

## **Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima und Mobilität vom 01.03.2023**

**TOP    Betreff**

9.      AG Innovation, Sachstandsbericht - Vortrag -

**Vorlage  
2023/0071**

Es folgt ein Vortrag durch Herrn Wentz, Stabsstellenleiter S 64 Mobilität und Klimaschutz und Herrn Oswald, S 64 Radverkehrsbeauftragter der StädteRegion Aachen.

Herr Wentz erläutert die Organisationsstruktur und Themenstellung der AG Innovation (die AG wurde kürzlich umbenannt und betitelt sich von nun an als „Netzwerk regionale Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)“ im Kontext der regionalen Mobilitätswende. Herr Oswald gibt einen Einblick in die Aufgabenstellung und aktuelle Entwicklung in der Arbeitsgruppe Regionale Radinfrastruktur, deren Federführung bei der StädteRegion Aachen liegt.

Im Anschluss dankt der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität Herrn Wentz und Herrn Oswald für den signifikanten Vortrag.

Der **Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität** nimmt die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.

TOP

[Siehe Anlage.](#)

# AG Innovation



Netzwerk regionale  
Mobilitätswende  
Region Aachen  
(NEMORA)

Die regionale Mobilitätswende gestalten

## Übergeordnet:

- **Regionale Mobilitätswende gestalten und vorantreiben**
- **Treiber für regional übergeordnete und abgestimmte innovative Mobilität**

## Teilziele:

- Leistungsfähige regionale ÖPNV – Achsen
- Integriertes multimodales Mobilitätssystem durch leistungsfähige Mobilitätshubs
- Hochwertiges, komfortables und durchgängiges regionales Radverkehrsangebot
- Finanzierungsmodell für den regionalen ÖPNV und weitere Mobilitätsangebote
- Machbarkeit/Umsetzung der Regiotram (separater Prozess)



## AG Finanzierung Mobilitätswende

### Wie kann die regionale Mobilitätswende finanziert werden ?

- **Identifizierung von geeigneten Förderzugängen**
- **Fördermittelakquise**
- **Bildung pauschaler Haushaltsansätze zur Förderung der Mobilitätswende**
- **Neue Finanzierungsformen (z.B. Nutznießerfinanzierung)**

## Bewertungsmatrix

	Arbeitsgruppe	Projektname	Beschreibung	Beteiligte Kommunen	Zihrizont	Geschätzte Kosten	Finanzierung	Fördergeber	Art der Förderung	Förderquote	Priorisierung	
AG Innovation	Starke Achsen	Wirkungsanalyse OPNV Achsen	Priorisierung der OPNV-Achsen	alle	3- 4 Monate	10.000	AG innovation?				hoch	
		Nordtangente	neue OPNV Achse in der nördlichen Städtereion	Eschweiler Würselen, Herzogenrath								
		Achse Eschweiler - Stolberg	neue OPNV Achse in der nördlichen Städtereion	Stolberg								
	Mobilitätsstationen / Multimodalität	Planung und Errichtung von 42 Mobilstationen in der SR Aachen	Einplanungs- und Finanzierungsantrag, Gutachten im Auftrag der SR	alle Kommunen	Einplanungsantrag 2022, Förderung und Umsetzung ab 2023	Einplanungsantrag: 4,6 Mio € brutto, davon 3,9 Mio. € zuwendungsfähige Kosten (Konkretisierung im Rahmen des Finanzierungsantrags)	Infrastrukturförderung, Eigenanteil bei den Kommunen	NVR	OPNVG NRW §12	bis zu 90% der zuwendungsf. Kosten		
	Regionale Radinfrastruktur	Städteregionales Radverkehrsnetz	Erstellung eines Masterplans	alle Projektpartner	1 Jahr	200.000 €	noch zu klären	-	-	0%	Hoch	
		Städteregionale Radhauptverbindung als Radvorrangroute/Radschnellverbindung	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute/Radschnellverbindung	StädteRegion, Aisdorf, Eschweiler, Landesbetrieb Straßenbau	10 Jahre	10 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch	
		Städteregionale Radhauptverbindung Stolberg Hbf - Breinig	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute	StädteRegion, Stolberg, Landesbetrieb Straßenbau	10 Jahre	9 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch	
		Radvorrangroute Aachen - Walheim/Kornelimünster	Ausbau der Gesamtverbindung als Radvorrangroute	Stadt Aachen, StädteRegion Aachen	8 Jahre	8 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Hoch	
		Radverbindung Ac-Richterich - Würselen	Ausbau der Gesamtverbindung	Stadt Aachen, Stadt Würselen, StädteRegion Aachen	8 Jahre	5 Mio. €	Anteilig von den jeweiligen Baulastträgern	Bund und Land NRW	Infrastrukturförderung	85%	Mittel	

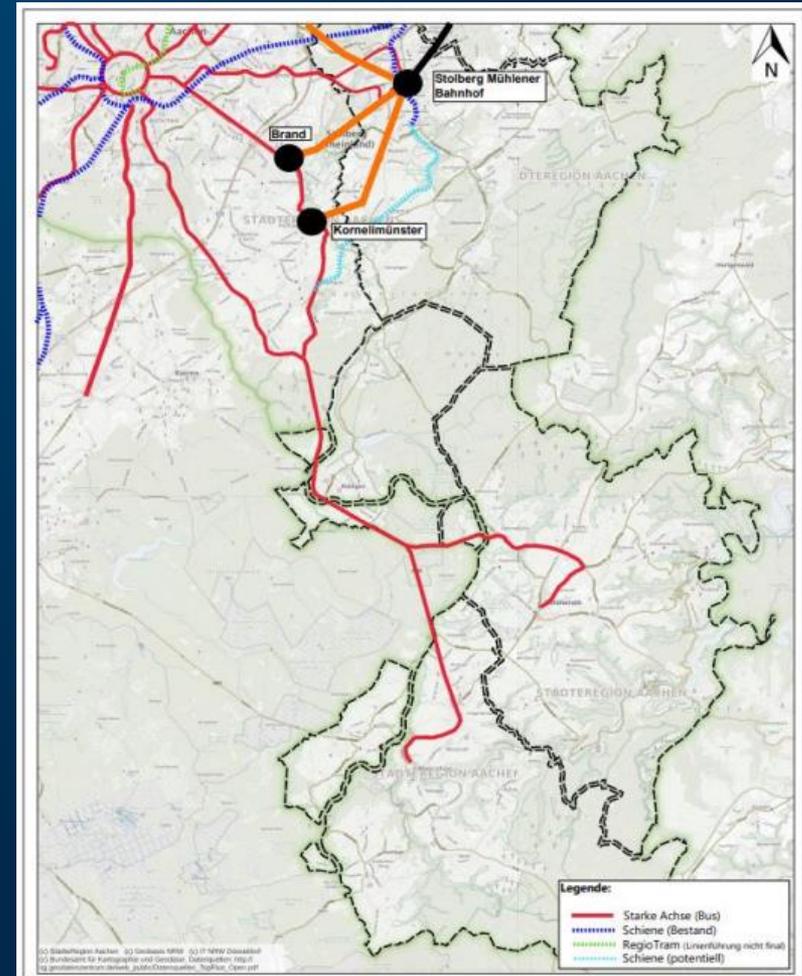
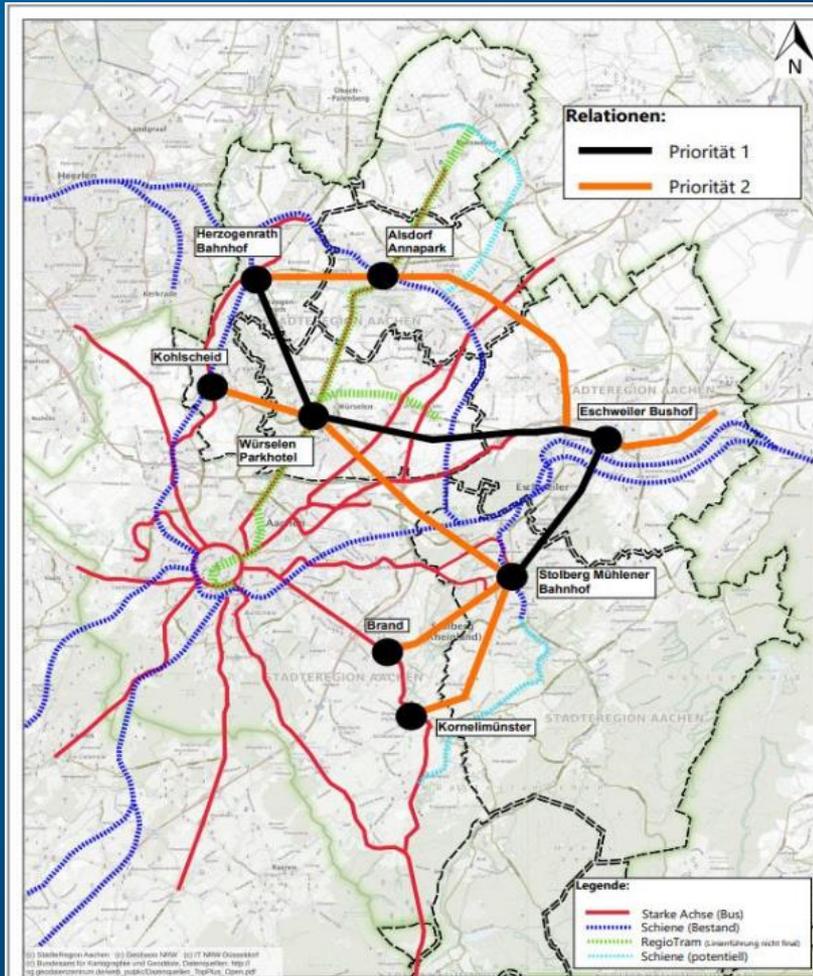
### Zielsetzung:

- Übersicht über Projekte ermöglichen
- Vergleichbarkeit herstellen
- Schwerpunktsetzung und Priorisierung
- Entscheidung über Umsetzbarkeit erleichtern

# Arbeitsstände in den vier Arbeitsgruppen

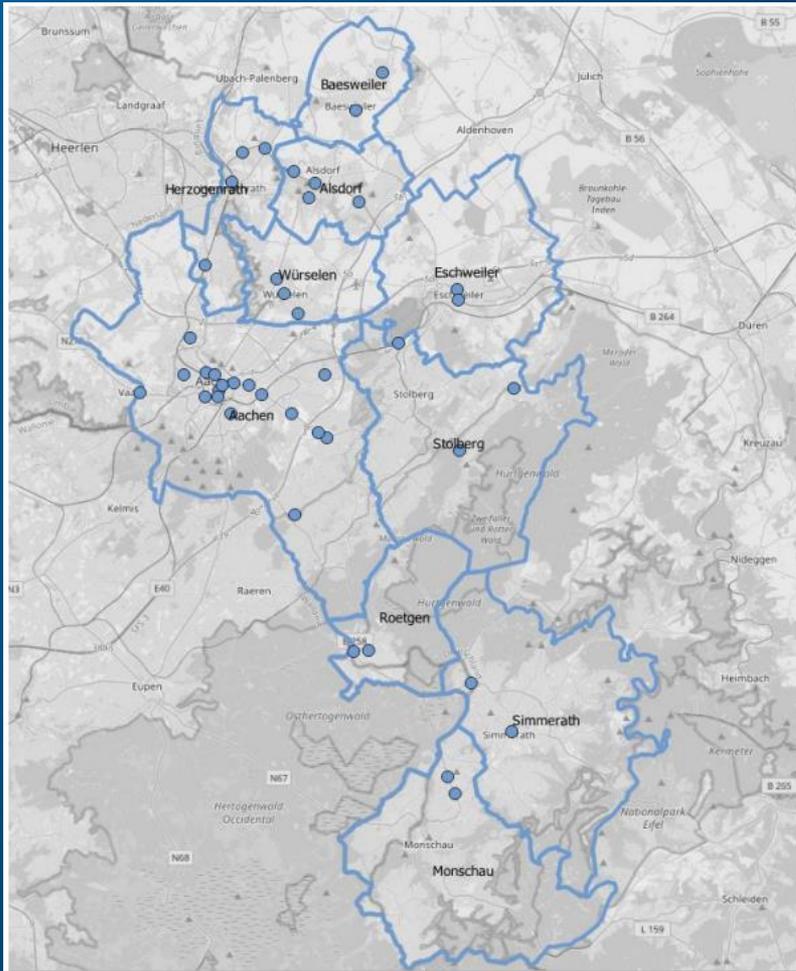
## AG Starke Achsen

- **Formulierung einer Netzkonzeption**
- **Prioritätenfestlegung**
- **Definition von Qualitätskriterien**
- **Darauf aufbauende Bestandsanalyse**
- **Entwicklung eines gestuften Arbeitspakets**



## AG Mobilstationen/ Multimodalität

- **Formulierung einer differenzierten Netzkonzeption mit jeweils mindestens einem zentralen Hub je Gebietskörperschaft**
- **Erarbeitung eines Betriebskonzeptes mit Festlegung von Prioritäten**
- **Auswahl und Einbindung gewünschter Mobilitätsdienstleister**
- **Leitfaden für Vermarktung und Außendarstellung**
- **Entwicklung eines gestuften Arbeitspakets**




**mobilstation**

Stadt und Stadtteil  
Standort Straße / Platz

	Haltestelle Standortname 120 m	
	Leihradstation Standortname 85 m	
	Taxistand Standortname 150 m	
	Ladestation Standortname 200 m	
	Carsharing-Station Standortname 100 m	
	Bahnhof Standortname 50 m	



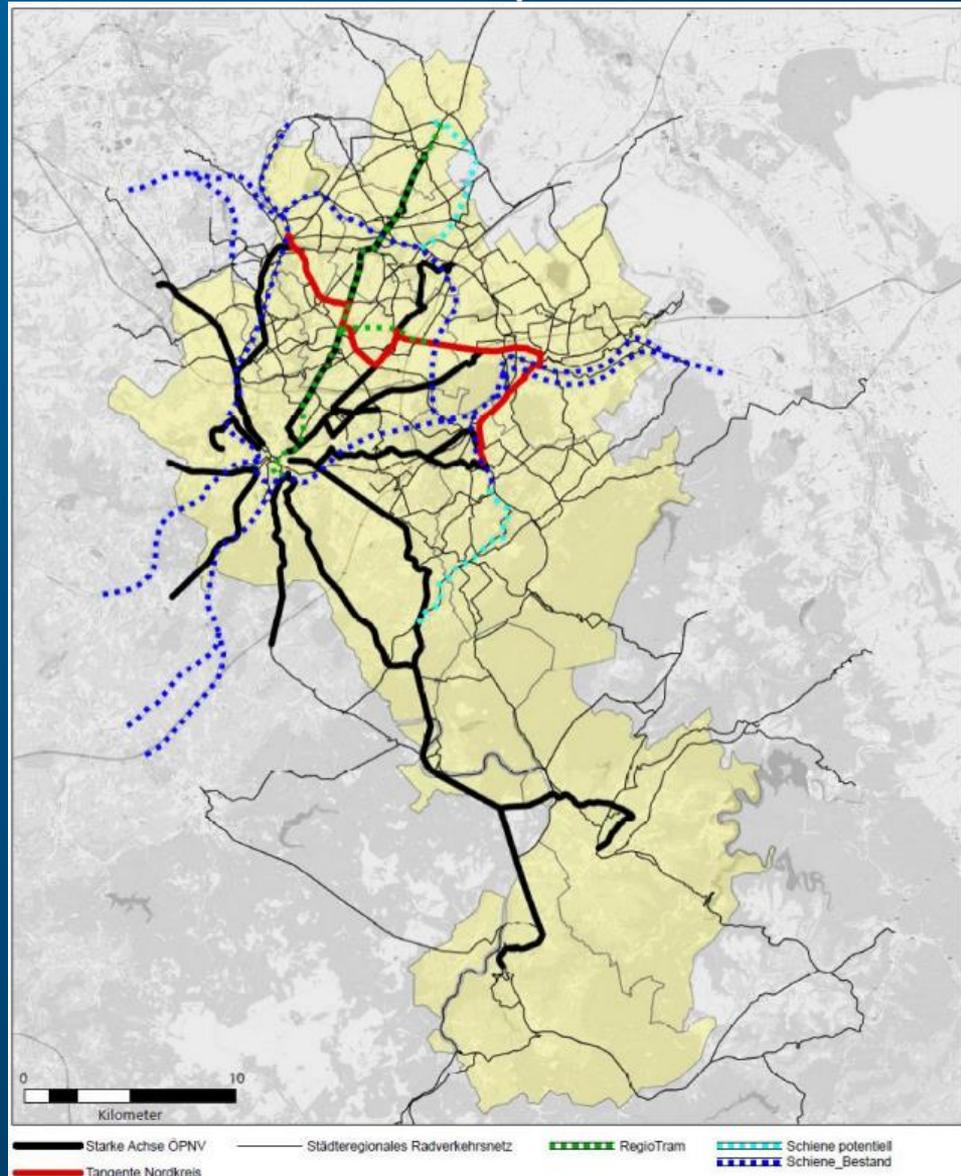
Logo Partner  Logo Kommune 

# Arbeitsstände in den vier Arbeitsgruppen

## AG Regionale Radinfrastruktur

	AG Regionale Radinfrastruktur
Begleitende Gutachten / Aktivitäten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Überregionales Radnetz Rheinisches Revier (Ingenieurbüro Kaulen),</li><li>• Verdichtung StädteRegionales Radnetz (Abschluss Sommer 2022).</li></ul>
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diskussion Ziele und Qualitätskriterien für das regionale Radnetz</li><li>• Entwurf Lol</li><li>• Erörterung Unterhaltung und Betrieb</li><li>• Erarbeitung regionales „Basisnetz“ (Fokus Alltagsverkehr + Schließung vorhandener Netzlücken)</li><li>• Exkursion Best-Practice-Beispiele</li><li>• Überlagerung mit Konzepten aus AG Mobilstationen und AG Starke Achsen</li><li>• korridorweise Umsetzung unter Einbindung aller Aufgabenträger</li></ul>
Zeitplanung + Meilensteine	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erreicht 21.10.: Definition Qualitätsstandards, Entwurf Lol</li><li>• 01/23: Endfassung Netzplanung zur Beschlussfassung für die politischen Gremien</li><li>• Erreicht 31.12.22: Statusbericht 12/22</li><li>• In 2023: Beginn der korridorweisen Umsetzung</li></ul>

# Überlagerung Starke Achsen – städteregionales Radnetz Arbeitsstand 01/2023



## Ausbau- und Qualitätsstandards für das städteregionale Radnetz

- „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten:
  - kurze Reisezeiten, weitgehende Vermeidung von Konflikten mit Zu-Fuß-Gehenden und Kfz-Verkehr, gute Befahrbarkeit auch mit Lastenrädern/Anhängern, Überholmöglichkeiten
- Untersuchung eines weiteren Ausbaustandards für geringe Radverkehrsmengen
  - ggf. noch etwas geringere Breiten, aber mit Erfüllung der gleichen Qualitätsziele in Bezug auf Reisezeiten und Komfort

### Übersicht der möglichen Führungsformen und Regelbreiten für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

gemäß Tab. 6 der H RSV  
zuzüglich ggf. erforderlicher Sicherheitsräume

	Regellösung
	in Ausnahmefällen
	nicht geeignet

in Klammern:  
mit eingeschränktem Bewegungsspielraum für Nebeneinanderfahren oder Begegnen

Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00	4,00	3,00	3,00	
Fahrradstraße, mit Kfz-Verkehr in einer oder beiden Richtungen	5,00 (4,60)	5,00	4,60 (4,10)	4,75	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag, außerorts bis 1.500 Kfz/Tag
Fahrbahnbegleitender Einrichtungradweg	3,00	3,00	2,50	2,50	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag, außerorts bis 1.500 Kfz/Tag
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradschweg	4,00	4,00	3,00	3,00	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag, außerorts bis 1.500 Kfz/Tag
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr		4,00	3,00	3,00	
Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr		5,00 **	4,00	3,50	
Radfahrtreppen, Einrichtungsverkehr, inkl. Breitstrich zur Fahrbahn	3,25		2,75		auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag
Radfahrtreppen mit Linienbusverkehr	3,50		3,50		max. 6 Busse/Stunde und Richtung
Schutzstreifen			2,00		1.500 bis 10.000 Kfz/Tag
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 **		4,50	
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50				5,00	bis 1.500 Kfz/Tag
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30			4,70		bis 1.500 Kfz/Tag
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich			4,00		bis 2.500 Kfz/Tag

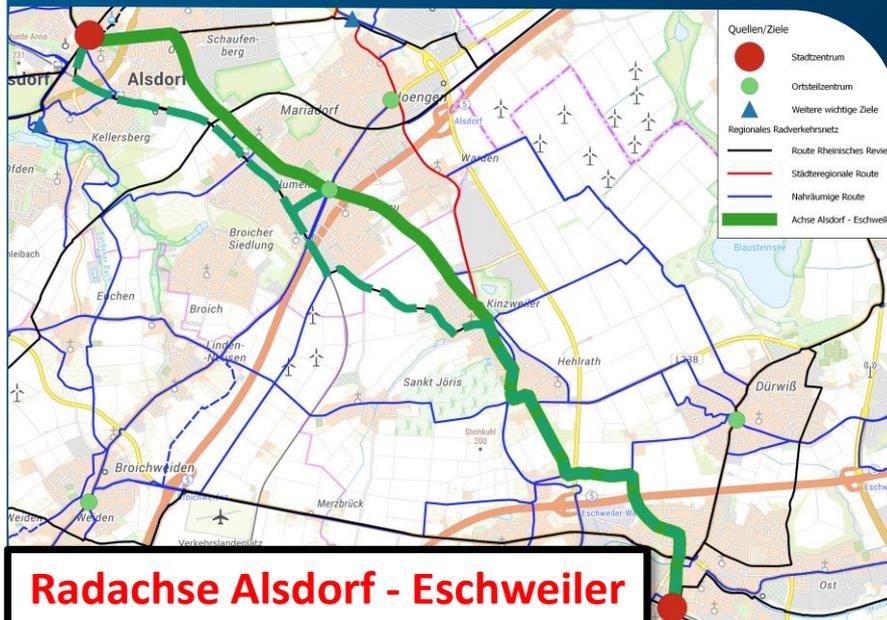
\* Ausweichstellen für die Begegnung von zwei Kfz in bestimmten Abschnitten erforderlich  
\*\* Führungsform wird bei RSV in NRW nicht angewendet



Hochwertige Radweggestaltung in Frankfurt (Main)

## Erste Kooperationsprojekte zum Ausbau von Achsen des städteregionalen Radnetzes

- Radachse Alsdorf – Eschweiler (11 km)
  - Verbindung von 2 Stadtzentren und einem größeren Ortsteilzentrum
  - Baulastträger: StädteRegion, Stadt Alsdorf, Stadt Eschweiler
- Radachse Stolberg Hauptbahnhof – Büsbach – Breinig (8,2 km)
  - Verbindung von vier wichtigen Ortsteilzentrum untereinander und mit dem Hauptbahnhof
  - Baulastträger: Stadt Stolberg, Städteregion, Land



### Start von Vorstudien:

- Maßnahmen für den Ausbau der Gesamtroute mit den angestrebten Qualitätszielen
- Stufenkonzept kurz-/mittelfristig
- Wo gibt es Zeitverluste und Behinderungen? Wo gibt es Sicherheitsdefizite?
- Subjektive Sicherheit:
  - Wo fühlen Radfahrende sich nicht wohl? Wo wird z.B. zu eng überholt?
  - Wo sind Radverkehrsanlagen zu schmal, nicht durchgängig?
  - Wo gibt es Konflikte mit Kfz / Zu-Fuß-Gehenden?