



Tätigkeits- bericht 2020

**zum Radentscheid
in Aachen**

www.aachen.de/radentscheid

stadt aachen



Impressum

Februar 2021

Stadt Aachen

Die Oberbürgermeisterin
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen

www.aachen.de/radentscheid

Verantwortliche Autor*innen

Uwe Müller
Dr. Armin Langweg
Dr. Silke Roder
Bastian Weiser
Gaby Mans
Miriam Geulen
Tim Rohbock
Maximilian Geulen
Dr. Michael Pielen
Alina Huppertz
Julia Scholtes
Claudia Nowak
Kay Oebels

Abbildungen

Umschlagsseite vorne: Stadt Aachen
Umschlagseite hinten: Stadt Aachen
Seite 4: Jo Magrean | Bernd Büttgens
Seite 7: Radentscheid Aachen/Ute Haupts (Abb. 2)
Seite 8: Stadt Aachen/David J. Engel
Seite 9: Atelierhaus Engelen/Peter Rotheudt
Seite 10: Stadt Aachen/David J. Engel
Seite 15: Timo Bergs (Abb. 3)
Seite 16: Stadt Aachen (Abb. 4)
Seite 17: Stadt Aachen (Abb. 5 und 6)
Seite 18: Stadt Aachen (Abb. 7)
Seite 19: Stadt Aachen (Abb. 8) | Stadt Aachen/Aerowest (Abb. 9)
Seite 20: Stadt Aachen (Abb. 10, 11 und 12)
Seite 21: Stadt Aachen (Abb. 14)
Seite 22: Stadt Aachen (Abb. 15)
Seite 23: Stadt Aachen (Abb. 16 und 17)
Seite 24: Stadt Aachen (Abb. 18, 19, 20 und 21)
Seite 26: Stadt Aachen (Abb. 22)
Seite 27: FixMyCity GmbH (Abb. 23)
Seite 28: Stadt Aachen (Abb. 24) | Stadt Aachen/wesentlich. visuelle kommunikation (Abb. 25)
Seiten 32/33: Stadt Aachen/Martin Bangratz
Seite 39: Stadt Aachen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Vorwort	4
Einordnung & Kurzfassung	6
1 Ziele für den Verkehr in Aachen	7
1.1 Ziele im Haushalt der Stadt Aachen	7
1.2 Vision Mobilität 2050 als Fernziel	8
1.3 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen	10
1.4 Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK)	10
1.5 Einordnung der Ziele des Radentscheides in die Verkehrsentwicklungsplanung	11
2 Der Radentscheid in Aachen	11
2.1 Allgemeines	11
2.2 Ziele und deren Konkretisierung	11
Ziele des Radentscheids in Aachen	12
3 Arbeit für den Radverkehr in Aachen 2020	14
3.1 Allgemeines	14
3.1.1 Ressourcen (Finanzen und Personal)	14
3.1.2 Politische Beratungen	14
3.2 Zielerfüllung 2020	15
3.2.1 Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen	15
3.2.2 Kreuzungen sicher gestalten	18
3.2.3 Radwege an Hauptstraßen	20
3.2.4 Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten	22
3.2.5 Fahrradstellplätze umfassend ausbauen	24
3.2.6 Mängel online erheben und zeitnah beseitigen	26
3.2.7 Verkehrswende konsequent und transparent fördern	27
3.3 Weitere radverkehrliche Entwicklungen	27
4 Monitoring des Radentscheids	29
Umsetzung Radentscheid auf einen Blick	30
5 Ausblick Radentscheid Aachen	31
5.1 Maßnahmen 2021	31
5.1.1 Planung	31
5.1.2 Umsetzung	34
5.2 Perspektive 2025	34
6 Fazit	34
Anhang	35

Vorwort



Sibylle Keupen
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen



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

Liebe Aachener*innen,

der Ausbau der Radwege in Aachen wird in der Stadtgesellschaft jetzt noch intensiver als früher diskutiert. Viele Menschen empfinden das Radfahren bei uns als unsicher und unkomfortabel und trauen sich daher nicht, mehr in der Stadt Radzufahren.

Auf der anderen Seite haben viele Bürger*innen Probleme damit, ein Auto in der Innenstadt zu parken. Ende 2019 hat die Zahl der in Aachen zugelassenen Pkw mit 114.109 Pkw einen neuen Höchststand erreicht. Das sind 441 Pkw je 1.000 Einwohner. Unsere schöne Stadt wurde in den vergangenen Jahrhunderten nicht für so viele Autos geplant und gebaut. Diese „Enge“ ist aber auch eine ganz zentrale Stärke unserer Stadt! Wegen ihrer Kompaktheit als „Stadt der kurzen Wege“ legen die Aachener*innen 30 % ihrer Wege zu Fuß zurück – deutlich mehr als in vergleichbaren Städten. Entspanntes Schlendern und Flanieren – da ist Aachen bereits stark und will noch zulegen!

Trotz vieler Anstrengungen in den letzten 20 Jahren steigt der Anteil des Radverkehrs nur langsam und lag in der letzten Erhebung bei 11 % an allen Wegen. Die Anteile des Bus- und Bahnverkehrs haben sich zuletzt auf 13 % eingependelt. Der „Umweltverbund“ überwiegt jetzt, dennoch werden immer noch 46 % der Wege der Aachener*innen mit dem Pkw zurückgelegt. Weniger als früher, aber immer noch deutlich mehr als in den Vorreiterstädten der „Mobilitätswende“.

Mit dem Blick auf das Potenzial der Menschen, die sich heute nicht trauen, mit dem Rad durch Aachen zu fahren, hat 2019 der „Radentscheid Aachen“¹ ein anderes Qualitätsniveau für den Radverkehr formuliert. Sichere Kreuzungssituationen. Getrennte Radwege, mehr Radwege, breite und rote Radwege, gut gewartete Radwege. Und mehr sichere Fahrradabstellmöglichkeiten. Viele Mitmenschen haben sich dafür in vielen Stunden engagiert und setzen das bis heute fort. Über 38.000 Bürger*innen haben den Wunsch danach mit ihrer Unterschrift bekräftigt. Am 6. November 2019 hat der Rat der Stadt bei vier Gegenstimmen den Zielen des Bürgerbegehrens entsprochen. Eine überwältigende und eindrucksvolle Mehrheit hat damit der Verwaltung den Auftrag gegeben, die gestellten

Forderungen innerhalb von acht Jahren umzusetzen. Dazu hat sie der Verwaltung erheblich mehr Personal und erheblich mehr Finanzmittel bereitgestellt.

¹ www.radentscheid-aachen.de

Der Mobilitätsausschuss hat 2020 konkret messbare Ziele für den Verkehr beschlossen, u.a. dass der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege in Aachen deutlich unter 46 % sinken soll. 2020 hat der Rat der Stadt Aachen außerdem ein sehr ambitioniertes Klimaschutzkonzept mit einer Halbierung der Emissionen bis 2030 beschlossen. Die dazu nötigen Maßnahmen bedeuten Veränderungen und sind dadurch eine große gesellschaftliche Herausforderung, die Verwaltung, Bürger*innen und ihre gewählten Vertreter*innen gemeinsam bewältigen müssen.

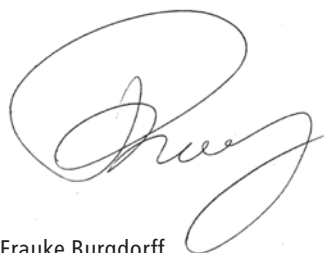
Wir sind dabei, Aachen kooperativ zum Nutzen der gesamten Stadt weiterzuentwickeln. Mehr Platz für Radverkehr – ohne Qualitätseinbußen für das Zufußgehen – bedeutet weniger Platz für den Autoverkehr. Und auch der öffentliche Verkehr braucht mehr Platz, wenn er attraktiver werden soll. Das erfordert manchmal Abstriche und Geduld bei denen, die viel fordern und vermehrt Zugeständnisse von denen, die sich umstellen müssen. Es erfordert von der Verwaltung ein anderes Vorgehen bei der Umgestaltung von Straßen. Ein gutes Management von Veränderungsprozessen ist entscheidend, um die Mobilitätswende in und für Aachen erfolgreich gestalten zu können.

Die Umsetzung des Radentscheides ist ein großer Beitrag auf dem Weg zu diesem Ziel. Angesichts der Herausforderungen eine Herkulesaufgabe, die nur im Zusammenspiel aller zu bewältigen ist. Der vorliegende erste Jahresbericht gibt dies sehr gut wieder. Er zeigt, wie wir uns aufstellen um auf Dauer erfolgreich zu sein!

Mit Mut, Klugheit und Kreativität kann es uns gelingen, mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern und Aachen damit zukunftsfähig zu machen. Lassen Sie uns gemeinsam an den Zielen des Radentscheides Aachen arbeiten: Radfahren in Aachen soll sicher und komfortabel möglich sein. Für Menschen jeden Alters.



Sibylle Keupen
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen



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

Radentscheid in Aachen

Einordnung & Kurzfassung

Einordnung

Am 06. November 2019 hat der Rat der Stadt Aachen bei einer Enthaltung einstimmig das Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ als zulässig erachtet. Er hat darüber hinaus bei vier Gegenstimmen mehrheitlich in der Sache dem zulässigen Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ entsprochen. Der Oberbürgermeister der Stadt hat in der Sitzung für die Verwaltung ausgeführt, dass diese alles tun werde, „um auch zeitgerecht in der Umsetzung klarzukommen und möglichst viele mitzunehmen“. Aus den in der Niederschrift dargestellten Redebeiträgen geht eine große inhaltliche Zustimmung hervor, die sich insgesamt auf geänderte Anforderungen an das Mobilitätssystem der Zukunft (Mobilitätswende) bezieht. Die Umsetzung des Radentscheides leistet somit im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung auf Projektebene einen Beitrag zur Mobilitätswende in Aachen (vgl. Abb. 1).

Die Verwaltung hat zuletzt in der Sitzung vom 25. Juni 2020 sowie in der Sitzung vom 17. Dezember 2020 des Mobilitätsausschusses über den Umgang mit dem bereits bestehenden und laufend bearbeiteten Projektportfolio berichtet und die Fortschritte in der Umsetzung des Radentscheid präsentiert.

Der vorliegende Jahresbericht stellt die erzielten Ergebnisse in Bezug auf die Umsetzung des Radentscheids dar und beantwortet damit Ziel 7.

Kurzfassung

Der Rat der Stadt Aachen hat am 06. November 2019 den „Radentscheid Aachen“ als Bürgerbegehren für zulässig erachtet und diesem mehrheitlich bei vier Gegenstimmen in der Sache entsprochen. Zuvor hatten 37.436 Menschen bis zum Stichtag Anfang Oktober 2019 dem Radentscheid ihre Stimme gegeben.

Mit dieser Annahme der Ziele des Radentscheid ist ein umfangreiches Arbeitsprogramm verbunden, Verwaltung und Politik stehen in den folgenden acht Jahren, die als Geltungszeitraum des Radentscheids formuliert wurden, vor großen Aufgaben in der Planung, der baulichen Umsetzung, der Pflege und der Organisation radverkehrlicher Infrastruktur.

Zu diesen Aufgaben zählt auch ein jährlicher Rechenschaftsbericht, der mit diesem Dokument vorgelegt wird. Zu den einzelnen Zielen des Radentscheids wird detailliert ausgeführt. Es wird deutlich, dass das Jahr 2020 stark von vorbereitenden Maßnahmen für die perspektivische Erreichung der Ziele geprägt ist. Dazu zählt der Aufbau des bearbeitenden Personals, die Schaffung größerer finanzieller Spielräume für die Umsetzung radverkehrlicher Maßnahmen durch Haushaltseinplanung und Fördermittelaquise. Da mit den im Radentscheid formulierten Zielen keinerlei konkrete Maßnahme verbunden ist, sind vor allem die notwendigen Planungen auf den Weg zu bringen.

Die formulierten Ziele bedeuten große Veränderungen in der Aufteilung des bisherigen Straßenraumes und müssen im Detail von der Stadtgesellschaft akzeptiert und getragen werden. Auch hierfür sind neue Teilnehmungsformen und zusätzliche Ressourcen notwendig.





Abbildung 2: Unterschriftenübergabe des Radentscheids Aachen am 1. Oktober an Aachens Oberbürgermeister Marcel Philipp

1 Ziele für den Verkehr in Aachen

„Wir vereinbaren Ziele miteinander; wir messen und bewerten die erreichten Ergebnisse.“²

So heißt es im Selbstverständnis der Stadtverwaltung Aachen. Da der Radentscheid Aachen sich über sieben messbare Ziele definiert, besteht hier ein zentraler Anknüpfungspunkt zu den Prinzipien der Stadt Aachen. Im Folgenden wird das Zielverständnis des Radentscheides in das Zielverständnis der städtischen Haushaltsplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung eingeordnet.

1.1 Ziele im Haushalt der Stadt Aachen

Im Haushalt der Stadt Aachen sind in den einzelnen Produkten Ziele benannt. Im Folgenden sind die wesentlichen Produkte mit Bezug zu Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung und die in ihnen festgelegten Ziele benannt.³

Neubau und Unterhaltung von Straßen (12.01.02)

Diesem Produkt sind Mittel für Investitionen im Straßenbau zugeordnet: für Erneuerungen im Bestand (Reinvestition), die Erhöhung der Verkehrssicherheit, für Baumaßnahmen an ÖPNV- und SPNV-Infrastruktur, für

reine Straßenunterhaltung und die Erschließung neuer Baugebiete (Neuanlage), ggfls. auf Basis einer beschlossenen Prioritätenliste. Neubau oder maßgebliche Anpassung von Radinfrastruktur sind hier verortet.

Die Zielerreichung wird gemessen an:

1. der Investitionssumme in den Straßenbau im Bestand pro Jahr
2. der Investitionssumme im Straßenneubau pro Jahr,
3. dem Ergebnis des Produktes (d.h. dem Rechnungsergebnis des letzten vorliegenden Jahresabschlusses) pro Jahr
4. der Zeit bis zur Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen

Verkehrskonzepte, Planung von Straßen, Wegen, Plätzen (12.02.01)

Für das Thema „Verkehrskonzepte, Planung von Straßen, Wegen und Plätzen“ bereitgestellte Mittel werden für Planungszwecke eingesetzt. Dazu zählen u.a. die

² Selbstverständnis der Stadt Aachen http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/politik_verwaltung/selbstverstaendnis/index.html, 11/2018

³ Haushaltsplan 2019 der Stadt Aachen http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/politik_verwaltung/haushaltsplan/haushaltsplan_2019/Haushaltsplan-2019.pdf, S. 1113 ff, abgerufen: 08/2019



Gestaltung einer angemessenen Verkehrsqualität, -sicherheit und ÖPNV-Verkehrsbedienung, die Optimierung der Pendlerverflechtungen durch regionalen und grenzüberschreitenden Austausch, die Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsarten sowie Maßnahmenplanungen zur Elektromobilität und Digitalisierung des Verkehrssystems.

Planungen für den Radverkehr sind hier verortet, soweit sie nicht einzelnen konkreten Maßnahmen, die dem Produkt Neubau und Unterhaltung von Straßen (12.01.02) zugeordnet sind, enthalten sind.

Die Erreichung der Ziele in diesem Haushaltsprodukt wird an den Kennzahlen „Modal Split“ (Steigerung des Anteils der Verkehre des Umweltverbundes) und „Anzahl der öffentlichen Ladepunkte für Elektrofahrzeuge“ gemessen.

Planung, Betreuung & Unterhaltung von Verkehrsanlagen (12.02.02)

Mittel in diesem Haushaltsprodukt dienen der Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der technischen Infrastruktur, der Optimierung des Verkehrsflusses und der Stärkung des ÖPNV durch angepasste Signalanlagensteuerung. Als Indikatoren für den erfolgreichen Einsatz dieser Mittel gelten die Anzahl der Lichtsignalanlagen-Steuergeräte mit Beeinflussung durch rechnergestützte Betriebsleitsysteme, der Anteil der LSA-Steuerungsgeräte, die jünger als 20 Jahre sind in % und das Ergebnis des Produktes in €.

1.2 Vision Mobilität 2050 als Fernziel

Im Januar 2014 wurde als ein erster zentraler Teil der Verkehrsentwicklungsplanung die „Vision Mobilität 2050“ beschlossen⁴. Diese stellt das angestrebte Wunschbild in der Zukunft dar. Die Mobilitätsstrategie 2030 soll diese Vision konkretisieren.

Die Vision Mobilität 2050 hat Zielaussagen zu acht Themenfeldern der Mobilität getroffen. Insbesondere für den Kontext Radentscheid sind die Kernaussagen zu den Themenfeldern Straßennetze, Radverkehr, Fußverkehr und Pkw-Verkehr relevant und werden daher im Folgenden wiedergegeben.

4 Die Langfassung der Vision Mobilität 2050 mit den im weiteren Text dargestellten Abbildungen ist abrufbar unter www.aachen.de/vep

Straßennetze und Lebensräume

Um den Verkehr stadtverträglich und Straßen als attraktive Lebensräume zu gestalten ist es wichtig, dass das Straßennetz, Straßen und Plätze in einem guten Zustand sind und funktionieren. Plätze müssen auch gestalterisch ansprechend sein. Dazu müssen ausreichend finanzielle Mittel für Neubau und Unterhaltung zur Verfügung gestellt werden.

Der Verkehr ist stadtverträglich. Straßen sind attraktive Lebensräume.

Insbesondere die Mobilitätskultur muss von Rücksichtnahme und Miteinander geprägt sein, damit in den vorhandenen, historisch gewachsenen Strukturen Mobilität für alle ermöglicht werden kann.

Das Thema Aufenthaltsqualität gewinnt zunehmend an Bedeutung, was insbesondere auch die sichere und barrierefreie Gestaltung von Plätzen erfordert.

Radverkehr

Für 2050 zielt Aachen darauf ab, ein flächendeckendes, lückenloses, leicht verständliches Radverkehrsnetz zu etablieren, das sich in einem guten Zustand befindet. Komfortable und sichere Radverkehrsanlagen sollen alle Umlandgemeinden gut anbinden. Komfortable Fahrradab-



stellplätze sollen standardmäßig bei neuen Gebäuden (seit Verabschiedung der Vision) eingerichtet werden, so dass sich für jeden Bewohnenden mindestens ein komfortabler Fahrradstellplatz im Wohngebäude befindet.

Fahr Rad in Aachen! Möglichst sicher und komfortabel.

Das Fahrrad soll im Jahr 2050 als ideales Stadtverkehrsmittel etabliert und fester Bestandteil der urbanen Mobilitätskultur in Aachen sein. Durch eine gelungene enge Vernetzung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr sollen beide Systeme nachhaltig gestärkt werden. Ein flächendeckendes Netz von Leihfahrrädern soll dazu beitragen. Durch eine starke Zunahme des Radverkehrs soll die Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrer*innen gestärkt und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden, mit der Folge, dass sich auch ungeübtere Radfahrer*innen im Straßenraum beachtet und sicher fühlen. Die Zahl der Verkehrsunfälle zwischen Radfahrer*innen und Kfz-Fahrer*innen soll damit deutlich reduziert werden, sodass keine Fahrradfahrenden unverschuldet durch andere Verkehrsteilnehmende verletzt oder getötet werden.

Fußverkehr

Die Stadt der kurzen Wege bietet ideale Bedingungen für den Fußverkehr. In 2050 sollen Besorgungen des täglichen Bedarfs komfortabel und sicher in allen Stadtteilen zu Fuß erledigt werden können.

Erlebe und entdecke deine Stadt zu Fuß. Jeden Tag.

Das Fußwegenetz soll lückenlos ausgebaut sein und eine gute Orientierung bieten. Alle Grünbereiche sollen untereinander und mit der Innenstadt verbunden sein, damit Aachener*innen ihre Spaziergänge von zu Hause beginnen können. Es wird eine hohe Barrierefreiheit angestrebt, sodass sich alle Menschen selbstständig im öffentlichen Raum bewegen können. Das alltägliche Zufußgehen dient der Gesundheitsvorsorge und leistet einen Beitrag zur Fitness.

Pkw-Verkehr

Nach der Vision gibt es in 2050 viel weniger Autos, die Parkplatzprobleme sind deutlich zurückgegangen und die Straßen konnten schöner gestaltet werden. Zum Nutzen der Anwohnenden gibt es in allen verdichteten Bereichen eine Parkraumbewirtschaftung. Obwohl der Pkw ein notwendiger Bestandteil des Stadtverkehrs geblieben ist steht die „Nutzung“ statt dem „Besitz“ eines Autos im Vordergrund. Dies hat zu einer erheblichen Effizienzsteigerung geführt. Es werden nur wenige leere Plätze in Autos herumgefahren. Dadurch werden Staus vermieden und Geld gespart. Eine große Zahl von Haushalten kommt

Pkw sind stadtverträglich und werden als notwendiger Teil des Stadtverkehrs effizient genutzt.

dank der vielfältigen, leicht kombinierbaren alternativen Mobilitätsangebote mittlerweile ohne eigenen Pkw aus. Darüber hinaus sind Pkws emissionsfrei und leise unterwegs. Schwere Unfälle kommen so gut wie nicht mehr vor, seitdem alle Pkw Fahrerassistenzsysteme haben und situationsangepasste Geschwindigkeiten fahren. Der notwendige Pkw-Verkehr kann störungsfrei fließen.



1.3 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen

Die Vision Mobilität 2050 wird durch die Mobilitätsstrategie 2030 konkretisiert. Als Bestandteil dieses Prozesses wird die gewünschte Entwicklung der Mobilität in Aachen in sechs Zielen zusammengefasst:

1. Hohe Verkehrssicherheit
2. Stadt der kurzen Wege
3. Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote
4. Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität
5. Gute Erreichbarkeit
6. Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger

Für diese Ziele wurde ein Monitoringsystem mit 25 Indikatoren in einem stringenten Aushandlungsprozess erarbeitet und beschlossen⁵. Dabei wurde das Prinzip der smarten Ziele verwendet. „Smart“ bedeutet dabei, dass Ziele spezifisch, messbar, erreichbar oder akzeptiert, realistisch und terminiert formuliert werden.

In der Mobilitätsstrategie Aachen 2030 werden SMARTe Ziele wie folgt festgelegt:

- Die Ziele werden erläutert und mit Indikatoren präzisiert.
- Für jeden Indikator wird der aktuelle Zustand beschrieben.
- Für das Jahr 2030 wird ein Korridor benannt, der eine geringe, mittlere oder starke Verbesserung darstellt.

Neben den 15 Indikatoren, zu denen Zielaussagen formuliert werden, gibt es weitere 10 Indikatoren, bei denen die Entwicklung beobachtet wird. Diese finden ebenfalls Eingang in das Monitoringsystem, um in einem Lagebericht für die Beschreibung der Entwicklung im Mobilitätsbereich verwendet werden zu können.

Aus den 25 Indikatoren sind die Folgenden besonders relevant für den Radverkehr:

1. Verkehrsunfälle mit Getöteten
2. Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten
3. Anteil der Personen, die sich im Verkehr unsicher fühlen
7. Pkw-Dichte
8. Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen
10. Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km
13. Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen
17. Fahrbahnen mit mind. befriedigendem Zustand
20. Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln
24. Ausleihvorgänge öffentliches Leihpedelec-System

Die Indikatoren und die Art und Weise ihrer Erhebung sind ausführlich im Teil 2 der Mobilitätsstrategie 2030 beschrieben.

1.4 Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK)

Von besonderer Bedeutung für die angestrebte Entwicklung der Mobilität in Aachen ist darüber hinaus das im Sommer 2020 durch den Rat der Stadt beschlossene Konzept für den integrierten Klimaschutz. Danach muss

*5 Der VEP-Baustein „Ziele und Indikatoren“ wurde am 30. Januar 2020 als 2. Teil der Mobilitätsstrategie 2030 ohne Gegenstimme vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen angenommen und verabschiedet.
www.aachen.de/vep*

der Verkehr maßgeblich zur Reduktion der aktuellen CO₂-Emissionen beitragen.

Damit steigt die Bedeutung des Umweltverbundes von ÖPNV-Nutzung sowie des Fuß- und Radverkehrs, der deutlich höhere Anteile an den Wegen und der Verkehrsleistung in Aachen übernehmen soll.

Die Zielsetzungen des Radentscheid Aachen und des IKSK müssen sich ergänzen, um wirkungsvoll eine Mobilitätswende in Aachen erreichen zu können.

1.5 Einordnung der Ziele des Radentscheides in die Verkehrsentwicklungsplanung

Die Vision Mobilität 2050 beschreibt mit dem Slogan Sicher und komfortabel Radfahren in Aachen einen „wünschenswerten Zielzustand“. Der Radentscheid beschreibt in seinen Zielen einen Weg, um dieser Vision für den Radverkehr schnell näher zu kommen.

Die Mobilitätsstrategie 2030 beschreibt in ihrem ersten Teil die zentralen Herausforderungen und Chancen für die Mobilitätsentwicklung in Aachen. Mit Bezug auf den Radentscheid stellen dabei die Herausforderungen „begrenzt verfügbarer Straßenraum“ und „knappe finanzielle Ressourcen“ zentrale Restriktionen dar, während der Trend zu einer multimodalen, urbanen Mobilitätskultur gleichzeitig Rückenwind für das Thema des Radentscheides bringt.

Bei den Zielen der Mobilitätsstrategie 2030 handelt es sich um „Wirkungsziele“, bzw. erwünschte Auswirkungen des städtischen Handelns im Bereich Mobilität. Insbesondere eine verbesserte gefühlte und objektive Verkehrssicherheit sowie eine Verlagerung von Wegen vom Pkw auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) decken sich elementar mit den Motiven des Radentscheides.

Das Kernstück des Radentscheides Aachen sind seine sieben Ziele. Insbesondere bei den Zielen 1 bis 5 enthalten die Zielaussagen konkrete Breitenmaße, Gestaltungsvorgaben und ein Mengengerüst zur Umsetzung. Die Erfüllung dieser Ziele ist messbar und ihre Umsetzung ist Gegenstand dieses Berichtes.

Die Umsetzungsebene ist in der Verkehrsentwicklungsplanung Gegenstand der geplanten Strategie Radverkehr als einer von 10 Einzelstrategien der Mobilitätsstrategie 2030. Dort wird beschrieben, wann, wo und wie der Radverkehr in den nächsten Jahren in Aachen schwerpunktmäßig gefördert werden soll.

Den Prinzipien einer integrierten Verkehrsplanung folgend, müssen dazu in jedem Einzelfall alle relevanten Belange in die Planung einbezogen und abgewogen werden.

2 Der Radentscheid in Aachen

In den nächsten acht Jahren fordert der Radentscheid erhebliche Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur – mehr Radhauptverbindungen, mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrer*innen an Hauptstraßen und großen Kreuzungen, mehr und bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie eine transparente Kommunikation zur Zielerreichung.

2.1 Allgemeines

Die Initiative „Bürgerbegehren Radentscheid Aachen“ hat mit der am 01. Oktober 2019 erfolgten Übergabe der Unterschriftenlisten mit 37.436 Unterschriften an Herrn Oberbürgermeister Philipp die Durchführung eines Bürgerentscheids mit der Fragestellung „Soll die Stadt Aachen folgende [s.u.] 7 verkehrspolitische Ziele in den nächsten 8 Jahren umsetzen?“ beantragt.

Am 06. November 2019 hat der Rat der Stadt Aachen bei einer Enthaltung einstimmig das Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ als zulässig erachtet. Er hat darüber hinaus bei vier Gegenstimmen mehrheitlich in der Sache

dem Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ entsprochen. Der Oberbürgermeister der Stadt hat in der Sitzung für die Verwaltung ausgeführt, dass diese alles tun werde, „um auch zeitgerecht in der Umsetzung klarzukommen und möglichst viele mitzunehmen“. Aus den Redebeiträgen der Ratsmitglieder geht eine große inhaltliche Zustimmung hervor, die sich insgesamt auf geänderte Anforderungen an das Mobilitätssystem der Zukunft (Mobilitätswende) bezieht.

2.2 Ziele und deren Konkretisierung

In monatlichen Arbeitstreffen mit Vertreter*innen des Radentscheids und der Verwaltung wurden seit Jahresbeginn die einzelnen Ziele und deren Detaillierung konkretisiert (s. Kapitel 3.2.7). Dabei wurden aktuelle und geplante Projekte besprochen.

Mit der Annahme des Radentscheides Aachen wurden sieben verkehrspolitische Ziele beschlossen, die in den nächsten acht Jahren umgesetzt werden sollen.

Ziele des Radentscheids in Aachen

1 Durchgängiges, engmaschiges Radwegesetz 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.

2 Kreuzungen sicher gestalten

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

minimiert. Umbaupriorität haben Kreuzungen 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

2.2 Einmündungen und Grundstückszufahrten

Jährlich werden 15 Einmündungen wie folgt umgebaut: An Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen werden beim Überqueren der 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.

5 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 außerhalb sowie innerhalb des Alleenrings.

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 Ein-

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

7 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.



3 Arbeit für den Radverkehr in Aachen 2020

Zahlreiche Vorbereitungen und Planungen wurden angestoßen, Umplanungen vorgenommen und der Netzausbau vorangetrieben. Obgleich vieler Herausforderungen sind die ersten Ergebnisse auf die Straße gebracht worden. Neue Instrumente und Verfahren kommen zur Anwendung. Viele Fahrradbügel wurden gesetzt. Die Vergabe eines eigenen Mängelmeldeportals für Radverkehrsanlagen wird vorbereitet.

3.1 Allgemeines

Die Umsetzung des Radentscheides Aachen ist ein bedeutender Schritt auf dem Weg in die Mobilitätswende und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung der formulierten und politisch verankerten Klimaschutzziele der Stadt. Mit den in den Zielen dargestellten Maßnahmen geht eine grundlegende Flächenumverteilung des öffentlichen Straßenraums einher, die die gesamte Stadtgesellschaft vor große Aufgaben stellt. Jede einzelne Planung bedeutet Veränderung vor Ort und benötigt dort die Auseinandersetzung und letztlich Akzeptanz der direkt betroffenen Bürger*innenschaft. Von Seiten der politischen Vertretungen sind möglichst starke positive Planungs- und Baubeschlüsse zu den einzelnen Maßnahmen notwendig, die – dem konkreten zeitlichen Rahmen entsprechend – eine fristgemäße Umsetzung erlauben. Verwaltungsseitig sind dazu deutlich mehr Ressourcen für Planung und Umsetzung als in früheren Jahren erforderlich. Dabei ist insbesondere eine Anlaufphase in allen Leistungsphasen der Planung und des Baus notwendig, da Maßnahmen in der geforderten Qualität nicht „in der Schublade“ liegen und neu angestoßen werden müssen.

3.1.1 Ressourcen (Finanzen und Personal)

Personalentwicklung

Begleitend zur Annahme des Radentscheides hat der Personal- und Verwaltungsausschuss in seiner Sitzung vom 16. Januar 2020 beschlossen, für die Umsetzung der Ziele aus dem Bürgerbegehren zusätzliche Stellen einzurichten: Danach wurden für den Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur je vier Stellen für die Abteilungen Verkehrsplanung und Mobilität (FB 61/300) und Straßenplanung und -bau (FB 61/700) sowie eine Stelle für den Fachbereich Klima und Umwelt bewilligt. Im Jahresverlauf konnten in der Abteilung Verkehrsplanung drei Stellen und in der Abteilung Tiefbau eine Stelle besetzt werden. Drei Stellen bei der Tiefbauabteilung wurden zum Anfang 2021 besetzt, eine Stelle für das Monitoring und das Berichtswesen befindet sich im Aus-

schreibungsverfahren. Im Umweltamt der Stadt Aachen wurde ebenfalls Anfang 2021 eine Stelle zur Unterstützung der Umsetzung des Radentscheid besetzt.

Darüber hinaus wurde weiteres Personal eingestellt, das sich mit radverkehrlichen Projekten beschäftigt. Insbesondere im Klimaschutzprojekt #AachenMooVe! wurden für den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs (#AachenMooVe!1) sowie das Thema Mobilstationen (#AachenMooVe!2) 6,5 weitere befristete Stellen eingerichtet.

Finanzen

In der Haushaltseinplanung für 2020 wurde dem Radentscheid Rechnung getragen und die Ansätze mit konkreten radverkehrlichen Zielsetzungen auf 7.729.000 € deutlich erhöht. Dazu addieren sich Ausgaben für den Radverkehr in straßenbaulichen Gesamtmaßnahmen, die nicht explizit aufgelistet sind.

Die Ausgaben für den Radverkehr einschließlich radverkehrsbezogener Sach- und Dienstleistungskosten (ohne Personalkosten) beliefen sich auf ca. 2,8 Mio. EUR oder 11 EUR pro Einwohner (s. Anhang).

3.1.2 Politische Beratungen

Aufgrund der Corona-Pandemie sind in 2020 zahlreiche politische Gremiensitzungen ausgefallen. Die Beratung und Beschlussfassung zu zahlreichen Projekten konnten deshalb nur eingeschränkt mit der Folge entsprechender Verzögerungen stattfinden.

Dennoch hat die Verwaltung in 2020 Vorlagen zu 34 unterschiedlichen radverkehrlichen Themen in die politische Beratung einbringen können. Diese wurden in unterschiedlichen Gremien in insgesamt 75 Sitzungen behandelt, in denen die Fachverwaltung in den meisten Fällen zusätzlich ausgeführt hat. Verschiedene Themen wurden wegen Beratungswünschen und Prüfaufträgen mehrfach behandelt.

Eine Übersicht der Vorlagen und Gremienbehandlung ist im Anhang zu finden.

3.2 Zielerfüllung 2020

Nachfolgend wird – analog der vom Radentscheid aufgelisteten Ziele – die dazu geleistete Arbeit beschrieben.

3.2.1 Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

In der Stadt Aachen gibt es auf Basis einer landesweiten, abgestimmten Verfahrensweise ein ausgeschildertes Radroutennetz mit einer Länge von aktuell 187 km. Darin sind zum einen überregionale Routen des Radverkehrsnetzes NRW sowie lokale Ergänzungen und spezielle Themenrouten enthalten. Eine Erweiterung des Netzes um 68 km auf dann 255 km steht im Zuge der Einführung des Knotenpunktsystems für Aachen bevor.

Die Routenverläufe wurden 1994 zum damaligen Radverkehrsplan erarbeitet. Es handelt sich um ein im Wesentlichen sternförmig auf die Stadtmitte ausgerichtetes Radroutennetz. Für die Routen wurden Verläufe überwiegend über Nebenstraßen und unabhängig geführte Wege gewählt, die möglichst gut für Radfahrende nutzbar sind.

Mit dem bestehenden (ausgeschilderten) Radverkehrsnetz können heute 71 % der Einwohner*innen von Aachen eine ausgeschilderte Radroute innerhalb von 200 m erreichen. Darüber hinaus existieren zahlreiche weitere Radwege, die das Radverkehrsnetz vervollständigen, die jedoch nicht immer Bestandteil einer ausgeschilderten Radroute sind. Auf der Grundlage des bestehenden Radverkehrsnetzes hat die Verwaltung ein Rad-Vorrang-Netz erarbeitet, dessen Verlauf und sukzessive Umsetzung 2019 politisch

beschlossen wurde. Das Netz ist so aufgebaut, dass äußere Stadtteile mit einer Rad-Vorrang-Route an die Innenstadt angebunden werden. Das geplante Rad-Vorrang-Netz umfasst rund 60 km und erschließt 46 % der Einwohner*innen in max. 200 m Entfernung (vgl. Abb. 4). Mit dem Ziel 1 des Radentscheids Aachen wurde 2019 beschlossen, dass ein Radhauptnetz von 90 % der Einwohner*innen in max. 200 m Entfernung erreicht werden soll.

Zur Erreichung dieses Ziels wurde die Ausschreibung eines Gutachtens zur Vervollständigung des Radhauptnetzes im Sinne des Radentscheides in das Vergabeverfahren eingebracht und für dessen Erarbeitung eine Förderung berücksichtigt. Unter dem Titel „nachhaltige Mobilitätskonzepte“ wurde der Antrag bei der KfW eingereicht. Zwischenzeitlich liegt der Bewilligungsbescheid dazu vor. Die laufenden Vorhaben konnten weiter vorangebracht werden.

Auf der Rad-Vorrang-Route (RVR) Eilendorf wurden Fahrradstraßen in der Hansmannstraße, Moritz-Braun-Straße, Marienstraße, Kleebachstraße, Beverstraße und Schlossstraße umgesetzt, die Fahrradstraße Lothringerstraße zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße steht vor der Fertigstellung.

Für die Querung der Von-Coels-Straße und die Gestaltung der Harscampstraße zwischen Lothringerstraße und Schildstraße wurde der Planungsbeschluss eingeholt, weitere Planungsschritte wurden für die Schildstraße, die Lothringerstraße zwischen Oppenhoffallee und Wilhelmstraße und die Bismarckstraße gemacht.

Abbildung 3: Eröffnung der Fahrradstraße Moritz-Braun-Straße auf der Rad-Vorrang-Route Eilendorf



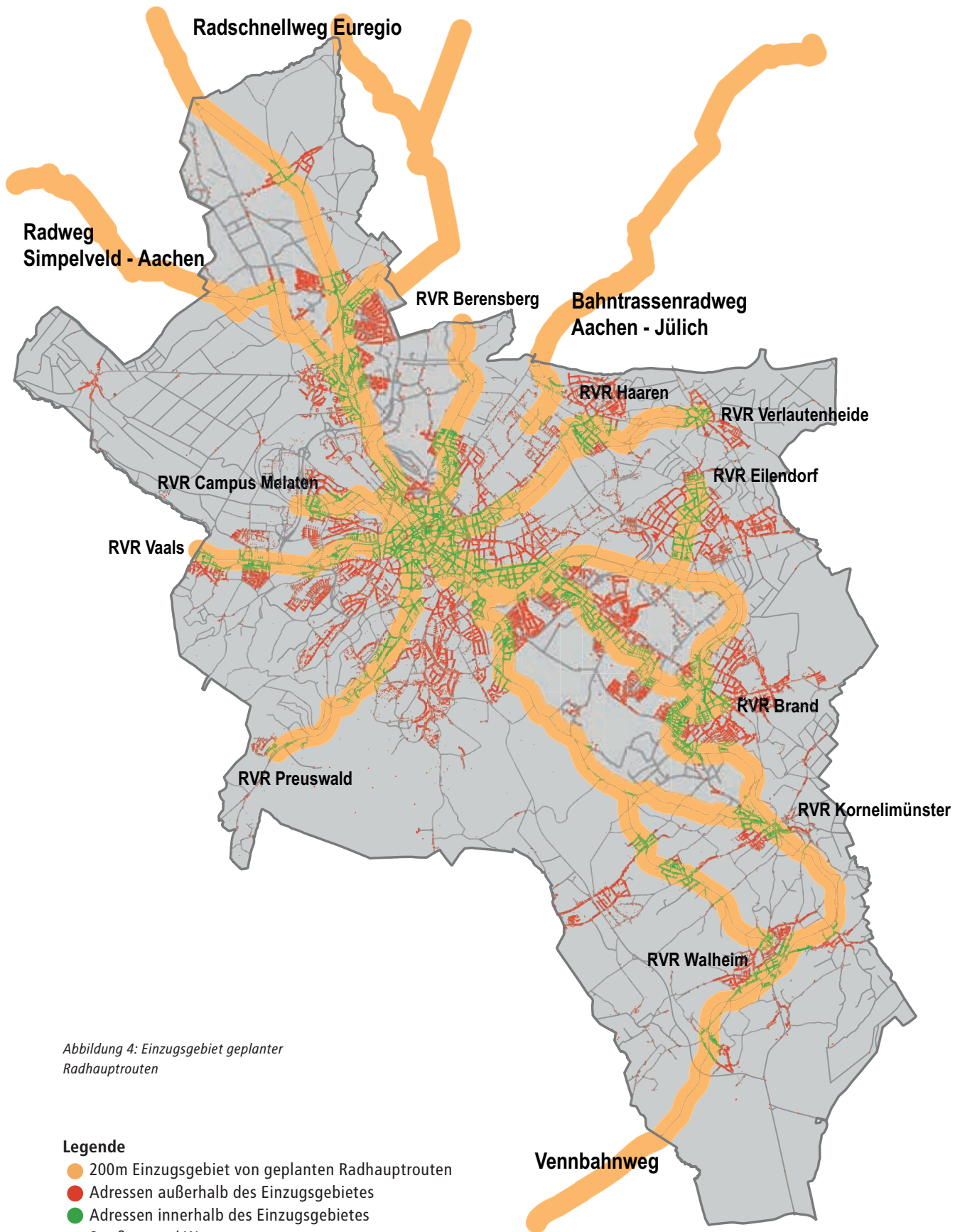


Abbildung 4: Einzugsgebiet geplanter Radhaupttrouten



Auf der RVR Campus Melaten wurden die Fahrradstraßen Siemensstraße, Ahornstraße und Geschwister-Scholl-Straße eingerichtet, der Verbindungsradweg Ahornstraße – Kopernikusstraße wurde fertiggestellt.

Für die RVR Brand konnten weitreichende Beschlüsse eingeholt werden. Alle Fahrradstraßenabschnitte wurden beschlossen und befinden sich im Vergabeverfahren. Mit einer Umsetzung ist im Frühjahr 2021 zu rechnen. Die Planungen für die Linterstraße sowie die Radwege Brander Wall (Rombachstraße – Herderstraße) und Krautmühlweg sind aktuell in der politischen Anhörung. Die Markierungsarbeiten zur Roteinfärbung der Fahrradstraßen der Rad-Vorrang-Route Brand wurden ausgeschrieben.

Die RVR Vaals wird im Abschnitt Innenstadt bis zur Vaalser Straße aktuell geplant.

Zur radverkehrsfreundlichen Gestaltung des innerstädtischen Hauptverteilers Grabenring konnten die im vergangenen Jahr gewonnenen umfangreichen Eingaben und Vorstellungen der Aachener Bürger*innen ausgewertet und in Planungsvorschläge eingebracht werden. Eine Vorlage dazu wird im Frühjahr 2021 in die politische Beratung eingebracht.

Für die Planung der RVR Haaren und Verlautenheide wurde der Förderantrag eingereicht.

Die regionale Radverbindung Bahntrassenradweg Aachen-Jülich konnte im Abschnitt Prager Ring – Stadtgrenze inklusive zweier Brücken für die Nutzer*innen des gemeinsamen Geh- und Radweges in einer maximalen Breite von 4,00 m hergestellt werden.

Die Route über die Vennbahn wird derzeit überplant und konnte im Abschnitt Niederforstbacher Straße bis Viadukt Rollefbach bereits auf 3,50 m bis 4,00 m verbreitert werden. Die Route nach Stolberg (über Deltourserb/Atsch) wird derzeit geplant, für den Radschnellweg Euregio wurde die Planungsvereinbarung 2019 unterzeichnet – die Linienbestimmung läuft.

Insgesamt konnten in 2020 4,2 Kilometer Rad-Vorrang-Route hergestellt werden. Die finanziellen Aufwendungen wurden durch Zuwendungen aus der Kommunalen Klimaschutzförderung von Bund und Land, sowie aus der Straßenbaufinanzierung des Landes maßgeblich gefördert.

Da alle Umsetzungsbeschlüsse vor der Radentscheid-Annahme eingeholt wurden, ist in allen Fahrradstraßen – außer der Lothringerstraße – die Roteinfärbung noch nachzuholen.

Abbildung 5: Brücke im Verlauf des Bahntrassen-Radweges zur Querung der Wurm

Abbildung 6: Vennbahnweg – Verbreiterung im Bereich Niederforstbacher Straße bis Rollefbachviadukt



3.2.2 Kreuzungen sicher gestalten

Das sichere Queren ist ein wesentlicher Faktor der Verkehrssicherheit, da der Hauptanteil von Unfällen im Querverkehr und nicht im Längsverkehr geschieht. Verkehrskonflikte ergeben sich i.d.R., wenn Verkehrsteilnehmende die Fahrbahn verlassen, um in eine andere Richtung weiterzufahren, und dann den Fahrweg anderer kreuzen. Daher ist die sichere Ausgestaltung von Kreuzungen von besonderer Bedeutung für den Radverkehr.

Für die auch vom Radentscheid geforderte Umgestaltung größerer Knotenpunkte konnte in 2020 ein Verkehrsplaner eingestellt werden. Seitdem werden verschiedene Knoten in Hinblick auf eine verbesserte Führung für den Radverkehr bearbeitet.

Die Machbarkeit und Sicherheit der gewünschten Kreuzungsgeometrien werden derzeit kontrovers diskutiert; auf Bundesebene hat sich hierzu der Verband der deutschen Unfallversicherer (UDV) in die Debatte eingebracht. Durch

einen Feldversuch und Simulationen der UDV wurde gezeigt, dass bei abgesetzten Radfahrerfurten, anders als erhofft, keine direkte Sicht zwischen rechtsabbiegenden Lkw-Führenden und dem querenden Fuß- und Radverkehr hergestellt werden kann. Zudem wird ausgeführt, dass der technische Abbiege-Assistent in den Kraftfahrzeugen nicht mehr zuverlässig funktioniert. Auch aus Perspektive von Interessenvertreter*innen des Fußverkehrs werden hierzu zum Teil gravierende Nachteile formuliert. Die Verwaltung in Aachen beabsichtigt im Frühjahr 2021, andere Städte zu ihren Erfahrungen mit Kreuzungen nach niederländischem Vorbild und ihren Umgang mit der UDV-Studie zu befragen und anschließend zu einem Expertenworkshop einzuladen. Unabhängig davon hat die Verwaltung in Diskussion mit den Interessenvertreter*innen des Radentscheid einen Standard erarbeitet, der die notwendigen Regelmaße mit der vom Radentscheid formulierten Radwegebreite vereint. Maße und Geometrie sind in Abbildung 7 wiedergegeben und stellen das anzustrebende „Optimalmaß“ in den Nebenanlagen dar.

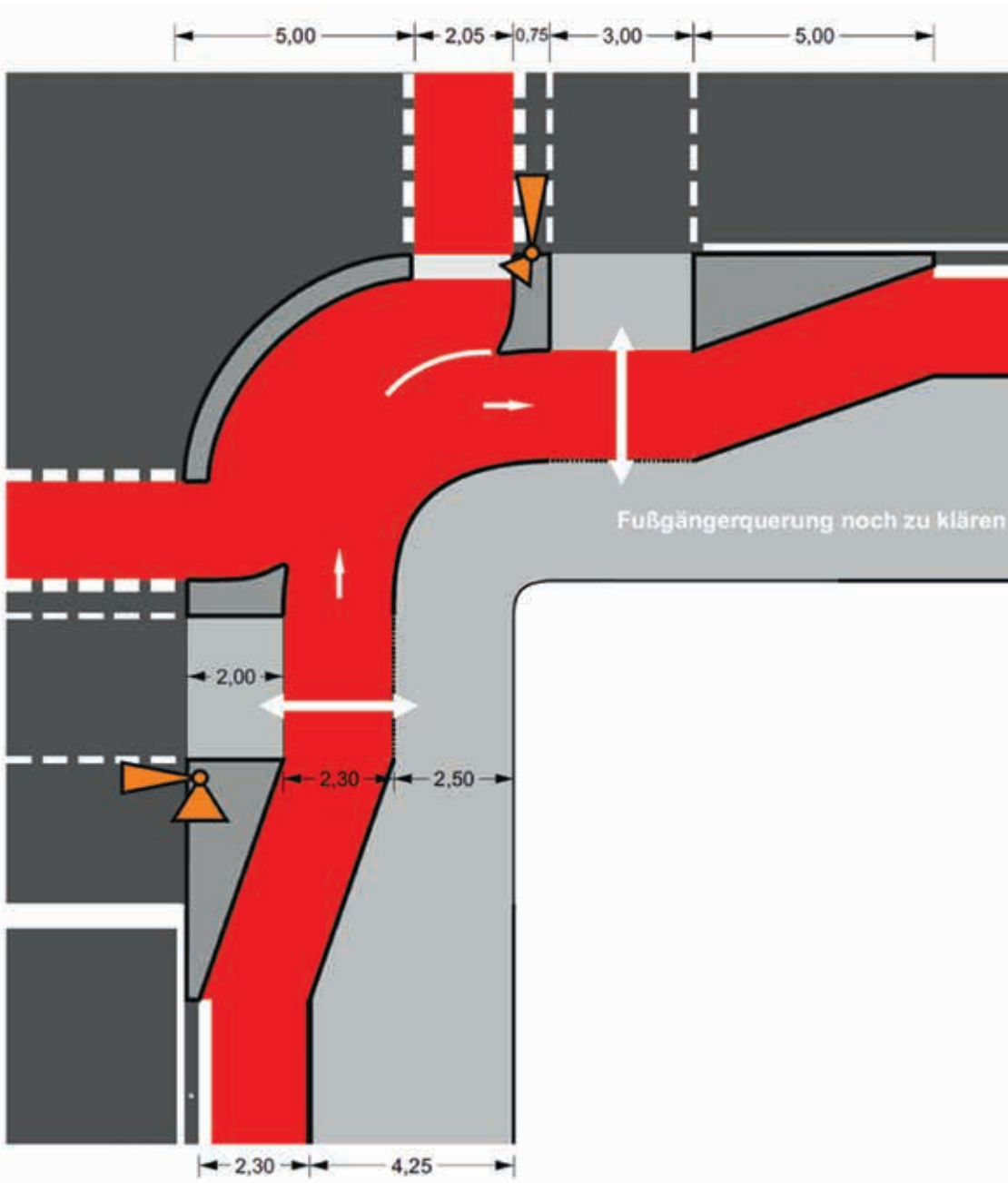
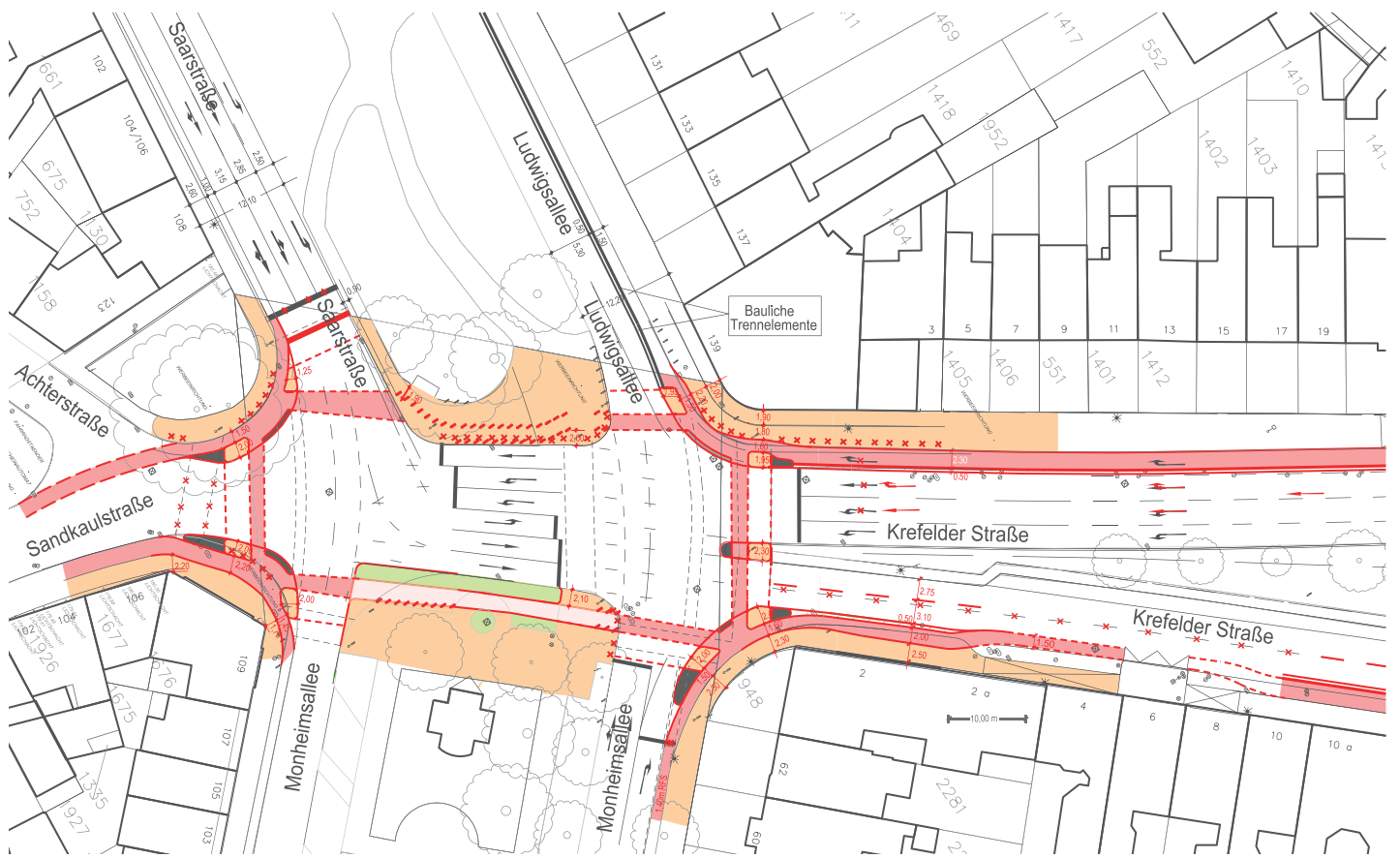


Abbildung 7: „Optimalstandard“ für abgesetzte Radfahrerfurten im Entwurf



Im Kontext bestehender und geplanter Baumaßnahmen werden aktuell die Bastei und die signalisierten Kreuzungen an der Breslauer Straße und Salierallee als erste Knotenpunkte betrachtet. In Bezug auf die oben genannten Sicherheitsbedenken wird auch geprüft, ob dort zukünftig eine konfliktfreie Radfahrersignalisierung umgesetzt werden kann.

Von den gewünschten Anpassungen der Straßeneinmündungen wurde in 2020 lediglich die Einmündung der Richardstraße in die Lothringerstraße umgesetzt (vgl. Abb. 18/19).

Im Zuge jeder Neubaumaßnahme sollen künftig – soweit technisch und aus Gründen der allgemeinen Verkehrs-

sicherheit und Verkehrsführung möglich – Einmündungen umgebaut werden.

Im Moment werden in diesem Zusammenhang Planungen für 13 Einmündungen vorangetrieben. Dazu gehören die Salvatorstraße/Ludwigsallee, Bismarckstraße/Zollamstraße, Bismarckstraße/Rehmannstraße, Bismarckstraße/Häblerstraße/Goffartstraße, Bismarckstraße/Viktoriaallee (alle Äste) und die Bismarckstraße selber gegenüber der Drimbornstraße. Weiterhin sollen Einmündungen an der Jakobstraße/Trichterergasse, Jakobstraße/Venn, Jakobstraße/Paulusstraße, Jakobstraße/Klappergasse, Lothringer Straße/Friedrichstraße, Lothringer Straße/Alfonsstraße und Lothringer Straße/Herzogstraße umgebaut werden.

Abbildung 8: Ideenskizze für den Knoten Bastei

Abbildung 9: Schrägluftbild des Knotens Bastei





3.2.3 Radwege an Hauptstraßen

Sicheres Fahrradfahren ist ein zentrales Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung in Aachen. Die Zielsetzung der VEP ist es, die Zahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten bis 2030 von 121 (2018) deutlich zu reduzieren (eine starke Verbesserung wäre eine Reduktion auf unter 85 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten). In diesem Zusammenhang besteht ein besonderer Fokus auf dem Ausbau von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, um diese möglichst sicher für Radfahrende zu gestalten.

Die Umsetzung der geforderten Radverkehrsinfrastruktur bedarf umfangreicher Vorplanungen und Abstimmungen. Bereits geplante oder sich in Planung befindliche Maßnahmen wurden unter Berücksichtigung der neuen Vorgaben geprüft und überarbeitet. Erfahrungen mit den neuen Elementen und der baulichen Gestaltung konnten in Verkehrsversuchen und in Umsetzungsmaßnahmen (siehe Kap. 3.2.4.) gewonnen werden.

Die Planung und Umsetzung größerer Umbaumaßnahmen erfordert in der Regel mehrere Jahre und wird mit den Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber abgestimmt. Insofern konnten in 2020 erst wenige Baumaßnahmen in Radentscheidstandard realisiert werden. Im Jahr 2020 wurden 0,7 km Radweg an Hauptstraßen in einer vom Radentscheid geforderten Ausführung beschlossen (Pontwall, Ludwigsallee). Umgesetzt werden konnten Radverkehrsanlagen am Pontwall und an der Trierer Straße über einen Abschnitt von 310 m.

Auf der Trierer Straße wurde der Radweg zwischen Schopenhauer Straße und Trierer Platz erneuert und saniert (s. Abb. 10 und 11). Dort steht jetzt ein baulich getrennter Zweirichtungsradsradweg mit einer nutzbaren Breite von 3 m zur Verfügung.

Die Verwaltung hat im vergangenen Jahr Maßnahmen, an denen bereits gearbeitet wurde, hinsichtlich ihrer Konformität mit den Zielen des Radentscheids überprüft. Dabei ergeben sich Herausforderungen in Bezug auf verfügbare Flächen, Kosten sowie den Planungsstand und Zeitplan im Zusammenhang mit anderen Infrastrukturmaßnahmen, wie Kanälen, Leitungen, den Belangen anderer Verkehrsteilnehmer*innen und zu intensivierenden Grüns.

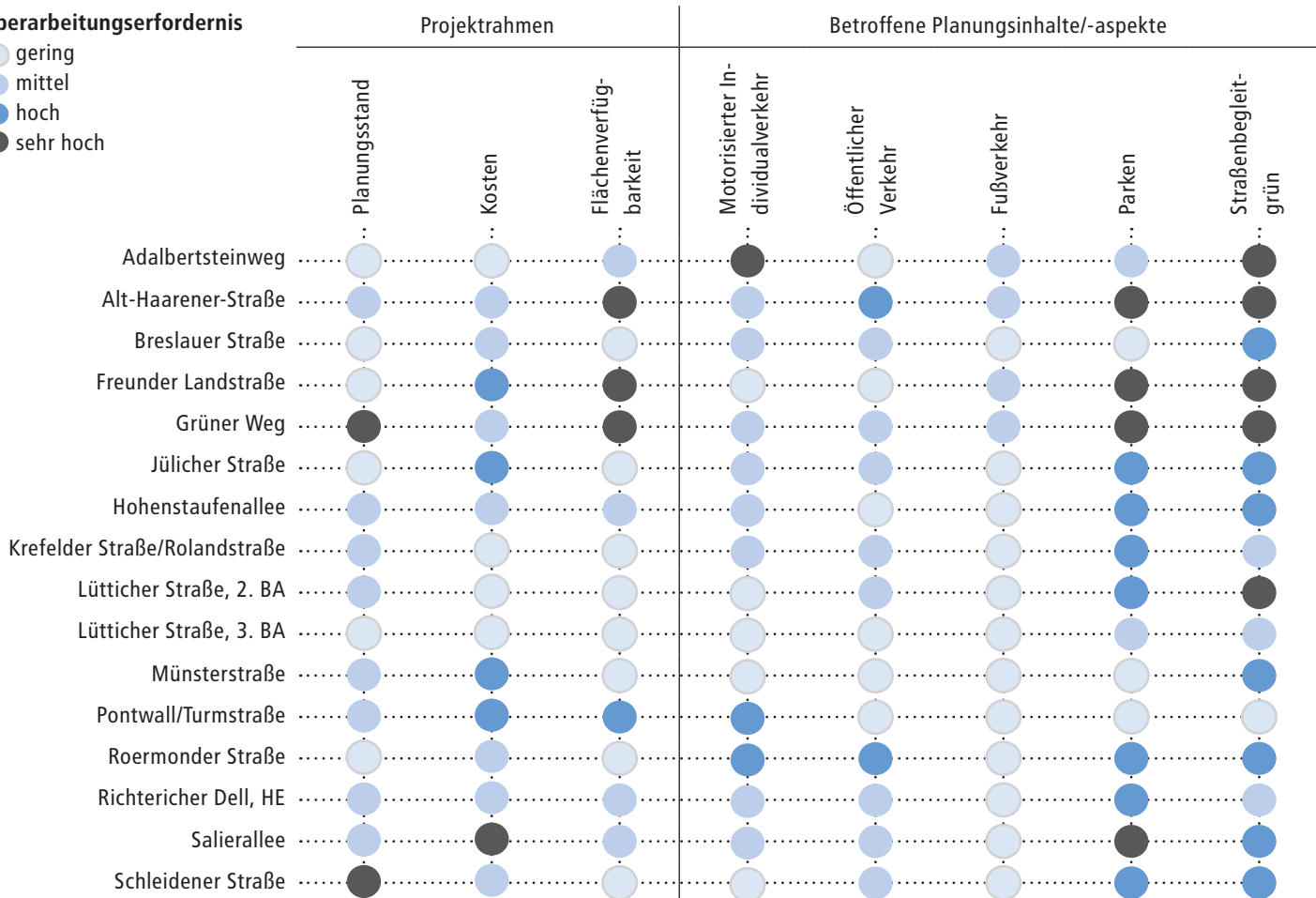
Abbildung 10 und 11:
Baulich getrennter Zweirichtungsradsradweg auf der Trierer Straße.

Abbildung 12:
Protected Bike Lane auf dem Pontwall



Überarbeitungserfordernis

- gering
- mittel
- hoch
- sehr hoch



Die Überarbeitungserfordernisse im bestehenden Projektportfolio mit insgesamt 16 Maßnahmen sind in Abbildung 13 dargestellt. Hieraus lässt sich ableiten, wie die einzelnen Maßnahmen in Bezug auf eine mögliche Überarbeitung im Sinne des Radentscheid bewertet werden können.

Aus der Tabelle wird deutlich, dass in keiner der aufgeführten Maßnahmen eine Umplanung zu einer mit den Anforderungen des Radentscheid übereinstimmenden Planung ohne Konflikte möglich ist. Beispielsweise kann man erkennen, dass im Adalbertsteinweg eine Radentscheid-konforme Lösung möglich ist, wenn gleichzeitig deutliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr (z.B. Wegnahme einer Fahrspur) und auch der Wegfall von Bäumen in Kauf genommen werden. Im Fall der Freunder Landstraße müssten aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit vor allem Parkplätze und Bäume den verbesserten Radverkehrsanlagen weichen.

Von den aufgelisteten Projekten wurden bereits radentscheidkonforme Vorschläge für die Breslauer Straße, die Lütticher Straße, 2. Bauabschnitt und den Pontwall in die politischen Gremien eingebracht.

Auf dem Pontwall wurde im Rahmen eines Verkehrsversuches ein von der Fahrbahn baulich abgetrennter Radfahrstreifen (engl.: „protected bike lane“ (PBL)) eingerichtet. Der Radweg verfügt über eine nutzbare Breite von 2,30 m und ist physisch durch Klebebordsteine aus Weißbeton vom motorisierten Kfz-Verkehr getrennt.

Die Erfahrungen sollen nun anhand der Pilotmaßnahme gesammelt, evaluiert und je nach gewonnener Erkenntnis für künftige PBL-Maßnahmen adaptiert werden (vgl. Kapitel 3.2.4).

Auf dem Adalbertsteinweg wurde von September bis November 2020 ein weiterer Verkehrsversuch durchgeführt. Während dieser Beobachtungsphase wurde ein stadteinwärts führender Kfz-Fahrstreifen dem Radverkehr zur Verfügung gestellt. Der Fahrstreifen wurde temporär baulich durch Leitschwellen geschützt.

Während der Versuchsphase fand eine Beobachtung der Verkehrssituation auf dem Adalbertsteinweg und den umliegenden Einfallstraßen statt. Dabei wurden die Verkehrs-

Abbildung 13: Differenzierte Darstellung der Überarbeitungserfordernisse im Bestandsportfolio zur Herstellung Radentscheid-konformer Radverkehrsanlagen

Abbildung 14: Verkehrsversuch am Adalbertsteinweg



mengen auf dem Adalbertsteinweg, der Jülicher Straße und der Oppenhoffallee erfasst sowie die Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr ausgewertet. Die Beobachtungsergebnisse werden evaluiert und anschließend den politischen Gremien vorgestellt.

Die Neugestaltung der Ludwigsallee mit einer radentscheidkonformen Radverkehrsanlage befindet sich aktuell in der Ausführungsplanung, über die in 2021 die politischen Gremien beraten und beschließen werden.

Für den Grünen Weg können aufgrund fehlender Straßenbreiten auch bei einer Überplanung keine radentscheidkonformen Maße hergestellt werden. Gleichwohl kann die Situation für den Radverkehr bei Verzicht auf alle Baumstandorte und die Parkstände im öffentlichen Raum verbessert werden.

Die Maßnahmen Alt-Haarener-Straße, Hohenstauferallee, Krefelder Straße, Turmstraße sowie Salierallee befinden sich ebenfalls in der Vorplanung. Dabei werden teilweise bestehende Planungen überarbeitet. Ein Planungsauftrag für die Freunder Landstraße ist ebenfalls vergeben. Weiterhin befinden sich folgende Maßnahmen im Planungsstadium:

- Radweg am Europaplatz
- Monheimsallee
- Pontwall (in die Gegenrichtung)
- Junkerstraße (Königstraße – Brücke Turmstraße)
- Jülicher Straße
- Lintertstraße

Auf der Roermonder Straße wurden zwischen Berensberger Straße und Roder Weg im Jahr 2020 stadtauswärts

Schutzstreifen eingerichtet. Diese Schutzstreifen stellen eine regelkonforme Führung des Radverkehrs dar. Im Zuge der geplanten Radschnellwegeverbindung entlang der Roermonder Straße werden die Radverkehrsanlagen weiter ausgebaut.

3.2.4 Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

Entsprechend den Zielen des Radentscheides werden neue oder zu sanierende Radfahrflächen mit einer roten Oberfläche hergestellt. 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. Für rote Asphaltflächen wird aktuell ein Beschichtungsverfahren eingesetzt. Dazu wird ein gewöhnlicher Asphalt mit einem rot eingefärbten Epoxidharz überzogen, welches zur Erhöhung der Rutschfestigkeit mit einem feinen, farblich passenden Gestein abgestreut wird. Das Verfahren eignet sich gut für Neubaustrecken. Auf Bestandsflächen ist zunächst eine Vorbehandlung des Asphalts erforderlich. Sollte der Bestandsasphalt bereits deutliche Alterserscheinungen zeigen, ist eine Beschichtung erst nach einer (Teil-)Sanierung der Flächen sinnvoll (mindestens Erneuerung der obersten Fahrbahndeckschicht). In Zukunft könnten auch alternative Verfahren – wie z. B. rot durchgefärbte Asphalte – getestet werden. In Kreuzungsbereichen erfolgt die Roteinfärbung je nach Situation über das Aufbringen von Kaltplastik oder ggf. auch durch Epoxidharze.

Abbildung 15: Beverstraße – Fahrradstraße mit Einfärbungen (im Kaltplastik)





Werden Geh- und Radwege unmittelbar parallel zueinander angelegt, können diese auf verschiedene Arten baulich voneinander getrennt werden. Es sollten fehlerverzeihende Lösungen, die bei Reifenkontakt nicht gleich zum Sturz führen, favorisiert werden.

Werden Geh- und Radwege mittels abgeschrägtem Bordstein auf unterschiedlichen Höhenniveaus angelegt, entsteht zwischen beiden Flächen ein Höhenunterschied von mehreren Zentimetern. Die Trennwirkung verstärkt sich, auch wegen des Schattenwurfs, sowohl aus Sicht der Radfahrenden wie auch aus Sicht der Fußgänger*innen. Als Nebenwirkung ist eine „Stolperkante“ für unachtsame Nutzer*innen beider Seiten gegeben. Die Entwässerung ist im Regelfall über die Querneigung zur Hauptentwässerungseinrichtung gegeben, im Ausnahmefall sind zusätzliche Straßenabläufe vor dem trennenden Höhenunterschied erforderlich. Für diese Art der Flächentrennung werden in Aachen noch verschiedene, im Detail unterschiedliche Varianten entwickelt.

Zur Trennung höhengleicher Geh- und Radwege verwendete die Stadt Aachen bisher Noppenplatten in einem meist 30 cm breiten Streifen. Auf Anregung der Vertreter*innen der Kommission „barrierefreies Bauen“ werden aktuell sogenannte Kugelplatten als Trennsteine getestet. Diese sollen aufgrund ihrer speziellen Form eine Verwechslungsgefahr mit den häufig im Straßenraum anzutreffenden Noppensteinen als Aufmerksamkeitsfelder vermeiden. Vorteil dieser Variante für Lösungen bei niveaugleich ausgebauten Geh- und Radwegen ist die gute Entwässerbarkeit beider Flächen über die gesamte Breite in eine Straßenentwässerungseinrichtung (Straßeneinlauf).

Für komfortable Radwege sind an Einmündungen rampenarme Führungen wünschenswert, was dem Standard bei Radwegen auf Fahrbahnniveau entspricht. Verläuft der Radweg auf Gehwegniveau, können ein- und ausbiegende Fahrzeuge über Rampen auf das Rad-/Gehwegniveau in den Einmündungen (zumindest von Nebenstraßen) geführt werden. Die Rampen können helfen, die Zahl der Abbiege-Unfälle zu minimieren. Wegen der bei Kurvenfahrt des motorisierten Individualverkehrs entstehenden Radialkräfte ist dort ein stabiler Aufbau erforderlich. Werden Pflastersteinbeläge vorgesehen, sind umlaufende, in Beton

stehende Einfassungen, größere Pflastersteindicken und Pflasterverbände mit „Verzähneffekt“ einzusetzen. 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.

Auf dem Pontwall wurden 2020 speziell nach einem seitens der Stadt Aachen entwickelten Anforderungsprofil gegossene Klebebordsteine aus Weißbeton in einer Länge von jeweils einem Meter und einer Höhe von 16 Zentimetern auf der Fahrbahn hintereinander fixiert. Zwischen jedem montierten Element bleibt eine ein Meter große Lücke. Die vergleichsweise große Höhe von 16 Zentimetern soll verhindern, dass die Klebebordsteine regelwidrig überfahren werden und Kraftfahrzeuge auf der Radverkehrsanlage parken. Der mit einer Reflexbeschichtung versehene Betonstein wurde in einer Reihe aufgebracht und an Stellen unterbrochen, an denen z. B. Fußgänger*innen den Pontwall queren dürfen. Diese Form der baulich abgetrennten Radverkehrsanlage stellt besondere Anforderungen an die Gestaltung in Einmündungsbereichen sowie im Kontext der Ordnung des ruhenden Verkehrs.

Die Maßnahme wird hinsichtlich ihrer Akzeptanz intensiv beobachtet. Auf Grundlage der Rückmeldungen derer, die am Verkehr beteiligt sind, entscheidet die Stadt, ob das Element Betonstein zukünftig in dieser oder einer veränderten Ausführung an weiteren Stellen im Stadtgebiet zum Einsatz kommen wird. Es werden auch alternative Sicherungselemente, wie z. B. Pole Cones, eruiert, die den Radverkehr durch punktuelle Elemente baulich vom motorisierten Verkehr trennen.

Eine Möglichkeit zur sicheren Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr bzw. zum Fußgängerverkehr im Längsverkehr sind zwischengeschaltete Grünstreifen. Da diese aber viel Platz benötigen, sind die Möglichkeiten zur Anwendung im Bestand oft nicht gegeben. Aufgrund des Platzbedarfes stellen sie auch die teuerste Lösung dar. Sollen sie trotzdem Anwendung im Bestand finden, ist abzuwägen, zu wessen Lasten das geschehen kann. Die

Abbildung 16 und 17: Protected Bike Lane auf dem Pontwall vor (links) und nach (rechts) dem Einbau



Bepflanzung dieser Streifen kann ein positives Element der Stadtgestaltung mit ökologischen Nebeneffekten (Stadtklima) sein. Für eine dauerhafte Wirkung ist die Pflege/ Unterhaltung von besonderer Bedeutung. Dennoch ist hier zu erwähnen, dass die optimale Lösung für eine bestimmte Situation stets eine Einzelfallbetrachtung mit speziell vorgegebenen Rahmenbedingungen darstellt und die Bewertung der „Sicherheit“ objektiv (Unfallzahlen) oder subjektiv (Sicherheitsgefühl) ausfallen kann. Die Lothringerstraße wurde zur Fahrradstraße mit niveaugleicher Führung der Nebenanlagen Richardstraße ausgebaut (s. Abb. 18/19).

In der Geschwister-Scholl-Straße wurde die Situation für den Fuß- und Radverkehr durch die Herausnahme des Pflasters in den Nebenanlagen und die Einrichtung einer Fahrradstraße verbessert (s. Abb. 20).

Abbildung 18 und 19: Einmündung Richardstraße vor (links) und nach (rechts) dem Umbau

3.2.5 Fahrradstellplätze umfassend ausbauen

Meldeportal „Radbügel für Aachen“

Um die Bürger*innen von Beginn an mit in den Planungsprozess für Fahrradabstellanlagen einzubinden und den Bedarf in einem strukturierten Prozess zu erfassen, wurde

Abbildung 20 und 21: Umbau Geschwister-Scholl-Straße (links) und Radbügelmeldeportal (rechts)



Mitte April 2020 das Meldeportal „Radbügel für Aachen“ veröffentlicht. Über die Internetadresse www.radbuegel-aachen.de konnten interessierte Bürger*innen auf einer nutzerfreundlichen Oberfläche per Computer oder Smartphone mitteilen, wo sie Bedarf für neue Radbügel sehen. Für die Realisierung des Meldeportals wurde das Unternehmen FixMyCity GmbH beauftragt, das bereits erfolgreich in Berlin eine derartige Plattform realisiert hat (s. Abb. 23). Unter der Beteiligung mehrere Fachbereiche wurde das Meldeportal im März 2020 geplant, aufgesetzt und schließlich Mitte April 2020 veröffentlicht. Der Betrieb des Portals ging bis August 2020.

Im Meldezeitraum wurden über 3.500 Besucher*innen auf der Meldeplattform registriert. Es wurden 1.671 Meldungen abgegeben, in denen sich die Bürger*innen rund 9.100 Fahrradbügel an Standorten im gesamten Aachener Stadtgebiet wünschen.

Alle Meldungen, die über das Meldeportal eingehen, werden von der städtischen Fachabteilung Verkehrsplanung und Mobilität geprüft und bewertet. Falls die Voraussetzungen für die vorgeschlagenen Standorte erfüllt sind, werden dort Radbügel geplant – mögliche mehrfache Mel-

dungen werden dabei zusammengefasst. Die Verwaltung informiert die jeweiligen politischen Gremien quartalsweise über die geplanten Standorte für Fahrradbügel. Generell konnten interessierte Bürger*innen für das gesamte Stadtgebiet einen Bedarf an Radbügel anmelden. Nach Abschluss des Meldezeitraumes ist die Plattform auch weiterhin erreichbar, sodass interessierte Bürger*innen sich über den aktuellen Stand der Planung informieren können. 250 Bürger*innen haben ihre Mail-Adresse angegeben und werden zu etwaigen Statusänderungen (z. B. Planung oder Umsetzung der Radbügel) informiert. Wichtige sowie häufig gemeldete Standorte sollen auch in den weiteren Überlegungen bzw. Planungen zum Thema Fahrradparken (z. B. Fahrradabstellanlagenkonzept, Sammelschließanlagen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser) mit einfließen.

Im Jahresverlauf wurden insgesamt 538 Fahrradbügel aufgestellt, hauptsächlich in den Bezirken Aachen Mitte, Haaren/Verlautenheide und Eilendorf. Weitere 70 Fahrradbügel wurden der Bezirksvertretung Aachen Mitte, Anfang Dezember vorgelegt und befinden sich nun in der Ausschreibung.

Radbügel-Meldeprozess für Bürger*innen

radbuegel-aachen.de

Standort auf der interaktiven Karte auswählen



Gewünschte Anzahl der Radbügel angeben

Optional Bilder und Hinweise zum Standort angeben



Kontaktdaten hinterlegen, um auf dem Laufenden zu bleiben



Fahrradabstellkonzept

Gleichzeitig wurde ein Fahrradabstellkonzept für die Innenstadt an die Bürogemeinschaft Verkehrskonzepte/ Planerbüro Südstadt vergeben, die ihre Arbeit im 2. Quartal des Jahres aufgenommen haben. Das Planungsgebiet bezieht sich auf die Innenstadtbereiche in den Grenzen des inneren Alleenrings, Teile Burtscheids und Teile des Frankenberger Viertels. Zudem sollen Verknüpfungspunkte, Hauptradrouten und wichtige Ausfallstraßen berücksichtigt werden. Das Konzept soll die Vernetzungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV/SPNV, mit Car-Sharing und Leihfahrrädern beachten. Auch die Standortwünsche der Meldeplattform „Radbügel für Aachen“ sollen mit berücksichtigt werden. Im Rahmen des Konzeptes soll des Weiteren die Möglichkeit untersucht werden, temporäre/mobile Lösungen für das gesicherte Fahrradparken zum Beispiel bei Großveranstaltungen (z. B. CHIO, Konzerte) anbieten zu können.

Ziel des Gutachtens ist es, ein Flächenkonzept mit einem Mix aus kleinen, dezentralen Anlagen und größeren Sammelgaragen und die planerischen Grundlagen und Rahmenbedingungen für neue, komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen mit konkreten Standortvorschlägen zu entwickeln.

Die Ergebnisse des Gutachtens werden im Sommer 2021 erwartet. Es fand bereits ein Workshop statt, in dem verschiedene Stakeholder über die ersten Ergebnisse informiert wurden und gleichzeitig ihre fachliche Meinung einbringen konnten.

Radstation am Hauptbahnhof

Die gemeinnützige Organisation WABe e. V. betreibt seit 2008 erfolgreich eine Radstation mit Radwerkstatt am Aachener Hauptbahnhof. In 2016 musste die Radstation aufgrund des Neubauprojektes Bluegate in die Bahnhof-

straße umziehen, wo aktuell 250 Stellplätze zur Verfügung stehen. Nach Fertigstellung des Neubaus Bluegate wird dort wieder in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs eine Radstation mit 400 Stellplätzen verfügbar sein. Die Entwicklung der Fahrradstation im Bluegate-Vorhaben am Hauptbahnhof wird durch die Verwaltung begleitet. Coronabedingt musste die WABe e. V. die Öffnungszeiten einschränken. Um die Situation zu verbessern, finanziert die Stadt befristet zusätzliches Personal.

Im Rahmen des Klimaschutz-Projektes #AachenMoove! wird aktuell ein Konzept zur Einrichtung von überdachten und gesicherten Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum erarbeitet. Hinzu kommt auch die Umsetzung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen an ausgewählten städtischen Verwaltungsgebäuden und Schulen. Eine Vorlage ist für Frühjahr 2021 geplant. Anschließend ist eine Ausschreibung geplant. Obwohl sich die Standortwahl aufgrund dichter Bebauung und geringer Flächenverfügbarkeit im Innenstadtbereich als herausfordernd darstellt, werden diese ersten Fahrradabstellanlagen als Pilot für weitere gesicherte Fahrradabstellanlagen dienen und die Situation des Fahrradparkens an Haltestellen und in Wohngebieten deutlich verbessern.

3.2.6 Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

Bereits heute gibt es für die Bürger*innen die Möglichkeit, über das Serviceportal der Stadt Aachen einzelne Mängel oder Straßenschäden online zu melden (<https://serviceportal.aachen.de>). Die eingehenden Meldungen werden durch den Aachener Stadtbetrieb erfasst und behoben.

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 13.951 Schäden an Straßen, Rad- und Gehwegen, aber auch unlesbare Schilder etc. gemeldet. Davon wurden 73 % im Rahmen von Routinekontrollen durch den Aachener Stadtbetrieb gemeldet und 27 % (3.746) über Meldungen durch Dritte (per

Abbildung 22: Radbügel in der Alfonsstraße Blickrichtung Augustastraße

Telefon, über das Portal oder per Mail). 83 % der in 2020 erfassten Schäden wurden im Berichtszeitraum behoben.

Gleichwohl plant die Stadt Aachen, anknüpfend an das Serviceportal, die Einführung einer Lösung, mit der noch systematischer mögliche Mängel an Geh- und Radwegen erfasst und anschließend beseitigt werden können. Mit Hilfe eines Mängelmelde-Portals sollen Bürger*innen Schäden schnell und unkompliziert direkt vor Ort an die entsprechenden Fachabteilungen übermitteln können. Dabei soll es die Möglichkeit geben, Schäden (inkl. Geoposition, Klassifizierung des Mangels sowie Fotodokumentationen) via Computer und Smartphone barrierefrei zu melden. Durch eine automatisierte Kategorisierung sowie ein Ticketmanagementsystem sollen Anliegen von Bürger*innen effizient bearbeitet werden. Alle gemeldeten sowie von der Stadt festgestellten Mängel sollen auf einer öffentlichen, frei zugänglichen Website inkl. der Attribute Eingangsdatum, Kartenposition, Klassifizierung des Mangels, Foto(s) und Datum der geplanten und tatsächlichen Behebung dargestellt werden. Ebenso sollen geplante sowie umgesetzte Maßnahmen auf demselben Portal im Sinne einer „Vorhaben- bzw. Planungskarte“ dargestellt werden (vgl. Ziel 7 des Radentscheides).

Im Berichtszeitraum haben die verschiedenen städtischen Fachabteilungen eine umfangreiche Marktübersicht von Portalen zur Meldung von Schäden erstellt, mit Anbietern von entsprechenden Software-Lösungen gesprochen sowie darauf aufbauend ein detailliertes Anforderungsprofil (Lastenheft) erstellt. Eine öffentliche Ausschreibung bzw. Vergabe des Mängelmelde-Portals ist für das erste, die Veröffentlichung einer ersten „Beta-Version“ für das zweite Quartal 2021 vorgesehen.

Gleichzeitig wurden im Berichtszeitraum mit dem Projekt „VISTA“ Fördergelder zur Erstellung eines „digitalen Zwilling“ der Verkehrsflächen der Stadt Aachen akquiriert. Im Zuge dieses Projektes wird im ersten Halbjahr 2021 eine

sogenannte 360°-Bildbefahrung der Aachener Straßen zur Erfassung von Informationen zu Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen, Realflächen sowie Straßenschäden durchgeführt werden. Hierdurch wird eine umfassende und einheitliche Datenbasis geschaffen, welche die effiziente und multimodale Nutzung der Verkehrsmittel sowie der Infrastruktur ermöglicht. Diese Daten sollen anschließend aufbereitet, mit bestehenden Daten vereinheitlicht sowie in den vorhandenen Fachverfahren integriert werden. Mit dem digitalen Zwilling wird demnach eine umfangreiche Stuserhebung der Verkehrsinfrastruktur erstellt.

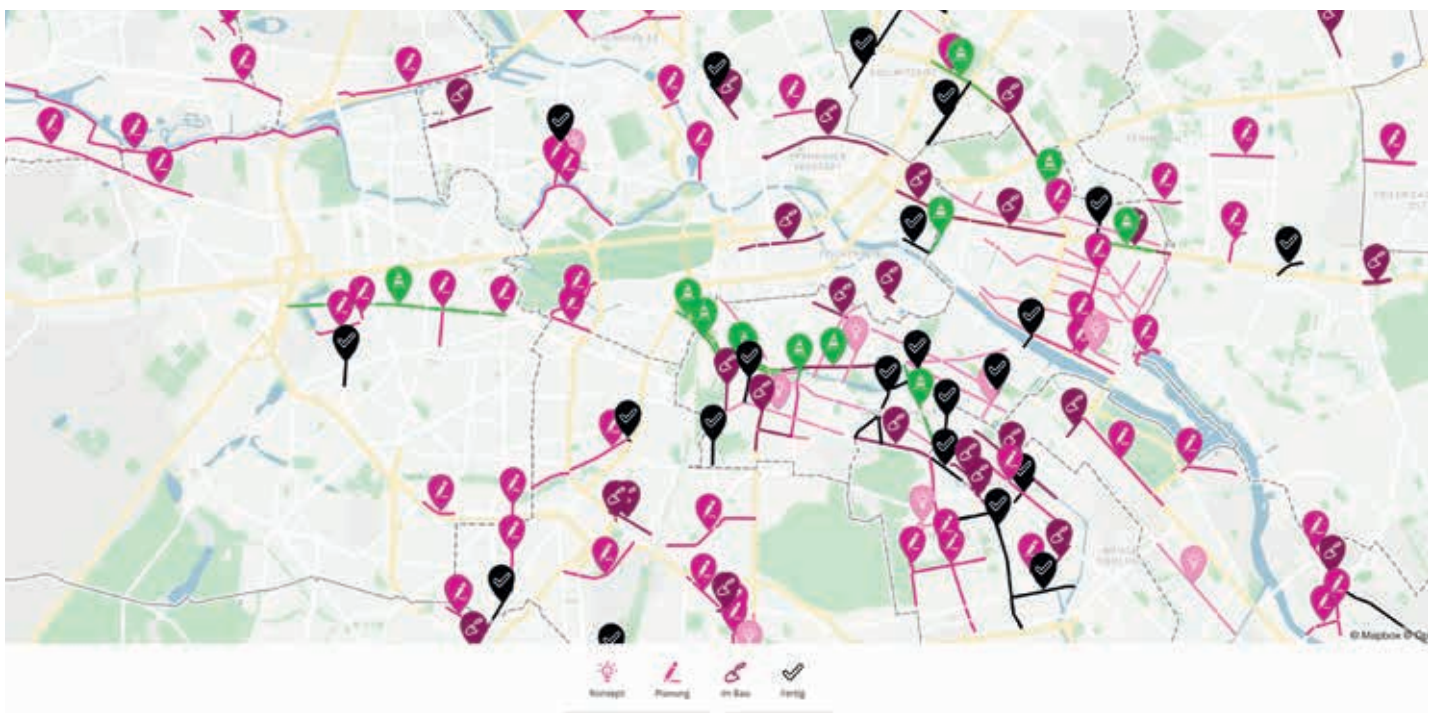
3.2.7 Verkehrswende konsequent und transparent fördern

Im Jahr 2020 wurde der Planungs- und Umsetzungsstand zum Radentscheid zweimal (im Juni und im Dezember) in den politischen Gremien vorgestellt und diskutiert. Darüber hinaus wurde in einem monatlichen Austauschformat mit Vertreter*innen des Radentscheides zu geplanten Maßnahmen beraten. Zur Schaffung einer hohen Transparenz in Bezug auf die Aktivitäten der Verwaltung wird ein jährlicher Bericht veröffentlicht und in den politischen Gremien diskutiert werden. Der vorliegende Bericht fasst die Maßnahmen aus dem Jahr 2020 zusammen.

3.3 Weitere radverkehrliche Entwicklungen

Unabhängig von den Maßnahmen, die zur Erfüllung der Ziele des Radentscheid beitragen, sind weitere Bedürfnisse der Aachener*innen nach sicherer und komfortabler Radverkehrsinfrastruktur zu bedienen. Zu den Projekten, die in diesem Zusammenhang zu nennen sind, zählen unter anderem die Markierung von Schutz- und Radfahrstreifen für eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, die Verbreiterung von Geh- und Radwegen im Zuge von Bauarbeiten, die Beschilderung von Radwegen, Aktionen rund um das Fahrradfahren sowie Kampagnen, Informationen

Abbildung 23: Beispiel Meldeplattform in Berlin





und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Aachen.

Verschiedene Markierungsarbeiten konnten in 2020 umgesetzt werden. Auf der Roermonder Straße (Berensberger Straße – Schloß-Schönau-Straße) wurde ein Schutzstreifen markiert. Stellenweise wurden Schutzstreifen rot eingefärbt (z. B. Hackländer Straße). Ummarkierungen wurden geplant (Ferberberg). Auf der Roermonder Straße (zwischen Rüscher Straße und Ponttor) wurden ebenfalls Schutz- und Radfahrstreifen markiert (s. Abb. 24).

Die Beschilderung des Knotenpunktsystems wurde ausgeschrieben. Durch die Freigabe zusätzlicher Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sind inzwischen 84 % der Einbahnstraßen in Aachen für den Radverkehr freigegeben.

Im Zuge einer Bauwerkserneuerung konnte der Geh- und Radweg am Napoleonsberg verbreitert werden. An weiteren Planungen von Fahrradstraßen (Krakastraße und Südstraße), sowie der Sandkaulstraße/Krefelder Straße wird gearbeitet.

Die Kampagnen zur Verkehrssicherheit unter dem Motto „Fahrrad in Aachen“ wurden weiter vorangetrieben. Die Annahme dieser Maßnahmen ist groß und wird weiterhin von hoher Bedeutung bleiben. Auch die Umsetzung des Aktionsplans Verkehrssicherheit konnte weitergeführt werden und neue Kampagnen für mehr Aufmerksamkeit, Respekt und Miteinander im Straßenverkehr umgesetzt werden.

Im Rahmen der Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements konnten Pedelec-Testflotten für Mitarbeiter*innen teilnehmender Unternehmen in Aachen bereitgestellt werden. Die positiven Erfahrungsberichte deuten darauf hin, dass der Umstieg vom Auto auf das Rad zusätzlich zur Schaffung geeigneter Angebote auch durch geeignete Anreize auf der Nutzerseite erfolgreich stimuliert werden kann.

Der Landesbetrieb Straßen NRW hat darüber hinaus auf der Roermonder Straße (L232) im Abschnitt zwischen Jupp-Müller-Straße und Kackertstraße (ca. 500 m) die Radfahrstreifen in neuem Querschnitt erstellt. Eine bauliche Trennung dieses Radfahrstreifens ist zu einem späteren Zeitpunkt in Abstimmung mit dem Landesbetrieb noch möglich.

Abbildung 24: Neu markierter Schutzstreifen auf der Roermonder Straße in Richtung Ponttor

Abbildung 25: 2020 entwickeltes Motiv als Teil der Kampagne Verkehrssicherheit



aachen.de/achtsam-unterwegs

4 Monitoring des Radentscheids

Die Entwicklung der sieben Ziele des Radentscheides wird hier zusammenfassend dargestellt.

Ziel 1 – Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

Radhauptnetz festlegen

Die Anforderungen an das Radhauptnetz wurden detailliert geprüft. Für eine gutachterliche Begleitung wurde ein Leistungsverzeichnis erstellt. Fördermittel wurden beantragt und sind bewilligt. Es wird damit gerechnet, dass ein Beschluss des Radhauptnetzes bis zum Ende des Jahres 2021 möglich ist. Darin wird der Beschluss des Radvorrangnetzes integriert.

Umsetzung Radhauptnetz

Jedes Jahr sollen 10 km des Radhauptnetzes fertiggestellt werden. Das Radvorrangnetz befindet sich in der Umsetzung. Im Jahr 2020 wurden 4,2 km fertiggestellt, davon 2,9 km als Fahrradstraße. Die Umsetzung erfolgte im Jahr 2020 auf Basis der Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen aus 2019 und entspricht noch nicht den Anforderungen des Radentscheides (Ziel 4).

Ziel 2 – Kreuzungen sicher gestalten

2.1 Große Ampelkreuzungen

Jedes Jahr sollen drei Kreuzungen nach einem definierten Standard umgebaut werden. Im Jahr 2020 konnten keine größeren Ampelkreuzungen Radentscheid-konform umgebaut werden. Es befinden sich vier größere Kreuzungen in der Vorplanung, wobei die Debatte um die sicherste Führung des Radverkehrs an Kreuzungen noch nicht abschließend geklärt ist.

2.2 Einmündungen und Grundstückszufahrten

Jedes Jahr sollen 15 Einmündungen nach einem definierten Standard umgebaut werden. Im Jahr 2020 konnte eine Einmündung nach dem Radentscheid-Standard umgebaut werden. Weitere 13 Einmündungen werden im Rahmen geplanter Maßnahmen überplant.

Ziel 3 – Sichere Radwege an Hauptstraßen

Jedes Jahr sollen an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege nach einem definierten Standard gebaut werden. 2020 wurden Beschlüsse für Straßen mit einer Länge von 0,7 km gefasst. 2020 konnten eine protected bike lane mit einer Länge von 130 m auf dem Pontwall eingerichtet sowie ein Beidrichtungsradschwergeweg auf der Trierer Straße umgesetzt werden (insgesamt 310 m).

Ziel 4 – Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

Zu diesem Ziel existiert ein Gestaltungsstandard, aber kein Mengenziel. 2020 wurden einzelne Schutz- und Radfahrstreifen rot eingefärbt.

Ziel 5 – Fahrradstellplätze umfassend ausbauen

Ein Gutachten zum Fahrradparken ist ausgeschrieben, vergeben und gestartet worden.

5.a+b Fahrradparkhäuser und Abstellplätze an Bahnhöfen und Haltestellen

Bis 2028 sollen 5.000 Plätze geschaffen werden. 2020 konnten noch keine überdachten oder gesicherten und beleuchteten Plätze geschaffen werden. Die Konzepte und die Ausschreibungen für in 2021 und 2022 geplante Fahrradparkhäuser sind in Vorbereitung.

5.c Fahrradbügel

Bis 2028 sollen 10.000 Plätze an Fahrradbügeln geschaffen werden. 2020 wurden 1.216 Plätze geplant und 1.076 Plätze realisiert.

Ziel 6 – Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

Meldeplattform

Für die Umsetzung der Plattform wurde in 2020 das Lastenheft formuliert. Die Vergabe und der Start der Plattform sind für 2021 vorgesehen.

Mängelbehebung

Im Jahr 2020 wurden 3.746 Mängel unter anderem an Straßen, Radverkehrsanlagen, Gehwegen über das städtische Serviceportal, per Telefon oder per E-Mail gemeldet. Im Berichtszeitraum wurden 83 % von insgesamt 13.951 erfassten baulichen Mängeln behoben. Spezifische Mängel an Radverkehrsanlagen werden derzeit nicht separat erhoben.

Ziel 7 – Verkehrswende konsequent und transparent fördern

Mit diesem Bericht und einer digitalen Bürgerveranstaltung am 19. Februar wird dieses Ziel für das Jahr 2020 erfüllt.

Umsetzung Radentscheid auf einen Blick

Radhauptverbindungen



4,2 km

fertiggestellt im Jahr 2020
davon 2,9 km Fahrradstraße

Ausgaben Radverkehr

11 € pro
Einwohner

Fahrradbügel



1.216

geplant im Jahr 2020
und 1.076 realisiert

Radwege an Hauptstraßen

Protected Bike Lane
im Testbetrieb

130 m ■ ■ ■ ■

Große Ampelkreuzungen

4 in Planung
.....

Einmündungen

1 2020:
umgesetzt ► **13** weitere
in Planung

5 Ausblick

Radentscheid Aachen

Mehr Personal, die konsequente Umsetzung bisheriger Planungen und neue Planungen stehen auf dem Programm für 2021. Bis 2025 sollen alle Rad-Vorrang-Routen in Planung sein und das Fahrradklima sich verbessert haben. Die Mobilitätswende soll gelebte Praxis darstellen.

5.1 Maßnahmen 2021

Im Jahr 2021 – dem zweiten Umsetzungsjahr des Radentscheides – soll eine Vielzahl an Projekten geplant und umgesetzt werden, die zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen beitragen.

Auf konzeptioneller Ebene wird ein Gutachten zum Entwurf eines Radhauptnetzes vergeben. Der Prozess der Konzeption soll über eine Voruntersuchung und akteurübergreifende Workshops zu einem Vorschlag eines Entwurfs für ein Radhauptnetz der Stadt Aachen führen, welcher letztendlich 2021 in die politische Beratung eingebracht werden soll.

Außerdem richtet die Stadt in 2021 ein digitales Mängelmeldeportal speziell für Radverkehrsangelegenheiten ein. Zur Verbesserung der Informations- und Planungsgrundlagen wird der Bestand an Radverkehrsanlagen derzeit detailliert aufgenommen und digitalisiert.

Erste längere Straßenabschnitte, die dem Radentscheidstandard entsprechen, sollen im Jahr 2021 umgesetzt werden.

Dabei werden vor allem Maßnahmen im Rahmen bestehender Förderprojekte, wie zum Beispiel #AachenMooVe! umgesetzt, deren Dringlichkeit aufgrund der begrenzten Laufzeit hoch ist. Zudem stehen Maßnahmen an, die im Zuge von (ohnehin anstehenden) Kanal- oder Straßensanierungsmaßnahmen umgesetzt werden können.

Des Weiteren werden Projekte prioritär geplant oder umgesetzt, die dem Klimaschutz in Aachen dienen, indem sie zur Reduktion verkehrsbedingter CO₂-Emissionen beitragen. Hierbei werden auch bereits in der Vergangenheit geplante Radverkehrsanlagen auf Konformität mit den Zielen des Radentscheides hin geprüft und ggfs. angepasst (vgl. Kapitel 3.2.3).

Alle neuen oder zu sanierenden Radverkehrsanlagen werden rot eingefärbt, um die Erkennbarkeit für Radfahrende deutlich zu verbessern.

Durch die teilweise deutlich veränderte Straßenraumaufteilung im Zuge der Umsetzung des Radentscheides und der hohen Flächenkonkurrenz in den einzelnen Straßen werden ab 2021 vermehrt ausführliche und frühzeitige Bürgerbeteiligungen (schon vor dem Planungsbeschluss) durchgeführt werden. Im Rahmen des Abwägungsprozesses soll auch weiterhin das Instrument des Reallabors,

bzw. des Verkehrsversuchs angewendet werden.

Zur Verbesserung der Möglichkeiten zum sicheren Abstellen von Fahrrädern und E-Bikes ist in 2021 die Errichtung erster gesicherter Fahrradparkhäuser im öffentlichen Raum beabsichtigt.

Fortlaufende Prozesse werden auch in 2021 weitergeführt. So werden bestehende Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie Unfallstellen überprüft und hinsichtlich der Verkehrssicherheit verbessert. Außerdem sind in 2021 wieder verschiedene Kampagnen zur Förderung des Fahrradfahrens vorgesehen.

Zur Abwicklung der Vielzahl an Maßnahmen wurden zum 1. Januar 2021 vier neue Stellen in der Verwaltung mit Personal für den Ausbau des Radverkehrs besetzt.

Im Jahr 2021 soll zudem eine zusätzlich geschaffene Personalstelle für das Thema Kommunikation Radentscheid und Mobilitätswende besetzt werden, die wiederum dem Ziel 7 „Verkehrswende konsequent fördern“ zugeordnet sein wird.

5.1.1 Planung

Folgende Projekte werden voraussichtlich im Jahr 2021 (weiter)geplant und in den Folgejahren umgesetzt:

Rad-Vorrang-Netz

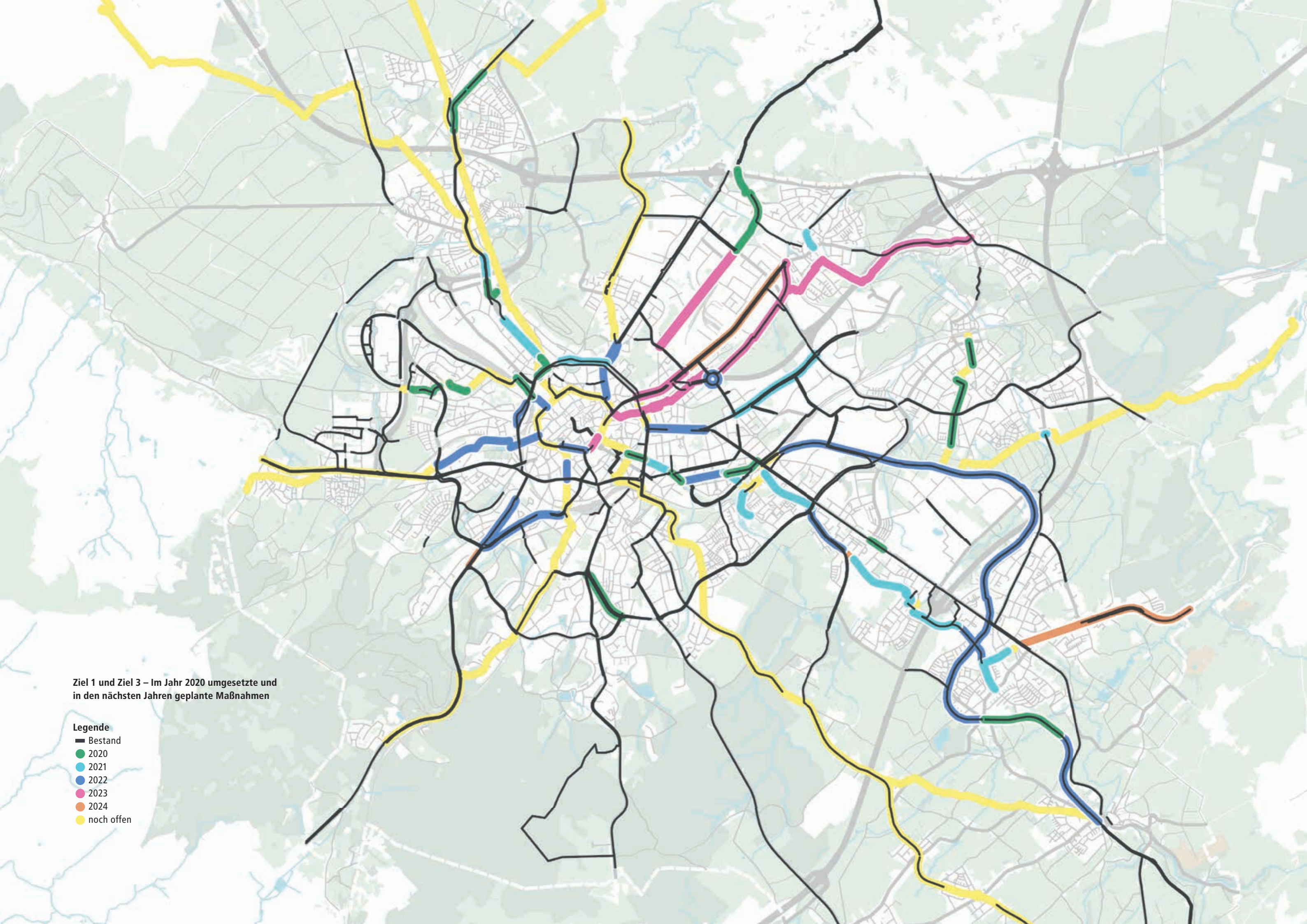
- Konzept für den Grabenring als Verteilerring der Rad-Vorrang-Routen
- Bismarckstraße, Lothringerstraße (2. BA), Harscampstraße und Schildstraße der Rad-Vorrang-Routen Eilendorf/Brand
- Lintertstraße und Rombachstraße der RVR Brand
- Fahrradstraßen der Rad-Vorrang-Route Vaals, darunter zunächst Lochnerstraße sowie Alte Vaalser Straße als Verbindung zur RVR Vaals
- Südstraße und Krakaustraße der RVR Preuswald
- RVR Haaren und Verlautenheide
- Verbreiterung des Vennbahnwegs

Hauptverkehrsstraßen

- Adalbertsteinweg (Unfallschwerpunkt stadtauswärts zwischen Steffensplatz und Busspur)
- Europaplatz
- Freunder Landstraße (Machbarkeitsstudie)
- Grüner Weg
- Hohenstaufenallee
- Junkerstraße / Turmstraße
- Krefelder Straße
- Lütticher Straße (zw. Limburger Straße und Amsterdamer Ring)

Ziel 1 und Ziel 3 – Im Jahr 2020 umgesetzte und in den nächsten Jahren geplante Maßnahmen

- Legende
- Bestand
 - 2020
 - 2021
 - 2022
 - 2023
 - 2024
 - noch offen



5.1.2 Umsetzung

Bei folgenden Projekten wird voraussichtlich im Jahr 2021 mit der Umsetzung begonnen.

Rad-Vorrang-Routen/regionale Radverbindungen

- Roteinfärbung Fahrradstraße Lothringerstraße der RVR Eilendorf und Brand
- Fahrradstraßen der RVR Brand
- Krautmühlenweg und Brander Wall der RVR Brand

Hauptverkehrsstraßen

- Alt-Haarener-Straße
- Breslauer Straße
- Ludwigsallee
- Monheimsallee (Hansemannplatz – Bastei)
- Salierallee

5.2 Perspektive 2025

Bis 2025 sollen sich alle Rad-Vorrang-Routen in der Vorplanung befinden. Es wird angestrebt, dass 80 % der Aachener Bevölkerung in einem Radius von 200 m eine Route des Radhauptnetzes erreichen können.

Im Jahr 2025 werden hinreichende Planungsgrundlagen vorhanden sein, um zahlreiche Maßnahmen in die Umsetzung zu bringen.

Dabei soll es nicht um schnelle Lösungen gehen, sondern um gut geplante und richtig abgewogene Entscheidungen, die den Bedürfnissen einer modernen Stadtgesellschaft gerecht werden. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radentscheid soll dazu beitragen, dass ein nachhaltig verbessertes Fahrradklima geschaffen wird und eine Verhaltensänderung hin zur stärkeren Nutzung des Umweltverbundes geschaffen wird. So trägt das Programm dazu bei, den Modal Split hin zu einem Anteil des Umweltverbundes am gesamten Verkehrsmix von 54 % (2017) auf 64 % in 2030 zu steigern.

Gelassen in Aachen unterwegs sein können – vor allem zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV – das soll unterm Strich für alle Verkehrsteilnehmer möglich sein (s. Abb 25). Übergeordnet bedeutet dies schließlich auch eine Chance, um die ambitionierten Ziele für den Klimaschutz erreichen zu können (s. Kapitel 1). All das trägt bei zu der übergeordneten Vision Mobilität 2050, nach der man in Aachen sicher und komfortabel Radfahren können soll.

6 Fazit

Wie im Vorwort erwähnt: Die Umsetzung des Radentscheids ist eine große Aufgabe; ein Marathon, der Ausdauer, Kraft und Kreativität benötigt, kein schneller Sprint!

Dazu stellt sich die Verwaltung auf: Ressourcen wurden und werden geschaffen, Planungsabläufe angepasst und der Maßstab des Radentscheids an alle Planungen angelegt. Und natürlich gilt weiterhin, alle Belange zu berücksichtigen und dann gut und nachvollziehbar abzuwägen. Die durch den Radentscheid intendierten Veränderungen sind weitgehend. Insbesondere die Umsetzung der gewünschten Radwegebreiten und Knotenpunktgestaltungen führen bei nicht beliebig veränderbaren Straßenraumbreiten im Bestand zu starken Eingriffen in die Raumaufteilung. Diese Planungen benötigen ihre Zeit, insbesondere für die öffentliche Diskussion. Die Arbeit des Jahres 2020 macht dies deutlich: Planungen für radentscheidkonforme Radwege wurden auf den Weg gebracht und werden diskutiert. Nur wenige konnten realisiert werden. In 2021 wird dies deutlich zunehmen, ohne aber den jährlichen Zielwert zu erreichen. Die Umsetzung der Rad-Vorrang-Routen durch Einrichtung neuer Fahrradstraßen war da schon deutlich erfolgreicher. Die Lothringerstraße wird mit dem noch fehlenden abschließenden Rotbelag und den zusätzlichen Baumpflanzungen in 2021 ein „Leuchtturm“; die regionale Radvorrangroute auf dem Bahntrassenradweg nach Würselen ist dies für 2020. Mit den neuen

Brücken über die Wurm und die Straße Hergelsbenden, der bevorrechtigten Querung über die Friedensstraße und die für Radfahrende und Fußgänger*innen sehr angenehme Breite von 4,00 m ist hier ein Qualitätsprodukt entstanden, auf das Stadt und Region zurecht stolz sein dürfen. Jede/r ist eingeladen, dies selbst zu erleben.

Auch für den ruhenden Radverkehr ist viel angepackt worden: überdurchschnittlich viele neue Fahrradbügel sind aufgestellt, erste überdachte Fahrradparkhäuser für den öffentlichen Raum geplant, ein Konzeptgutachten beauftragt und in Arbeit und mit „Radbügel für Aachen“ ein Fahrradbügelportal online, das es vergleichbar nur in wenigen Städten gibt. Als digitale Plattform ein Vorläufer für das in 2021 avisierte, einfach zu bedienende Mängelportal.

Es ist viel zu tun! Viele Menschen arbeiten daran!

Anhang

Vorlagen zum Thema Radverkehr – Arbeitsjahr 2020

Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Umnutzung von Pkw-Parkplätzen in Fahrradparkplätze	Beschluss	BV Mitte	05.02.	
RVR Brand/Eilendorf, hier: Bismarckstraße	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	27.02.	Prüfauftrag
RVR Brand/Eilendorf, hier: Harscampstraße	Empfehlung	BV Mitte	04.03.	Verwaltungsseitig zurück gestellt
	Empfehlung	Planungsausschuss	05.03.	Verwaltungsseitig zurück gestellt
	Empfehlung	BV Mitte	29.04.	vertagt
	Planungsbeschluss	Planungsausschuss	14.05.	
	Empfehlung	BV Mitte	27.05.	
	Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	28.05.	
RVR Brand/Eilendorf, hier: Schildstraße	Empfehlung	BV Mitte	04.03.	Verwaltungsseitig zurück gestellt
	Empfehlung	Planungsausschuss	05.03.	Verwaltungsseitig zurück gestellt
	Empfehlung	BV Mitte	29.04.	vertagt
	Empfehlung	Planungsausschuss	14.05.	
	Empfehlung	BV Mitte	27.05.	
	Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	28.05.	
Geplante Fahrradbügel im 2. Quartal	Beschluss	BV Mitte	29.04.	
Aachener Fahrradsommer 2020	Kenntnisnahme	BV Eilendorf	29.04.	
	Kenntnisnahme	BV Brand	29.04.	
	Kenntnisnahme	BV Haaren	13.05.	
	Kenntnisnahme	BV K'münster/Walheim	13.05.	
	Kenntnisnahme	BV Laurensberg	13.05.	
	Kenntnisnahme	BV Richterich	13.05.	
	Kenntnisnahme	BV Mitte	27.05.	
	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	28.05.	
Pontwall: Protected Bike Lane	Mitteilung	Mobilitätsausschuss	30.04.	
Radservicestation für Richterich	Beschluss	BV Richterich	13.05.	
Nutzung von Pedelecverleihsystemen	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	28.05.	
Radweg parallel zu Wurm	Kenntnisnahme	BV Haaren	24.06.	
Horbacher Straße: dringende Instandsetzung des Radweges Horbach Linde	Empfehlung	BV Richterich	24.06.	
	Beschluss	Mobilitätsausschuss	25.06.	
RVR Brand: Ausweisung von Fahrradstraßen	Empfehlung	BV Mitte	27.05.	Verwaltungsseitig zurück gestellt
	Empfehlung	BV Mitte	24.06.	
	Empfehlung	BV Brand	24.06.	
	Beschluss	Mobilitätsausschuss	25.06.	

Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Freunder Landstraße: Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Radverkehr	Kenntnisnahme	BV Brand	24.06.	
RVR Eilendorf: Querung der Von-Coels-Straße	Kenntnisnahme	BV Eilendorf	24.06.	
	Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	25.06.	
Breslauer Straße: Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen	Empfehlung	BV Mitte	24.06.	Prüfauftrag
	Empfehlung	BV Mitte	19.08.	Prüfauftrag
	Beschluss	Mobilitätsausschuss	03.09.	
Ludwigsallee: Umbau im Abschnitt Krefelder Straße bis Lousbergstraße	Empfehlung	BV Mitte	24.06.	
	Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	25.06.	
Fahrradbügel statt Poller für die Mariabrunnstraße	Beschluss	BV Mitte	24.06.	
Meldeportal für Radbügel	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	25.06.	
Radentscheid und aktuelle Maßnahmen	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	25.06.	
#AachenMooVe: Verbreiterung Vennbahnweg	Kenntnisnahme	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	18.08.	
	Kenntnisnahme	BV Mitte	19.08.	
	Kenntnisnahme	BV Brand	02.09.	
	Kenntnisnahme	BV K'münster/Walheim	02.09.	
	Beschluss	Mobilitätsausschuss	03.09.	
	Kenntnisnahme	BV Eilendorf	09.09.	
	Kenntnisnahme	Naturschutzbeirat	22.09.	
Haltestelle Bendplatz: Fahrradbügel	Beschluss	BV Mitte	19.08.	vertagt
	Beschluss	BV Mitte	09.09.	
Radweg Trierer Straße: Beseitigung von Gefahrenstellen im Abschnitt Josefsallee-Vennbahnweg	Empfehlung	BV Brand	02.09.	
	Beschluss	Mobilitätsausschuss	03.09.	
Radschnellweg Euregio	Kenntnisnahme	BV Richterich	02.09.	
	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	03.09.	
	Kenntnisnahme	BV Mitte	09.09.	
	Kenntnisnahme	BV Laurensberg	09.09.	
Fahrradservicestation auch für Richterich	Kenntnisnahme	BV Richterich	02.09.	
Saarstraße: Einrichtung eines Radfahrstreifens zwischen Veltmannplatz und Sandkaulstraße	Kenntnisnahme	BV Mitte	09.09.	
Lütticher Straße: 2.BA zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring	Beschluss	BV Mitte	11.11.	vertagt
RVR Brand: Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen in der Lintertstraße	Empfehlung	BV Mitte	09.09.	vertagt
	Empfehlung	BV Mitte	07.10.	Prüfauftrag
Grüner Pfeil für Radfahrende	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	24.09.	
Bismarckstraße: Umgestaltung als Fahrradstraße	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	24.09.	
	Kenntnisnahme	BV Mitte	07.10.	

Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Geplante Fahrradbügel im 3. Quartal	Beschluss	BV Mitte	07.10.	
	Beschluss	BV Eilendorf	11.11.	
	Beschluss	BV Haaren	25.11.	
Velocity Stationsplanung	Kenntnisnahme	BV Mitte	11.11.	
RVR Brand: Krautmühlenweg	Empfehlung	BV Mitte	11.11.	Prüfauftrag
	Empfehlung	BV Mitte	02.12.	
Venwegener Straße: Anlage eines Radwegs	Empfehlung	BV K'münster/Walheim	02.12.	
Geplante Fahrradbügel im 4. Quartal	Beschluss	BV Mitte	02.12.	

Ausgaben Radverkehr 2020

	Maßnahme	Auszahlungen in 2020
Ziel 1	Bahntrassenradweg Aachen – Jülich	700.000 €
	Rad-Vorrang-Route Eilendorf	370.000 €
	Rad-Vorrang-Route Campus Melaten	185.000 €
	Beschaffung Material Beschilderung / Markierung RVR und Dauerzählstellen für RVR	125.000 €
	Verbreiterung Vennbahnweg	180.000 €
Ziel 3	Pontwall	20.000 €
	Trierer Straße	560.000 €
Sonstige Maßnahmen	Roermonder Straße (L232 Überwurf - Radfahrstreifen)	
	Roermonder Straße (Berensberger Str. bis Roder Weg)	250.000 €
	Roermonder Str. zwischen Rüscher Straße und Ponttor	13.300 €
	Horbacher Straße	30.000 €
	Fahrradbügel	63.500 €
	Gutachten/Dienstleistungen für den Radverkehr	138.000 €
	Kampagnen FahrRad in Aachen und Verkehrssicherheit	100.300 €
	Apps und Meldeportal	45.000 €
Gesamte Ausgaben für den Radverkehr 2020		2.780.100 €
	Ziel 1	1.560.000 €
	Ziel 3	580.000 €
	Sonstige	640.100 €
Ausgaben für den Radverkehr/Einwohner (250.000 EW)		11 €

Notizen





Tätigkeitsbericht 2020

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
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

www.aachen.de/radentscheid

www.aachen.de