

# STADT HERZOGENRATH

## Der Bürgermeister



Postanschrift: Stadt Herzogenrath – Postfach1280 - 52112 Herzogenrath



Frau  
Erna Eva Kadas

52134 Herzogenrath

### Beantwortung der Fragen bzgl. Radschnellweg

Sehr geehrte Frau Kadas,

Ihre Fragen bezüglich der Bürgeranregung nach § 24 GO NRW wurden nach der Sitzung des Bau - und Verkehrsausschuss vom 12.03.2020 an den zukünftigen Straßenbaulastträger Straßen NRW, mit der Bitte um Stellungnahme, gesandt. Die Stellungnahme liegt uns vor und ist auch in der Niederschrift der o.g. Sitzung mit aufgeführt.

Bisher hatten Sie als Antragstellerin von uns noch keine Rückmeldung erhalten, da die Niederschrift dieser Sitzung, auch auf Grund der derzeitigen Begleitumstände der Corona Krise, noch nicht frei gegeben war. Ich füge Ihnen die Stellungnahme des Baulastträgers und eine Darstellung des bisherigen Projektverlaufes als Anlage hinzu.

Ich hoffe Ihnen mit den Ausführungen dienlich gewesen zu sein.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag:

(Röhr)

- Anlagen: - Stellungnahme Straßen NRW  
- Darstellung bisheriger Projektverlauf

Dienstgebäude:  
Rathausplatz 1  
52134 Herzogenrath

Internet:  
[Http://www.herzogenrath.de](http://www.herzogenrath.de)

Telefon Zentrale:  
02406/83-0

Amt: A 32  
Ordnungsamt  
-Straßenverkehrsbehörde-

Auskunft erteilt:  
Herr Röhr

Zimmer: 19  
Telefon: 02406/83-409  
Fax: 02406/12954  
E-mail: [Goetz.Roehr@Herzogenrath.de](mailto:Goetz.Roehr@Herzogenrath.de)

Mein Zeichen:  
Ihr Zeichen:  
Datum: 22.5.2020

#### Bankverbindungen

Sparkasse Aachen  
IBAN  
DE57 3905 0000 0001 6508 86  
BIC AACSD33

VR-Bank eG  
IBAN  
DE66 3916 2980 1000 2100 10  
BIC GENODED1WUR

#### Allgemeine Öffnungszeiten:

Mo. - Do. 8.30 - 12.30 Uhr  
Mo. - Di. 14.00 - 15.30 Uhr  
Do. 14.00 - 17.30 Uhr  
Fr. 8.30 - 12.00 Uhr

#### Bürgerbüro zusätzlich

Einmal im Monat  
Sa. 09.00 - 12.00 Uhr  
(1x monatlich siehe Homepage)

#### Bushaltestellen am Rathaus:

ASEAG: Linie 21,430,47,54  
Taeter: Linie 69  
Umsteigemöglichkeiten für die  
HZ-Linien am Bahnhof

Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen zum Fragenkatalog vom 12.03.2020:

**Fragenkatalog zu TOP 8 (Bürgeranregung „Keine Trassenführung des Radschnellweges Aachen-Herzogenrath durch Schutzgebiete im Wurmtal und über die Eisenbahnstraße“) der Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Herzogenrath am 12.03.2020**

1) Ausgehend vom Beispiel der Abwicklung dieser Bürgeranregung könnte man davon ausgehen, dass die meisten Entscheidungskompetenzen bzgl. des Radschnellweges (nachfolgend RSW genannt) offenbar auf die Landesebene übertragen wurden. Ist diese Feststellung richtig? **Welche Möglichkeiten bleiben noch der Stadtverwaltung Herzogenrath, das geplante Bauvorhaben zu beeinflussen?**

*Durch die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes ist der Radschnellweg Euregio (RS 4) den Landesstraßen gleichgestellt worden. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat einen Planungsauftrag für den RS 4 vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW erhalten. Auf dieser Grundlage hat der Landesbetrieb die Zuständigkeit für den Radschnellweg von der StädteRegion Aachen, der Stadt Aachen und der Stadt Herzogenrath übernommen.*

*Die Stadt Herzogenrath führt auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zusammen mit der StädteRegion Aachen und der Stadt Aachen die Planung für den Landesbetrieb durch. Vorhabenträger des RS 4 ist weiterhin für die Streckenabschnitte, die nicht in der Baulast der Stadt Aachen liegen, der Landesbetrieb Straßenbau NRW. Die Stadt Herzogenrath ist als Träger öffentlicher Belange zusätzlich und zukünftig am Planungsprozess beteiligt.*

2) Wann werden die Herzogenrather Bürgerinnen und Bürger zum Baumfang und Streckenführung umfangreich informiert (vorzugsweise leicht zugänglich auf der Webseite der Stadt)? **Wann ist mit belastbaren Bauplänen zu rechnen?**

*Im Rahmen der Linienfindung wird eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Terminfindung wird erheblich von der Entwicklung der Corona-Krise abhängen, da die Beteiligung eine öffentliche Auslegung der Unterlagen und einen Informationstermin beinhaltet.*

*Weitere Informationen der Öffentlichkeit finden im Rahmen der Planfeststellung statt, sofern dieses Verfahren zur Erlangung des Baurechts erforderlich wird.*

*Zu diesem frühen Stadium der Planung ist ein belastbarer Zeitplan zur Fertigstellung von Planunterlagen noch nicht möglich.*

3) Wurde die **Akzeptanz in der lokalen Bevölkerung** ermittelt und beim Beschluss der aktuellen Trassenführung berücksichtigt? Besteht für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt die Möglichkeit, sich wirksam gegen die gewählte Route auszusprechen?

*Alle im Rahmen der außergewöhnlich intensiven Bürgerbeteiligung während der Erstellung der Machbarkeitsstudie eingebrachten Anregungen sind in den Abwägungsprozess der Machbarkeitsstudie eingeflossen. Ebenfalls werden sie in der laufenden Erstellung der Voruntersuchung abgearbeitet. Über diese bekannten Anregungen hinausgehende Anregungen besteht in der unter Punkt 2 genannten Öffentlichkeitsbeteiligung zur Linienfindung die Möglichkeit der weitergehenden Einbringung der Bürgerschaft.*

4) Wurden der erklärte **Klimanotstand** der Stadt und die geltende **Baumschutz-Satzung** beim Beschluss der aktuellen Trassenführung berücksichtigt? Stehen Rodung sowie Versiegelung von weiteren Naturflächen in Schutzgebieten nicht im krassen Widerspruch zum beabsichtigten Umweltschutz?

*Im Zuge der Aufstellung der Entwurfsplanung, die der Linienfindung folgt, wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Dieser berücksichtigt alle geltenden naturschutzrechtlichen Regelungen des Bundes und des Landes NRW, die auf Radschnellverbindungen anzuwenden sind. Gleiches gilt die Baumschutzsatzung der Stadt Herzogenrath. Nicht vermeidbare Versiegelungen und Rodungen werden nach geltendem Recht bewertet und ausgeglichen.*

5) Mit welcher Entlastung des gegenwärtigen Autoverkehrs im Stadtgebiet können die Anwohner nach Übergabe des geplanten RSW rechnen? Sind verstopfte Straßen zum Rush-Hour dann endgültig passé? Wurde eine **Abfrage** bei den berufstätigen Pendlern durchgeführt, mit welchen Verkehrsmitteln sie zur Arbeit kommen, und **ob die Bereitschaft besteht, auf das Fahrrad umzustelgen**? Bedarf es nicht eher ein Bündel von ineinander greifenden / abgestimmten Maßnahmen wie Bahnfahren – Radfahren – Busfahren – Nutzung von Homeoffice etc.?

*Die beschriebenen Verkehrsverlagerungen zwischen einzelnen Verkehrsträgern werden im Rahmen einer Potentialanalyse, die für Radschnellverbindungen des Landes NRW zu erstellen sind, nicht ermittelt. Die Methodik, die für die Erstellung der Potentialanalyse angewendet wurde, ist der Potentialanalyse aus der Machbarkeitsstudie zu entnehmen (<http://www.radschnellweg-euregio.de/wp-content/uploads/2017/07/Potentialanalyse-Nutzen-kosten-Analyse.pdf>).*

*Der Potentialanalyse liegt das Verkehrsmodell der StädteRegion Aachen zu Grunde. Diese hat u.a. eine repräsentative Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl als Datengrundlage, sodass die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel bekannt waren.*

*Befragungen werden bei solchen Verkehrsuntersuchungen üblicherweise nicht durchgeführt. Auch bei Planungen anderer Verkehrswege, wie z.B. Straßen, werden Nutzer anderer Verkehrsarten (z.B. ÖPNV-Fahrgäste, Radfahrer\*innen, Fußgänger\*innen) nicht befragt, ob sie eine zukünftige, neue Straße auch nutzen würden, anstatt weiterhin Bus oder Fahrrad zu fahren oder zu Fuß zu gehen.*

*Der Radschnellweg Euregio wird durch die direkte Anbindung der Trasse mit dem Bahnhof Herzogenrath sowie den trassennahen Bahnhöfen Kohlscheid und Aachen West eine gute Verknüpfung mit dem ÖPNV haben.*

6) RSW sind auf Geschwindigkeiten jenseits von 30 km/h ausgelegt. Wie steht es um die **Sicherheit von langsamer fahrenden Verkehrsteilnehmern** (z.B. Kinder und Ältere) auf der selben Spur?

*Die Verkehrssicherheit der zu planende Verkehrsanlage wird durch ein vierstufiges Sicherheitsaudit während der Planung und zur Verkehrsfreigabe begleitet. Dadurch kann eine verkehrssichere Verkehrsanlage gewährleistet werden. Ansonsten ist durch die Nutzer\*innen der Radschnellverbindung die Straßenverkehrsordnung zu beachten.*

7) Wie sollen höhere Geschwindigkeiten zwischen 20-30 km/h gewährleistet werden, wenn der RSW wie im gesamten Stadtgebiet Kohlscheid sich ständig zwischen Tempo-30-Zonen, Fahrradstraßen hin und her bewegt, und zudem mehrere Kreuzungsbereiche wie Kircheichstr. / Kaiserstr. / Weststr. / Raiffeisenstr. / Forensbergerstr. mit teilweise heftigem Verkehrsaufkommen zu bewältigen sind? Wie soll im Gefahrenbereich des Lidl (Ebertstr.) und der Privatgaragen (Alte Bahn) der Radverkehr **schnell fließen**? Gibt es Lösungsansätze für diese Probleme? Oder entsteht hier ein teurer **Radschleichweg**?

*Tempo-30-Zonen sind keine zulässige Führungsform für Radschnellverbindungen und kommen daher beim Radschnellweg Euregio nicht zum Einsatz. Radschnellwege sind an Knotenpunkten in der Regel bevorrechtigt zu führen, um hohe Reisegeschwindigkeiten zu erzielen bzw. um definierte Verlustzeiten nicht zu überschreiten. Die Details werden im Rahmen der noch nicht begonnen Entwurfsplanung unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten erarbeitet.*

8) Der RSW wurde ersonnen, um auf dem platten Land ohne dichte Besiedelung schnell voran zu kommen. Aus diesem Grund wird jede Planung innerhalb Herzogenraths an ihre Grenzen stoßen. Wohnen wir nicht bergig und sind zudem noch dicht besiedelt? Neben der zerstörerischen Streckenführung zwischen Forensberg und Herzogenrath Mitte (Flora und Fauna) stellt sich mir die Frage, ob schon mit den betroffenen Anwohnern gesprochen wurde, deren Haus entweder abgerissen werden soll, oder der RSW durch Privatgärten führen soll. Mir ist bekannt, dass Anwohner nicht verkaufen wollen. Von welcher **finanziellen Belastung durch Erwerbs- und möglichen Schadenersatzkosten** geht man aktuell aus? Wurden hierzu Best- / Worst-Case-Szenarien entwickelt (z.B. wenn sämtliche Betroffene mit Erfolg klagen würden)?

*Radschnellverbindungen wurden geschaffen, um eine hochwertige Infrastruktur vornehmlich für den Alltags-Radverkehr zu schaffen, der hohe Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr ermöglicht bei gleichzeitig hoher Verkehrssicherheit für die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer und für möglichst viele potentielle Nutzer\*innen erreicht und ein attraktives Alternativangebot zum Kfz anbietet. Daher ist die Nähe zu dicht besiedelten Flächen essentiell wichtig. Keinesfalls ist richtig, dass nur „auf dem platten Land ohne dichte Besiedlung schnell voran“ gekommen werden soll. Hierzu wird auf das Kap. 1 des „Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW“ verwiesen ([https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user\\_upload/downloads/Leitfaden\\_Radschnellverbindungen\\_in\\_NRW.pdf](https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/downloads/Leitfaden_Radschnellverbindungen_in_NRW.pdf)). Durch die im Leitfaden beschriebenen verschiedenen Führungsformen gibt es sowohl für den Einsatz in (dicht) bebauten Gebieten wie auch auf der freien Strecke jeweils geeignete und sichere Lösungen.*

*Zu evtl. stattgefundenen Gesprächen mit Einzelpersonen können aus Datenschutzgründen selbstverständlich keine Aussagen getroffen werden. Grundsätzlich werden Entschädigungen aufgrund guterachterlicher Bewertungen und gesetzlicher / rechtlicher Grundlagen zu gegebener Zeit geleistet.*

9) Wurden **alternative Finanzierungskonzepte** geprüft, wo Zuwegungen oder andere Transporthilfen zu RSW außerhalb von dicht besiedelten Ortsteilen und Schutzgebieten gefördert würden? Wurden **alternative Strecken** z.B. in Kooperation mit der Stadtverwaltung Kerkrade geprüft?

*Die Frage wird seitens Straßen.NRW nicht umfänglich verstanden. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat einen Planungsauftrag für den Radschnellweg Euregio durch das Verkehrsministerium des Landes NRW erteilt bekommen. Zur Finanzierung der Radschnellverbindungen des Landes wird auf Kap. 9 des unter Punkt 8 genannten Leitfadens verwiesen. Inwieweit andere Aufgabenträger als Straßen.NRW andere Konzepte als das des Radschnellweges Euregio geprüft haben, ist hier nicht bekannt.*

*Die geprüften Strecken sind der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio zu entnehmen.*

Aufgestellt:  
Würselen, den 25.03.2020

(Wulf von Katte)

## **Projektverlauf:**

### **Was bisher geschah?**

- voraussichtlich im ersten Halbjahr 2017: Durchführung der Vorplanung, Abschluss der Machbarkeitsstudie, der Umweltverträglichkeitsstudie und der Nutzen-Kosten-Analyse, Entscheidung über die Fortsetzung der Planung in den Gremien der Projektpartner
- November 2016: Beschlüsse des Bauausschusses der StädteRegion Aachen, des Mobilitätsausschusses der Stadt Aachen sowie des Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Herzogenrath mit Auswahl der Streckenführung für den Abschluss der Machbarkeitsstudie
- Workshops in Aachen-Mitte, Laurensberg/Richterich, Kohlscheid und Herzogenrath sowie mit dem Runden Tisch Herzogenrath und der AG Radverkehr Aachen
- April 2016: Bürgerbeteiligung (Stufe 2)
- Herbst/Winter 2015/2016: Information der politischen Gremien
- Juli-November 2015: Vorprüfung der Variantenvorschläge
- Juni 2015: Bürgerbeteiligung (Stufe 1): Internet, persönlich, per Post
- Bis Mitte Juni 2015: Erste Bewertung der vorläufigen Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie durch die Unteren Landschaftsbehörden und Abschluss der Voruntersuchungen
- Mai 2015: Vorlage einer vorläufigen Potentialanalyse sowie einer vorläufigen Umweltverträglichkeitsstudie
- Dezember 2014: Auftrag für Machbarkeitsstudie, Potentialanalyse und Kosten-Nutzen-Untersuchung erteilt.
- September 2014: Scopingtermin im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie
- Juni 2014: Auftrag für Umweltverträglichkeitsstudie erteilt
- Januar 2014: Beschluss der Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Herzogenrath, dem Förderantrag der Städteregion Aachen für die Machbarkeitsstudie des Radschnellweges beizutreten
- Dezember 2013: Beschluss des Städteregionstags und des Mobilitätsausschusses der Stadt Aachen, den Förderantrag für die Machbarkeitsstudie beim Land Nordrhein-Westfalen einzureichen und die Vergabe hierfür vorzubereiten
- November 2013: Fünf von neun Projekten sind Gewinner des Planungswettbewerbs, darunter der Radschnellweg Aachen-Herzogenrath/Kerkrade/Heerlen als eines von fünf Projekten
- Juli 2013: Einreichung des Wettbewerbsbeitrags

Dezember 2012: Beschluss des Städteregionstags, ein Bewerbungskonzept für einen Radschnellweg Aachen – Kohlscheid-Herzogenrath für den Planungswettbewerb Radschnellwege des Landes Nordrhein-Westfalen einzureichen

---

