

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0430/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: E 18 - Aachener Stadtbetrieb FB 32 - Fachbereich Sicherheit und Ordnung		Datum: 02.06.2022 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Mobilitätsstrategie 2030: Beschluss der Strategie Radverkehr		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.06.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss beschließt die Strategie Radverkehr als Leitlinie für Entscheidungen zur Förderung des Radverkehrs in Aachen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 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			

ngsplanung 4-120201-905-5

Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
0	0	0	0
40.000	0	0	0
0	0	0	0
40.000	0	0	0
0			
Deckung ist gegeben			

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 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 type="checkbox"/>	nicht bekannt

Hinweis: Die Strategie Radverkehr zielt bzgl. darauf ab, im Oberziel „Umwelt- und stadtkonformer Verkehr“ der Verkehrsentwicklungsplanung dazu beizutragen, den Anteil des Autoverkehrs in Aachen von 46 % bis 2030 auf 36 % zu reduzieren.

Erläuterungen:

Die Strategie Radverkehr ist Teil der Mobilitätsstrategie 2030, die ihrerseits das Kernstück der Verkehrsentwicklungsplanung darstellt. Die Strategie Radverkehr wird hiermit als erste von insgesamt 10 Strategien, die im Teil 1 der Mobilitätsstrategie 2030 als fachliche Teilstrategien benannt worden sind, dem Mobilitätsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

Folgende Meilensteine für den Radverkehr sind der Strategie Radverkehr u.a. vorausgegangen:

- 1989: 1. Aachener Radverkehrsplan
- 1991 Programm Maßnahmenplan Radverkehr
- 1994 1. Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden des Landes NRW (2021 wurde die Mitgliedschaft zum 4. Mal bestätigt)
- 1995 Umsetzung der NRW-weiten Radroutenbeschilderung
- 2005 Gründung der AG Radverkehr, in der wesentliche Radverkehrsplanungen abgestimmt wurden
- 2013: Mit der vor allem durch Markierungslösungen getragenen Radverkehrsförderung wurde ein Maximalwert von 20 km neuen Radverkehrsanlagen, insbesondere Markierungen auf dem Alleenring erreicht.
- 2014: Mit der Vision Mobilität 2050 wurden Zielaussagen zum Radverkehr getroffen, die den gewünschten Zustand mit „Sicher und komfortabel Radfahren“ zusammenfasst. Die mittleren jährlichen Ausgaben für den Radverkehr lagen bei 3,4 Euro je Einwohner*in und Jahr.
- 2015 In der Bürgerbeteiligung zur Mobilitätsstrategie 2030 wurde für den Radverkehr der höchste Handlungsbedarf konstatiert. 5 Leitprojekte im Radverkehr wurden bewertet.
- 2015: Der Luftreinhalteplan 2015 benennt das Erfordernis zahlreicher Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, u.a. das Projekt Rad-Vorrang-Routen und setzt eine Steigerung des Anteils des Radverkehrs im Stadtverkehr als Ziel der Luftreinhalteplanung fest.
- 2017: Der Anteil des Radverkehrs im Jahr 2017 wurde in der letzten repräsentativen Mobilitätserhebung mit 11 % gemessen; unverändert zur Erhebung von 2011. Das Radvorrangnetz wird beschlossen.
- 2019: 38.185 Einwohner*innen haben den Radentscheid Aachen unterschrieben, der ein Finanzvolumen von rd. 10 Mio. Euro im Jahr bzw. 43 € je Einwohner*in und Jahr für die benannten Mengenziele bis 2028 umfasst. Der Rat der Stadt Aachen hat die Ziele des Radentscheides am 06.11.2019 beschlossen.
- 2020: Wie in den Jahren zuvor wurden rd. 2 km Radverkehrsanlagen neu geschaffen; weit überwiegend durch Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen.
- 2020: Die Zahl der polizeilich erfassten verunglückten Radfahrenden ist in den letzten 10 Jahren immer weiter auf mittlerweile 355 gestiegen.
- 2020: Aachen belegt im Fahrradklimatest mit der Note 4,2 einen 16. Platz der Städte zw. 100 und 250tsd Einwohner*innen.
- 2021: Aus dem Radentscheid-Beschluss arbeiten neun und aus dem Projekt #AachenMooVe! sechs zusätzliche Fachleute ausschließlich oder überwiegend für den Radverkehr. Es wurden zahlreiche Projekt daraufhin geprüft, ob radentscheidkonforme Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Gelungen ist dies u.a. auf 1,1 km mit Radwegen an

Hauptverkehrsstraßen. Die Ausgaben für den Radverkehr stiegen auf 14,21 € je Einwohner*in.

Die Annahme des Radentscheides Aachen durch den Rat der Stadt in 2019 hat eine Anpassung der Strategie zur Radverkehrsförderung erforderlich gemacht. Der Radentscheid fordert im Kern, durch eine andere Art der Radverkehrsführung und eine schnellere Umsetzung das Radfahren in Aachen subjektiv und objektiv so sicher und attraktiv zu gestalten, dass mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad gewonnen werden können.

Ganz konkret sollen vor allem Wege, die heute insbesondere im Bereich bis 5 km, aber auch bis 10 km mit dem Pkw unternommen werden, durch eine Förderung des Radverkehrs auf diesen verlagert werden. Der Radverkehrsanteil hat bei Erfüllung der in dieser Strategie benannten Aufgaben das Potenzial bis 2030 einen großen Teil der nach der Mobilitätsstrategie 2030 beabsichtigten Steigerung des Umweltverbundes um 10 %-Punkte zu übernehmen. Würde der Radverkehr die Hälfte dieses Anteils übernehmen würde der Modal Split-Wert des Radverkehrs von 11 %-Punkten auf 16 %-Punkte gesteigert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Fußverkehrsanteil in Aachen mit 30 % bereits überdurchschnittlich gut ausgeprägt ist.

Bezüglich der Verkehrssicherheit hat die Mobilitätsstrategie das Ziel formuliert, dass die Zahl der Schwerverletzten im Verkehr in Aachen bis 2030 idealerweise um mind. 40 % reduziert werden. Zudem soll das Sicherheitsempfinden insbesondere beim Radverkehr verbessert werden.

Diese Ziele sollen mit der Beachtung der in der beigefügten „Strategie Radverkehr“ in sechs Handlungsfeldern erläuterten Kernaufgaben erreicht werden.

Die Strategie Radverkehr wurde zusammen mit Vertreter*innen von Politik, Verwaltung und Verbänden in der Fachkommission Radverkehr erarbeitet und mit dieser diskutiert. Eine schriftliche Stellungnahme wurde von den Verbänden ADFC, VCD und U.U.M. eingereicht. Deren Hinweise wurden geprüft und - soweit von der Fachverwaltung positiv bewertet - in die Fassung übernommen, die am 3. Mai 2022 unter www.aachen.de/vep öffentlich einsehbar bereitgestellt wurde.

Am 12. Mai 2022 hat die Lenkungsgruppe des VEP die Strategie Radverkehr dem Mobilitätsausschuss zur Annahme empfohlen. Dabei wurde dem Anliegen Ausdruck verliehen, dass dem Umweltverbund insgesamt eine höhere Priorität bei Planungen eingeräumt wird, als dies über viele Jahre in Aachen üblich gewesen ist.

Für die jetzt vorliegende Fassung für den Mobilitätsausschuss wurden im Fazit für jedes der 6 Handlungsfelder zentrale Projekte mit einem geplanten Termin für Fertigstellung bzw. Umsetzung bekannt. Zusätzlich wurden radverkehrsplanerische Wirkungsziele benannt, die im Sinne des Monitoringprinzips des VEP Aachens zentrale Indikatoren für die Radverkehrsplanung in Aachen darstellen.

Mit der Benennung von Grundsätzen und zentralen Projekten stellt diese Strategie eine Grundlage dar, um im weiteren VEP-Prozess ein „Handlungsprogramm“ auch für den Radverkehr erstellen zu können. Die Prioritäten für konkrete Straßenumbauvorhaben sollen dabei in einer Fortschreibung des „Maßnahmenplanes Radverkehr“ festgelegt werden. Dies sollte, das hat die Lenkungsgruppe des VEP betont, in Abstimmung mit den Prioritäten bzw. Hauptnetzen aller Verkehrsmittel erfolgen.

Anlage/n:

Mobilitätsstrategie 2030 - Strategie Radverkehr