

Radverkehrs- bericht 2023

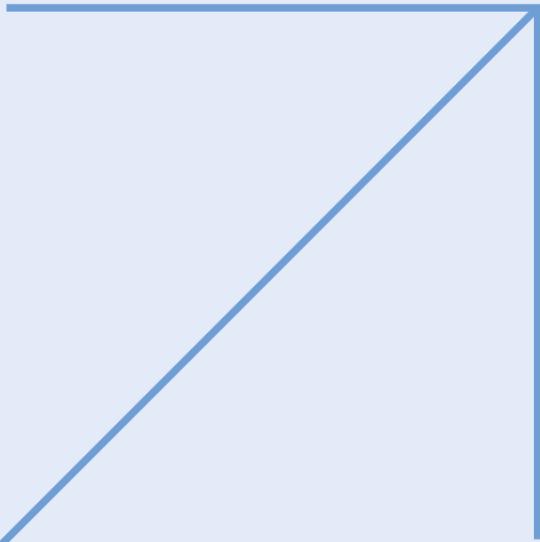
der Stadt Aachen



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Kapitel 1: Rad im Schulterschluss mit Fuß, ÖV und MIV	6
Ziele des Radentscheids in Aachen	10
Kapitel 2: 2023 ist einiges passiert!	12
2.0 Vom Auslöser bis zum Abschluss – Darstellung des Planungsprozesses	13
2.1 Netze und Routen	16
2.2 Hauptverkehrsstraßen	20
2.3 Kreuzungen und Einmündungen	24
2.4 Fahrradabstellanlagen	29
2.5 Werkzeugkasten für Planung und Gestaltung	31
2.6 Digitalisierung	34
2.7 Mobilitätswende fördern	36
Zielsetzung Radentscheid auf einen Blick in 2023	42
Ausblick	44
Fazit	46
Anhang	48
Impressum	59

Vorwort



Liebe Aachenerinnen und Aachener!

Radfahren wird in Aachen immer populärer. Die Aachener*innen sind auf zwei Rädern unterwegs, zur Arbeit oder zur Schule, zum Einkaufen, um fit zu bleiben oder die Natur zu genießen. Die einen sausen mit ihren schnittigen Bikes durch die Stadt, die anderen möchten mit Zeit und Ruhe von A nach B kommen. Ihnen gemein ist, dass sie sich objektiv und subjektiv sichere Rahmenbedingungen beim Radfahren wünschen. Das gilt vor allem auch für Kinder. Sie sollen schon früh sichere Radverkehrsanlagen kennenlernen, die sie alleine oder zusammen mit anderen Kindern sowie ihren Eltern und Großeltern nutzen können.

Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel im Straßenverkehr, das sich in puncto Rücksichtnahme in der „Sandwichposition“ befindet. Hier der Auto- und Busverkehr, von dem Gefahren ausgehen; dort der Fußverkehr, für den Radfahrende bedrohlich sein können. Darum brauchen wir insbesondere dort, wo getrennte Wege nicht möglich sind, viel Rücksicht, um ein faires und sicheres Miteinander im Verkehr zu erreichen.

Möglichst viele Straßen sollen mit besonders sicheren Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Die Umsetzung solcher Radverkehrsanlagen ist in der historisch gewachsenen Stadt Aachen mit ihren vielen schmalen, verwinkelten und hügeligen Straßen eine echte Herausforderung.

Darum brauchen wir Prioritäten. Das Radvorrangroutennetz ist bereits etabliert, die Umsetzung geht Stück für Stück voran. Es wird zukünftig flankiert von regionalen Radwegen und Rad-schnellwegeverbindungen. Für die Priorisierung und gute Vernetzung der Wege auf dem Stadtgebiet wurde das Radhauptnetz entwickelt und in Jahr 2023 politisch verabschiedet.

Einige Beispiele machen deutlich, wie vielfältig das Engagement für bessere Radverkehrsanlagen in Aachen ist. Der Radentscheid mit seinen Zielen hat diesem Engagement den entscheidenden Rückenwind gegeben: Der Bahntrassenradweg Aachen-Jülich ist eine bereits heute erlebbare Route, bei deren Realisierung



Sibylle Keupen
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen



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

sierung Stadt und Region eng zusammengearbeitet haben. Auch die Anbindung der Stadtbezirke an die Innenstadt wird optimiert. Große Teile der Routen nach Eilendorf, Brand und zum Campus Melaten sind bereits gut ausgestattet. Aktuell arbeitet die Verwaltung an der Anbindung der Bezirke Haaren/Verlautenheide und versucht hier gemeinsam mit der Politik ein neues Planungs- und Entscheidungstempo zu etablieren.

Innerhalb der Stadt sind duale Verbindungen ein Schlüssel für das Miteinander. Entlang der Jülicher Straße wurde an einem Teilstück unter Abwägung aller Belange eine deutliche Verbesserung für den Rad-, Bus- und Autoverkehr erzielt. Parallel dazu arbeitet die Verwaltung in den Nebenstraßen an Radverbindungen, die für alle Radfahrenden einladend sind.

Je näher zur Innenstadt, desto enger werden die Räume und desto stärker wird der Bedarf, vor allem dem Fußverkehr und der Aufenthaltsqualität höchste Priorität einzuräumen. Damit der Radverkehr auch bis in diese Teile der Stadt geführt werden kann, ist es unvermeidbar,

Rad- und Fußverkehr teilweise gemeinsam zu führen. Dabei gilt – wie auf allen Sonderwegen, auf denen Gästen per Zusatzzeichen eine Mitbenutzung erlaubt ist: der Stärkere ist zu Gast und muss den schwächeren Verkehrsteilnehmenden im Verkehrsverhalten und der eigenen Geschwindigkeit besonders beachten.

Im nun beschlossenen Radhauptnetz wurden die verschiedenen Bedürfnisse berücksichtigt und in einem umfassenden Abwägungsprozess konzipiert. Darüber hinaus hat die Politik mit den in der zweiten Jahreshälfte gefassten Beschlüssen zur Innenstadtmobilität von morgen die Ziele eines sicheren und fairen Verkehrs für alle bestärkt und der Verwaltung für die weitere Überplanung in der Innenstadt auf den Weg gegeben.

Der Fokus in diesem Bericht zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Aachen liegt daher neben der Darstellung der Infrastrukturplanung auf der Betrachtung des Miteinanders aller Verkehrsarten mit einem besonderen Schwerpunkt auf der (Rad-)Verkehrskultur.

Kapitel 1:

Rad im Schulterchluss mit Fuß, ÖV und MIV



Die Einordnung

des Radverkehrs in die Verkehrs-
entwicklungsplanung



Verkehrsentwick-
lungsplanung



Radverkehr in
Aachen



Strategie
Radverkehr

Hinter dem Wunsch vieler Radfahrender, sicher und komfortabel an ihr Ziel zu gelangen, stehen die übergeordneten Ziele, das Radverkehrsnetz auszubauen und das Miteinander im Verkehr zu stärken.

Die Aachener Ratspolitik hat seit 2014 viele wegweisende Beschlüsse gefasst, um der Verkehrsentwicklung in Aachen eine Neuausrichtung zu geben und dem Umweltverbund uneingeschränkt Priorität einzuräumen. Die Verkehrsentwicklungsplanung hat die Aufgabe, diese zielgerichtete Entwicklung anzuleiten. Dahinter steckt ein kontinuierlicher und feingliedriger Planungsprozess mit vielen Bausteinen – von der Vision zur Strategie und hin zu daraus abgeleiteten Handlungsprogrammen und Fachstrategien.

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

Die Mobilitätsstrategie 2030 – politisch beschlossen im Jahr 2020 – konkretisiert die Vision Mobilität und beschreibt die in den kommenden zehn Jahren erforderlichen ToDos. So soll etwa bis 2030 der Anteil aller zurückgelegten Wege im Umweltverbund (also im ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) um zehn Prozent – von heute 54

Prozent auf künftig 64 Prozent – erhöht werden. Anhand von 25 ebenfalls politisch beschlossenen Zielindikatoren misst die Stadt Aachen regelmäßig Wirkung und Erfolg der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung. Der erste „Lagebericht Mobilität 2021“ erschien im Frühjahr 2022. Er stellt die Entwicklung in den Zielindikatoren allgemeinverständlich dar. Die Berichterstattung erfolgt fortan im Zwei-bis Drei-Jahresrhythmus.

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

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

Neben der Strategie Radverkehr werden weitere verkehrsmittelorientierte Strategien erarbeitet (komfortabler Fußverkehr, attraktiver ÖPNV,

stadtverträglicher Autoverkehr und stadtverträglicher Güterverkehr) sowie fünf Querschnittsstrategien. Als Bestandteil der Querschnittsstrategie „sicher unterwegs“ wurde der Aktionsplan Verkehrssicherheit etabliert, dessen Ziel sowohl die Verbesserung der objektiven, tatsächlichen Verkehrssicherheit als auch des subjektiven Sicherheitsempfindens ist. Die zugehörige Kampagne „Achtsam unterwegs“ hat das Ziel, das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu verbessern (vgl. Kap 2.7).

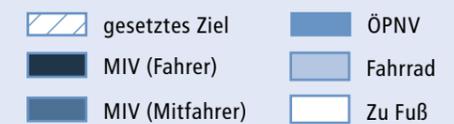
Im Jahr 2023 wurde das Aachener Radhauptnetz politisch beschlossen. Basis des Netzes ist das bereits bestehende Netz, allem voran das Rad-Vorrang-Routen-Netz. Es ist eingebettet in das

regionale Radverkehrsnetz und klassifiziert die Radverkehrsführung in drei hierarchischen Stufen: bedeutende regionale Radverbindung, Hauptradverbindung, Radverbindung. Es war die Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung in diesem Prozess sicherzustellen, dass sich das Netz in das gesamte Verkehrsnetz (also das aller Verkehrsmittel) einordnet.

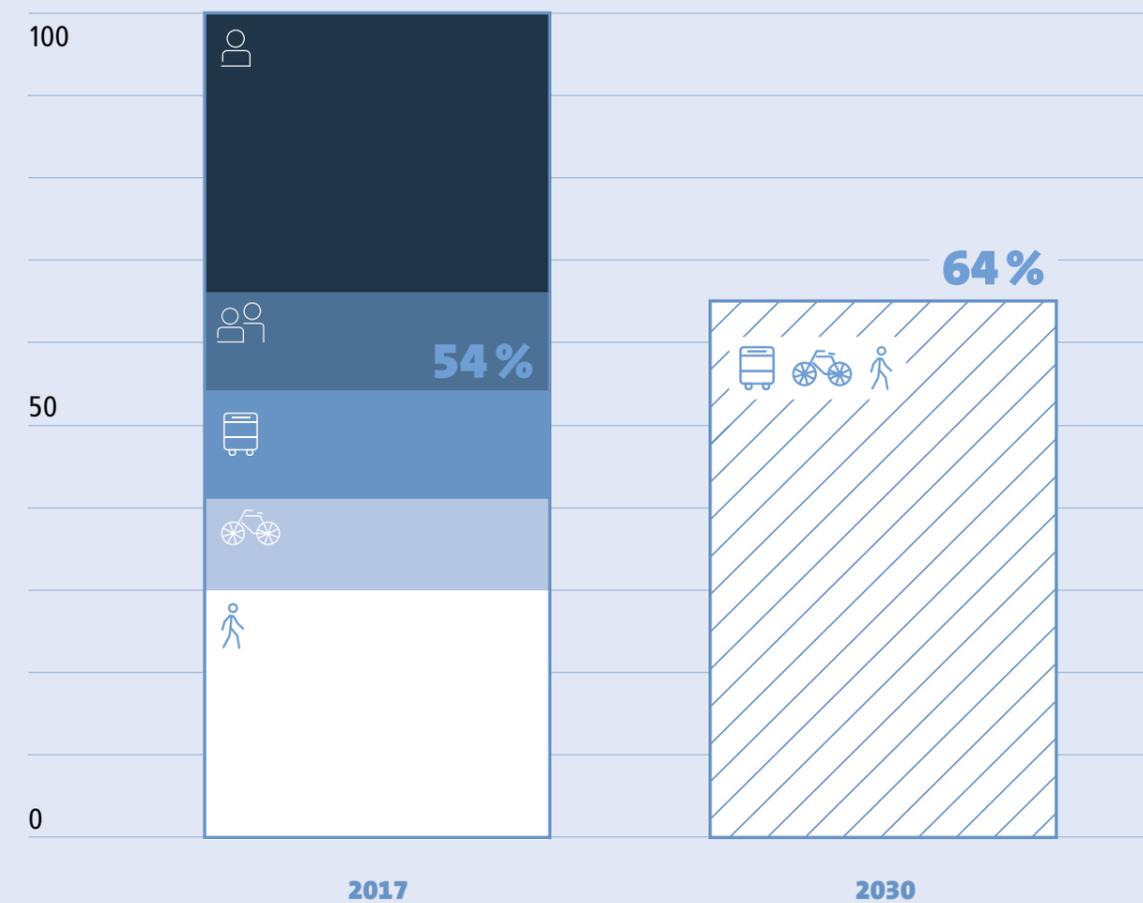
Mit der Umsetzung der Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung und der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes will die Stadt Aachen die Qualität und das Miteinander im öffentlichen Raum effektiv und nachhaltig verbessern.

Abb. 1: Modal Split in Aachen

Modal Split in Aachen



Aachen



Ziele des Radentscheids in Aachen

1. Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

Innerhalb eines Jahres wird ein durchgängiges, engmaschiges Routennetz zwischen und innerhalb der Bezirke geplant. Im Sinne der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010) erreichen 90 % der Bevölkerung die Radhauptverbindungen in maximal 200 Meter. Die Radhauptverbindungen sind unterbrechungsfrei, durchgängig beleuchtet, steigungsarm und baulich vom Fußverkehr getrennt. Jährlich werden zehn Kilometer dieses Netzes möglichst in Nebenstraßen erstellt.



2

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.

2.1 Große Ampelkreuzungen

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

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

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 fünf Kilometer Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 Meter 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.



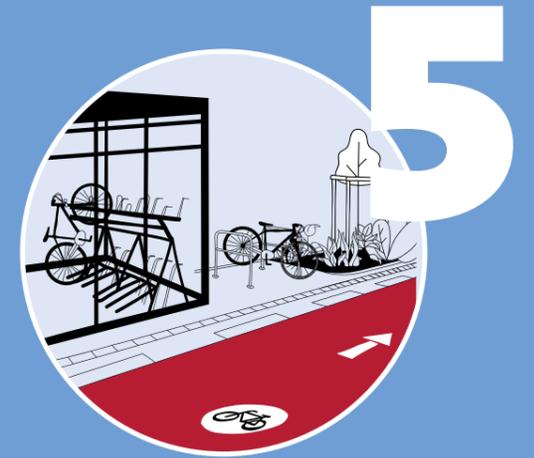
4. Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

Neue oder zu sanierende Radfahrflächen sind – auch in Kreuzungsbereichen – deutlich durch rote Farbe (zum Beispiel 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

2.500 Plätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen, 2.500 überdachte, beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen, je 5.000 Plätze an Fahrradbügeln außer- sowie innerhalb des Alleinrings.



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.

6. Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

Ein Online-Portal erlaubt die Meldung von Mängeln am Geh- und Radwegenetz. Sowohl gemeldete als auch von der Stadt festgestellte Mängel sind öffentlich einsehbar mit Eingangsdatum, Kartenposition, Klassifizierung des Mangels, Foto, Datum der geplanten und tatsächlichen Behebung.



Kapitel 2:

2023 ist einiges passiert!

2.0

Vom Auslöser

bis zum Abschluss – Darstellung des Planungsprozesses



Video zum Ablauf des Planungsprozesses bei der Stadt Aachen

Der Planungsprozess der einzelnen Projekte ist sehr komplex und individuell. Je nach Projekt, Umfang, Kostenaufwand und weiteren Indikatoren kann sich der Planungsprozess vom Auslöser bis zum Abschluss über Monate oder Jahre erstrecken.

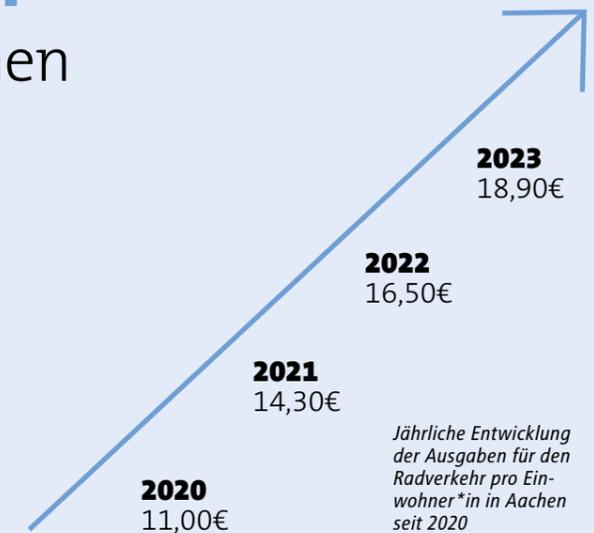
Die Planung beginnt meist damit, dass Asphaltdecken von Straßen saniert, die Regionetz ihre Versorgungsleitungen erneuert oder der Straßenraum zugunsten des Umweltverbands neu aufge-

teilt werden soll. Im Rahmen der Planung von städtebaulichen, verkehrlichen und straßenbaulichen Projekten sind verschiedene Fachbereiche und Stakeholder*innen in einem sich wiederholenden, offenen Planungsprozess und kontinuierlichen Austausch beteiligt. Bei der Planung eines Straßenraums werden bestehende sowie neue Baum- und Grünstandorte geprüft. Im weiteren Verlauf werden die Verkehrsträger*innen der öffentlichen Belange (Polizei, Feuerwehr und ASEAG) in die Planung



Ausgaben für den Radverkehr in Aachen

Die Stadt Aachen hat 2023 insgesamt 4,7 Millionen Euro in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und die Förderung des Radverkehrs investiert. Das entspricht durchschnittlich 18,90 Euro pro Einwohner*in in Aachen. Die Summe verteilt sich unter anderem auf reine Infrastrukturkosten, Planungen oder Kampagnenarbeit. Personalkosten und Ausgaben zur Sanierung von Radwegen sind nicht enthalten.





Straßenplanung
und -bau

und Abstimmung einbezogen. Diese Abstimmungen führen im nächsten Schritt zur politischen Beteiligung der Bezirksvertretungen und des Mobilitätsausschusses. Abhängig vom Thema sind hier auch andere politische Gremien beteiligt. Wesentliche Inhalte der politischen Beratung sind die gesamtstädtische Wirkung der einzelnen Maßnahmen sowie deren Finanzierung.

Ziel der Beratungsphase ist es verbindliche politische Beschlüsse für die weitere Planung einzuholen. Die Ausführungsplanung wird in der nächsten Beratungsphase den Gremien nochmals vorgelegt, abschließend beraten und beschlossen. Sobald der Ausführungsbeschluss gefasst ist, kann die Fachverwaltung die Umsetzung der Planung ausschreiben und vergeben. Ausführung und Vergabe sind abhängig von nicht beeinflussbaren Faktoren wie der Witterung (zum Beispiel: Markierung) oder Großprojekten (zum Beispiel: Abriss und Neubau der Haarbachtalbrücke). Die erfolgreiche Vergabe ist abhängig von den Firmen, die sich auf die

Ausschreibungen bewerben und entsprechende Angebote einreichen. Das Jahr 2023 hat gezeigt, dass viele Firmen keine Kapazitäten hatten oder kombinierte Aufträge, wie die Beschilderung und Markierung in einer Straße, nicht leisten konnten. Preissteigerungen sind weiterhin eine schwer kalkulierbare Herausforderung für die Baufirmen (zum Beispiel: für Baustoffe oder Personalkosten). Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird die Straße abgenommen und für den Verkehr freigegeben.

Baustelleninfor-
mationssystem



→ EXKURS

Verkehrsführung an Baustellen

Die Straßenverkehrsbehörde (SVB) ist für alle Baustellen in der Stadt Aachen zuständig und hat im Jahr 2023 über 4.500 Baustellen (davon circa 1.500 Notmaßnahmen) abgewickelt. Bei jeder Baustelle ist es extrem wichtig, auch für Radfahrende und/oder Zufußgehende in Baustellensituationen ein sicheres Wegenetz aufrechterhalten zu können. Insofern sorgt die

SVB mit ihren Verkehrsanordnungen dafür, dass die beteiligten Baufirmen auch Fuß- und Radwege einrichten und freihalten. Sollte dies in besonderen Ausnahmesituationen nicht möglich sein, werden Beschilderungen eingesetzt, um den Rad- und Fußverkehr um die Baustellen umzuleiten.

↳ Abb. 2: Vom Auslöser bis zum erfolgreichen Abschluss



2.1 Netze und Routen

Verkehrsnetze für die einzelnen Verkehrsträger*innen sind die Grundlage für eine integrierte Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung. Die Ausgestaltung dieser Netze orientiert sich an der Bedeutung der einzelnen Straßen und Wege im Verbindungsgefüge der Raumstrukturen. Nur so kann in Abwägung mit den Belangen der Verkehrsnetze der anderen Verkehrsträger*innen und dem städtischen Umfeld eine situationsangepasste Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen.

Zur Führung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet hat die Fachverwaltung 2022 ein **Radhauptnetz** beauftragt. Die Anforderungen an dieses Alltagsnetz leiten sich aus den Ansprüchen der unterschiedlichen Nutzengruppen (zum Beispiel geübte und ungeübte Radfahrende) und den unterschiedlichen Fahrtzwecken ab. Das Radhauptnetz legt fest, wo die Radrouten verlaufen sollen und in welche der drei Hierarchiestufe (bedeutende regionale Radverbindung, Hauptradverbindung, Radverbindung) die jeweilige Route fällt. Das Radhauptnetz wurde 2023 politisch beschlossen.

Durch den **Radschnellweg Euregio (RS4)** sowie die **Verbindungen nach Jülich, Stolberg und Vaals** ist eine Anbindung in die Region gewährleistet. Die bereits 2019 beschlossenen **Rad-Vorrang-Routen** sind als bedeutende regionale Radverbindungen ebenfalls ein elementarer Bestandteil zur Anbindung der Außenbezirke. Im Innenstadtbereich existiert durch die Vielzahl an wichtigen Quellen und Zielen ein dichtes Netz. Dieses orientiert sich

an der Grundstruktur des Aachener Straßen- und Wegenetzes und sieht Haupttrouten auf dem Alleen- und Grabenring vor. Auch die innerhalb des Grabenrings liegenden Ziele sollen mit dem Rad gut erreichbar bleiben. Damit entsteht auch für den Radverkehr ein flächendeckendes, lückenloses und leicht verständliches Netz, das sich in das Gesamtverkehrsnetz einfügt.

Das Gesamtverkehrsnetz muss alle Anforderungen bestmöglich übereinander bringen. Dabei sind Kompromisse da nötig, wo nicht ausreichend Flächen für die Ansprüche aller zur Verfügung stehen. Denn das Gesamtverkehrsnetz hat die Aufgabe, alle Verkehrsteilnehmenden an ihr Ziel zu bringen. Dies kann nur sicher gelingen, wenn auf den zur Verfügung stehenden Flächen das Miteinander gelebt wird.

In 2023 wurden folgende Projekte/Routen bearbeitet:

Maßnahme	Prozessstufe
Rad-Vorrang-Routen	
RVR Brand	AUSFÜHRUNG
RVR Eilendorf	AUSFÜHRUNG
Bismarckstraße (auch RVR Brand)	PLANUNGSBESCHLUSS
RVR Vaals	VORPLANUNG
Vaalsener Straße	ABSCHLUSS

Rad-Vorrang-Route Haaren / Verlautenheide

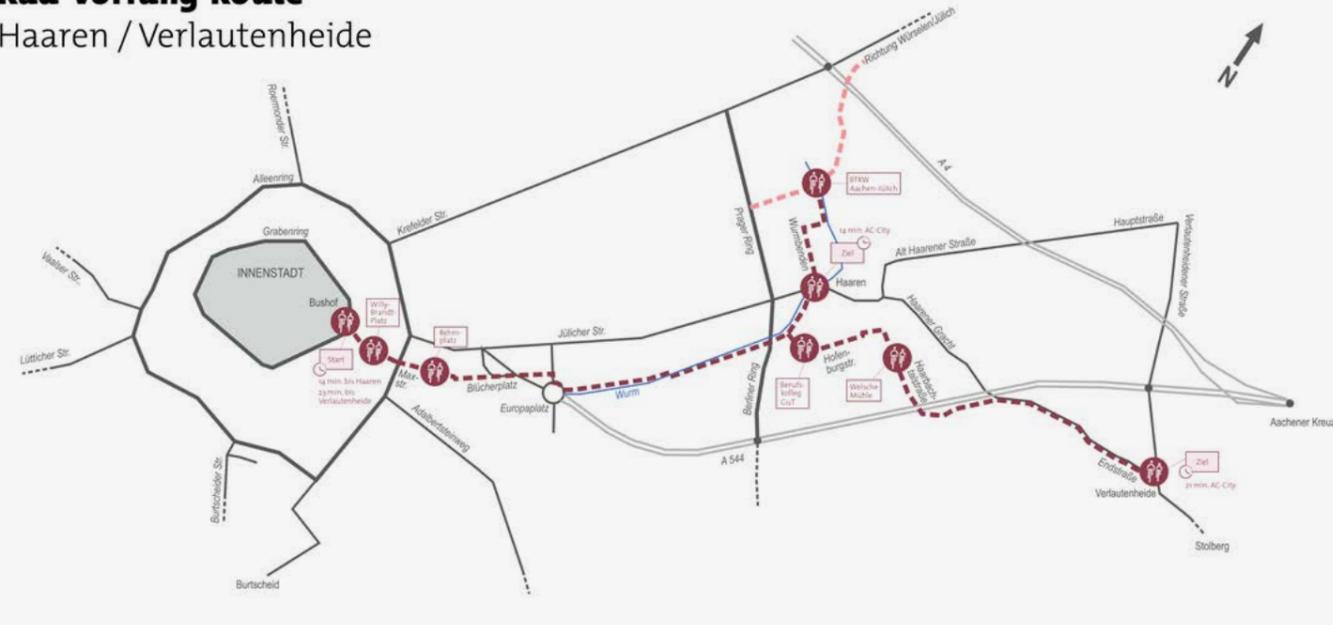


Abb. 2: Rad-Vorrang-Route Haaren/Verlautenheide

RVR Haaren/Verlautenheide	PLANUNGSBESCHLUSS
RVR Preuswald	VORPLANUNG
RVR Berensberg	VORPLANUNG
Krefelder Straße	ABSCHLUSS
Radverteiler Grabenring	VORPLANUNG
Regionale Radverbindung	
Vennbahnweg	VERGABE
Stolberg	VORPLANUNG
RSW/RS4	VORPLANUNG
Radhauptnetz	PLANUNGSBESCHLUSS
Alte Vaalsener Straße (Rotmarkierung)	ABSCHLUSS
Maßnahmenplan Radverkehr	VORBERATUNG IN DER ÖFFENTLICHKEIT
Bahntrassenradweg Aachen-Jülich	PLANUNGSBESCHLUSS
Jülicher Straße	ABSCHLUSS
Alt-Haarener Straße	ABSCHLUSS
Gemmenicher Weg	ABSCHLUSS

Dies ist eine deutliche Beschleunigung im Prozess und stellt ein Novum gegenüber den Planungen der bisherigen Rad-Vorrang-Routen dar, für die die Politik stets Einzelbeschlüsse für Teilstücke gefasst hat. Durch die rund sechs Kilometer lange Route soll die Rad- und Fußverkehrsführung zwischen der Innenstadt und dem Bezirk Haaren attraktiver werden und zu einer Verlagerung der Verkehrsmittelwahl auf den Umweltverbund beitragen. Nach erfolgtem Planungsbeschluss wird die Entwurfsplanung dem Fördergeber zur Prüfung übermittelt. Parallel wird die Genehmigungsplanung durchgeführt. Nach der Freigabe durch den Fördergeber kann die Ausführungsplanung beginnen.

Der Zeitpunkt der baulichen Umsetzung ist in Teilbereichen aktuell noch nicht abschließend abschätzbar und ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen. Dazu gehören vor allem die Abschnitte in unmittelbarer Nähe zum Neubau der Haarbachtalbrücke. Weiter ist die bauliche Umsetzbarkeit im Zuge der für die Vollsperrung der BAB 544 erforderlichen Umleitungen auf den Hauptverkehrsstraßen Jülicher Straße und Endstraße abzustimmen. Auch die potentiellen Arbeiten zum Fernwärmenetz im Rehmviertel sind zu berücksichtigen.

Im Jahr 2023 wurde die Ausführungsplanung für die **Bismarckstraße** weiter vorangetrieben. Besonders intensiv wurde über den Abschnitt auf Höhe des Neumarkts diskutiert. Der dortige Abschnitt ist als Verbindungsstück zwischen

Besonders hervorzuheben ist, dass mit dem Planungsbeschluss für die **Rad-Vorrang-Route Haaren** die Politik erstmals einen Beschluss für die gesamte Routenführung beschlossen hat.



Radhauptnetz



Radschnellweg Euregio (RS4)



Rad-Vorrang-Routen

Abb.3: Erschließung des Stadtgebiets durch das Radhauptnetz



den Häuserfronten der Bismarckstraße und dem Neumarkt als zentralem Platz im Frankenberger Viertel auch für Zufußgehende, als Aufenthaltsfläche und für die Gastronomie relevant. Eine ähnliche Diskussion wird um ein geeignetes Miteinander bei der Führung der Verkehrsarten im weiteren Verlauf der Route am Schildplatz und in der Wirichsbongardstraße geführt.

Die Stadt Aachen ist eine von zwölf Partner*innen im **Interreg C-Projekt „Cycling Connects“**. Ziel ist die Verbesserung des grenzüberschreitenden Radroutennetzes in der Euregio Maas-Rhein. Im Rahmen von „Cycling Connects“ konnte im Aachener Stadtgebiet bereits der **Gemmenicher Weg** neu asphaltiert und damit die Führung des Radverkehrs von und zum Dreiländereck attraktiver werden. Ebenso konnten Anpassungsmaßnahmen zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der **Alten Vaalser Straße** durch das Projekt realisiert werden. Die Besonderheit dieser Maßnahme ist die erstmalige Verwendung von rotem Asphalt zur Rotmarkierung eines Teilschnitts der Fahrradstraße. Die Markierung der Leitlinien auf dem roten Asphalt und damit der Abschluss der Maßnahme erfolgt, sobald die Witterung es zulässt, voraussichtlich im Frühjahr 2024.

Abb. 4: Alte Vaalser Straße



Abb.5: Bauabschnitte Vennbahnweg



Verbreiterung des Vennbahnwegs



Ziel der Verbreiterung des **Vennbahnweges** ist es, infrastrukturelle Verbesserungen für den (Alltags-)Radverkehr zu schaffen und somit auch Anreize für Pkw-Fahrende zum Umstieg auf eine emissionsarme Fortbewegung zu setzen. Der Vennbahnweg ist ein wichtiger Bestandteil des überregionalen Radnetzes, verfügt allerdings in weiten Teilen noch nicht über anforderungsgerechte Breiten als gemeinsamer Geh-/Radweg im Beidrichtungsverkehr. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und der Nutzung durch verschiedene Gruppen (Schüler*innen, Berufspendler*innen und Freizeitsportler*innen) von hoher Bedeutung. Bereits im Jahr 2022 wurde ein Teilstück

(Abschnitt 2) umgesetzt. Im Rahmen des Projektes „Pocketpark“ (Abschnitt P) wird der Vennbahnweg Abschnitt P zwischen Trierer Straße und der Rombachstraße auf vier Meter verbreitert sowie die Querung der Rombachstraße umgestaltet. Die Ausschreibungsunterlagen für diesen rund 370 Meter langen Abschnitt sind erstellt. Geplant ist mit dem Bau im Januar 2024 zu beginnen. Für den Abschnitt 6 zwischen Zieglerstraße und Debyestraße wird in den folgenden Monaten die Ausführungsplanung erstellt. Der Bau für diesen etwa 950 Meter langen Abschnitt soll in 2024 beginnen. Im Anschluss werden schrittweise weitere Abschnitte geplant und ausgeführt.

Hauptverkehrsstraßen übernehmen die Verbindungsfunktion von Straßen innerhalb der Stadt.

Auf ihnen überlagern sich innerhalb bebauter Gebiete zusätzlich die Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Je unterschiedlicher die Geschwindigkeiten und Nutzungsansprüche an die Funktionen und den Raum sind, desto wichtiger sind Maßnahmen, die Verträglichkeit und Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden fördern. (RIN 2008:22) Besonders hier sind Rücksichtnahme und Miteinander im Straßenverkehr es-

sentuell, damit alle sicher an ihre Ziele gelangen. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche kann es nicht immer gelingen, alle Anforderungen zu erfüllen. Die Abwägung der Belange wird notwendig. Weiterhin gibt es stadtgestalterische und umweltpolitische Ansprüche an den knappen Raum. Dabei wird eine gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen mit Fokus auf Stärkung des Umweltverbundes angestrebt. Die Förderung des Radverkehrs und die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen sind Bausteine, dieses Ziel zu erreichen. Dafür wurden im Jahr 2023 folgende Projekte bearbeitet:

Maßnahme	Abschnitt	Prozessstufe
Breslauer Straße	Dresdener Straße – Stolberger Straße (beide Richtungen)	AUSFÜHRUNG
	Berlinger Ring – Dresdener Straße (beide Richtungen)	VORPLANUNG
Vaaler Straße (Rotmarkierung, baulicher Schutz ausstehend)	Ortseingang Vaalserquartier – Haltestelle Vaals Grenze (beide Richtungen)	ABSCHLUSS
Hohenstaufenallee	Lütticher Straße – Schillerstraße (beide Richtungen)	PLANUNGSBESCHLUSS
Monheimsallee	Jülicher Straße – Bastei	VERGABE
Heinrichsallee	Maxstraße – Hansemannplatz	VERGABE
Jülicher Straße	Blücherplatz – Hansemannplatz (beide Richtungen)	ABSCHLUSS
Lütticher Straße	Brüsseler Ring – Hohenstaufenallee	AUSFÜHRUNGSPLANUNG
Pontwall	Ponttor – Wüllnerstraße (beide Richtungen)	ABSCHLUSS



Europaplatz



Salierallee

Saarstraße	Ponttor – Bastei	VORPLANUNG
Saarstraße (PBL)	Veltmanplatz – Bastei	VERGABE
Grüner Weg	Prager Ring – Passstraße (beide Richtungen)	VORBERATUNG IN DER ÖFFENTLICHKEIT
Roermonder Straße	Rathausstraße – Schloß-Rahe-Straße (beide Richtungen)	VORPLANUNG
	Kackertstraße – Schloß-Rahe-Straße (beide Richtungen)	VORPLANUNG
	Pontwall – Kohlscheider Str. (beide Richtungen)	VORPLANUNG
Rolandstraße	Monheimsallee – Krefelder Str.	VORPLANUNG
Salierallee	Eupener Str. – St. Vither Str. (beide Richtungen)	PLANUNGSBESCHLUSS
Alt-Haarener Straße	Friedenstraße – Haarener Gracht (beide Richtungen)	ABSCHLUSS
Freunder Landstraße	Trierer Straße – Birkenstraße (beide Richtungen)	VORPLANUNG
Krefelder Straße	Soerser Weg – Kardinalstraße	ABSCHLUSS
	Kardinalstraße – Ludwigsallee (Rotmarkierung, baulicher Schutz ausstehend)	ABSCHLUSS
	Rolandstraße – Soerser Weg	VORPLANUNG
	Merowingerstraße – Soerser Weg	VORPLANUNG
	Soerser Weg – Passstraße	VORPLANUNG
Turmstraße/Junkerstraße	Junkerstraße – Pontwall (beide Richtungen)	AUSFÜHRUNGSPLANUNG
Europaplatz		PLANUNGSBESCHLUSS
Ludwigsallee	Lousbergstraße – Ponttor	AUSFÜHRUNGSBESCHLUSS
Seffenter Weg	Kastanienweg – Forckenbeckstraße (beide Richtungen)	VORPLANUNG

Die radentscheidkonforme Variante für die Umgestaltung der **Salierallee** wurde im September 2023 politisch beschlossen. Diese wurde durch eine intensive Bürger*innenbeteiligung geprägt und ist ein Beispiel dafür, dass die Radverkehrskultur auch einzelne Infrastrukturmaßnahmen bestimmt.

Neben der Möglichkeit ganze Straßenräume im Stadtgebiet neu, nach den durch den Radentscheid geprägten Qualitätsvorgaben, zu planen, aufzuteilen und zu gestalten, gibt es viele Kleinmaßnahmen (zum Beispiel Markierungen) im Bestand. Unfallhäufungsstellen sind dabei prio-

ritär zu beseitigen. Maßnahmen, die aufgrund von Unfallhäufungsstellen in der Unfallkommission beschlossen wurden, sind innerhalb von drei Monaten umzusetzen. Ein Beispiel für solchen Beschluss sind die Schutzstreifen auf der Alt-Haarener Straße. Diese Maßnahme ist eine Verbesserung für den Radverkehr, die schnell und ohne Umbau des Straßenraums realisiert wurde. Die roten Schutzstreifen können im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Radfahrende verfügen damit über eine separate Verkehrsanlage, die zum Schutz und zur Sichtbarkeit beiträgt. Diese Führungsform erfordert ein Miteinander.

Ein weiterer Anlass zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind Umgestaltungen im Zuge von Sanierungsmaßnahmen, wie im Jahr 2023 an der **Jülicher Straße**. Eine notwendige Sanierungsmaßnahme führte zu einer zeitlich kurzen Planung und Abstimmung innerhalb der Verwaltung und in der Politik. Dies verdeutlicht, dass das Miteinander nicht erst auf der Straße beginnt. Die Abstimmungen der Planungen zwischen allen Verkehrsträger*innen, wichtigen am Verkehr beteiligten Dienststellen und politischen Gremien funktioniert in so einer kurzen Zeit nur, wenn gemeinsamer Wille und Kompromissbereitschaft bestehen. Im Ergebnis konnte so eine Verkehrsflächenaufteilung realisiert werden, die die Führung für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.

Im November und Dezember 2023 wurden die Asphaltdecke und die Entwässerungsleitungen der **Breslauer Straße** erneuert. Ab Frühjahr 2024 werden umgesetzt:

- der Umbau der Bushaltestelle Dresdener Straße in Fahrtrichtung Berliner Ring zu einer Haltestelle am Fahrbahnrand (Haltestellenkap),
- der Neubau der Fahrradrampe vor der Zufahrt zum Einkaufscenter (Hirsch-Center) für den Radverkehr und
- die beidseitige Herstellung des geschützten Radwegs (Protected Bike Lane – PBL)

Im Zuge der Asphaltdeckensanierung in der **Vaalser Straße** im Jahr 2021 wurde die bestehende Fahrbahnmarkierung entfernt. Da die Straßenraumraufteilung im bebauten Bereich nicht den derzeit gültigen Regelwerken entsprach, wurde entschieden, eine regelkonforme Markierung aufzubringen. Die beschlossene Variante sieht auf der Nordseite in Fahrtrichtung Niederlande die Einrichtungen eines geschützten Radfahrstreifens (PBL) vor, die in einem besonders breiten und rot eingefärbten Schutzstreifen übergeht, der wiederum gut an die niederländische Verkehrsführung anschließt. In Fahrtrichtung Aachen erhalten Fuß- und Radverkehr mehr Platz durch das Aufheben des dortigen Parkstreifens. Die Umsetzung dieser Variante erfolgte im Sommer 2023. Die Rotmarkierung sowie die Installation der Poller für den Schutz des Radverkehrs im Bereich der PBL wurden im Jahr 2023 mehrfach ergebnislos ausgeschrieben. Ende des Jahres konnte die Ausschreibung erfolgreich beendet und die Rotmarkierung vergeben werden. Die Arbeiten im Straßenraum werden im Frühjahr 2024 erfolgen.

Die **Krefelder Straße** ist im Abschnitt Soerser Weg bis Bastei Bestandteil der Rad-Vorrang-Route Berensberg. Vor der Umsetzung der in 2022 beschlossenen Planung, verfügte die Krefelder Straße weder über markierte noch



Breslauer Straße

Abb. 6: Jülicher Straße



→ EXKURS

Unfallkommission

Die interdisziplinär besetzte Unfallkommission tagt regelmäßig oder anlassbezogen.

Die Kommission ist eine Pflichtaufgabe der Kommune und hat die Aufgabe, die örtlichen Unfälle zu analysieren und proaktiv Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um Unfälle zu vermeiden. Die Aufgaben der Unfallkommissionen in NRW gehen zurück auf einen gemeinsamen Runderlass des Ministeriums des Inneren und des Ministeriums für Verkehr.

Ein besonderer Fokus liegt dabei auf Unfällen mit Personenschaden und auf der frühzeitigen Erkennung negativer Unfallentwicklungen.

Teilnehmende der Unfallkommission der Stadt Aachen sind:

- ASEAG
- Bezirksregierung Köln
- Landesbetrieb Straßen.NRW
- Aachener Stadtbetrieb mit der Abteilung Straßenunterhaltung und Brückenbau
- Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur mit den Abteilungen
- Verkehrsplanung und Mobilität
- Straßenverkehr und Sondernutzungen
- Straßenplanung und -bau, Koordinierungsstelle Abwasser
- Polizei

Abb. 7: Alt-Haarener Straße





Krefelder Straße

bauliche Radverkehrsinfrastruktur. Die teilweise radentscheidkonforme Planung wurde im Juni 2023 umgesetzt und rot markiert. Im Juli erfolgten Anpassungen der Liefer- und Ladezone. Die baulichen Trennelemente zum Schutz des Radverkehrs werden unter Maßgabe der Verträglichkeit der Sperrung der A544 zu einem anderen Zeitpunkt installiert.

Abb. 8: Maßnahme auf der Krefelder Straße



Nachher



Vorher

2.3 Kreuzungen und Einmündungen

Kreuzungen und Einmündungen sind wesentliche Bestandteile des Straßenraums. Sie werden über ihre Größe, die Anzahl der zulaufenden und abgehenden Straßen sowie die Verkehrsmengen definiert.

Ebenso wie die Straßenräume selbst sind auch viele Kreuzungs- und Einmündungsbereiche – vor allem in der Innenstadt – durch die historisch geprägte Stadtentwicklung eng dimensioniert. Die Herausforderung der Verkehrsplanung besteht darin, die Verkehrsteilnehmenden an den

Knoten möglichst sicher zu führen und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Neben technischen und planerischen Anforderungen an Kreuzungen und Einmündungen gibt es eine ebenso wichtige Anforderung an die Verkehrsteilnehmenden: Die Rücksichtnahme und das Miteinander.

Die Gestaltung ist besonders relevant für die Verkehrssicherheit von Rad- und Fußverkehr. So kann die jeweilige Infrastruktur je nach Ausgestaltung die Verkehrssicherheit fördern.

→ EXKURS

Zebrastreifen (FGÜ) über Radverkehrsanlagen

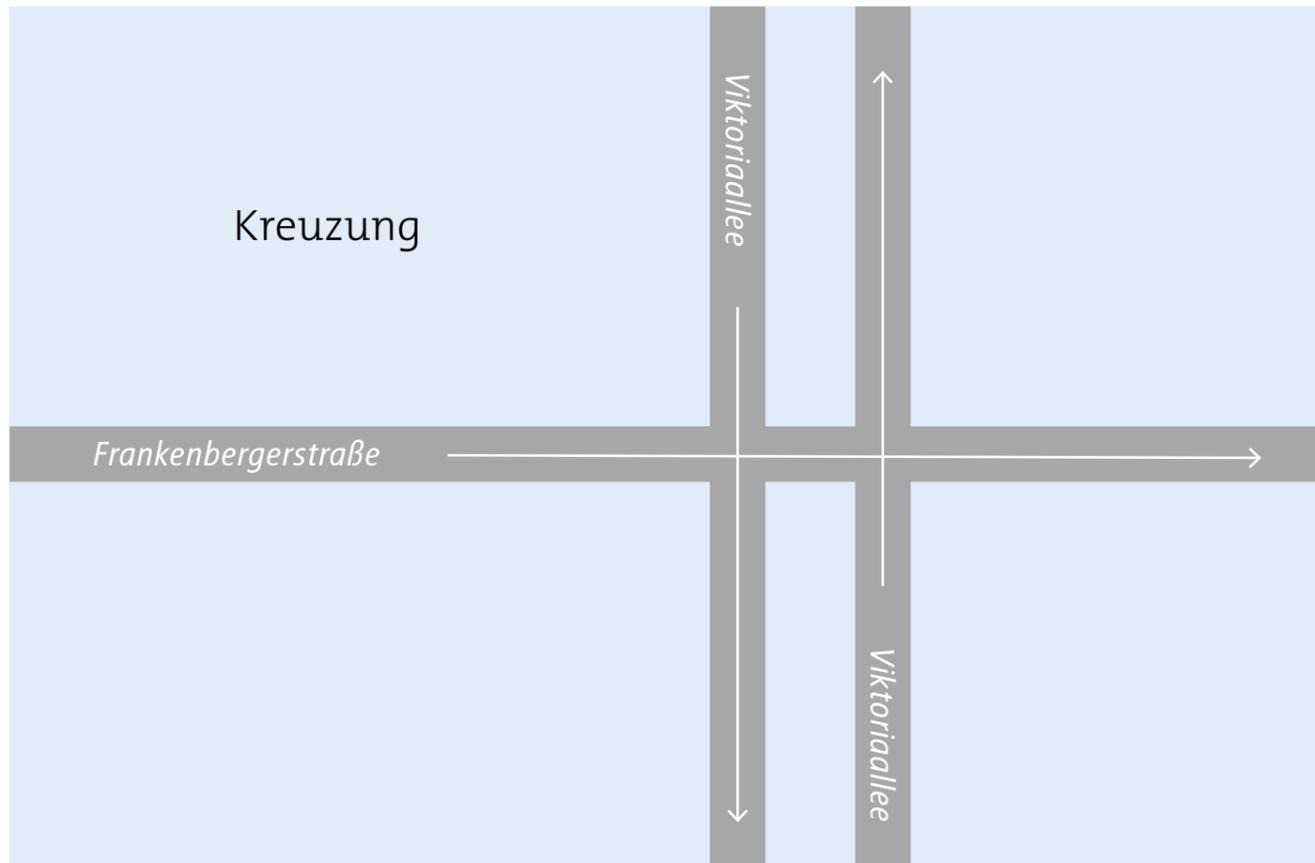
Die großen Herausforderungen bei der Planung von großen, für den Radverkehr geschützten Ampelkreuzungen stellen unter anderem die nicht vorhandene Evaluation/Erfahrung zur Sicherheitswirkung sowie dem Nichtvorhandensein von deutschen Regelwerken und Richtlinien des geforderten Knotendesigns dar. Zwei noch nicht geklärte rechtliche Fragestellungen der sogenannten „geschützten Kreuzungen“ nach niederländischem Vorbild sind, dass erstens Radfurten mit mehr als fünf Metern „erheblich“ abgesetzt und Radfahrende damit nach Straßenverkehrsordnung beziehungsweise Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung gegenüber dem abbiegenden Kfz-Verkehr nicht mehr grundsätzlich bevorzugt sind. Zweitens existieren keine Vorgaben für Fußgängerüberwege ((FGÜ), umgangssprachlich Zebrastreifen) am Konfliktpunkt zwischen Fuß- und Radverkehr. Die Stadt Aachen entwickelt in diesem Zusammenhang Standards, die langfristig auch für andere Städte bedeutsam sein können. Mit den den Zebrastreifen über Rad-

verkehrsanlagen wird dem Fußverkehr gegenüber dem Radverkehr Vorrang eingeräumt. Dazu wird der FGÜ auf dem Radweg markiert.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) hat im Mai 2021 in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen den Leitfaden „Querungstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad und Fußverkehr“ veröffentlicht, in dem ein von der Stadt Aachen in Diskussion mit den Interessenvertreter*innen des Radentscheids entwickelter Standard nach dem Prinzip der „Großen Ampelkreuzungen“ übernommen wurde. Im Juni 2021 hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erstmals ein „Ad-hoc Arbeitspapier zu sogenannten geschützten Kreuzungen“ herausgegeben. Es stellt in Kurzform den aktuellen Stand des Wissens und der Technik dar. Die FGSV empfiehlt, das Arbeitspapier bei allen Planungsprozessen zu berücksichtigen, die Knotenpunkte betreffen.

Im Zuge von baulichen Maßnahmen werden – soweit technisch und aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit und Verkehrsführung möglich – Einmündungen umgebaut. Im Zuge der Umgestaltung werden die untergeordneten Einmündungen mit Gehwegüberfahrten ausgestattet. So soll deutlich werden, dass dem Fuß- und Radverkehr der Vorrang eingeräumt wird.

Abb. 9: Unterschied Kreuzungen und Einmündungen



In 2023 wurden folgende Projekte bearbeitet:

Maßnahme	Prozessstufe
Bastei	AUSFÜHRUNGSPLANUNG
Vaalseer Straße/ Amsterdamer Ring	VORPLANUNG
Breslauer Straße/ Dresdener Straße	AUSFÜHRUNGSPLANUNG
Breslauer Straße/ Stolberger Straße	AUSFÜHRUNGSPLANUNG
Salierallee/ Siegelallee	PLANUNGSBESCHLUSS
Salierallee/ Eupener Straße	PLANUNGSBESCHLUSS
Turmstraße/ Claßenstraße	AUSFÜHRUNGSPLANUNG
Turmstraße/ Wüllnerstraße	AUSFÜHRUNGSPLANUNG
Adenauerallee/ Linterstraße	VORPLANUNG
An der Schanz	VORPLANUNG
Hohenstaufenallee/ Amsterdamer Ring/ Lütticher Straße	VORPLANUNG

Die Planungen zum Knotenpunkt **Bastei** stellen eine deutliche Verbesserung der Sicherheit dar, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr. Sie wurde nach den Zielvorgaben des Radentscheids geplant und beschlossen. Bevor der Kreuzungsbereich baulich umgesetzt werden kann, sind Infrastrukturmaßnahmen seitens der Netzbetreiber Regionetz und Deutsche Telekom durchzuführen. Unter Maßgabe der Verträglichkeit mit der Sperrung der Autobahn A544 ist die Umsetzung verschoben worden. Die Krefelder Straße wurde in der Vorbereitung des Umbaus der Bastei bereits umgestaltet. Dabei ist eine PBL für den Radverkehr entstanden. Mit der neuen Führung ist am Knoten eine zusätzliche Lichtsignalanlage mit getrenntem Signal für den Radverkehr realisiert worden.

Die beschlossene Planung der **Salierallee** betrifft auch den Knoten Siegelallee/St.-Vither-Straße. Dieser ist als geschützte Kreuzung geplant. Die Besonderheit ist hierbei das freie Rechtsabbiegen des Radverkehrs aus der Siegelallee in die Salierallee. Zebrastreifen (FGÜ) über die Radverkehrsanlage ermöglichen das sichere Queren für den Fußverkehr. Der auf dem Außenring verbleibende Radverkehr wird mit einem eigenen Signal konfliktfrei über den Knoten geführt.



Jakobstraße

Abb. 10: Vorher-Nachher Bild Einmündung Jakobstraße/Paulusstraße

Nachher



Vorher



Beispielhaft für die Notwendigkeit des Zusammenspiels in der Planung zwischen Strecke und Knoten ist die **Turmstraße**. Das Aufeinanderfolgen der räumlich sehr eng beieinanderliegenden Knoten (Turmstraße/Claßenstraße, Turmstraße/Wüllnerstraße/Kleine Turmstraße, Ponttor) erfordert eine gemeinsame Planung. Die verkehrlichen Auswirkungen der Knoten erstrecken sich räumlich bis weit über die Brücke Turmstraße

und die umliegenden Straßen. Da es sich auch für den ÖPNV um eine wichtige Achse handelt, muss die Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsträger*innen sichergestellt werden. Für den Radverkehr konnte eine getrennte Signalisierung mit eigenem Signalgeber von der Brücke Turmstraße in Richtung Claßenstraße entstehen. Die Planungen wurden im August 2023 im Mobilitätsausschuss beschlossen.

Abb. 11: Planung Salierallee Knoten Siegelallee/St.-Vithers-Straße



2.4 Fahrradabstellanlagen



Fahrradparken

Jeder Weg, unabhängig davon, welche oder wie viele unterschiedliche Verkehrsmittel im Verlauf der Wegekette genutzt werden, beginnt und endet zu Fuß. Radfahrende haben – ähnlich wie Autofahrende – den Wunsch, ihr Fahrrad in unmittelbarer Nähe zu ihrem Quell- bzw. Zielort sicher abzustellen.

Abhängig vom Wert des Fahrrads und der Abstelldauer werden die verschiedenen Typen von Abstellanlagen dabei als unterschiedlich sicher bewertet. So wird beispielsweise ein Fahrradbügel auch für hochwertige Fahrräder für eine kurze Abstelldauer als sicher empfunden, wäh-

rend dies bei langer Abstelldauer nicht der Fall ist. Daraus entstehen unterschiedliche Anforderungen an die Art der Abstellanlagen abhängig vom Quell- und Zielort.

Planung und Umsetzung von Radbügeln im städtischen Raum erfolgen durch unterschiedliche Herangehensweisen: Neben Planungen im Zuge von Straßen- und Umbaumaßnahmen, Prüfung von Sichtdreiecken und Eingaben über den Mängelmelder werden Radbügel, deren Standorte über das Meldeportal „Radbügel für Aachen“ von April bis August 2020 eingegangen sind, schrittweise aufgestellt, wenn die Voraus-



Neue Fahrradbügel in 2023

Das Planen und Aufstellen von Fahrradbügeln im gesamten Stadtgebiet ist auch in den Folgejahren ein fortwährender Prozess und wichtiger Baustein zur Radverkehrsförderung in Aachen. Im Jahresverlauf 2023 wurden insgesamt rund 290 Fahrradbügel an verschiedenen Standorten geplant (Stand Oktober 2023). Rund 120 weitere Radbügel befinden sich in der Ausschreibung und werden schrittweise installiert. 2023 konnten rund 600 Fahrradbügel im Aachener Stadtgebiet aufgestellt werden.



600 Fahrradbügel aufgestellt.



290 Fahrradbügel geplant.



120 Fahrradbügel in Ausschreibung.

setzungen für die vorgeschlagenen Standorte erfüllt sind. Wichtige sowie häufig gemeldete Standorte fließen auch in die weiteren Überlegungen und Planungen zum Thema Fahrradparken (zum Beispiel Fahrradabstellanlagenkonzept, Sammelschließanlagen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser (Bike-Stationen)) ein.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Errichtung von Fahrradabstellanlagen nicht an allen Stellen möglich ist, weil der benötigte Platz nicht ausreicht oder städtebauliche Gründe dagegensprechen.

Hochwertige Abstellanlagen an Bushaltestellen und Bahnhöfen führen dazu, dass mehr Menschen im Umweltverbund unterwegs sind, da eine gute Radverkehrsinfrastruktur an Bahnhöfen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver macht. Seit dem Jahr 2023 verfügt der Bahnhof Schanz über eine solch hochwertige Abstellanlage. Am Hauptbahnhof wird es mit der Fertigstellung des so genannten „Blue-Gate“-Gebäudes ebenfalls wieder hochwertige und vor allem gesicherte Abstellanlagen sowie eine Fahrradservicestation geben. Bereits heute befindet sich die Radstation in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes. Die Angebote rund um das Fahrradparken, aber auch Service und Verleih werden sehr gut angenommen und sollen auch bei der Fertigstellung des Gebäudes

berücksichtigt werden. Diese Dienstleistungen werden gemeinsam von der Stadt Aachen, der APAG und der WABe e.V. angeboten. Das Ziel ist es in Zukunft weitere Bahnhöfe (zum Beispiel Rothe Erde) mit sicheren Fahrradabstellanlagen auszustatten. Die Anzahl der gesicherten Abstellmöglichkeiten ist abhängig von der Flächenverfügbarkeit vor Ort und wird individuell geprüft.

Im Jahr 2023 konnten die Fahrradparkhäuser (Bike-Stationen) **am Franziskushospital, am Büchel, in der Brabantstraße und am Bahnhof Schanz** fertiggestellt und eröffnet werden. Gemeinsam mit den Fahrradabstellanlagen in den APAG-Parkhäusern (Adalbertsteinweg, Galeria-Kaufhof-City und Rathaus) sind so rund 190 sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen worden. Die Fahrradparkhäuser richten sich vor allem an Anwohner*innen, Besucher*innen, Tourist*innen und Arbeitnehmer*innen der Stadt Aachen.

Nicht nur im öffentlichen Raum ist das Abstellen von Fahrrädern notwendig, sondern auch bei privaten Bauvorhaben. Daher werden private Bauherr*innen bei Neubauvorhaben dazu aufgefordert, eine gewisse Anzahl an Fahrradabstellplätzen vorzuhalten. Vor allem für E-Bike- und Pedelec-Besitzer*innen ist es wichtig zu wissen, dass das Fahrrad auch im privaten Raum sicher abgestellt werden kann.

2.5

Werkzeugkasten für Planung und Gestaltung



Fahrradstraßen in Aachen

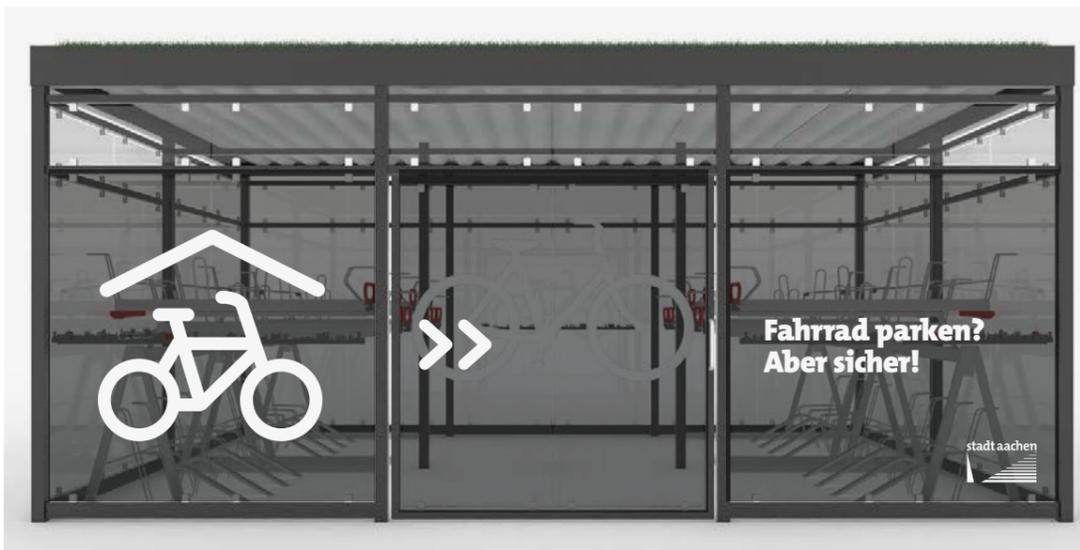
Ein verkehrssicheres Miteinander ist nur möglich, wenn die Infrastruktur von den Verkehrsteilnehmenden akzeptiert und regelkonform genutzt wird. Hierfür sind Einheitlichkeit, Verständlichkeit und Komfort grundlegende Voraussetzungen.

Zum Erreichen dieses Ziels und im Sinne der Beschleunigung der Planung und Umsetzung hat die Stadt Aachen Planungs- und Gestaltungswerkzeuge sowie Standards etabliert. Sie werden entsprechend der gesammelten Erfahrungen sowie Rückmeldungen kontinuierlich fortgeschrieben und beinhalten ein Grundrepertoire an Planungssituationen und -erfordernissen. Der Standard zur Planung und Gestaltung von Aachener Fahrradstraßen mit Vorgaben für Markierungen, Breiten und Beschilderungen ist ein Beispiel dafür. Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit bieten so Orientierung und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Rotmarkierung von Radverkehrsanlagen und die Ausweisung von Rad-Vorrang-Routen sowie Premiumfußwegen sind Beispiele für eine einheitliche Markierung bzw. Wegweisung im Straßenraum. Darüber hinaus werden Abstimmungserfordernisse reduziert und der erforderliche (politische) Entscheidungsprozess von Einzelmaßnahmen und deren Umsetzung beschleunigt. Beispielhaft zu nennen sind die Gestaltung von Fahrradstraßen, die Anrampungen von Einmündungen und damit die Führung auf Gehwegniveau, die abgesetzten Führungen von Radverkehrsanlagen an großen Kreuzungen sowie Zebrastreifen (Fußgängerüberwege) über Radverkehrsanlagen.

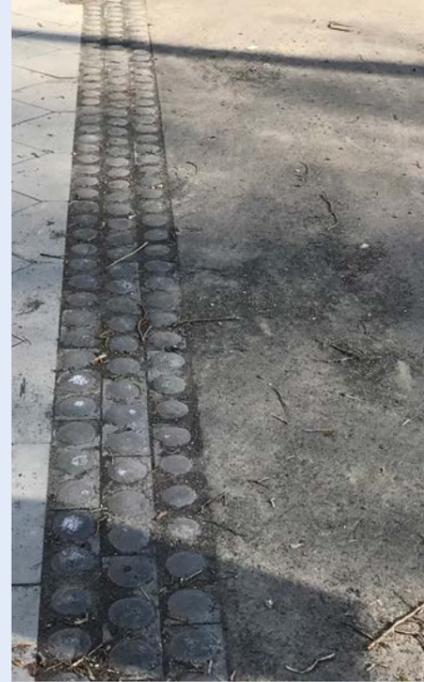
Einheitliche Markierungen und Beschilderungen im Straßenraum machen sichtbar, welche Regeln gelten und welche Verkehrsteilnehmenden besonders schützenswert sind. Um im Straßenraum für Letzteres zu sensibilisieren, hat die Verwaltung im Rahmen des Aktionsplans Verkehrssicherheit das Logo „Fair zusammen“ entwickelt. Die Markierung dieses Logos ist beispielsweise auf dem „Schildplatz“ zu finden, da dieser aufgrund der räumlichen Gegebenheiten gemeinsam von Zufußgehenden und Radfahrenden genutzt werden muss. Eine Trennung der Verkehrsarten ist hier nicht möglich. Durch Aufbringen des Logos wird den Verkehrsteilnehmenden vor Ort nochmal deutlich, wie ein rücksichtsvolles Verhalten allen weiterhelfen kann.

Die Anwendung des Werkzeugkastens ermöglicht der Verwaltung eine einheitliche Planungskultur zur Stärkung des Umweltverbundes.

Abb. 12: Systemgrafik Fahrradparkhaus



Werkzeugkasten



Trennelement
Gehwegkugelplatten

→ EXKURS

Roter Asphalt

Bisher wurden in Aachen drei Verfahren für die Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen verwendet. Das Aufbringen von Kaltplastik ist ein bereits etabliertes und relativ günstiges Verfahren. Ein anderes Beschichtungsverfahren stellt das rot eingefärbte Epoxidharz dar. Das Verfahren eignet sich gut auf Neubaustrecken,

ist aber teurer und aufwendiger in der Herstellung. Das dritte Verfahren, die Verwendung von rot eingefärbtem Asphalt, kann bei einer ganzheitlichen Asphalterneuerung sinnvoll sein. Dieses Verfahren wurde im Jahr 2023 in der Alten Vaalser Straße erstmalig in Aachen erprobt.

Piktogramme

Fair zusammen



RVR Patches



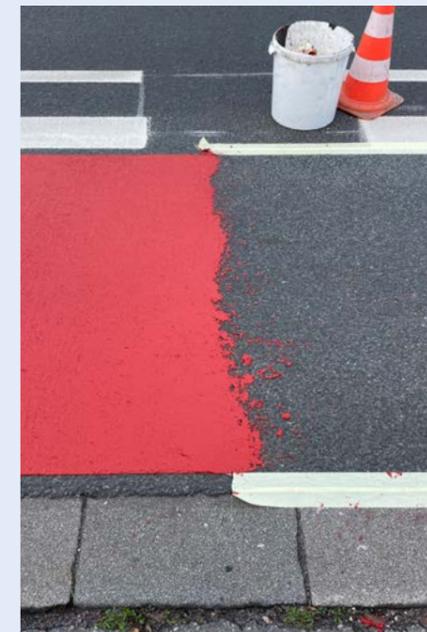
Beschilderung
RVR Tafeln

Markierung

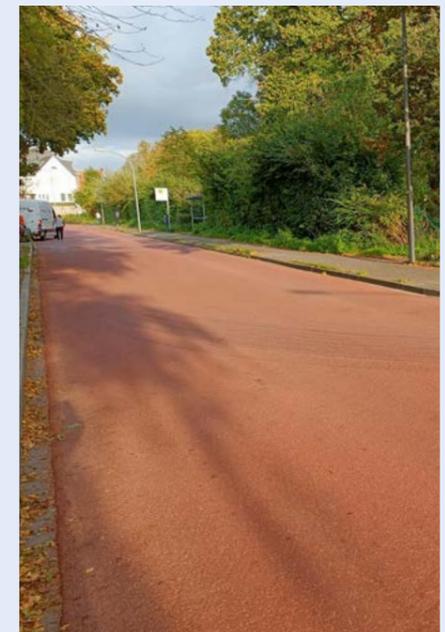
Rot in 3 Arten



Epoxidharz



Kaltplastik



Roter Asphalt

2.6 Digitalisierung

Aktuelle und möglichst flächendeckende Daten zum Radverkehr leisten einen Beitrag, um die Radverkehrsplanung zu unterstützen und so die Sicherheit, Leistungsfähigkeit und den Komfort des Radfahrens zu verbessern. Durch die Digitalisierung von Verkehrsdaten wird der Verkehr effizienter und die Multimodalität sowie die Radverkehrskultur gefördert. Die Planung wird komfortabler und schneller, da intelligente Systeme dort greifen, wo heute Daten fehlen oder aufwendig erhoben werden müssen.

Das **Mobilitätsdashboard** der Stadt Aachen bündelt seit Anfang 2022 verschiedenste Mobilitätsdaten und stellt sie übersichtlich auf einer öffentlich zugänglichen Website dar. Für den Radverkehr gibt es hier die tagesaktuellen Werte der mittlerweile 27 Dauerzählstellen im Stadtgebiet, die mittels Wärmebildkameras Radfahrende erfassen.

Seit dem Sommer 2022 betreibt die Stadt Aachen mit dem **Mängelmelder** eine digitale Anwendung, über die Bürger*innen schnell und unkompliziert Schäden, Ärgernisse und Verbesserungshinweise für den öffentlichen Raum an die Verwaltung melden können. Seit der Veröffentlichung sind bis zum Stichtag 30. November 2023 12.349 Hinweise über den Mängelmelder eingegangen. Davon sind rund 70 Prozent der Meldungen bereits abschließend bearbeitet.

Mit der **Planungskarte** betreibt die Verwaltung – ebenfalls seit Sommer 2022 – eine

weitere digitale Anwendung, auf der über geplante und laufende Straßenplanungs- bzw. Straßenbaumaßnahmen informiert wird.

Die Verwaltung entwickelt in Forschungsprojekten gemeinsam mit Wissenschaft und Industrie neue Lösungen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements. Dabei handelt es sich vor allem um den Bereich vernetzte Mobilität, darunter zum Beispiel das Projekt **AdaptIn**, das darauf abzielt, adaptive Interaktionssysteme für die Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln. Konkret bedeutet dies, dass Autofahrende an Einmündungen – unabhängig von der eigenen Fahrzeugtechnik – ein optisches Signal erhalten, wenn sich Radfahrende in ihrem toten Winkel befinden. Die Ergebnisse könnten dafür genutzt werden, dass Miteinander zwischen Rad und MIV/ÖPNV zukünftig sicherer zu gestalten.

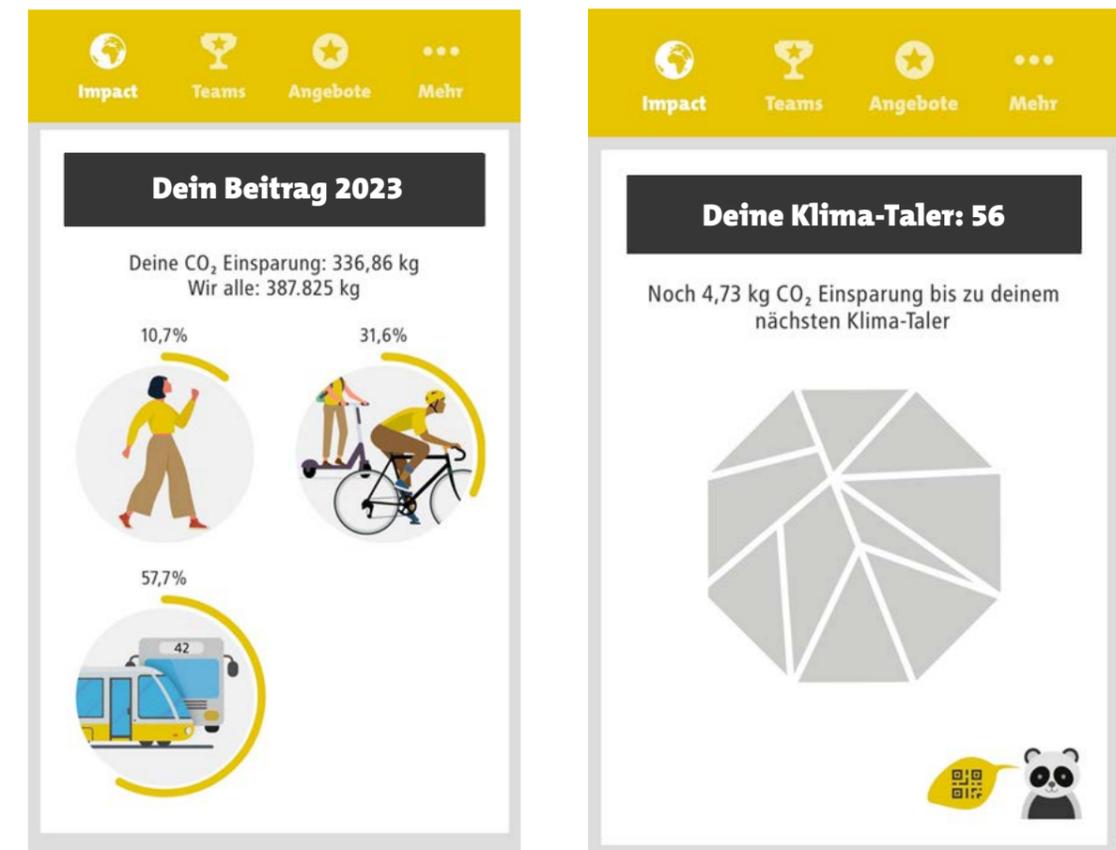
Es gibt verschiedene Apps, die das Radfahren attraktiver und gleichzeitig auch komfortabler sowie sicherer machen. Die App **aachen.move** ist ein Projekt der Verwaltung zur Belohnung von nachhaltiger Mobilität. Wer Wege zu Fuß, mit dem Rad, Bus oder der Bahn zurücklegt, kann sogenannte „Klima-Taler“ verdienen und sie gegen Prämien eintauschen. Hierbei werden die zurückgelegten Wegstrecken in eingespartes Kohlenstoffdioxid (CO₂) und anschließend in Klima-Taler umgerechnet. Während Nutzende in der aachen.move App ganzjährig Klimataler sammeln können, findet der deutschlandweite Wettbewerb **„Stadtradeln“** einmal jährlich statt. Er richtet sich an Radfahrende. Gemein-

sam wird im Team in einem Zeitraum von drei Wochen die mit dem Rad zurückgelegten Kilometer gezählt und damit um den Titel der fahradaktivsten Kommune gekämpft.

Beide Apps haben gemein, dass die Verwaltung die streng anonymisierten Daten des Mobilitätsverhaltens in Aachen analysiert und aufbereitet. So können beispielsweise Informationen über die Nutzung von Strecken und Quelle-Ziel-Beziehungen („Wie kommen die Menschen von Brand in die Aachener Innen-

stadt?“) daraus abgeleitet werden. So kann auch anhand der Daten analysiert werden, wie verschiedene „Mobilitätsstationen“ (zum Beispiel der Bushof) erreicht und als Umstiegsunkte genutzt werden. Diese Daten geben den Planenden wertvolle Hinweise, die für die Planung der zukünftigen Infrastruktur genutzt werden. Ebenso helfen die Daten im Zeitverlauf aufzuzeigen wie neu ausgebaute Infrastruktur angenommen wird und dazu beiträgt, Verkehrsströme umzulenken oder zu induzieren.

Abb. 13: aachen.move App



Mobilitätsdashboard



Mängelmelder



Planungskarte

2.7 Mobilitätswende fördern



FahrRad in Aachen

Die Förderung des Umweltverbundes und damit die Stärkung der Radverkehrskultur sind elementare Bausteine der Mobilitätswende in Aachen. Das Ziel der Strategie 2023 ist, bis dahin 64 Prozent der Menschen von der Nutzung des Umweltverbundes zu überzeugen. Das bedeutet auch eine Veränderung des öffentlichen Raums hin zu einer gesünderen und lebenswerteren Stadt mit Straßen, die sich auch zu Lebensräumen mit Aufenthaltsqualität entwickeln.

Für diesen Wandel der Mobilitätskultur braucht es Ideen und mutige Schritte, aber auch Kampagnen und Transparenz. Die Mobilitätswende kann nicht von allein entstehen oder gelingen.

Es braucht eine Stadtgesellschaft, die sich im Miteinander auf den Straßen bewegt und aktiv die Veränderung herbeiführt.

Um diesen Wandel zu unterstützen und die Fahrradkultur zu stärken, gibt es seit 2008 die Kampagne **FahrRad in Aachen**. Sie soll Lust auf das Radfahren in Aachen machen und die Aachener*innen dazu bewegen, das Fahrrad nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag zu nutzen. Mit Projekten, Aktionen und Veranstaltungen werden Kinder, Jugendliche und Erwachsene angesprochen. Kinder sind im Straßenverkehr besonderen Gefahren ausgesetzt. Daher wurde ein Konzept erarbeitet, das zum Ziel hat, Kinder fit für den Straßenverkehr zu machen und auf mög-



Abb. 14: Aktion zur Kampagne „FahrRad“



Aktionsplan
Verkehrssicherheit



Clever Mobil in
Aachen

liche Gefahren hinzuweisen. Weitere Angebote für Grundschulen im Bereich der Verkehrserziehung sind das Mobilitätsprojekt „Sicher zur Schule & sicher zurück“ und die Aktion „Mit dem Rad zur Schule“. Angebote für Erwachsene sollen dazu beitragen, die Freude am Radfahren möglichst lange aufrecht zu erhalten und gleichzeitig Verkehrsunfällen vorzubeugen. Ein fester Bestandteil der Kampagne ist zudem der seit 1995 alljährlich stattfindende Fahrradtag, bei dem sich im Frühjahr rund um den Elisenbrunnen alles um das Thema Fahrrad dreht.

Ein rücksichtsvolles Miteinander ist Basis für ein gutes Verkehrsklima. Dies ist umso relevanter in Räumen, die aufgrund ihrer Rahmenbedingungen (Fläche, Breite, Topografie, Streckenführung etc.) keine idealtypische Gestaltung im Sinne jedes einzelnen Verkehrsmittels ermöglichen. Die Kampagne **AChtsam unterwegs** spricht die Bürger*innen verkehrsmittelspezifisch auf freundliche Weise an und ruft zu einem verständnis- und rücksichtsvollen Miteinander im Verkehr auf. In diesem Jahr wurde die Kampagne durch zwei weitere Motive ergänzt: „Wege teilen statt zu eilen“ für den Einsatz auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und „Fußverkehr hat keinen Rückspiegel“ für den Einsatz auf Gehwegen mit Zusatzzeichen Rad frei. Die Motive kommen auf Postkarten, City-Light-Anlagen und digitalen Stadtinformationstafeln zum Einsatz. Darüber hinaus wurde ein Motiv entwickelt, das speziell

an Baustellen an die Radfahrenden appelliert, hier nicht regelwidrig auf dem Gehweg zu fahren, sondern an diesen kurzen Abschnitten abzusteigen und das Fahrrad zu schieben. Die Kampagne verfügt inzwischen über zwölf Motive.

Neue Impulse zur Förderung des Radverkehrs erlangt die Fachverwaltung durch den kontinuierlichen Austausch mit anderen Kommunen im In- und Ausland. Aachen ist seit 1994 Mitglied der **AGFS** (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.) und zusammen mit den Städten München und Potsdam Modellstadt des Forschungsprojekts **KoRa** (Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – Soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten), die sich mit der Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der Radverkehrsplanung beschäftigen. Darüber hinaus nutzt die Verwaltung ihr Netzwerk, um anlassbezogen Vertreter*innen anderer Kommunen in öffentlichen Foren einzuladen und im Sinne von best practice aus diesen Kommunen zu berichten. Die Erkenntnisse daraus werden zusammen mit der interessierten Stadtgesellschaft diskutiert. Im Jahr 2023 wurden Praxisbeispiele aus Bielefeld und Regensburg im Zusammenhang mit dem Aachener Projekt „Innenstadtmobilität für morgen“ vorgestellt.

Abb. 15: Mobilitätsforum 30.05.2023 im Depot





Als weiteren Baustein zur Förderung der Radverkehrskultur unterstützt die Stadt Aachen das **Fahrradfestival 3RIDES**. Das Festival fand im Jahr 2023 zum zweiten Mal in Aachen statt. Neben dem sportlichen Charakter fördert es gemeinsam mit der Stadt und der StädteRegion Aachen den Radverkehr und die damit verbundene Kultur zusätzlich auf eine ganz andere Weise. Das Programm am Veranstaltungsort sowie die im Rahmen des Rad-Events angebotenen Sightseeing-Touren durch die Stadt Aachen richten sich gleichermaßen an die sportlich interessierten sowie Alltags-Radfahrenden aus Stadt und Städtereion. Damit trifft der Alltags-Radverkehr auf den nichtalltäglichen Rad-sport und ein bislang weniger stark beachtetes Verkehrsmittel rückt erneut in den Fokus der Besucher*innen.

Die im ersten Quartal 2024 sichtbar werdende städtische **Kampagne Mobilitätswende** verfolgt das übergeordnete Ziel, Menschen in Aachen zur Nutzung zukunftsfähiger Mobilitätsformen zu motivieren. Der Fokus liegt hierbei in der ersten Phase auf Informationen zu bestehenden und neuen Mobilitätsangeboten.

Seit Annahme des **Radentscheids** berichtet die Stadt Aachen sowohl in Form eines Jahresberichts als auch in einer Informationsveranstaltung über die Aktivitäten des jeweiligen Vorjahres. Damit erfüllt die Stadtverwaltung nicht nur das siebte Ziel des Radentscheids, sondern dokumentiert transparent die jährlichen Veränderungen und unterstreicht den Stellenwert des Radverkehrs. Der vorliegende Bericht reflektiert nicht nur das vierte „Radentscheid-Jahr

Abb. 16: Aktion Fahrradheld*in

2023“. Er geht ein Stück weiter, indem er weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und Stärkung der Radverkehrskultur zusammenfasst. Am 19. März 2024 wird analog zum vorliegenden Bericht erstmalig eine Veranstaltung stattfinden, die über die Inhalte des Radverkehrs hinausgeht. Neben der Reflektion zu Maßnahmen der Radverkehrsförderung wird dabei das Thema des Miteinanders im Straßenraum eine wichtige Rolle spielen.

Die Beteiligung der Bürger*innen Aachens ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Mobilitätswende. Dialoge, Informationsveranstaltungen und Beteiligungen haben auch im Jahr 2023 in verschiedenen Formaten stattgefunden. Die Veranstaltungen geben der Stadtgesellschaft den Raum, sich aktiv in den Veränderungsprozess einzubringen. Auch die teils kontrovers geführten Diskussionen sind Teil des gelebten Miteinanders. 16 Bürger*innenbeteiligungen zu konkreten Planvorhaben wurden im Jahr 2023 veranstaltet.



→ EXKURS

Instandhaltung sonstiger Infrastruktur

Die Mobilitätswende zu fördern, bedeutet auch ein gemeinsames Planen und die faire Flächenaufteilung unter allen Verkehrsarten. Die Umsetzung erfolgt in der Umgestaltung des Straßenraums aber in einem ebenso hohen Anteil durch das Miteinander auf der Straße. Notwendiger Teil dieser Umgestaltung sind oftmals bauliche Veränderungen, die entsprechende Baustellen im Straßenraum mit sich bringen. Im Zuge der Baustellensituation ist dort das Miteinander auf den während der Baumaßnahme noch nutzbaren Verkehrsflächen nötig, damit weiterhin alle sicher an ihr Ziel gelangen. Doch nicht nur Maßnahmen im Sinne der Mobilitätswende sind Auslöser von Baustellen: Bei mehr als 800 Kilometern Straßenlänge in Aachen gilt es 8.000 Kilometer Leitungen für Strom, Gas, Wasser, Fernwärme, Straßenbeleuchtung und Telekommunikation sowie Abwasserkanäle instand zu halten. Die Lebensdauer der zahlreichen Leitungen aus den 1950er Jahren neigt sich

dem Ende zu. Wer auf das Kanalnetz der Stadt Aachen blickt, findet auch Leitungen, die über 100 Jahre alt sind. Damit die Versorgung weiter zuverlässig bleibt, müssen jährlich 200 Kilometer Leitungen erneuert werden, das entspricht 70 bis 100 größeren Baumaßnahmen pro Jahr. Die Netze müssen zudem fit für die Zukunft gemacht werden. Elektrofahrzeuge brauchen Strom und die dazugehörige Ladeinfrastruktur. Strom aus regenerativen Energiequellen wird in die Netze eingespeist und das Fernwärmenetz wird ausgebaut. Wird die Netzerneuerung zu lange aufgeschoben und die angesetzte Lebensdauer der Leitungen überschritten, entstehen unerwartete Baustellen. Diese sind aufgrund ihrer Dringlichkeit nicht aufschiebbar und ziehen Verkehrsbehinderungen nach sich. Bei 4.500 Baustellen im Jahr 2023 handelte es sich um circa 1.500 Notmaßnahmen. Das zeigt, wie wichtig die Erneuerung und der Ausbau einer zukunftsfähigen und sicheren Infrastruktur ist.

Abb. 17: Fahrradheld*innen der Stadt Aachen 2023



Veranstaltung	Datum	Ort	
Bürger*inneninfo Försterstraße	18.01.23	YouTube	ONLINE
Online-Konferenz der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“	02.02.23	Zoom	ONLINE
Jahresveranstaltung Radentscheid	28.03.23	Depot	HYBRID
Regionale Mobilitätskonferenz	21.04.23	KuBiZ Alsdorf	PRÄSENZ
3RIDES Festival	12.–14.05.23	CHIO-Gelände	PRÄSENZ
Mobilitätsforum – Referent aus Regensburg	16.05.23	Zoom	ONLINE
polisMOBILITY	24.–26.05.23	Koelnmesse	PRÄSENZ
Mobilitätsforum – Referent aus Bielefeld	30.05.23	Depot	PRÄSENZ
Siegererhrung Fahrradheld*in	29.07.23	Rathaustreppe	PRÄSENZ
Bürger*innen-Beteiligung Grüner Weg	04.09.23	KGS Hanbruch	PRÄSENZ
Europäische Mobilitätswoche	16.–22.09.23		PRÄSENZ
Straßeneröffnung Richardstr.	16.09.23	Richardstraße	PRÄSENZ
mobility special	17.09.23	Markt Aachen	PRÄSENZ
Straßeneröffnung Pontstraße	18.09.23	Ponstraße	PRÄSENZ
Einweihung Fahrradabstellanlage	19.09.23	Büchel	PRÄSENZ
Straßeneröffnung Vennbahnweg	19.09.23	Vennbahn	PRÄSENZ
Straßeneröffnung Vaalser Str.	21.09.23	Vaalser Straße	PRÄSENZ
Bürger*innen-Beteiligung Lochnerstraße	16.11.23	Das Liebig	PRÄSENZ

→ EXKURS

Innenstadtmobilität für morgen

Um die Pläne der Verkehrsmittel für die Innenstadt zusammenzuführen, beauftragte die Politik die Verwaltung im Februar 2022, einen gemeinsamen Plan zu erarbeiten. Dieser sorgt dafür, dass der Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehr in der Innenstadt vermieden wird und die Bedingungen für das Zufußgehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen verbessert werden. Der gemeinsame Plan für alle Verkehrsmittel wird ergänzt um die Bausteine „Rücksichtnahme fördern“, „Mobilitätsangebote gut vernetzen“ und „Verkehr klimaneutral machen“. Die Fachverwaltung hat das Konzept „Innenstadtmobilität für morgen“ im September und Oktober 2023 in sieben öffentlichen Veranstaltungen vorgestellt und

weitere Hinweise erhalten. Die Verwaltung berichtete der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss in deren Sitzungen im Oktober 2023 über die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen und die daraus resultierenden Empfehlungen. Die politischen Gremien bestätigten das Konzept über die Innenstadtmobilität für morgen und behandelten darüber hinaus den Grundsatzbeschluss über eine neue Verkehrslenkung des Autoverkehrs an drei Lenkungspunkten in der Innenstadt. Aufbauend auf den vorangegangenen politischen Beratungen wurde ein Planungs- und Ausführungsbeschluss gefasst, der zwischen Grabenring und Alleenring konkrete Änderungen in der Verkehrsführung vorsieht.



Abb. 18: Keyvisual für die Innenstadtmobilität für morgen



Innenstadtmobilität für morgen



Youtube Kanal der Stadt Aachen

Zielumsetzung Radentscheid auf einen Blick in 2023

1

1. Radhauptverbindungen

3,8 km

15 km
kumuliert seit 2019



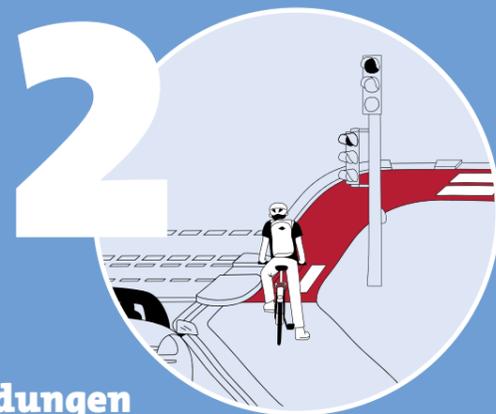
1

2.1 Große Ampelkreuzungen

in der Ausführungsplanung,
weitere in der Vorplanung

keine
kumuliert seit 2019

2



2

2.2 Einmündungen

umgesetzt

5 umgesetzt
kumuliert seit 2019

3

3. Radwege an Hauptstraßen

0,5 km umgesetzt

2,9 km umgesetzt
kumuliert seit 2019



5. Fahrradstellplätze

a) Stellplätze in
Fahrradparkhäusern
an Bahnhöfen

32 umgesetzt

32 umgesetzt
kumuliert seit 2019

b) Stellplätze in
Fahrradparkhäusern
an Haltestellen

159 umgesetzt

159 umgesetzt
kumuliert seit 2019

5



c) Fahrradbügel

600 umgesetzt

2.174 umgesetzt
kumuliert seit 2019

6



6. Digitale Plattformen

Ziel erfüllt

7. Verkehrswende konsequent
und transparent fördern

Ziel erfüllt

7





Ratsinformations-
system

Mit dem Maßnahmenplan 2030, der auf den Beschluss zum Radhauptnetz 2023 Bezug nimmt, ist für das Jahr 2024 ein weiterer großer struktureller Aufschlag geplant. Der angestrebte Beschluss zum Maßnahmenplan soll die Umsetzungsabsichten der Stadt – über das Zieljahr 2027 des Radentscheids hinaus – manifestieren und klar nachvollziehbar darstellen. Darüber hinaus wird neben der Fortführung der Qualitätsmerkmale des Radentscheids auch nach 2027 ein größeres Ziel angestrebt: Die sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs und die Förderung des Umweltverbundes unter der Prämisse des Miteinanders im Straßenraum.

Neben der Planung und Realisierung von großen Maßnahmen wird im Jahr 2024 auch Bestandsinfrastruktur flächenhaft rot markiert und die Radverkehrsführung punktuell verbessert. Maßnahmen, die im Jahr 2023 bereits baulich hergestellt werden konnten, werden vervollständigt und um bauliche Elemente zum Schutz des Rad- und Fußverkehrs ergänzt.

Dabei werden die folgenden Projekte voraussichtlich im Jahr 2024 (weiter) geplant und vorangetrieben:

Netze und Routen

- Planung für den Grabenring als Verteilerring der Rad-Vorrang-Routen
- RVR Brand
- RVR Eilendorf
- RVR Preuswald
- Gesamte RVR Haaren/Verlautenheide inkl. der Anbindung an den Bahntrassenradweg Aachen-Jülich
- RVR Vaals
- RVR Berensberg
- Verbreiterung des Vennbahnwegs
- Radschnellweg Euregio (RS4)

Hauptverkehrsstraße

- Europaplatz
- Grüner Weg
- Freunder Landstraße
- Turmstraße
- Ludwigsallee
- Monheimsallee
- Heinrichsallee

- Roermonder Straße
- Salierallee
- Lütticher Straße (zw. Limburger Straße und Amsterdamer Ring)
- Breslauer Straße
- Krefelder Straße

Um über die fachlichen und infrastrukturellen Änderungen zu berichten und zu informieren, wird die Fachverwaltung auch im Jahr 2024 im öffentlichen Raum Veranstaltungen initiieren, an Veranstaltungen teilnehmen und mit Aktionen sowie Kampagnen präsent sein (zum Beispiel: Jahresdialog Radverkehr, EUREGIO Wirtschaftsschau, FahrRad-Tag mit Sternfahrt, 3RIDES-Festival, KIMIKO-Festival, Europäische Mobilitätswoche).

Damit werden das Miteinander und die Radverkehrskultur weiter gestärkt. Der Aktionsplan Verkehrssicherheit wird weiterentwickelt und mit neuen Informationen im Straßenraum sichtbar. Der erste Jahresdialog zum Radverkehr findet statt und ergänzt damit die bisherige Jahresveranstaltung zum Radentscheid um den wichtigen Beitrag der Radverkehrskultur. Die Integration weiterer Fachdienststellen in den Mängelmelder wird auch in 2024 weiter vorangetrieben. Die Vielzahl der Meldungen zeigt, wie aktiv sich die Bewohner*innen Aachens daran beteiligen, die Infrastruktur zu verbessern. Die in den Vorjahren erfolgreich erprobten ausführlichen und frühzeitigen Bürger*innenbeteiligungen (schon vor dem Planungsbeschluss) werden weitergeführt. Dadurch wird die beständige Kommunikation zu den Themen Radverkehr, Verkehrssicherheit und Verkehrswende fortgeführt. Eine Verhaltensänderung hin zur stärkeren Nutzung des Umweltverbunds wird dadurch angestoßen. Alle Aktivitäten zielen weiterhin darauf ab, den Modalsplit zugunsten des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) zu verändern.

Fazit

Abb. 19: Rendering
Templergraben



Maßnahmenplan
Radverkehr

Die Entwicklung der Radverkehrskultur wurde in Aachen im Jahr 2023 durch einige wichtige politische Beschlüsse vorangetrieben. Die politischen Gremien haben sich bei unterschiedlichen Planungen und Projekten für eine sichere und radverkehrsfreundliche Infrastruktur entschieden und sich damit für die Förderung des Radverkehrs ausgesprochen. Neben einzelnen Maßnahmen und Planungen sind maßgebliche Entscheidungen zugunsten des Umweltverbundes getroffen worden. So wurde zum Beispiel der Templergraben auf einem Teilstück nach einer erfolgreichen Zeit als Reallabor zu einer dauerhaften verkehrsberuhigten Fläche für Fuß, Rad und ÖPNV. Mit diesem Beschluss gewinnt der Templergraben an Aufenthaltsqualität.

Die neue „Innenstadtmobilität für morgen“ setzt mit dem Planungsbeschluss neue Maßstäbe für eine gesamtheitliche Planung unter den Anforderungen des Umweltverbundes für den Kern der Stadt. Die Rad-Vorrang-Route Haaren wurde als gesamte Strecke beschlossen. Die Fachverwaltung hat ein neues Verfahren zur Roteinfärbung von Fahrradstraßen erprobt. Stadt, Politik und Verwaltung haben auch im Jahr 2023 wegweisende Entscheidungen für die nächsten Jahre getroffen.

Der Weg, der zu diesen Entscheidungen geführt hat, besteht aus vielen kleinteiligen Gesprächen, Abstimmungen und Diskussionen im Büro, in den politischen Gremien oder im öffentlichen

Raum – mit den Bürger*innen dieser Stadt. Aachen wird lebenswerter durch angepasste Geschwindigkeiten auf den Straßen und durch die Neuverteilung des öffentlichen Raums. Die Zukunft der Aachener Straßen gestalten Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung im Jahr 2024 wieder gemeinsam. Flankiert wird diese Entwicklung von Aktionen der Kampagne FahrRad, vom betrieblichen Mobilitätsmanagement, vom Lastenradförderprogramm für Familien mit Kindern sowie vom kostenlosen Lastenradverleih. All diese Aktivitäten machen die nachhaltige Mobilität für alle sichtbar.

Die Umsetzung dieser Entscheidungen und die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität kann dann gut gelingen, wenn das Miteinander im Straßenraum, die Akzeptanz und das Verständnis für unterschiedliche Mobilitätsformen, für Baustellen und für Veränderungen und Transformation umgesetzt und von Bürger*innen gelebt wird. Dabei wird auch in Zukunft nicht auf jedem Abschnitt im Gesamtverkehrsnetz für alle Verkehrsträger*innen ausreichend Platz für Optimallösungen sein. Hier gilt es einerseits gut im Sinne des Gesamtverkehrsnetzes abzuwägen und andererseits den Mut zu haben, die nötigen Kompromisse einzugehen und Flächen gemeinsam zu nutzen.

Die nächsten Schritte sind klar: Den Maßnahmenplan 2030 politisch verabschieden und das Radhauptnetz konsequent weiter ausbauen.



Anhang

Übersicht politischer Beratungen zu Radverkehrsthemen

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Linterstraße; hier: Knoten Lintertstraße/Schönforststraße und Kreuzungsbereich Sittarder Straße/Fichtestraße	Planungs- und Ausführungsbeschluss	11.01.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Vorhabenablaufkonzept des geförderten Projektes Rad-Vor-rang-Route (RVR) Haaren inkl. Durchführung von Bürger*innen-beteiligungen je Bezirk im Rahmen der Vorplanung	Entscheidungsvorlage	11.01.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Sichere Radverkehrsinfrastruktur: Lütticher Straße zwischen Brüsseler Ring und Hohenstufenallee	Planungs- und Ausführungsbeschluss	11.01.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Monschauer Straße, Radwege-beleuchtung	Kenntnisnahme	11.01.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Sichere Radverkehrsinfrastruktur: Lütticher Straße zwischen Brüsseler Ring und Hohenstufenallee	Planungs- und Ausführungsbeschluss	12.01.23	Mobilitätsausschuss	
Linterstraße; hier Knoten Lintertstraße/Schönforststraße und Kreuzungsbereich Sittarder Straße/Fichtestraße	Planungs- und Ausführungsbeschluss	12.01.23	Mobilitätsausschuss	
Vorhabenablaufkonzept des geförderten Projektes Rad-Vor-rang-Route (RVR) Haaren inkl. Durchführung von Bürger*innen-beteiligungen je Bezirk im Rahmen der Vorplanung	Entscheidungsvorlage	12.01.23	Mobilitätsausschuss	
Monschauer Straße, Radwege-beleuchtung	Kenntnisnahme	12.01.23	Mobilitätsausschuss	
Fahrradbügel Marktstraße Ecke Ringstraße	Entscheidungsvorlage	25.01.23	Bezirksvertretung Aachen-Brand	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Monschauer Straße, Radwege-beleuchtung	Kenntnisnahme	25.01.23	Bezirksvertretung Aachen-Korneli-münster/Walheim	
Alternativstandort für Fahrrad bügel in Kornelimünster	Entscheidungsvorlage	25.01.23	Bezirksvertretung Aachen-Korneli-münster/Walheim	
Mündlicher Bericht des Aachener Stadtbetriebs zum Winterdienst auf Radwegen	Mündlicher Bericht	23.02.23	Mobilitätsausschuss	
Monschauer Straße, Radwege-beleuchtung	Kenntnisnahme	23.02.23	Mobilitätsausschuss	
Ratsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Sicherer Radver-kehr durch Protected Bike Lanes“ vom 02.11.2018 bzw. Ratsantrag 553/17 der Fraktionen CDU+SPD „Protected bikelanes – Prüfung möglicher Streckenabschnitte für geschützte Radfahrstreifen“ vom 01.10.2019	Kenntnisnahme	23.02.23	Mobilitätsausschuss	
Ratsantrag 550/17 der Fraktionen CDU+SPD „Vernetzung mit dem städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr“ vom 30.09.2019	Kenntnisnahme	23.02.23	Mobilitätsausschuss	
Sachstandsbericht Mängelmelder	Kenntnisnahme	23.02.23	Mobilitätsausschuss	
Sachstandsbericht (RVR Vaals)	Kenntnisnahme	23.03.23	Mobilitätsausschuss	
Sachstandsbericht Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)	Kenntnisnahme	23.03.23	Mobilitätsausschuss	
Napoleonsberg: Instandsetzung der Inde-Stützwand 2. BA sowie Prüfung der Machbarkeit einer Radverkehrsführung zwischen der Fußgängerbrücke zum Benediktusplatz und der Brücke zum Korneliusmarkt	Entscheidungsvorlage	29.03.23	Bezirksvertretung Aachen-Korneli-münster/Walheim	
Horbacher Straße in Richterich und Horbach: Querungsmöglich-keiten für den Radverkehr	Entscheidungsvorlage	29.03.23	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	
Errichtung der ersten Fahrrad-sträßen in Richterich	Entscheidungsvorlage	29.03.23	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	
Sachstand (RVR Vaals)	Kenntnisnahme	19.04.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Jülicher Straße (hier: Neuer Querschnitt nach Asphaltmaßnahme zwischen Hansemannplatz und Blücherplatz)	Entscheidungsvorlage	19.04.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Die Verwaltung wird gebeten, bis zur nächsten Sitzung die Markierung einer Busspur, einer Radspur und einer Kfz-Spur pro Richtung zu prüfen.
Turmstraße (im Abschnitt Roermonder Straße bis Pontwall): Anpassung der Straßenraumaufteilung	Entscheidungsvorlage	19.04.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Auszug – Kleinköln-, Minoriten- und Martinstraße- Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr	Planungs- und Ausführungsbeschluss	19.04.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Pilotversuch kleine Fahrradabstellanlagen im Quartier Bürgerantrag zu gesichertem Fahrradparken im Johannistal	Entscheidungsvorlage	19.04.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Mehr Verkehrssicherheit an Grundschulen	Kenntnisnahme	20.04.23	Mobilitätsausschuss	
Sachstandsbericht Radentscheid	Kenntnisnahme	20.04.23	Mobilitätsausschuss	
Pilotversuch kleine Fahrradabstellanlagen im Quartier zu gesichertem Fahrradparken im Johannistal	Bürgerantrag	20.04.23	Mobilitätsausschuss	
Horbacher Straße in Richterich und Horbach: Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr	Entscheidungsvorlage	20.04.23	Mobilitätsausschuss	
Napoleonsberg: Instandsetzung der Inde-Stützwand 2. BA sowie Prüfung der Machbarkeit einer Radverkehrsführung zwischen der Fußgängerbrücke zum Benediktusplatz und der Brücke zum Korneliusmarkt	Entscheidungsvorlage	20.04.23	Mobilitätsausschuss	
Lastenradförderprogramm – Start des dritten Förderzeitraums	Kenntnisnahme	20.04.23	Mobilitätsausschuss	
Kampagne Mobilitätswende: Auftaktpräsentation	Kenntnisnahme	20.04.23	Mobilitätsausschuss	
Turmstraße (im Abschnitt Roermonder Straße bis Pontwall): Anpassung der Straßenraumaufteilung	Entscheidungsvorlage	20.04.23	Mobilitätsausschuss	
Kleinköln-, Minoriten- und Martinstraße – Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr	Planungs- und Ausführungsbeschluss	20.04.23	Mobilitätsausschuss	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Sachstand (RVR Vaals)	Kenntnisnahme	03.05.23	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	
Antrag der Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion vom 23.02.2023 „Räumung von Wegen für nicht-motorisierten Verkehr“	Kenntnisnahme	03.05.23	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	
Beseitigung von Geh-/Radwegschäden im Bereich der Roermonder Straße 609	Entscheidungsvorlage	03.05.23	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	
Mündlicher Sachstandsbericht Planungs- und Baumaßnahmen Straße	Kenntnisnahme	11.05.23	Mobilitätsausschuss	Frau Strehle erläutert den Mitgliedern die zuvor ausgeteilte Übersicht der derzeitigen Straßenbaumaßnahmen und deren Sachstände. Sie weist darauf hin, dass es sich hierbei nur um eine Auswahl von rund 90 Maßnahmen handele, während man im Gesamten derzeit ein Paket aus 230 Maßnahmen bearbeite.
Kleinköln-, Minoriten- und Martinstraße- Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr	Planungs- und Ausführungsbeschluss	24.05.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Ludwigsallee (im Abschnitt Lousbergstraße bis Ponttor) Neumarkierung und Anpassung der Straßenraumaufteilung	Entscheidungsvorlage	24.05.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Reallabor Templergraben, Hier Abschlussbericht	Entscheidungsvorlage	24.05.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Die Vorlage wurde verwaltungsseitig zurückgezogen und der Tagesordnungspunkt abgesetzt.
VEP Aachen, hier Sachstandsbericht	Kenntnisnahme	01.06.23	Mobilitätsausschuss	
Ludwigsallee (im Abschnitt Lousbergstraße bis Ponttor) Neumarkierung und Anpassung der Straßenraumaufteilung	Entscheidungsvorlage	01.06.23	Mobilitätsausschuss	
Kleinköln-, Minoriten- und Martinstraße- Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr	Planungs- und Ausführungsbeschluss	01.06.23	Mobilitätsausschuss	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Pilotversuch kleine Fahrradabstellanlagen im Quartier Bürgerantrag zu gesichertem Fahrradparken im Johannistal	Entscheidungsvorlage	01.06.23	Mobilitätsausschuss	Der Tagesordnungspunkt wird vertagt.
Sachstandsbericht Radverkehrsanlagen – Sicherheitsräume zu Parkstreifen bzw. Seitenstreifen	Kenntnisnahme	01.06.23	Mobilitätsausschuss	
Fahrradtrainings in Aachen	Kenntnisnahme	01.06.23	Mobilitätsausschuss	
Sanierung Radweg Berensberger Straße		06.06.23	Naturschutzbeirat	
Pilotversuch kleine Fahrradabstellanlagen im Quartier Bürgerantrag zu gesichertem Fahrradparken im Johannistal	Entscheidungsvorlage	13.06.23	Bürgerforum	
Pilotversuch kleine Fahrradabstellanlagen im Quartier Bürgerantrag zu gesichertem Fahrradparken im Johannistal	Entscheidungsvorlage	14.06.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Radhauptnetz	Entscheidungsvorlage	14.06.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Rombachstraße – Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Rad-Vorrang-Route Brand	Planungsbeschluss	14.06.23	Bezirksvertretung Aachen-Brand	
Radhauptnetz	Entscheidungsvorlage	14.06.23	Bezirksvertretung Aachen-Brand	
Radhauptnetz	Entscheidungsvorlage	14.06.23	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	
Radhauptnetz	Entscheidungsvorlage	14.06.23	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	
Radhauptnetz	Entscheidungsvorlage	14.06.23	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	
Radhauptnetz	Entscheidungsvorlage	21.06.23	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimonster / Walheim	
Rad-Vorrang-Route Vaals und Premiumfußweg Westpark – Umgestaltung der Lochnerstraße	Entscheidungsvorlage	09.08.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Vorstellung Ergebnisse Gutachten Fahrradparken Rothe Erde und Westbahnhof	Kenntnisnahme	09.08.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Mobilitätskonzept Aachen-Brand, Vorstellung der Ergebnisse	Entscheidungsvorlage	16.08.23	Bezirksvertretung Aachen-Brand	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Fuß- und Radweg im Innenbereich Baugebiet Lichtenbusch	Entscheidungsvorlage	16.08.23	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimonster / Walheim	
Ertüchtigung des Weges „Hohlweg“ zum Fahrradweg,	Kenntnisnahme	16.08.23	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Die durch die Verwaltung aufgeführten Alternativen zur Befestigung des Hohlweges werden verworfen.
Radhauptnetz	Entscheidungsvorlage	16.08.23	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	
Radhauptnetz	Entscheidungsvorlage	24.08.23	Mobilitätsausschuss	
Rad-Vorrang-Route Vaals und Premiumfußweg Westpark – Umgestaltung der Lochnerstraße (Programmerberatung)	Entscheidungsvorlage	24.08.23	Mobilitätsausschuss	
Vorstellung Ergebnisse Gutachten Fahrradparken Rothe Erde und Westbahnhof	Kenntnisnahme	24.08.23	Mobilitätsausschuss	
Pilotversuch kleine Fahrradabstellanlagen im Quartier Bürgerantrag zu gesichertem Fahrradparken im Johannistal	Entscheidungsvorlage	24.08.23	Mobilitätsausschuss	
Turmstraße (im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall) Anpassung der Straßenraumaufteilung	Entscheidungsvorlage	24.08.23	Mobilitätsausschuss	zurückgestellt
Protected Bike Lane in der Saarstraße: Evaluation der temporären Verkehrsfreigabe	Entscheidungsvorlage	24.08.23	Mobilitätsausschuss	zurückgestellt
Rombachstraße – Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Rad-Vorrang-Route Brand	Planungsbeschluss	24.08.23	Mobilitätsausschuss	
Wiesenweg Verbesserung für Radfahrende	Entscheidungsvorlage	30.08.23	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	
Reallabor Templergraben Abschlussbericht	Entscheidungsvorlage	31.08.23	Gemeinsame Sonder-sitzung des Mobilitätsausschusses mit der Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Innenstadtmobilität für Morgen Zwischenbericht- Bausteine des Konzepts, Informationsveranstaltungen im Herbst 2023	Kenntnisnahme	31.08.23	Gemeinsame Sonder-sitzung des Mobilitätsausschusses mit der Bezirksvertretung Aachen-Mitte	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Turmstraße (im Abschnitt Maastrichter Straße bis Pontwall) Anpassung der Straßenraumaufteilung	Entscheidungsvorlage	31.08.23	Gemeinsame Sonder-sitzung des Mobili-tätsausschusses mit der Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Protected Bike Lane in der Saarstraße: Evaluation der temporären Verkehrs freigabe	Entscheidungsvorlage	31.08.23	Gemeinsame Sonder-sitzung des Mobili-tätsausschusses mit der Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Umgestaltung der Salierallee nach Regionetz-Maßnahme	Planungsbeschluss	06.09.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Umgestaltung der Salierallee nach Regionetz-Maßnahme	Planungsbeschluss	14.09.23	Mobilitätsausschuss	
Theaterplatz i.R. Innenstadt-konzept 2022	Entscheidungsvorlage	14.09.23	Mobilitätsausschuss	
Planungsbeschluss zum geförder-ten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren	Planungsbeschluss	18.10.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Der Tagesordnungs-punkt wurde vertagt.
Rad-Vorrang-Route Eilendorf und Brand Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße	Ausführungsbeschluss	18.10.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Die Vorlage wurde von der Verwaltung zurück-gezogen, der Tagesord-nungspunkt vertagt.
Innenstadtmobilität für morgen Grundsatzbeschluss Gesamt-konzept und Planungsauftrag neue Lenkung Autoverkehr	Entscheidungsvorlage	18.10.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Umleitungsstrecke für den Fuß- und Radverkehr zwischen Haaren und Eilendorf während Sperr-phasen der Wegverbindungen unter der Haarbachtalbrücke		18.10.23	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	
Zweckmäßige Anlage des Fuß- und Fahrradtunnels/Umleitungs-strecke als Alternativstrecke für den Radverkehr zwischen Haaren und Eilendorf während der gesamten Bauphase der Haarbachtalbrücke		18.10.23	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	
Planungsbeschluss zum geförder-ten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren	Entscheidungsvorlage	18.10.23	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Planungsbeschluss zum geförder-ten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren	Entscheidungsvorlage	24.10.23	Ausschuss für Um-welt und Klimaschutz	
Fahrradbügelstandorte in Kornelimünster/Walheim	Entscheidungsvorlage	25.10.23	Bezirksvertretung Aachen-Korneli-münster/Walheim	
Sachstand Ertüchtigung von Radwegen	Kenntnisnahme	25.10.23	Bezirksvertretung Aachen-Korneli-münster/Walheim	
Innenstadtmobilität für morgen Grundsatzbeschluss Gesamt-konzept und Planungsauftrag neue Lenkung Autoverkehr	Entscheidungsvorlage	26.10.23	Mobilitätsausschuss	
Planungsbeschluss zum geförder-ten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren	Entscheidungsvorlage	26.10.23	Mobilitätsausschuss	Die Vorlage wurde vertagt.
Grüner Weg, hier: Sachstand und weitere Anpassung	Planungsbeschluss	26.10.23	Mobilitätsausschuss	zur Kenntnis genommen
Rad-Vorrang-Route Eilendorf und Brand Umgestaltung der Bismarck-straße zur Fahrradstraße – Aus-führungsbeschluss und überplan-mäßige Verpflichtungsermächti-gung, Haushaltsjahr 2023	Entscheidungsvorlage	15.11.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Innenstadtmobilität für morgen Planungs- & Ausführungsbe-schluss über die Änderung der Verkehrsführung – Neue Lenkung des Autoverkehrs und Bereit-stellung überplanmäßiger Mittel, Haushaltsjahr 2023	Entscheidungsvorlage	15.11.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Planungsbeschluss zum geförder-ten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren	Entscheidungsvorlage	15.11.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	geändert beschlossen
Planungsbeschluss zum geförder-ten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren	Entscheidungsvorlage	22.11.23	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	
Rad- und Fußwegeverbindung während der Vollsperrung der BAB A544	Kenntnisnahme	22.11.23	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Innenstadtmobilität für morgen Planungs- & Ausführungsbeschluss über die Änderung der Verkehrsführung – Neue Lenkung des Autoverkehrs und Bereitstellung überplanmäßiger Mittel, Haushaltsjahr 2023	Entscheidungsvorlage	23.11.23	Mobilitätsausschuss	
Planungsbeschluss zum geförderten Projekt Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren	Entscheidungsvorlage	23.11.23	Mobilitätsausschuss	
Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße – Ausführungsbeschluss und überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung, Haushaltsjahr 2023	Entscheidungsvorlage	23.11.23	Mobilitätsausschuss	
Theaterplatz i.R. Innenstadt-konzept 2022; hier: Planungsbeschluss Theaterplatz und Theaterstraße bis zur Borngasse	Empfehlung	23.11.23	Betriebsausschuss Kultur und Theater	
RS4 – Radschnellweg Euregio Sachstandsbericht zur Linienfindung	Empfehlung	28.11.23	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	
Konzept zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeanbindung im südöstlichen Umfeld des Uniklinikums Aachen, hier auch: „Kenntlichmachung Radewegführung Kullenhofstraße im Bereich Querung zum Klinikum“,	Entscheidungsvorlage	29.11.23	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	
Rad-Vorrang-Route Eilendorf und Brand Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße – Ausführungsbeschluss und überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung, Haushaltsjahr 2023	Entscheidungsvorlage	05.12.23	Finanzausschuss	
Sachstand Fahrradparken in Aachen, insb. Aufstellung und Planung Fahrradbügel 2023	Kenntnisnahme	06.12.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Beseitigung von Geh-/Radwegschäden im Bereich der Roermonder Straße 609	Kenntnisnahme	06.12.23	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	
RS4-Radschnellweg Euregio- Sachstandsbericht zur Linienfindung	Kenntnisnahme	06.12.23	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	
Theaterplatz i.R. Innenstadtkonzept 2022; hier Sachstandsbericht zur Planung des Kapuzinergrabens	Empfehlung	06.12.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	

Thema	Beschlussart	Beratungsdatum	Gremium	Besonderes
Theaterplatz i.R. Innenstadt-konzept 2022; hier: Planungsbeschluss Theaterplatz und Theaterstraße bis zur Borngasse	Empfehlung	06.12.23	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	
Theaterplatz i.R. Innenstadt-konzept 2022; hier: Planungsbeschluss Theaterplatz und Theaterstraße bis zur Borngasse	Entscheidungsvorlage	07.12.23	Planungsausschuss	
Theaterplatz i.R. Innenstadtkonzept 2022; hier Sachstandsbericht zur Planung des Kapuzinergrabens	Empfehlung	07.12.23	Planungsausschuss	
Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße – Ausführungsbeschluss und überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung, Haushaltsjahr 2023	Entscheidungsvorlage	13.12.23	Rat der Stadt Aachen	
Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße – Ausführungsbeschluss und überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung, Haushaltsjahr 2023	Entscheidungsvorlage	14.12.23	Mobilitätsausschuss	
Sachstand Fahrradparken in Aachen, insb. Aufstellung und Planung Fahrradbügel 2023	Kenntnisnahme	14.12.23	Mobilitätsausschuss	
Konzept zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeanbindung im südöstlichen Umfeld des Uniklinikums Aachen, hier auch: „Kenntlichmachung Radewegführung Kullenhofstraße im Bereich Querung zum Klinikum“	Entscheidungsvorlage	14.12.23	Mobilitätsausschuss	
Theaterplatz i.R. Innenstadt-konzept 2022; hier: Planungsbeschluss Theaterplatz und Theaterstraße bis zur Borngasse	Entscheidungsvorlage	14.12.23	Mobilitätsausschuss	
Theaterplatz i.R. Innenstadtkonzept 2022; hier Sachstandsbericht zur Planung des Kapuzinergrabens	Entscheidungsvorlage	14.12.23	Mobilitätsausschuss	
Entwicklung von Mobilitätshubs – Planungen und Fördermittel, TO-Antrag der CDU Fraktion vom 23.11.2023	Kenntnisnahme	14.12.23	Mobilitätsausschuss	
Bushof als Mobilitätshub – Umsetzungsperspektive, TO Antrag der CDU Fraktion vom 23.11.2023	Kenntnisnahme	14.12.23	Mobilitätsausschuss	



Herausgeberin

Stadt Aachen
Fachbereich Stadtplanung, -entwicklung und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität
Lagerhausstr. 20
52064 Aachen

www.aachen.de/radverkehr

Redaktion

Celina Bauer, Daniela Rüdel

Layout

yella park

Illustrationen

Carabin Praß GmbH

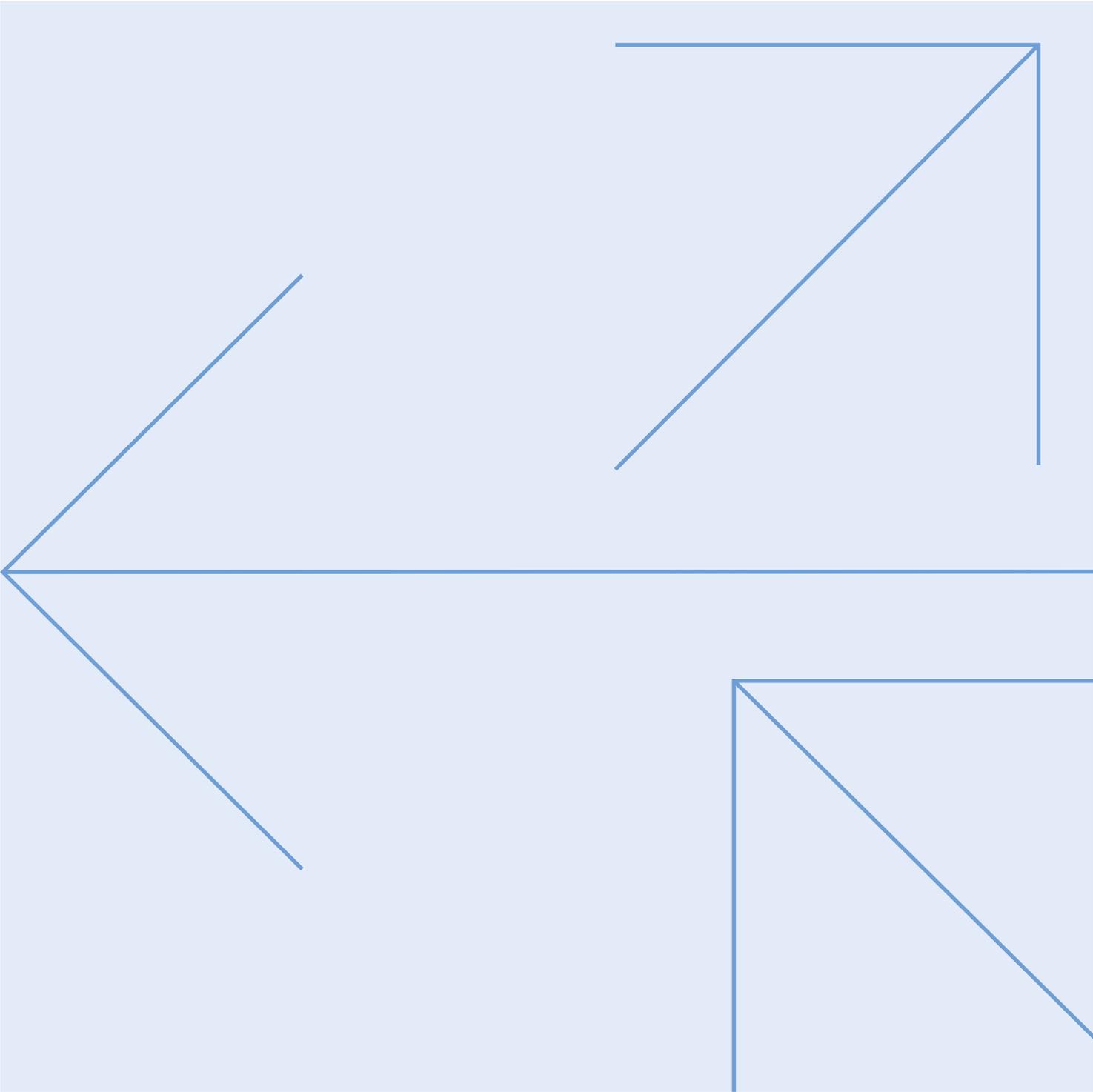
Druck

frank druck+medien

Abbildungen

Seite 5: Portrait Frau Keupen: Carl Brunn
Portrait Frau Burgdorff: Stadt Aachen/Andreas Hermann
Abb. 1, 3, 5, 9: yella park
Abb. 12: Fa. wesentlich
Abb. 18: Urban Catalyst GmbH
Abb. 19: v-Cube

Alle übrigen Abbildungen – Stadt Aachen



Radverkehrsbericht 2023

der Stadt Aachen

Stadt Aachen

Die Oberbürgermeisterin
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen
Tel.: 0241 432-0
radverkehr@mail.aachen.de
www.aachen.de/radverkehr

www.aachen.de