

Beschlussvorlage
vom 03.09.2024

öffentliche Sitzung

**Bahntrassenradweg Aachen-Jülich, Verbesserung der
Linienführung zwischen Alsdorf-Ofden und Alsdorf-
Mariadorf, Planungsauftrag und Erweiterung der
Verwaltungsvereinbarung mit der Stadt Alsdorf**

Beratungsreihenfolge

| Datum | Gremium |
|------------|---|
| 19.09.2024 | Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität (Vorberatung) |
| 26.09.2024 | Städteregionsausschuss (Entscheidung) |

Beschlussvorschlag

Der Städteregionsausschuss trifft folgende Entscheidungen:

1. Er beschließt, dass für den Bahntrassenradweg Aachen-Jülich ein fünfter Bauabschnitt zwischen Alsdorf-Ofden und Alsdorf-Mariagrube zur Querung des Broichbachtals geplant werden soll.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung in die Wege zu leiten und mit der Stadt Alsdorf eine Erweiterung der bestehenden Verwaltungsvereinbarung abzustimmen und zu regeln.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das Projekt für den Haushalt 2025 anzumelden und die erforderlichen Planungsmittel zu veranschlagen.

Sachlage

Am 23.11.2006 beauftragte der damalige Kreisausschuss die Verwaltung mit der Vorplanung für den Bau und die Ausschilderung eines regionalen Radwanderweges Aachen-Jülich entlang der ehemaligen Bahntrasse von Aachen-Nord nach Jülich, sowie der Ermittlung der Kosten. Die Planung erfolgte anschließend stufenweise in mehreren Bauabschnitten, die in Anlage 1 dargestellt sind. Drei Bauabschnitte wurden bisher umgesetzt:

1. Bauabschnitt:
Würselen, Bundesautobahn A 4 – Alsdorf, Einmündung Wirtschaftsweg nördlich Querung K3
2. Bauabschnitt:
Alsdorf, Wegeabzweigung nördlich Broicher Bach – Querung der Bahnstrecke Herzogenrath-Stolberg sowie Alsdorf, Feldstraße - Grenze zum Kreis Düren nördlich Alsdorf-Hoengen
3. Bauabschnitt:
Aachen, Prager Ring – Würselen, Wegeeinmündung nördlich Friedensstraße in Aachen-Haaren.

Der 4. Bauabschnitt in Alsdorf zwischen der Querung der Bahnstrecke

Herzogenrath-Stolberg und der Feldstraße in Alsdorf-Hoengen ist in Planung und wird voraussichtlich 2025 gebaut.

Die Stadt Aachen plant auf ihrem Stadtgebiet die Fortsetzung ab dem Prager Ring in Richtung Innenstadt bis zum ehemaligen Nordbahnhof entlang der vorhandenen Bahnstrecke. Zur Sicherung eines Teils der Trasse wurde am 16.08.2024 die frühzeitige Beteiligung für den Bebauungsplan Nr. 1019 „Jülicher Straße Bahntrasse Nord“ gestartet. Eine genaue Zeitschiene für die Umsetzung steht noch nicht fest, da u.a. Abhängigkeiten zur Planung der Regiotram im gleichen Korridor bestehen. Für eine kurzfristige Weiterführung in Richtung Innenstadt wird die Stadt durchgehende Radwege am Grünen Weg vom Prager Ring bis zur Lombardenstraße herstellen. Die Umsetzung ist in den nächsten Jahren geplant.

Der Kreis Düren hat den Bahntrassenradweg ebenfalls von der Kreisgrenze bis Jülich ausgebaut. Die Gesamtroute ist mit einem eigenen Logo in der Radwegweisung über die Kreisgrenzen hinweg ausgeschildert.

Der Bahntrassenradweg stellt neben der Funktion im Freizeitverkehr eine wichtige regionale Verbindung für den Alltagsverkehr zwischen Aachen, Würselen, Alsdorf/Mariadorf/Hoengen und dem Kreis Düren dar. Als attraktive und sichere Alternative zur Fahrt mit dem Auto wird er daher mit einem hohen Qualitätsniveau geplant und gebaut, u.a. mit durchgehender Befestigung in Asphalt, direkter und autoarmer Linienführung mit geringen Steigungen sowie geringen Reisezeitverlusten an Querungen mit Straßen. Verschiedene Straßen werden aus Verkehrssicherheitsgründen und zur Vermeidung von Steigungen mit Überführungen niveaufrei gequert (u.a. Überführung über die Straße Strangenhäuschen in Aachen und die K 3 Ofdener Straße südlich von Alsdorf-Ofen). Zur Vermeidung von Konflikten mit Zu-Fuß-Gehenden wurden einige Abschnitte bereits mit einer Breite von 4,00 m angelegt. In den übrigen Abschnitten beträgt die Ausbaubreite bisher grundsätzlich 3,00 m.

Im Bereich des Broichbachtals in Alsdorf verläuft der Bahntrassenradweg zwischen der Wirtschaftsweegeeinmündung nördlich der Querung der K 3 und der Querung der Bahnstrecke Herzogenrath - Stolberg abseits des Bahndamms auf vorhandenen Wald- und Wirtschaftswegen. Hier konnte das angestrebte Qualitätsniveau bisher nicht erreicht werden:

- die Wegeführung ist um etwa 600 m länger im Vergleich zur direkten Führung im Zuge der Bahntrasse.
- Auf einem etwa 300 m langen Abschnitt südwestlich der Querung des Broicher Bachs führt der Weg durch das Naturschutzgebiet „Mittleres Broichbachtal zwischen Broicher Siedlung und Ofen“. Der Weg konnte nicht asphaltiert werden, weil der Naturschutzbeirat hierzu keine Zustimmung zur erforderlichen Befreiung erteilte. Die wassergebundene Wegebefestigung wird u.a. wegen des Gefälles bei stärkeren Regenfällen beeinträchtigt (z.B. Bildung von Spurrinnen) und ist nicht alltagstauglich.
- Im Broichbachtal hat die Wegeführung auch eine hohe Bedeutung für Spaziergänger und die Naherholung. Die gemeinsame Führung von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden ist in diesem Abschnitt problematisch. Die Stadt Alsdorf weist hierauf vor Ort mit entsprechenden Hinweisschildern (Aufschrift „Gemeinsam mit Rücksicht“) hin.
- Auf längeren Abschnitten beträgt die Steigung etwa 5 % oder mehr. In kürzeren Abschnitten gibt es Steigungen über 10 %.

Der Bahntrassenradweg ist ein wichtiger Bestandteil des Zielnetzes im Gesamtregionalen Radwegekonzept für das Rheinische Revier (vgl. Sitzungsvorlagen-Nr. 2022/0151), als auch im Städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr (vgl. Sitzungsvorlagen-Nr. 2024/0003). Für den Bereich des Broichbachtals enthält das Zielnetz die direkte Führung im Zuge der Bahntrasse (Auszug siehe Anlage 2), um die oben beschriebenen Qualitätsmängel beheben zu können. Als Beitrag zur Mobilitätswende sollen dadurch zusätzliche Fahrten vom Auto auf das Rad verlagert werden.

Die StädteRegion hat im Sommer 2023 Dauerzählstellen für den Radverkehr an acht verschiedenen Standorten entlang des Bahntrassenradwegs eingerichtet. Die Zählergebnisse für ein Jahr (Erhebungszeitraum 29.08.2023 – 28.08.2024) sind in Anlage 3 dargestellt. Die stärkste Nutzung wurde zwischen Aachen-Haaren und Würselen an der Zählstelle nördlich der BAB 4 mit einem Durchschnitt von ca. 880 Radfahrenden/Tag erfasst. Zwischen Würselen und der Kreisgrenze liegen die Zählwerte bei 170 bis 320. Ausnahme bildet die Zählstelle in Höhe der Bahnstrecke Herzogenrath – Stolberg mit nur 60 Radfahrenden/Tag. Die Verwaltung geht davon aus, dass die ungünstige Streckenführung im Bereich des Broichbachtals eine wesentliche Barriere für Radfahrende darstellt und dazu führt, dass das Potential an Radfahrenden u.a. auf der Verbindung zwischen den dichten Siedlungsbereichen in Würselen und Alsdorf-Hoengen nicht ausgeschöpft wird.

Die direkte Führung des Bahntrassenradwegs erfordert den Neubau des Radwegs auf der Bahntrasse auf einer Länge von etwa 1,4 km einschließlich eines Brückenbauwerks zur Querung des Broichbachtals. Der Bahndamm ist dort unterbrochen. Die betreffenden Grundstücke befinden sich im Eigentum der StädteRegion Aachen bzw. der Stadt Alsdorf.

Rechtslage

Der Bau des Bahntrassenradwegs ist eine freiwillige Aufgabe.

Nach der Einstellung des Bahnverkehrs und dem Abbau der Gleise in den 1980er Jahren wurde kein Freistellungsverfahren nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz durchgeführt. Die Bahntrasse ist daher weiterhin als Eisenbahnverkehrsfläche gewidmet. Eine Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken wird weiterhin nicht angestrebt, um die Trasse für einen möglichen späteren Bedarf als Eisenbahnverbindung zu erhalten. Die Anlage eines Radwegs auf dieser Trasse ist möglich, soweit eine zukünftige Eisenbahnnutzung nicht unwiederbringlich verbaut wird. Insofern kann die Anlage des Radwegs als Freihaltung der Bahntrasse dienen. Im weiteren Verfahren ist zu klären, welche Auswirkungen die fortbestehende Widmung als Eisenbahnverkehrsfläche auf das Erfordernis hat, eine Befreiung von den Schutzziele des Naturschutzgebietes zu erlangen.

Personelle Auswirkungen

keine

Finanzielle/bilanzielle Auswirkungen

Die Planungs- und Baukosten für den Radweg und die Brücke über das Broichbachtal werden zunächst grob auf 6 Mio. € geschätzt. Bei einer Förderung nach den Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) mit einer aktuellen Förderquote von 85 % der anrechenbaren Baukosten ist mit einem Eigenanteil von etwa 1,4 Mio. € zu rechnen. Eine genauere Kostenermittlung erfolgt in den weiteren Planungsstufen.

Ökologische Auswirkungen

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist eine wichtige Voraussetzung für die Mobilitätswende. Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 wird 2030 bundesweit eine Einsparung von 3-4 Mio. Tonnen CO₂ gegenüber 2017 durch den Ersatz von Autofahrten durch Radverkehr erwartet. Nach einer aktuellen Studie des Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI vom Mai 2024 wird sogar mit bis zu 19 Mio. Tonnen CO₂ gerechnet, wenn eine Verdreifachung des Radverkehrsanteils gegenüber 2023 gelingt.

Die Bahntrasse liegt auf einer Länge von etwa 400 m im Broichbachtal im Naturschutzgebiet „Mittleres Broichbachtal zwischen Broicher Siedlung und Ofden“. Weitere Teile wurden im Zuge der Öffnung des Bahndamms vor etwa 15 Jahren als Fläche für Ausgleichsmaßnahmen genutzt. Der Bau des Radwegs stellt daher einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Dieser Eingriff muss ausgeglichen werden.

Im Auftrag:

gez.: Lo Cicero-Marenberg

Anlage/n

1 - Anlage 1 Radweg AC-Jülich (öffentlich)

2 - Anlage 2 Radweg AC-Jülich (öffentlich)

3 - Anlage 3 Radweg AC-Jülich (öffentlich)