

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0598/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 02.02.2023
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Ratsantrag 550/17 der Fraktionen CDU+SPD "Vernetzung mit dem städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr" vom 30.09.2019		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.02.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätstauschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis. Der Antrag gilt somit als behandelt.

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>	0		0			
	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>	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 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

Erläuterungen:

Anlass

Mit dem Ratsantrag 550/17 der Fraktionen CDU und SPD vom 30.09.2019 (**Anlage 1**) wird die Verwaltung damit beauftragt, die Schnittstellen des Rad-Vorrang-Netzes der Stadt Aachen mit dem „städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr“ abzustimmen. Das sei erforderlich, um eine attraktive lückenlose Radverkehrsführung für Pendler*innen zu gewährleisten.

Prozesse zur regionalen Verknüpfung des Aachener Radverkehrsnetz

Die Aufgabe der Verknüpfung innergemeindlicher Radverbindungen an übergeordnete, regionale Netzkonzepte des Radverkehrs wird durch die Verwaltung als wichtige Aufgabe verstanden. In mehreren Abstimmungsprozessen wird an der Harmonisierung der Netzentwürfe gearbeitet.

Städteregionales Radverkehrsnetz

Seit 2019 arbeitet die StädteRegion an der Entwicklung eines städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr. In diesem Prozess wurde die Stadt Aachen aktiv eingebunden. Kommunale Entwicklungen, wie z.B. die Planung des Rad-Vorrang-Netzes für die Stadt Aachen konnten im Rahmen mehrere Workshops eingebracht werden und sind in den weiteren Prozess eingeflossen. Die Anbindung der kommunalen Radverkehrsnetze an die Nachbargemeinden war Kerninhalt der geführten Abstimmungen.

Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier

Im Jahr 2021 hat der Zweckverband Landfolge Garzweiler das „Gesamtregionale Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier“ für die Mitglieder der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR) erarbeitet. Das Projektgebiet reicht von der StädteRegion Aachen und dem Kreis Euskirchen im Süden bis nach Mönchengladbach im Norden. Für das Rheinische Revier wurde auf Grundlage des Radverkehrsnetzes NRW sowie bestehender Radverkehrsnetze auf Kreisebene und kommunaler Netzplanungen ein regionales Radverkehrsnetz entsprechend der „Hinweise zu Radschnellverbindung und Radvorrangrouten (H-RSV)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entwickelt (**Anlage 2**).

Gutachten zum Entwurf eines Radhauptnetzes in Aachen

Auf kommunaler Ebene ist derzeit ein externes Gutachten für den Entwurf eines Aachener Radhauptnetzes in Auftrag. Neben der Verdichtung des Rad-Vorrang-Netzes werden in diesem Rahmen auch die radverkehrlichen Anbindungen an die angrenzenden Kommunen betrachtet. Die Arbeiten der überregionalen (Rheinisches Revier) und regionalen (StädteRegion) Netzkonzepte hinsichtlich möglicher Anschlusspunkte an der Stadt- und Landesgrenze fließen in das Gutachten ein.

Facharbeitsgruppe „Regionale Radinfrastruktur“ der AG Innovation

Im Jahr 2022 wurde mit der „AG Innovation“ ein weiteres Instrument zur Gestaltung innovativer und nachhaltiger Mobilität auf regionaler Ebene geschaffen. Eine Facharbeitsgruppe mit Vertretern der einzelnen Städte und Gemeinden beschäftigt sich unter Federführung der StädteRegion mit der „Regionalen Radinfrastruktur“. Schwerpunkte der regelmäßig stattfindenden Abstimmungen sind die

Entwicklung eines ganzheitlichen regionalen Hauptnetzes für den Radverkehr, die Festlegung einer regional einheitlichen Gestaltung von Radinfrastruktur und die Schaffung von Strukturen zur Umsetzung von Radverbindungen zwischen Kommunen.

Anlage/n:

Anlage 1: Ratsantrag 550/17 der Fraktionen CDU+SPD „Vernetzung mit dem städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr“ vom 30.09.2019

Anlage 2: Netzplan – Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier
(Teilausschnitt Städtere-gion Aachen)

CDU und SPD-Fraktionen im Rat der Stadt - 52062 Aachen

Herrn
Oberbürgermeister
Marcel Philipp
Rathaus
52058 Aachen

Eingang bei FB 01
01. Okt. 2019

Nr. 550/17

Geschäftsstellen

Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II.-Straße 1
52062 Aachen

CDU

Telefon 0241 / 432 -7211 und -7212
cdu.fraktion@mail.aachen.de
www.cdu-fraktion-aachen.de

SPD

Telefon 0241 / 432 -7215
spd.fraktion@mail.aachen.de
www.spd-aachen.de

CDU 19.061 / SPD 131/19

Aachen, den 30. September 2019

RATSANTRAG

Vernetzung mit dem „städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Fraktionen von CDU und SPD im Rat der Stadt Aachen beantragen im Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Schnittstellen des geplanten Radvorrangroutennetzes der Stadt Aachen mit dem „städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr“ abzustimmen. Ziel ist ein lückenloses, städteregionales Verkehrsnetz für den Radverkehr.

Begründung

Um eine attraktive Radverkehrsführung für Pendlerinnen und Pendler zu gewährleisten, sollten die geplanten Radvorrangrouten nicht an der Stadtgrenze enden. Eine frühzeitige Abstimmung der Schnittstellen und des voraussichtlichen Errichtungszeitpunktes mit den zuständigen Stellen innerhalb der Städteregion ist deshalb geboten.

Mit freundlichen Grüßen



Harald Baal

Vorsitzender CDU-Fraktion



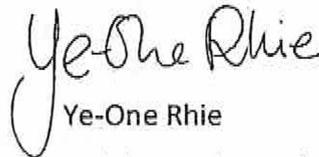
Michael Servos

Vorsitzender SPD-Fraktion



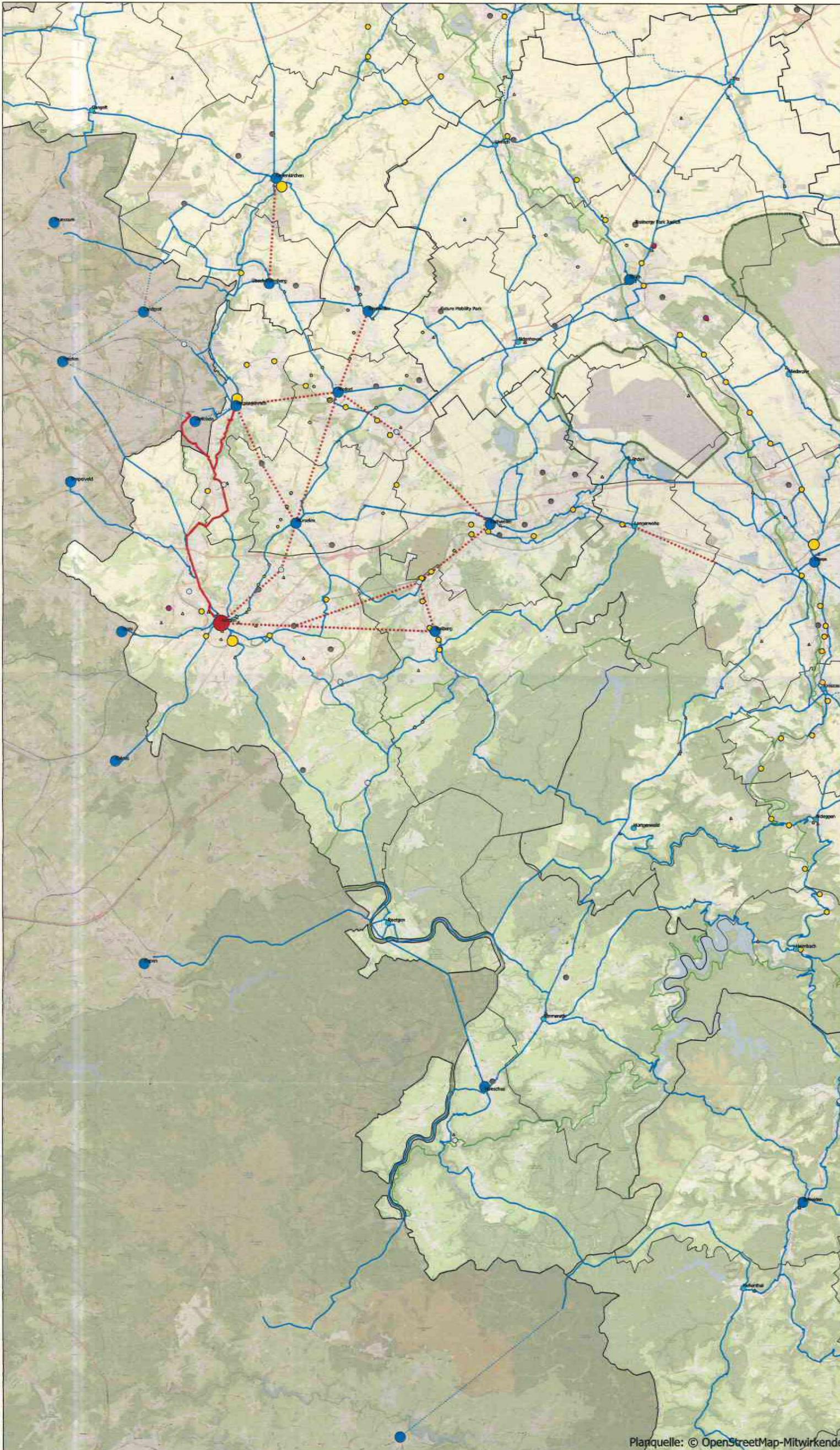
Gaby Breuer

mobilitätspol. Sprecherin
CDU-Fraktion



Ye-One Rhie

mobilitätspol. Sprecherin
SPD-Fraktion



Legende

- Radwegeverbindungen**
- Radschnellverbindung
Machbarkeitsstudie schon durchgeführt bzw. Trassenverlauf bereits definiert
 - - - Radschnellverbindung idealtypisch
Machbarkeitsstudie erforderlich
 - Radvorrangrouten
möglichst direkte Umlegung auf bestehendes Straßen- und Wegenetz;
Routenführung überwiegend festgelegt, lokale Anpassungen bei Bedarf möglich
 - - - Radvorrangrouten idealtypisch / alternative Routenführung
 - Überregionale Freizeitradwege
 - - - Rundwege um Tagebauseen
vorläufiger Verlauf abhängig vom finalen Tagebauland
- Zentralörtliche Gliederung**
- Oberzentrum
 - Mittelzentrum
 - Grundzentrum
 - Arbeitsplatzschwerpunkt
 - Stadt- / Ortsteil
 - Hochschule
- Öffentlicher Verkehr**
- Bahnhöfe mit Fernverkehr
 - Bahnhöfe mit Nahverkehr
 - Neue Haltepunkte Schienenverkehr
 - Mobilstationen
- Grenzen**
- Kreisgrenzen
 - kommunale Grenzen

Idealtypisches Netz Rheinisches Revier Netzplan

Teilausschnitt Städtereion Aachen

N	04.02.2022	Maßstab: 1:100.000
		