

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0094/WP18 Status: öffentlich Datum: 01.04.2021 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300									
Voruntersuchung zur Ertüchtigung des Grabenrings zum Radverteilerling hier: Ratsantrag der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft vom 09.12.2020										
Ziele: Klimarelevanz positiv										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="180 875 368 904">Datum</th> <th data-bbox="368 875 979 904">Gremium</th> <th data-bbox="979 875 1422 904">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="180 904 368 934">14.04.2021</td> <td data-bbox="368 904 979 934">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="979 904 1422 934">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="180 934 368 963">22.04.2021</td> <td data-bbox="368 934 979 963">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="979 934 1422 963">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	14.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
14.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung								
22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung damit zu beauftragen, das vorgestellte Konzept zur Ertüchtigung des Grabenrings als Radverteilerling zu konkretisieren und im Rahmen dessen die rechtliche Prüfung der potentiellen Führungsformen des Radverkehrs vorzunehmen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung damit, das vorgestellte Konzept zur Ertüchtigung des Grabenrings als Radverteilerling zu konkretisieren und im Rahmen dessen die rechtliche Prüfung der potentiellen Führungsformen des Radverkehrs vorzunehmen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
	X		

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input checked="" type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Durch mögliche Maßnahmen zur Ertüchtigung des Grabenrings als Radverteilerling ergeben sich sowohl CO₂-Mehremissionen (durch Umwegfahrten von Kfz, ausgelöst durch Netzbeeinflussungen) als auch Einsparungen (durch Verlagerungseffekte in der Verkehrsmittelwahl).

Zur vereinfachten Abschätzung werden drei Fälle für das Jahr 2030 gegenübergestellt.

Eine Fahrt, die heute z.B. von der Soers in die Lütticher Straße über den Grabenring mit dem Auto erfolgt, ist über den Alleenring rd. 200 m länger. Die Fahrtzeit über den Alleenring wird heute bereits von bspw. GoogleMaps über den Alleenring als kürzer angegeben.

Bei 8.500 täglichen Pkw-Fahrten und einer für einen Vergleich angenommenen mittleren Fahrlänge von 3,8 km (z.B. Soerser Weg 41 bis Lütticher Straße 67) ergeben sich bei 242 g/km Pkw-spezifischen CO₂-Emissionen 2.345 t CO₂/a.

Im Fall A fahren alle rd. 8.500 täglichen Pkw-Fahrten (= Anzahl an verlagerten Kfz auf die Turmstraße, wenn keine Alternativverbindung innerhalb des Alleenrings möglich ist) einen 200 m längeren Weg. In diesem Fall werden rd. 2.468 t/a und damit 123 t/a mehr CO₂ emittiert als heute.

Im Fall B werden 1.700 Pkw-Fahrten (20%) je zur Hälfte auf Bus und Rad verlagert. Die Busfahrten werden mit 39 t/a (38 g/Pers.-km) abgeschätzt; die Radfahrten werden emissionsfrei angesetzt. Die verbleibenden 6.800 Pkw-Fahrten werden mit 200 m längerer Strecke angesetzt und ergeben dann 1.974 t/a. In diesem Fall ergeben sich Emissionen von 2.013 t/a bzw. Das wären 332 t/a weniger als heute.

Fall B entspricht dem Ziel der Mobilitätsstrategie, bis 2030 20% des Pkw-Verkehrs auf den Umweltverbund zu verlagern. Bei auf die Innenstadt ausgerichteten Fahrten wird diese Modal-Split-Verschiebung tendenziell höher liegen, um das Ziel für die Gesamtstadt zu erreichen. Die hier vorgelegten Ansätze zur Attraktivierung des Grabenringes für den Umweltverbund verfolgt genau dieses Ziel.

Im Fall C werden alle Fahrten in Aachen von emissionsfreien Fahrzeugen, insbesondere emissionsfreien Pkw durchgeführt. Dies entspricht dem Wunsch nach Klimaneutralität in Aachen bis 2030. Für dieses Szenario wäre ein Verbot emissionshaltiger Antriebe im Stadtgebiet Aachen bis zum Jahr 2030 erforderlich.

Eine angenommene Minderung von 332 t/a im Fall B erscheint daher für diese Maßnahme wahrscheinlich.

Erläuterungen:

Siehe Anlage 1.

Anlage/n:

Anlage 1: Erläuterungen

Anlage 2: Ratsantrag der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft vom 09.12.2020

Anlage 3: Infoplakate zum Grabenring (ausgestellt in der „denkbar – Radverkehr & Grabenring, 2019)

Anlage 4: Abschnittseinteilung des Grabenrings

Anlage 5: Fragebogen zur Bürger*innenbeteiligung in der „denkbar – Radverkehr & Grabenring, 2019)

Anlage 6: Szenarienanalysen der modellierten Kfz-Verkehrsmengen

Anlage 7: Bestandsquerschnitt der einzelnen Abschnitte des Grabenrings