

**wichtigste Aufgaben: Radfahren attraktiver machen, Sicherheit verbessern, Lücken im Netz schließen, Fahrradklima verbessern**

**Leitprojekte: Fahrradstraßen, Rad-Vorrang-Routen, Fahrradparkhäuser, ...**



# 1 Fahrrad in Aachen

## 1.1 Ausgangslage und Bilanz

Radfahren ist eine schnelle, gesunde, kostengünstige, flexible und platzsparende Art der Fortbewegung. Vielfach praktiziert wäre es bestens geeignet, die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung zu erreichen.

Aachen ist jedoch keine klassische Radfahrerstadt. Topographisch liegt die Innenstadt auf 160 m; der Rand des Talkessels am Außenring rd. 60 – 70 m höher. Von Walheim im Süden nach Horbach im Norden sind auf 24 km 333 Höhenmeter zu überwinden.

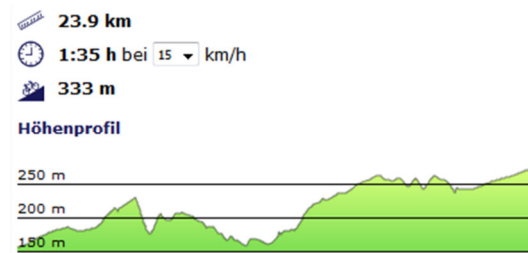


Abbildung 1: Höhenprofil Aachens von Süd nach Nord<sup>1</sup>

1989 wurde mit dem ersten Aachener Radverkehrsplan begonnen, den Radverkehr systematisch zu fördern. Für die wichtigsten Fahrradachsen in Aachen wurde **ab 1991 ein Programm** realisiert, dessen Elemente seitdem fortgeschrieben bzw. realisiert werden:

- die Festlegung eines Radverkehrsnetzes (s. Abbildung 2),
- die Sicherung des Radverkehrs entlang von Hauptverkehrsstraßen sowohl auf der Fahrbahn mit Hilfe von Markierungen (Radfahrstreifen und Schutzstreifen) als auch als bauliche Radwege im Seitenraum,
- die Freigabe von Einbahnstraßen, Busspuren, Fußgängerzonen für den Radverkehr,
- die wegweisende Beschilderung von Alltags- und Freizeitrouen und die jährliche Ausschilderung einer „Fahrradsommer-Route“,
- die Errichtung von Fahrradbügeln,
- die Kampagne „FahrRad in Aachen“ mit Veranstaltungen zum Radverkehr sowie
- Projekte zur Förderung der Motorik und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Kooperationen mit Kindergärten und Schulen sowie Trainings für Erwachsene.

1994 wurde die Stadt Aachen in die **Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise** in NRW e.V. (AGFS) aufgenommen. Mit der Aufnahme hat sie sich die freiwillige Selbstverpflichtung auferlegt, Radverkehr als zukunftsfähige und stadtverträgliche Form der Mobilität zu fördern. 2014 wurde aufgrund der nachweislichen Aktivitäten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr zum dritten Mal die Mitgliedschaft bestätigt.

Seit 2005 gibt es die **Arbeitsgruppe Radverkehr**, die wesentliche Projekte und Fragestellungen zum Radverkehr berät. Neben Mitarbeitern der Fachverwaltung aus den Bereichen Verkehrsplanung und Straßenbau nehmen regel-

mäßig Vertreter der Ratsfraktionen, der Polizei Aachen, der ASEAG, des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) sowie einzelne Fahrradhändler, die IHK und die StädteRegion Aachen teil.



Abbildung 2: Radverkehrsnetz in Aachen<sup>2</sup>

### Radverkehrsnetz

2007 wurde ein „Maßnahmenplan Radverkehr“ verabschiedet, der vorrangig die Lücken der Fahrradinfrastruktur im Hauptverkehrsstraßennetz bewertet und die Priorität für deren Schließung festgelegt hat. Von 2007 bis 2015 ist das Radverkehrsnetz vor allem auf dem Graben- und Alleenring ausgebaut worden. Mit einem Finanzaufwand von 5,4 Mio. € wurden 41 km Radverkehrsanlagen bzw. **4,5 km Radverkehrsanlagen pro Jahr** geschaffen.

Alle Straßenneu- und -umbauvorhaben werden für Optimierungen für den Radverkehr genutzt. Eine Verbesserung der Ampelschaltungen und der Ausbau der Radabstellanlagen werden sukzessive vorgenommen.

Abbildung 3 zeigt die Straßenabschnitte der Innenstadt, auf denen in Ergänzung zum Bestand in den letzten Jahren Radverkehrsanlagen errichtet wurden. Zugleich ist erkennbar, dass auf dem bzw. innerhalb des Alleenrings auf der Theaterstraße, dem Kapuzinergraben, der Sandkaulstraße, der Heinrichsallee, der Jakobstraße und der Wüllnerstraße noch immer Lücken im Radverkehrsnetz sind.

Die nächsten größeren Vorhaben sind die Maßnahmen der Priorität 1 aus dem Maßnahmenplan Radverkehr von 2007 auf den Hauptverkehrsstraßen in Aachen Ost und in den Außenbezirken.



<sup>1</sup> Radroutenplaner NRW

2

<sup>2</sup> Radroutenplaner NRW; Stand Dez. 2016

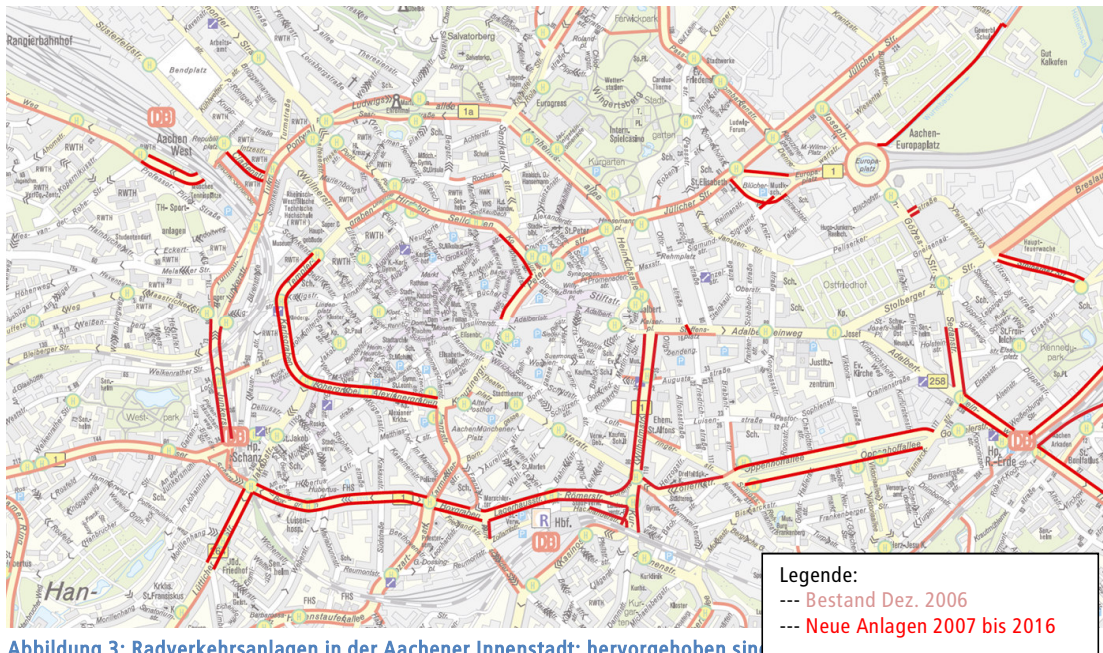


Abbildung 3: Radverkehrsanlagen in der Aachener Innenstadt; hervorgehoben sind Abschnitte

Legende:  
 --- Bestand Dez. 2006  
 --- Neue Anlagen 2007 bis 2016

Zum Jahresende 2016 verfügte Aachen über xxx km an Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und freigegebenen Wegen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- 18 km (6 %) sind unabhängig vom Straßenraum geführte Wege (v.a. Vennbahntrasse)
- Auf 245 km (80 %) Länge wird der Radverkehr im Seitenraum geführt.
- Auf 44 km (14 %) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist zwar nach den Unfallstatistiken objektiv sicherer, es wird aber im Vergleich zur Führung auf begleitenden Radwegen subjektiv vielfach als unsicher empfunden.

In NRW werden seit 2018 unter dem Slogan „Aufbruch Fahrrad“ Unterschriften für landesweite Maßnahmen gesammelt.<sup>3</sup> In Berlin hatte 2017 ein sogenannter „Radentscheid“ dazu geführt, dass der Berliner Senat ein eigenes Mobilitätsgesetz mit wesentlich mehr Ressourcen für Radverkehr verabschiedet hat.

**Kommentar [AL1]:** Der Bestand wird derzeit in die Straßendatenbank überführt und alle Abschnitte überprüft.

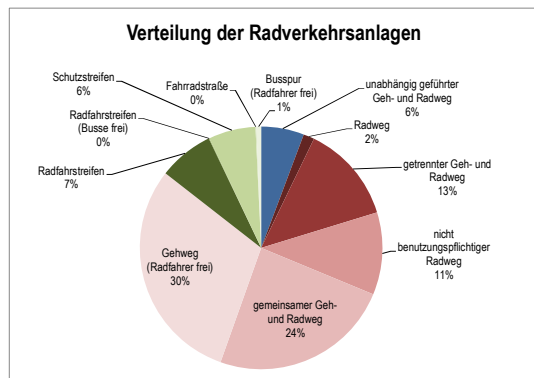


Abbildung 4: Anteilige Verteilung der Elemente zur Sicherung des Radverkehrs

Insbesondere in den sozialen Medien werden seit einigen Jahren auch in Aachen Forderungen laut, dass Radwege auf der Fahrbahn nicht dem Vorbild Niederlande entsprechen würden und eine derartige Führung dem Sicherheitsbedürfnis vieler Menschen nicht entspreche. Stattdessen wird eine baulich abgetrennte Führung gefordert.

Viele Radfahrer bemängeln, dass sie sich auf der Fahrbahn gegenüber Autos, LKW und Bussen vielfach nicht ausreichend geschützt fühlen. Viele Radverkehrsanlagen werden als zu schmal empfunden und das Vorbeifahren ohne ausreichenden Sicherheitsabstand (1,5 m) wird moniert. Die Strategie Radverkehr V2.16



Abbildung 5: Straßenunabhängiger Radweg in Nijmegen (NL)<sup>4</sup>

Auf die Wünsche nach mehr Qualität und Sichtbarkeit im Radverkehr reagierend, wurde 2016 das Projekt „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“ gestartet. Es soll auf 11 km von Eilendorf zum Campus Melaten ein Modell sein für eine als sicher und komfortabel empfundene innerstädtische Radverbindung auf Nebenstraßen. Die Route ist Teil eines Netzes, das seit 2017 abgestimmt wird und 2019 beschlossen werden soll. Wesentliche Elemente dabei sind eine durchge-

<sup>3</sup> [www.aufbruch-fahrrad.de/#neun](http://www.aufbruch-fahrrad.de/#neun)

<sup>4</sup> Foto StädteRegion Aachen

hend auffällig gestaltete Orientierung und hochwertige Fahrradstraßen.

Eine wesentliche Rolle dabei spielt der **Vennbahn-Radweg**, der seit 2014 Aachen über 125 km straßenunabhängig mit Luxemburg verbindet. Er wurde 2015 vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) als „Qualitätsroute“ mit vier (von fünf möglichen) Sternen ausgezeichnet. Auf Aachener Stadtgebiet entspricht die Trasse jedoch nicht den Breitenanforderungen an einen Premiumradweg. Weitere regional und auch für den Alltagsverkehr bedeutsame Vorhaben sind der im Bau befindliche Bahntrassen-Radweg Aachen-Jülich und der geplante **Radschnellweg Aachen-Herzogenrath-Heerlen / Kerkrade**.

Die Vernetzung dieser Routen miteinander und eine Fortführung der hochwertigen Führung bis ins Stadtzentrum soll über das Rad-Vorrang-Netz erfolgen.

Der Radtourismus hat in Deutschland in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Die Stadt Aachen steht bei diesem Themenfeld noch am unteren Ende der Nutzung des Potenzials.

Zur Verbesserung der Orientierung wurde die wegweisende Beschilderung erweitert. Das Wegweisungselement „**Knotenpunktnummern**“, das um Aachen herum bereits länger besteht, ist zur Förderung beantragt und soll ab 2019 realisiert werden.



Abbildung 6: Radwegweiser auf der Vennbahntrasse

In den vergangenen Jahren sind viele Busspuren für den Radverkehr freigegeben worden, sogenannte „Umwelttrassen“ entstanden und weitere **Einbahnstraßen** wurden in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Ende 2016 waren von 181 Straßenabschnitten, die Einbahnstraßen sind, 66 % für den Radverkehr freigegeben. Weitere Abschnitte stehen zur Prüfung.

**Verkehrsunfälle**

Die Zahl der polizeilich aufgenommenen verunglückten Radfahrer lag bis 2013 relativ konstant bei rd. 275 Personen. Seit 2014 berichtet die Verkehrsunfallstatistik von mehr als 300 verunglückten Radfahrern.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere Alleinunfälle in der Mehrzahl der Fälle nicht in der Unfallstatistik auftauchen<sup>5</sup>; und die Dunkelziffer daher erheblich höher liegt als die offizielle.

Für das Gebiet von Stadt und StädteRegion Aachen hat die Polizei Aachen im Februar 2017 ergänzend auf folgendes hingewiesen<sup>6</sup>:

- 38 % Prozent der Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern werden von Radfahrern verursacht.

- Kommen Fahrradfahrer durch einen anderen Verkehrsteilnehmer zu Schaden, geschieht dies zumeist durch einen PKW-Fahrer (83,5%): Ursachen sind hier in 37% der Fälle Fehler beim Abbiegen, Vorfahrtmissachtung (16,8%), Ein-/ Aussteigen (9,7%), Wenden/Rückwärtsfahren (6,3%) und Ein-/Anfahren mit 5,1%.

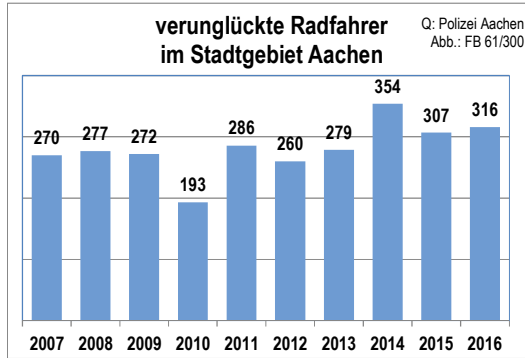


Abbildung 7: Zahl der verunglückten Radfahrer<sup>7</sup>

Besonders gefährdet sind Radfahrer in Aachen auf Gefällestrassen und dort wiederum besonders an Einmündungen.

In der vertieften **Fahrradbefragung** als Teil der Mobilitäts-erhebung 2011 haben nur 32 % der Aachener der Aussage zugestimmt, dass sie sich beim Radfahren in Aachen sicher fühlen. Insbesondere bei den Menschen, die fast nie Radfahren, lag der Wert bei nur 15 %. Selbst Verkehrsteilnehmer, die täglich Rad fahren, stimmten dieser Aussage nur zu 50 % zu.

**Fahrradparken**

Die Aachener besitzen **740 fahrtüchtige Fahrräder je 1.000 Einwohner**<sup>8</sup>. Das bedeutet, dass es in Aachen rund 200.000 Fahrräder gibt. In der Innenstadt besteht deshalb das Problem, dass es in sehr vielen Bereichen schwierig ist, die Räder sicher und komfortabel abzustellen.

Aus diesem Grund werden jährlich auf Basis gemeldeter Defizite **Fahrradbügel** im Stadtgebiet neu aufgestellt. Von 2008 bis 2017 wurden 905 Bügel aufgestellt<sup>9</sup>.

An 16 größeren Haltestellen bzw. Haltepunkten wurden seit 1998 sogenannte „Bike-and-Ride“- (B+R)-Anlagen aufgestellt, die jeweils Platz für 14 - 30 Fahrräder bieten. Mit dem Angebot eines witterungsgeschützten und sicheren Fahrradparkens soll das Rad im Vor- und Nachtransport die Verkehrsmittelkombination Bus/Bahn und Rad attraktiver machen.

2008 wurde in Aachen eine **Radstation** am Hauptbahnhof mit 158 Abstellplätzen eröffnet. Eine neue Radstation mit 400 Stellplätzen soll an gleicher Stelle im Rahmen eines Neubauvorhabens entstehen. Zusätzlich wird derzeit geprüft, ob an der Zollamtsstraße weitere 150 – 200 Abstellplätze geschaffen werden können.

Fahrraddiebstähle stellen ein Problem in Aachen dar; die aufgeklärten Fälle sind sehr gering.

**Kommentar [CN2]:** ERGÄNZEN: Unfälle Radverkehr 2017: 283

<sup>5</sup> „Verkehrssicherheit von Radfahrern“, BAST-Heft M264  
<sup>6</sup> „Verkehrsunfallstatistik 2016“, Polizeipräsidium Aachen

<sup>7</sup> Polizei Aachen, Verkehrsunfallstatistiken  
<sup>8</sup> MiD 2017, Aachen, INFAS, Personentabellen, S. 24  
<sup>9</sup> Die Zahl umfasst nur die im Zuge des jährlichen „Fahrradbügel-etats“ errichteten Bügelstandorte. Hinzu kommen Bügel im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen.

Der Bau von speziell für Aachen gestalteten Parkgaragen für hochwertige Räder im Straßenraum scheiterte 2012 trotz einer Fördermittelzusage an zu hohen Kosten. Derzeit wird die Umsetzung eines neuen Modells geprüft. Ohne derartige sichere Abstellmöglichkeiten, unterlassen viele Personen den Kauf eines Pedelecs.

2009 wurden am Bahnhof Eilendorf abschließbare Fahrradboxen aufgestellt. Diese sollen auch an den anderen Haltepunkten ergänzend zu bestehenden B+R-Anlagen eingerichtet werden.

Mit der zum 1.1.2019 in Kraft getretenen Stellplatzsatzung sind Anzahl und Anordnung von Fahrradstellplätzen bei neuen Bauvorhaben verpflichtend geregelt.

**Im Trend: Pedelecs**

Der Anteil von Pedelecs im Stadtverkehr wächst spürbar. 2018 lag der Anteil bereits bei rd. 7 %<sup>10</sup>. Das größte Projekt in diesem Bereich ist der Aufbau eines **Pedelec-Verleihsystems**. Hiermit hat die Stadt Aachen 2014 „Velocity Aachen“, ein Spin-Off der Hochschulen, betraut. Ziel ist der Aufbau eines öffentlich zugänglichen, durch Nutzer und Sponsoren finanzierten Systems mit 100 Stationen und 1.000 Pedelecs. Die Stadt Aachen koordiniert die Genehmigung von Stationen im öffentlichen Straßenraum und nutzt das System für Dienstgänge über den MobilityBroker der ASEAG.



Abbildung 8: Erste Velocity-Station in Aachen (Quelle: ASEAG)

**Öffentlichkeitsarbeit**

Seit 2008 gibt es die Kampagne „FahrRad in Aachen“, um über das Radfahren zu informieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lust aufs Radfahren in Aachen zu steigern. Folgende Aktivitäten werden durchgeführt:

- Der Aachener Fahrradtag ist seit 2008 ein fester Bestandteil im Fahrradprogramm der Stadt Aachen. An zahlreichen Ständen und Aktionsflächen bieten Polizei, Verkehrswacht, Händler, Hersteller und Verkehrsexperten Informationen und Aktionen rund ums Fahrrad an.
- Ein Lichtaktionstag wird im November im öffentlichen Straßenraum und an Aachener Schulen durchgeführt.
- Unterstützend zu der üblichen Verkehrserziehung wird ein ausführliches Schulungsprogramm und Radfahrtraining für Grundschulen und für Schüle-

rinnen und Schüler der 5. und 6. Klassen an weiterführenden Schulen angeboten.



www.aachen.de/fahrrad



Abbildung 9: Fahrradaktionen an Schulen

- Für die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit werden Flyer, Plakate etc. hergestellt und Anzeigen geschaltet. Verschiedene Aktionen wie „Fahrrad wieder flott... mit Teilen vom Schrott“, Aachener **Fahrradsommer**, Stadtradeln etc. werden beworben, organisiert und durchgeführt.

**Finanzierung des Radverkehrs**

In den Jahren von 2007 bis 2013 hat die Stadt Aachen für den Radverkehr im Mittel 865.000 € pro Jahr für den Radverkehr ausgegeben. Hierzu wurden die Ausgaben für den Radverkehr und die entsprechend der Breite gewichteten Ausgaben für Neubaumaßnahmen mit Radverkehrsanlagen aufaddiert. Nicht berücksichtigt sind Personal-, Unterhaltungs- und Verwaltungsaufwendungen.

32 % der Mittel sind die Gelder, die bei Straßenneubauvorhaben anteilig für Radverkehr ausgegeben wurden. 30 % wurden für reine Radverkehrsinfrastruktur-Projekte, 9 % für Projekte zur Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen an bestehenden Straßen und 5 % für Abstellanlagen und Fahrradverleih ausgegeben. Für Öffentlichkeitsarbeit und Schulungen wurden 7 % aufgewendet (s. Abbildung 10).

**Kommentar [AL3]:** Daten müssen aktualisiert werden

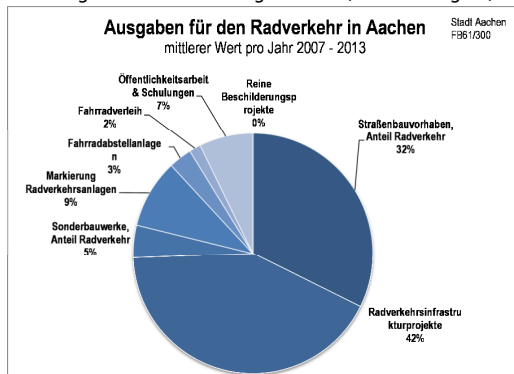


Abbildung 10: 1. Ausgaben für den Radverkehr in Aachen

Im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ wird für Städte, die den Radverkehr fördern wollen, ein Finanzbedarf von 13 –

<sup>10</sup>

18 Euro empfohlen<sup>11</sup>. Die Ausgaben für den Radverkehr lagen in Aachen in den letzten Jahren bei 3,5 € pro Jahr.

**Bewertung des Radverkehrs**

Im bundesweit durchgeführten Fahrradklimatest des ADFC wurde die Situation für den Radverkehr in Aachen im Jahr 2016 mit einer Note von 4,2 bewertet; 0,3 Punkte weniger als 2014. Bei allen 27 Merkmalen hat sich die Bewertung verschlechtert. Im Vergleich zu anderen Großstädten wird Aachen deutlich schlechter bewertet beim Fahrraddiebstahl, bei der empfundenen Gefährdung und bei der Breite der Radverkehrsanlagen.

Von den 27 Merkmalen wurden vier mehrheitlich positiv bewertet. Dies sind die Aussagen:

- Die meisten Einbahnstraßen sind in der Gegenrichtung für RF freigegeben.
- Das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte ist gut mit dem Fahrrad zu erreichen.
- Man kann zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.
- Radfahrer/innen können sich an eigenen Wegweiser gut orientieren.

Im Vergleich der Städte über 200tsd Einwohner liegt Aachen auf Platz 30 von 39 Städten. Spitzenreiter blieb Münster. Die Note ist allerdings innerhalb von nur zwei Jahren von 2,5 auf 3,07 gesunken. Zweiter und dritter waren - wie 2014 - Karlsruhe (3,09) und Freiburg (3,28).

**Nutzung des Fahrrades in Aachen**

In der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ haben 60 % der Aachener geantwortet, dass sie im Alltag gerne Fahrradfahren.<sup>12</sup>

Eine Strecke von 6 km, z.B. von Eilendorf in die Innenstadt, kann mit einem Pedelec nahezu ohne große Anstrengung mit 20 km/h in 18 Minuten zurückgelegt werden. 10 km von Walheim in die Innenstadt sind bei dieser Geschwindigkeit in 30 Minuten staufrei und fast ohne Schwitzen zu überwinden.

Tatsächlich legen die Aachener aber nur **11 % ihrer Wege mit dem Fahrrad** zurück.

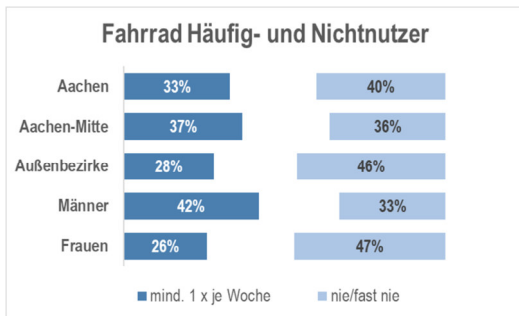


Abbildung 11: Nutzung des Fahrrades der Aachener

In Abbildung 11 ist zu erkennen, dass 33 % der Aachener mindestens einmal in der Woche mit dem Fahrrad fahren<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 63, 2012

<sup>12</sup> MiD 2017, Aachen, INFAS, Personentabellen, S. 51

<sup>13</sup> MiD 2017 Aachen, INFAS, Personentabellen, S. 31; der Wert entspricht dem Wert von 2011 (34%)

MiD 2017 Aachen, INFAS, Wegetabellen, S.

Überdurchschnittlich häufig wird das Rad in der Innenstadt und von Männern genutzt.

Der Anteil des Radverkehrs am Modal-Split liegt bisher weit entfernt von den Werten anderer Hochschulstädte, z.B. Münster mit 37 %. Dabei ist der Anteil durchaus erheblich veränderbar wie die Beispiele Freiburg (Anstieg von 15 % (1982) auf 27 % (1999) und Karlsruhe (Steigerung von 16 % in 2002 auf 25 % in 2012) zeigen.

Ein Blick auf die Fahrrad- und Pkw-Nutzung nach Fahrtzwecken zeigt, dass der Radanteil bei Arbeitswegen bereits mit 23 % doppelt so hoch liegt, wie im Mittel. Aber auch der Pkw-Anteil liegt um 6 %-Punkte über dem allgemeinen Anteil als Pkw-Fahrer.

	Anteil dieses Fahrtzwecks	Fahrradnutzung für diesen Fahrtzweck	Pkw-Nutzung als Fahrer für diesen Fahrtzweck
Arbeit	15%	23%	40%
Ausbildung	7%	22%	6%
Einkauf	15%	7%	32%
Freizeit	29%	11%	21%
gesamt	100%	11%	34%

Abbildung 12: Fahrtzweckbezogene Kennwerte

**1.2 Handlungsbedarf**

Gesunde und aktive Mobilität ist Teil eines erwünschten urbanen Lebensstils, den die Stadt Aachen durch eine Förderung des Radverkehrs unterstützen will.

In den beiden Bürgerbeteiligungen zum VEP in 2013 und in 2015 wurde der höchste Handlungsbedarf in Aachen beim Radverkehr gesehen. Dieser lässt sich zu **drei Kernpunkten** zusammenfassen:

**Kernpunkt 1: Verbesserung von Verkehrssicherheit und Fahrradklima**

Viele Menschen empfinden das Radfahren in Aachen als unsicher oder gefährlich.

Die polizeiliche Unfallstatistik zeigt, dass in den letzten Jahren die Zahl der verunglückten Radfahrer nicht nachhaltig gesenkt werden konnte.

Eine sichere Führung des Radverkehrs bleibt eine der elementarsten Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs. Daneben erscheint es sehr maßgeblich zu sein, das „Miteinander im Verkehr“ zu verbessern und ein positives Fahrradklima zu schaffen.

**Kernpunkt 2: Ausbau und Pflege des Radverkehrsnetzes**

Ein weiterer wichtiger Grund für die geringe Nutzungshäufigkeit des Fahrrades ist das lückenhafte Radverkehrsnetz. Die Lücken sind für viele Menschen ein Hinderungsgrund, überhaupt im Alltag Rad zu fahren.

Im Hauptverkehrsstraßennetz (ohne Autobahnen) mit rd. 160 km gibt es an ca. xx km bisher keine Radverkehrsanlagen.

**Kommentar [AL4]:** Bastian Weiser

Es fehlt zudem ein dem Hauptverkehrsstraßennetz des Kraftfahrzeugverkehrs vergleichbares Hauptnetz für den Radverkehr und eine damit verbundene bevorzugte Führung des Radverkehrs in diesen Straßen und an den Knoten.

Handlungsbedarf wird zudem gesehen bei der Frage der Unterhaltung und des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen.



Abbildung 13: Radfahren auf dem Adalbertsteinweg

### Kernpunkt 3: Fahrradparken

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Aachener Innenstadt und auf Grundstücken ohne eigene Zufahrten für Fahrräder sind oft nicht vorhanden oder sehr unkomfortabel oder unsicher. Mit dem Aufkommen von Pedelecs verschärft sich dieses Problem. Nicht ausreichende und nicht sichere Fahrradabstellmöglichkeiten stellen ein Hindernis dar, hochwertige und besonders komfortable Fahrräder zu kaufen und zu nutzen. Nicht überdachte Fahrradbügel im Straßenraum sind in vielen Fällen keine adäquate Lösung für dieses Problem. Selbst bei Neubauvorhaben ist bisher keine rechtliche Möglichkeit vorhanden, hochwertige Abstellanlagen einzufordern. Die Möglichkeiten für eine Fahrradabstellsatzung in der neuen Landesbauordnung wird Aachen zügig nutzen.

### Kernpunkt 4: Weitere Maßnahmen zur Fahrradförderung

**Radtourismus...**

**Öffentlichkeitsarbeit...**

## 1.3 Vision Mobilität 2050

In der „Vision Mobilität 2050“ wurde der wünschenswerte Zustand für den Radverkehr in Aachen wie folgt auf den Punkt gebracht:

*Fahr Rad in Aachen - Möglichst sicher und komfortabel.*

*Fast alle Aachener fahren gerne und häufig mit dem Fahrrad.*

*Radfahren ist in Aachen und im Umland sicher und komfortabel möglich.*

*Es gibt komfortable und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.*

*Die Möglichkeit, flächendeckend Fahrräder leihen zu können ist ein wichtiger Baustein des Aachener Mobilitätsverbundes.*

## 1.4 Indikatoren und Zielwerte

Kurzfristig werden folgende Ziele angestrebt:

- Die Sicherheit beim Radfahren im Stadtverkehr wird von den Nutzern spätestens im Jahr 2030 im Mittel mit mindestens 3,0 bewertet.
- Beim Fahrradklima erhält Aachen spätestens im Jahr 2030 mindestens die Note 3,0.
- Das Hauptverkehrsstraßennetz ist bis 2030 vollständig mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.

- An allen Bahnhaltepunkten gibt es bis 2020 ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten.
- Ein Pedelec-Verleihsystem wird gut genutzt von Bürgern und Besuchern der Stadt. Ab 2020 existieren mind. 100 Pedelec-Verleihstationen mit 1.000 Pedelecs.
- Auf Straßen mit Verbesserungen für den Radverkehr sind ein Jahr nach Fertigstellung mindestens 10 % mehr Radfahrer unterwegs als vor dem Umbau.

Dieses alles sind Teilaspekte einer steigenden Radattraktivität in Aachen, die sich in einem deutlich höheren Anteil des Radverkehrs niederschlagen sollen. In den drei im Fahrradklimatest 2016 am besten bewerteten Städten liegt der Anteil des Radverkehrs bei 25 % und mehr.

Im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ wird eine Steigerung des Radverkehrsanteils in Städten von 11 % auf 16 % im Jahr 2020 für möglich gehalten<sup>14</sup>.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) formuliert in ihrem Leitbild einen Zielwert von 25 % Radverkehrsanteil<sup>15</sup>. In NRW hat sich als prominentestes Beispiel die Bundesstadt Bonn aufgemacht, bis 2020 „Fahrradhauptstadt“ zu werden und den Anteil des Radverkehrs durch eine Reduktion des Autoverkehrs innerhalb von 10 Jahren von 12 % auf 25 % zu erhöhen<sup>16</sup>.

Für das Jahr 2030 strebt Aachen an, die Zahl der Wege je Tag und Einwohner mit dem Rad von 0,38 Wegen je Person und Tag um 50 % auf 0,56 Wege je Person und Tag zu erhöhen. Bei gleichbleibender Wegeanzahl entspricht dies einem Anteil von 16 % im Modal-Split

## 1.5 Vorgehensweise

Um die benannten Defizite zu beheben und die gewünschten Ziele zu erreichen wird ein differenziertes Handlungsprogramm Radverkehr erarbeitet, das organisatorische, infrastrukturelle und kommunikative Maßnahmen beinhaltet.

Dabei muss eine Lösung gefunden werden zwischen den gestiegenen Anforderungen an die Belange des Radverkehrs auf der einen Seite und den Zwängen finanzieller und personeller Ressourcen auf der anderen Seite. Nur dann ist es realistisch, dass mehr Menschen in Aachen mit dem Rad unterwegs sein werden.

### Verbesserung von Verkehrssicherheit und Fahrradklima

- Unfallursachen im Radverkehr werden systematisch analysiert. Die Entschärfung von Gefahrenstellen stellt einen Schwerpunkt der Arbeit zur Reduktion von Radverkehrsunfällen dar.
- Die Strategie für ein konstruktives Miteinander aller Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr wird weitgehend beibehalten. Auf die dazu erforderliche Rücksichtnahme und die erforderliche Erhöhung der gesell-

<sup>14</sup> Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 11, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>

<sup>15</sup> „Fahrradfreundlich und mehr ...“ Leitbild der AGFS, S. 37, 2015; <https://www2.agfs-nrw.de/agfs-und-partner/das-leitbild-der-agfs/unsichtbar/die-acht-leitbildaspekte.html>

<sup>16</sup> s. Bundesstadt Bonn, „Strategiekonzept zur Fahrradhauptstadt 2020“, 2010

schaftlichen Akzeptanz des Radfahrens wird aktiv hingewirkt.

- In den Fachverwaltungen werden Sicherheitsauditoren ausgebildet, die die Straßenplanung bzgl. der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden prüfen.
- Die Straßenverkehrsordnung wird bei Entscheidungen soweit möglich radfahrfreundlich ausgelegt.
- Zur Verbesserung der Motorik, -der Verkehrssicherheit und der häufigeren Nutzung des Fahrrades im Stadtverkehr werden Schulungs- und Übungsmöglichkeiten für alle Altersgruppen angeboten.
- Vorbildfunktion von Erwachsenen/Eltern stärken
- Bildung von Allianzen, Erzeugen von Verständnis, Wechseln der Perspektive von Arbeit Gebenden und Nehmenden: in allen Branchen und speziell in der Branche Mobilitätsdienstleistung/Logistik/Berufskraftfahrende
- Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Licht-An-Aktionstag, Mobilitätsprojekte an Schulen und Kindergärten)
- Perspektivwechsel bei der Mobilitätswahl fördern und dadurch Verständnis erzeugen
- Intermodalität fördern
- Schaffung eines fahrradaffinen politischen Klimas

#### Ausbau und Pflege des Radverkehrsnetzes

- Es werden Standards für die unterschiedlichen Maßnahmentypen zur Sicherung des Radverkehrs festgelegt.
- Entwicklung eines Radvorrangroutennetzes,
- systematische Überprüfung der Führungsformen des Radverkehrs im Straßenraum im Status quo,
- Realisierung einer Sicherung bzw. Modifikation der vorhandenen Führungsform nach Möglichkeit mit Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Auf Hauptverkehrsstraßen werden zur besseren Wahrnehmung und zum Schutz des Radverkehrs auf die Situation angepasste Führungsformen angelegt.
- Ebenso wird ein Wartungsprogramm aufgelegt, dem eine Festlegung von Pflegestandards vorausgeht. Dabei soll der Unterhaltungsaufwand je nach Art der Radverkehrsanlage definiert und finanziell bewertet werden,
- Erstellung eines Kataloges von Sicherungselementen für den Radverkehr mit Stadt Aachen-einheitlichen Zielmaßen für Radverkehrsanlagen in Bestand und Planung, inhaltliche Priorisierung und Erweiterung um Elemente, wie z.B. Tempo 30-Zonen, Fahrradstraße, protected cycle-lanes
- Überprüfung des Straßenraums mit dem Ziel, Radverkehr eindeutig und einheitlich zu führen, z.B. hinsichtlich (nicht) Benutzungspflicht
- gezielte Vermeidung von konfliktträchtigen Führungsformen des Radverkehrs, z.B. Zweirichtungsradwege/Geisterradler, Vermeidung von gemeinsamen Geh-/Radwegen

- Überprüfung großer Kreuzungen unter Einbeziehung der Belange des Radverkehrs
- Ergänzung fehlender Sicherheitstrennstreifen im Kontext ruhender Kfz-Verkehr
- wegweisende Beschilderung für den Radverkehr: Ausbau und Unterhaltung

#### Fahrradparken

- Mit Hilfe eines Fahrradabstellanlagenkonzeptes werden sichere und komfortable Parkmöglichkeiten für den Radverkehr sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum geschaffen. Ebenso wird gezielt die Kooperation mit dem Aachener Einzelhandel gesucht, um die Rahmenbedingungen für radfahrende Kunden zu verbessern.
- Die Verknüpfung des Fahrrades mit dem öffentlichen Nahverkehr erfolgt v.a. durch nachfragegerecht dimensionierte Abstellanlagen an den Bahnhöfen sowie an wesentlichen Umsteigepunkten, die Bereitstellung eines Fahrradverleihangebotes und Fahrradmitnahmeregelungen für Freizeitverkehre. Der Weiterbetrieb einer Radstation am Hauptbahnhof wird gesichert.
- Bei Neubaumaßnahmen wird auf Grundlage der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen darauf hingewirkt, dass eine hohe Qualität für den Radverkehr geschaffen wird.

#### Weitere Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung

- Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit für sichereren und mehr Radverkehr
- Zielgruppenspezifische Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad oder Pedelec
- Verbesserung der Datenlage zum Zustand und zur Nutzung des Radverkehrs
- Beratung wesentlicher Radverkehrsplanungen in der AG Radverkehr mit Dienststellen der Stadtverwaltung, Vertretern der Ratsfraktionen, von Institutionen, Handel und Verbänden
- Einrichtung öffentlicher Radservicestationen im Straßenraum
- Unterstützung des Ausbaus von Pedelecverleihstationen

### 1.6 Maßnahmen für ein Handlungsprogramm

Zur Realisierung der folgenden Schwerpunktprojekte sollen die Ressourcen in einem Handlungsprogramm Radverkehr ausgearbeitet werden:

- Umsetzung Maßnahmenplan Radverkehr (Schwerpunktraum Aachen Ost) bis ...
- Umsetzung von Einzelmaßnahmen der Priorität 1 im Maßnahmenplan Radverkehr 2007, v.a.
  - Krefelder Straße/Sandkaulstraße
  - Freunder Landstraße
  - Roermonder Straße (Berensberger Straße – Roder Weg)



- Bau der auf dem Gebiet der Stadt Aachen liegenden Abschnitte des Radwegs Aachen-Jülich (bis 20xx)
- Aktualisierung der „Radverkehrsnetzplanung“ mit Definition von Netztypen mit jeweiligen Standards und der Festlegung von Rad-Vorrang-Routen
- Umsetzung der Rad-Vorrang-Route 1 Eilendorf – Innenstadt – Campus
- Umgestaltung des Grabenrings zu einem Verteilerring für den Radverkehr
- Überprüfungsprogramm „große Knoten“ bzgl. der Radverkehrsbelange
- Umsetzung großer Radverkehrskampagnen
- Fahrradabstellkonzept inkl. Etablierung eines neuen Typs sicherer Fahrradparkhäuser
- Beauftragung eines Wartungsprogrammes für die Beschilderung

Daneben stellt das Ausbauprogramm von Velocity Aachen ein weiteres Leitprojekt für den Radverkehr in Aachen dar.

Die Herstellung von Baurecht für den Radschnellweg Aachen-Herzogenrath wird von der Stadt Aachen unterstützt.