

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0655/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 30.03.2023
		Verfasser/in: Dez III FB 61/300
Sachstandsbericht Radentscheid		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.04.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx 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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx 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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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 unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Am 25.06.2020 hat die Verwaltung dem Mobilitätsausschuss im Dokument "Klimaorientierte Mobilitätsszenarien für Aachen" dargelegt, welchen Beitrag der Verkehr zum integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) leisten muss. Das dort erläuterte Szenario „Mobilitätswende“ erfüllt mit 55 % ggü. 1990 das Ziel einer „starken Verbesserung“ bei den CO₂-Emissionen lt. Mobilitätsstrategie 2030. Diese Zielindikatoren wurden im Jan. 2020 beschlossen.

Die Umsetzung des Radentscheides ist integraler Bestandteil der Mobilitätsmaßnahmen im IKSK. Da mit dem IKSK die Ziele auch erreicht werden sollen, ist die Umsetzung der Maßnahmen des IKSK im Verkehrsbereich elementar. Für den Radentscheid wurden die Finanzmittel bereits mit der Annahme des Radentscheides im Haushalt bereitgestellt; für andere zentrale Maßnahmen steht diese Bereitstellung noch aus.

Das IKSK leitet dabei die CO₂-Effekte der Szenarien nicht aus den Maßnahmen her, sondern vom zu erreichenden Zielwert: Alle Maßnahmen müssen daher möglichst CO₂-optimiert erfolgen.

Für die Maßnahmen des Radentscheides bedeutet das, dass die CO₂-Einsparungen dadurch erfolgen, dass Menschen durch die Maßnahmen ihr Verhalten so verändern, dass sie das Fahrrad bzw. ein Pedelec statt einem Verbrennungs-Kfz nutzen. Dazu stellt die subjektiv höher wahrgenommene Sicherheit der neuen Anlagen den entscheidenden Faktor dar, damit diese Verhaltensänderung freiwillig erfolgt. Die Veränderung der subjektiven Einschätzung der Gefahrenlage im Radverkehr ist dabei ein wichtiger Hinweis, der repräsentativ als Teil der Mobilitätsstrategie 2030 erfasst werden soll. Die Veränderung im Verhalten wird durch die beschlossene Teilnahme an der repräsentativen Mobilitätserhebung "Mobilität in Deutschland" erfasst. Zusätzlich wird eine beabsichtigte Zunahme der Radverkehrsnutzung in umgestalteten Straßen durch Vorher- und Nachher-Zählungen beobachtet.

Erläuterungen:

Am 04.11.2019 hat der Rat der Stadt Aachen bei einer Enthaltung einstimmig das Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ als zulässig erachtet. Er hat darüber hinaus bei vier Gegenstimmen mehrheitlich in der Sache dem zulässigen Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ mit seinen in den nächsten acht Jahren umzusetzenden sieben Zielen entsprochen.

Die Verwaltung hat in der Sitzung vom 25.06.2020 über den Umgang mit dem bereits bestehenden und laufend bearbeiteten Projektportfolio berichtet sowie in der Sitzung vom 18.03.2021 über das Arbeitsprogramm des Jahres 2020 informiert und einen Ausblick über die Arbeiten im Jahr 2021 gegeben. In der Sitzung vom 17.03.2022 hat die Fachverwaltung die Bilanz des Jahres 2021 vorgestellt und einen Ausblick auf das Jahr 2022 gegeben.

Die Arbeiten des Jahres 2022 sind im Tätigkeitsbericht 2022 dokumentiert. Dieser wurde kürzlich veröffentlicht.

(https://aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Radentscheid/2022-03-Taetigkeitsbericht.pdf)

Über die Inhalte des Berichts wurde am 28.03.2023 in einer öffentlichen Veranstaltung im Depot Talstraße informiert und diskutiert (Ziel 7). Die Veranstaltung steht auf dem YouTube Kanal der Stadtverwaltung einsehbar zur Verfügung.

Im Rahmen dieser Vorlage möchte die Fachverwaltung einen kurzen Sachstandbericht zur Umsetzung des Radentscheids geben.

Sachstandbericht Radentscheid

Im Jahr 2022 – dem dritten Umsetzungsjahr des Radentscheides – wurde eine Vielzahl an Projekten geplant und umgesetzt, die zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen beitragen. Diese Projekte sind detailliert im Kapitel 3 des Tätigkeitsberichts dargelegt. 2023 werden sich die Aktivitäten der Stadtverwaltung fortsetzen. Die Erreichung der Ziele des Radentscheids ist in Kapitel 4 dargestellt. Da für die Verwaltung die Förderung des Radverkehrs über die Arbeit zur Umsetzung des Radentscheids hinausgeht, wurden in Kapitel 5 auch die eigenen Ziele der Stadt Aachen für das laufende Jahr formuliert.

Mit der Einführung des „Mängelmelders“ im September 2022 wurde das Ziel 6 des Radentscheids umgesetzt. Dieser ist unter: <https://maengelmelder.aachen.de/> bzw. mittels der Mängelmelder App zu erreichen.

Die Verwaltung hat sich entschieden, den Mängelmelder für weitere Themen zu öffnen. Auf einer separaten Planungskarte informiert die Stadt Aachen zudem auf der gleichen Website über geplante und laufende Straßenplanungs- und Straßenbaumaßnahmen. Dort werden den Bürger*innen kompakte Informationen zur Planung/Maßnahme, wie zum Beispiel der aktuellen Projektphase angezeigt und auf die jeweilige Homepage verwiesen. Durch das übereinanderlegen beider Karten können Bürger*innen direkt erkennen, ob bereits angestoßene Planungen seitens der Stadtverwaltung existieren und sich eine Mängelmeldung damit erübrigt. Die Planungskarte trägt somit auch zur Erfüllung des Ziel 7 des Mängelmelders bei.

Jahresveranstaltung 2023

In der Jahresveranstaltung hat die Verwaltung am 28. März 2023 im Depot Talstraße über die Entwicklungen zum Radentscheid und die Ziele der Fachverwaltung zur Weiterentwicklung der Radinfrastruktur und zur Förderung des Radverkehrs informiert. Hierzu wurde ein von der Verwaltung in Auftrag gegebenes Video gezeigt, welches in Kürze auf dem Youtube Kanal der Stadt Aachen veröffentlicht wird. In einer Gesprächsrunde mit der Stadt Bonn haben sich jeweils Vertretende der Fachverwaltung mit Personen des Radentscheids über die Umsetzung der Radentscheide in Aachen und Bonn ausgetauscht. Das Deutsche Institut für Urbanistik hat im Anschluss die Entwicklungen in Aachen und Bonn in den nationalen Kontext eingeordnet. Abschließend hatten alle anwesenden 65 Personen die Möglichkeit sich an der offenen Diskussionsrunde, die von Stadtbaurätin Frauke Burgdorff moderiert wurde, zu beteiligen. Neben grundsätzlichen Themen, wie beispielsweise Stabilität und Gründlichkeit bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen erreicht werden können, wurden weitere vielfältige Anliegen rund um das Thema Radverkehr diskutiert.

Die Veranstaltung wurde live auf dem YouTube Kanal der Stadt Aachen gestreamt. Rund 65 Personen haben auch dort die Veranstaltung verfolgt.

Der Mitschnitt der digitalen Veranstaltung wird zeitnah auf dem Youtube Kanal der Stadt Aachen verfügbar sein.

In der Ausschusssitzung erfolgt ein mündlicher Sachstandsbericht.