

## **Nachträgliche Beantwortung der Fragen von Teilnehmenden der Jahresveranstaltung Radentscheid am 08.02.2022**

Im Rahmen der Jahresveranstaltung Radentscheid konnten die Teilnehmenden mittels des Online-Befragungstools sli.do Fragen an die Fachverwaltung stellen. Da während der Veranstaltung nicht alle Fragen beantwortet werden konnten, liefert dieses Dokument die Antworten auf die nicht in der Veranstaltung beantworteten Fragen. Zur besseren Übersichtlichkeit sind die Fragen hier nach Themenblöcken zusammengefasst.

### **Themenblock Radhauptnetz**

**Frage: Wie soll ein Radhauptnetz durch Fußgängerzonen verlaufen? Da sind geringer Fahrkomfort des Radverkehrs und viele Konflikte mit zu Fuß Gehenden unausweichlich.**

Antwort: Nach Möglichkeit wird die Führung von Rad-Vorrang-Routen durch Fußgängerzonen nicht angestrebt. Insbesondere im Innenstadtbereich treffen jedoch viele verschiedene Anforderungen an den öffentlichen Straßenraum aufeinander. Diese betreffen unter anderem auch den Fußverkehr sowie das Bedürfnis an Aufenthalt. In diesen sensiblen Bereichen gilt es abzuwägen, wie der Radverkehr (auch auf Rad-Vorrang-Routen) zu führen ist, insbesondere wenn das die direkte Routenführung zwischen zwei Zielen darstellt. Zur Erreichbarkeit der Qualität von Hauptradrouten kann in diesen Fällen ggfs. eine duale Routenführung in Betracht gezogen werden.

### **Themenblock Rad-Vorrang-Routen (RVR)**

**Frage: Wann evaluiert die Stadt, ob der Radverkehr dominierende Verkehrsart auf den Fahrradstraßen RVR Brand wird?**

Antwort: In der Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung 2021 ist die Bedingung der vorherrschenden Verkehrsart des Radverkehrs in Fahrradstraßen nicht mehr aufgeführt. Nichtsdestotrotz wird angestrebt, eine möglichst geringe Kfz-Stärke und einen möglichst hohen Radverkehrsanteil zu erzielen. Auf der Rad-Vorrang-Route Brand wird in der Altstraße eine Dauerzählstelle installiert. Zudem werden punktuell und temporär Zählungen durchgeführt. Die Evaluation wird in der Regel nach einer Gewöhnungszeit von zwei Hauptzeiträumen des Radverkehrs (01.03. – 31.10.) durchgeführt

**Frage: Wieso werden bei der Radvorrangroute zum Campus Melaten sehr steile Straßen gewählt und nicht Straßen mit leichterer Steigung?**

Antwort: Für die Linienführung der Rad-Vorrang-Route Campus Melaten mit dem definierten Start-/Zielpunkt der Fuß- und Radbrücke über dem Pariser Ring standen zwei Alternativen zur Verfügung. Die Mies-van-der-Rohe-Straße wurde als klassifizierte Kfz-Hauptverkehrsstraße mit Buslinienverkehr und einer langen moderaten Steigungsstrecke als ungeeigneter im Vergleich zur Kopernikusstraße bewertet. Dem Nachteil eines kurzen steilen Abschnitts auf dieser Routenvariante, steht hier der Vorteil einer kaum von Kfz genutzten Streckenführung gegenüber. Die politischen Gremien haben im Zuge der Planung der Rad-Vorrang-Route der Linienführung über die Kopernikusstraße zugestimmt.

**Frage: Wann wird die Planung der Radvorrangroute Preuswald begonnen?**

Antwort: Die Rad-Vorrang-Routen werden seit 2018 sukzessive umgesetzt. Die Routen nach Eilendorf und in den Campus Melaten wurden als Pilotprojekt in das Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr aufgenommen. Aufgrund der Initiativen der Institutionen Fahrradfreundliches Brand und Fahrradfreundliches Haaren wurden die Routen nach Brand und Haaren als nächstes in Förderprojekte integriert. Die Einplanung der weiteren Routen (u.a. RVR Preuswald) ist derzeit in Abstimmung, da aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen nicht alle Projekte gleichzeitig geplant und umgesetzt werden können.

**Frage: RVR Brand: Wie ist der Stand bzgl. Verbindung zwischen Danzigerstr. & Herderstraße: Führung neben dem Kindergarten oder neben den Gebäuden der GeWoGe?**

Antwort: Vorgesehen ist die Führung der RVR Brand neben den Gebäuden der GeWoGe. Hierzu soll die bestehende Rampe für den Radverkehr verbreitert werden. Derzeit werden die Verträge zwischen GeWoGe und Stadt Aachen erarbeitet.

**Frage: Die Fahrradstraße Lothringerstraße ist baulich hervorragend, aber oft durch PKW (Parkhaus etc.) verstopft. Wie wird die Stadt Aachen dieses Problem lösen? / Wieso ist das Parkhaus noch von der Lothringer Str aus zugänglich? Von der Theaterstraße kann man rein und raus. / Wieso ist die Schlossstraße keine Einbahnstraße? Wir kommen als Fahrradfahrer im Berufsverkehr nämlich nach wie vor nicht durch.**

Antwort: Die Behinderung des Radverkehrs auf den Fahrradstraßen Lothringerstraße und Schlossstraße wurden in der Mobilitätsausschusssitzung am 17.03.2022 diskutiert. Die Ausführung der Verwaltung ist im städtischen Ratsinformationssystem abrufbar: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp>

**Frage: Mit welchen Kosten müssen die Anwohner je Haus in der Lothringerstraße rechnen? Und, werden die urspr. eingeplanten Fördergelder noch rechtzeitig abgerufen?**

Antwort: Die Anliegerbeiträge (KAG-Beiträge) werden erst nach Abschluss der Baumaßnahme abgerechnet/ in Rechnung gestellt, da zu deren Abrechnung die exakten Baukosten zugrunde gelegt werden müssen. Der Bauabschnitt Lothringer Straße von Harcampstraße bis Wilhelmstraße wird im Laufe des Jahres 2023 beitragsmäßig abgerechnet, die Verwaltung bereitet derzeit die Abrechnung vor. Für den Bereich Wilhelmstraße bis Oppenhoffallee können ungefähre Beiträge auf Basis von Erfahrungswerten erst dann ermittelt werden, sobald eine konkrete Ausführungsplanung vorliegt. Die Kostenberechnung wird mit dem Ausführungsbeschluss vorgelegt.

Nach der derzeitigen Rechtslage können für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen, die bis zum 31.12.2026 technisch abgenommen worden sind, durch die Kommunen Landesfördermittel beantragt werden. Hiernach wurde sich derzeit eine 100%ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei Genehmigung des Antrags ergeben. Ein rechtlicher Anspruch auf Forderung besteht nicht. Ob die derzeit befristet geltende Förderregelung durch das Land verlängert oder geändert wird, steht noch aus. Eine Antragstellung durch die Verwaltung kann erst bzw. wird erst nach erfolgter Abrechnung der Beitragsmaßnahme erfolgen.

**Frage: Inwiefern ist die Radvorrangroute Brand ein fertiges Projekt? Die Lintertstraße bleibt hoffentlich nicht so!**

Antwort: Die Rad-Vorrang-Route Brand ist noch nicht fertig gestellt. Vor kurzem wurde der Bereich am Brander Wall umgebaut. Die Umgestaltung der Lintertstraße sowie der Rombachstraße steht noch aus. Fertig eingerichtet sind dagegen die Fahrradstraßen der Route. Im Sommer 2021 wurden die acht Fahrradstraßen entlang der RVR Brand eingerichtet und beschildert. In Teilabschnitten fehlt noch die Rotbeschichtung, die in 2022 folgen soll. Das Teilstück der Sittarder Straße zwischen Schopenhauerstraße und Fichtestraße ist noch nicht als Fahrradstraße ausgebaut, da hier noch eine Baumaßnahme der Regionetz aussteht.

*Antwort zur Lintertstraße siehe nächste Frage*

### **Frage: Für die Linterstraße hat der Mobilitätsausschuss doch Lücken in der RVR beschlossen?**

Antwort: Am 30.09.2021 hat der Mobilitätsausschuss den Planungsbeschluss für eine duale Führung des Radverkehrs stadteinwärts (zwischen Auf dem Plue und Adenauerallee) und ein Schutzstreifenangebot in stadtauswärtiger Richtung gefasst. Hierbei wird stadteinwärts eine direkte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, ohne eine separate Radverkehrsanlage und eine ruhigere Führung durch das Wohngebiet in Richtung Altstraße eingerichtet. Die RVR wird durchgehend als solche beschildert, sodass keine Lücke in der RVR entsteht.

### **Frage: Knoten Linterstr. Adenauerallee: Wartet die Stadt ab, bis der Tunnel (in x Jahren) umgebaut ist, oder wird eine vorläufige Lösung früher umgesetzt?**

Antwort: Die Stadt Aachen erarbeitet derzeit eine Zwischenlösung, um dem Radverkehr eine separate Fläche auf der Tunneldecke einzurichten. Diese wird voraussichtlich durch Markierung gestaltet. Zudem ist eine Bordsteinabsenkung auf Höhe des Rosenwegs und der Umbau der Treppe zu einer Rampe vorgesehen.

### **Frage: Wie ist der Stand der Bismarckstraße?**

Antwort: Für die Bismarckstraße soll nach der Sommerpause ein Ausführungsbeschluss eingeholt werden. Daraufhin wird die Ausschreibung der Bauleistungen vorangetrieben, damit möglichst vor Ende des Jahres noch mit den Bauarbeiten zur Herstellung der Fahrradstraße begonnen werden kann.

## **Themenblock Fahrradstraßen**

### **Frage: Wie geht die Stadt mit den Urteilen des VG Hannovers um, nach denen für die Anordnung von Fahrradstraßen wesentliche Verbesserung für den Radverkehr und Beschränkungen für Kfz nötig sind??**

Antwort: Die Urteile des VG Hannover beziehen sich vor allen Dingen auf die Unzulässigkeit zu schmaler Fahrbahnen neben angrenzenden Parkständen in Fahrradstraßen. Fahrradstraßen in Aachen werden entsprechend den im Jahr 2018 beschlossenen Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen umgesetzt. Hierin werden Fahrgassenbreiten und Sicherheitsräume zu Kfz-Parkständen definiert, die eine gute Nutzbarkeit der Fahrradstraßen für Radfahrende gewährleisten (weitere Informationen: [www.aachen.de/fahradstrassen](http://www.aachen.de/fahradstrassen)).

### **Frage: Wieso steht am Anfang vieler Fahrradstraßen ein Schild welches die 30er Zone beendet? Was suggeriert das?**

Antwort: Der Verzicht auf die Beschilderung der Aufhebung einer Tempo 30-Zone (VZ 274.1) bei Beginn einer Fahrradstraße (VZ 244.1) war zur Zeit der Inbetriebnahme an bestimmte rechtliche Vorgaben geknüpft: Tempo 30-Zonen stellen eine flächenhafte Verkehrsberuhigung außerhalb von Hauptverkehrsstraßen dar, Fahrradstraßen dienen hingegen der streckenbezogenen Beschleunigung des Radverkehrs. Dazu kann und soll eine Fahrradstraße an Kreuzungen Vorfahrt gegenüber Straßen innerhalb einer Tempo 30-Zone gewährt werden, in der im Regelfall rechts-vor-links zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung gilt. Fahrradstraßen müssen daher aus der Zonenregelung herausgelöst werden. Da eine geschwindigkeitsbezogene Zonenbeschilderung nicht durch ein Fahrradstraßen-Zeichen aufgehoben werden kann, ist die Beschilderung der Beendigung einer Tempo-30-Zone zwingend, wo eine Fahrradstraße beginnt. Die Grundsätze der Beschilderung von Fahrradstraßen wurden durch das Landesministerium festgelegt.

Erst seit der Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) 2021 kann bei der Ausfahrt aus einer Tempo 30-Zone und Einfahrt in eine Fahrradstraße auf Zeichen 274.2 (Ende einer Tempo 30-Zone) verzichtet werden.

Die Verwaltung ist bemüht zukünftig die Einführung von Fahrradstraßen mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit vor Ort zu begleiten, mit der die wichtigsten in Fahrradstraßen geltenden Regeln vor Ort kommuniziert werden.

## Themenblock Kreuzungen

**Frage: Wie konnten die FGÜs über die Radwege an den "sicheren" Kreuzungen angeordnet werden? Unsere Verwaltung sagt, dass das nicht möglich wäre?**

Antwort: Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sollten laut Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, den Fußgänger\*innen Vorrang zu geben, weil sie sonst nicht sicher über die Straße kommen. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht. Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) gibt dazu Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Fuß- und Kfz-Verkehrsstärken. Einsatzbereiche für Radverkehrsanlagen werden nicht genannt, sondern in der VwV-StVO steht nur der Hinweis, dass in der Regel Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger\*innen auch über Radwege hinweg angelegt werden sollen. Die Stadt Aachen bemüht sich diesbezüglich um eine klare rechtliche Regelung, damit z.B. über die Einsatzgrenzen hinaus auch Empfehlungen für Maße, Beschilderung und Beleuchtung festgelegt werden können.

**Frage: Die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen wird im Verkehrsfluss + Rückstau gemessen. Warum spielt in der Argumentation nur der Autoverkehr eine Rolle?**

Antwort: Die Leistungsfähigkeit des Fuß- und Radverkehrs spielt bei der Planung von signalisierten Kreuzungen ebenso eine Rolle wie die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs. So wird z.B. die Grünzeit des Fußgängerverkehrs in Aachen in der Regel so bemessen, dass mit 1,2 m/s mindestens 2/3 der Furlänge überquert werden kann (Die Richtlinien geben mindestens die halbe Furlänge bei 1,0 – 1,5 m/s vor). Nach der Grünzeit folgt noch eine Schutzzeit, so dass auch dann noch über die Straße gegangen werden kann, wenn die Fahrbahn erst in der letzten Grünsekunde betreten wird. Für die Leistungsfähigkeit ist wie auch beim Radverkehr eher die Wartezeit und eine ausreichend große Wartefläche ausschlaggebend. Rückstau, d.h. keine ausreichende Grünzeit für den auftretenden Verkehr, tritt in der Regel nur bei motorisiertem Verkehr auf. Zudem verursacht stehender Kfz-Verkehr im Gegensatz zum nichtmotorisierten Verkehr Abgasmissionen und sollte damit auch aus Umweltgründen prioritär verhindert werden.

**Frage: Ist nicht Bild 47 in den ERA 2010 sehr ähnlich zu geschützten Kreuzungen?**

Antwort: Die als geschützte Kreuzung bezeichnete Idee unterscheidet sich in einigen Punkten von den in aktuellen deutschen Regelwerken dargestellten Planungsvorgaben. Der Radverkehr, in der Regel auf Fahrbahnniveau geführt, wird z.B. an Zufahrten deutlich (um mindestens 5,0 m) von der Fahrbahn abgesetzt. Weitere Unterschiede sind außerdem bauliche Elemente in den Ausrundungsbereichen („Schutzinseln“) und, dass die Haltlinie für den Radverkehr nicht vor dem Signal für die Fahrbahn angeordnet wird (Der Radverkehr darf bei rotem Signal bis zur Fahrbahnkante vorfahren). Für die genaue Dimensionierung dieser Kreuzungsform gibt es bislang keine allgemeinen Vorgaben.

**Frage: Warum bleiben weiterhin fast alle KFZ-Spuren an der Bastei erhalten? Warum werden keine Zwei-Richtungs-Radwege eingeplant?**

Antwort: In der Zufahrt Krefelder Straße entfällt ein Kfz-Fahrstreifen. In Kombination mit der beschlossenen konfliktfreien Signalisierung (abbiegender Kfz- und geradeaus fahrender Radverkehr erhalten nicht gleichzeitig grün) ist in der morgendlichen Spitzenstunde in dieser Zufahrt ein Rückstau zu erwarten. Eine Wegnahme von Fahrstreifen an anderen Zufahrten ist grundsätzlich denkbar. Dies ist jedoch eher ein Thema für eine etwaige Umgestaltung von Saarstraße und Monheimsallee. Zu Bedenken ist allerdings, dass die ASEAG auf dem Alleenring Linienverkehr betreibt, dessen Takt perspektivisch verdichtet werden soll. Von einem Entfall von Kfz-Fahrstreifen wären die Busse ebenso wie die übrigen Kfz betroffen.

Zweirichtungsradwege gelten besonders innerorts als weniger sicher als Einrichtungsradwege, da der Radverkehr für andere Verkehrsteilnehmenden dann aus einer unerwarteten Richtung kommt. Zudem benötigen Zweirichtungsrad-

wege mehr Platz, sodass der Fußverkehr weiter vom Knoteninnenbereich „weggedrückt“ würde. Das radentscheidkonforme Kreuzungsdesign bedeutet ohnehin bereits gewisse Umwege für den Fußverkehr, die durch die Anlage von Zweirichtungswegen noch verstärkt würden.

**Frage: Inwieweit berücksichtigen Sie die Reduzierung von Kreuzungen auf Fahrradwegen, die für Fahrradfahrer mit am gefährlichsten sind, und die Fahrt verlangsamen?**

Antwort: Das Ziel 2 des Radentscheids beschreibt die sichere Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen. Dabei wird unterschieden in Ziel 2.1 – Große Ampelkreuzungen und 2.2 - Einmündungen und Grundstückszufahrten. Für das Ziel 2.1 wird in Aachen das niederländische Knotendesign der „geschützten Kreuzungen“ angewandt. Dieses sieht die abgesetzte Führung des Radverkehrs an großen Ampelkreuzungen vor. Dadurch wird vermieden, dass Rad- und Kfz-Verkehr auf einer Fahrbahn geführt werden und die Sicherheit für den Radverkehr wird erhöht. Zudem wird die getrennte Signalisierung des Radverkehrs an großen Ampelkreuzungen angestrebt. Für Einmündungen und Grundstückszufahrten werden derzeit Standards seitens der Stadt Aachen entwickelt. Diese werden in einem regelmäßigen Austausch dem Radentscheid vorgestellt und auf die Ziele des Radentscheids abgestimmt. Diese Standards sehen die Führung des Fuß- und Radverkehrs an Einmündungen auf Gehwegniveau vor. Dadurch entsteht eine Rampe für den Kfz-Verkehr, welche eine Barriere erzeugt und die Geschwindigkeit reduziert. Fuß- und Radverkehr werden durchgängig geführt.

## **Themenblock Fahrradparken**

**Frage: An vielen Stellen fehlen weiterhin Fahrradbügel. Wie wird es weitergehen?**

Antwort: Von den insgesamt über 1.000 gemeldeten Standorten für neue Fahrradbügel wurden bereits mehr als 200 Standorte vor Ort geprüft. Vor allem im Innenstadtbereich herrscht noch ein hoher Bedarf. Hier greift die Verwaltung auch auf Vorschläge aus dem Fahrradabstellgutachten zurück.

Die Verwaltung hat im Jahr 2021 erstmals einen Rahmenvertrag für die Errichtung von Fahrradbügeln ausgeschrieben, um den Aufwand der Ausschreibungen zu reduzieren und die Fahrradbügelstandorte schneller errichten 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). Seit dem vierten Quartal 2021 werden die Fahrradbügelstandorte wieder quartalsweise ausgeschrieben. Der Rahmenvertrag wurde überarbeitet und wird in diesem Jahr erneut veröffentlicht.

**Frage: Wird auch am BF Rothe Erde sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes installiert? (Nutzung der Tunnelbögen für bewachte Abstellmöglichkeiten)**

Antwort: Für den Bereich Bahnhof Rothe Erde soll in diesem Jahr ein Gutachten erstellt werden, dass sich mit den Fahrradabstellmöglichkeiten und zukünftigen Szenarien befassen wird. Hierbei werden auch sichere Abstellmöglichkeiten, wie beispielsweise Fahrradparkhäuser mitgedacht.

## **Themenblock Sicherheit**

**Frage: Welchen Stellenwert haben - neben den großen Arbeiten am Radentscheid - Arbeiten an den vielen kleinen Stellen, die den Radfahrenden täglich Gefahren bereiten?**

Antwort: Ein „Stellenwert“ ist schwer zu beziffern. Das Team des FB61/300 ist unverändert und personalstärker denn je damit beschäftigt, die Sicherheit nachhaltiger Mobilität in Aachen zu erhöhen.

Die Maßnahmen, die seitens der Unfallkommission beschlossen werden, haben höchste Priorität.

Die zahlreichen gemeldeten „kleinen Stellen“ werden geprüft, mit dem Ziel einer effektiven und effizienten Bearbeitung nach Möglichkeit in den Kontext größerer Maßnahmen gesetzt und im Rahmen dieser Planungen

realisiert. Sollten die Meldungen einem größeren Kontext nicht zuzuordnen sein, so werden sie entsprechend dem Prüfergebnis auch als Einzelmaßnahme realisiert.

Dies gilt für Eingaben, die uns als individuelle Einzelmeldungen seitens der Bürger\*innen (via eMail, Telefon, Post) erreichen, für Eingaben aus Politik und von Initiativen und für Anregungen/Wünsche, die im Rahmen von Bürgerinformationsveranstaltungen an uns herangetragen werden gleichermaßen.

**Frage: Die Stadt Köln pollert zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs systematisch wo irgend möglich Rechtsabbiegefahrbahnen ab. Wann fängt Aachen an?**

Antwort: Die Bewertung „wo irgend möglich“ ist vielschichtig und erfordert eine differenzierte und individuelle Analyse/Betrachtung bzgl. der durch den Umbau initiierten Auswirkungen. Eine mit Köln vergleichbare präventive Systematik wird in Aachen aktuell nicht verfolgt. Sofern die Unfallkommission Unfälle im Kontext freier Rechtsabbieger ermittelt und diese ursächlich für den Unfall sind, wird ihr Konfliktpotenzial durch individuelle Maßnahmen entschärft. Dies kann auch die Unterbindung des Rechtsabbiegens zur Folge haben. Bei Neuplanungen werden freie Rechtsabbieger entsprechend dem aktuellen Stand der Forschung nicht vorgesehen.

**Frage: Gibt es eine Evaluation zu dem Überholverbot für Radfahrer an der Oppenhoffallee?**

Antwort: Eine abschließende Evaluation gibt es noch nicht. Es wurden stichprobenartig Zählungen/Beobachtungen durchgeführt. Die Maßnahme wird im Rahmen einer Fahrbahnsanierung nachjustiert.

Es liegen Planungen vor, die Schutzstreifenmarkierung zu entfernen und den Radverkehr im Mischverkehr unter Abmarkieren eines 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifens zu den rechts parkenden Kfz sowie eines 0,50 m breiten Streifens zu den links Parkenden auf einem verbleibenden 3,25 m breiten MIV-Fahrstreifen zu führen. Nach Beurteilung des Stadtbetriebs lässt die aktuelle Decke der Oppenhoffallee ein Abfräsen der Markierungen aufgrund der Materialqualität nicht zu. In 2022/23 plant der Stadtbetrieb die Erneuerung der Decke auf der gesamten Oppenhoffallee, in deren Zusammenhang eine Markierung nach dem neuen abgestimmten Konzept aufgebracht werden kann. Dies kann erst nach Ende der in der Bismarckstraße stattfindenden Tiefbauarbeiten für Versorgungsträger erfolgen, da die Oppenhoffallee für die Dauer der Arbeiten gesperrt werden muss.

**Frage: Welchen Stellenwert hat die Sicherheit des Radverkehrs bei der Arbeit des Ordnungsamtes?**

Antwort: Die Sicherheit des Radverkehrs hat bei der Arbeit des Ordnungsamtes einen sehr hohen Stellenwert. Radverkehrsanlagen werden schwerpunktmäßig kontrolliert. Dennoch erreichen die Verwaltung immer wieder Hinweise aus der Bürger\*innenschaft, dass die Befahrbarkeit von Radverkehrsanlagen – beispielsweise durch Kurzparker – nicht gegeben ist. Es handelt sich dabei um Momentaufnahmen, die so nicht eintreten, wenn Personal des Fachbereichs für Sicherheit und Ordnung zugegen ist. Um auch diese Vorgehen ahnden zu können, bittet die Verwaltung um etwaige Hinweise aus der Bürger\*innenschaft.

## **Themenblock Standards / Gestaltung**

**Frage: Werden alle Fahrradstraßen / Fahrradstreifen asphaltiert werden?**

Antwort: Fahrradstrecken entstehen meist auf bestehenden Straßen. Häufig sind diese asphaltiert. In Teilbereichen kann es Aufpflasterungen geben oder ganze Abschnitte z.B. aus Kopfsteinpflaster. Die Verwaltung wird jeweils prüfen, ob diese gepflasterten Abschnitte zu asphaltierten umgebaut werden, allerdings sind hierbei viele weitere Aspekte zu beachten, z.B. die verkehrsberuhigende Wirkung von Aufpflasterung, weshalb hier keine generelle Aussage zum Umbau möglich ist.

Neu anzulegende Straßen werden in der Regel in Asphalt hergestellt. Auch hier können Teilabschnitte aus gestalterischen Gründen oder zur Geschwindigkeitsdämpfung angehoben oder aufgepflastert werden. Die geschieht immer mit der Prämisse, „Sicherheit vor Leichtigkeit“.

Radverkehrsanlagen in Nebenanlagen wurden in der Vergangenheit meist aus Betonsteinpflaster hergestellt, da dies in der Fachwelt der beste Kompromiss aus einer leicht befahrbaren Oberfläche für den Radverkehr ist, aber gleichzeitig auch fast unmerkliche Eingriffsmöglichkeiten bei kleineren Baumaßnahmen (z.B. an privaten

Hausanschlüssen) ermöglicht. An der Ludwigsallee testet die Stadt nun, welchen Komfort ein vollständig asphaltierter Radweg in den Nebenanlagen bietet und welche bautechnischen Besonderheiten sich im Laufe der Jahre ggf. ergeben werden.

**Frage: Die H RSV der FGSV fordern mittlerweile 2,50 m Breite für Radvorrangrouten. Sind die Anforderungen des Radentscheids überhaupt noch Stand der Technik?**

Antwort: Die H RSV definiert die maßgebenden Bemessungsfälle für die Breitenbemessung von Radschnellwegen und Radvorrangrouten. Diese Kategorien stellen die höchsten Hierarchiestufen eines Radverkehrsnetzes dar. Entsprechend übergeordnete Verbindungsfunktionen sind hierfür erforderlich. Für Radvorrangrouten ist das Überholen/Nebeneinanderfahren von zwei Lastenrädern der maßgebende Bemessungsfall, welches ein Breitenmaß von 2,50 m erfordert. Die Definition des Breitenmaßes von 2,30 m des Radentscheides bezieht sich auf den Anwendungsbereich von Kfz-Hauptverkehrsstraßen, die ggfs. auch eine niedrigeren Hierarchiestufen als „Radvorrangrouten“ zuzuordnen sind. Das Maß, welches in Ziel 3 des Radentscheides benannt ist, bezieht sich auf das Überholen/Nebeneinanderfahren von einem Fahrrad und einem Lastenrad.

**Frage: Werden alte Radwege (rote Markierungen) bei Wegnahme (Fußweg Beschilderung) auch zurück gebaut?**

Antwort: Wenn sogenannte andere (alte) Radwege nicht mehr als Radwege benutzt werden sollen/dürfen, dann ist es wünschenswert, dass zur besseren Erkennbarkeit und zur Gewährleistung der Einheit von Bau und Betrieb rotes Pflaster entfernt wird. Nur auf diese Weise kann die Eindeutigkeit erreicht werden, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Allerdings ist dies auch eine Kostenfrage. Daher wird im Einzelfall darüber entschieden, ob in der Abwägung der finanzielle Mitteleinsatz für eine komplette Herausnahme gerechtfertigt ist oder ob nur Teilbereiche des Pflasters an den Einmündungen (wie beispielsweise zuletzt am Seffenter Weg) entfernt werden sollen.

**Frage: Aus welchen Gründen wird bei Baumaßnahmen, die sowieso eine neue Deckschicht erfordern, kein rot eingefärbter Asphalt verbaut (z.B. Ludwigsallee, Brander Wall)?**

Antwort: Der Einbau von rot eingefärbtem Asphalt ist bautechnisch relativ aufwendig. Zudem ist es schwierig, einen wirklich „roten“ Farbton zu erzielen und den auch zu reproduzieren (z.B. für den nächsten Streckenabschnitt oder wenn einmal eine Teilsanierung nötig wird). Werden Bauarbeiten in Teilflächen bereits rot eingefärbter Asphalte durchgeführt, müssten diese eigentlich wieder mit roten Asphalt verschlossen werden. Es ist aber schlicht nicht wirtschaftlich, für diese Kleinstflächen Spezialasphalt in Rot herzustellen. Demzufolge ist zu erwarten, dass viele „Flicken“ in diesen ursprünglich komplett roten Asphalten schwarz bleiben, was optisch wenig ansprechend wirkt.

Nichtsdestotrotz strebt die Verwaltung an, roten Asphalt zu testen. Hierfür wird derzeit nach einem geeigneten Streckenabschnitt gesucht.

## **Sonstige Fragen**

**Frage: Warum hat Ihrer Einschätzung nach Münster mit anerkannt besserer Radinfrastruktur und besserer Topografie, mehr PKW pro 1000 Einwohner als Aachen? +**

**Stimmt es, dass Münster mehr Pkw/1000 Einwohner in Privatnutzung hat als Aachen? Besteht ein Zusammenhang mit dem Radentscheid in Aachen?**

Antwort: Die Städte Aachen und Münster haben beide eine Pkw-Dichte, die weit unter dem Landesdurchschnitt liegt. In Aachen liegt der Wert leicht unter dem von Münster.

In ganz NRW – auch in diesen beiden Städten – ist die Zahl der gemeldeten Pkw in den letzten Jahren gestiegen und nicht gesunken und damit auch die Pkw-Dichte. Das ist eine große Herausforderung für die Verkehrsplanung in allen Städten.

Es kann aus Münster abgeleitet werden, dass ein hoher Radverkehrsanteil (rd. 40 %) KEIN Garant dafür ist, dass Menschen weniger Pkw besitzen. Vielmehr wird vermutet, dass der Anteil der Studierenden, der Anteil der Ein-

Personen-Haushalte, der Car-Sharing-Zugang, das ÖPNV-Angebot sowie die Situation für den ruhenden Verkehr eine große Bedeutung für eine niedrige Pkw-Dichte haben.

Der Radentscheid ist ein Baustein der „Mobilitätswende“, die Aachen erreichen möchte. In der Kombination einer Förderung des Umweltverbundes inkl. dem Ausbau von Sharing-Angeboten, sowie einer Verbesserung des Kostenverhältnisses für Parken und ÖPNV-Tarife wird vermutet, dass ein Rückgang der Pkw-Dichte möglich wird.

**Frage: Video zum Radentscheid (heute gezeigt) sehr informativ (top!) und sollte veröffentlicht werden, um Planungsprozess transparent zu kommunizieren.**

Antwort: Das Video ist auf dem YouTube Kanal der Stadt Aachen abrufbar (<https://www.youtube.com/watch?v=1baCrn60D6o>). Zusätzlich zur während der Veranstaltung gezeigten Version wird es dort in Kürze eine längere Version des Videos zeigen. Diese enthält weitere detaillierte Informationen zum Planungsprozess und zu den gezeigten Maßnahmen.

**Frage: Warum empfiehlt die Verwaltung in politischen Vorlagen regelmäßig Radentscheid-widrige Varianten (Lintertstraße, Vaalserstraße)?**

Antwort: Die Verwaltung prüft für jede Straße, ob in dieser eine Radentscheid-konforme Radverkehrsanlage möglich ist. Falls dies der Fall ist, wird diese i.d.R. in die Diskussion eingebracht.

Die Verwaltung schlägt i.d.R. nach Durchführung einer Beteiligung unter Abwägung aller eingebrachten Belange die optimale Lösung für die jeweilige Straße vor. Mit dem Radentscheid-Beschluss ist nach Auffassung der Verwaltung kein Zwang zur Anwendung für jede Straße verbunden. Dies wäre nicht vereinbar mit den „Abwägungsgebot“ dem eine Verwaltung unterliegt.

**Frage: Warum werden teilweise stark frequentierte Radwege, wie bspw. im Seffenter Weg zurückgebaut?**

Antwort: Der Radweg am Seffenter Weg war bis vor einigen Jahren als Beidrichtungsradweg befahrbar. Leider kam es an sehr vielen der einmündenden Straßen zu Unfällen zwischen Radfahrenden und ein- und ausbiegenden Kfz. Aufgrund der Vielzahl der Unfälle handelte es sich dabei um sogenannte Unfallhäufungsstellen. Daher hat sich das zuständige Gremium, die Unfallkommission (dort kommen Vertreter der verkehrslenkenden Dienststellen der Stadt Aachen, der Polizei, der ASEAG und der Bezirksregierung Köln zusammen) sehr häufig und eingehend mit der Situation am Seffenter Weg beschäftigt. Es wurden viele Maßnahmen zur Beschilderung und Markierung diskutiert und auch umgesetzt, die leider alle keinen durchschlagenden Erfolg hatten. Die Unfälle wiederholten sich immer weiter. Schlussendlich wurde dann zum Schutz der Radfahrenden beschlossen, den Seffenter Weg im Bereich zwischen Mies-van-der-Rohe-Straße und Kastanienweg in die bereits bestehende Tempo-30-Zone im Bereich Hörn einzubeziehen. Mit der Umsetzung im Jahr 2014/15 durften Radfahrende den Radweg im Seitenraum stadtauswärts in Richtung Kastanienweg nicht mehr benutzen. Radfahrende stadteinwärts dagegen hatten weiterhin die Wahlmöglichkeit zwischen der Fahrt im Mischverkehr auf der Fahrbahn und der Fahrt auf dem sogenannten anderen Radweg im Seitenraum. Andere Radwege sind solche, die sich für die Nutzenden aus der Optik ergeben. Im Fall des Seffenter Wegs war dies das rote Pflaster. Die Führung von Radverkehr im Mischverkehr mit den Kfz ist dagegen in Tempo-30-Zonen in den Richtlinien vorgesehen und stellt auch in Aachen den absoluten Regelfall dar. Mit der Baumaßnahme im Dezember wurde nun die Einheit von Bau und Betrieb wiederhergestellt. Der andere Radweg (sprich das rote Pflaster) wurde in den Einmündungsbereichen entfernt und an die bereits länger geltende Regelung, dass Radfahrende stadtauswärts auf der Fahrbahn fahren müssen und stadteinwärts auf der Fahrbahn fahren können/sollen, angepasst. Die Radverkehrsführung ist nun eindeutig, weil Radfahrende in beiden Richtungen auf der Fahrbahn fahren müssen. Eindeutige Lösungen tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, weil nun auch für die Kfz-Lenkenden klar ist, dass der Radverkehr auf die Fahrbahn und nicht in den Seitenraum gehört.

**Frage: Wie wird beim Neubau der Brücke in der Turmstraße der Radverkehr berücksichtigt?**

Antwort: Bei der Planung der Brücke wurde festgelegt, dass der Radverkehr auf Fahrbahnniveau geführt wird. Zwischen den sogenannten Kappen (hier werden zu Fuß Gehende erhöht gegenüber dem Fahrbahnniveau gehen) verbleiben insgesamt noch etwa 16,00 m. Über die Verteilung dieser Fläche zwischen Rad- und Kfz-Verkehr wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.



**Frage: Sind Sie mit der Umsetzung des Reallabors Templergraben zufrieden? Wie wird gewährleistet, dass sich dort doch kein Autofahrer verirrt?**

Antwort: Das Reallabor Templergraben wurde am 18.06.2021 eingerichtet. Seitdem konnte der Bereich vor dem Super C und dem Hauptgebäude der RWTH als Stadtraum neu genutzt werden, da dort nur noch Busse und Radfahrer\*innen die Fahrbahn nutzen dürfen. Durch vereinzelnde Aktionen und Veranstaltungen konnten das Potential dieses Raums aufgezeigt werden. Allerdings war die Nutzungsintensität dieses Bereichs Pandemie-bedingt deutlich geringer als gewöhnlich.

Verkehrszählungen und -beobachtungen haben gezeigt, dass Verlagerungseffekte zu keiner Einschränkung der Leistungsfähigkeit der umgebenden Knotenpunkte führen. Insbesondere auf dem Templergraben zwischen Schinkelstraße und Königstraße konnte der Kfz-Verkehr stark reduziert werden. Der Kfz-Verkehr verlagert sich erwartungsgemäß überwiegend auf die Ausweichstrecken innerhalb des Grabenrings. In einer zweiten Phase des Reallabors sollen Möglichkeiten identifiziert werden, den Kfz-Verkehr auch hier zu reduzieren.

Während des Reallabors haben ca. 97% der Kfz den Templergraben nicht mehr genutzt. Für eine vollständige Beachtung des Durchfahrverbots für Kfz am Templergraben ist die Einrichtung einer physischen Barriere anzustreben, falls das Reallabor in einen dauerhaften Zustand überführt werden soll.

**Frage: Wird auch auf die durch ADFC und Radentscheid geäußerte Kritik an der Umsetzungsgeschwindigkeit, auch an den Lücken der vorhandenen Radvorrangrouten, eingegangen?**

Antwort: Die Eingabe des ADFC zum Luftreinhalteplan mit Kritik an der Umsetzungsgeschwindigkeit einschließlich Lücken in den vorhandenen RVR wurde bereits schriftlich beantwortet.

Hier ist zu erwähnen, dass die beschlossenen Routenverläufe der RVR nur dann effizient ausgebaut werden können, wenn sie koordiniert mit anderen Maßnahmen der Regionetz ablaufen. Am Ausbau der RVR und der noch bestehenden Lücken arbeiten wir kontinuierlich. Dennoch sind die Routen bereits für den Radverkehr durchgehend befahrbar.

**Frage: Welchen Status hat die App zur Mängel-/Verbesserungsmeldung? Es gibt gefühlt 1000 Kleinigkeiten die die Situation verbessern würden. Gibt es dafür Kapazitäten?**

Antwort: Der Mängelmelder der Stadt Aachen auf dem Bürger\*innen Anliegen (z.B. Mängel) transparent melden und einsehen können, wurde in 2021 ausgeschrieben, beauftragt und wird Sommer 2022 veröffentlicht. Im Rahmen der sogenannten Vorhabenkarte wird die Stadt Aachen darüber hinaus dort über Maßnahmen informieren.

**Frage: Wie ist der Status zu Zählrichtungen für Radverkehr?**

Antwort: Es wurden bis dato 27 Dauerzählstellen (sog. Wärmebildkameras) zur Erfassung der Radverkehrsmengen in Aachen installiert. Die Standorte sowie Zählraten sind einzusehen unter: <https://verkehr.aachen.de/>

## **Session Bürger\*innenbeteiligung**

**Frage: Die Beteiligung sollte so weiterentwickelt werden, dass sie wirklich repräsentativ ist.**

Antwort: Eine Bürger\*innenbeteiligung ist offen für alle, die einen Belang einbringen wollen. Die Verwaltung versucht, Beteiligungen stadtwweit bekannt zu machen, damit die gesamte Öffentlichkeit über die Beteiligungsmöglichkeit informiert ist. Die Verwaltung sieht in einer digitalen Beteiligung eine sehr gute Chance dafür, dass nicht nur die Belange der Anlieger in einer Beteiligung eingebracht werden, sondern auch die Belange der anderen Nutzer\*innen der Straße, die ein öffentliches Allgemeingut darstellt.

Repräsentativität bei der Frage von Straßenumbauvorhaben wird darüber hergestellt, dass die Entscheidung über eine Planung von dem dazu demokratisch legitimierten politischen Gremium getroffen wird, deren Zusammensetzung von den Menschen bestimmt wird, die ihr Wahlrecht wahrgenommen haben.

**Frage: Wer entscheidet letztendlich über die Kompromisslösung die dem Rat vorgelegt wird nach einer Bürgerbeteiligung?**

Antwort: Über sogenannte „verkehrswichtige Straßen“ in der Stadt Aachen (zu denen es eine Straßenliste gibt) entscheidet der Mobilitätsausschuss, über die anderen Straßen entscheidet die zuständige Bezirksvertretung.

**Frage: Anlieger, die wenig lautstark waren, aber die RVR ausschließlich in der Lintertstr. haben wollten. Wie kann man diese Meinung stärker berücksichtigen?**

Antwort: Eingaben werden von der Verwaltung grundsätzlich auf ihre inhaltliche Relevanz geprüft, nicht auf die Vehemenz, mit der sie vorgebracht werden.

**Frage: Wie können Menschen, die wenig Rad erfahren sind, ggf. kaum fachliches Wissen mitbringen, in der Bürger\*innen-Beteiligung besser involviert werden?**

Antwort: Die Verwaltung verfolgt das Ziel, in den für Bürger\*innen durchgeführten Veranstaltungen allgemeinverständlich die wesentlichen Aspekte der Planung zu vermitteln. Jede/r Bürger\*in steht für Fragen der/die benannten Ansprechpartner\*in der Verwaltung zur Verfügung. Falls Befragungen im Zuge der Beteiligungen durchgeführt werden, werden dabei i.d.R. subjektive Einschätzungen abgefragt und kein Wissen verlangt.

**Frage: Die digitalen Formate sind gut, jedoch exkludieren Sie auch Menschen - wie werden diese erreicht/gehört bzw. im Prozess eingebunden? (Beteiligung ungleich Info)**

Antwort: Die digitalen Live-Veranstaltungen, in denen sich Interessierte über zoom und slido einbringen können, sind nur als einer von mehreren Bestandteilen der Bürger\*innenbeteiligung anzusehen. Der Beteiligungszeitraum umfasst in der Regel die zwei Wochen vor und die zwei Wochen nach der Live-Veranstaltung. In dieser Zeit sind die Unterlagen sowohl im Internet zu finden als auch im Verwaltungsgebäude am Marschierort (Lagerhausstraße 20) ausgehängt. Im Foyer liegen Stift und Papier bereit und es gibt einen Briefkasten, in den Fragen und Anregungen direkt eingeworfen werden können. Schriftliche Eingaben sind außerdem per Mail oder per Post möglich.

**Frage: Lütticher Straße: Das Kfz-Parken wurde mE zu wenig beleuchtet - denn Fakten (Parkraumgutachten - wie hoch ist der Bedarf?) hierzu waren (noch) nicht vorhanden.**

Antwort: Die Verwaltung beschäftigt sich parallel zu den Planungen der Lütticher Straße mit der Bearbeitung der Bewohnerparkzone „U“. Um einen Überblick über das aktuelle Parkraumangebot und die Parkraumauslastung zu erhalten, wurde ein Parkraumgutachten für den gesamten Bereich in Auftrag gegeben. Die Erhebung hat belastbare und aktuelle Aussagen zum Status Quo der Parkraumnutzung und -auslastung auch in der Lütticher Straße getroffen. Dabei wurden auch die im Viertel vorhandenen Einrichtungen berücksichtigt. Aus Bewohnerparkzonenprojekten in Aachen und deren Evaluation in den vergangenen Jahren kann nachgewiesen werden, dass die Einrichtung einer Bewohnerparkzone zur Entlastung der Parkplatzsituation in einem definierten Bereich beiträgt und der hohen Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum entgegenwirkt. Dabei wird die Parkraumnachfrage durch gebietsfremde Personen deutlich reduziert. Entsprechend erhöhen sich die Chancen für Bewohner\*innen, im unmittelbaren Wohnumfeld einen Parkplatz zu finden. Am 17.02.2022 wurden dem Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hierzu die Ergebnisse der Voruntersuchung kommuniziert. Es wurde u.a. beschlossen: "Die Planung zum Umbau der Lütticher Straße soll die Auswirkungen der neuen bzw. erweiterten Bewohnerparkzonen "U", "J1" und "W" auf die Parksituation in der Lütticher Straße berücksichtigen. Sobald diese Ergebnisse vorliegen, soll die Planung zum Umbau der Lütticher Straße abgeschlossen und dem Mobilitätsausschuss zum Beschluss vorgelegt werden."

## Session Radhauptnetz

**Frage eines Naturschützers und Fahrradfahrers: Wie viel Fläche wird zusätzlich durch Fahrradwege versiegelt werden?**

Antwort: Die einzelne Radroute wird zunächst nach dem Bedarf des Radverkehrs für das sogenannte „Prüfnetz“ vorgeschlagen. Eine Modifikation zu einer anderen (voraussichtlich umwegigen) Führung mit weniger Eingriff in die Belange des Naturschutzes geschieht dann im Einzelfall der Verbindung, eventuell auch mit einem verträglicheren Ausbaustandard. Im Ergebnis ist dies dann im Radhauptnetz in den Grundzügen mitberücksichtigt; eine stadtweite Bilanz der Versiegelung ist bisher nicht vorgesehen.

**Frage: Welchen Mindeststandard soll eine Verbindung erfüllen, damit sie als Netzlückenschluss gilt?**

Antwort: Für alle Lückenschlüsse gilt der Ausbaustandard der jeweiligen Hierarchiestufe. Die jeweiligen Hierarchiestufen werden im Rahmen der Erarbeitung des Radhauptnetzes festgelegt.

**Frage: Ist Mischverkehr im Bereich einer der höchsten Busverkehrsbelastung Deutschlands eine für Radhauptverbindungen geeignete Führungsform?**

Antwort: Die Rahmenvorgaben in Aachen gehen bei den Radhauptverbindungen von Separation vom Kfz-Verkehr aus. Allerdings braucht auch dichter Busverkehr zum Funktionieren an mehreren Stellen seine Separation. So kann es im Einzelfall vorkommen, dass die Addition der Streifen des Radverkehrs und des Busverkehrs im Straßenquerschnitt kaum noch Platz für Fußgänger, Bäume usw. übriglassen würde. Für pragmatische Kompromisse der Mischung von Rad- und Busverkehr gibt es Praxisbeispiele, nicht nur am Elisengraben mit seinen Bushaltestellen, sondern auch in anderen Städten wie z.B. auf der innerstädtischen Radschnellverbindung in der „Busstadt“ Göttingen.

**Frage: Welchen Teil der dualen Führung benutzen Radfahrende, die nicht geübt sind, es aber trotzdem eilig haben?**

Antwort: Die duale Netzplanung bietet die individuelle Wahlmöglichkeit, die je nach Situation unterschiedlich ausfallen kann: Für beide Führungen gilt das planerische Ziel, dass beide Verbindungen effektiv (objektiv) verkehrssicher sind, auch wenn nur eine der parallelen Verbindungen zusätzlich ein gutes Sicherheitsgefühl (subjektiv) vermittelt.

**Frage: Spielende Kinder sind nicht möglich, weil es zu viel Radverkehr gibt? Wo bitte soll das sein? Bis jetzt gibt es das nur mit Autos ...**

Antwort: Aufenthaltsqualität mit Kinderspiel ist nicht nur in Fußgängerbereichen ein planerisches Ziel, sondern auch in verkehrsberuhigten Wohnstraßen. Je mehr es dort gelingt, Kfz-Verkehr auf ein rücksichtsvolles Tempo zu bringen oder ganz auszuschließen, gerät ein zunehmend dichter und eventuell schneller Fahrrad-Durchgangsverkehr in den Fokus. Angesichts des weiten Zeithorizonts der Radnetzplanung mit weit mehr Radverkehr als heute kann dieser Zielkonflikt mit dem Fußverkehr (außer Kinderspiel auch die Belange von Menschen mit Behinderung und deren subjektiver Sicherheit) dazu führen, dass in der Abwägung eine Wohnstraße als nicht geeignet aus dem Radhauptnetz herausfällt. Ein Beispiel ist in Aachen in einem Abschnitt des Seffenter Weges zu beobachten.

**Frage: Wird in Aachen an eine grüne Welle für Radfahrende gedacht? Evtl. kann da mit wenig Geld viel Attraktivität für den Radverkehr erreicht werden....**

Antwort: Eine grüne Welle für Radfahrer kann grundsätzlich zur Beschleunigung und zum Komfort des Radverkehrs beitragen. Im konkreten Fall gestaltet sich die Umsetzung jedoch schwierig, da es nicht den einen Typ Radfahrenden gibt, sondern verschiedene Typen mit stark variierenden Durchschnittsgeschwindigkeiten. Selbst wenn es einen vorherrschenden Typ gäbe, wäre die Schaltung einer grünen Welle aufgrund der Topographie Aachens nicht flächendeckend umsetzbar, da die Geschwindigkeit beim Bergauffahren eine deutlich andere als beim Bergrunterfahren ist.

**Frage: Sie haben in Ihrer Präsentation die "Schritte zum Radhauptnetz" dargestellt. Wann können wir zeitlich das Zielnetz erwarten?**

Antwort: Der Entwurf des Zielnetzes wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2022 vorliegen. Im Anschluss wird dieser zunächst im Rahmen von Beteiligungsverfahren beraten, bevor abschließend eine politische Beratung erfolgt.

## **Session Dialogportal**

In dieser Session wurden alle Fragen direkt beantwortet.

Stand: aktualisiert im Juli 2022