

## **Fragenkatalog der CDU-Fraktion zum RS4**

*(Antworten der Verwaltung in Absprache mit der Projektgruppe kursiv unter den Fragen)*

*Im Mobilitätsausschuss am 26.06.2025 wurde der TOP 17 "RS4 Radschnellweg Euregio: Veröffentlichung der Dokumentation zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und Ergebnis der in der Voruntersuchung gewählten Linie" auf Antrag der Politik vertagt, da noch viele offene Fragen existierten und somit Beratungsbedarf bestehe. Seitens der CDU-Fraktion wurde der Verwaltung eine Liste ausformulierter Fragen überreicht. Die Verwaltung hat eine Beantwortung der Fragen zur Ermöglichung der Beratung des TOPs für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 10.07. zugesagt. Die Verwaltung geht dazu nachfolgend auf die einzelnen Fragen ein.*

Grundsätzliche Hinweise:

Die Projektgruppe zum Radschnellweg gehören Mitarbeitende von Straßen.NRW, der Städte Herzogenrath und Aachen sowie der StädteRegion Aachen an. Die Zusammenarbeit ist in einer Verwaltungsvereinbarung geregelt.

Radschnellwege sind Landesstraßen gleichgestellt. Damit liegt die grundsätzliche Zuständigkeit bei Straßen.NRW. Ausnahmen bilden die Bereiche der sogenannten Ortsdurchfahrten in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern. Dementsprechend ist die Stadt Aachen als Baulastträger für die Abschnitte Grabenring bis Rütcher Straße, einen kurzen Bereich der Straße Tittardsfeld zwischen dem Ende des alten Bahndamms und dem Kurvenbereich Hausnr. 66 sowie für die Roermonder Straße im Bereich der Ortslage Richterich verantwortlich. Die Straßenbaulast des Landes umfasst die Abschnitte Rütcher Straße bis Tittardsfeld (Brücken über Toledoring/Kohlscheider Straße und Schlossparkstraße und alter Bahndamm) sowie Tittardsfeld etwa ab Hausnr. 66 an die Bahnstrecke bis zur Roermonder Straße am Knoten mit der Horbacher Straße.

### **1. Trassenwahl, Natur- und Landschaftsschutz, Planung**

1.1. Welche übergeordneten Kriterien haben bei der Auswahl der Trassenführung den Ausschlag gegeben, und wie wurden Alternativrouten systematisch in die Abwägung einbezogen? Wie sieht die vollständige Bewertungsmatrix aus?

*Sämtliche Kriterien zur Bewertung der Varianten sind im Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung/Linienbestimmung (ca. 180 Seiten zzgl. Anlagen) in Kapitel 3 ab Seite 15 beschrieben. Maßgebliche Kriterien sind:*

- Raumstrukturelle Wirkungen*
- Verkehrliche Beurteilung*
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung*
- Umweltverträglichkeit und*
- Wirtschaftlichkeit (vgl. auch darunter stehende Abbildung)*

Tabelle 4-1: Entscheidungsrelevante Merkmale der Linienfindung

<b>1</b>	<b>Raumstrukturelle Wirkungen (siehe Kap. 3.5.2.1)</b>
	- Siedlungsentwicklung
	- Land- und forstwirtschaftliche Flächen
	- Infrastruktureinrichtungen
	- Grunderwerb
<b>2</b>	<b>Verkehrliche Beurteilung (siehe Kap. 3.5.2.2)</b>
	- Potentialanalyse für zwei Planfälle
<b>3</b>	<b>Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (siehe Kap. 0)</b>
	- Längen
	- Knotenpunkte mit LSA
	- Länge ohne RSV-Qualität
<b>4</b>	<b>Umweltverträglichkeit (siehe Kap. 3.5.2.4)</b>
	- Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit
	- Schutzgut Tiere und Pflanzen
	- Schutzgut Boden
	- Schutzgut Fläche
	- Schutzgut Wasser (Grundwasser)
	- Schutzgut Klima/ Luft/ Schutzgut Landschaftsbild
<b>5</b>	<b>Wirtschaftlichkeit (siehe Kap. 3.5.2.4)</b>
	- Baukosten
	- Nutzen-Kosten-Analyse

Die einzelnen Varianten werden in Kapitel 3.2 beschrieben. Der Variantenvergleich über sämtliche Kriterien findet sich in Kapitel 3.5, die Auswahl der Vorzugsvariante wird in Kapitel 4 beschrieben. Zusätzlich sind sämtlich Streckenvorschläge (~90 Stück) inkl. Bewertung als Steckbriefe den Linienfindungsunterlagen beigelegt.

Für den Abschnitt von der Aachener Innenstadt nach Richterich ist bei der Auswahl der Variante vor allem das Kriterium der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung zu benennen.

1.2. In welchem Umfang wurde die raumstrukturelle Wirkung der Trasse – etwa auf Naherholungsräume und städtebauliche Entwicklung – berücksichtigt?

Kapitel 4 des Erläuterungsberichtes listet sämtliche Bewertungskriterien auf. Hierbei wurden auch Auswirkungen auf die raumstrukturelle Wirkung und städtebauliche Entwicklung (siehe vorstehende Tabelle Teil 1) berücksichtigt. Der Einfluss auf die Naherholung ist in den Kriterien der UVS (siehe vorstehende Tabelle Teil 4) berücksichtigt.

1.3. Welche Annahmen liegen der Verkehrsprognose zugrunde, und wie sensibel ist diese gegenüber Veränderungen wie Homeoffice, Bevölkerungsentwicklung oder Modal Split?

Für die Prognose wurde eine Potentialanalyse durch ein Fachbüro erarbeitet. Dabei wurde das Verkehrsmodell der StädteRegion Aachen verwendet, das grundsätzlich für die Planung von Verkehrsprojekten erstellt und für den Radschnellweg aktualisiert und erweitert wurde. Rund um den Radschnellweg wurde ein Untersuchungsgebiet festgelegt (= Einzugsbereich). Das Untersuchungsgebiet ist dazu in viele kleine Verkehrszellen eingeteilt worden. Vereinfachend gesagt wurden dann für alle Verbindungen von jeder dieser Verkehrszellen in jede andere Verkehrszelle die Anzahl der Wege ermittelt (u.a. aufgrund von Haushaltsbefragungen) und anhand verschiedener Kriterien wie Reisezeit, Kosten usw. die Verkehrsmittelwahl prognostiziert. Anschließend wurden diese

*Wege auf das Verkehrsnetz umgelegt, so dass sich die Verkehrsbelastung für die einzelnen Streckenabschnitte ergibt. Dahinter stehen teils sehr aufwändige, wissenschaftlich ermittelte Berechnungen. Genauere Erläuterungen der Methodik sind in der Potentialanalyse zu finden.*

*Die Veränderungen durch HomeOffice, Bevölkerungsentwicklung usw. spiegeln sich in den Auswertungen des Modal Splits wieder. Hier ist im Zeitraum von 2017 bis 2023 aus den Ergebnissen der Befragung Mobilität in Deutschland für Aachen eine Zunahme des Radverkehrsanteil von 11 auf 14 % zu verzeichnen, die in der Potentialanalyse noch nicht berücksichtigt ist..*

*Derzeit wird der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen in NRW durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehrs (MUNV) aufgestellt. In dem Zuge wird eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gemäß einem neueren, bundesweit gültigen Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt. Diese Untersuchung basiert auf dem – gegenüber dem sehr kleinteiligen städteregionalen Verkehrsmodell, das der Machbarkeitsstudie zum RS4 zugrunde lag – grobmaschigerem Landesverkehrsmodell, in das unter anderem verkehrliche Entwicklungen bis zum Prognosehorizont 2035 eingehen. Das Landesverkehrsmodell ist ein multimodales Verkehrsmodell, berücksichtigt also unterschiedliche Verkehrsmittel. Dementsprechend werden bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung auch Verlagerungseffekte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern berücksichtigt.*

1.4. Welche Zeitgewinne für den Radverkehr sind im Vergleich zu bestehenden Routen nachgewiesen, und wie relevant sind diese im Gesamtbild der Verkehrsverlagerung?

*Die verstärkte Nutzung des RS4 ergibt sich nicht nur aus den verringerten Reisezeiten gegenüber den bestehenden Radverkehrsanlagen sondern darüber hinaus auch aufgrund der sichereren, komfortableren und attraktiveren Radverkehrsanlage, die für alle Nutzergruppen (insbesondere auch für Schüler\*innen) einen Mehrwert schaffen.*

*Zeitgewinne ergeben sich vor allem durch die Anlage von Bevorrechtigungen an Knotenpunkten, konfliktfreien Knotenlösungen aufgrund der geringen Steigungen. Diese werden im Verkehrsmodell abgebildet und berücksichtigt und lassen sich nicht einzeln darstellen.*

1.5. Nach welchen Maßstäben wird bewertet, ob ein Eingriff in Natur und Landschaft als „ausgleichbar“ gilt, und welche Prüfverfahren begleiten diese Einschätzung?

*Die Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum RS4 erfolgte auf der Grundlage und entsprechend den Vorgaben der Richtlinie für die Erstellung von UVS im Straßenbau (RUVS).*

*Die Umweltverträglichkeitsstudie umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen bezogen auf die jeweiligen Schutzgüter gem. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPg) und dient u.a. der Ermittlung einer umweltverträglichen Lösung. Diesbezüglich werden alle in Betracht kommenden Varianten miteinander verglichen.*

*Das Prüfverfahren/Gutachten der Umweltverträglichkeitsstudie (27.04.2023), als Bestandteil der Voruntersuchung zum RS4, kommt in der Zusammenfassung (Kap. 9, Seite 306, mittlerer Absatz, zu diesem Ergebnis:*

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die entstehenden erheblichen Eingriffe in Naturhaushalt und Schutzgut Landschaft durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgleichbar sind und die Vorzugsvarianten gleichzeitig das Planungsziel erfüllen. Nach jetzigem Kenntnisstand können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Artenschutzmaßnahmen vermieden werden. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE5102-301 „Wurmtal südlich Herzogenrath“ ist nicht zu erwarten.

*Die Maßstäbe zur Bewertung sind im Kap. 1.2 Rechtliche Grundlagen der veröffentlichten UVS zusammengestellt. In diesen rechtlichen Grundlagen werden die anzuwendenden Regelungen definiert.*

*Die Einschätzungen sind durch das Fachbüro zur Bearbeitung der UVS sowie der Landespflege von Straßen.NRW getroffen worden. Die Ergebnisse wurden u.a. mit der unteren sowie höheren Naturschutzbehörde abgestimmt und von beiden bestätigt.*

1.6. Wie wird sichergestellt, dass der gesetzliche Grundsatz „Vermeidung vor Ausgleich“ im Planungsprozess substantiell Anwendung findet?

*Sowohl im Rahmen der Linienfindung als auch im weiteren Verlauf der Entwurfsplanung, der Planfeststellung sowie der Ausführungsplanung wird das gesamte Projekt u.a. durch Landschaftspflegerische Begleitpläne (LBP) begleitet und bewertet. Darin werden sämtliche Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie Bau-Tabu-Flächen (Flächen, die während der Bauzeit nicht beeinträchtigt werden dürfen und z.B. durch Bauzäune geschützt werden) festgesetzt. Gerade die Vermeidungsmaßnahmen und die Bau-Tabu-Flächen stellen sicher, dass dem Grundsatz „Vermeidung vor Ausgleich“ hinreichend Genüge getan wird.*

*Im gesamten weiteren Planungsprozess werden, wie auch bereits im Rahmen der Linienfindung, die Untere und Höhere Naturschutzbehörde sowie weitere Fachbehörden beteiligt und das Maßnahmen-/Kompensationskonzept fachlich abgestimmt.*

1.7. Wie wird die Schnittstelle zur geplanten Umgehungsstraße planerisch berücksichtigt und welche Konflikte sind hierbei zu erwarten?

*Die Planung sieht vor, dass die Haupterschließungsstraße Richtericher Dell vom RS4 planfrei durch einen Tunnel unterquert wird. Im Planungsprozess mit dem Planungsbüro der Straße wurden Übergabepunkte bestimmt, die im Bereich der Einmündung des Roder Wegs sowie nach Unterquerung der Haupterschließung im Bereich eines höhenmäßigen Fixpunktes aufgrund der dortigen Ferngasleitungen liegen.*

*Aufgrund der eindeutigen Absprachen und der vorliegenden Voruntersuchungen ist nicht von Konflikten zwischen den beiden Projekten auszugehen.*

1.8. Wie wird der Radschnellweg im Zusammenspiel mit bestehenden oder geplanten ÖPNV-Knoten (z. B. Haltepunkt Richterich) geplant und angebunden?

*Wie bei allen mobilitätsfachlichen Planungen werden auch für den RS4 intermodale Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten mitgedacht. Gerade in Richterich ergibt sich für den neu geplanten Haltepunkt, den RS4 und die Radvorrangroute nach Locht ein enger räumlicher Zusammenhang. Dabei können die beiden Radverbindungen wichtige Zubringerfunktionen beim Übergang zum Schienenverkehr übernehmen. Dazu sind entsprechende Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern einzuplanen. Die Detailplanungen der beiden Projekte erfolgen eng verzahnt in der nach der Zustimmung des Ministeriums zur Linie beginnenden Entwurfsplanung.*

1.9. Was ist vorgesehen, wenn private Grundstücke für die Trasse nicht freiwillig veräußert werden – gibt es Vorkaufsrechte oder Enteignungsverfahren? Durch wen wären diese zu betreiben?

*Grundsätzlich wird mit allen Privateigentümern eine einvernehmliche Lösung angestrebt und versucht, private Betroffenheiten auf ein Minimum zu reduzieren.*

*Sollte es auf diese Weise nicht zu einer Einigung kommen, wird im weiteren Verlauf im Rahmen des ohnehin notwendigen Verfahrens der Planfeststellung eine Abwägung getroffen, die durch die planfeststellende Behörde geprüft wird. Der von ihr zu fassende Planfeststellungsbeschluss kann auch ein Enteignungsrecht beinhalten.*

*Nach jetzigem Planungsstand ergeben sich Grundstücksfragestellungen nur in Bereichen der Baulast von Straßen.NRW.*

*Um Vorkaufsrechte ausüben zu können, müssten zunächst kommunale Verkaufsrechtssatzungen erlassen werden. Diese sind bisher nicht vorhanden und auch derzeit nicht vorgesehen.*

1.10. Für wann ist – mit Blick auf eine nunmehr achtjährige Planung im Vorentwurfsstadium – realistisch eine Inbetriebnahme des Radschnellwegs zu erwarten? Inwiefern sind Veränderungen im grundlegenden Mobilitätsverhalten, technische Entwicklungen sowie andere größere Mobilitätsprojekte (wie die Regiotram) gegenüber den aktuellen Annahmen einkalkuliert?

*Der bisherige Zeitverlauf ist u.a. in den veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen insbesondere im Umweltbereich, dem Wechsel der Zuständigkeit auf Straßen.NRW und den dort geltenden Anforderungen an die Unterlagen in Analogie zu Landesstraßen zu begründen. Aktuell geht die Projektgruppe davon aus, dass Ende 2025 die Linie festgelegt ist.*

*Ab dem Jahr 2026 wird die Entwurfsplanung jeweils in Abschnitten mit eigenem Verkehrswert und getrennt nach den Baulastträgern Stadt Aachen / Straßen.NRW begonnen. Dort wo notwendig kann voraussichtlich ab 2029 die Planfeststellung abschnittsweise eingeleitet werden. Anschließend kann die Ausführungsplanung beginnen.*

*Mit ersten Bautätigkeiten auf Aachener Stadtgebiet in Baulast von Straßen.NRW wäre demnach nicht vor 2030 zu rechnen. Eine Gesamtfertigstellung wäre für 2033-2035 denkbar. Dies ist jedoch von vielfältigen Randbedingungen abhängig.*

*Die städtischen Bauabschnitte vom Grabenring bis zur Rütscher Straße sowie die Roermonder Straße in Richterich liegen im öffentlichen Straßenraum und erfordern daher keine gesonderten Verfahren zur Baurechtserlangung. Es sind – analog zu sonstigen Straßenplanungen – politische Beschlüsse notwendig. Die Abschnitte sollen in einem zeitlichen Zusammenhang zu den Abschnitten von Straßen.NRW entstehen. Frühestens ist mit Bautätigkeiten ab 2028 zu rechnen.*

1.11. Welche Auswirkungen hätte der RS4 auf die Umsetzungspriorität von innerstädtischen Radwegeverbindungen (insbes. Radvorrangrouten, Umbau von Kreuzungen, ...)?

*Die baulich anspruchsvollsten Bereiche z.B. mit den Brückenbauwerken liegen in der Baulast von Straßen.NRW und haben damit keine Auswirkungen auf die Prioritäten der städtischen Bauabteilung.*

*Die Bereiche in städtischer Baulast werden mit allen anstehenden Baumaßnahmen und somit auch mit anderen Radverkehrsprojekten fortlaufend unter Berücksichtigung der gegebenen Randbedingungen priorisiert.*

## **2. Zuständigkeiten und Betrieb**

2.1. Wie ist der geplante Bauablauf mit Blick auf Eigentumsverhältnisse und Planungsrecht, aber auch mit Blick auf Sperrpausen der Bahn, Sperrbedarfe für Straßen und nötige Ausweichstrecken konkret abgesichert?

*Da es derzeit noch keine Zustimmung zur Linie und somit auch noch keine Entwurfsplanung gibt, können zu Bauabläufen oder Sperrpausen noch keine konkreten Angaben gemacht werden. Eine Abstimmung mit den genannten Belangen wird selbstverständlich frühzeitig erfolgen.*

2.2. Wie werden Planungsabschnitte mit überschneidender kommunaler Zuständigkeit (z. B. Kohlscheid–Uersfeld) koordiniert – Auf welcher Rechtsgrundlage?

*Radschnellverbindungen des Landes wie der RS4 sind nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW den Landesstraßen gleichgestellt. Auch der Abschnitt der freien Strecke zwischen Ortsausgang Richterich und Ortseingang Kohlscheid wird in der Baulast von Straßen.NRW geplant und gebaut. Dies entspricht dem gesetzlich geregelten Vorgehen wie bei allen eine Stadtgrenze überschreitenden Landstraßen in Baulast von Straßen.NRW.*

*Als Rechtsgrundlage gelten neben dem Straßen- und Wegegesetz NRW für die planerische Koordinierung auch die Planungs- und Verwaltungsvereinbarung der Städte Aachen und Herzogenrath, der StädteRegion Aachen sowie von Straßen.NRW.*

2.3. Wie wird der laufende Betrieb (z. B. Winterdienst, Beleuchtung, Pflege) über Zuständigkeitsgrenzen hinweg gesichert? Wer trägt die Kosten für den laufenden Betrieb?

*Sofern nicht anders vereinbart obliegt der Betrieb dem jeweiligen Baulastträger.*

*Sollte es sich im weiteren Planungsverlauf als sinnvoll ergeben, dass die Unterhaltung nicht vom jeweils zuständigen Baulastträger sondern vom jeweils anderen Baulastträger durchgeführt werden sollte, könnte dies über eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Aachen und Straßen.NRW geregelt werden.*

## **3. Verkehrssicherheit, Nutzungskonflikte und Nutzungsmöglichkeiten**

3.1. Wie werden im Bereich der gemeinsamen Führung im Straßenverlauf private Ein- und Ausfahrten sowie Zufahrten zu Einrichtungen verkehrssicher in die Trasse integriert?

*Einfahrten, egal ob öffentlich oder privat, werden wie bei jeder Um- oder Ausbaumaßnahme verkehrlicher Projekte nach den gültigen Regelwerken berücksichtigt. Dabei wird mit einer Kombination aus guten Sichtbeziehungen und der Verwendung von Rampensteinen die Sicherheit an Zufahrten zwischen ein- und auffahrenden Kfz und die Radverkehrsanlage nutzenden Radfahrenden hergestellt.*

*Durch mehrstufige Sicherheitsaudits in verschiedenen Planungsstufen bis zur Fertigstellung werden verkehrssichere Verkehrsanlagen gewährleistet.*

3.2. Welche Maßnahmen sind an Kreuzungspunkten mit hoher Relevanz (z.B. Feuerwehrezufahrt Roderweg) zur Wahrung der Sicherheit und Einsatzfähigkeit vorgesehen?

*Feuerwehrezufahrten erfordern zunächst keine Sonderbetrachtung und werden wie Zufahrten behandelt. Sofern es zu einem Einsatz kommt, wird dies durch die Einsatzkräfte durch ihre Sonderrechte (Martinshorn, Blaulicht) – wie auch sonst üblich – geregelt.*

3.3. In welchem Verhältnis stehen die Anforderungen an die Trassenbreite des RS4 zu den übrigen Nutzungsansprüchen im öffentlichen Straßenraum?

*Die Breiten und sonstigen Vorgaben für verschiedene Infrastrukturelemente von Radschnellverbindungen sind in den „Hinweisen für Radschnellverbindungen“ (HRSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geregelt und festgeschrieben. Straßen NRW hat einen Planungsauftrag des Landes NRW erhalten und ist somit an die Anforderungen des Planungsleitfadens per Erlass gebunden. Die Regelungen stellen den Stand der Technik dar.*

*Nach dem Straßen- und Wegegesetz sind die Radschnellverbindungen des Landes den Landesstraßen gleichgestellt und müssen daher definierte Mindestqualitätsanforderungen erfüllen. Die Querschnittsbreite von 4,00 m im Zweirichtungsbetrieb lässt die Begegnung von jeweils zwei normalbreiten Fahrrädern je Richtung zu. Abweichungen von den Mindeststandards sind in zu begründenden Einzelfällen abschnittsweise möglich. Andere Nutzungsansprüche werden im Planungsprozess betrachtet und beachtet.*

*In den städtischen Bereichen vom Grabenring zur Rüttscher Straße und in der Ortslage Richterich können die für Radschnellwege vorgesehenen Infrastrukturelemente (z.B. Fahrradstraße in der (kleinen) Turmstraße) und der Rüttscher Straße sowie der Beidrichtungsradweg in der Roermonder Straße in Richterich in die bestehenden öffentlichen Räume integriert werden.*

3.4. Wie wird der Zugang zur Strecke für Anwohnende (z. B. in Laurensberg oder entlang des Bahndamms) dauerhaft sichergestellt – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen?

*In Laurensberg wird man den Radschnellweg über fünf Auf- und Abgänge erreichen können: Roermonder Straße (im Bereich unter der BAB Brücke), Tittardsfeld, Schlossparkstraße, Schloss-Rahe-Straße und im Bereich der Kleingartenanlage Rüttsch Richtung Roermonder Straße/Kohlscheider Straße.*

*Die derzeit vorhandenen Anbindungen an den Bahndamm bleiben in ihrer Funktion, ggfs. mit leicht geänderter Lage, erhalten. Die heute vorhandenen Zu- und Abgänge werden für mobilitätseingeschränkte Personen durch verbreiterte Wegeflächen verbessert. Durch die Errichtung*

der Brücken Schlossparkstraße und Toledoring wird zukünftig eine durchgängige barrierefreie Nutzung des alten Bahndamms zwischen Laurensberg und Aachen möglich.

#### 4. Kosten

4.1. Wie setzen sich die Projektkosten im Einzelnen zusammen, und welche Anteile entfallen auf Bau, Planung, Grunderwerb oder Ausgleichsmaßnahmen?

Die Baukosten sind in Kapitel 4.2.3 des Erläuterungsberichtes aufgrund einer Baukostenschätzung nach AKVS abgebildet.

**Tabelle 4-8: Bruttobaukosten mit Aufteilung nach Baulastträger (Stand 06/2023)**

Beteiligte	Baukosten (brutto)	Grunderwerbskosten (brutto)	Gesamtkosten (brutto)
Landesbetrieb Straßenbau NRW	47,91 Mio. €	3,94 Mio. €	51,85 Mio. €
Stadt Aachen	5,02 Mio. €	0,32 Mio. €	5,34 Mio. €
Stadt Herzogenrath	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €	0,00 Mio. €
Summe (brutto)	52,93 Mio. €	4,26 Mio. €	57,19 Mio. €

Eine Aufschlüsselung nach Planungskosten kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorgenommen werden. Ab der Entwurfsplanung wird es eine strikte Trennung der Planungskosten in Abhängigkeit der Baulastträgerschaft geben.

4.2. Welcher Eigenanteil ist für die Stadt Aachen vorgesehen, und wie werden mögliche künftige Mehrkosten auf Stadt, Land und Bund verteilt?

Nach derzeitiger Schätzung entfallen auf die Stadt Aachen etwa 5,3 Mio Euro Kosten zu, für die eine Förderung von 80 % zugesagt ist. Es verbleibt ein Eigenanteil von etwa 1,07 Mio Euro.

In der Regel trägt jeder Straßenbaulastträger die Kosten für die Abschnitte in seiner Baulast, einschließlich event. Mehrkosten.

4.3. Welche Fristen und Auflagen sind für den Erhalt der Fördermittel maßgeblich, und wie robust ist der Zeitplan dagegen abgesichert?

Die Stadt Aachen hat für die Planung der in ihrer Baulast liegenden Streckenabschnitte im März 2020 einen Förderbescheid vom Land NRW erhalten. Da die Projektgruppe im ständigen Austausch mit Fördergeber steht, ist eine Fortschreibung/Übertragung der Haushalts- und Fördermittel derzeit gesichert. Eine Frist zum Abruf wurde nicht gesetzt.

Der Finanzmittelbedarf für die Bauabschnitte in Baulast Land wird bei Straßen.NRW regelmäßig in einer Arbeitsliste verwaltungsintern überwacht und fortgeschrieben.

4.4. Inwiefern wurde geprüft, ob die eingesetzten Mittel im Vergleich zu anderen Verkehrsprojekten (z. B. innerstädtische Radwege) wirtschaftlich effizient verwendet werden?

*Im Gegensatz zu den meisten sonstigen städtischen Radverkehrs- und Verkehrsprojekten, bei denen dies nicht vorgeschrieben ist, wurde für den RS4 in einer Kosten-Nutzen-Analyse ein deutlich positiver volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen.*