Bahndamm, insbesondere von Westen kommend, schlecht einsehen. Der Bau eines Kreisverkehrs im Bereich Alter Bahndamm, Kircheichstraße wird angeregt, da hier viel Verkehr durch Schulen, Kindergarten und Anwohner stattfindet.

**Stellungnahme Projektteam**

Die Gestaltung des Knotenpunktes wird in der Entwurfsplanung erarbeitet. Die Anlage eines Kreisverkehrs wird hierbei geprüft. Die Prüfung der Einhaltung der erforderlichen Sichtverhältnisse sind wichtiger Bestandteil einer jeden Straßenplanung und der in mehreren Stufen durchzuführenden Sicherheitsaudits.

**7) Spielplatz Kircheichstraße**

Wie wird der RS4 vom Spielplatz Kircheichstraße getrennt? Wird eine Trennung durch einen Zaun erfolgen?

**Stellungnahme Projektteam**

Die genaue Gestaltung wird erst mit der Entwurfsplanung festgelegt. Denkbar wäre u.a. eine Trennung durch eine Hecke oder einen Grünstreifen. Zwischen dem Spielplatz und dem RS4 wird ein Gehweg angelegt.

**8) Ebertstraße**

Aus der Ebertstraße, welche ohnehin 30'er Zone ist, könnte eine Fahrradstraße entstehen, wie es schon einige in der Stadt Aachen gibt. Roter Straßenbelag, Fahrräder haben Vorrang, Autofahren trotzdem erlaubt.

**Stellungnahme Projektteam**

Die Ebertstraße ist kein Bestandteil der Planungen zum RS4. Für dortige Maßnahmen ist die Stadt Herzogenrath zuständig.

### **9) Zwischenlösungen bis zum Endausbau**

Wie wird die Akzeptanz der Planung bis zum Endausbau im Abschnitt Alte Bahn erreicht? Kommt es zu temporären Verbreiterungen oder Änderungen in der Vorfahrt? Wird es in diesen Fällen Finanzvereinbarungen geben? Können erste Lösungen als „Vorlaufbetrieb“ vorgezogen werden?

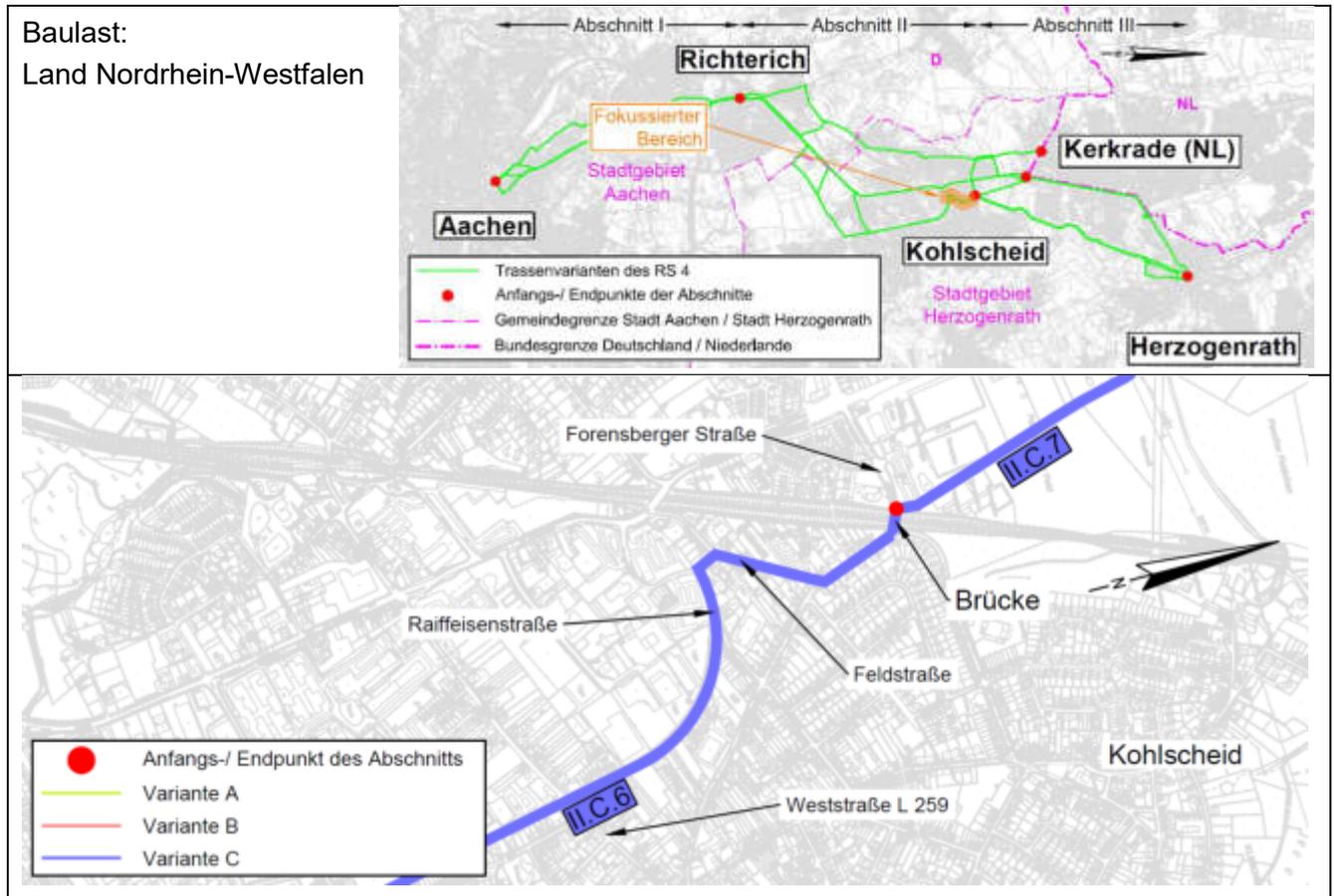
#### **Stellungnahme Projektteam**

Investitionen seitens des Landes in den RS4 sind erst möglich, wenn die Linie in dem betreffenden Abschnitt festgelegt ist. Insofern kein weiteres Verfahren zur Baurechtserlangung erforderlich ist, können im Anschluss an die Entwurfs- und Ausführungsplanung bereits erste Abschnitte realisiert werden. Werden temporäre Zwischenlösungen vor Festlegung der Linie gewünscht, wäre die Stadt Herzogenrath für die Umsetzung und Finanzierung zuständig. Die Projektbeteiligten prüfen, inwieweit bereits vorgezogene Maßnahmen gemeinsam zu realisieren sind.

## 24 KOHLSCHIED – RAIFFEISENSTRASSE/FELDSTRASSE/MÜHLENSTRASSE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Kohlscheid – Raiffeisenstraße/Feldstraße/Mühlenstraße (Variante II.C)



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Durchgangsverkehr auf der Raiffeisenstraße

- Ist die Fahrt mit PKW durch die Raiffeisen- und Feldstr. nach Fertigstellung des RS4 weiterhin gewährleistet?
- Die Raiffeisenstraße ist eine Straße, die mehrere Gewerbetriebe als Anlieger hat. Die gewerblichen Anlieger der Raiffeisenstraße dürfen in ihrer Tätigkeit und Gewerbeausübung keinesfalls behindert werden und müssen auch von LKW gut angefahren werden können. Die Linienführung sollte die Raiffeisenstraße meiden oder wenigstens nur minimal (und nicht als Fahrradstraße) mitbenutzen.
- Die Raiffeisenstraße ist eine Straße, die für den privaten Verkehr aus Klinkheide zum Nahversorger ALDI wichtig ist. Die Linienführung sollte die Raiffeisenstraße meiden oder wenigstens nur minimal (und nicht als Fahrradstraße) mitbenutzen.

- Eine Sperrung der Raiffeisenstraße würde dafür sorgen, dass die Bewohner von Klinkheide über die Forensbergerstr. und die ohnehin überlastete Roermonder Str. fahren müssen. Da dort ebenfalls der Weg zur KiTa und Grundschule verläuft, würde dieser umso gefährlicher. Mit einer Radvorrangstraße in der Raiffeisenstr. kann ich mich hingegen anfreunden.
- Es ging um die Schließung der Raiffeisenstr im Rahmen der Reallabore. Eine derartige Sperre hat negative Auswirkungen (höhere Verkehrsbelastung) auf die Nordstraße.
- Verkehrsversuche Kohlscheid 2023 sind während der Schulferien nicht repräsentativ; Hauptausweichstrecke in Forensberger Straße an einer Kita vorbei; Unterschriftenliste und Petition; keine Voll- oder Teilsperre für Kfz-Verkehr gewünscht; Weg darf nicht an KITA vorbeiführen; bedarfsgerechte Streckenführung für (Schul-)Busse planen; Einkaufszentrum Kohlscheid und Gewerbegebiet müssen erreichbar bleiben.
- Gleichwertige Behandlung aller Verkehrsteilnehmer. Keine Straßensperrungen für PKW
- Wie erfolgt bei Realisierung der Variante II.C (Richterich-Kohlscheid) die Anbindung an das Gewerbegebiet Honigmannstr. mit dem PKW? Kommt es zu einem Umweg für die Anwohnenden östlich der Roermonder Str. zum Gewerbegebiet?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Einrichtung einer Fahrradstraße schließt die gleichzeitige Nutzung durch den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr nicht aus. Letzterer wird für den Anliegerverkehr in jedem Fall weiterhin zulässig sein. Ob auch der Durchgangsverkehr weiterhin zugelassen werden kann, wird in Abstimmung zwischen der Straßenverkehrsbehörde (Stadt), dem Baulastträger (Straßen.NRW) und der Polizei auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Umsetzung gültigen Gesetze und Regelwerke getroffen. In diesem Zusammenhang wird auch die Frage geklärt, wie das Gewerbegebiet Honigmannstraße und die Nahversorger für Kfz aus östlicher Richtung angebunden werden. Die Erschließung für alle Anlieger, auch die gewerblichen, hat Bestandsschutz und wird in den weiteren Planungsstufen vertieft betrachtet.

#### **2) Alternativroutenvorschlag Raiffeisenstraße - Mühlenstraße**

- Alternativvorschlag zum Bogen Raiffeisen- / Feldstr.: von alte Bahn kommend gerade aus über Privatgrundstück "Turm" (Hinweis: Bereits Bautätigkeiten auf dem Grundstück -> schnell Kontakt aufnehmen). (Anmerkung: Gemeint sind die Flurstücke 1276, 2103 und 2402, Flur 11, Gemarkung Kohlscheid (brachliegendes Firmengelände mit Turm und Werksgebäude)).
- Raiffeisenstr. - Feldstraße: Trasse "rechts" des Bahnkörpers bis Forensbergerstr. möglich?
- Die Streckenführung im Bereich Feldstraße / Raiffeisenstraße wird problematisch gesehen. Besser wäre der Erwerb von Flächen östlich, zwischen Feld- und Mühlenstraße

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Führung des RS4 über die genannte Fläche an der Raiffeisen-/Mühlenstraße wurde bereits geprüft. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass die Ausfahrt auf die Mühlenstraße in einem zu spitzen Winkel erfolgen müsste. Daher wurde die Option nicht weiterverfolgt.

Eine Führung des RS4 direkt parallel zur Bahntrasse zwischen Feldstraße und Forensberger Straße würde in diesem Bereich auf einer Länge von etwa 400 m einen weitreichenden Eingriff in den Baumbestand entlang der Bahn und die Errichtung von aufwändigen Stützwänden erfordern. Sie würde trotzdem die Mitnutzung der Raiffeisenstraße erforderlich machen. Im Vergleich zur geplanten Führung als Fahrradstraße über Feldstraße und Mühlenstraße wird diese Lösung daher als nicht verhältnismäßig bewertet.

### **3) Entsorgungscontainer auf der Raiffeisenstraße**

Die Altglascontainer im Bereich Alte Bahn / Raiffeisenstraße verursachen Probleme (Scherben). Werden diese versetzt?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Planung besitzt zum jetzigen Zeitpunkt nicht den nötigen Detailgrad, um Aussagen bzgl. weiterer notwendiger Maßnahmen (z. B. Versetzen von Glascontainern) entlang der Trasse zu treffen. Der Hinweis wird in den weiteren Planungsstufen mit betrachtet.

### **4) Feldstraße**

Dokumentation Bürgereingaben zum Reallabor Kohlscheid Sommer 23: z.B. Feldstraße. Spielt sie noch eine Rolle?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Vorzugsvariante läuft weiterhin von der Alten Bahn kommend über die Raiffeisen- und Feldstraße zur Mühlenstraße. Die Eingaben zum Reallabor Kohlscheid werden in den nächsten Planungsstufen in die Ausarbeitung der konkreten Planung der Fahrradstraßen und eines integrierten Verkehrsführungskonzepts für die umliegenden Straßen einbezogen. Die Stadt Herzogenrath erarbeitet zurzeit ein Verkehrskonzept Kohlscheid, welches ebenfalls berücksichtigt wird.

### **5) Fahrradstraße Mühlenstraße**

- Was verändert sich in dem Stück Mühlenstraße für die Autofahrer von Einmündung Feldstraße bis zur Brücke Forensbergerstraße?
- Straßen Mühlenstraße und Raiffeisenstraße weder teil- noch ganz für den motorisierten Verkehr sperren;  
Begründung: viel Mehrverkehr auf Forensberger Straße; Kita und AWO ansässig, Schulweg; Verkehrschaos bei Reallabor beobachtet, obwohl Ferien waren; Raiffeisenstraße dient der Erschließung von Aldi und den Geschäften der Honigmannstraße; bei Sperrung noch mehr Verkehr über Forensberger Straße; mehr Verkehr auf Roermonder Straße und Weststraße; Sperrung würde Kohlscheid teilen und Umwege erzeugen; Tempo-30-Zone Mühlenstraße und Raiffeisenstraße kann für alle Verkehrsarten gut genutzt werden
- Mühlenstraße: Lösung ohne Vollsperrung

**Stellungnahme Projektteam**

Der RS4 soll in dem betreffenden Abschnitt der Mühlenstraße als Fahrradstraße geführt werden. Anlieger können diese in jedem Fall weiterhin mit Kraftfahrzeugen befahren. Ob dies auch für alle übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer gilt, ist noch nicht endgültig festgelegt und wird im weiteren Planungsverlauf ebenso wie weitere erforderliche Maßnahmen im umliegenden Straßennetz geprüft. Siehe hierzu auch die Punkte 1) und 5).

**6) Halten und Parken auf der Mühlenstraße**

Wir sehen keine Probleme mit der Führung über die Mühlenstraße, sofern genügend Platz für parkende und haltende Fahrzeuge von Handwerkern und Dienstleistern vorhanden bleiben.

**Stellungnahme Projektteam**

Das einseitige Halten und Parken wird auf der Mühlenstraße voraussichtlich weiter möglich sein.

**7) Verkehrsverlagerungen von der Mühlenstraße auf andere Straßen**

Durch die (teilweise) Sperrung / Verkehrsberuhigung der Mühlenstraße ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen über die Nordstraße und die Forensberger Straße zu rechnen. Dort befindet sich die KiTa Abenteuerland. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Verkehrssicherheit für die Kinder auch bei erhöhtem Verkehr weiterhin sicherzustellen?

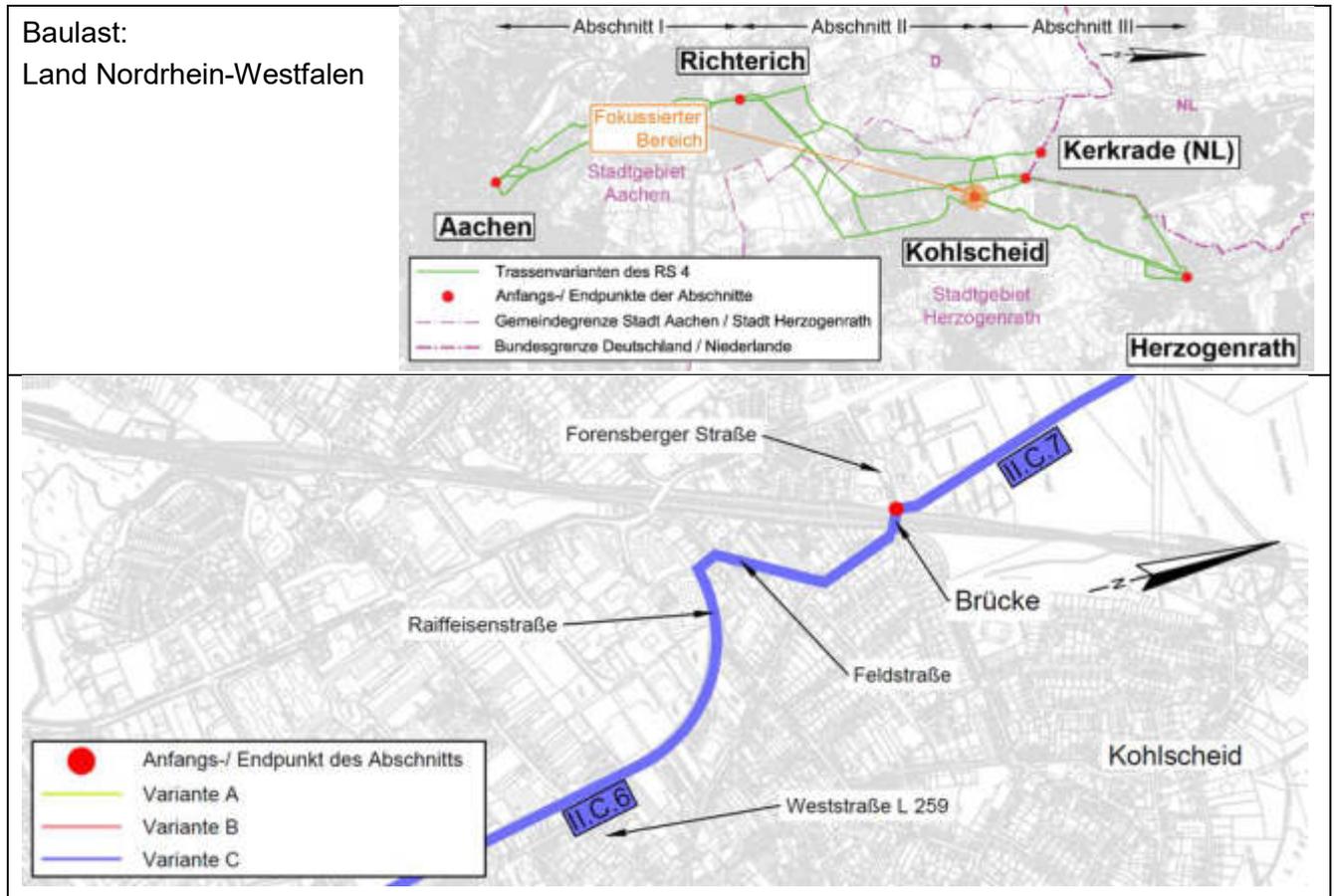
**Stellungnahme Projektteam**

Der RS4 soll in dem betreffenden Abschnitt der Mühlenstraße als Fahrradstraße geführt werden. Anlieger können diese in jedem Fall weiterhin mit Kraftfahrzeugen befahren. Ob dies auch für alle übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer gilt, ist noch nicht endgültig festgelegt und wird im weiteren Planungsverlauf ebenso wie weitere erforderliche Maßnahmen im umliegenden Straßennetz geprüft. In den weiteren Planungs- und Umsetzungsstufen werden Sicherheitsaudits durchgeführt, um eine bestmögliche Verkehrssicherheit für alle zu gewährleisten.

## 25 KOHLSCHIED – FORENSBERGER STRAÙE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Kohlscheid – Forensberger Straße (Variante II.C)



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) **Brücke der Forensberger Straße über die Bahnstrecke Aachen - Düsseldorf**

- Ist ein Umbau der Brücke geplant, da der Querschnitt eine gemeinsame Führung von Rad und Kfz nicht zulässt?
- Auf der Brücke wird ein Konflikt des RS4 mit dem Anwohnerverkehr über die Forensberger Straße nach Klinkheide gesehen.

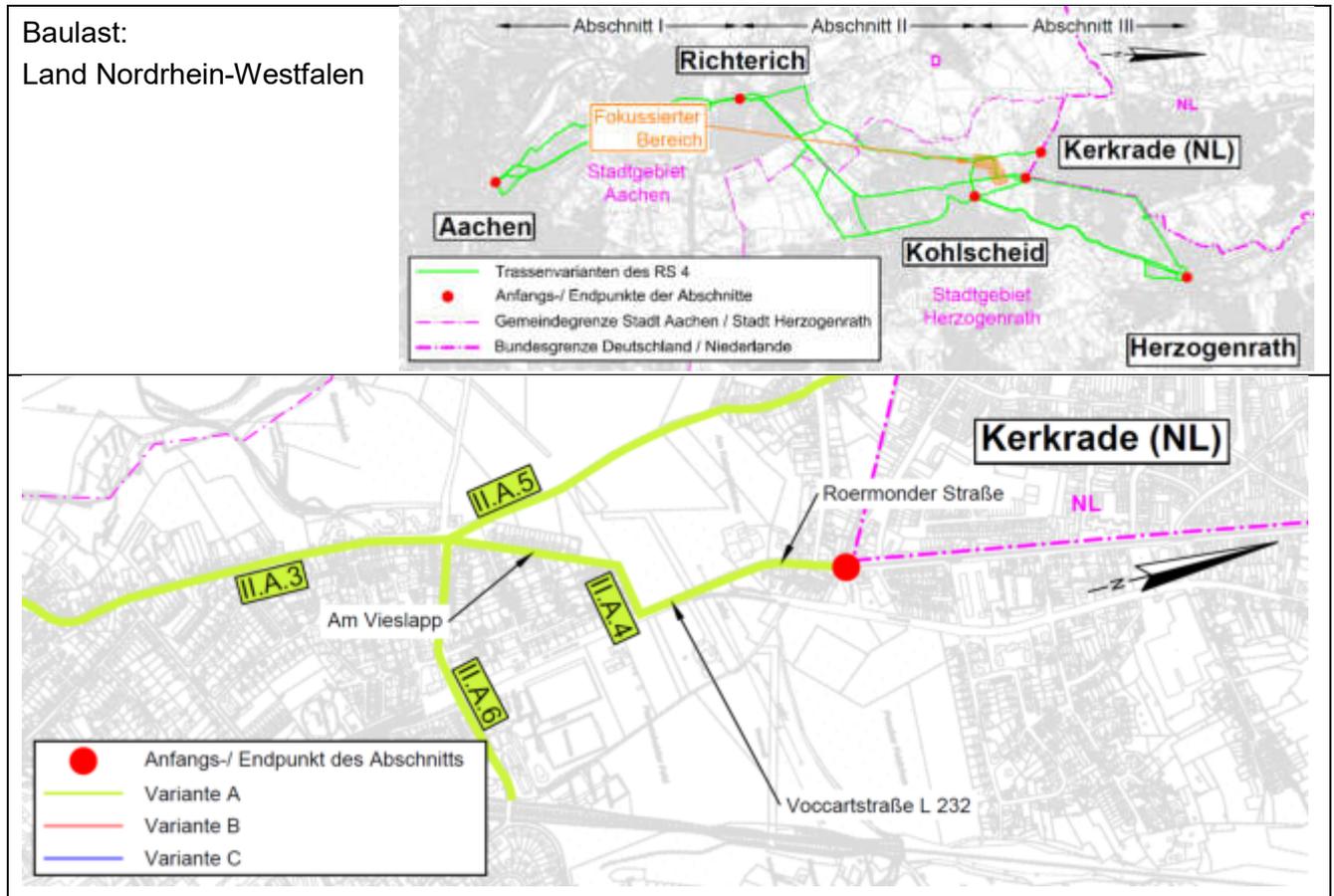
#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Brücke Forensberger Straße wird aufgrund ihres baulichen Zustands in absehbarer Zeit, aber vorerst unabhängig vom RS4, neu gebaut werden müssen. In der Planung des Ersatzneubaus würden die Belange des RS4 nach dem jeweiligen Stand der Technik somit berücksichtigt werden können.

## 26 AM VIESLAPP

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Am Vieslapp (Untervariante II.A.4)



Vorab wird zu diesem Unterabschnitt darauf hingewiesen, dass er nicht Bestandteil der Vorzugsvariante ist. Es wird daher aktuell nicht davon ausgegangen, dass der RS4 hier verlaufen wird.

Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Potential

Die Untervariante wird vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) als Bestandteil der Variante II.A wegen mangelnder Potentialausschöpfung abgelehnt.

### Stellungnahme Projektteam

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeitete Potentialanalyse hat bestätigt, dass die Potentialausschöpfung der Variante II.C besser ausfällt als die der Variante II.A. Dies war ein Argument, die Variante II.C gegenüber der Variante II.A zu bevorzugen.

## **2) Wirtschaftlichkeit**

Die Untervariante führe zu sehr hohen Herstellungskosten, es gebe andere Varianten mit Nutzung vorhandener Wege, die mit geringerem Kostenaufwand verbunden wären. Als Beispiele werden vorhandene Wirtschaftswege zwischen Kohlscheid und Pannesheide sowie der Weiße Weg genannt.

### **Stellungnahme Projektteam**

In der Voruntersuchung wurde alle sich aufdrängenden Varianten im Korridor untersucht, anhand verschiedener Kriterien miteinander verglichen und in eine Rangfolge gebracht. Darunter befand sich auch die mehrfach genannte Untervariante II.A.5 über einen vorhandenen Wirtschaftsweg zwischen Herzogenrath-Bank und Herzogenrath-Pannesheide. Der Weiße Weg verläuft westlich von Herzogenrath-Bank meist außerhalb der Bebauung in einem sensiblen Naturraum. Die Potentiale der Herzogenrather Ortsteile Kohlscheid und Bank würden kaum erschlossen bei voraussichtlich erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft.

## **3) Umwelt / Artenschutz**

- Die Untervariante führe zu einem Eingriff in eine bestehende Ausgleichsfläche, zu Mehrversiegelungen.
- Es wird der Hinweis auf Greifvogelvorkommen und nicht spezifizierten Tierbestand gegeben.
- Die Neuanlage von Streuobstwiesen wird als angemessene Ausgleichsmaßnahme gesehen.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Untervariante wurde in der Voruntersuchung nicht als Vorzugsvariante ausgewählt. Sollte sich die Notwendigkeit ergeben, sie noch einmal als Vorzugsvariante zu prüfen, werden die Hinweise in die Abwägung einbezogen. Sollte sie doch später Bestandteil der Vorzugsvariante werden, wird zur Vorgehensweise bei Eingriffen in Natur und Landschaft und beim Artenschutz auf die Ausführungen in Kapitel 3 zum Themenblock „Umwelt, Artenschutz, Treibhausgase (Klimaschutz)“ verwiesen.

## **4) Denkmalschutz**

Es wird darauf hingewiesen, dass es Überreste eines gesprengten Bunkers aus dem Westwall sowie grundsätzlich eine Betroffenheit des Bodendenkmals Höckerlinie gebe.

### **Stellungnahme Projektteam**

Sollte diese Untervariante später Bestandteil der Vorzugsvariante werden und es zum Verlust oder einen Eingriff in das Bodendenkmal kommen, würden - wie bisher auch - Abstimmungen mit den für den Denkmalschutz zuständigen Fachbehörden (z.B. Denkmalschutzbehörde) durchgeführt, um eine weiter verfolgbare Planung zu erarbeiten.

## **5) Lärmschutz**

Die Lärmbelastung der Anwohnenden durch den Betrieb des RS4 (u.a. mit motorisierten Zweirädern) wird abgelehnt.

**Stellungnahme Projektteam**

Die Beurteilung des Verkehrslärms erfolgt nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) sowie der zugehörigen technischen Regelwerke (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS 19). Radwege gelten nach den dort vorhandenen Festlegungen grundsätzlich nicht als Quellen von Verkehrslärm. Dies weicht möglicherweise vom subjektiven Empfinden einzelner Menschen in Bezug auf Radverkehrsanlagen ab.

Die Nutzung des RS4 durch mit Verbrennungsmotoren betriebene Zweiräder wird nicht zulässig sein.

**6) Sichtschutz**

Es wird Sichtschutz gefordert.

**Stellungnahme Projektteam**

Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf Sichtschutzmaßnahmen. Im Zuge der folgenden Entwurfsplanung wird jedoch geprüft, ob an einzelnen Stellen eine Bepflanzung so gewählt werden könnte, dass sie auch die Funktion des Sichtschutzes von angrenzenden Grundstücken auf den RS4 mit übernehmen könnte.

**7) Bergbauliche Hinterlassenschaften**

Hinweise auf bergbauliche Hinterlassenschaften; diese würden Sicherungsmaßnahmen erfordern.

**Stellungnahme Projektteam**

Hinsichtlich der Bergwerkstätigkeiten wird für die Vorzugsvariante im Rahmen des gesamten Projektes die Standfestigkeit durch ein Baugrundgutachten, das auch Empfehlungen für die Schaffung der Standsicherheit des Untergrundes enthalten wird, festgestellt.

**8) Variantenentfernung aus Voruntersuchung**

Aufforderung, die Untervariante aus der Planung zu entfernen

**Stellungnahme Projektteam**

Da diese Variante durchaus als eine sich aufdrängende Variante zu betrachten ist, ist sie im Variantenvergleich der Voruntersuchung auch abzuarbeiten. Es ist nicht möglich, diese "auf Antrag" aus der Planung zu entfernen.

**9) Öffentlichkeitsarbeit**

Bitte um direkte Information persönlich Betroffener

**Stellungnahme Projektteam**

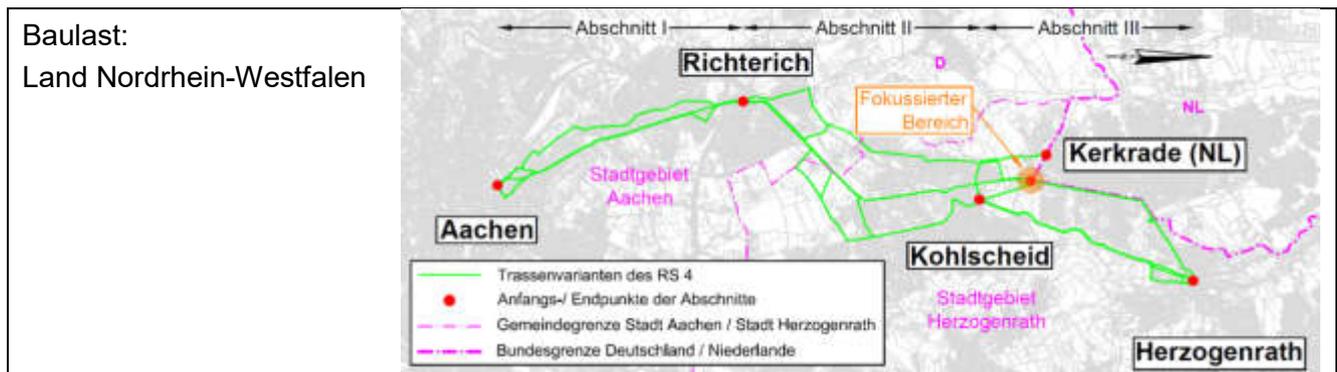
Es ist nicht möglich, einzelne Betroffene direkt und individuell über den Planungsfortschritt zu informieren. Als Informationsplattform dient die Projektwebseite von Straßen.NRW [www.RS4.NRW.de](http://www.RS4.NRW.de), über die auch der weiter zu pflegende Projektatlas erreichbar bleibt. Ebenso

werden auch wesentliche Projektentwicklungen, die einer Beteiligung der Öffentlichkeit bedürfen, u.a. über Pressemitteilungen allen ortsüblichen Medien bekanntgegeben sowie über die sozialen Medien verbreitet. Es wird auch auf die ausführlichere Darstellung zur Information und Öffentlichkeitsarbeit unter Punkt 2) in Kapitel 5 zum Themenblock „Allgemeine Aussagen und Anmerkungen“ verwiesen.

## 27 ANSCHLUSS KERKRADE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Anschluss Kerkrade (Anschluss an die Untervarianten II.A.4, II.A.5, II.B.1, II.C.7)
- Der Anschluss bis zur Grenze ist Bestandteil des RS4. Die Weiterführung als Radschnellverbindung auf niederländischem Gebiet bis ins Zentrum der Gemeinde Kerkrade liegt dagegen in der Zuständigkeit der niederländischen Partner.



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Verknüpfung zwischen Parkstadroute und RS4

Die Parkstadroute und der RS4 sollen optimal miteinander verbunden werden. Dabei sollen Radfahrende von Kerkrade oder Straß aus z.B. nicht nach Pannesheide fahren müssen, um erst von dort über den RS4 nach Herzogenrath zu kommen. Als Beispiel für einen guten Anschlusspunkt an den RS4 von Kerkrade aus wird der Bereich am Eurode Business Centrum genannt (Knotenpunkt Roderlandbaan/Aachener Straße/Eurodepark) und als logischer und wertvoller bewertet als ein Anschluss bei Pannesheide. Eine gute Verbindung zwischen dem RS4 und der Parkstad Radroute sei auch ein nächster Schritt in der Eurode-Zusammenarbeit und würde dafür sorgen, dass der RS4 tatsächlich ein echter Euregio-RSW wird.

### 2) RS4 in Pannesheide/vor Straß enden lassen und mit EU-Radweg weiterführen

Vorschlag: Der RS4 endet in Pannesheide/Straß. Dann sollte ein EU-Radweg (EU Fördermittel) über die Neustraße auf niederländischer und deutscher Seite geplant werden, welcher auch die beiden Bahnhöfe Kerkrade und Herzogenrath verbindet. Die Kerkrader planen bereits eine Radverbindung zw. den beiden Bahnhöfen.

### Stellungnahme Projektteam

Der RS4 dient der Verbindung zwischen Aachen und Kerkrade bzw. zwischen Aachen und Herzogenrath. Die Vorzugsvariante stellt die Anbindung an das Verkehrsnetz der Gemeinde Kerkrade am südlichsten Kreisverkehr der Neustraße/Nieuwstraat her. Als Weiterführung zum Zentrum der Gemeinde Kerkrade untersucht die Gemeinde eine Route über Bleijerheiderstraat –

Canisiusstraat – Stationsstraat. Dort erfolgt die Anbindung an die Parkstadroute mit Weiterführung ins Zentrum.

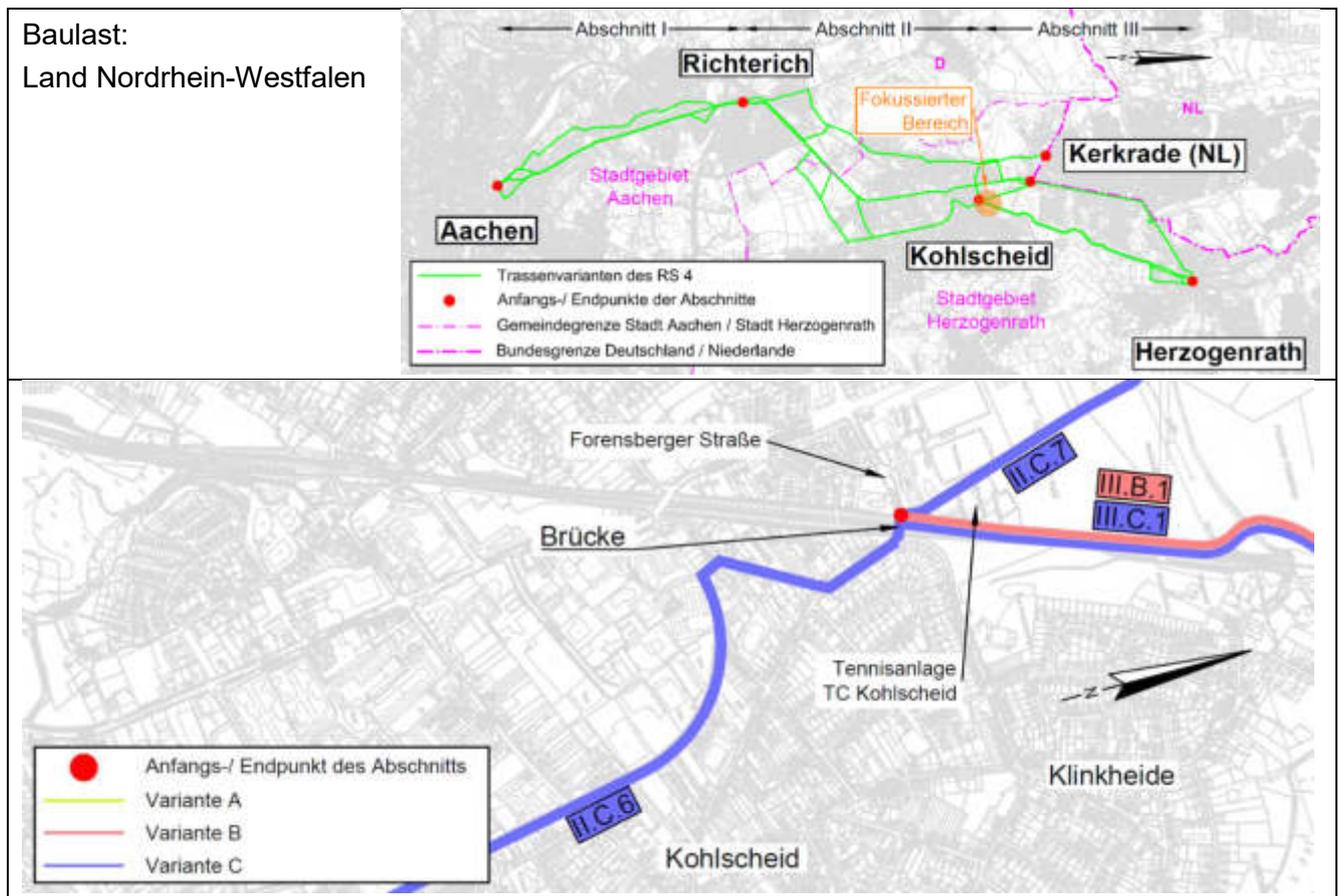
Die Verbindung über das Eurode Business Center wäre für die Verbindung aus Richtung Aachen zum Zentrum Kerkrade mit einem Umweg von ca. 500 m verbunden und wäre daher nachteilig, sowohl für die Attraktivität der Verbindung im Alltagsverkehr als auch für den Anschluss an die Parkstadroute.

Für eine direkte Verbindung der Zentren von Kerkrade und Herzogenrath ist der RS4 nicht ausgelegt. Hierfür haben die beiden Kommunen daher eine separate Machbarkeitsstudie erarbeiten lassen, die 24.09.2024 im Ausschuss für Mobilität und Tiefbau der Stadt Herzogenrath vorgestellt wurde. Es handelt es sich dabei um ein eigenständiges Projekt der beiden Kommunen, welches nicht zum RS4 gehört.

## 28 FÜHRUNG IM BEREICH DER TENNISANLAGE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Führung des RS4 im Bereich der Tennisanlage des TC Kohlscheid nördlich der Forensberger Straße in Herzogenrath-Kohlscheid (Untervarianten III.B.1 bzw. III.C.1).



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Beeinträchtigung hofnaher Flächen und Verschmutzung des Rad- und Gehwegs

Die Parzelle nördlich der Tennisanlage des TC Kohlscheid ist dreimal betroffen (1. auf der Westseite durch den Radweg mit Wirtschaftsweg Richtung Roermonder Straße, 2. durch den Fußweg nördlich der Tennisanlage zur Verbindung des Weges auf der Westseite mit dem Weg entlang der Bahntrasse, 3. durch den Radweg mit Fußweg direkt an der Bahntrasse).

Die Parzelle ist aufgrund ihrer hofnahen Lage und der Größe sehr wichtig für eine erfolgreiche Bewirtschaftung des Hofes (Gut Forensberg). Befürchtet werden große Flächenverluste sowie zusätzlich Müllablagerungen und Hundekot auf den Hofflächen. Es wird befürchtet, dass die Abfuhr der dort angebauten landwirtschaftlichen Produkte Rüben, Kartoffel, usw. in Zukunft nicht mehr möglich ist. Es wird darauf hingewiesen, dass die Parzelle mit dem Festmist des Hofes gedüngt wird,

so dass es beim Ein- und Ausfahren der Parzelle zwangsläufig zu erheblichen Verschmutzungen des Rad- bzw. Gehwegs käme.

### **Stellungnahme Projektteam**

Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme wird die Parzelle noch einmal explizit geprüft.

Die angesprochene erhöhte Vermüllung kann anhand der Neuanlage des Radweges nicht nachvollzogen werden. Ebenso würde eine Verunreinigung durch Hundekot nicht durch den Radwegebau hervorgerufen werden.

Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Fläche wird nach wie vor gewährleistet sein. Gerade die Erfordernisse der Landwirtschaft an diesen Wirtschaftsweg wurden bereits mit einer Vertretung der Landwirtschaft im Zuge der Erarbeitung der Planung erörtert. Die Ergebnisse werden in der Planung umgesetzt. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Bewirtschaftung und die Erntefuhr weiterhin gut möglich sein werden. Hierzu erfolgen zudem weitere Abstimmungen in den nächsten Planungsstufen.

Die Verunreinigungen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge sind, wie bereits auch jetzt, durch die StVO geregelt und müssen immer durch den Verursacher beseitigt werden.

## **2) Linienführung**

Warum verläuft die Trasse zwischen den Tennisplätzen Kohlscheid und Postropsweg nicht komplett an der Bahn entlang?

### **Stellungnahme Projektteam**

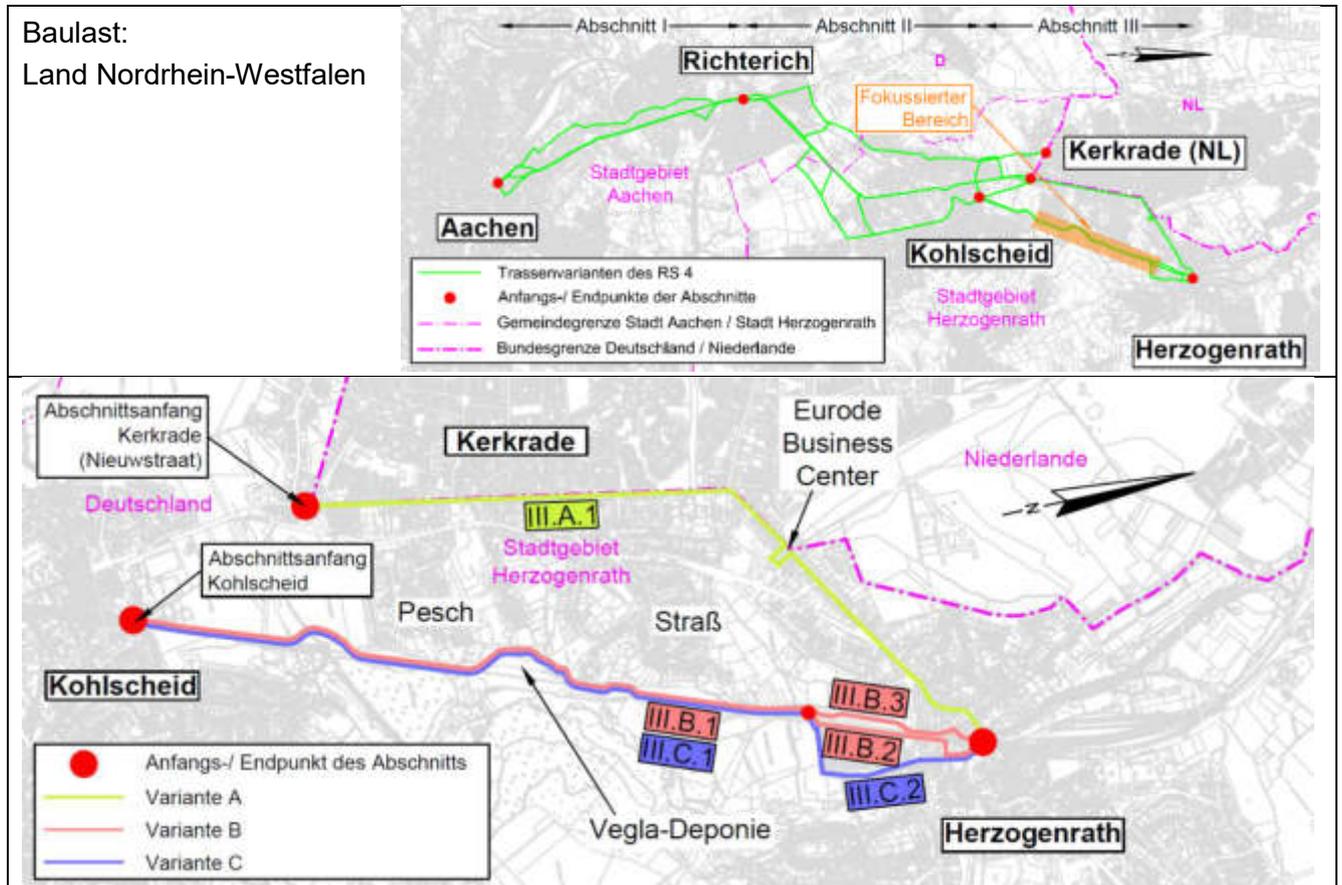
Das Gelände hat in diesem Bereich einen "ungünstigen Höhenverlauf". Südlich des Postropsweg liegt die Bahntrasse in Höhe einer Fußgängerunterführung wesentlich höher als das Gelände auf der Westseite. Auf der Krone des Bahndamms ist neben den Bahngleisen keine ausreichende Breite für den RS4 vorhanden bzw. eine Verbreiterung auf der Dammkrone würde erhebliche Eingriffe in den alten Baumbestand in der Bahndammböschung erforderlich machen.

Eine Führung direkt parallel zu den Bahngleisen wurde bereits in der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio 2017 als Variante untersucht. In der steilen Dammböschung wären brückenähnliche Konstruktionen in Form von Aufständern erforderlich. Dies würde aufgrund der topographischen Verhältnisse (Höhe und Neigung der Dammböschung) massive Eingriffe in das Gelände und den Baumbestand notwendig werden, verbunden mit hohen zusätzlichen Baukosten. Unter Ausnutzung der Höhenlinien wird eine steigungsarme Linienführung erzielt.

## 29 FÜHRUNG ENTLANG DER BAHNTRASSE AC – MG UND DEM WURMTAL

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Entlang der Bahnstrecke AC - MG zwischen dem Postropsweg und der Eisenbahnstraße.



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

### 1) Ablehnung der Führung an der Bahntrasse

- Aussprache gegen Variante III.B.1 und III.C.1 wegen Eingriffen in Flora und Fauna mit Rodungen in großem Umfang, Beeinträchtigung des Lebensraums wichtiger Arten z.B. auf der Veglahalde, Bedenken zur sozialen Sicherheit, Erreichbarkeit (z.B. Umweg für Anwohner\*innen in Straß), Kosten und Eingriffen in Wohnbebauung, Folgekosten (z.B. für Betrieb seien nicht berücksichtigt)
- Aussprache gegen die Vorzugsvariante und für die Führung über die Neustraße, Eurode Park, Aachener Str. und Kleikstr. (III.A). (vgl. Kapitel 30 und 31)
- Unterschriftensammlung gegen die Führung entlang der Bahntrasse (2018/2019). (Hinweis: Am 10.11.2016 ging bei der Stadt Herzogenrath eine Unterschriftenliste mit 540 Unterschriften ein.)

### **Stellungnahme Projektteam**

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Euregio im Jahr 2016 wurden mehrere Linienvorschläge anhand der vorher festgelegten und bekannt gegebenen Kriterien untersucht und bewertet (vgl. u.a. Kapitel 3.2.1 des Erläuterungsberichts zur Voruntersuchung). Für den weiteren Auswahlprozess verblieben dann die drei in der Voruntersuchung näher betrachteten Varianten III.A, III.B und III.C. Variante III.A nutzt die in einigen Beiträgen vorgeschlagene Führung über Neustraße und Aachener Straße. Die Varianten III.B und III.C verlaufen dagegen in den identischen Unterabschnitten III.B.1 bzw. III.C.1 entlang der Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach auf der Westseite der Bahntrasse. Dort führen sie durch ein Landschaftsschutzgebiet, das angrenzende Naturschutzgebiet Wurmatal auf der Ostseite der Bahn wird nicht tangiert. Sie verlassen in Höhe der Wegeunterführung unter der Bahn südlich des Postropswegs und im Bereich der Veglahalde die direkte parallele Führung zur Bahn.

Die Variante III.A hält die Kriterien für eine Radschnellverbindung bei weitem nicht ein. Deshalb musste diese Variante verworfen werden und ist daher kein Bestandteil der Planungen mehr. Nähere Ausführungen hierzu erfolgen im Kapitel 31 „Führung entlang der Neustraße“.

### **Eingriffe in Flora und Fauna, Beeinträchtigung des Lebensraums von Arten**

Die Varianten III.B (= Vorzugsvariante) und III.C führen zu Eingriffen u.a. in Biotop(verbund)flächen und Flächen des Landschaftsschutzgebiets, die nicht vermeidbar sind. Die UVS kommt zu dem Ergebnis, dass die Eingriffe in Biotope durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie, wenn erforderlich, durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ausgleichbar sind.

Für das FFH-Gebiet DE 5102-301 "Wurmatal südlich Herzogenrath" wurde eine FFH-Vorprüfung durchgeführt. Ergebnis ist, dass keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und der für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes zu erwarten ist.

Die weiterführende Planung beinhaltet u.a. auch die „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, inhaltlich erfasst im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“. Neben der Erfassung des Eingriffs werden hier auch die Maßnahmen für den Naturraum entwickelt. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden, die dem Erhalt und dem Schutz der angrenzenden Flächen dienen, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten.

Weitere Gutachten (Artenschutzrechtliche und faunistische Untersuchungen) prüfen unter Einbeziehung der Auswirkungen des Vorhabens und der Örtlichkeit alle relevanten Wirkfaktoren auf die vorkommenden Arten. Hier werden mögliche artenschutzrechtlichen Konflikte erfasst und entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Vorsehen einer umweltverträglichen Beleuchtung, die eine möglichst geringe Auswirkung auf die betroffenen Tierarten besitzt) einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen entwickelt.

Die durch den Bau des RS4 verursachten Eingriffe erfordern Kompensationsmaßnahmen, welche nach Möglichkeit im direkten Umfeld des RS4 umgesetzt werden sollen. Nach derzeitigem Stand können noch keine Angaben zur Qualität und Quantität dieser Maßnahmen gemacht werden.

Der derzeitige Planungsstand der Voruntersuchung ist für die Planung von Maßnahmen zum Schutz von sensiblen Bereichen zu unscharf. In dieser Phase werden „nur“ die schützenswerten Bereiche kartiert und Vorgaben für die Linienfindung formuliert. In der nächsten Planungsphase erfolgt dann eine genauere Betrachtung bzw. Planung. In diesem Zusammenhang werden detaillierte Maßnahmen entwickelt z.B. mögliche Einplanung von Hinweis- bzw. Infotafeln. Alle Planunterlagen werden, wie bisher auch, in enger Abstimmung mit den Fachbehörden (z.B. Naturschutzbehörden, Wasserbehörden usw.) abgestimmt.

Es wird auch auf die Ausführungen in Kapitel 3 Themenblock „Umwelt/Artenschutz/Treibhausgase (Klimaschutz)“ verwiesen.

#### **Kosten/Wirtschaftlichkeit bzw. Nutzen für die Allgemeinheit**

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) beträgt für alle Varianten und damit auch für die Variante entlang der Bahnstrecke (III.B.1 bzw. III.C.1) deutlich über eins. In der Nutzen-Kosten-Berechnung sind auch die späteren Betriebskosten berücksichtigt.

#### **Soziale Sicherheit**

Die Führung von Radschnellverbindungen unabhängig von parallel verlaufenden Straßen (sog. "selbstständige Radwege") ist eine nicht unübliche Führung und in den der Planung zugrundeliegenden Regelwerken auch vorgesehen. Auch wenn bei der selbstständigen Radwegeführung die soziale Kontrolle geringer ist, wird nicht von einer objektiven Gefährdung ausgegangen. Der derzeitige Planungsstand der Voruntersuchung ist für die Planung von Maßnahmen zur sozialen Sicherheit zu unscharf. In der nächsten Planungsphase erfolgt eine deutlich genauere Betrachtung bzw. Planung auch im Hinblick auf eine eventuelle Beleuchtung zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens.

#### **Bauliche Trennung zwischen DB und RS4**

Generell fordert die Deutsche Bahn AG (DB) eine bauliche Trennung des RS4 von den Bahnanlagen. In Form einer Zaunanlage. In der folgenden Entwurfsplanung werden Abstimmungen mit der DB durchgeführt.

#### **Anbindung RS4 an die Örtlichkeiten/Erreichbarkeit**

Wie der RS4 in diesem Abschnitt angebunden wird, ist in Kapitel 9 zum Themenblock „Anbindungen an den RS4“ erläutert. Er soll u.a. im Verlauf parallel zu Straße mehrere Anschlüsse an das bestehende Straßennetz erhalten. Der Ortsteil Straße wird aus Richtung Aachen durch den RS4 indirekt erschlossen, indem die Neustraße an ihrem südlichen Ende angebunden wird und von dort

aus die Erschließungsfunktion für Straß übernimmt. Aus Richtung Herzogenrath wird Straß über den RS4 nur in den östlichen Bereichen erschlossen.

## **2) Verschwenk an Bahnlinie**

Warum gibt es im Bereich der Vegla-Halde den Verschwenk von der Bahnlinie weg?

### **Stellungnahme Projektteam**

Die identischen Varianten III.B.1 und III.C.1 verlassen in Höhe der Wegeunterführung unter der Bahn südlich des Postropswegs und im Bereich der Veglahalde die direkte parallele Führung zur Bahn. Auf der Krone des Bahndamms ist neben den Bahngleisen keine ausreichende Breite für den RS4 vorhanden bzw. eine Verbreiterung auf der Dammkrone würde erhebliche Eingriffe in den alten Baumbestand in der Bahndammböschung erforderlich machen.

Unter Ausnutzung der Höhenlinien wird eine steigungsarme Linienführung erzielt, die u.a. am westlichen Rand der Veglahalde geführt wird. Eine Führung direkt parallel zu den Bahngleisen wurde bereits in der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio 2017 als Variante untersucht. In der steilen Dammböschung wären brückenähnliche Konstruktionen in Form von Aufständern erforderlich. Dies würde aufgrund der topographischen Verhältnisse (Höhe und Neigung der Dammböschung) massive Eingriffe in das Gelände und den Baumbestand notwendig machen, verbunden mit hohen zusätzlichen Baukosten.

## **3) Unterführung unter der Bahn südlich Wohngebiet Hundforter Benden**

Wurde der Aufwand für eine Brücke an alter Stelle (südlich) geprüft? Dies erscheint kostengünstiger realisierbar zu sein. In der Vergangenheit wurde die Wiederherstellung der Brücke (für Radfahrer und Fußgänger) versprochen.

### **Stellungnahme Projektteam**

Die Untervarianten III.B.2 bzw. III.C.2 queren die Bahnlinie südlich des Wohngebiets Hundforter Benden mit einer Unterführung. Ein Wiederaufbau des "alten Brückenbauwerkes" in Verlängerung des Pilgramswegs ist aus Platzgründen im Rahmen des RS4 nicht möglich, da u.a. die notwendigen Kurvenradien nicht eingehalten werden können. Die Entscheidung, ob diese Brücke außerhalb des Projekts RS4 wiederhergestellt werden soll, liegt in der Zuständigkeit der Stadt Herzogenrath.

## **4) Entwässerung**

Bei starkem Regen fließt viel Wasser in das Wohngebiet Hundforter Benden, wie wird dies verhindert?

### **Stellungnahme Projektteam**

Innerhalb der Voruntersuchung wurden erste Vorüberlegungen zur Entwässerung der einzelnen Abschnitte des RS4 angestellt. In der nächsten Planungsphase erfolgt eine deutlich genauere Betrachtung bzw. Planung einzelner Entwässerungsmaßnahmen. Die Entwässerung u.a. im Bereich

des Wohngebiets Hundforter Benden wird mit der Entwurfs- und Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der Gegebenheiten vor Ort und in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden erarbeitet. Zur Vorgehensweise bei der Entwässerung wird auch auf die Ausführungen in Kapitel 7 zum Themenblock „Entwässerung“ verwiesen.

#### **5) Ausgleich für entfallende ältere Bäume**

Wie viele ältere Bäume sollen bei B/C voraussichtlich gefällt werden und wie soll dieser Verlust ausgleichbar sein? Sollen z.B. für jeden alten Baum 10 neue Stecklinge gepflanzt werden oder eine Obstwiese? Das wäre vielleicht rechnerisch ein zulässiger Ausgleich, der aber praktisch den Verlust von intakter Natur nicht ansatzweise ausgleichen könnte. Welche Ausgleichsflächen stünden dafür zur Verfügung? Müssen diese erst noch erworben werden? Erschwerend kommt noch hinzu, dass für den Radweg sogar eine vorhandene Ausgleichsfläche (Obstwiese) teilweise in Anspruch genommen werden soll.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Genauere Aussagen zur Anzahl der entfallenden älteren Bäume sind erst mit einem genaueren Detaillierungsgrad in den nächsten Planungsphasen möglich. Ziel ist, die Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Der erforderliche Ausgleich wird anhand der gesetzlichen Bestimmungen ermittelt. Es wird auf die Antwort zu den Punkten 1) bis 3) zu „Eingriffe in Flora und Fauna, Beeinträchtigung des Lebensraums von Arten“ verwiesen.

Nach derzeitigem Stand können noch keine Angaben zur Qualität und Quantität der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie zu den dafür vorzusehenden Flächen gemacht werden.

#### **6) Gebäude im Bereich des RS4 (Bahnwärterhäuschen) und Erwerb von Ausgleichsflächen**

- Wie weit ist der Kauf des Bahnwärterhäuschens und etwaiger weiterer Flächen für Ausgleichsflächen fortgeschritten?
- Grünland an Tunnel 5 sollte als Obstwiese entwickelt werden (Anmerkung: gemeint ist der bestehende Tunnel für Fußgänger zur Querung des Bahndamms südlich des Postropsweg)

#### **Stellungnahme Projektteam**

Wie mit Gebäuden, die im Planungsbereich des RS4 liegen, umgegangen wird, steht aufgrund der Planungsunschärfe noch nicht fest, so dass zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Aussage dazu getroffen werden kann. Darüber hinaus dürfen aus Gründen des Datenschutzes keinerlei öffentliche Aussagen zu Grunderwerbsverhandlungen mit Dritten erfolgen.

Die durch den Bau des RS4 verursachten Eingriffe erfordern Kompensationsmaßnahmen, welche nach Möglichkeit im direkten Umfeld des RS4 umgesetzt werden sollen. Nach derzeitigem Stand können noch keine Angaben Qualität und Quantität dieser Maßnahmen und der dafür vorzusehenden Flächen gemacht werden. Der Hinweis zur Entwicklung der genannten Grünfläche zur Obstwiese wird für die weiteren Planungsphasen mitgenommen. Es wird auf die Antwort zu den

Punkten 1) bis 3) zu „Eingriffe in Flora und Fauna, Beeinträchtigung des Lebensraums der Arten“ verwiesen.

### **7) Schutz sensibler Bereiche**

Bei Aufwertung der Vegla-Halde sollte Biotopbereich gesichert werden zum RSW, Hinweis mit Schautafel

#### **Stellungnahme Projektteam**

Der derzeitige Planungsstand der Voruntersuchung ist für die Planung von Maßnahmen zum Schutz von sensiblen Bereichen zu unscharf. In dieser Phase werden die schützenswerten Bereiche kartiert und Vorgaben für die Linienfindung formuliert. In der nächsten Planungsphase erfolgt eine genauere Betrachtung bzw. Planung. In diesem Zusammenhang werden detaillierte Maßnahmen entwickelt z.B. mögliche Einplanung von Hinweis- bzw. Infotafeln.

### **8) Gesamtbilanz Klimaschutz**

Gibt es eine Ökobilanz für diese Teilstrecke? Wie viele Autokilometer müssen vermieden und durch Radfahrten ersetzt werden, bis die CO<sub>2</sub>-Bilanz nach den Baumfällungen und dem Bau des Radweges wieder ausgeglichen ist?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Es wird auf die Ausführungen hierzu im Kapitel 3 zum Themenblock „Umwelt, Artenschutz, Treibhausgase (Klimaschutz)“ unter „Gesamtbilanz Klimaschutz“ verwiesen.

### **9) Förderung der Variante A**

Würde bei Route A die Landesförderung für die gesamte Strecke auf dem Gebiet von Herzogenrath oder nur auf diesem Teilstück entfallen?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Würde in diesem Teilstück die Variante A umgesetzt werden, könnten nur die Abschnitte I (Aachen – Richterich) und II (Richterich – Kohlscheid) einschließlich des Astes Richtung Kerkrade weiter als RS4 geplant werden. In den weiteren Planungsphasen hätte dies u.U. auch Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Analyse, da nicht nur die Kosten, sondern auch der Nutzen (z.B. in der Form einer Verlagerung von Autofahrten auf den Radverkehr) geringer ausfallen würden. Bei einem Nutzen-Kosten-Faktor < 1 wäre eine Umsetzung des RS4 nicht mehr wirtschaftlich.

Hinweis: Im Abschnitt III wäre das Land Nordrhein-Westfalen Baulastträger des RS4. Die Finanzierung erfolgt aus Eigenmitteln des Landes und aus Fördergeldern des Bundes. Fördermittel des Landes aus einschlägigen Förderprogrammen für den Radverkehr werden nicht eingesetzt.

### **10) Verhandlungen mit der Bahn**

Wie weit sind die Verhandlungen mit der Bahn fortgeschritten?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Erste Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG wurden bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio durchgeführt. DB InfraGo ist als Träger öffentlicher Belange im Verfahren der Linienabstimmung beteiligt. Konkretere Verhandlungen erfolgen in den weiteren Planungsstufen.

### **11) Vorliegen von Genehmigungen**

Was geschieht, wenn irgendwann eine der Genehmigungen nicht erteilt wird oder einer der Käufe nicht zustande kommt? Diese Bedingungen müssen ja im Prinzip alle gleichzeitig erfüllt sein, bevor gebaut werden kann. Wenn das nicht möglich sein sollte: wird auf Route A gewechselt und fängt man dann dort von vorne an? Oder werden die Genehmigungen für Route A auch sicherheitshalber schonmal eingeholt?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Das Verfahren der Linienabstimmung endet mit der Festlegung der Linie als Grundlage für die weiteren Planungsstufen durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für ein späteres rechtssicheres Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts. Mit dem abschließenden Planfeststellungsbeschluss liegt das Baurecht vor. Die Planfeststellung besitzt die formelle Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und ersetzt u.a. alle behördlichen Genehmigungen und Erlaubnisse, die sonst einzuholen wären.

Die Gesamtstrecke des RS4 wird in mehrere Abschnitte unterteilt, die für sich jeweils bereits einen eigenen Verkehrswert besitzen. Liegt das Baurecht in einem Abschnitt vor, kann dort bereits mit der Umsetzung begonnen werden, ohne dass das Baurecht gleichzeitig schon in allen anderen Abschnitten vorliegen muss.

In den weiteren Planungsstufen wird nur die Planung für die festgelegte Linie fortgeführt. Eine parallele Planung für verworfene Varianten (z.B. III.A) erfolgt nicht.

### **12) Landesmittel/ Baubeginn**

Bis wann stehen die Landesmittel zur Verfügung bzw. bis wann muss mit dem Bau begonnen werden?

#### **Stellungnahme Projektteam**

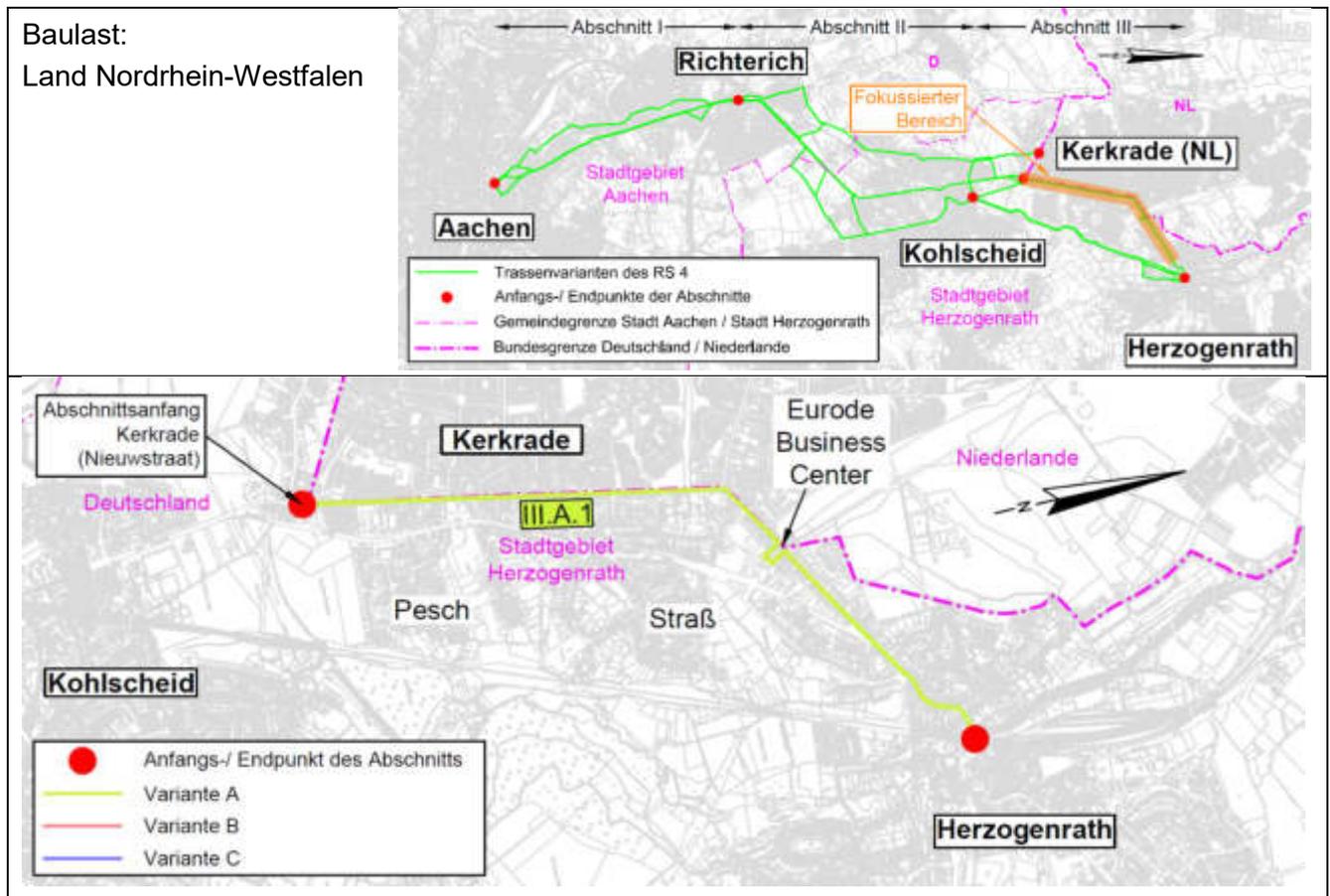
Für den Baubeginn gibt es keine Frist. Das Land berücksichtigt die finanziellen Mittel für die Radschnellverbindungen des Landes fortlaufend in seinen Haushaltsplanungen und regelt mit dem Bund die Gewährung von Fördermitteln des Bundes. Der konkrete Baubeginn für die einzelnen

Bauabschnitte steht jeweils unter dem Vorbehalt, dass die erforderlichen finanziellen Mittel im entsprechenden Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt werden können.

### 30 FÜHRUNG ENTLANG DER NEUSTRASSE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Neustraße/Nieuwstraat



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

#### 1) Abwägung zwischen den Varianten

- In mehreren Beiträgen findet sich eine Aussprache gegen die Vorzugsvariante und für die Führung über die Neustraße, Eurode Park, Aachener Str. und Kleikstr. (III.A). In mehreren anderen Beiträgen wird die Vorzugsvariante dagegen befürwortet und die Führungsalternative über die Neustraße wegen Steigung, vielen Zufahrten und dem Verlust vieler Parkplätze und Grünflächen sowie dem Hinweis, sie sei nicht förderfähig, abgelehnt (III.A).
- Anmerkung, dass das Steigungsargument aufgrund der Nutzung von E-Bikes einiger Radfahrer vernachlässigt werden könne und somit die Führung über die Neustraße, Eurode Park, Aachener Str. und Kleikstr. (III.A) eine mögliche Alternative sei.
- Vorschlag einer weiteren Variante über Neustraße mit Weiterführung nach Herzogenrath ab dem Eurode-Business-Center über Wendelinusstraße und einen Neubauabschnitt durch

Wiesengelände zum Anschluss an die Eisenbahnstraße, von dort vorzugsweise weiter über die Wiesenstraße ins Zentrum.

### **Stellungnahme Projektteam**

Der Leitfaden für Radschnellverbindungen des Landes NRW schreibt eine maximale Steigung von 3 % vor. Auf kurzen Abschnitten wie z.B. bei Rampen zu Über-/Unterführungen sind bis zu 6 % zulässig. Hiermit soll gewährleistet werden, dass möglichst viele Nutzergruppen die Radschnellverbindung für ihre Verbindungen nutzen können und damit das Potential für den Umstieg vom Auto auf das Rad weitgehend ausgeschöpft wird. Dazu gehören ebenso die Nutzergruppen, die sich kein E-Bike leisten können oder wollen. Ebenso gibt es im Bereich der Kinderfahrräder kein Angebot an motorunterstützten Modellen, das Angebot beginnt erst im Jugendfahrrad-Segment.

Die Variante III.A hat mit ihrer Führung eine 1.220 m lange Steigungs- bzw. Gefällestrecke, davon 680 m mit einem Gefälle/ einer Steigung von > 3 % und 540 m mit einer Steigung/ einem Gefälle von > 6 %. Auch eine Führung von der Neustraße ab dem Eurode Business Center über die Wendelinusstraße und eine neue Trasse über Wiesengelände zur Eisenbahnstraße hat vergleichbar ungünstige Steigungs-/Gefälleverhältnisse. Die Steigungen sind als wesentliche Verletzung der oben genannten Qualitätsanforderungen an Radschnellverbindungen zu werten. Diese Variante ist daher als Radschnellverbindung technisch nicht realisierbar und wurde daher nicht in den weiteren Variantenvergleich aufgenommen. Dieser Sachverhalt wurde im Erläuterungsbericht der Voruntersuchung in Kapitel 3.2.4.1 ausführlich dargelegt.

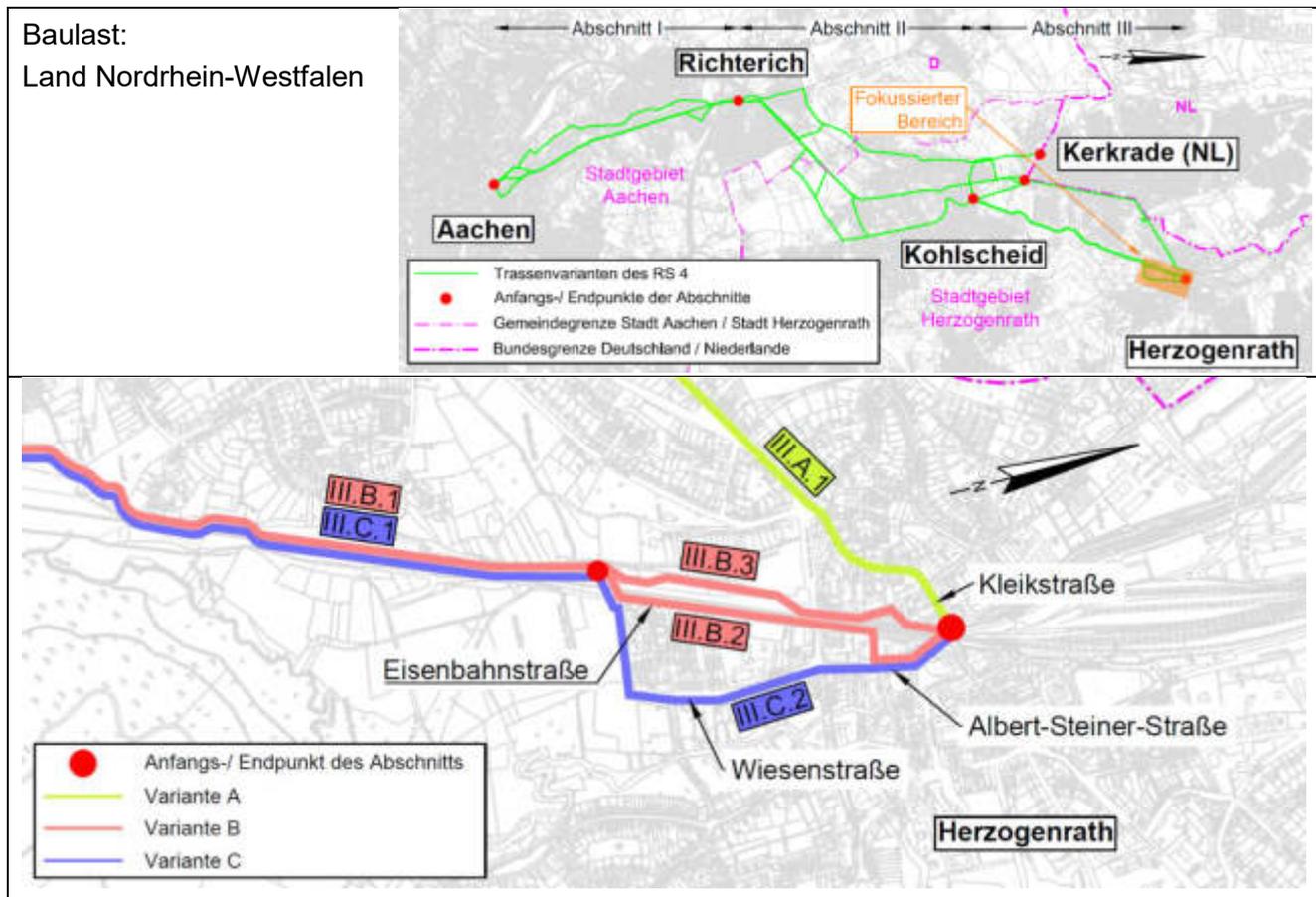
Hinzu kommt, dass bei einer grenzübergreifenden Baumaßnahme das Land Nordrhein-Westfalen grundsätzlich keine Investitionen auf niederländischem Staatsgebiet finanzieren kann und ein Ausbau weitere Finanzierungsmöglichkeiten sowie eine Änderung des Staatsvertrags erfordern würden.

Nähere Ausführungen zur Auswahl der Vorzugsvariante siehe im Kapitel 30 „Führung entlang der Bahntrasse AC-MG und dem Wurmatal“.

### 31 LINIENFÜHRUNG IN HERZOGENRATH-MITTE

In diesem Kapitel werden die Fragen und Anmerkungen zum folgenden Teilbereich im Herzogenrather Stadtgebiet beantwortet:

- Herzogenrath-Mitte



Folgend werden die Eingaben aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben und unmittelbar seitens der Planungsgruppe kommentiert.

**1) Eisenbahnstraße**  
 Es werden für den letzten Abschnitt über die Eisenbahnstraße erhebliche Eingriffe in Natur und Umwelt am vorhandenen Bahndamm befürchtet, der u.a. ein Schutz gegen Lärm und Sicht für die Bewohner des Wohngebiets Hundforter Benden darstellt. Im Lageplan sei hier der Querschnitt RQ4 mit 7,50 Metern Breite vorgesehen, während im Kataster (Quelle: TIM2) nur 4 m Breite eingetragen seien. Es komme zu Einschränkungen für Fußgänger, Wanderer und Spaziergänger bei der Zuwegung ins Naturschutzgebiet Wurmatal. Der RS4 führe unmittelbar an Häusern des Wohngebiets Hundforter Benden vorbei, er gewähre aufgrund der notwendigen Rampe zur geplanten Brücke über die Schütz-von-Rode-Straße Einblicke in Häuser und Gärten und führe zur Wohnwertminderung verschiedener Häuser. Die durch die geplante Anrampung bedingte Abholzung am Bahndamm zerstöre den Lebensraum zahlreicher schützenswerter Tierarten (Waldkauz, eurasisches

Eichhörnchen, Igel, usw.). Rettungsdienste (Feuerwehr, Krankenwagen) könnten die Eisenbahnstraße nicht mehr uneingeschränkt passieren. Fuß- und Radverkehr sollen getrennt geführt werden. Spielende Kinder würden auf der Eisenbahnstraße nicht mehr sicher sein. Es wird hingewiesen auf eine Bürgeranregung nach §24 GO an die Stadt Herzogenrath sowie eine online-Petition (beides 2019) gegen die Trassenführung durch die Schutzgebiete im Wurmatal und über die Eisenbahnstraße.

### **Stellungnahme Projektteam**

Im Bereich der Eisenbahnstraße wird der RS4 (Regelmaß 4,00 m) von einem Gehweg (Regelmaß 2,50 m) begleitet, so dass Fußgänger und Radfahrer, im Gegensatz zu heute, eigene Verkehrsflächen erhalten und voneinander getrennt geführt werden. Damit bleibt auch die Zuwegung für zu Fuß Gehende ins Wurmatal erhalten. Für die Befahrung durch Rettungsdienste steht dann ebenfalls eine größere Breite als im Bestand zur Verfügung. Um die Eingriffe u.a. in den Bahndamm so gering wie möglich zu halten, wird für den Abschnitt der Eisenbahnstraße bisher von einer Reduzierung der oben angegebenen Breiten ausgegangen. Eine genauere Festlegung erfolgt in der weiteren Planung. Die Trennung von Fuß- und Radverkehr dient auch dem Schutz spielender Kinder. Die Gestaltung des Zugangs zum bestehenden Spielplatz in Höhe des Nell-Breuning-Hauses wird in den weiteren Planungsphasen vertieft betrachtet.

Die Notwendigkeit und die Ausgestaltung eines Sichtschutzes für angrenzende Häuser und Gärten wird dabei geprüft. Denkbar ist u.a. eine Kombination mit geplanten Lärmschutzwänden der Deutschen Bahn AG. Weitere Ausführungen zum Sicht- und Lärmschutz erfolgen unter Punkt 2).

Die weiterführende Planung beinhaltet u.a. auch die „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, inhaltlich erfasst im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“. Neben der Erfassung des Eingriffs werden hier auch die Maßnahmen für den Naturraum entwickelt. Das bedeutet, dass u.a. konkrete Maßnahmen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) herausgearbeitet werden, die dem Erhalt und dem Schutz der angrenzenden Flächen dienen, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten.

Weitere Gutachten (Artenschutzrechtliche Prüfung einschließlich faunistischer Untersuchungen) prüfen unter Einbeziehung der Auswirkungen des Vorhabens und der Örtlichkeit alle relevanten Wirkfaktoren auf die vorkommenden Arten. Hier werden mögliche artenschutzrechtlichen Konflikte erfasst und entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Vorsehen einer umweltverträglichen Beleuchtung, die eine möglichst geringe Auswirkung auf die betroffenen Tierarten besitzt) einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen entwickelt.

Diese Planunterlagen werden, wie bisher auch, in enger Abstimmung mit den Fachbehörden (z.B. Naturschutzbehörden) erstellt.

Eine zusammenfassende Darstellung der Vorgehensweisen zum Umgang mit Eingriffen in Natur und Landschaft und zum Artenschutz ist auch dem Themenblock „Umwelt/Artenschutz/Treibhausgase (Klimaschutz)“ in Kapitel 3 zu entnehmen.

## **2) Eisenbahnstraße – Lärm- und Sichtschutz/ Schattenwurf der Bäume**

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Bäume am Bahndamm ein wichtiger Lärmschutz für die Anwohner des Wohngebiets Hundforter Benden seien. Die Anwohner möchten nicht auf Betonflächen anstelle der Bäume sehen. Bei der Planung sollte die Gestaltung auch eine Rolle spielen.
- Die Anwohner weisen darauf hin, dass die Bäume in der Böschung Schatten spenden und die Eisenbahnstraße sonst der Sonne ausgeliefert sei. Daher sollten bei Fällungen Ersatzpflanzungen vor Ort vorgenommen werden.

### **Stellungnahme Projektteam**

Gemäß der geltenden Rechtsvorschrift des Bundesnaturschutzgesetzes ist der Vorhabenträger verpflichtet, unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Aufbauend darauf beinhaltet die weiterführende Planung u.a. die „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, inhaltlich erfasst im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)“. Neben der Erfassung des Eingriffs werden hier auch die Maßnahmen für den Naturraum entwickelt. Das bedeutet, dass in dieser Planungsphase konkret der Eingriff (z.B. Wegfall von Bäumen) ermittelt wird und konkrete Maßnahmen (Vermeidungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen) herausgearbeitet werden, um z.B. den Baumbestand sowie die angrenzenden Flächen so weit wie möglich zu schützen und bei Wegfall im Anschluss an die Baumaßnahme, wenn möglich, wieder anzupflanzen. Hierbei werden die Belange des Sicht- und Lärmschutzes mit betrachtet. In den technischen Richtlinien zum Lärmschutz wird dem Bewuchs keine „messbare“ lärmindernde Wirkung zugeschrieben. Es ist daher davon auszugehen, dass die vorhandenen Bäume einen eher geringen Lärmschutz bieten. Hinweis: Die Deutsche Bahn AG plant Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnstraße.

Die Planunterlagen werden, wie bisher auch, in enger Abstimmung mit den Fachbehörden (z.B. Naturschutzbehörden) erstellt.

## **3) Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke südlich der Siedlung Hundforter Benden**

Die Eisenbahnstraße dient als derzeitig ausgebauter Feldweg der Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke südlich der vorhandenen Bebauung an der Eisenbahnstraße. Der Radweg soll eine Breite von ca. 4 Meter haben und nimmt somit die gesamte Breite des derzeitigen Feldweges ein. Die einzige Erschließung der angrenzenden Flächen führt über die Eisenbahnstraße mit großen landwirtschaftlichen Maschinen. Diese Maschinen haben teilweise eine genehmigte Sonderbreite von 3,20 m bis 3,50 m und das Befahren ist jetzt schon begrenzt durch den etwa 3,50 m breiten Wirtschaftsweg. Nur durch das Überfahren der Bankette ist das Erreichen der Parzellen möglich. Die Eisenbahnstraße wird östlich begrenzt durch feste Zäune der anliegenden Häuser und auf der

westlichen Seite durch ein kleines Rinnsal und der sofort dort angrenzenden, steilen ca. 5 m hohen Böschung der Eisenbahnstraße. Es wird eine nicht vertretbare Kollision zwischen den Interessen der landwirtschaftlichen Erschließung und dem Bedürfnis einer Radschnellverbindung in diesem Bereich befürchtet. Eine Begegnung und ein Ausweichen auf dieser Strecke ist unmöglich, falls nicht größere und mehrere ausreichend große Parkbuchten errichtet werden. Außerdem ist unklar, wie der Wirtschaftsweg am Brückenbauwerk oder einer Unterführung zur Querung der Bahnstrecke ausgebaut werden soll. Auch hier sind die Radianten der Straßenführung mit dem RS4 unklar und durch die hohe Überführung oder Unterführung wird es zur einer Berg- und Talstrecke für den Radfahrverkehr kommen, der dann sicherlich auch mit dem landwirtschaftlichen Verkehr nicht vereinbar ist. Die Radianten derzeit für den Wirtschaftsweg entsprechen nicht den erforderlichen Radianten für die Nutzung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Eine Abstandshaltung mit Sicherheitsabständen zu Radfahrern von 2 m ist somit überhaupt nicht einhaltbar. Eine Frequentierung des geplanten Radfahrweges ist zudem unklar. Sollte eine hohe Frequentierung vorliegen, wäre auch bei Parkbuchten ein Ein- und Ausfahren mit landwirtschaftlichen Maschinen nicht möglich, weil die unübersichtliche Situation der Querung an der Bundesbahn und der Straße mit dem landwirtschaftlichen Verkehr unvereinbar ist. Im Bereich von Bedenken und Anregungen sollte eine andere Linienführung des Radfahrweges überdacht werden.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen bleibt gewährleistet und wird im weiteren Planungsverfahren detaillierter betrachtet. U.a. wird eine alternative Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs über die Wiesenstraße geprüft. Die Stadt Herzogenrath plant weiterhin die Herstellung einer Anbindungsstrecke für Radverkehr vom RS4 zum Schulzentrum Herzogenrath. In diesem Rahmen werden die Optionen für eine Integration des landwirtschaftlichen Verkehrs ebenfalls zu betrachten sein.

#### **4) Obstwiesen**

Warum verläuft die Trasse durch die Obstwiesen (Bereich Eisenbahnstraße)?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Aufgrund des notwendigen Bauwerkes zur Querung der Bahn müssen hier bestimmte Mindest-Radien und Längen/Steigungen eingehalten werden. Daher werden teilweise Flächeninanspruchnahmen im Bereich der Obstwiesen notwendig. Die weiterführende Planung berücksichtigt dies u.a. auch in der „Eingriffs- und Ausgleichsermittlung“, inhaltlich erfasst im Fachgutachten „Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) sowie bei den Ausgleichsmaßnahmen.

### **5) Unterführung**

Für die Unterführung erscheint die Höhe des Bahndamms nicht ausreichend. Wie tief muss der Radweg abgesenkt werden?

#### **Stellungnahme Projektteam**

Der RS4 wird etwa 2,00 m unterhalb des Geländeneiveaus geführt, um unter der Bahnstrecke eine lichte Höhe von 4,00 m zu erhalten.

### **6) Albert-Steiner-Straße / Bahnhof / Merkstein**

- Über die Albert-Steiner-Straße kann keine Radschnellverbindung geführt werden. Warum ist die Variante hinter dem Postgebäude nicht näher in Betracht gezogen?
- In der Albert-Steiner-Straße ist ein Querschnitt RQ4 (7,5m) geplant. Wie soll der hinter das Parkhaus passen?
- Mit einer Fortsetzung des RS4 über den Bahnhof Herzogenrath hinaus bietet sich für die Zukunft eine Möglichkeit der Anbindung des Herzogenrather Ortsteils Merkstein, der Nachbarkommune Übach-Palenberg und auch dem niederländischen Eyselshoven.

#### **Stellungnahme Projektteam**

Die Vorzugsvariante III.B.2 stellt eine direkte Linienführung entlang der Bahnstrecke bis nördlich des Parkhauses Albert-Steiner-Straße dar. Eine geradlinige Weiterführung entlang der Bahn nach Norden (Abschnitt 10, Hochlage Herzogenrath-Mitte) bis zum Bahnhof und darüber hinaus ist nicht Gegenstand der Voruntersuchung und einem separaten Verfahren zur Linienfindung vorbehalten, da die Komplexität in diesem Bereich sehr hoch ist.

Die Planung wird im weiteren Verfahren in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn und der Stadt als Eigentümerin des Parkhauses konkretisiert. Es ist möglich, dass an Engstellen von den Abmessungen des Regelquerschnitts abgewichen werden muss.

### **7) Alternative Führung über bestehenden Wirtschaftsweg**

- Der Radfahrweg könnte weiter über den westlichen parallel führenden Wirtschaftsweg zur Richtung Stadtmitte geführt werden. Hier ist ein Wirtschaftsweg vorhanden, der den RS4 aufnehmen könnte, ohne die landwirtschaftliche Erschließung zu stören. Auch eine parallele Führung der Trasse westlich entlang der Bundesbahn wäre möglich. Damit würde das Ende des Radfahrweges ca. 100 m weiter westlich in die Schütz-von-Rode-Straße einmünden, oder direkt an der derzeitigen Brücke der Schütz-von-Rode-Straße enden.
- In einer weiteren Alternative könnte ein ausreichend befestigter Wirtschaftsweg für die landwirtschaftliche Erschließung neu von der Wiesenstraße aus mit einem Wendepunkt an die landwirtschaftlichen Flächen gebaut werden. Dieser müsste dann allerdings durch das vorhandene, geschützte Gebiet ermöglicht werden. So kann eine Kollision vermieden werden. In Absprache mit den Eigentümern schließen sich diese dem Einspruch und den geäußerten Bedenken und Anregungen an. Diese erwähnen gleichzeitig, dass bei einer nicht gesicherten,

ordnungsgemäßen Erschließung der Vermögenswert ihrer Grundstücke erheblich eingeschränkt wird.

**Stellungnahme Projektteam**

Ein Verlauf westlich der Bahnstrecke ist mit der Variante III.B.3 geprüft worden. Diese ist im Vergleich zur Vorzugsvariante III.B.2 als nachteiliger bewertet worden.

Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen bleibt gewährleistet und wird im weiteren Planungsverfahren detaillierter betrachtet. Die vorgeschlagene alternative landwirtschaftliche Erschließung wird dabei mit geprüft. Die Stadt Herzogenrath plant weiterhin die Herstellung einer Anbindungsstrecke für Radverkehr vom RS4 zum Schulzentrum Herzogenrath. In diesem Rahmen werden die Optionen für eine Integration des landwirtschaftlichen Verkehrs ebenfalls zu betrachten sein.

## 32 ERGEBNIS DER FRÜHEN ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Neben einigen Verständnisfragen wurden im gesamten Beteiligungsverfahren auch zahlreiche Anregungen und Informationen gegeben. Die Resonanz über E-Mailverkehr und der Besuch der beiden Informationsmessen in den beiden Städten war sehr groß. Die angesprochenen Themen wurden im vorliegenden Bericht umfassend protokolliert und mit Erläuterungen und Antworten dokumentiert.

Insgesamt ist den Beiträgen der Teilnehmenden zu entnehmen, dass die Notwendigkeit der Maßnahme der Radschnellverbindung gesehen wird. Es gab dabei jedoch große Differenzen in den Vorstellungen zur Linienführung. Neben Aussprachen für die bevorzugte Linie der veröffentlichten Unterlagen gab es auch diverse Forderungen, die Linienvarianten in den Abschnitten I (Aachen) und III (Herzogenrath-Pannesheide bis Mitte), die wegen maßgebender Nichteinhaltungen der in den Regelwerken definierten Radschnellverbindungskriterien frühzeitig in den veröffentlichten Unterlagen der Voruntersuchung verworfen wurden, als Radschnellverbindung weiter zu verfolgen.

Als Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum RS4 ist festzuhalten, dass sich trotz der umfangreichen Eingaben aus fachlicher Sicht keine signifikanten Auswirkungen auf die grundsätzliche Ausgestaltung der geplanten Maßnahme ergeben haben. Es wird daher vorgeschlagen, die Vorzugsvariante als Linie zu wählen.

Eine Ausnahme bildet der Abschnitt zwischen Ortsausgang AC-Richterich (Küppershof) und Ortseingang Kohlscheid. Hier liegen neuere Erkenntnisse aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vor. Daher hat sich die Notwendigkeit ergeben, eine erneute Variantenbewertung und einen erneuten Variantenvergleich für diesen Unterabschnitt durchzuführen. Nähere Ausführungen sind in Kapitel 21 zu finden.

Hinweise, die zur Ausgestaltung der gewählten Linie gegeben wurden, werden im Zuge des Vorentwurfs (Entwurfsplanung) auf die Möglichkeiten zur Umsetzung geprüft.

Das Ende des Beteiligungsverfahrens war der 11.02.2024.

Der Stand zu diesem Zeitpunkt bildet die Grundlage der vorliegenden Dokumentation.

Kontakt:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
- Regionalniederlassung Vile-Eifel, Außenstelle Würselen  
Adenauerstraße 20  
52146 Würselen

Ansprechpartner: Wulf von Katte

Telefon: 02405 / 4323-353 E-Mail: RS4-Radschnellweg-Euregio@strassen.nrw.de

Aufgestellt, Würselen, den 14.01.2025

**Wulf von  
Katte**

 Digital unterschrieben von Wulf von  
Katte  
Datum: 2025.01.14 09:12:37 +01'00'

<https://www.strassen.nrw.de/de/rs4-radschnellweg-euregio-projektueberblick.html>

<https://www.radschnellweg-euregio.de/>