



Tätigkeits- bericht 2022

zum Radentscheid
in Aachen

www.aachen.de/radentscheid

stadt aachen


Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
1 Sieben Ziele des Radentscheids	6
2 Verkehrsentwicklungsplanung	8
3 2022 ist einiges passiert!	10
3.1 Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen	10
3.2 Kreuzungen sicher gestalten	19
3.3 Sichere Radwege an Hauptstraßen	22
3.4 Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten	28
3.5 Fahrradstellplätze umfassend ausbauen	31
3.6 Mängel online erheben und zeitnah beseitigen	35
3.7 Verkehrswende konsequent und transparent fördern	36
3.8 Sonstiges	42
4 Zielumsetzung auf einen Blick	46
5 Ausblick	48
Fazit	50
Anhang	52
Impressum	58



Sibylle Keupen
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen



Frauke Burgdorff
Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau
und Mobilität der Stadt Aachen

Vorwort

Liebe Aachenerinnen und Aachener!

Zum Ausbau der Radvorrangrouten, der Premiumfußwege und des ÖPNV-Angebots gibt es Grundlagenbeschlüsse. Überdies gibt es einen Beschluss, wie der Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Bus und Bahn) am Modal Split aller Verkehrsarten gesteigert werden kann. Im Jahr 2019 wurden diese Beschlüsse durch die Ziele des Radentscheids ergänzt, die vom Rat der Stadt Aachen als weitere Handlungsgrundlage verabschiedet worden sind. Die Radentscheid-Ziele sind sehr ambitioniert.

Seither hat die Stadt ihre personellen und finanziellen Ressourcen so ausgebaut, dass die Ziele erreicht werden können. Mit erfahrenen und neuen Kolleg*innen arbeitet die Fachverwaltung jetzt daran, die Grundlagenbeschlüsse umzusetzen, den Teilzielen des Radentscheids näherzukommen und Radentscheid-konforme Projekte zu realisieren. Dafür brauchen wir Platz, den wir in der historisch gewachsenen Innenstadt und auch in den Stadtteilen und -bezirken nicht überall haben, Platz den der gesamte Umweltverbund benötigt..

Die Mobilitätswende kann gelingen, wenn wir den Umweltverbund insgesamt stärken. Fußgänger*innen, die Nutzer*innen von Bussen und Bahnen und natürlich Fahrradfahrende müssen auf sicheren und schönen Wegen in die Stadt Aachen (und zu vielen interessanten Geschäften) gelangen können. Jedes einzelne Projekt muss im Detail ausgehandelt werden. Viel Kommunikation in alle Richtungen ist erforderlich.

Vor diesem Hintergrund geht die Umsetzung des Radentscheids über die Erfüllung der Ziele 1 bis 7 hinaus. Denn eine neue Fahrradkultur entsteht, wenn die breite Akzeptanz des Verkehrsmittels in der Stadtgesellschaft als ein zentraler Partner des Umweltverbundes gelingt.

Also sind nicht nur der Platz und die einzelnen Maßnahmen entscheidend, um das Radfahren attraktiver zu machen. Marketingkampagnen, Informationsveranstaltungen, Kooperationen mit Betrieben und Schulen und vieles mehr gehören dazu.

Neben dem Radentscheid beflügelt das Integrierte Klimaschutzkonzept unser Handeln. Beide zusammen bilden mit den politisch beschlossenen Konzepten der Verkehrsentwicklungsplanung den Rahmen für die Gestaltung unserer lebenswerten Stadt von morgen: Einer leiseren Stadt mit mehr Grün, mehr Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Wohnumfeld und mit sicheren Verkehrsanlagen für alle Verkehrsarten.

Wir haben den Willen und die Möglichkeit, sehr viel zu erreichen!

Mit diesem neuen Tätigkeitsbericht stellt die Verwaltung der Stadt Aachen die Ergebnisse des Jahres 2022 zur Umsetzung des Radentscheids und der darüberhinausgehenden Förderung für den Radverkehr vor. Er zeigt auf, wo wir heute stehen, was bisher umgesetzt und was konkret in Planung ist. Quantität und Qualität gehen dabei Hand in Hand. Leuchtturmprojekte wie die Ludwigsallee machen es möglich, schon heute zu erleben, wie das Radfahren in Aachen in Zukunft für alle komfortabel und sicher möglich sein wird.

1 Sieben Ziele des Radentscheids in Aachen



1. Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

Innerhalb eines Jahres wird ein durchgängiges, engmaschiges Routennetz zwischen und innerhalb der Bezirke geplant. Im Sinne der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010) erreichen 90 % der Bevölkerung die Radhauptverbindungen in

max. 200 m. Die Radhauptverbindungen sind unterbrechungsfrei, durchgängig beleuchtet, steigungsarm und baulich vom Fußverkehr getrennt. Jährlich werden 10 km dieses Netzes möglichst in Nebenstraßen erstellt.

Kreuzungen sicher gestalten

Kreuzungen werden mit Priorität auf Sicherheit und zügigem Vorankommen für Fuß- und Radverkehr gestaltet. Dies gilt bei Neubauten und grundlegenden Umbaumaßnahmen.

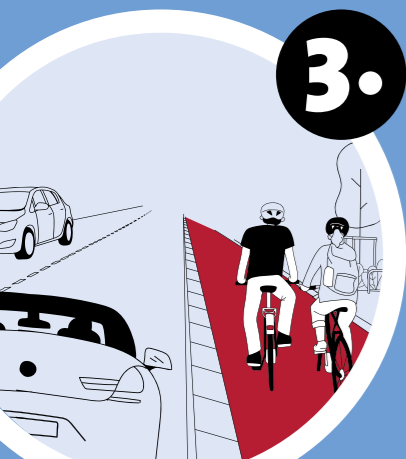
mit besonderer Bedeutung im Radwegenetz, hohem Verkehrsaufkommen oder besonderem Gefährdungspotenzial.

2.1 Große Ampelkreuzungen

Jährlich werden drei Kreuzungen wie folgt umgebaut: Der Radverkehr erhält eigene Ampeln und durch Schutzinseln getrennte Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich des Kfz-Verkehrs; die Haltelinien für den Radverkehr liegen direkt an der zu querenden Fahrbahn. Die Schutzinseln verkleinern die Abbiegeradien der Kfz und sorgen dabei für ideale Sichtbeziehungen zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr. Wartezeiten werden mittels bedarfsgesteuerter Ampelanlagen minimiert. Umbaupriorität haben Kreuzungen

2.2 Einmündungen und Grundstückszufahrten

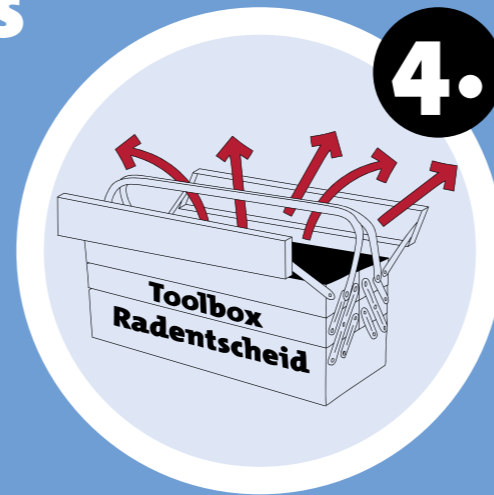
Jährlich werden 15 Einmündungen wie folgt umgebaut: An Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen Geh- und Radwege jeweils niveaugleich weitergeführt. Bei Neuanlagen von (sowie Baumaßnahmen an) bestehenden Grundstückszufahrten werden Rad- und Gehwege ebenfalls nach diesen Standards ausgeführt.



3. Sichere Radwege an Hauptstraßen

Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich

vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.



4. Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

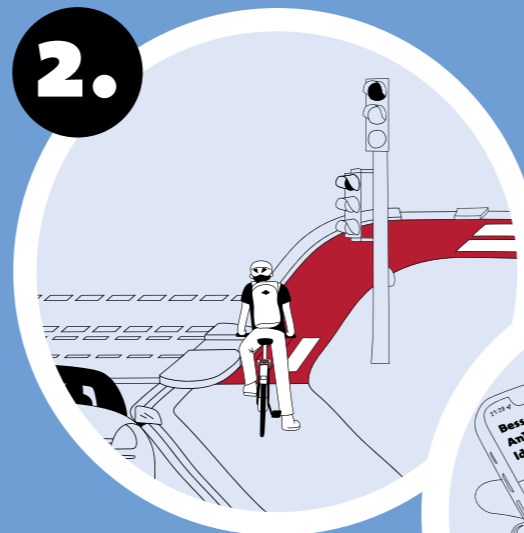
Neue oder zu sanierende Radfahrflächen sind – auch in Kreuzungsbereichen – deutlich durch rote Farbe (z.B. farbiger Asphalt) vom übrigen Straßenraum abgesetzt. Das Fahrbahnmaterial ist durchgängig griffig mit möglichst niedrigem Rollwiderstand. Geh- und

Radwege werden baulich voneinander getrennt. Die Führung ist eindeutig und unterbrechungsfrei. Bevorrechtigte Geh- und Radwege werden jeweils niveaugleich weitergeführt und sind optisch sowie baulich eindeutig hervorgehoben.

Fahrradstellplätze umfassend ausbauen

a) 2.500 Plätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen,

b) 2.500 überdachte, beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen, c) je 5.000 Plätze an Fahrradbügeln außersowie innerhalb des Alleenrings.



2.

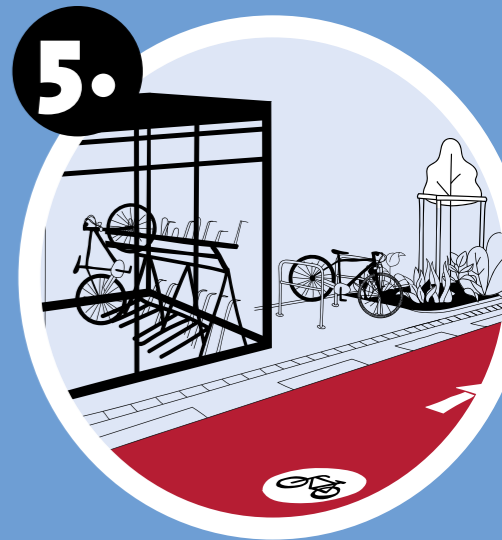


6.

Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

Ein Online-Portal erlaubt die Meldung von Mängeln am Geh- und Radwegenetz. Sowohl gemeldete als auch von der Stadt festgestellte Mängel sind öffentlich einsehbar mit

Eingangsdatum, Kartenposition, Klassifizierung des Mangels, Foto, Datum der geplanten und tatsächlichen Behebung.



5.

Verkehrswende konsequent und transparent fördern

Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele und städtische Akquise von (Rad-Verkehrsfördermitteln) wird jährlich

veröffentlicht und in Bürgerforen sowie politischen Gremien diskutiert.



7.

2

Verkehrsentwicklungsplanung in Aachen

Einordnung des Radentscheids, Strategie Radverkehr

Hinter den quantitativen Zielen des Radentscheides steht das übergeordnete Ziel, mehr Menschen für das Radfahren im Alltag zu begeistern und die Voraussetzungen für sicheres und komfortables Radfahren in Aachen zu schaffen. Damit leistet der Radentscheid einen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz in der Stadt.

Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen der Aachener*innen lag nach der letzten Mobilitätserhebung im Jahr 2017 bei elf Prozent; insgesamt wurden 54 Prozent der Wege mit dem Umweltverbund, das heißt zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn gemacht.

Nach wie vor sind viele Bürger*innen der Ansicht, dass es in zu vielen Straßenräumen noch nicht möglich ist, stressfrei und ohne Angst Fahrrad zu fahren. Das ist belegt unter anderem durch den bundesweiten „Fahrradklimatest“. Seit dem Jahr 2014 hat die Aachener Ratspolitik viele wegweisende Beschlüsse gefasst, um der Verkehrsentwicklung in Aachen eine Neuausrichtung zu geben und dem Umweltverbund uneingeschränkt Priorität einzuräumen.

Die Verkehrsentwicklungsplanung hat die Aufgabe, diese zielgerichtete Entwicklung anzuleiten. Dahinter steckt ein kontinuierlicher und feingliedriger Planungsprozess

mit vielen Bausteinen – von der Vision zur Strategie und hin zu daraus abgeleiteten Handlungsprogrammen und Fachstrategien.

Die im Jahr 2014 politisch beschlossene Vision Mobilität 2050 hat als Zielbild formuliert: „Aachen wird auch 2050 eine lebenswerte und wirtschaftsstarke Stadt der kurzen Wege sein. Einen entscheidenden Anteil daran hat eine effiziente, komfortable, sichere, kostengünstige, umwelt- und stadtverträgliche Mobilität. Die Weichen dazu wurden frühzeitig von den Verantwortlichen und den Bürger*innen in Abstimmung mit dem Umland gestellt.“

Die Mobilitätsstrategie 2030 – politisch beschlossen im Jahr 2020 – konkretisiert die Vision Mobilität und beschreibt die in den kommenden zehn Jahren erforderlichen ToDos. So soll etwa bis 2030 der Anteil aller zurückgelegten Wege im Umweltverbund (also im ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) um zehn Prozent – von 54 Prozent auf künftig 64 Prozent – erhöht werden. Anhand von 25 ebenfalls politisch beschlossenen Zielindikatoren misst die Stadt Aachen regelmäßig Wirkung und Erfolg der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung. Der erste „Lagebericht Mobilität“ erschien 2022. Er stellt die Entwicklung in den Zielindikatoren allgemeinverständlich dar. Die Berichterstattung erfolgt fortan im zwei bis drei Jahresrhythmus. Der Rat der Stadt Aachen hat die sieben Ziele des Radent-



Abb.1: Wilhelmstraße

scheids einschließlich ihrer quantitativen und qualitativen Vorgaben im November 2019 – also im Rahmen des laufenden Prozesses der Verkehrsentwicklungsplanung – beschlossen. Zum damaligen Zeitpunkt lag die Strategie Radverkehr als Handlungsprogramm der Verkehrsentwicklungsplanung bereits in einer Entwurfsfassung vor. Die Stadt Aachen hat diese infolge des Ratsbeschlusses von 2019 nochmals überarbeitet und damit einen geeigneten Rahmen zur Umsetzung des Radentscheids innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung geschaffen.

Die Strategie Radverkehr wurde im Sommer 2022 als erstes Handlungsprogramm der Verkehrsentwicklungsplanung einstimmig politisch beschlossen¹. Sie legt in sechs Handlungsfeldern konkrete Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen fest, damit das Radfahren in Aachen schnellstmöglich „sicher und komfortabel“ wird.

Mit der Umsetzung der Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung und des Radentscheids will die Stadt Aachen die Qualität und Fahrradfreundlichkeit des öffentlichen Raums effektiv und nachhaltig verbessern.

¹ https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Strategie2030/Strat_Rad/



3

2022 ist einiges passiert!

Analog der Ziele des Radentscheids wird hier berichtet



mit einer Ziel-Erschließungsqualität von 90 Prozent. In 2022 haben die Verkehrsplaner*innen die umfangreiche Grundlagenermittlung abgeschlossen und die Quell- und Zielverbindungen des Netzes identifiziert. Die Fachkommission Radverkehr hat den darauf aufbauend entwickelten Zielnetz-Entwurf innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung diskutiert. Die Hinweise und Anregungen der Fachkommission werden aktuell in den Zielnetz-Entwurf eingearbeitet. Der fachliche Vorschlag für ein hierarchisiertes Radhauptnetz einschließlich der Führungsformen des Radverkehrs für die einzelnen Hierarchiestufen steht im Frühjahr 2023 zur politischen Beratung an.

Rad-Vorrang-Routen (RVR)

Der Mobilitätsausschuss hat das Rad-Vorrang-Netz als Gesamtkonzept im Herbst 2019 beschlossen. Mit circa 60 Kilometern verbindet das Rad-Vorrang-Netz die äußeren Stadtteile Aachens mit der Innenstadt. Insgesamt gibt es zehn beschlossene Routen, die gemäß dem integrierten Ansatz sukzessive geplant und umgesetzt werden. Rad-Vorrang-Routen verlaufen vorrangig im Nebenstraßennetz und sind vorzugsweise straßenverkehrsrechtlich als Fahrradstraßen nach Aachen-Standard angelegt.

Die einzelnen Routen werden durch den Grabenring als Radverteilerling und den Neuentwurf des Aachener Radhauptnetzes ergänzt. Bei der Umsetzung der jeweiligen Teilmaßnahmen der Routen prüft die Verwaltung, ob die Gestaltung entsprechend der örtlichen Gegebenheiten und nach Abwägung aller Belange entsprechend den vom Radentscheid formulierten Zielen erfolgen kann. Im Folgenden werden die Entwicklungen der einzelnen Routen beschrieben.

3.1

Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

Radhauptnetz

Seit 2021 arbeitet die Stadt Aachen in Zusammenarbeit mit dem Büro AB Stadtverkehr aus Bonn an einem Neuentwurf eines ganzheitlichen Radhauptnetzes in Aachen. Die Entwicklung des Netzes berücksichtigt die bestehende Netzinfrastruktur sowie die 2019 politisch beschlossenen Rad-Vorrang-Routen und ergänzt diese durch neue Verbindungen zu einem hierarchisierten Radhauptnetz

Bestehende und geplante Radverkehrsverbindungen



— Radhauptnetz, Rad-Vorrang-Routen und weitere wichtige Radhauptverbindungen
 — weitere Radverkehrsverbindungen

Rad-Vorrang-Routen Campus Melaten und Eilendorf

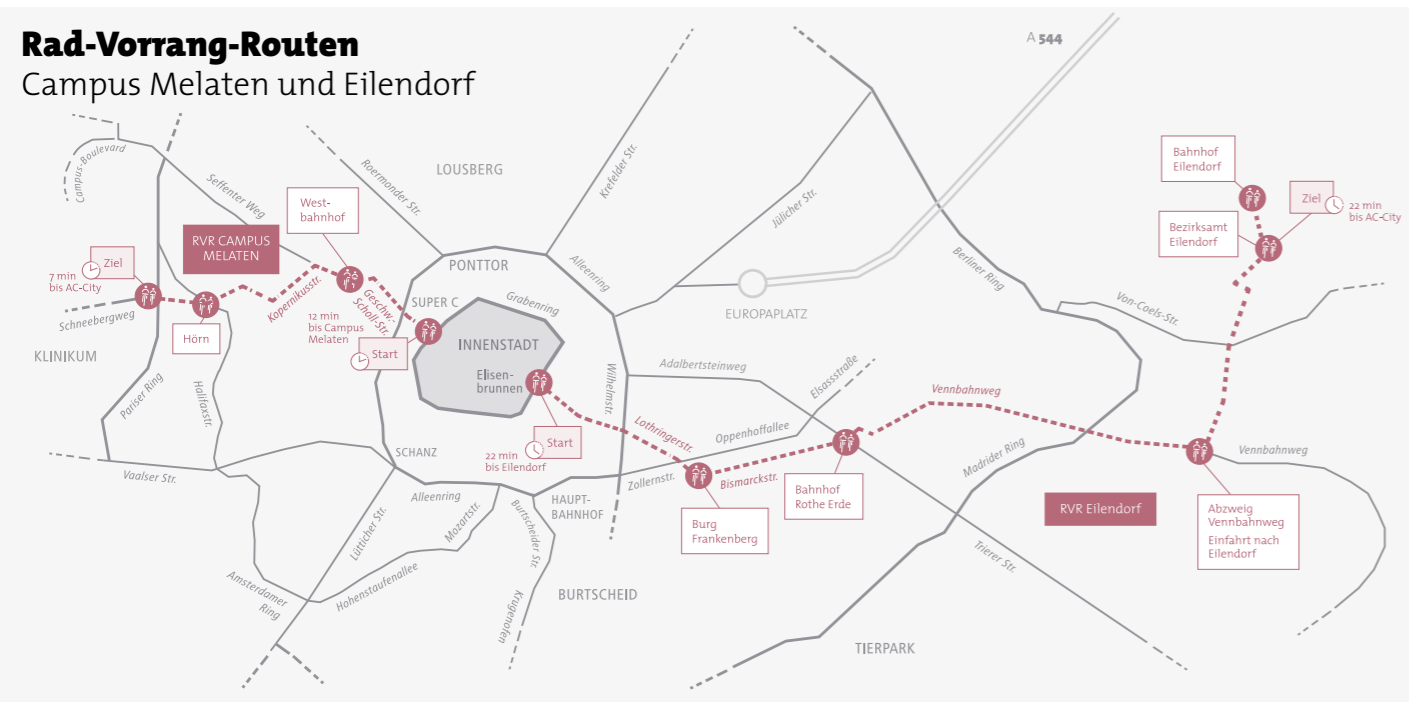


Abb.2: Schematische Darstellung RVR Campus Melaten und Eilendorf

RVR Eilendorf

Die RVR Eilendorf hat eine Gesamtlänge von 6,7 Kilometern. Ihr Verlauf ist in der Abbildung 7, gemeinsam mit der RVR Campus Melaten, dargestellt. Die Route wird seit 2019 umgesetzt und ist in weiten Teilen fertiggestellt.

Im Verlauf der RVR wurde in der **Von-Coels-Straße** 2022 die barrierefreie Querung der Hauptverkehrsstraße für den Radverkehr geschaffen. Das Grünlicht der Ampel wird mit einem separaten Tastknopf von Radfahrenden angefordert. Eine weitere Innovation ist für 2023 geplant. Dann soll das Grünlicht automatisch geschaltet werden. Die notwendige Erkennung von ankommenden Radfahrenden soll dann durch eine Wärmebildkamera ermöglicht werden. Von der Marienstraße kommend, können Radfahrende dann möglichst störungsfrei die Von-Coels-Straße queren und dem Verlauf der RVR Eilendorf über die Kleebachstraße stadteinwärts folgen.

Die jetzt geschaffene Querung ist ein weiterer Baustein, um den Radverkehr auf der RVR Eilendorf zu verbessern. Die Von-Coels-Straße kann jetzt aus beiden Richtungen (Marienstraße und Kleebachstraße) bequem und barrierefrei über Rampensteine mit einer Nullabsenkung gequert werden. Um die Aufmerksamkeit auf diese neue Situation zu erhöhen, wurden die Randbereiche der Querungsstelle rot eingefärbt.

Im weiteren Verlauf können die Radfahrenden von der Verbreiterung der Vennbahntrasse im Abschnitt der Zufahrt Eisenbahnweg bis Philippstraße profitieren. Eine Beschreibung zu den Veränderungen der Vennbahn befindet sich auf im Kapitel Regionale Radverbindungen.

Die **Bismarckstraße** stellt in der Folge einen weiteren Straßenraum dar, der für die RVR umgeplant wird. Die Einrichtung der Fahrradstraße wird zu einer grundlegenden Erneuerung des öffentlichen Raumes genutzt,

Abb.3: Barrierefreie Querung Von-Coels-Straße



Abb.4: Kfz Netzdurchtrennung Bismarckstraße

die das Quartier insgesamt aufwertet. Dazu wurde der Planungsraum um den Bereich Einmündung Beverstraße / Schenkendorfstraße erweitert. Für alle sichtbar wird die Bismarckstraße viele neue Bäume erhalten, über breitere, mit Leitelementen versehene Gehwege verfügen und natürlich eine Fahrradstraße erhalten, die den Qualitätsstandards der Stadt Aachen entspricht, vollflächig rot eingefärbt und an einzelnen Knotenpunkten angehoben ist. Unter der Oberfläche werden sämtliche Versorgungsleitungen erneuert sein und die Wärmewende durch die Verlegung von Fernwärmeleitungen realisiert. Nach Abschluss der umfangreichen Ausführungsplanung soll der Ausführungsbeschluss für die Bismarckstraße im Frühjahr 2023 eingeholt werden. Ein möglicher Baubeginn ist im Sommer 2023 geplant. Die Bauzeit wird mit ca. zwei Jahren angesetzt, sodass mit einer Fertigstellung im Jahr 2025 zu rechnen ist.

Die Einrichtung eines **Modalfilters** – einer Barriere für den Kfz-Verkehr – am Neumarkt wurde im Sommer 2022 provisorisch hergestellt. Eine entsprechende Kfz-Netzdurchtrennung war Bestandteil des Planungsbeschlusses, um den nicht gewünschten Kfz-Durchgangsverkehr zu verlagern. Die Verkehrsberuhigung führt nicht nur zu sichereren Verhältnissen für den Rad- und Fußverkehr, sondern auch zur Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Entsprechend des Beschlusses des Mobilitätsausschusses vom 26. Juni 2019 soll die **Lothringerstraße** im gesamten Bereich zwischen Oppenhoffallee und Wilhelmstraße zu einer Fahrradstraße umgestaltet werden. Um dies erreichen zu können, wird die Lothringerstraße zu einer Einbahnstraße für den motorisierten Individualverkehr. Die Fahrgassenbreite der Fahrradstraße wird zukünftig eine Breite von 4,40 bis 4,50 Metern und der Premiumfußweg an der nördlichen Seite der Lothringerstraße eine Mindestbreite von 2,50 Metern sowie abschnittsweise Aufweitungen auf eine Breite von bis zu 4,94 Meter haben. Zur Schulwegsicherung bleibt der Fußgängerüberweg an der Einmündung Alfonsstraße erhalten. Die Fahrgasse der Fahrradstraße soll zur Hervorhebung des Vorranges des Radverkehrs entsprechend der beschlossenen Ziele des Radentscheides vollflächig rot eingefärbt werden. Die Roteinfärbung wird erst nach Abschluss der Regionetz-Maßnahme vorgenommen.

Zur Verdeutlichung der Vorfahrtberechtigung der Fahrradstraße Lothringerstraße sind beidseitig Gehwegüberfahrten an den Einmündungen (Alfonsstraße, Herzogstraße und Friedrichstraße) vorgesehen. Auf gesamter Länge soll die Anzahl an Fahrradparkplätzen deutlich erhöht werden.

Rad-Vorrang-Route

Vaals

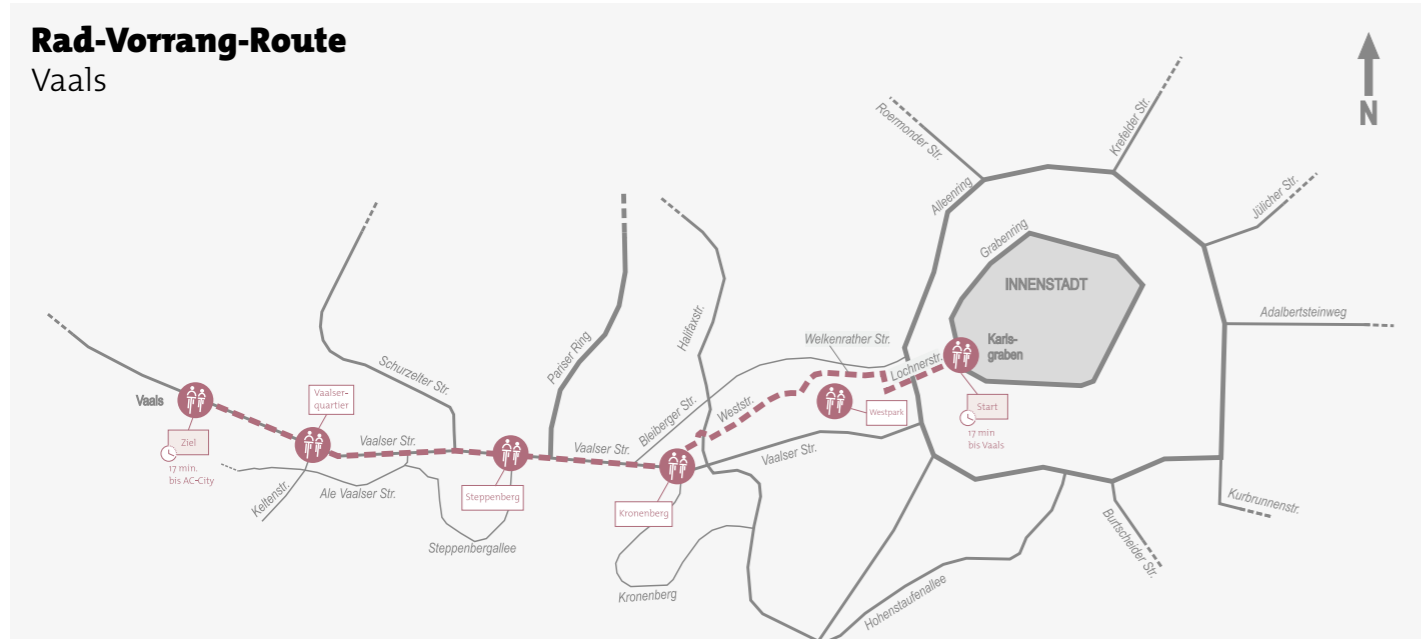


Abb.8: Schematische Darstellung RVR Vaals

RVR Vaals

Die RVR Vaals wird aktuell im Abschnitt von der Innenstadt bis zur Vaalser Straße geplant. Als vorrangige Führungsform kommen hierbei Fahrradstraßen zum Einsatz. Derzeit ist geplant, die Route von der Lochnerstraße kommend über die Gartenstraße in die Welkenrather Straße zu führen. Anschließend verläuft sie entlang der Weststraße bis zur Vaalser Straße. Die Planung hierzu wird im Jahr 2023 politisch beraten. Im Rahmen einer Straßenunterhaltungsmaßnahme im Vaalserquartier ergab sich die Möglichkeit einer kurzfristigen Verbesserung für den Radverkehr auf der Vaalser Straße im Abschnitt Keltenstrasse bis Landesgrenze (siehe Kapitel Hauptstraßen).

RVR Berensberg

Zur Kreuzung Bastei und zur Krefelder Straße (Soerser Weg – Bastei) wurden im Jahr 2022 die Beschlüsse zur Ausführung gefasst (siehe Kapitel „Kreuzungen sicher gestalten“ und „Hauptstraßen“). Für den Soerser Weg wurden die Planungen aufgenommen; die politische Beratung ist für die erste Jahreshälfte im Jahr 2023 vorgesehen.

RVR Preuswald

Auf der RVR Preuswald hat der Landesbetrieb Straßen. NRW den gemeinsamen Geh- und Radweg im Außenortsbereich der Lütticher Straße in 2022 saniert und im Zuge

dessen verbreitert. Im weiteren Verlauf wurden in 2022 Beschlüsse zur Markierung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung stadteinwärts auf der **Lütticher Straße** im Außenringversatz zwischen Brüsseler und Amsterdamer Ring sowie zur Hohenstaufenallee gefasst (s. Kapitel 3.3 Hauptstraße).

Für die Umgestaltung der **Krakaustraße** als Fahrradstraße mit begleitendem Premiumfußweg wurde der Planungs- und Beteiligungsprozess gestartet. Hierzu wurden drei mögliche Umgestaltungsvarianten erarbeitet, welche in 2023 in öffentlichen Beteiligungsformaten diskutiert werden sollen. Aufgrund umfangreicher vorlaufender Maßnahme der Regionetz in der Straße ist der Umbau derzeit für 2025 / 2026 vorgesehen.

Radverteillerring Grabenring

Die Ertüchtigung des Grabenrings zum Radverteillerring des Rad-Vorrang-Netzes erfolgt abschnitts- und stufenweise. Das **Reallabor am Templergraben** wurde in 2022 weitergeführt. Eine finale Evaluierung ist für das zweite Quartal 2023 vorgesehen; bereits jetzt kann festgehalten werden, dass ein Modalfilter auf dem Grabenring zu reduzierten Kfz-Verkehrsmengen und somit u.a. zu Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr führt.

Infolge einer Asphaltdeckenerneuerung wurde die Einrichtung einer Fahrradstraße im Bereich des **Driescher Gässchen** und des **Templergrabens** zwischen Hirschgraben und Wüllnerstraße beschlossen und wird im Frühjahr 2023 umgesetzt.

Die Neugestaltung des **Theaterplatzes**² sieht ein durchgängiges Gestaltungskonzept sowie eine Verkehrsberuhigung in der Theaterstraße und rund um das Theater vor. Der motorisierte Durchgangsverkehr wird herausgenommen und die Seitenräume zugunsten des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität verbreitert werden. Radverkehr und ÖPNV teilen sich gemeinsam mit dem Lieferverkehr die befahrbare Fläche. Auf eine separate Führungsform für den Radverkehr wurde zugunsten der Steigerung der Attraktivität und des Komforts für den gesamten Umweltverbund verzichtet. Radfahrenden steht mit der RVR Brand/Eilendorf über die Lothringerstraße, Schildstraße und Wirichsbongardstraße eine Alternative zur Verfügung.

Die Planungen zum **Kapuzinergraben** sehen die Berücksichtigung der Regiotram vor. Aufgrund der Breite des Straßenraums werden Straßenbahn und restlicher Kfz-Verkehr (hauptsächlich Busverkehr) gemeinsam geführt werden. Den Radverkehr wird auch in diesem Teil des Radverteillerrings eine wichtige Bedeutung zukommen. Die Planungen werden im Jahr 2023 vorangetrieben. Planungsansätze wurden auch für weitere Abschnitte des **Grabenrings** ausgearbeitet. Diese werden in 2023 mit der Unterstützung externer Planungsbüros konkretisiert und diskutiert.

Regionale Radverbindungen

Regionale Radwegeverbindungen ergänzen das bisher beschriebene Netz auch außerhalb der Stadt Aachen und der angrenzenden Stadtteile. Sie vervollständigen das durchgängige, engmaschige Radwegenetz.

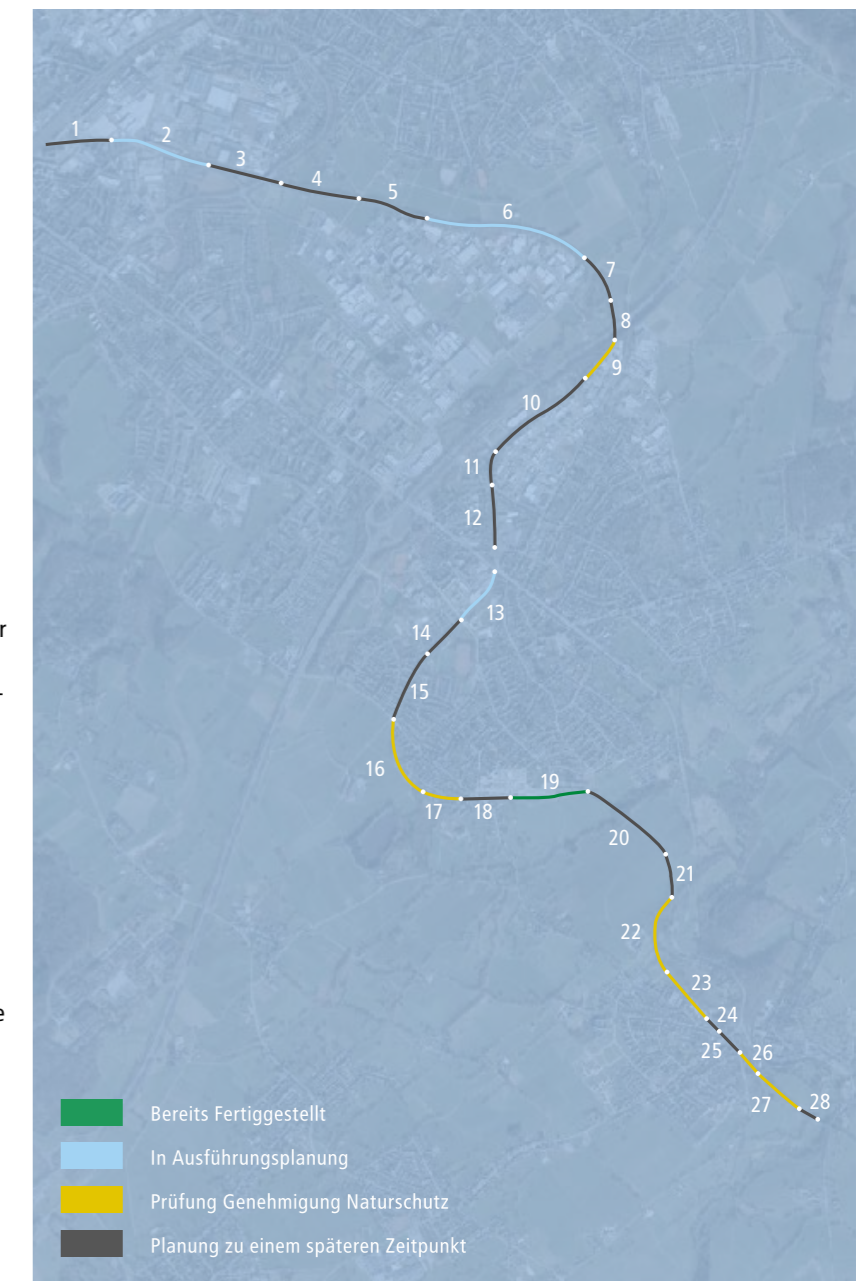
Vennbahn

Nach umfangreichen naturschutzfachlichen Prüfungen kann der Vennbahnweg nun auf allen der bisher geplanten zehn Abschnitte verbreitert werden. Diese haben zusammen eine Länge von etwa 3,9 Kilometern. Das erste Teilstück wurde in 2022 fertig gestellt. Entlang des Eisenbahnweges zwischen der Philipsstraße und einer kleinen Zufahrt am Eisenbahnweg wurde der Vennbahnweg auf einer Länge von etwa 450 Metern von 2,5 Meter auf 3,5 Meter verbreitert.

² https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/theaterplatz/projekt



Abb.9: Bauabschnitte Vennbahnweg



► Exkurs 02

Lebenswerte Städte & Gemeinden

Initiative für Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten

Als Gründungsstadt dieser Initiative tritt die Stadt dafür ein, die Regelhöchstgeschwindigkeit in der Stadt in eigener Zuständigkeit selber entscheiden zu dürfen. Derzeit gilt als innerörtliche Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Die bundesgesetzlich geregelte Straßenverkehrsordnung macht genaue Vorgaben darüber, in welchen Fällen und in welchem Maße hiervon abgewichen werden darf. Die Streckengeschwindigkeit kann innerorts auf klassifizierten Straßen nach § 45 (9) StVO nur bei konkreten Gefährdungen beziehungsweise im unmittelbaren Umfeld von sozialen Einrichtungen wie etwa Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern auf 30 km/h begrenzt werden.

Für die Initiative macht diese Einschränkung keinen Sinn. Vielmehr sollte eine Geschwindigkeitsreduktion als integrierter Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes zur Verbesserung der Lebensqualität, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung der öffentlichen Räume beitragen können. Dies können Städte und Kommunen in Abwägung aller Belange eigenverantwortlich am besten entscheiden. Für die Anpassung dieses Bundesrechts setzt sich die Initiative, der sich mittlerweile 445 Städte, Gemeinden und Landkreise (Stand 13.2.2023) angeschlossen haben, ein.

Zwei weitere Abschnitte befinden sich in der Ausführungsplanung: der Abschnitt zwischen Zieglerstraße und Debyestraße (etwa ein Kilometer) sowie das Teilstück zwischen Trierer Straße und Rombachstraße (etwa 300 Meter). In beiden Fällen wird der Vennbahnweg auf vier Meter verbreitert. Der Bau weiterer Teilstücke in Eilendorf ist ab der zweiten Jahreshälfte 2023 vorgesehen. Mit der schrittweisen Ausführungsplanung der weiteren sieben Abschnitte wird anschließend begonnen.

Alte Vaalser Straße

Die Alte Vaalser Straße wurde im Herbst 2022 zur Fahrradstraße umgestaltet. Die grenzüberschreitende Radverkehrsverbindung in die Niederlande wurde im Rahmen des „Interreg“-Programms der EU gefördert. Die Alte Vaalser Straße wurde auf voller Länge als Fahrradstraße ausgewiesen, jedoch bislang nur im Abschnitt Grenze bis Keltenstr. vollflächig rot eingefärbt. Der verbleibende Abschnitt wird nach Abschluss der dort für das Jahr 2023 geplanten Asphaltdeckensanierung rot eingefärbt. Vorher-Nachher-Vergleich: Im Abschnitt Püngelerstr. - Grenze wurde das Fahrbahnrandparken aufgehoben, um komfortables und sicheres Begegnen zu ermöglichen.

³ <https://www.radschnellweg-euregio.de>



Abb.10: Umbau Alte Vaalser Straße zur Fahrradstraße



Radschnellweg Euregio (RS4)

Der RS4 zwischen Aachen und Herzogenrath wird durch eine Projektgruppe geplant, der die Städte Aachen und Herzogenrath sowie die StädteRegion und der Landesbetrieb Straßenbau NRW angehören. Die letzten Arbeiten zur Fertigstellung der Umweltverträglichkeitsstudie sowie der für das Linienfindungsverfahren notwendigen Unterlagen sollen in 2023 fertig gestellt werden, so dass das Linienfindungsverfahren mit einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden kann. Wenn die Linie durch das Verkehrsministerium NRW festgelegt ist, können die detaillierteren Planungen und das Planfeststellungsverfahren beginnen. (Weitere Informationen unter: www.radschnellweg-euregio.de)

Dazu gehört auch die RVR nach Heerlen, die von der Roermonder Straße über die Horbacher Straße zum Grenzübergang Locht führt. Hier hat die frühzeitige Bürger*innenbeteiligung im Jahr 2022 stattgefunden. Weitere Planungs- und Verfahrensschritte stehen für 2023 an.

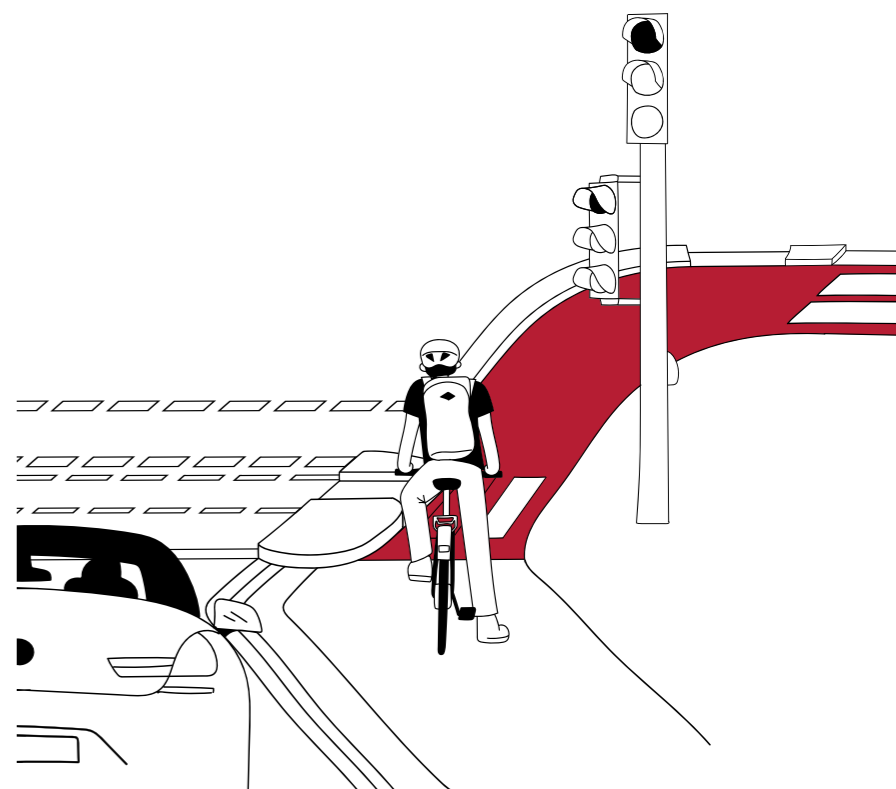
3.2

Kreuzungen sicher gestalten

Auch im Jahr 2022 spielten „geschützte Kreuzungen“ nach niederländischem Vorbild bei der Planung großer Ampelkreuzungen in Aachen eine zentrale Rolle.

Die Herausforderung liegt derzeit darin, dass es weder Evaluationen oder Erfahrungen zur Sicherheitswirkung noch deutsche Regelwerke und Richtlinien zu den „geschützten Kreuzungen“ gibt.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersuchte die TU Dresden gemeinsam mit Mobycon den Einfluss verschiedener Gestaltungsmerkmale von „geschützten Kreuzungen (Protected Intersection PI)“ auf die Verkehrssicherheit, das Sicherheitsempfinden sowie das Verhalten verschiedener Nutzer*innengruppen im Straßenraum. Eine wichtige Aktivität im Rahmen dieses Projekts waren Expert*innen-Interviews, in dem Hindernisse bei Entwurf und Umsetzung von „geschützten Kreuzungen“ in Deutschland sowie mögliche Lösungsansätze identifiziert werden sollten. Die Stadt Aachen wurde im Zuge dessen eingeladen, über eigene Chancen und Probleme bezüglich praktischer Belange, der Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf, die derzeitige und künftige Planungspraxis und Änderungsbedarfe in Recht und Regelwerke zu berichten. Die Ergebnisse der von der Stadt Aachen im Jahr zuvor durchgeführten Kommunalerhebung wurden dem Projekt zur Verfügung gestellt. Der Abschlussbericht wird Ende 2023 erwartet. Auch der Inputfilm zur Jahresveranstaltung Radentscheid 2021 war Bestandteil der Verkehringenieurausbildung an der TU Dresden.



Der Knoten **Vaalser Straße/Amsterdamer Ring/Halifaxstraße** befindet sich noch in Planung. Die Beschlussfassung ist für die erste Jahreshälfte 2023 avisiert. Es wird weiterhin eine Umgestaltung gemäß der Zielvorstellung des Radentscheids und mit einer konfliktfreien Radverkehrssignalisierung angestrebt. Das bedeutet, dass der Radverkehr eigene Ampeln bzw. eigene Grünzeiten an Ampeln erhält. Zusätzlich wird die Sicherheit für den Radverkehr durch getrennte Wartezonen im vorgelagerten Sichtfeld des Kfz-Verkehrs erhöht. Der Radverkehr steht damit vor dem motorisierten Verkehr.

Die Umgestaltung der Knoten **Breslauer Straße/Stolberger Straße/Peliserkerstraße** und **Breslauer Straße/Dresdener Straße** wurde im Kontext der Planungen zur Breslauer Straße weiter ausgearbeitet. Im Zusammenhang mit der beschlossenen ersten Ausbaustufe soll in Aachen auch die Signalisierung für indirekt linksabbie-

Zielerfüllung Radentscheid und Leistungsfähigkeit

Die Stadt Aachen muss bei der Zielerfüllung des Radentscheids stets darauf achten, dass die Straßen und insbesondere die Ampelkreuzungen leistungsfähig bleiben. Dabei prüft die Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität stets jeden Entwurf und jede Planung auf die Leistungsfähigkeit. Dazu werden Verkehrszählungen durchgeführt und ausgewertet. Auf dieser Grundlage kann die Verwaltung Aussagen über die Leistungsfähigkeit im Ist- und Soll-Zustand treffen. Sollte die Zielerfüllung des Radentscheids dazu beitragen, dass ein Knoten nicht mehr leistungsfähig ist, verbessert sich die Situation für den Radverkehr auch nur geringfügig. Der Rückstau, der sich für den Kfz-Verkehr und viel wichtiger, für den ÖPNV ergeben würde, würde dazu beitragen, dass auch der Radverkehr längere Wartezeiten an Knoten hätte.

Abb.11: Planungsvariante Salierallee



genden Radverkehr standardisiert werden. Aktualisierte Verkehrserhebungsdaten aus dem Jahr 2022 zeigen eine Abnahme der Kfz-Belastungszahlen am Knoten Breslauer Straße/Dresdener Straße. Das unterstützt hinsichtlich der Knotenpunkt-Leistungsfähigkeit und in Verbindung mit der topographischen Situation die Umsetzung einer radentscheidkonformen Knotenpunktgeometrie und Signalisierung in der zweiten Umbaustufe.

Am 17. Februar 2022 wurde im Mobilitätsausschuss beschlossen, für die Umgestaltung der **Salierallee** eine Bürger*innenbeteiligung durchzuführen, die daraufhin am 14. Juni 2022 stattfand. Auf deren Grundlage werden Varianten zur detaillierten Radverkehrs-, Kfz- und ÖPNV-Führung im Knotenpunktbereich **Salierallee/Eupener Straße und Salierallee/Siegelallee/St. Vither Straße** entwickelt und konkretisiert. Die signaltechnische Planung zielt in allen Varianten auf eine konfliktfreie Signalisierung des Radverkehrs. Der politische Beschluss für die Umgestaltung ist für 2023 geplant.

Im Rahmen der Überplanung des Pontwalls sowie der

Turm- und Junkerstraße (im Zusammenhang mit dem Neubau der Brücke) werden die Knoten **Pontwall/Turmstraße/Wüllnerstraße, Turmstraße/Claßenstraße** und **Turmstraße/Königstraße/Maastrichter Straße** hinsichtlich ihrer Radverkehrssignalisierung betrachtet und vorbehaltlich einer politischen Beschlussfassung optimiert. Die Fertigstellung der Brückenbaumaßnahme ist für Ende 2023 vorgesehen.

Bastei

Auf Grundlage des Planungsbeschlusses vom Juli 2022 für die Umgestaltung des Knotenpunktes Bastei nach den Vorgaben des Radentscheides wurde die Entwurfs- und Ausführungsplanung für den Knotenpunkt entwickelt. Der Ausführungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt des Knotenpunktes konnte im Dezember 2022 eingeholt werden.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes soll eine deutliche Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr geschaffen werden - einerseits durch eine bauliche

Abb.12: Bestandssituation Verkehrsführung Turmstraße / Claßenstraße



Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und andererseits durch eine getrennte Ampelschaltung dieser beiden Gruppen. Die vier Ecken des Knotens sind einheitlich gestaltet: Dort werden Radfahrende baulich vor dem Kfz-Verkehr geschützt auf konstant 1,50 Meter breiten Radwegen geführt, womit gleichzeitig der Kurvenradius für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr durch die vorgesehenen Schutzinseln verkleinert und dadurch die Abbiegeschwindigkeiten reduziert wird.

Die Schutzinseln dienen gleichzeitig als Aufstell- und Wartefläche für Fußgänger*innen, denen an den Querungen seitens der Radfahrenden Vorrang einzuräumen ist. Im westlichen Bereich des Knotens, zwischen Ludwigsallee und Saarstraße wird der Radverkehr auf Fahrbahnniveau als sogenannte Protected Bike Lane geführt. Im östlichen Bereich des Knotens fährt der Radverkehr auf dem Niveau des Fußverkehrs.

Bevor der Kreuzungsbereich baulich umgestaltet werden kann, sind zunächst obligatorische Infrastrukturmaßnahmen seitens der Netzbetreiber Regionetz und Deutsche Telekom durchzuführen.

Nach den vorgeschalteten Leitungsarbeiten erfolgt die Umsetzung der Maßnahme Bastei schnellstmöglich unter Maßgabe der Verträglichkeit mit anderen Großprojekten wie beispielsweise dem Neubau der Brücken Turmstraße und Haarbachtalbrücke (A 544) in den Jahren 2023 bis 2026.



Abb.13: Radentscheidkonformer Umbau Einmündung Ludwigsallee / Salvatorstraße nach dem Umbau

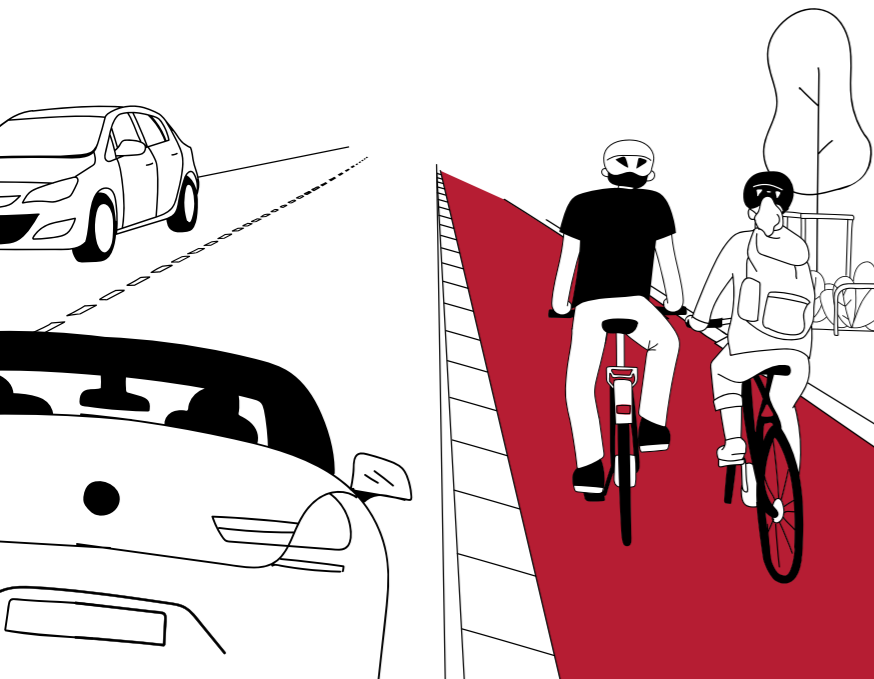
Einmündungen

Im Jahr 2022 wurden nur Einmündungen nach den Zielvorgaben des Radentscheides umgebaut. Darunter zählen unter anderem die Einmündung in der Ludwigsallee / Salvatorstraße und die zahlreichen Grundstückszufahrten. Für das Jahr 2023 sind die Einmündungen in der Monheimallee, der Bismarckstraße und der Jakobsstraße geplant.

Subjektive und objektive Sicherheit an Kreuzungen

Zur Förderung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes muss ein Maximum an subjektiver/empfundener und objektiver Sicherheit für Radfahrende erzielt werden.

Die physische Trennung der Verkehrsarten trägt der subjektiven und der objektiven Verkehrssicherheit Rechnung. Gleichwohl gilt im Verkehrsnetz: Diese Trennung kann nicht immer aufrechterhalten werden. Wird Radverkehr linear subjektiv und objektiv sicher im Seitenraum baulich getrennt geführt, so ist an Stellen, an denen sich die Verkehrsarten kreuzen müssen und diese lineare bauliche Trennung nicht aufrechterhalten werden kann, eine detaillierte planerische Betrachtung besonders wichtig. Dies gilt zum Beispiel in Knoten, an Einmündungen, in Zufahrten und an Halte-/Zu-/Ausstiegsstellen des ÖPNV. Unfallzahlen belegen, dass an diesen Stellen, an denen Verkehrsarten mit unterschiedlichen Verkehrsrichtungen aufeinandertreffen, besonders häufig Unfälle zu verzeichnen sind. Die Relevanz dieser punktuellen Konfliktstellen wird in der öffentlichen Diskussion oft unterschätzt, weil der Fokus auf das lineare Vorankommen per Rad auf der Strecke gelegt wird. Diese Misch-/Überschneidungsbereiche erfordern individuelle Abwägung, Priorisierung und Vermittlung zwischen den Belangen der mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln am Verkehr Teilnehmenden. Bei dieser Entscheidung muss der Schutz der besonders Vulnerablen (Fuß-/Radverkehr) in besonderer Weise berücksichtigt werden.



3.3

Sichere Radwege an Hauptstraßen

Vaalse Straße

Für die Vaalse Straße wurde für den Bereich Vaalsequartier im Juni 2022 der kombinierte Planungs- und Ausführungsbeschluss gefasst. Der Anlass für die Planung auf diesem Teilstück war die dortige Sanierung der Asphaltoberfläche. Im Januar 2022 wurde eine umfassende Bürger*innenbeteiligung zu den verschiedenen Möglichkeiten der Umgestaltung durchgeführt. Die beschlossene Variante sieht auf der Nordseite in Fahrtrichtung Niederlande die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens („Protected Bike Lane“) vor, der in einen besonders breiten und rot eingefärbten Schutzstreifen übergeht, der wiederum gut an die niederländische Verkehrsführung anschließt. In Fahrtrichtung Aachen erhalten Fuß- und

Abb.15: provisorische Markierung Vaalse Straße



Radverkehr mehr Platz durch das Aufheben des dortigen Parkstreifens. Witterungsbedingt konnte die Maßnahme nicht mehr im Jahr 2022 durchgeführt werden; die Umsetzung ist nunmehr für das Frühjahr 2023 vorgesehen.

Jülicher Straße

Die Jülicher Straße erhält zwischen Hanseemannplatz und Blücherplatz im Jahr 2023 eine neue Asphaltdecke. In diesem Zusammenhang werden die Querschnitte überprüft und die Aufteilung der Verkehrsflächen angepasst. Veränderungen sollen dem ÖPNV- und Radverkehr zu Gute kommen.



Abb.14: Bestandssituation Verkehrsführung Salierallee

Salierallee

Der Straßenquerschnitt der Salierallee soll nach Fertigstellung einer Baumaßnahme des Netzbetreibers Regionetz radentscheidkonform umgebaut werden. Die vorliegenden Planungsvarianten befinden sich in einem Abwägungsprozess, an dessen Ende eine Vorzugsvariante entwickelt und in der Politik beraten werden soll. Dies erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der im Jahr 2022 durchgeführten Bürger*innenbeteiligung und mithilfe eines Lärmgutachtens sowie einer aktuellen Verkehrszählung. Die politischen Beratungen für den Planungsbeschluss sind für das zweite Quartal 2023 vorgesehen.

Danach erfolgt die Ausführungsplanung, ein erneuerter Bürger*innendialog sowie die politische Beratung des Ausführungsbeschlusses. Die bauliche Umsetzung ist demnach in 2024 realistisch.

Lütticher Straße

Die Lütticher Straße soll im Abschnitt Brüsseler Ring bis Hohenstaufenallee mit einem rot eingefärbten Radfahrstreifen versehen werden, der sowohl zum ruhenden als auch zum fließenden Verkehr mit einem Sicherheitsabstand versehen ist („Buffered Bike Lane“). Die Stadtverwaltung strebt an, hierzu im ersten Quartal 2023 den kombinierten Planungs- und Ausführungsbeschluss einzuholen. Die Markierungsarbeiten sollen im Anschluss bis Sommer 2023 erfolgen.

Im Abschnitt Limburger Straße bis Hohenstaufenallee der Lütticher Straße hat die Stadtverwaltung in den Jahren 2020 und 2021 einen umfassenden Planungs- und Beteiligungsprozess initiiert, um eine ursprünglich aus dem Jahr 2013 stammende Ausführungsplanung hinsichtlich der Ziele des Radentscheids planerisch zu überprüfen und zu aktualisieren. Eine grundlegende Variantenentscheidung liegt vor. Sie ist verbunden mit dem politischen Auftrag, die Mobilität im Quartier mit allen Verkehrsmitteln nochmals genau zu untersuchen, vor allem vor dem Hintergrund, dass hier im Jahr 2023 eine neue Bewohnerparkzone eingerichtet wird und eine positive Baubilanz erzielt werden soll. Im Dezember 2022 beschloss der Mobilitätsausschuss die Einrichtung der vorgenannten Bewohnerparkzone. Die Einrichtung erfolgt kurzfristig im Jahr 2023. Mit den Evaluierungsergebnissen ist etwa ein Jahr nach der Einrichtung zu rechnen, so dass das weitere Vorgehen und die Fortführung der Planung voraussichtlich zum Jahreswechsel 2023/2024 erneut politisch beraten werden können.

Krefelder Straße

Im Mai 2022 fasste der Mobilitätsausschuss den kombinierten Planungs- und Ausführungsbeschluss, die Krefelder

Straße stadteinwärts im Abschnitt zwischen Soerser Weg und Kreuzung Bastei im Bestand für den Radverkehr zu ertüchtigen. Zuvor hatte eine Bürger*inneninformation mittels vertonter Präsentation stattgefunden. Geplant ist, einen rot eingefärbten Radfahrstreifen zu markieren, der ab der Kardinalstraße mit baulichen Trennelementen zum Kfz-Verkehr versehen ist. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Frühjahr 2023.

Hohenstaufenallee

Im Juli 2021 hat der Mobilitätsausschuss für die Hohenstaufenallee zwischen Habsburgerallee und Limburger Straße eine radentscheidkonforme Führung auf etwa 600 Metern beschlossen. Es ist ein umfangreicher Umbau des Straßenraums geplant. Dieser umfasst die teilweise Erneuerung der Fahrbahn, Anpassungen in der Straßenentwässerung, Ersatz- und standortnahe Neupflanzungen von Bäumen, den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Barbarossaplatz und die Neuanlage komfortabler Wege für den Rad- und Fußverkehr. Vor den Umbauarbeiten durch die Stadt Aachen muss zunächst eine noch anstehende Baumaßnahme der Regionetz in der Habsburgerallee stattfinden. Die bauliche Umsetzung ist daher erst ab 2024 denkbar.

Saarstraße

Im Rahmen der durch die Vollsperrung der Ludwigsallee notwendigen Baustellenverkehrsführung auf der Saarstraße wurde auf dem bestehenden Parkstreifen für den Radverkehr eine Protected Bike Lane (PBL) eingerichtet. Der vor der Baustellenführung vorhandenen Radfahrstreifen birgt aufgrund des fehlenden Sicherheitstrennstreifens zum Längsparkstreifen eine große Gefahr von Doring-Unfällen. Aus diesem Grund und den zusätzlich positiven Erfahrungen der Radfahrenden mit der baustellenbedingten PBL, wurde nach dem Ende der Baustellenverkehrsführung eine provisorische radentscheidkonforme PBL eingerichtet. Die Parkplätze sind zugunsten der



Abb.16: provisorische radentscheidkonforme Protected Bike Lane auf der Saarstraße

Abb.17: Neumarkierung auf dem Pontwall



Verkehrssicherheit entfallen. Sie bilden zusammen mit dem früheren Radfahrstreifen eine etwa drei Meter breite PBL, die Dooring-Unfälle des Radverkehrs verhindert. Die entstandene Radverkehrsanlage in der Saarstraße ist Gegenstand eines Verkehrsversuchs. In dieser Versuchsphase erhebt und evaluiert die Verwaltung diverse Verkehrsdaten. Die Vorstellung einer ersten Auswertung erfolgt mit anschließender politischer Diskussion des Verkehrsversuchs. Das Provisorium bleibt bis zur dauerhaften Umgestaltung der Saarstraße erhalten. Die Vorplanungen für den Umbau haben begonnen.

Pontwall

Auf dem Pontwall wurde von August 2020 bis Mai 2022 eine von der Fahrbahn baulich abgetrennte Radverkehrsanlage (PBL) zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende erprobt. Mit der Erneuerung der Asphaltdecke im Mai 2022 wurde die PBL zurückgebaut und die Erfahrungen evalu-

iert. Die Auswertung der Evaluation zeigt, dass sich die PBL positiv auf die Sicherheit des Radverkehrs ausgewirkt hat. Die Stadt Aachen hat dazu neben Verkehrsüberwachungen auch Umfragen mit den Verkehrsteilnehmenden erfolgreich durchgeführt. Seitens der Teilnehmenden der Slido-Umfrage, die zu Fuß/per Rad/per Kfz unterwegs waren, wird die Maßnahme eindeutig mehrheitlich mit „sehr gut“ bewertet. Lediglich die Gestaltung und Ästhetik der Trennelemente wurde bemängelt. Auch die ASEAG und der Stadtbetrieb wurden hinsichtlich der Benutzbarkeit, Sichtbarkeit, Verkehrssicherheit, Instandhaltung und weiteren Punkten befragt. Die Ergebnisse der Evaluation sind in die Planung aufgenommen worden.

Nach Fertigstellung der neuen Oberfläche im Sommer 2022 erfolgte eine Neumarkierung nach dem politischen Beschluss vom 19. Mai 2022. Ziel war eine Verbesserung für den Radverkehr insbesondere hinsichtlich der Sicherheit. Aus diesem Grund entstand eine PBL auf beiden Seiten des Pontwalls. Die Markierung konnte im November 2022

► Exkurs 05

Sichtdreiecke

Die Gewährleistung von Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmenden ist grundlegend wichtig für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr. Dies gilt unabhängig vom Verkehrsmittel. Menschen, die sich gegenseitig adäquat wahrnehmen, begegnen sich sicherer.

Bezugnehmend auf die geltenden Regelwerke und Richtlinien wurden im Jahr 2022 an rund 50 Situationen im Kontext von Knoten, Einmündungen und Überquerungen die Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden überprüft. Die Anlässe waren unterschiedlich, zum Beispiel Unfälle, Hinweise aus der Bürgerschaft und eigene Beobachtungen. Im Falle einer unzureichenden Sicht wurden Maßnahmen getroffen, um die Sicht regelkonform herzustellen. Oftmals wurden geparkte Autos als massives Sichthindernis eingestuft. An solchen Stellen wurde das Abstellen von Autos unterbunden und stattdessen blickdurchlässige Anlehnbügel für den Radverkehr in Kombination mit schützenden Sperrpfosten vor und hinter den Bügeln installiert. So konnte nicht nur die Sicht verbessert, sondern neue Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden.

abgeschlossen werden. Die Installation der Betonsteine für den baulichen Schutz der Radverkehrsanlage erfolgt im Jahr 2023.

Eine Besonderheit stellt der zweiteilige politische Beschluss dar. Die umgesetzte Markierung entspricht dem ersten Teil des Beschlusses. Die PBL ist nur zu Teilen radentscheidkonform und geht auf den Vorschlag der ASEAG, des Radentscheids und weiterer Initiativen zurück. Die PBL ist überwiegend 2,50 Meter breit und nur an den Kreuzungsbereichen entspricht sie dem Radentscheidmaß von 2,80 Meter inklusive Protektionselement. Die dadurch gewonnene Breite kommt vor allem dem ÖPNV zu Gute. Der zweite Teil des Beschlusses sieht einen erneuten Planungsauftrag für eine endgültige, radentscheidkonforme Lösung vor. Diese soll nach Fertigstellung der Brücke Turmstraße der Politik vorgestellt werden.

Monheimsallee / Heinrichsallee

Auf dem Abschnitt der nördlichen Heinrichsallee (ab Maxstraße) bis Monheimsallee (Bastei) wurde eine baulich geschützte Radverkehrsanlage geplant. Die Planung sieht auf einer Länge von insgesamt 800 Metern vor, den Radverkehr in Teilen gemäß Ziel 3 des Radentscheid baulich getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen. Überdies wird die heute 1,50 Meter breite Radverkehrsanlage auf 2,30 Meter verbreitert. Die Planung wurde seitens der Bezirksvertretung Mitte und des Mobilitätsausschusses beschlossen und befindet sich aktuell in der Umsetzung. Erstmals in Aachen kommen hier zur Trennung des fließenden Kfz- und Radverkehrs punktuelle bauliche Elemente in Form von flexiblen Pfosten aus Kunststoff zum Einsatz.

Alt-Haarener-Straße

Die Maßnahmen an der Alt-Haarener-Straße werden abschnittsweise betrachtet. Im Abschnitt zwischen Wurmbenden und Germanusstraße wurde in 2021 in stadtauswärtiger Fahrtrichtung im Zuge von Leitungsarbeiten ein rot eingefärbter Schutzstreifen markiert. Der Straßenraum des Abschnitts zwischen Haarener Gracht und Friedensstraße (Unfallhäufungsstelle) wurde in 2022 baulich umgestaltet, so dass Anfang 2023 der stadtauswärtig führende Radfahrstreifen zwischen Haarener Gracht und Friedensstraße und zwischen Friedenstraße und Kochstraße markiert und rot eingefärbt werden kann. Die stadteinwärts, bergab fahrenden Radfahrenden fahren im Mischverkehr ohne die Gefahr von Dooring Unfällen und erhalten an der Kreuzung Haarener Gracht/Alt-Haarener Straße einen vorgezogenen Aufstellbereich.

Turmstraße / Junkerstraße

Die Junkerstraße ab der Kreuzung Königsstraße und die Turmstraße bis zur Kreuzung Wüllnerstraße sowie die Gegenrichtung befinden sich in der Vorplanung. Auslöser für die Planung war der Abriss und Neubau der Brücke Turm-

straße sowie Regionetz-Arbeiten und Asphaltmaßnahmen in der Turmstraße. Die Entwürfe für die Straßenraumaufteilung konnten im Jahr 2022 weiterbearbeitet werden. Eine intensive Abstimmung steht im Jahr 2023 an. Durch die Bauarbeiten und den Neubau der Brücke Turmstraße sowie die Regionetz-Arbeiten in der Turmstraße ist ein Zeitplan vorgegeben. Mit Fertigstellung der Straßenbaumaßnahmen in der Turmstraße soll eine politische Beratung angestrebt werden. Eine Verbesserung für die Verkehrsträger des Umweltverbundes ist vorgesehen.

Grüner Weg

Für den Grünen Weg können aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auch bei einer Überplanung keine radentscheidkonformen Maße realisiert werden. Gleichwohl kann die Situation für den Radverkehr bei Verzicht auf alle Baumstandorte und die Parkstände im öffentlichen Raum

Abb.18: BNeumarkierung auf dem Pontwall



Abb.19: Europaplatz bei Nacht



verbessert werden: Für den Abschnitt zwischen der Lukasstraße und Gut Lehmküchen wurde im September 2021 die Anlage eines 1,50 Meter breiten Radwegs mit 0,50 Meter baulichem Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr beschlossen. Um einen Anschluss an den Bahntrassenradweg Aachen Jülich am Schwarzen Weg zu schaffen, wurde die Überplanung des Grünen Wegs bis zum Abzweig Grüner Weg Richtung Prager Ring ausgeweitet. Es liegen erste Arbeitsergebnisse des beauftragten Büros vor, welche geprüft und im weiteren Schritt in Varianten ausgearbeitet werden sollen.

Freunder Landstraße

Für die Freunder Landstraße wurde eine verkehrliche Machbarkeitsstudie beauftragt, in dessen Rahmen verschiedene Varianten vom beauftragten Büro ausgearbeitet wurden. Eine Vorstellung der Varianten fand im Juni 2022 in einer Online-Bürger*innenbeteiligung mit rund 50 Teilnehmer*innen sowie einem Bürger*innendialog vor Ort statt. Die Ergebnisse werden ausgewertet und die Planungsvarianten konkretisiert.

Roermonder Straße

Die Roermonder Straße wurde aufgrund ihrer Länge in verschiedene Abschnitte unterteilt. Für den ersten Abschnitt zwischen Ponttor/Rütscher Straße und Kohlscheider Straßen liegen Querschnittsvarianten vor. Für den Abschnitt zwischen Kohlscheider Straße und Rathausstraße/Schlossparkstraße wurde im Jahr 2022 eine Bürger*innenbeteiligung erfolgreich durchgeführt. Derzeit werden die Ergebnisse ausgewertet. Nach der abgeschlossenen Asphaltmaßnahme soll im Jahr 2023 die Markierung erfolgen. Für die Roermonder Straße im Abschnitt von Haus Linde bis zur Horbacher Straße unterstützt die Stadt Aachen den Landesbetrieb Straßen.NRW bei der Planung. Dazu hatte die Stadtverwaltung bereits vor dem Ratsbe-

schluss zum Radentscheid eine Planung erarbeitet und in die politische Beratung eingebracht. Nun soll die Planung in diesem Abschnitt orientiert an den Zielen des Radentscheids aktualisiert werden.

Europaplatz

Für die Nebenanlagen des Europaplatzes ist der Planungsbeschluss im Sommer 2021 erfolgt. Im September 2022 fand dann eine Bürger*inneninformation statt, deren Ergebnisse aktuell in die Ausführungsplanung eingearbeitet werden.

Die Nebenanlage werden komplett erneuert. Es entsteht ein durchgängig drei Meter breiter Radweg, der in einzelnen Abschnitten durch Grünflächen vom Gehweg abgetrennt wird. Der Belag besteht durchgängig aus roteingefärbtem Asphalt. An den Einmündungen Josef-von Görres-Straße (Nord) und Blücherplatz entstehen Anrampungen für den querenden Kfz-Verkehr im Bereich der bevorrechtigten Radfurten und Fußgängerüberwegen. Außerdem werden die Abbiegeradien und Flächen für den Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung der Schlepplinien des ÖPNV verkleinert. Zudem wird die Bepflanzung des Europaplatzes ergänzt, um den alten Platzcharakter wiederherzustellen. Der Ausführungsbeschluss ist für Sommer 2023 vorgesehen. Der Bau soll im Herbst 2023 beginnen.

Breslauer Straße

Am 11. November 2021 hat der Mobilitätsausschuss eine erste Stufe beschlossen, die vorhandenen Radverkehrsanlagen an der Breslauer Straße grundlegend zu erneuern. Geprüft werden sollen zwei Aspekte: zum einen ein Verschieben des geschützten Radwegs an den Einmündungen der Gewerbebetriebe nach außen und zum anderen die Einrichtung einer provisorischen Buskap-Haltestelle an der stadtauswärts gelegenen Haltestelle Dresdener Straße. Im Anschluss an die politischen Beratungen fand vom 07. Februar bis 21. Februar 2022 eine Bürger*inneninformation

mittels vertonter PowerPoint-Präsentation zur Einrichtung der PBL an der Breslauer Straße statt. Bis zum 23. März 2022 gingen dazu 20 themenbezogene E-Mails bei der Verwaltung ein, die zeitnah beantwortet wurden.

Im Laufe des Jahres 2022 hat sich der Fahrbahnzustand der Breslauer Straße, auf der die Protected Bike Lane errichtet werden soll, unerwartet und erheblich verschlechtert, sodass in Teilabschnitten die Fahrbahn (Asphaltdeck und -binderschicht) erneuert werden muss. Dies erhöht sowohl den Umfang als auch die Kosten des Bauvorhabens. Derzeit läuft der Vergabeprozess mit der öffentlichen Ausschreibung der Maßnahme. Baubeginn wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 sein. Gleichzeitig hat die Verwaltung die Planungen für die zweite Stufe begonnen.

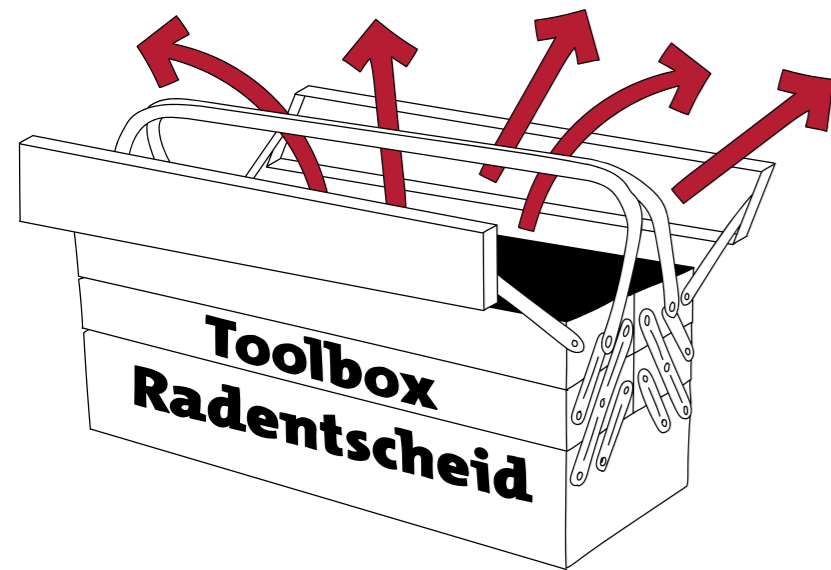
Ludwigsallee

Die Maßnahme Ludwigsallee folgte dem ganzheitlichen Planungsansatz der Stadt Aachen. Hier wurde im Anschluss an die Erneuerung der Versorgungsleitungen der Stadtraum umgestaltet: Die Neuaufteilung der Flächen folgt zugunsten des Umweltverbundes. Neben einem 2,50 Meter breiten Gehweg wurde ein 2,30 Meter breiter baulich von der Fahrbahn abgesetzter Radweg angelegt. Rund 50 Autoparkplätze entfielen. Die Verkehrsfreigabe der Ludwigsallee erfolgte am 09. Mai 2022. Nach Abschluss aller Arbeiten fand am 23. September 2022 eine Eröffnungsfeier mit Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen statt.



Abb.20: Ludwigsallee vor und nach dem Umbau

Abb.21: Bodenmarkierungen Rad-Vorrang-Route



3.4

Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

Abb.22: Beschilderung Rad-Vorrang-Routen; zweiseitig



Beschilderung und Markierung der Rad-Vorrang-Routen (RVR)

Das für die Rad-Vorrang-Routen entworfene und beschlossene Gestaltungskonzept sieht zum einen auffällige Infotafeln an markanten Stellen vor und zum anderen Bodenmarkierungen mit einer speziellen Bildmarke, die zwei Radfahrer*innen zeigt und zusätzlich mit Richtungspfeilen zur Orientierung versehen sind.

Im November 2022 wurden erstmals die bereits weitgehend fertiggestellten Rad-Vorrang-Routen Brand, Eilendorf und Campus Melaten mit den Infotafeln und Bildmarken ausgestattet. In Bereichen mit gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr und somit erhöhtem Bedarf an Rücksichtnahme wurden entsprechend des Gestaltungskonzeptes „Fair-Zusammen-Logos“ markiert.



Abb.23: Nachträgliche Roteinfärbung Kurbrunnenstraße

Roteinfärbung

Entsprechend den Zielen des Radentscheids werden neue oder zu sanierende Radfahrflächen mit einer roten Oberfläche hergestellt. Auf Asphalt-Bestandsflächen wird derzeit das Aufbringen von sogenannter Kaltplastik favorisiert. Es ist ein bereits etabliertes und relativ günstiges Verfahren. Insbesondere in Kreuzungsbereichen ist es bereits in der Vergangenheit sehr häufig eingesetzt worden. Sind gepflasterte Radfahrflächen herzustellen, werden rot eingefärbte Betonpflastersteine mit einer sogenannten Minifase verwendet. Ein Stein mit „Fase“ ist an seinen Kanten leicht abgeschrägt, damit diese Kanten nicht so leicht ausbrechen und damit Unebenheiten entstehen. Um aber den Rollwiderstand nicht unnötig zu erhöhen, wird die kleinste, technisch herstellbare Fase eingesetzt. Gibt es im Bestand bereits grau gepflasterte Flächen, die zur Kenntlichmachung der Radverkehrsführung rot eingefärbt werden sollen, besteht die Möglichkeit, die Bestandsfläche mit einer nicht-starren Markierungsfolie (zum Beispiel am Übergang von der Marktstraße zum Wolferskaul in Brand) zu überziehen.

Für rote Asphaltflächen wird bisher meist ein Beschich-

tungsverfahren eingesetzt. Dazu wird ein gewöhnlicher Asphalt mit einem rot eingefärbten Epoxidharz überzogen, das zur Erhöhung der Rutschfestigkeit mit einem feinen, farblich passenden Gestein abgestreut wird. Das Verfahren eignet sich gut für Neubaustrecken, ist aber relativ teuer und aufwendig in der Herstellung.

Ist ohnehin ein neuer Asphalt in einer Straße erforderlich, kann grundsätzlich auch ein rot eingefärbter Asphalt verwendet werden. Einige Kommunen nutzen dieses ebenfalls recht teure Verfahren bereits für ausgewählte Flächen. Auch in Aachen werden wir es in Zukunft versuchsweise verwenden. Technisch gibt es viele Variationsmöglichkeiten bei der Materialwahl. Hier wird sich noch zeigen, welches Material im Einzelfall das am besten geeignete ist.

Insbesondere für die Beschichtungen mit Epoxidharz und die rot eingefärbten Asphalte gilt, dass Aufbrüche, die über die Nutzungsdauer einer Straße immer zu erwarten sind, relativ schwer gleichwertig und in ähnlicher Farbe wieder zu verschließen sind. Im Laufe der Jahre wird sich zeigen müssen, wie gut es den Bauunternehmen gelingt, die Flächen im Nachgang zu ihren Arbeiten wieder ansprechend herzustellen.

Standards / Gestaltungsgrundlagen: RVR und Fahrradstraßen

Um deutlich zu machen, dass der Radverkehr auf Fahrradstraßen Vorrang hat, hat die Fachverwaltung Standards erarbeitet, wie Fahrradstraßen in Aachen gestaltet sein sollen. Diese wurden im November 2018 vom Mobilitätsausschuss beschlossen. Wer auf Fahrradstraßen fährt, hat an Einmündungen und Kreuzungen Vorfahrt. Tempo senkende Eingriffe sind in bestimmten Fahrradstraßen auch vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen: zum Beispiel durch Teiler- oder Plateaufpflasterungen mit sinusförmigen Rampensteinen. Überall dort, wo auch Busse fahren, müssen die Belange des Busverkehrs berücksichtigt werden.

Abb.24: Arbeitsschritte der Rotmarkierung und Reflexionsgranulat



Nachträgliche Roteinfärbungen von Radverkehrsanlagen

Das Ziel 4 des Radentscheides beschreibt, dass alle neuen oder zu sanierenden Radverkehrsanlagen flächig rot eingefärbt werden sollen. Neben der Berücksichtigung dieses Standards bei Neuplanungen hat die Stadt Aachen in 2022 auch eine Prioritätenliste zur nachträglichen Roteinfärbung bereits bestehender Radverkehrsanlagen erstellt. Hierbei wurde unter anderem die Bedeutung im Radverkehrsnetz, der Zustand der Fahrbahnoberfläche und die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Überplanung der Anlage als Abwägungskriterien berücksichtigt. Im Herbst 2022 wurden die Schutzstreifen der Kurbrunnenstraße rot markiert. Die Prioritätenliste wird in den nächsten Jahren kontinuierlich abgearbeitet.

Trennelemente

Werden Geh- und Radwege unmittelbar parallel und höhengleich zueinander angelegt, werden diese mit „Ku-

gelplatten“ taktile spürbar voneinander abgegrenzt. Diese Kugelplatten sind für die Stadt Aachen in Zusammenarbeit mit der Kommission Barrierefreiheit entwickelt worden. Sie stellen eine wirksame und zugleich fehlerverzeihende Lösung dar, die bei Reifenkontakt nicht gleich zum Sturz des Radfahrenden führen, zugleich aber auch ein unachtsames Ausweichen auf den Gehweg erschweren. Von der Fahrbahn baulich abgetrennte Radfahrstreifen, so genannte „Protected Bike Lanes“ ermöglichen Radfahrenden, im fließenden Verkehr auf der Fahrbahn physisch getrennt vom motorisierten Verkehr zu fahren. Sie stellen im Vergleich zu baulich auf Gehwegniveau angelegten Radwegen eine ebenso sichere, aber kostengünstigere und zeitlich schneller zu realisierende Form der Radverkehrsführung dar. Nach Versuchen mit sogenannten Klebebordsteinen aus reflektierendem Weißbeton werden derzeit verstärkt Sicherungselemente, wie beispielsweise flexible Poller („Pole Cones“) eingesetzt. Geplant sind sie zum Beispiel an der Monheimsallee zwischen Jülicher Straße und der Kreuzung Bastei. Auch sie trennen den Rad- vom motorisierten Verkehr.

► Exkurs 07

Planungsstandards

Ein verkehrssicheres Miteinander ist nur möglich, wenn die Infrastruktur von den Verkehrsteilnehmenden akzeptiert und regelkonform genutzt wird. Hierfür sind Einheitlichkeit, Verständlichkeit und Komfort grundlegende Voraussetzungen. Zum Erreichen dieses Zieles und im Sinne der Beschleunigung der Umsetzung ist seitens der Stadt Aachen ein Katalog mit Planungsstandards in Erarbeitung. Er beinhaltet ein Grundrepertoire an Planungssituationen und -erfordernissen und wird entsprechend der gesammelten Erfahrungen und Rückmeldungen kontinuierlich fortgeschrieben.

Beispielsweise kann an Halte-/Zu-/Ausstiegsstellen des ÖPNV die streckenbezogene Separierung der Verkehrsarten in der Regel nicht oder nur eingeschränkt fortgeführt werden. Grundsätzliche Gestaltungsmöglichkeiten hierfür werden in den Dokumenten der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.), wie zum Beispiel Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013) genannt. Die Anforderungen an bauliche geschützte Radverkehrsanlagen und barrierefrei ausgebaute Bushaltestellen machen es erforderlich, dass Richtlinien und Empfehlungen konkretisiert werden.

Die Stadt Aachen erarbeitet gerade ein Grundlagenpapier, wie der Radverkehr in speziellen Situationen geführt werden kann. Darin sind auch Musterskizzen mit Hinweisen zu bestehenden Richtlinien und konkrete Gestaltungsvorschläge enthalten.

Diese dienen als Hilfestellung für die einzelne Planung. Jede Planungssituation und jeder Abschnitt ist dabei individuell und birgt unterschiedliche räumliche Voraussetzungen, wie beispielsweise verfügbare Breiten, angrenzende Nutzungen, Verkehrsstärken sowie spezifische Vor- und Nachteile der Gestaltungsvarianten. Durch Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht. Darüber hinaus werden Abstimmungserfordernisse reduziert und der erforderliche (politische) Entscheidungsprozess der Einzelmaßnahmen und ihre Umsetzung beschleunigt.

3.5

Fahrradstellplätze umfassend ausbauen

Fahrrad-Bügel in der Innenstadt und den Stadtbezirken

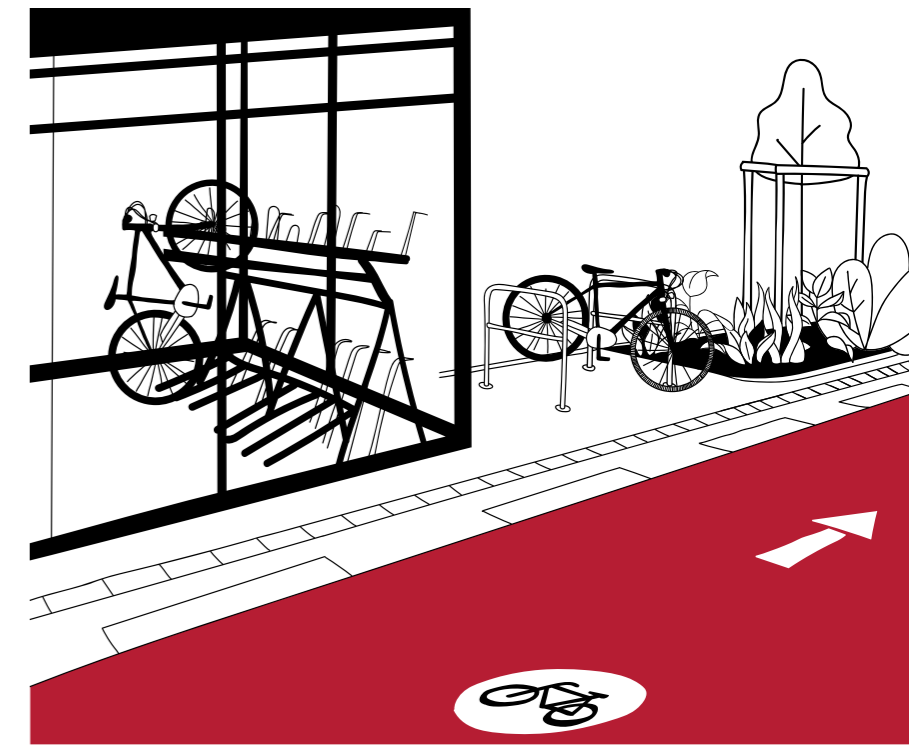
Das Meldeportal „Radbügel für Aachen“ ist weiterhin für Bürger*innen erreichbar. Alle Meldungen, die im Meldezeitraum (Mitte April bis Ende August 2020) über das Meldeportal eingegangen sind, werden weiterhin sukzessive von der städtischen Fachabteilung Verkehrsplanung und Mobilität geprüft und bewertet. Radbügel wurden und werden weiterhin aufgestellt, wenn die Voraussetzungen für die vorgeschlagenen Standorte erfüllt sind. Mehrfache Meldungen werden zusammengefasst. Aktuell können Wünsche über den Mängelmelder der Stadt eingereicht werden. Hinweise und Wünsche werden auch weiterhin per Mail, Telefon oder per Post entgegengenommen.

Wichtige sowie häufig gemeldete Standorte fließen auch in die weiteren Überlegungen und Planungen zum Thema Fahrradparken (zum Beispiel Fahrradabstellanlagenkonzept, Sammelschließanlagen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser) ein. Das Planen und Aufstellen von Fahrradbügeln im gesamten Stadtgebiet ist auch in den Folgejahren ein fortwährender Prozess und wichtiger Baustein zur Radverkehrsförderung in Aachen.

Im Jahresverlauf 2022 wurden insgesamt 556 Fahrradbügel an verschiedenen Standorten geplant. Ein Großteil der Planungen entstanden durch die Wünsche der Bürger*innen aus dem Meldeportal, über Mails oder Eingaben im Mängelmelder. Weitere Planungen entstanden im Zuge von Umbaumaßnahmen in verschiedenen Straßen. 327 weitere Radbügel befinden sich in der Ausschreibung und werden sukzessive installiert.

2022 konnten 371 Fahrradbügel im Aachener Stadtgebiet umgesetzt werden. In der Zusammenschau der Jahre 2020, 2021 und 2022 wurden bislang 1.574 Fahrradbügel realisiert, davon 340 innerhalb und 1.234 außerhalb des Alleinrings.

Die hier geschaffenen Fahrradabstellplätze werden unter Ziel 5c bilanziert.



Radstationen und Abstellplätze im Umfeld des Hauptbahnhofs

Die im Folgenden aufgezählten und geschaffenen Fahrradabstellplätze werden unter Ziel 5a bilanziert.

Radstation in der Bahnhofstraße 22

In der Radstation gibt es aktuell 158 Fahrradstellplätze. Neben dem Fahrradparken bietet der WABe e.V. als Betreiber weitere Dienstleistungen wie Reparaturarbeiten und Fahrradverleih an. Während der Pandemie mussten auf Grund von Personalmangel die Öffnungszeiten reduziert werden. Um die Öffnungszeiten wieder auszuweiten, unterstützt die Stadt die Radstation mit jährlichen Mitteln.

Fahrradparken am Hauptbahnhof (Bluegate)

Im Rahmen einer privaten Projektentwicklung entsteht seit dem Jahr 2018 in unmittelbarer Nachbarschaft zum Aachener Hauptbahnhof das Projekt „Bluegate“. Neben Hotel-, Büro und möglicherweise Hochschulnutzungen sowie Geschäften in den Erdgeschossen entlang der Zollamtsstraße wird dort eine Radstation mit einem voll automatisierten Fahrradparkhaus realisiert. Die Anzahl der Stellplätze wird gegenüber der ehemaligen Radstation deutlich vergrößert. Die Bauarbeiten laufen bereits seit einigen Jahren, der Rohbau ist mittlerweile weit fortgeschritten. Wie viele private Projektentwicklungen ist auch das Projekt „Bluegate“ bedingt durch die globale Lage (Pandemie, unterbrochene Lieferketten, Bau- und Energiekrise, etc.) immer wieder ins Stocken geraten. Für die Fertigstellung wird aktuell das Jahr 2024 in Aussicht gestellt. Die Stadtverwaltung begleitet den Prozess der Konzeption und Inbetriebnahme des Fahrradparkhauses aktiv. Ziel ist es, die Fahrradabstell- und Fahrradservice-Infrastruktur im Bahnhofsumfeld insgesamt synergetisch wirken zu lassen, d.h. die Fahrradparkhäuser | Radstationen Bahnhofstraße, Zollamtsstraße und Bluegate insgesamt zu betrachten, um auf diese Weise ein von Jahr zu Jahr besseres Gesamtpaket für Radfahrende (insbesondere Pendler*innen) anbieten zu können.

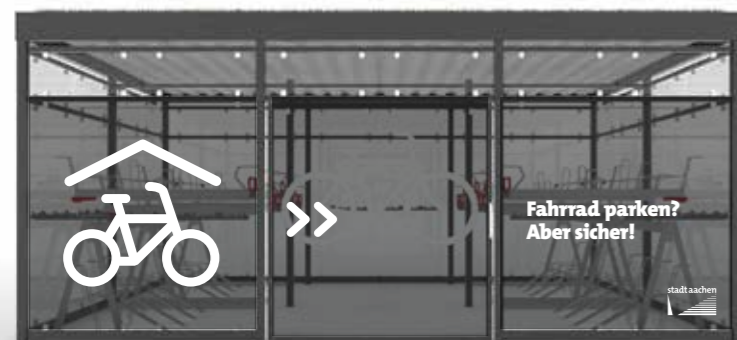


Abb.25: Systemgrafiken / Renderings zu den Fahrradparkhäusern mit acht bis 32 Parkplätzen

Fahrradparkhäuser

Die im Folgenden beschriebenen und geschaffenen Fahrradabstellplätze werden unter Ziel 5b bilanziert. Durch die Aufstellung der Fahrradparkhäuser aus dem Förderprojekt AachenMooVe im öffentlichen Straßenraum und in APAG-Parkhäusern wurden in der Stadt erstmals 191 gesicherte Stellplätze für Fahrräder geschaffen.

Fahrradparkhaus Franziskushospital – #AachenMooVe!

Im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! wurde ein öffentlich zugängliches, gesichertes, modulares Fahrradparkhaus am Franziskushospital errichtet. Hier befinden sich 32 Stellplätze.

Fahrradparkhaus Büchel – #AachenMooVe!

Auf der Fläche des ehemaligen Pkw Parkhauses am Büchel, welches im Jahr 2022 abgerissen wurde, wurde durch das Förderprojekt #AachenMooVe! ebenfalls ein Fahrradparkhaus mit 16 gesicherten und überdachten Stellplätzen errichtet. Dieses wird im Rahmen der „ZwischenZeit Büchel“ vor Ort bestehen bleiben.

Abb.26: Fahrradparkhaus Bhf. Schanz



Perspektive Bahnhof Rothe Erde und Westbahnhof

Für die Haltepunkte Rothe Erde und Westbahnhof wird ein weiteres Gutachten Aufschluss über mögliche Standorte und Machbarkeit geben. Das Gutachten wurde ausgeschrieben und an ein externes Planungsbüro vergeben. Die Ergebnisse des Gutachtens werden im Frühjahr 2023 erwartet.

Fahrradparkhaus Brabantstraße – #AachenMooVe!

Ein weiteres gesichertes Fahrradparkhaus in modularer Bauweise wurde in der Brabantstraße errichtet. In diesem ist Platz für acht Fahrräder. Das Dach des Parkhauses wird zusätzlich begrünt. Dadurch fügt es sich auch gestalterisch gut in die Umgebung ein.

Fahrradparkhaus Bahnhof Schanz – #AachenMooVe!

Am Haltepunkt Schanz wurde im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! ein gesichertes, modulares Fahrradparkhaus mit 32 Stellplätzen errichtet.



Abb.27: überdachte, gesicherte Abstellanlagen im APAG Parkhaus



Abb.28: Fahrradparkhaus in der Brabantstraße

Fahrradparken bei der APAG – #AachenMooVe!

In folgenden APAG Parkhäusern wurden ebenfalls insgesamt 103 überdachte, gesicherte Abstellanlagen aufgebaut:

- Im Parkhaus „Adalbertsteinweg“ (26 Abstellmöglichkeiten)
- Im Parkhaus „Rathaus“ (20 Abstellmöglichkeiten)
- im Parkhaus „Galeria-Kaufhof-City“ (57 Abstellmöglichkeiten)

Nutzer*innen erhalten den Zugang aktuell über den Mobility Key der APAG. Der Eingangsbereich der Parkhäuser ist über eine Drehtür gesichert. Diese Standorte sind vor allem für Innenstadtbesucher*innen und dort arbeitende Personen von hoher Bedeutung, da sie sich im nahen Innenstadtbereich befinden. Perspektivisch sollen in allen Parkhäusern auch Fahrradstellplätze eingerichtet werden.

Mobility Key Fahrradparken leicht gemacht!

Exkurs 08 <

Im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! wurden 2022 insgesamt sieben neue Fahrradabstellanlagen errichtet - alle gesichert, überdacht und die Ersten ihrer Art in Aachen.

Die Standorte: Brabantstraße, Büchel, Bahnhof Schanz, Franziskushospital sowie in den APAG-Parkhäusern Galeria Kaufhof City, Adalbertsteinweg und Rathaus.

Radfahrer*innen können dort in Kürze das Fahrrad oder Pedelec sicher und bequem abstellen, wenn ein Platz frei ist. Der Zugang erfolgt über den Mobility Key der APAG. Abgebucht wird der Tarif von 1,50 Euro je 24 Stunden nach der Dauer des Parkvorgangs. Dauerparker*innen zahlen dabei nicht mehr als maximal 15 Euro im Monat.

Hinweise zum Bedienen der Anlage und zum Abstellen des Rades finden sich am Bedienterminal und auf der dort angegebenen Webseite der APAG. Unter apag.de/mobility-key kann schon jetzt der Zugang per Mobility Key beantragt werden.

Abb. 29: Fahrradflunder



Fahrradflunder

Die Stadt Aachen hat 2022 aufgrund der positiven Resonanz zu der 2021 angeschafften Fahrradflunder zwei weitere Fahrradflundern gekauft. Damit sind in der Stadt nun drei Fahrradflundern ständig im Einsatz. Sie werden in regelmäßigen Abständen alle sechs Monate an einen neuen Standort versetzt. An den ausgewählten Standorten wird die Auslastung regelmäßig überprüft, um festzustellen, ob der dauerhafte Einbau von Fahrradbügeln auf Kosten von Parklätzen sinnvoll sein könnte.

Von April bis Oktober des Jahres 2022 standen die Flundern an folgenden Standorten: Stephanstraße, Kleinmarschierstraße und Charlottenstraße. An allen drei Standorten werden auf Grund der hohen Auslastung feste Fahrradbügel aufgestellt. Im Oktober 2022 wurden die Flundern an folgenden Standorten aufgestellt: Viktori-aallee, Karlsgraben und Hirschgraben. Hier bleiben die Flundern noch bis zum Frühjahr 2023 stehen.

Lastenradparken

Lastenräder haben besondere Anforderungen beim Parken. Daher wurde zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde ein Regelplan erarbeitet, der im Straßenraum angewendet werden soll. Auf einen Parkplatz lassen sich drei Lastenräder platzieren. Um die Nutzer*innen darauf aufmerksam zu machen, dass es sich bei den vorhandenen Abstellflächen um Flächen für Lastenräder handelt, werden neben den aufgestellten Fahrradbügeln, Hinweisschilder installiert.

Zudem werden schmalere Fahrradbügel genutzt. Der Vorteil hierbei ist, dass auch Lastenräder mit Korb das Rad ohne Probleme an dem Bügel befestigen können. Dies ist bei den bislang im Stadtgebiet aufgestellten Fahrradbügeln nicht der Fall. Ergänzt wird der Plan durch Lastenrad-Piktogramme, die auf den Boden aufgebracht werden und ebenfalls verdeutlichen sollen, dass es sich bei der Fläche um eine Abstellfläche für Lastenräder handelt. Die Umsetzung erfolgt zunächst als Pilotversuch am Karlsgraben in Höhe des Biomarktes. Die Umsetzung weiterer Standorte befindet sich in Planung.

► Exkurs 09

Rahmenvertrag Fahrradparken

Die Verwaltung hat bereits im Jahr 2021 erstmals einen Rahmenvertrag für das Aufstellen von Fahrradbügeln ausgeschrieben, um den Aufwand der Einzelausschreibungen zu reduzieren und die Fahrradbügelstandorte schneller realisieren zu können. Trotz zahlreicher Abrufe der Vergabeunterlagen gab es keinen Bieter im Ausschreibungsverfahren. Dies hatte nach Rücksprache mit verschiedenen Firmen unterschiedliche Gründe (Größe des Auftragsvolumens aus personellen und logistischen Gründen nicht möglich, Preisentwicklung vor allem beim Rohstahl nicht vorhersehbar, Auftragsvolumen übersteigt die Lagerungsmöglichkeiten).

Daraufhin wurde der Rahmenvertrag im Jahr 2022 überarbeitet und im letzten Quartal 2022 erneut ausgeschrieben. Auf Grund der Änderungen (vor allem in Bezug auf die Stoffpreisgleitklausel) hofft die Verwaltung, nun im zweiten Anlauf geeignete Firmen zu finden. Das Aufstellen der Fahrradbügel kann dadurch nach erfolgreicher Vergabe schneller erfolgen.

Bis dahin werden die Fahrradbügel weiterhin quartalsweise ausgeschrieben. Im Jahresverlauf wurden mehrere Quartale zusammengefasst ausgeschrieben, um die Anzahl zu erhöhen und eine schnellere Umsetzung zu ermöglichen.

3.6

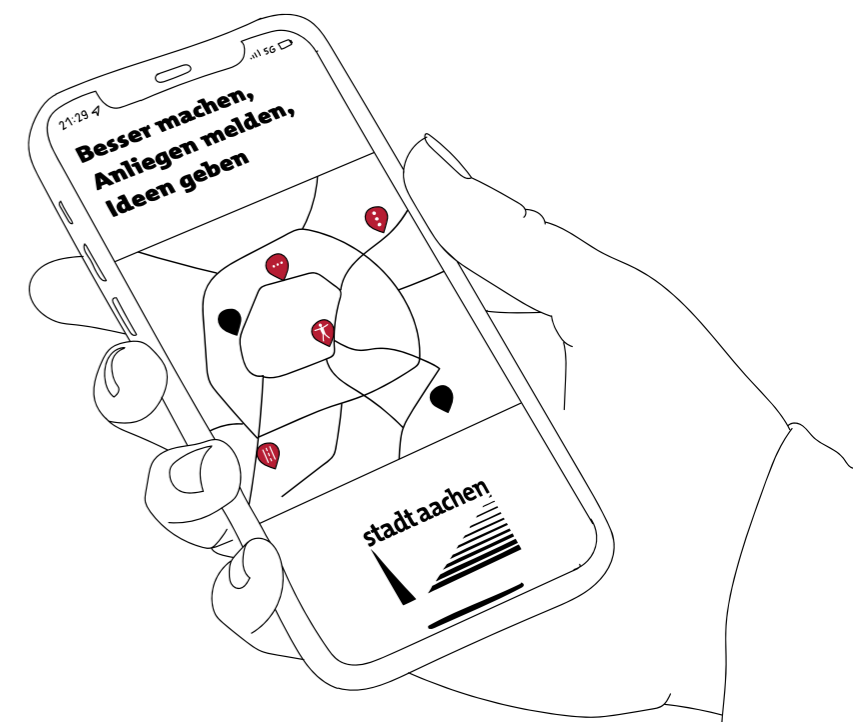
Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

Die Stadt Aachen hat im Sommer 2022 den Aachener „Mängelmelder“ freigeschaltet. Über den Mängelmelder⁴ können Bürger*innen schnell und unkompliziert Schäden, Ärgernisse und Verbesserungshinweise für den öffentlichen Raum im Aachener Stadtgebiet an die zuständigen Stellen in der Verwaltung weitergeben. Erreichbar ist er über folgende Internetseiten: <https://maengelmelder.aachen.de/> oder über die städteübergreifende „Mängelmelder-App“ in allen verfügbaren App-Stores.

Der Mängelmelder bündelt auf diese Weise diverse Kanäle, die zuvor auf unterschiedliche Zuständigkeiten verteilt waren und schafft zugleich ein transparentes und co-kreatives Tool für die Stadtgesellschaft – eine Einladung, die Stadt gerade auch im kleinen Detail mitzugestalten.

Mit dem Mängelmelder wurde das Ziel 6 des Radentscheides umgesetzt. In der verwaltungsinternen Abstimmung und Entwicklung wurde dieser Anlass genutzt, um ein weit umfänglicheres Meldeportal mit weiteren Meldekriterien – über rein (rad)verkehrliche Themen hinaus – einzurichten. So können Bürger*innen auch Anliegen rund um die Themen „Müll“ und „Abfall“ (z.B. nicht geleerte Mülltonnen, Meldungen zu Sperrgut), Stadtreinigung (z.B. Verschmutzungen im Stadtraum), Barrierefreiheit (z.B. Meldungen zu Bordsteinabsenkungen und Leitelementen) sowie Bus und Bahn (z.B. Meldungen zu Haltestellen) über das Meldeportal an die Stadtverwaltung weitergeben.

Die Hinweise der Bürger*innen werden entsprechend ihrer Kategorie direkt und automatisch in die zuständigen Fachabteilungen geleitet. Die eingereichten Meldungen sind nach Prüfung (insbesondere in Bezug auf Einhaltung der Datenschutzrichtlinien) und Freigabe durch die entsprechende Fachabteilung auf der öffentlichen Karte des Mängelmelders sichtbar. Damit ist jederzeit öffentlich einsehbar, welche Anliegen bereits an die Stadt herangetragen wurden und wie der entsprechende Bearbeitungsfortschritt aussieht. Die Rückmeldungen zu den Anliegen kommen direkt aus dem Zuständigkeitsbereich, der den Mangel bearbeitet (zum Beispiel der Stadtbetrieb oder die Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität).



Auf einer separaten **Planungskarte** informiert die Stadt Aachen zudem auf der gleichen Website⁴ über geplante und laufende Straßenplanungs- und -baumaßnahmen. Beim Klicken auf das Maßnahmensymbol erhalten die Interessierten kompakte Informationen über die Planung oder Maßnahme, die jeweilige Projektphase und einen Verweis auf eine bestehende Projektwebseite. Durch das Übereinanderlegen beider Karten können Bürger*innen so auch direkt leicht erkennen, ob bereits angestoßene Planungen seitens der Stadtverwaltung existieren und sich eine Mängelmeldung damit erübrigt.

⁴ <https://maengelmelder.aachen.de>



Seit der Veröffentlichung sind bis zum Stichtag 20. Januar 2023 5150 Anliegen über den Mängelmelder eingegangen. Von diesen Meldungen wurden 4869 Meldungen (rund 95 Prozent) freigegeben und sind in Bearbeitung (Hinweis „gelber Marker“), 132 (2,5 Prozent) wurden abgelehnt (meist weil es Duplikaten zu anderen Meldungen waren) und 149 Meldungen (2,9 Prozent) sind noch nicht freigegeben oder geprüft worden. Von den 4869 freigegebenen Meldungen sind bereits 4145 (85 Prozent) abschließend bearbeitet worden (mit „grünem Marker“ gekennzeichnet) und 224 (4,6 Prozent) an zuständige Dritte weitergeleitet worden (Kennzeichnung mit „blauem Marker“). Die „zuständigen Dritten“ sind Dienststellen, die den Mängelmelder noch nicht nutzen. Das ist zum Beispiel der Landesbetrieb Straßen.NRW oder auch weitere städtische Fachbereiche.



3.7

Verkehrswende konsequent und transparent fördern

Tätigkeitsbericht und Jahresveranstaltung 2022

Die Stadt Aachen berichtet stets in den ersten Monaten des Jahres transparent über die zurückliegenden Aktivitäten um die Ziele des Radentscheids zu erreichen. Dafür veröffentlicht sie einen schriftlichen Tätigkeitsbericht und lädt ein zu Jahresveranstaltung. Der vorliegende Bericht reflektiert das dritte Radentscheid-Jahr: 2022. Er fasst die Maßnahmen aus dem vergangenen Jahr zusammen und nimmt dabei Bezug auf die ersten beiden Tätigkeitsberichte aus den Jahren 2020 und 2021.

Die Jahresveranstaltung zum Radentscheid Aachen versteht sich als Baustein der Berichterstattung. Angesichts des Abklingens der Corona-Pandemie kann diese Jahresveranstaltung im Frühjahr 2023 zum ersten Mal in Präsenz in Aachen stattfinden. Das allein ist eine große Freude und unterstützt den Dialog. Interessierten, die sich digital zuschalten möchten, steht selbstverständlich auch weiterhin ein Online-Zugang über den städtischen Youtube-Kanal zur Verfügung.

Jenseits der jährlich transparenten Bilanzierung hat die Stadt Aachen regelmäßige Dialog- und Austauschformate mit den Initiator*innen des Radentscheids Aachen aufgebaut und pflegt diese in gegenseitiger Wertschätzung. Die Gesamtkoordination für diesen kontinuierlichen Dialog übernimmt die Koordinatorin des Radentscheids, Daniela Rüdell, innerhalb der Stadtverwaltung.

Abb.30: Jahresveranstaltung Radentscheid 2022



Bürger*innendialog

Exkurs 10 ◀

Die Beteiligung der Bürger*innen Aachens ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Verkehrswende. Dialoge, Informationsveranstaltungen und Beteiligungen haben auch in 2022 in verschiedenen, digitalen und analogen Formaten stattgefunden. 17 Bürger*innenbeteiligungen zu konkreten Planvorhaben wurden im Jahr 2022 veranstaltet.

Die Tabelle zeigt eine Übersicht der Informationsveranstaltungen zu radverkehrsrelevanten Themen.

Thema / Straße /Abschnitt	Veranstaltungsdatum	präsenz / online	zoom	Youtube	Slido	Powerpoint vertont
Bürger*innendialog Vaalser Straße	11.1.22	online	X	X		
BüBe Alte Vaalser Straße	21.2.22	online	X			
Bürgerinfo Alt-Haarener Str.	24.2.22	online	X			
BüBe Rombachstraße	28.3.22	online	X			
Infoveranstaltung RWTH Brücke Turmstraße #1	4.4.22	online	X	X		
Bürgerinfo Bismarckstraße	5.4.22	online	X			
BüDi Brücke Turmstraße #2	7.4.22	online	X	X		
Bürgerinfo Raafstraße/Sanddornweg	3.5.22	online	X			
BüBe Salierallee	14.6.22	online	X	X	X	
Lintertstraße	24.8.22	online	X			
Freunder Landstraße	2.6.22	präsenz				
Freunder Landstraße	13.6.22	online	X		X	
Roermonder Straße	19.9.22	online + präsent	X		X	
Europaplatz	29.8. – 9.9.22	online				X
Urbanstraße	21.9.22	online	X			
Metzgerstraße	25.4. – 9.5.22	online				X
Breslauer Straße	7.2. – 21.2.22	online				X

► Exkurs 11

Kampagne FahrRad / Verkehrserziehung

Im Jahr 2008 hat der Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur die Kampagne „FahrRad in Aachen“ begonnen. Diese Kampagne soll Lust auf das Fahrradfahren in Aachen machen und die Aachener*innen dazu bewegen, das Fahrrad nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag zu nutzen. Mit Projekten, Aktionen und Veranstaltungen werden Kinder, Jugendliche und Erwachsene angesprochen.

Kinder sind im Straßenverkehr besonderen Gefahren ausgesetzt. Die Erfahrungen zeigen, dass die Fahrsicherheit von Kindern auf dem Fahrrad in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Kinder, die an der Radfahrausbildung teilnehmen, sind häufig nicht in der Lage, mit ihrem Fahrrad verkehrssicher auf der Straße zu fahren.

Daher wurde ein Konzept erarbeitet, das zum Ziel hat, die Kinder fit für den Straßenverkehr zu machen und auf mögliche Gefahren hinzuweisen. Weitere Angebote für Grundschulen im Bereich Verkehrserziehung sind das Mobilitätsprojekt „Sicher zur Schule & sicher zurück“ und die Aktion „Mit dem Rad zur Schule“.

Um allen Kindern den Zugang zum Fahrradtraining zu ermöglichen, bietet die Stadt nachmittags und in den Ferien spezielle Kurse in den verschiedenen Stadtbezirken an.

Die Angebote für Erwachsene sollen dazu beitragen, die Freude am Fahrradfahren möglichst lange aufrecht zu erhalten und gleichzeitig Verkehrsunfällen vorzubeugen. Sie richten sich an Radfahrer*innen, die kein Fahrrad fahren können, die sich unsicher fühlen und die Fahrpraxis auffrischen möchten, die auf ein Pedelec umsteigen möchten und zu guter Letzt an Radfahrer*innen, die sich ein Lastenfahrrad zulegen möchten.

► Exkurs 12

Aktionsplan Verkehrssicherheit / Baustein Perspektivwechsel

Ein Baustein des Aktionsplans Verkehrssicherheit ist Öffentlichkeitsarbeit. Die Förderung des verständnisvollen Miteinanders der mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln am Verkehr Teilnehmenden ist ein wichtiger Aspekt dieser Aktivitäten.

Die Stadt Aachen hat daher - initiiert durch die 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz - eine kleine Serie mit Filmen aufgelegt. Ziel der Serie ist es, durch den selbst erlebten, gezielten Wechsel zwischen Verkehrsmitteln die individuellen Herausforderungen, mit denen die unterschiedlich am Verkehr Teilnehmenden konfrontiert sind, zu verstehen und gegenseitig mehr Verständnis füreinander aufzubringen.

Folge 1 der Serie befasste sich mit den unterschiedlichen Perspektiven Radfahrender und Lkw-Führender. Hierzu wechselte Stadtbaurätin Frauke Burgdorff die Perspektive und setzte sich in Begleitung von Fahrlehrer Ralf Dovermann ans Steuer eines Lkw der Fahrschule Dovermann und lenkte den Lkw durch die Aachener Innenstadt. Im Gegenzug fuhr Fahrlehrer Dovermann mit der Stadtbaurätin Fahrrad.

In Folge 2 wechselte Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen die Perspektive: Sie setzte sich in Begleitung von ASEAG-Fahrlehrer Christof Extra ans Steuer eines ASEAG-Busses und lenkte diesen auf dem Betriebsgelände der ASEAG. Fahrlehrer Extra berichtete im Gegenzug von den Aktivitäten, mit denen die ASEAG im Rahmen der Ausbildung der Bus-Lenkenden Verständnis für Radfahrende erzeugt.

Beide Aktionen wurden von einem Filmteam begleitet. Seit April 2022 sind die Filmbeiträge beider Folgen auf dem YouTube-Kanal der Stadt Aachen abrufbar. Bei allen Beteiligten hinterließ der direkte Umstieg zwischen den Verkehrs-



Abb. 31: Baustein Perspektivwechsel

mitteln einen bleibenden Eindruck. Sie äußerten großen Respekt vor denen, die die großen Fahrzeuge tagtäglich bewegen und bezeichneten es als große Herausforderung, das komplexe Geschehen aus dieser Perspektive verkehrssicher im Blick zu halten. Das Empfinden und die Unsicherheit von Radfahrenden unmittelbar in der räumlichen Nähe zu großen Fahrzeugen unterwegs zu sein, konnte nachvollzogen werden. Das Empfinden und die Unsicherheit von Radfahrenden unmittelbar in der räumlichen Nähe zu großen Fahrzeugen unterwegs zu sein, konnte nachvollzogen werden. Weitere Perspektivwechsel-Folgen sind in Planung.

Forschungsprojekt KoRa

Die Stadt Aachen ist Teil des Förderprojekts „Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (KoRa)“. Das durch das Bundesministerium für Forschung und Bildung geförderte Projekt hat eine Laufzeit von Januar 2021 bis Dezember 2023. Im Fokus des Forschungsprojekts steht die Frage, was die Umsetzung ambitionierter Radverkehrspolitik hemmt.

Das Projekt begleitet die drei Modellkommunen Aachen, München und Potsdam und ermittelt Stellschrauben und Optimierungspotenziale bei Planungs- und Umsetzungsprozessen kommunaler Radverkehrsprojekte. Auf dieser Basis werden konkrete Maßnahmen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung entwickelt und in Aktionsplänen festgehalten. Das Projekt wird von einem Städtetzwerk bestehend aus kommunalen Vertreter*innen weiterer Städte begleitet, damit die Ergebnisse möglichst übertragbar sind.

Das Projektkonsortium besteht aus dem Deutschen Institut für Urbanistik, dem Stein-Hardenberg Institut, der Firma Green City Experience und dem Mobilitätsexperten Burkhard Horn.

Exkurs 13 ◀

► Exkurs 14

Fahrradkommunalkonferenz

Die Fahrradkommunalkonferenz ist die wichtigste jährliche Radverkehrstagung auf kommunaler Ebene und stand 2022 unter dem Motto „Mobilitätswende umsetzen – Gute Pläne und jetzt Strecke machen“. Am 22. und 23. November 2022 tagten rund 300 Mobilitätsplaner*innen und weitere Fachleute auf der 16. Fahrradkommunalkonferenz in Aachen.

Die Konferenz wurde ausgerichtet vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und dem dort angeschlossenen Mobilitätsforum Bund. Aachen war erstmals Gastgeberin.

Unterstützt wurde das Fachtreffen vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu). Die Zusammenkunft diente der Vernetzung und Kommunikation zwischen Engagierten und Verantwortlichen in Verwaltungen, Landkreisen und Kommunen. Es fanden Vorträge, Debatten und Workshops statt, aber auch Exkursionen per Rad. Neben den rund 300 Teilnehmenden vor Ort waren weitere Fachleute online zugeschaltet.

Die Konferenz bietet Entscheidenden, Planenden und der interessierten Fachöffentlichkeit eine Plattform für den kommunalen Austausch und liefert wichtige Impulse, die Arbeit in der Radverkehrsplanung und -förderung anzureichern und zu verbessern. Sie ist ein wichtiges Element im Erfahrungsaustausch: Nie zuvor tauschten sich die Expert*innen so intensiv über Organisationsstrukturen, Prozessabläufe, Changemanagement und den Umgang mit der Erwartungshaltung von Radentscheidern und Zivilbevölkerung aus Sicht der Verwaltung aus.

Im Rahmen der Konferenz wurde der Plan F Award verliehen, ein Preis einer Initiative, die sich für die kommunale Fahrradmobilität stark macht. Im Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ wurde die Stadt Aachen für die Kommunikation rund um das Thema Radentscheid mit dem ersten Preis ausgezeichnet.

Abb.32: Fahrradkommunalkonferenz 2022 in Aachen



► Exkurs 15

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des Programms „Aachen clever mobil“ wurden 2022 über 14 Unternehmen beraten und nahmen an den Mobilitätstestwochen zwischen dem 19. April und 30. September 2022 teil. Über 24.000 Mitarbeitende aus Unternehmen, Klinikverbund und der Aachener Stadtverwaltung hatten die Möglichkeit, kostenlos Pedelecs und Speed-Pedelecs für ihren Arbeitsweg zu nutzen. Während des Testzeitraums wurden mit den alternativen Testmöglichkeiten wie Bus, Bahn, E-Tretroller, E-Autos und Pedelecs über 88.000 Kilometer Strecke klimafreundlich zurückgelegt. 27 Prozent der knapp 2.000 Tester*innen wollen in Zukunft überwiegend mit den Verkehrsarten des Umweltverbunds zur Arbeit pendeln. Nach den in 2022 durchgeführten Analysen könnten fast 40 Prozent der Autofahrer*innen theoretisch auf den Umweltverbund umsteigen. Um herauszufinden wie erfolgreich die Tester*innen umgestiegen sind, bereitet die Stadt Aachen derzeit eine Umfrage in Form einer Wirkungserhebung vor. Sie soll voraussichtlich im Frühjahr 2023 an alle Arbeitgebenden versendet werden, so dass auch alle Mitarbeitenden der Betriebe erreicht werden.



Abb.33: Auftaktworkshop zum Fußverkehrscheck

Fußverkehrscheck

Exkurs 16 ◀

Das Instrument des Fußverkehrschecks unterstützt die Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene. Es hilft, Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Politik, Bürgerschaft und Verwaltung zu rücken und seinen Stellenwert als gleichberechtigte Form der Mobilität zu erhöhen und zu stärken. Die Stadt Aachen hat sich 2022 um die fachliche Begleitung zur Durchführung eines Fußverkehrschecks beworben. Die Begleitung wurde vom Zukunftsnetz Mobilität NRW im Rahmen eines Wettbewerbs vergeben. Die Stadt Aachen erhielt als eine von sechs Kommunen den Zuschlag.

So wurden im Jahr 2022 neben verwaltungsinternen Besprechungen zwei Workshops und zwei Begehungen mit Interessierten aus Bürgerschaft, Politik und Verbänden durchgeführt. Die Ergebnisse wurden der Öffentlichkeit Ende 2022 in einem Ergebnisworkshop vorgestellt. In 2023 werden diese sowie erste planerische Überlegungen auch im Mobilitätsausschuss präsentiert und sollen schließlich in die zukünftigen Planungen der Stadt Aachen einfließen. Die im Rahmen des Checks geknüpften Kontakte zu Aachenerinnen und Aachenern, die an der Förderung des Fußverkehrs interessiert sind, sind für die Stadt Aachen auch über den Fußverkehrscheck hinaus sehr wertvoll.

3.8

Sonstiges

Finanzierung

Die Stadt Aachen hat 2022 insgesamt 4,13 Millionen Euro in den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und zur Förderung des Radverkehrs investiert. Die Summe beinhaltet neben reinen Infrastrukturkosten für Radverkehrsmaßnahmen auch weitere Ausgaben für beispielsweise Kampagnenarbeit. Zu den Ausgaben für die Sanierung von Radwegen liegen keine Daten vor. Ebenso sind in diesem Wert keine Personalkosten enthalten. Somit wurden durchschnittlich 16,50 Euro pro Einwohner*in für den Radverkehr investiert. Im Vergleich zum Jahr 2021 wurden die Ausgaben erhöht (14,20 Euro pro Einwohner*in). Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die diesjährigen Ausgaben gegenüber den Vorjahresausgaben zum Teil die deutlichen Preiserhöhungen durch die Bau- und Energiekrise beinhalten.⁵

⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=1baCm60D6o>

Politische Beratung

Die Verwaltung hat in im Jahr 2022 insgesamt 49 Vorlagen zu unterschiedlichen radverkehrlichen Themen in die politische Beratung einbringen können. Diese wurden in unterschiedlichen Gremien in insgesamt 31 Sitzungen behandelt, in denen die Fachverwaltung in den meisten Fällen zusätzlich berichtet hat. 65 Empfehlungen, Kenntnisnahmen oder Beschlüsse konnten insgesamt erwirkt werden. 41 davon haben einen klaren Bezug zu den Radentscheid-Zielen. Verschiedene Themen wurden wegen Beratungswünschen und Prüfaufträgen mehrfach behandelt. Eine Übersicht der Vorlagen und Gremienbehandlung für das Jahr 2022 liegt als Anlage 1 bei.

⁶ <https://ratsinfo.aachen.de/bi/allris.net.asp>

Planungsprozess und Dauer

Die Planungsprozesse der einzelnen Projekte sind sehr komplex und individuell. Je nach Projekt, Umfang, Kosten-



Abb.34: Neupflanzung von Bäumen im Stadtgebiet



Abb.35: Neupflanzung von Bäumen im Stadtgebiet

aufwand und weiteren Indikatoren können sich Planungsprozesse vom Auslöser bis zum Abschluss über Monate oder Jahre erstrecken. Der Ablauf der Prozesse ist dabei jedoch immer gleich und anhand eines Videos zum Radentscheid nachzuvollziehen.⁶

Die Planung beginnt meist damit, dass Asphaltdecken von Straßen saniert, die Regionetz ihre Versorgungsleitungen erneuert oder der Straßenraum zugunsten den Umweltverbands neu aufgeteilt werden soll. An der Vorplanung sind verschiedene Abteilungen des Fachbereichs Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur beteiligt. Ein abteilungsübergreifender Austausch ist dabei essentiell. Im Rahmen der Planung von städtebaulichen, verkehrlichen und straßenbaulichen Projekten – und somit bei allen den Radentscheid betreffenden Planungen – werden außerdem weitere Fachbereiche und Stakeholder beteiligt. Für diesen Austausch sei an dieser Stelle die Beteiligung

des Fachbereichs Klima und Umwelt erwähnt. Vor allem die Abteilungen Grünplanung/Umweltvorsorge und die Untere Naturschutzbehörde/Baumschutz spielen hierbei eine wichtige Rolle.

Die Fachkolleg*innen des Fachbereichs Klima und Umwelt prüfen den zu beplanenden Straßenraum in der Bestandsituation hinsichtlich jeglicher Umweltbelange, unter anderem Grün- und Baumbestand, sowie weiterer Belange wie Lärm.

Bei der Planung eines neuen Straßenraums werden neue Baum- und Grünstandorte, vor allem aus Gründen der Klimafolgenanpassung (zum Beispiel Starkregen- und Hitzevorsorge) und der Defizite an Grün im Stadtraum geprüft. Neben Leitungsprüfungen sind hier weitere grünplanerische Aspekte zu beachten (unter anderem (Grün)-Denkmalschutz, Grüngestaltung und Grünpflege)

sowie weitere Umweltbelange (unter anderem Lärm- und Gewässerschutz).

Somit werden unter Beachtung der vorgenannten Belange in einem sich wiederholenden und offenen Planungsprozess mit dem Fachbereich Klima und Umwelt Varianten der Straßenraumgestaltung frühzeitig und intensiv diskutiert, um bestmögliche Straßenraumplanungen auch hinsichtlich der Umweltbelange (vor allem Klimafolgenanpassung) zu realisieren.⁷

Im weiteren Verlauf werden auch die Verkehrsträger der öffentlichen Belange in die Planung und Abstimmung einbezogen. Diese Abstimmungen führen im nächsten Schritt zur politischen Beteiligung der Bezirksvertretungen und des Mobilitätsausschusses. Abhängig vom Thema sind hier auch andere politische Gremien beteiligt.

⁷ https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau

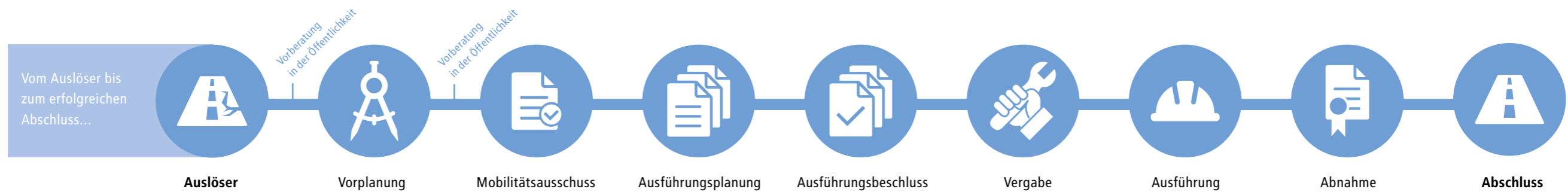


Abb.36: Verkehrsführung während Baustellensituation an der Vennbahn



In dieser Beratungsphase geht es darum, verbindliche politische Beschlüsse für die weitere Ausführungsplanung zu erhalten. Die Ausführungsplanung wird in der nächsten Beratungsphase der Politik nochmals vorgelegt und abschließend beraten und beschlossen. Sobald der Ausführungsbeschluss gefasst ist, kann die Fachverwaltung die Umsetzung der Planung ausschreiben und vergeben. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen wird die Straße abgenommen. Während der Bauarbeiten, wie auch zuvor bei der Planung und Anordnung spielt die Straßenverkehrsbehörde (SVB) eine entscheidende Rolle. Die SVB ist für alle Baustellen in der Stadt Aachen zuständig und hat im Jahr 2022 über 5.000 Baustellen abgewickelt. Bei jeder Baustelle ist es extrem wichtig, auch für Radfahrende und/oder Fußgänger*innen in Baustellensituationen ein geeignetes und sicheres Wegenetz aufrechterhalten zu können.

Insofern sorgt die SVB mit ihren Verkehrsanordnungen dafür, dass die beteiligten Baufirmen auch Fuß- und Radwege einrichten und freihalten. Sollte dies in besonderen Ausnahmesituationen nicht möglich sein, werden Beschilderungen eingesetzt, um den Rad- und Fußverkehr um die Baustellen, die es in Aachen in einer gesteigerten Zahl gibt, umleiten zu können.

Exkurs 17 ◀



Abb.37: Austausch zwischen der Abteilung 61/300 und dem Winterdienst

Abstimmung mit Winterdienst und Feuerwehr

Die Planungen zur Förderung des Radverkehrs beeinflussen auch die tägliche Arbeit anderer städtischer Fachabteilung, darunter die Abfallentsorgung, der Winterdienst und das Rettungswesen. Die Abstimmung erfolgt in der Regel zum frühestmöglichen Zeitpunkt.

Dabei ist die Betrachtung konkreter Maßnahmen wichtig, um die Belange des Rettungsdienstes zu berücksichtigen. So sind bei den Planungen bestimmte Fahrgassenbreiten und Feuerwehraufstellflächen einzuhalten. Auch das Aufstellen von Rettungsleitern an Gebäuden muss möglich sein, wenn im Straßenraum bauliche Elemente zum Schutz des Radverkehrs eingebaut werden. Daher hat die Feuerwehr zum Beispiel die sogenannten Flex-Poller dahingehend geprüft, dass sie die Rettungsarbeit nicht beeinträchtigen.

Die Abteilungen informieren sich gegenseitig über technische Abläufe, planerische Rahmenvorgaben und sind sich einig, dass der Austausch sehr zum gegenseitigen Verständnis für das tägliche Tun der anderen Fachabteilung beiträgt. So besuchten die Abteilungen Verkehrsplanung und Mobilität sowie Straßenverkehr und Sondernutzungen des Fachbereichs Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur im Rahmen einer halbtägigen internen Exkursion mit dem Titel „Mein Freund, das Räumfahrzeug“ den Aachener Stadtbetrieb.

Zur Gewährleistung eines weitestgehend durchgängigen Winterdienstes auf den für den Radverkehr wichtigen Strecken wurde im Herbst 2022 der politische Beschluss gefasst, dass die hierfür notwendigen Ressourcen im Aachener Stadtbetrieb sukzessive aufgebaut und Leistungen bei Bedarf an Dritte vergeben werden. Die Bewertung der Strecken hinsichtlich ihrer Dringlichkeitsstufe im Winterdienst erfolgt in einem jährlichen Turnus. Hauptverbindungen des Radverkehrs, hier vor allem Rad-Vorrang-Routen, werden in gleicher Priorität wie Hauptverbindung des motorisierten Verkehrs betrachtet.



4 Zielumsetzung Radentscheid auf einen Blick in 2022



Radhauptverbindungen

4,2 km davon 2,2 km
Markierungen der Rad-Vorrang-Routen

↗ 11,2 km / kumuliert seit 2019

2.1 Große Ampelkreuzungen

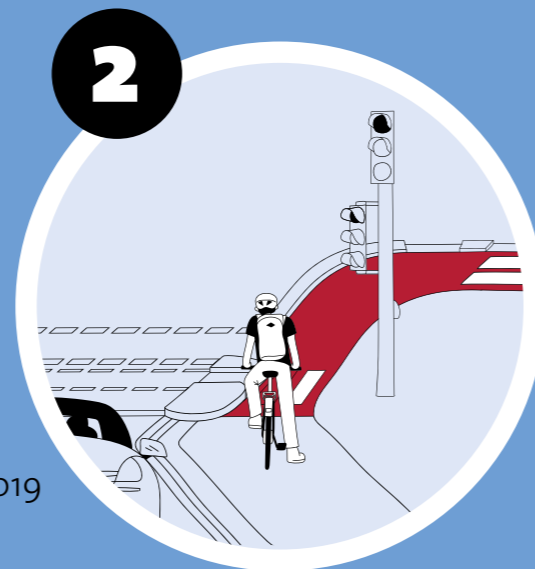
1 in der Ausführungsplanung,
weitere in der Vorplanung

↗ keine / kumuliert seit 2019

2.2 Einmündungen

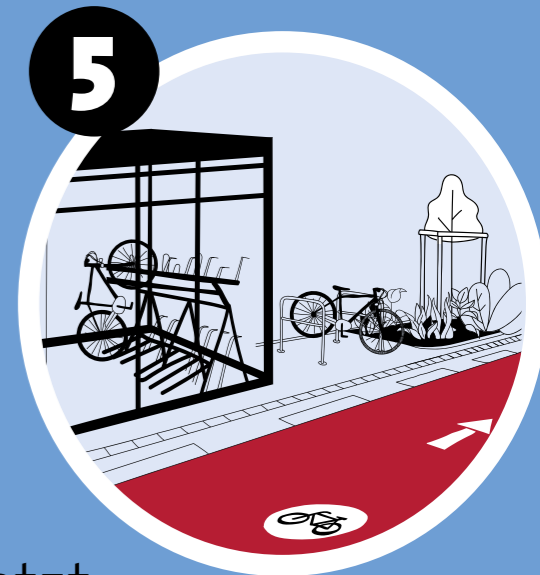
1 umgesetzt

↗ 3 umgesetzt / kumuliert seit 2019



Ausgaben Radverkehr

16,50 €
pro Einwohner*in



Fahrradbügel

371 umgesetzt

↗ 1574 umgesetzt
kumuliert seit 2019



Digitale Plattformen
Ziel erfüllt



Radwege an Hauptstraßen

1 km umgesetzt

↗ 2,5 umgesetzt / kumuliert seit 2019

Verkehrswende konsequent
und transparent fördern

Ziel erfüllt



Ausblick

Netz beschließen – Routen gestalten

Mit dem politischen Beschluss des Radhauptnetzes wird im Jahr 2023 ein strategisches Kernelement für die Zielerreichung des Radentscheids erreicht.

Auch im Jahr 2023 erfolgt der sukzessive Weiterausbau der Rad-Vorrang-Routen:

Auf dem gemeinsam von den RVR Brand und Eilendorf genutzten Streckenabschnitt wird der zweite Bauabschnitt der Lothringer Straße realisiert und der dazugehörige Platz umgestaltet. So entstehen neben einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur auch attraktive Aufenthaltsflächen und Infrastruktur für zu Fuß Gehende. In der Bismarckstraße wird nach der Einholung des Ausführungsbeschlusses im Frühjahr ein Baubeginn in 2023 angestrebt. Mit dem Umbau der Lintertstraße wird zudem ein weiteres Teilstück der RVR Brand realisiert.

Der Planungsprozess der RVR Haaren/Verlautenheide wird weiter vorangetrieben.

Große Teile der RVR Vaals befinden sich in der Planung, erste Teilstücke werden im Jahr 2023 politisch beraten.

Mit der Krefelder Straße wird der erste Abschnitt der RVR Berensberg realisiert. Weitere Teilstücke befinden sich in der Planung und werden der Politik zur Beratung vorgelegt.

Für die RVR Preuswald befinden sich erste Teilstücke in der Vorplanung und werden in die politische Beratung eingebracht.

Die Gestaltung sicherer Kreuzungen wird weiter vorangetrieben. Die Großbaustelle auf der A544 kann hier zu Veränderungen führen. So wird derzeit geprüft, ob der Umbau der Kreuzung Bastei in diesem Zeitraum möglich ist. Die Planungen am Knoten Amsterdamer Ring / Vaalser Straße werden vorangetrieben.

Mit der Fertigstellung der Maßnahmen Monheimsallee und der Errichtung der Fahrradstraße Templergaben zwischen Driescher Gässchen und Wüllnerstraße wird die Radinfrastruktur zwischen Hansemannplatz und Univiertel rund um das Audimax deutlich attraktiver.

Mit der Inbetriebnahme der ersten gesicherten Fahrradparkhäuschen in Aachen (Standorte: Büchel, Brabantstraße, Bf Schanz und Franziskushospital) wird das Pilotprojekt zum gesicherten Fahrradabstellen im öffentlichen Straßenraum realisiert. Der erfolgreiche Abschluss eines Rahmenvertrages zur Errichtung von Fahrradbügel führt im Jahr 2023 zu einer Beschleunigung der Umsetzung von Fahrradbügel. Ebenso werden Fahrradbügel speziell für Lastenräder aufgestellt.

Durch die Integration weiterer Fachstellen in den Mängelmelder können noch mehr Anliegen unkompliziert gemeldet und transparent bearbeitet werden.

Die Fortführung der beständigen Kommunikation rund um das Thema Radentscheid sowohl innerhalb der Stadtgesellschaft als auch darüber hinaus im Rahmen nationaler Vernetzung ermöglicht beständigen best-practise Austausch und sichert die konsequente Förderung der Verkehrswende.

Die in den Vorjahren erfolgreich erprobte ausführliche und frühzeitige Bürger*innenbeteiligungen (schon vor dem Planungsbeschluss) wird weitergeführt. Es wird geprüft inwiefern Instrumente wie Reallabore, Verkehrsversuche und provisorische Maßnahmen eingesetzt werden können, um die Transformation der Stadt zu beschleunigen.

Neben der Planung und Realisierung von großen Maßnahmen, wird die Verwaltung auch im Jahr 2023 Bestandsinfrastruktur vermehrt flächenhaft rot markieren und die Radverkehrsführung im Rahmen von Kleinmaßnahmen punktuell verbessert.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radentscheid trägt dazu bei, dass ein nachhaltig verbessertes Fahrradklima geschaffen wird. Eine Verhaltensänderung hin zur stärkeren Nutzung des Umweltverbunds wird dadurch angestoßen. Alle Aktivitäten zielen darauf ab, den Modal-split zugunsten des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) zu verändern. Der Umweltverbund soll seinen Anteil am gesamten Verkehrsmix von 54 Prozent (2017) auf 64 Prozent im Jahr 2030 steigern.

Folgende Projekte werden voraussichtlich im Jahr 2023 (weiter)geplant und in den Folgejahren umgesetzt:

Rad-Vorrang-Netz

- Konzept für den Grabenring als Verteilerring der Rad-Vorrang-Routen
- RVR Brand: Rombachstraße
- RVR Preuswald: Südstraße und Krakaustraße
- Gesamte RVR Haaren und Verlautenheide inkl. der Anbindung an den Bahntrassenradweg Aachen-Jülich
- RVR Vaals: Vaalser Straße bis Innenstadt
- RVR Berensberg: Soerser Weg, stadteinwärts Roermonder Straße, Knoten Bastei
- Verbreiterung des Vennbahnwegs

Hauptverkehrsstraßen

- Europaplatz
- Freunder Landstraße
- Grüner Weg
- Junkerstraße / Turmstraße
- Krefelder Straße
- Lütticher Straße (zw. Limburger Straße und Amsterdamer Ring)
- Hohenstaufenallee (zw. Limburger Straße und Lütticher Straße)
- Jülicher Straße (Blücherplatz – Prager Ring)
- Pontwall
- Breslauer Straße (Stufe 2)
- Roermonder Straße
- Salierallee

Bei folgenden Projekten wird im Jahr 2023 der Umsetzungsbeginn erwartet:

Rad-Vorrang-Routen / regionale Radverbindungen

- Bismarckstraße und Lothringerstraße (2. BA), (RVR Eilendorf / Brand)
- Lintertstraße (RVR Brand)
- Grabenring: Templergaben zwischen Driescher Gässchen und Wüllnerstraße

Hauptverkehrsstraßen

- Adalbertsteinweg (Unfallschwerpunkt stadtauswärts zwischen Steffensplatz und Bussonderfahrstreifen)
- Alt-Haarener-Straße
- Monheimsallee (Hansemannplatz – Bastei)
- Heinrichsallee (Maxstraße – Hansemannplatz)
- Vaalser Straße (Abschnitt Vaalserquartier)
- Krefelder Straße (Soerser Weg – Bastei)
- Breslauer Straße (Stufe 1) (Fertigstellung)
- Lütticher Straße (Brüsseler Ring – Hohenstaufenallee)
- Jülicher Straße (Hansemannstraße – Blücherplatz)

Sonstiges

- Fahrradabstellanlagen ergänzen
- Automatische Grünanforderung Querung von-Coels-Straße

Erneuerung Haarbachtalbrücke

Die Erneuerung der Haarbachtalbrücke und die daraus resultierende Sperrung der A544 wird Auswirkungen auf das Baustellengeschehen in Aachen haben. Die großen klima- und mobilitätspolitischen Ziele der Stadt werden dabei nicht außer Acht gelassen. Jedoch können im Einzelfall Anpassungen an die Gesamtsituation notwendig sein.

Fazit

Das Ziel ist klar: Die Mobilitätswende in Aachen gestalten und nachhaltige Mobilität für alle ermöglichen.

Die dafür erforderliche Stärkung des Radverkehrs und der anderen Verkehrsträger des Umweltverbundes gelingt nur, wenn auch der Raum im Sinne einer integrierten Stadtentwicklungsplanung neu organisiert und fair verteilt wird. Daran arbeiten wir in der Verwaltung der Stadt Aachen.

Neue Fahrradstraßen, neue Radvorrangrouten und ein Radhauptnetz werden geplant, gebaut und umgesetzt. Sie sind eingebettet in eine gesamtheitliche Verkehrsentwicklungsplanung. Begleitet werden sie vom Ausbau des Fußwege- und des ÖPNV-Netzes, von einer Optimierung der Parkraumbewirtschaftung und von neuen modalen Filtern für autoärmere Nachbarschaften. Durch den Umbau und die Sanierung von bestehenden Räumen werden neue Möglichkeiten eröffnet, um Flächen neu zu verteilen und mehr Aufenthaltsqualität für die Menschen vor Ort in ihrem unmittelbaren Umfeld zu schaffen. Wir alle sind in diesen komplexen Prozessen ständig Lernende: Von der Kommunikation mit den Initiator*innen des Radentscheids und anderen Initiativen der Stadtgesellschaft über die Prozesse in einzelnen Projekten und die Rolle und Bedeutung von Standards bis hin zur Wertschätzung von abgeschlossenen und gelungenen Stadträumen wie der Ludwigsallee oder der Information zu Themen wie der Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen.

Ergänzt werden diese durch die vielfältigen Anreiz-, Marketing- und Managementmaßnahmen dazu, wie etwa die Lastenradförderung für Familien mit Kindern, das betriebliche Mobilitätsmanagement, die Umsetzung unseres Aktionsplans Verkehrssicherheit oder die umfassende und frühzeitige Förderung des Radfahrens.

Dieser Weg ist kein Sprint, sondern eine Daueraufgabe auch über das Jahr 2027 hinaus. Dabei gilt es auch die Unannehmlichkeiten – wie temporären Lärm und Umwege durch Baustellen – auf dem dahin Weg auszuhalten und gemeinsam zu meistern.

Viele Menschen arbeiten mit viel Einsatz, Energie, Engagement und Freude daran, dass dies gelingt. Begleiten Sie uns gerne kritisch und wohlwollend dabei!



Abb. 38: Lothringerstraße

Anhang

Ziel 1

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Grabening	Bürgerantrag Verkehrs- und Gestaltungskonzept des Grabenringes als Radverteilerling	Empfehlung	Bürgerforum	13.12.22	
	Templergraben zwischen Driescher Gässchen und Wüllnerstraße - hier: Neumarkierung nach Asphaltanierung	Empfehlung	BV Aachen-Mitte	07.12.22	
	Bürgerantrag Verkehrs- und Gestaltungskonzept des Grabenringes als Radverteilerling	Empfehlung	Bürgerforum	13.12.22	
	Reallabor Templergraben, hier: Öffnung zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses; Antrag zur TO der CDU-Fraktion vom 01.06.2022	Antrag	Mobilitätsausschuss	23.06.22	
RVR Brand	Linterstraße hier: Bereitstellung überplanmäßiger Mittel und Ausführungsbeschluss	Beschluss	Mobilitätsausschuss	29.09.22	geändert beschlossen
	Errichtung von Ersatzparkplätzen für Wegfall von Parkplätzen durch geplante Radvorrangroute Brand, Antrag zur TO der DBSPD und CDU vom 30.04.22	Antrag	BV Brand	22.06.22	
RVR Eilendorf	Sachstand zur Beseitigung von Gefahrenstellen der Radvorrangroute Eilendorf am Knotenpunkt Bahnhof Rothe Erde - Tagesordnungsantrag der Fraktion Grüne vom 01.03.2022	Kenntnis	Mobilitätsausschuss	17.03.22	
RVR Eilendorf / Brand	Behinderungen des Radverkehrs auf den Fahrradstraßen Lothringerstraße und Schlossstraße; hier: Tagesordnungsanträge der Fraktionen Grüne und SPD	Kenntnis	Mobilitätsausschuss	17.03.22	
RVR Brand + Eilendorf + Campus Melaten	Mitteilung zu Markierung und Beschilderung	Mitteilung	Mobilitätsausschuss	23.06.22	

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
RVR Haaren	Sachstandsbericht	Beschluss		14.06.22	Gremien: AUK
	Vorstellung	Kenntnisnahme	BV Haaren	09.03.22	
	Vorhabenablaufkonzept	Kenntnisnahme	BV Haaren	07.12.22	
	Sachstandsbericht	Kenntnisnahme	Naturschutzbeirat	31.05.22	
	Mitteilung der Verwaltung	Mitteilung	BV Haaren	19.01.22	
	Mitteilung der Verwaltung	Mitteilung	BV Mitte	12.01.22	
RVR Preußwald	Mitteilung der Verwaltung	Mitteilung	Mobilitätsausschuss	20.01.22	
	Umgestaltung der Krakaustraße im Rahmen der Konzepte der Premiumfußwege und Rad-Vorrang-Routen	Beschluss	Mobilitätsausschuss	27.10.22	Durchführung Bürger*innenbeteiligung
RVR Vaals	Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße im Rahmen des Interreg-C-Projekt "Cycling Connects" Programmberatung	Beschluss	Mobilitätsausschuss	20.01.22	ungeändert beschlossen, Durchführung Bürger*innenbeteiligung
Vennbahnweg	Pocketpark Rombachstraße: Verbreiterung der Vennbahntrasse - geänderter Planungs- und Ausführungsbeschluss	Planungs- und Ausführungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	01.09.22	nicht öffentliche Sitzung
RS4	RS4 - Radschnellweg Euregio Sachstandsbericht zu den Ergebnissen der UVS	Kenntnisnahme	BV Mitte	12.01.22	
Alte Vaalser Straße	Vaalser Straße im Bereich Vaalserquartier: Anpassung des Straßenraums nach Asphaltdeckensanierung	Beschluss	Mobilitätsausschuss	23.06.22	
	Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße im Rahmen des Interreg-C-Projekt „Cycling Connects“ Planungs- und Ausführungsbeschluss	Beschluss	Mobilitätsausschuss	19.05.22	
	Vaalser Straße im Bereich Vaalserquartier: Anpassung des Straßenraums nach Asphaltdeckensanierung	Empfehlung	BV Laurensberg	22.06.22	

Ziel 2

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Bastei	Umgestaltung des Knotens Bastei zur Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr	Beschluss	Mobilitätsausschuss	01.12.22	Wegen der Übertragung von Überplanmäßigen Mitteln beschließt am Ender der Rat (nicht der MoA)
Einmündungen und Grundstückszufahrten	„Mehr Verkehrssicherheit an der Einmündung Von-Coels-Straße / Heckstraße“	Empfehlung	BV Eilendorf	30.11.22	weitere Planung eines Umbaus mit Lichtsignalanlage gemäß Variante 2b konkretisieren, die finanziellen Auswirkungen schätzen und bei zukünftigen Haushaltsplanungen berücksichtigen
	„Mehr Verkehrssicherheit an der Einmündung Von-Coels-Straße / Heckstraße“	Entscheidung	Mobilitätsausschuss	01.12.22	

Ziel 3

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Krefelderstraße	Umgestaltung der Krefelder Straße zwischen Soerser Weg und Bastei (Bürger*inneninformation)	Beschluss	Mobilitätsausschuss	17.02.22	Durchführung Bürger*innenbeteiligung, #AachenMooVe!
	Kommunaler Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1: Umgestaltung der Krefelder Straße zwischen Soerser Weg und Bastei (Planungs- und Ausführungsbeschluss)	Beschluss	Mobilitätsausschuss	19.05.22	
Pontstraße	Umgestaltung Pontstraße Marienbongard	Beschluss	BV Mitte	27.10.22	Ausführungsbeschluss
Pontwall	„Pontwall: Markierung nach Asphaltmaßnahmen“	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	28.04.22	
	„Pontwall: Markierung nach Asphaltmaßnahmen“	Beschluss	Mobilitätsausschuss	19.05.22	zweiteiliger Beschluss, Kompromissvariante beschlossen
	„Pontwall: Markierung nach Asphaltmaßnahmen“	Kenntnisnahme/Empfehlung	BV Mitte	04.05.22	
Roermonderstraße	Roermonder Straße Bürger*innenbeteiligung zur Optimierung der Radverkehrsanlagen im Rahmen der anstehenden Asphaltmaßnahme	Beschluss	BV Laurensberg	16.03.22	Roermonder Straße im Abschnitt Überflieger über die Kohlscheider Straße bis Rathausstraße hier: Bürger*innenbeteiligung zur Optimierung der Radverkehrsanlagen im Rahmen der anstehenden Asphaltmaßnahme
	Roermonder Straße Bürger*innenbeteiligung zur Optimierung der Radverkehrsanlagen im Rahmen der anstehenden Asphaltmaßnahme	Beschluss	Mobilitätsausschuss	17.03.22	

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Saarstraße	Saarstraße (Provisorium)	Beschluss	Mobilitätsausschuss	17.03.22	Dauerhafter Wegfall der Parkplätze an der Saarstraße zugunsten einer den Zielen des Radentscheids entsprechenden Protected Bike Lane; Tagesordnungsantrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 16.02.2022
Salierallee	Bauliche Anpassung nach Regionetz-Maßnahme	Beschluss	Mobilitätsausschuss	09.02.22	Durchführung Bürger*innenbeteiligung
Lütticherstraße	Sichere Radverkehrsinfrastruktur: Lütticher Straße zwischen Brüsseler Ring und Hohenstauferallee; gemeinsamer Antrag der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke, Zukunft vom 21.06.2022	Antrag	Mobilitätsausschuss	30.06.22	

Ziel 5

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Fahrradparken	Fahrradparken an Aachener Hochschulen zur Förderung studentischer Mobilität; Ratsantrag der SPD-Fraktion vom 04.05.2021	Beschluss	Mobilitätsausschuss	20.01.22	ungeändert beschlossen
	Sachstand Aufstellung und Planung Fahrradbügel 2022 und Sachstandsbericht Fahrradflunder	Kenntnisnahme	BV Mitte	07.12.22	
	Sachstand Aufstellung und Planung Fahrradbügel 2022 und Sachstandsbericht Fahrradflunder	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	01.12.22	

Ziel 7

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Verkehrswende	Radentscheid: Bilanz 2021 und Ausblick 2022	Beschluss	Mobilitätsausschuss	17.03.22	

Sonstiges

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
	Mobilitätsstrategie 2030: Beschluss der Strategie Radverkehr	Beschluss	Mobilitätsausschuss	23.06.22	
	Verkehrssicherheit Neuenhofstraße/ Vennbahnweg	Beschluss	Mobilitätsausschuss	17.02.22	beauftragt die Verwaltung mit der Erarbeitung der Grundlagen für die weitere Planung.
	Umbau der Alt-Haarener Str	Beschluss	Mobilitätsausschuss	17.03.22	Alt-Haarener-Straße; Beschluss der Unfallkommission - Umsetzung Ausführungsbeschluss
	Radvorrangroute Horbacher Straße	Beschluss	Mobilitätsausschuss		Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für die Radvorrangroute entlang der L 231 (Horbacher Straße), zwischen Aachen-Richterich und dem Grenzübergang Locht - ausgenommen der Ortsdurchfahrt Aachen-Horbach (Maßnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW)
	Mobilitätsstrategie 2030: Beschluss der Strategie Radverkehr	Empfehlung	BV Mitte	21.09.22	
Radverkehrsförderung	Verkehrssicherheit Neuenhofstraße/ Vennbahnweg	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	01.12.22	weitere Ausarbeitung
	„Intelligente Infrastruktur für sichere Radwege“, (Nr. 205/18), Ratsantrag der Fraktion DIE Zukunft vom 30.11.2021“	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	01.09.22	nicht öffentliche Sitzung
	Tempo 30 innerhalb des Alleinrings - Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen	Antrag	Mobilitätsausschuss	01.09.22	nicht öffentliche Sitzung
	Änderung der Verwaltungsvorschriften für Radschutzstreifen TO-Antrag der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft vom Es wird mündlich berichtet.	Antrag	Mobilitätsausschuss	01.09.22	nicht öffentliche Sitzung
	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für die Radvorrangroute entlang der L 231 (Horbacher Straße), zwischen Aachen-Richterich und dem Grenzübergang Locht - ausgenommen der Ortsdurchfahrt Aachen-Horbach (Maßnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW)	muss noch ausgefüllt werden	Mobilitätsausschuss	28.04.22	Landesbetrieb Straßenbau NRW
	Öffnung Templergraben im Rahmen der Baustelle Brücke Turmstraße	Beschluss	Bürgerforum	05.04.22	geändert beschlossen
	Lebenswerte Innenstadt - Hier: Sachstandsbericht zum Ratsantrag 32/18	Beschluss	BV Mitte	19.10.22	
	Lebenswerte Innenstadt - Hier: Sachstandsbericht zum Ratsantrag 32/18	Beschluss	Mobilitätsausschuss	27.10.22	

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
IKSK	Kommunaler Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1: Umgestaltung der Krefelder Straße zwischen Soerser Weg und Bastei (Bürger*inneninformation)	Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Mitte	09.02.22	
	Kommunaler Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1: Umgestaltung der Krefelder Straße zwischen Soerser Weg und Bastei (Planungs- und Ausführungsbeschluss)	Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Mitte	04.05.22	
Regionale Verbindungen	Radwanderweg Vesdrienne; hier: Tagesordnungsantrag der Fraktion SPD vom 11.03.2021	Kenntnis	Mobilitätsausschuss	17.03.22	
	Gesamtregionales Radwegekonzept für das Rheinische Revier	Beschluss	Mobilitätsausschuss	01.09.22	nicht öffentliche Sitzung
	Gesamtregionales Radwegekonzept für das Rheinische Revier	Beschluss	Mobilitätsausschuss	01.09.22	
	"Mehr Verkehrssicherheit an Grundschulen"; Antrag der Grünen und CDU-Fraktion	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	01.12.22	
Verkehrssicherheit					Die KGS Am Römerhof hat sich im Rahmen ihrer Projektwoche mit dem Thema „Wir sind die Zukunft – für Aachen“ beschäftigt. Darauf aufbauend hat sie mit Datum 18.03.2022 einen Bürgerantrag „Bessere Fahrradwege für Aachen“ an das Bürgerforum gerichtet. Als Reaktion auf den Antrag und zur Wertschätzung ihres Engagements wurden die Kinder in das Bürgerforum eingeladen. Die Verwaltung schlägt eine Antwort an die Kinder vor.
	„Bessere Fahrradwege für Aachen“	Kenntnisnahme	Bürgerforum	21.06.22	
Winterdienst	„Optimierung des Winterdienstes im Radverkehrsnetz“	Beschluss	Betriebsausschuss	06.09.22	
	„Optimierung des Winterdienstes im Radverkehrsnetz“	Kenntnis	Mobilitätsausschuss	01.09.22	
Radverkehrsförderung	Zwischenstand Lastenradförderprogramm für Familien; TO-Antrag der SPD-Fraktion vom 26.04.2022	Antrag	Mobilitätsausschuss	28.04.22	
	Fortsetzung des Fahrradschutzstreifens Viehhofstraße Höhe Marienhospital; Antrag der Fraktion Grüne in der BV Mitte vom 02.03.2022 zur TO der B0	Antrag	BV Mitte	02.03.22	

Impressum

Redaktioneller Hinweis:

Gegenüber dem Jahr 2020 und 2021 unveränderte Sachverhalte sind auch in diesem Tätigkeitsbericht zu finden.

Herausgeberin

Stadt Aachen

Fachbereich Stadtplanung, -entwicklung und Mobilitätsinfrastruktur

FB 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität

Lagerhausstr. 20

52064 Aachen

www.aachen.de/radentscheid

Redaktion

Celina Bauer, Daniela Rüdell

Layout & Illustrationen

Carabin Praß GmbH

Druck

frank druck+medien

Abbildungen

Umschlagsseite vorne: Stadt Aachen

Umschlagsseite hinten: Stadt Aachen

Seite 4: Portrait Frau Keupen: Carl Brunn

Portrait Frau Burgdorff: Andreas Steindl

Abb. 1: Wilhelmstraße – Stadt Aachen / David J. Engel

Abb.19: Europaplatz bei Nacht – Stadt Aachen / Andreas Herrmann

Abb.25: Systemgrafiken /Renderings zu den Fahrradparkhäusern – Fa. wesentlich

Alle übrigen Abbildungen – Stadt Aachen



Tätigkeitsbericht 2022

Radentscheid in Aachen

Stadt Aachen

Die Oberbürgermeisterin
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität

Lagerhausstraße 20
52064 Aachen
Tel.: 0241 432-0

radentscheid@mail.aachen.de
www.aachen.de/radentscheid

www.aachen.de