

Beschlussvorlage
vom 16.01.2024

öffentliche Sitzung

**Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung
des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den
Alltagsverkehr; Grundsatzbeschluss**

Beratungsreihenfolge

Datum	Gremium
07.02.2024	Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität (Vorberatung)
07.03.2024	Städteregionsausschuss (Vorberatung)
14.03.2024	Städteregionstag (Entscheidung)

Beschlussvorschlag

Der Städteregionstag trifft folgende Entscheidungen:

1. Er beschließt, dass die Städteregion Aachen als Partnerin der „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ beitrifft.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die damit verbundenen Umsetzungsschritte für den Zuständigkeitsbereich der StädteRegion Aachen auf den Weg zu bringen.

Sachlage

Die StädteRegion Aachen ist Mitglied des Netzwerks Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA). Sie hat anlässlich der 3. Regionalen Mobilitätskonferenz am 21.04.2023 das Memorandum of Understanding unterzeichnet und sich damit dazu bekannt, die regionale Mobilitätswende voranzubringen.

Ein wichtiger Baustein dazu ist der Ausbau eines städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr als Gemeinschaftsaufgabe aller beteiligten Straßenbaulastträger.

Zum Ausbau dieses städteregionalen Radverkehrsnetzes wurde in der AG Regionale Radinfrastruktur die „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ erarbeitet. Partner*innen der Strategie sollen die städteregionsangehörigen Kommunen, die StädteRegion Aachen und der Landesbetrieb Straßenbau sein.

Die Strategie enthält ein Zielnetz, mit dem Ausbaustandards nach den geltenden Regelwerken verbunden werden sollen. Es zielt darauf ab, attraktive und unterbrechungsfreie Radverbindungen für den Alltagsverkehr zu schaffen, die durch kurze Reisezeiten auch in mittleren Entfernungen bis ca. 15 km den Radverkehr als Alternative bei der Verkehrsmittelwahl zu stärken. Der Ausbau des Gesamtnetzes ist eine längerfristige Aufgabe. Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Jahr 2040 als Zielhorizont gesehen. Vorstudien bzw. Machbarkeitsstudien für

erste bedeutende Radachsen wurden bereits auf den Weg gebracht (siehe Sitzungsvorlagen-Nrn 2023/0247, 2023/0295, 2024/005, 2024/006).

Bisher erfolgte der Ausbau von Radverkehrsanlagen oft anlassbezogen für Teilabschnitte mit der Folge, dass kein zusammenhängendes Netz umgesetzt werden konnte. Ein wirklich gutes Angebot entsteht jedoch nur, wenn durchgehend sichere und attraktive Verbindungen angeboten werden, die über die Grenzen der jeweiligen Straßenbaulastträger hinaus ausgebaut sind.

Mit der Strategie wird erstmalig ein Gesamtkonzept für ein durchgehendes Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr verfolgt.

Der Netzausbau ist eine große Aufgabe. Er kann nur dann effizient erfolgen, wenn gemeinsam an einem abgestimmten Netz mit noch festzulegenden Prioritäten gearbeitet wird.

Wichtiges Instrument der Strategie ist ein Masterplan für eine systematische gemeinsame Umsetzung. Dieser soll nun gemeinsam mit den übrigen Baulastträgern erarbeitet werden.

Rechtslage

Nach § 3 in Verbindung mit § 2 (2) b) und § 9 (1) und (2) des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) ist die StädteRegion Baulastträger der Radverkehrsanlagen an den Kreisstraßen. Auf Aachener Stadtgebiet gilt dies für die Kreisstraßenabschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrten.

Nach § 16 (2) des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW (FaNaG) sollen die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben, um eine hohe Qualität und möglichst weitgehende Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit der Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

Nach § 20 (1) FaNaG sollen die Gemeinden in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz einfügen. Nach Absatz 2 sollen die Gemeindeverbände ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen (überörtliches Radverkehrsnetz). Sowohl das lokale als auch das überörtliche Radverkehrsnetz soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

Personelle Auswirkungen

Keine.

Finanzielle/bilanzielle Auswirkungen

Für die Erstellung des Masterplans sind die zu erwartenden Kosten einer externen Vergabe sowie die Kostenteilung mit den Kommunen noch abzustimmen. Falls die weitere Projektentwicklung eine Vergabe im Jahr 2024 möglich macht, stehen die erforderlichen Mittel für den Masterplan im Produkt 12.02.01 (Kreisstraßen) bei der Kostenstelle 464000 unter dem Sachkonto 527901 zur Verfügung.

Bei der Umsetzung sind die erforderlichen Eigenanteile für die StädteRegion im Zuge der konkret anstehenden Projekte auf Grundlage des noch zu erarbeitenden Masterplans zu ermitteln. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der für die jeweiligen Maßnahmen in zukünftigen Haushaltsjahren bereitgestellten Mittel.

Für Aus- und Neubaumaßnahmen im Radverkehrsnetz stehen verschiedene Förderprogramme des Landes und des Bundes zur Verfügung. Der Fördersatz nach den Förderrichtlinien Nahmobilität des Landes beträgt z.B. zurzeit 85 % der zuwendungsfähigen Kosten einschließlich eines Zuschlags von 5 % für strukturschwache Gebiete.

Für die überörtlichen Verbindungen des Rheinischen Radreviers, die auch im Zielnetz enthalten sind, steht in Aussicht, dass umfangreiche Fördermittel im Rahmen der Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen Nordrhein-Westfalen des Strukturwandels zur Verfügung gestellt werden.

Ökologische Auswirkungen

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist eine wichtige Voraussetzung für die Mobilitätswende. Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 wird 2030 bundesweit eine Einsparung von 3-4 Mio. Tonnen CO₂ gegenüber 2017 durch den Ersatz von Autofahrten durch Radverkehr erwartet.

Neu- und Ausbaumaßnahmen können abschnittsweise auch zu zusätzlichen Versiegelungen und zu Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Soziale Auswirkungen

Ein gut ausgebautes städteregionales Radverkehrsnetz verbessert die Mobilität ohne Auto und senkt die damit verbundenen Kosten für die Nutzenden.

Im Auftrag:

gez.: Lo Cicero-Marenberg

Anlage/n

- 1 - Strategie Radverkehrsnetz (öffentlich)
- 2 - Strategie Radverkehrsnetz Anlage 1 (öffentlich)
- 3 - Strategie Radverkehrsnetz Anlage 2 (öffentlich)
- 4 - Strategie Radverkehrsnetz Anlage 3 (öffentlich)
- 5 - Strategie Radverkehrsnetz Anlage 4 (öffentlich)