

Der Bau- und Verkehrsausschuss nimmt die Bürgeranregung sowie die Stellungnahme des Landesbetriebes zur Kenntnis. Der Bürgeranregung „Keine Trassenführung des Radschnellweges Aachen-Herzogenrath durch Schutzgebiete im Wurmatal und über die Eisenbahnstraße“ zuzulassen, wird seitens des Bau- und Verkehrsausschusses nicht gefolgt und somit abgelehnt.

Der Antragstellerin sind die Stellungnahme des Landesbetriebes sowie der Ausschussbeschluss mitzuteilen.

Sachverhalt:

Mit Datum vom [13.12.2019](#) (Eingang am [08.01.2020](#)) wurde eine Bürgeranregung nach § 24 GO NRW an den Bürgermeister Christoph von den Driesch gerichtet, „Keine Trassenführung des Radschnellweges Aachen-Herzogenrath durch Schutzgebiete im Wurmatal und über die Eisenbahnstraße“ zuzulassen. Der genaue Wortlaut der Bürgeranregung nebst Unterschriftenliste mit 157 Unterschriften kann der Anlage entnommen werden. Im Wesentlichen haben die Bürgeranregung Anlieger im Bereich der geplanten Trassenlage des Radschnellweges entlang der DB Eisenbahnlinie Aachen-Düsseldorf unterstützt.

Nach Eingang der Bürgeranregung nahm die Verwaltung diese zum Anlass, selbige umgehend an den Projektleiter Planung für den Radschnellweg Aachen-Herzogenrath, den Landesbetrieb Straßenbau Straßen.NRW, Regionalniederlassung Vile-Eifel, mit der Bitte um Stellungnahme weiter zu leiten. Alle vorhandenen und künftigen Radschnellwege des Landes NRW sind/werden als Landesstraßen klassifiziert und befinden sich somit in der Straßenbaulast von Straßen.NRW.

In der Stellungnahme wird dezidiert auf die Hinweise, Befürchtungen und Forderungen der Bürgeranregung eingegangen.

Stellungnahme Straßen.NRW:

„In der Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt im Oktober 2019 wurde die o.g. Trassenführung für das sog. „Linienbestimmungsverfahren“ beschlossen“

- ⊆ Der Bau- und Verkehrsausschuss der Stadt Herzogenrath hat die Empfehlung zu einer Trassenvariante ausgesprochen. Die Entscheidung, welche Trassenvariante weiter zu verfolgen ist, wird zum Abschluss der Linienfindung durch das Verkehrsministerium des Landes NRW getroffen.

„Wir wenden uns mit aller Entschiedenheit gegen diese Trassenführung! Erhebliche Eingriffe in Natur und Umwelt sind die Folge, für den letzten Abschnitt über die Eisenbahnstraße in den vorhandenen Bahndamm, der u.a. einen Schutz gegen Lärm und Sicht für die Bewohner des Wohngebiets Hundforter Benden darstellt“

- ⊆ An dieser Stelle geben wir eine allgemeine Erläuterung zu den Inhalten und Aufgaben einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), den Planungsstand und die zukünftigen Planungsschritte:

Derzeit erstellen die StädteRegion Aachen und die Städte Herzogenrath und Aachen auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung die Unterlagen der Voruntersuchung für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, um mit diesen Unterlagen das Linienfindungsverfahren durchzuführen. In dem von der Bürgerin angesprochenen Streckenabschnitt im Stadtgebiet von Herzogenrath-Mitte befinden sich drei Varianten in der noch nicht abgeschlossenen Untersuchung.

Bis zum Jahr 2017 wurde die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio durch die StädteRegion und die beiden Städte erstellt. Bürgerinnen und Bürger wurde in dem umfangreichen Beteiligungsverfahren die Möglichkeit zur Einbringung von Trassenvorschlägen gegeben. Aus den eingebrachten Vorschlägen haben sich nach Vorprüfung neben den drei Varianten keine weiteren Trassenführungen zur Durchführung eines Vergleichs in der Voruntersuchung ergeben.

Die UVS dient in dieser Planungsstufe der Ermittlung, Beschreibung und fachlichen Bewertung der von Trassen-, Standort- oder technische Alternativen eines Straßenbauvorhabens ausgehenden Umweltauswirkungen. Über die möglichst frühzeitige Berücksichtigung soll hiermit eine wirksame Umweltvorsorge getroffen und eine Linienführung mit den voraussichtlich geringsten Umweltauswirkungen gefunden werden.

Bestandteil der UVS sind die Ergebnisse der FFH-Vorprüfung (FFH= Flora, Fauna, Habitat Europäische Richtlinie) und die Artenschutzrechtliche Untersuchung gemäß europäischen und nationalen Artenschutz. In dieser Planungsphase sind u.a. neben den Naturschutzbehörden auch die anerkannten Naturschutzvereinigungen beteiligt.

In der noch laufenden Voruntersuchung mit Erstellung einer UVS werden die Auswirkungen auf die Umwelt (Schutzgüter: Mensch, einschl. menschlicher Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter und die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern), die technische Machbarkeit, die Wirtschaftlichkeit sowie der verkehrliche Nutzen untersucht und bewertet. Daraus ergibt sich eine Vorzugsvariante, die in einer von Straßen.NRW und den Kommunen noch durchzuführenden Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt wird. Hier haben Bürgerinnen und Bürger wiederum die Möglichkeit, Hinweise zu der Planung zu geben und auch Trassenvarianten vorzuschlagen, die noch nicht untersucht wurden. Alle eingehenden Hinweise fließen in die Abwägung ein. Sollte sich daraus eine vollkommen neue Variante aufdrängen, wird auch diese nach den o.g. Kriterien untersucht.

Eine Aufgabe der UVS ist die Herausarbeitung der Möglichkeit der Kompensationsfähigkeit der Eingriffe in die o.g. Schutzgüter aller zu untersuchenden Varianten. Für die fertig gestellte UVS wird seitens des Landesbetriebes Straßenbau die Zustimmung der Höheren Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Köln (HNB) eingeholt.

Kommt die UVS zu dem Ergebnis, dass ein Eingriff vom Grundsatz her kompensationsfähig ist, wird im landschaftspflegerischen Begleitplan (als Bestandteil der der Linienfindung folgenden Entwurfsplanung für die Vorzugsvariante) der Eingriff auf Grundlage der dann erstellten detaillierten technischen Planung exakt ermittelt und Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant. Der landschaftspflegerische Begleitplan wird mit den Naturschutzbehörden und anerkannten Naturschutzverbänden abgestimmt. In der Baurechtserlangung bedarf es der Benehmensherstellung sowie eine UVP-Vorprüfung mit der HNB bzw. der Befreiung von den Verboten der Landschaftsplanung durch die Unteren

Naturschutzbehörden von der Städteregion bzw. Stadt Aachen (UNB). Kommt die UVP-Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass erhebliche Umweltbeeinträchtigungen zu erwarten sind, ist die Maßnahme UVP-pflichtig und somit wird für das Projekt ein Planfeststellungsverfahren nach § 38 StrWG NRW erforderlich, in dem alle Belange des öffentlichen Interesses und des Naturschutzes gegeneinander abzuwägen sind. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über das Ergebnis der Abwägung.

Nach aktuellem Wissensstand aus der noch nicht abgeschlossenen Erarbeitung der UVS zur Auswirkung auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt bei der Variante der Trassenführung über die Eisenbahnstraße geht die Prüfung davon aus, dass es durch das Projekt des Radschnellweges Euregio nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen für das Wohngebiet Hundforter Benden und das Naturschutzgebiet Wurmatal kommen wird.

„Es kommt zu Einschränkungen für Fußgänger, Wanderer und Spaziergänger bei der Zuwegung ins Naturschutzgebiet Wurmatal“

- ⊃ Radschnellverbindungen sind grundsätzlich in Verbindung mit Gehwegen anzulegen. Diese liegen zumeist angrenzend an den Radwegen, sie können aber auch in näherer Distanz zu einem Radschnellweg geführt werden. Wie genau die Führung der zu Fuß Gehenden im Bereich der Eisenbahnstraße aussehen wird, ist noch nicht Bestandteil der aktuellen Planungsphase und kann erst in der später folgenden Entwurfsplanung festgelegt werden. Eine fußläufige gute Erreichbarkeit des Wurmtals von Herzogenrath-Mitte aus wird auf jeden Fall erhalten bleiben.

„Der Radschnellweg führt unmittelbar an Häusern des Wohngebiets Hundforter Benden vorbei, er gewährt aufgrund der notwendigen Rampe zur geplanten Brücke über die Schütz-von Rode-Straße Einblicke in Häuser und Gärten und führt zu einer Wohnwertminderung verschiedener Häuser für die Eigentümer.“

- ⊃ Der Beginn der Rampe würde in der nördlichen Hälfte des unbebauten Grundstücks hinter dem Nell-Breuning-Haus liegen, im Bereich der Siedlung Hundforter Benden wird die Rampe zum Brückenbauwerk keinesfalls liegen. Die Rampe könnte in etwa folgende Entwicklungslänge haben:

Sollten sich dennoch durch die zukünftig detailliertere Planung des Radschnellweges unvermeidbare Sichtbeeinträchtigungen für angrenzende Wohnbebauungen und Gärten ergeben, kann in einer späteren Planungsphase gemeinsam mit den betroffenen Anwohnern nach geeigneten Sichtschutzmaßnahmen gesucht werden. Die Befürchtung, eine nahe Lage einer Immobilie an einer Radschnellverbindung könne zu einer Wertminderung eines Objektes führen, wird seitens des Landesbetriebes nicht geteilt. Es könnte sich sogar eine Wertsteigerung aufgrund der nahen Lage zu dieser hochwertigen, aber emissionsarmen Infrastruktur ergeben.

„Die durch die Anrampung bedingte Abholzung am Bahndamm zerstört den Lebensraum zahlreicher schützenswerter Tierarten (Waldkauz, eurasisches Eichhörnchen, Igel usw.).“

- ⊆ Weiter oben wurden bereits die aktuellen Erkenntnisse aus der UVS erläutert. Ob und in welchem Umfang darüber hinaus Tierarten und / oder deren Lebensräume in welchem Umfang zerstört werden und wie mit dieser umgegangen wird, ist Aufgabe der landschaftspflegerischen Begleitplanung der zukünftigen Planungsphasen, die ebenfalls oben erläutert wurden.

„Rettungsdienste (Feuerwehr, Krankenwagen) werden die Eisenbahnstraße nicht mehr uneingeschränkt passieren können.“

- ⊆ In der Linienfindung erfolgt eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, in der u.a. die Belange von Feuerwehr und Rettungsdiensten in die Planung einfließen. Eine diesbezügliche Verschlechterung der Situation wird daher ausgeschlossen.

„Spielende Kinder werden auf der Eisenbahnstraße nicht mehr sicher sein. Bei der Mündung des Radschnellwegs auf die Albert-Steiner-Straße beim Parkhaus kollidiert der Weg mit dem Schwerlastverkehr der Glaswerke.“

- ⊆ Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten wird im Planungsprozess in vier Phasen von der Voruntersuchung bis zur Verkehrsfreigabe durch Sicherheitsaudits von Auditteams, die unabhängig von den Planenden sein müssen, untersucht. Auch die Ergebnisse der Audits fließen in die Planungen und baulichen Ausführungen der Maßnahme ein. So wird die bestmögliche Sicherheit der Verkehrsanlage gesichert.

„Ich (wir) beantragen deshalb:

Keine Trassenführung des Radschnellwegs durch Schutzgebiete im Wurmtal und die Eisenbahnstraße unmittelbar entlang der Wohnbebauung Hundforter Benden in die Innenstadt Herzogenrath! Wir erwarten, dass eine andere Trassenführung geplant und beschlossen wird.“

- ⊆ Wie bereits oben erläutert wurde, wurden alle Variantenvorschläge, die bereits im Beteiligungsverfahren der Machbarkeitsstudie eingebracht wurden, auf technische Machbarkeit und Einhaltung der Radschnellwegekriterien geprüft. Alle dann noch möglichen Varianten werden in der UVS wie oben erläutert abgearbeitet. Eine darüber hinausgehende andere Trassenführung ist den Planenden nicht bekannt. Sollte aus dem oben beschriebenen zukünftigen Beteiligungsverfahren eine vollkommen neue Variante hervorgehen, würde auch diese geprüft und in die Abwägung einbezogen.

Quelle: <http://ratsinfo.herzogenrath.de/bi/vo020.asp> via <http://ratsinfo.herzogenrath.de/bi/to010.asp?SILFDNR=1089>