



# Tätigkeits- bericht 2021

zum Radentscheid  
in Aachen

[www.aachen.de/radentscheid](http://www.aachen.de/radentscheid)

stadt aachen



# Impressum

Januar 2022

Redaktioneller Hinweis:

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

## Stadt Aachen

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

[www.aachen.de/radentscheid](http://www.aachen.de/radentscheid)

## Verantwortliche Autor\*innen

Celina Bauer	Uwe Müller
Julian Billen-Föcking	Claudia Nowak
Silke Clasen	Kay Oebels
Markus Engels	Christine Pauls
Maximilian Geulen	Dr. Michael Pielen
Daniel Horbach	Dr. Silke Roder
Alina Huppertz	Tim Rohbock
Dr. Armin Langweg	Daniela Rüdell
Tobias Larscheid	Julia Scholtes
Gaby Mans	Isabel Strehle
Kai Mohren	Bastian Weiser

## Abbildungen

Umschlagsseite vorne: Stadt Aachen  
Umschlagseite hinten: Stadt Aachen  
Seite 4: Jo Magrean | Bernd Büttgens  
Seite 7: Radentscheid Aachen/Ute Haupts (Abb. 2)  
Seite 8: Stadt Aachen/David J. Engel  
Seite 9: Atelierhaus Engelen/Peter Rotheudt  
Seite 10: Stadt Aachen/David J. Engel  
Abbildung 1 bis 16: Stadt Aachen  
Abbildung 17: AGFS 2021:43  
Abbildung 18 bis 26: Stadt Aachen  
Abbildung 25: Schütz Baustoffe  
Abbildung 27 bis 36: Stadt Aachen  
Abbildung 37: Stadt Aachen//Martin Bangratz  
Abbildung 38: Stadt Aachen

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>Einordnung &amp; Kurzfassung</b>	<b>6</b>
<b>1 Ziele für den Verkehr in Aachen</b>	<b>7</b>
1.1 Ziele im Haushalt der Stadt Aachen	7
1.2 Vision Mobilität 2050 als Fernziel	8
1.3 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen	10
1.4 Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK)	10
1.5 Einordnung der Ziele des Radentscheides in die Verkehrsentwicklungsplanung	11
<b>2 Der Radentscheid in Aachen</b>	<b>11</b>
2.1 Allgemeines	11
2.2 Ziele und deren Konkretisierung	11
<b>Ziele des Radentscheids in Aachen</b>	<b>12</b>
<b>3 Arbeit für den Radverkehr in Aachen 2021</b>	<b>14</b>
3.1 Allgemeines	14
3.1.1 Ressourcen (Finanzen und Personal)	14
3.1.2 Politische Beratungen	15
3.2 Zielerfüllung 2021	15
3.2.1 Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen	15
3.2.2 Kreuzungen sicher gestalten	24
3.2.3 Radwege an Hauptstraßen	27
3.2.4 Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten	32
3.2.5 Fahrradstellplätze umfassend ausbauen	33
3.2.6 Mängel online erheben und zeitnah beseitigen	36
3.2.7 Verkehrswende konsequent und transparent fördern	37
3.3 Weitere radverkehrliche Entwicklungen	38
<b>4 Monitoring des Radentscheids</b>	<b>38</b>
<b>Umsetzung Radentscheid auf einen Blick</b>	<b>40</b>
<b>5 Ausblick Radentscheid Aachen</b>	<b>41</b>
5.1 Maßnahmen 2022	41
5.1.1 Planung	41
5.1.2 Umsetzung	44
5.2 Perspektive 2025	44
<b>6 Fazit</b>	<b>45</b>
<b>Anhang</b>	<b>46</b>

# Vorwort



Sibylle Keupen  
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen



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

## Liebe Aachenerinnen und Aachener,

Radfahren ist gesund und umweltfreundlich. Damit Radfahren in Aachen aber auch sicher ist, müssen sich Stadtraum und Verkehr verändern. Wir sind gefordert, die Verkehrswende konkret zu gestalten. Das Fahrrad nimmt hierbei neben dem Fußverkehr und dem Öffentlichen Personennahverkehr eine entscheidende Rolle ein.

Erst durchgängig ausgebaute, attraktive Radrouten machen das Fahrrad zu einem gern genutzten Fortbewegungsmittel. Komfortable und sichere Radwege sind die Basis dafür, dass eine Stadt an Lebensqualität gewinnt. Diese Vision eines radverkehrsfreundlichen Aachens wurde von der Verwaltung unter anderem mit dem Rad-Vorrang-Netz vorbereitet. Der Beschluss erfolgte im September 2019. Der Radentscheid, welcher im November 2019 durch die Politik fast einstimmig beschlossen wurde, stärkt und konkretisiert diese Vision mit sieben Zielen.

Die Umsetzung der Ziele – das haben wir in den beiden Jahren seit dem Beschluss erfahren – erfordert an fast allen Stellen den ausführlichen Dialog der unterschiedlichen Interessen. Das Zukunftsbild nimmt also auch dadurch Gestalt an, dass Sie als Bürgerin und Bürger an Planung und Entwicklung Teil haben und mitwirken. An den meisten Stellen geht es sehr konkret um die Neuaufteilung des Straßenraums. Es geht um den Erhalt und den Wegfall von Autoparkplätzen. Es geht um sichere, baulich getrennte Radwege.

Aus den Erfahrungen der Planungen in den letzten Monaten haben wir gelernt. Wir schaffen ein sicheres Radwegenetz, auch wenn die Umsetzung nicht an jeder Stelle vollständig entsprechend der formulierten Ziele des Radentscheids gelingt.

Es geht eindeutig voran. Auch die erste für den Radverkehr umgebaute große Kreuzung ist konkret in der Planung. Die Umsetzung des Radentscheids trägt zu einer nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung bei. In Anbetracht der Klima- und Umweltkatastrophen, die Aachen und Umgebung 2021 schwer belasteten, ist es wichtiger denn je, mutige Entscheidungen für eine Verkehrswende zu treffen und diese umzusetzen.

Die ersten beiden Jahre nach dem Beschluss des Radentscheides waren – wie wir es angekündigt haben – die Zeit, um Fahrt aufzunehmen, Planungen anzupassen und die notwendigen politischen Einzelentscheidungen herbeizuführen.

Der vorliegende Bericht legt dar, wo wir heute stehen, was bisher umgesetzt und was konkret für die Verbesserung der Radinfrastruktur in Planung ist. Gleichzeitig wollen wir den ÖPNV in den nächsten Jahren um 30 Prozent ausbauen. Das Ziel, den Anteil des Autoverkehrs am Modal Split deutlich zu reduzieren, hat die Verwaltung fest im Blick und in der Umsetzung.

[www.radentscheid-aachen.de](http://www.radentscheid-aachen.de)

Sibylle Keupen  
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen

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



# Radentscheid in Aachen

## Einordnung & Kurzfassung

### Einordnung

Am 6. November 2019 hat der Rat der Stadt Aachen bei einer Enthaltung einstimmig das Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ als zulässig erachtet. Mittlerweile befindet sich die Stadtverwaltung im zweiten Jahr des Radentscheid und der diesbezüglichen Planung, Entwicklung und Umsetzung. Die Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und Vertreter\*innen des Radentscheids hat sich verstetigt. Die Entwicklung eines radverkehrsfreundlichen Aachens schreitet weiter voran. Der vorliegende Jahresbericht stellt die erzielten Ergebnisse in Bezug auf die Umsetzung des Radentscheids dar. Dieser Bericht fasst die Ergebnisse aus dem Jahr 2021 zusammen und ist als Fortsetzung des Tätigkeitsberichtes 2020 anzusehen. Mit der Jahresveranstaltung am 8. Februar 2022 wird das **Ziel 7: Verkehrswende konsequent und transparent fördern umgesetzt**.

### Kurzfassung

Der Rat der Stadt Aachen hat am 6. November 2019 den „Radentscheid Aachen“ als Bürgerbegehren für zulässig erachtet und diesem mehrheitlich bei vier Gegenstimmen in der Sache entsprochen. Zuvor hatten 37.436 Menschen bis zum Stichtag Anfang Oktober 2019 dem Radentscheid ihre Stimme gegeben.

Mit der Annahme der Ziele des Radentscheids ist ein umfangreiches Arbeitsprogramm verbunden. Politik und Verwaltung stehen in den acht Jahren, von 2019 bis 2027, die als Geltungszeitraum des Radentscheids formuliert wurden, vor großen Aufgaben in der Planung, der baulichen Umsetzung, der Pflege und der Organisation radverkehrlicher Infrastruktur sowie der Einführung geeigneter Managementinstrumente. Auch nach diesem Zeitraum wird der Umbau der Stadt nicht aufhören. Zu den Aufgaben zählt auch ein jährlicher Rechenschaftsbericht, der mit diesem Dokument vorgelegt und jährlich aktualisiert wird.

Das Jahr 2020 war von vorbereitenden Maßnahmen geprägt. 2021 hat die Stadt Aachen diese Vorbereitungen weitgehend konsolidiert und konnte vor allem die Planung von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur deutlich intensivieren. Die im Radentscheid jeweils als Jahresdurchschnittswert formulierten Massenziele hat die Stadt Aachen 2021 noch nicht erreicht.

Zum Stichtag 31. Dezember 2021 sind circa 55 Maßnahmen mit mindestens einem Planungsbeschluss zu verzeichnen. Insgesamt waren fünf radverkehrsrelevante Baumaßnahmen abgeschlossen, drei im Bau, 29 in Planung und 18 in Vorbereitung. Weitere Maßnahmen befinden sich in der Vorplanung. Im nichtinvestiven Bereich sind wesentliche Konzeptionen, Ausschreibungen und Vergaben (wie etwa die Vergabe zur Einrichtung eines Mängel-Meldeportals) abgeschlossen.

Zur Umsetzung des Radentscheids hat die Stadt Aachen 2020 neun zusätzliche Personalstellen eingerichtet und bis Dezember 2021 erfolgreich besetzt. Darüber hinaus wurde insbesondere der Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur 2020 und 2021 personell verstärkt.

Die Stadt Aachen hat 2021 insgesamt 3.55 Millionen Euro in den Radverkehr investiert. Das sind rund 14 Euro pro Einwohner\*in. In der Finanzierung dieses Investitionsvolumens gewinnt die stete und versierte Fördermittelakquise zunehmend an Bedeutung.

Die Umsetzung des Radentscheids erfordert, den Straßenraum grundlegend neu aufzuteilen. Der Radentscheid eröffnet damit die Chance, Stadt zu gestalten und Potentiale der Nachhaltigkeit im öffentlichen Raum zu heben. Er ist Motor für einen umfassenden Transformationsprozess geworden, der die gesamte Stadtgesellschaft betrifft und sie vor große Aufgaben stellt. Die Stadt Aachen verfolgt daher in Planung und Bau sämtlicher Maßnahmen einen integrierten Ansatz im Hinblick auf

- die ganzheitliche Betrachtung aller Verkehre des Umweltverbundes
- die ganzheitliche Betrachtung von Straße und versorgender Infrastruktur
- die Transparenz, Dialogorientierung und die Mitwirkungsangebote an die Stadtgesellschaft

Die Maßnahmen des Radentscheids bedürfen – getragen von den Beschlüssen des politischen Entscheidungsträgers – der Auseinandersetzung und Akzeptanz innerhalb der Stadtgesellschaft. Für den aktuell erforderlichen Diskurs hat die Stadtverwaltung insbesondere in 2021 neue Dialogformate erprobt und eingeführt.



Abbildung 1: Unterschriftenübergabe des Radentscheids Aachen am 1. Oktober 2019 an Aachens Oberbürgermeister Marcel Philipp

# 1 Ziele für den Verkehr in Aachen

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

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

## 1.1 Ziele im Haushalt der Stadt Aachen

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

### Neubau und Unterhaltung von Straßen (12.01.02)

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

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

Die Zielerreichung wird gemessen an:

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

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

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

2: *Selbstverständnis der Stadt Aachen* [http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/politik\\_verwaltung/selbstverstaendnis/index.html](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/politik_verwaltung/selbstverstaendnis/index.html), 11/2018

3: *Haushaltsplan 2019 der Stadt Aachen* [http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/politik\\_verwaltung/haushaltsplan/haushaltsplan\\_2019/Haushaltsplan-2019.pdf](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/politik_verwaltung/haushaltsplan/haushaltsplan_2019/Haushaltsplan-2019.pdf), S. 1113 ff, abgerufen: 08/2019





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

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

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

### **Planung, Betreuung & Unterhaltung von Verkehrsanlagen (12.02.02)**

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

### **1.2 Vision Mobilität 2050 als Fernziel**

Im Januar 2014 wurde als ein erster zentraler Teil der Verkehrsentwicklungsplanung die „Vision Mobilität 2050“ beschlossen<sup>4</sup>. Diese stellt das angestrebte Wunschbild in der Zukunft dar. Die Mobilitätsstrategie 2030 soll diese Vision konkretisieren.

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

*4 Die Langfassung der Vision Mobilität 2050 mit den im weiteren Text dargestellten Abbildungen ist abrufbar unter [www.aachen.de/vep](http://www.aachen.de/vep)*

### **Straßennetze und Lebensräume**

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

---

Der Verkehr ist stadtverträglich. Straßen sind attraktive Lebensräume.

---

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

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

### **Radverkehr**

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





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

---

## Fahr Rad in Aachen! Möglichst sicher und komfortabel.

---

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

### Fußverkehr

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

---

Erlebe und entdecke deine Stadt zu Fuß. Jeden Tag.

---

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

### Pkw-Verkehr

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

---

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

---

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





### 1.3 Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen

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

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

Für diese Ziele wurde ein Monitoringsystem mit 25 Indikatoren in einem stringenten Aushandlungsprozess erarbeitet und beschlossen<sup>5</sup>. Dabei wurde das Prinzip der smarten Ziele verwendet. „Smart“ bedeutet dabei, dass Ziele spezifisch, messbar, erreichbar oder akzeptiert, realistisch und terminiert formuliert werden.

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

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

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

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

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

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

### 1.4 Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK)

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

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

der Verkehr maßgeblich zur Reduktion der aktuellen CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.

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

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

### 1.5 Einordnung der Ziele des Radentscheides in die Verkehrsentwicklungsplanung

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

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

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

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

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

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

## 2 Der Radentscheid in Aachen

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

### 2.1 Allgemeines

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

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

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

### 2.2 Ziele und deren Konkretisierung

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

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

# Ziele des Radentscheids in Aachen

## 1 Durchgängiges, engmaschiges Radwegesetz erstellen

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

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

## 2 Kreuzungen sicher gestalten

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

minimiert. Umbaupriorität haben Kreuzungen mit besonderer Bedeutung im Radwegenetz, hohem Verkehrsaufkommen oder besonderem Gefährdungspotenzial.

### 2.1 Große Ampelkreuzungen

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

### 2.2 Einmündungen und Grundstückszufahrten

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

## 3 Sichere Radwege an Hauptstraßen

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

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





## 4 Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

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

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

## 5 Fahrradstellplätze umfassend ausbauen

- a. 2.500 Plätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen,
- b. 2.500 überdachte, beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen,
- c. je 5.000 Plätze an Fahrradbügeln außerhalb sowie innerhalb des Alleenrings.

## 6 Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

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

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

## 7 Verkehrswende konsequent und transparent fördern

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

veröffentlicht und in Bürgerforen sowie politischen Gremien diskutiert.



# 3 Arbeit für den Radverkehr in Aachen 2021

**Aachens Straßen verändern sich Stück für Stück, sie werden radverkehrsfreundlicher gestaltet. Die Stadt Aachen treibt die Umsetzung des Radentscheids, da wo es möglich ist, sukzessive voran. Vorbereitungen, die Entwicklung von Standards, Instrumente, Verfahren, Verkehrsversuche, Beobachtungen, Evaluationen, Bewertungen, Information, Konsultation, Dialog und Beteiligung sind Teil und Inhalt dieser radverkehrlichen Entwicklung. Sie tragen zu Um- sowie Neuplanungen bei.**

## 3.1 Allgemeines

Die Umsetzung des Radentscheids Aachen ist ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende und leistet einen signifikanten Beitrag zur Erfüllung der durch den Rat der Stadt Aachen zuletzt 2020 beschlossenen Klimaschutzziele. Der Radentscheid und die damit verbundenen Planungen sind Teil der Gesamtstrategie Radverkehr, welche die Stadt Aachen entwickelt und umsetzt. Mit den durch den Radentscheid initiierten Maßnahmen zur Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur geht eine grundlegende Flächenumverteilung des Straßenraums einher. Der Radentscheid eröffnet damit die Chance, Stadt zu gestalten und Potentiale der Nachhaltigkeit im öffentlichen Raum zu heben. Er ist Motor für einen umfassenden Transformationsprozess geworden, der die gesamte Stadtgesellschaft betrifft und sie vor große Aufgaben stellt. Die Stadt Aachen verfolgt daher in Planung und Bau sämtlicher Maßnahmen einen integrierten Ansatz im Hinblick auf

- die ganzheitliche Betrachtung aller Verkehre des Umweltverbundes
- die ganzheitliche Betrachtung von Straße und versorgender Infrastruktur
- die Transparenz, Dialogorientierung und die Mitwirkungsangebote an die Stadtgesellschaft.

Jedes einzelne Vorhaben bedarf – getragen von den Beschlüssen des politischen Entscheidungsträgers – der Auseinandersetzung und Akzeptanz innerhalb der Stadtgesellschaft. Für den aktuell erforderlichen Diskurs hat die Stadtverwaltung in 2020 und insbesondere in 2021 neue Dialogformate erprobt und eingeführt. Die dahingehend weiterentwickelten Planungsprozesse erfordern neue Routinen und zumindest in der Anlaufphase mehr Zeit für alle Beteiligten (Politik, Verwaltung, Stadtgesellschaft). Gleiches gilt für die Einführung neuer Standards und Qualitäten in allen Leistungsphasen des Planungs- und Bauprozesses. Zahlreiche Projekte, die in den Jahren vor Inangriffnahme des Radentscheids bereits bearbeitet und politisch beraten beziehungsweise beschlossen worden

sind, müssen neu angestoßen und abgestimmt werden. Die Jahre 2020 und 2021 sind daher als Anlaufphase zu werten. Neue Kolleg\*innen wurden insbesondere für die Umsetzung der Ziele des Radentscheids, zuletzt im vierten Quartal 2021, eingestellt.

Für die Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads in Alltag und Freizeit trägt die Stadt Aachen der Erkenntnis Rechnung, dass es einer qualitätsvollen Radinfrastruktur bedarf. In Ergänzung zu den bestehenden Vorgaben und Hinweisen in den technischen Regelwerken entwickelt die Stadt Aachen einen Katalog mit eigenen Standards für Radverkehrsanlagen. Darin sollen die teilweise über die Regelwerke hinausgehenden Anforderungen, die im Rahmen der Ziele des Radentscheids formuliert werden, für wiederkehrende Planungsaufgaben (z.B. Knotenpunkte, Bushaltestellen) berücksichtigt und konkretisiert werden. Für Fahrradstraßen gibt es diesen „Aachener“ Standard bereits seit dem Jahr 2019.

Mit der Entwicklung weiterer „Aachen-Standards“ schaffen Politik und Verwaltung solide Grundlagen für einen hierauf stringenten Umsetzungsprozess. Dieser wird in den kommenden Jahren in den Fokus rücken.

## 3.1.1 Ressourcen (Finanzen und Personal)

### Personalentwicklung

Zur Umsetzung des Radentscheid hat die Stadt Aachen 2020 neun zusätzliche Personalstellen eingerichtet und bis Dezember 2021 erfolgreich besetzt. Darüber hinaus wurde insbesondere der Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur 2020 und 2021 personell verstärkt.

In 2021 wurden im vierten Quartal zwei Stellen für den Radentscheid in der Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität (FB61/300) besetzt.

In der Abteilung Straßenplanung und -bau / Koordinierungsstelle Abwasser konnten in 2021 zunächst alle drei offenen Stellen besetzt werden, bevor eine Stelle im Oktober 2021 aufgrund von Umstrukturierungen wieder vakant wurde. Diese soll im ersten Quartal 2022 nachbesetzt werden. Damit sind derzeit insgesamt acht der neun für den Radentscheid geschaffenen Stellen besetzt.

### Finanzen

Die Stadt Aachen hat 2021 insgesamt 3.55 Millionen Euro in den Radverkehr investiert (s. Tabelle 1 im Anhang). Bei der Summe handelt es sich nicht ausschließlich um Infrastrukturkosten. Zu den Kosten für die Sanierung von Radwegen liegen keine Daten vor. Die verschiedenen, hier

aufgeführten Projekte befinden sich teilweise im Bauprozess und sind noch nicht abgeschlossen. Daher sind die angegebenen Kosten nicht als finale Konstanten zu werten. Aufgrund der aktuellen Situation sind Preisschwankungen zu erwarten.

Im Vergleich zum Jahr 2020 wurden die Ausgaben um rund eine Millionen Euro erhöht. Damit werden durchschnittlich 14 Euro pro Einwohner\*in für den Radverkehr investiert. Aachen liegt damit im Vergleich zu anderen deutschen Städten im vorderen Bereich.

### 3.1.2 Politische Beratungen

Die Verwaltung hat in 2021 insgesamt 33 Vorlagen zu unterschiedlichen radverkehrlichen Themen in die politische Beratung einbringen können. Diese wurden in unterschiedlichen Gremien in insgesamt 42 Sitzungen behandelt, in denen die Fachverwaltung in den meisten Fällen zusätzlich berichtet hat. 89 Empfehlungen, Kenntnisnahmen oder Beschlüsse konnten insgesamt erwirkt werden. Verschiedene Themen wurden wegen Beratungswünschen und Prüfaufträgen mehrfach behandelt. Eine Übersicht der Vorlagen und Gremienbehandlung für 2021 liegt als Anlage 1 bei.

### 3.2 Zielerfüllung 2021

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

#### 3.2.1 Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

Zur Zielerreichung eines durchgängigen und engmaschigen Radwegenetzes in der Stadt Aachen, in dem 90 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 200 Meter eine Radhauptverbindung erreichen, wird das bestehende Radwegenetz schrittweise zu dem Aachener Radhauptnetz ausgebaut und erweitert.

In der Stadt Aachen gibt es auf Basis einer landesweiten, abgestimmten Verfahrensweise ein ausgeschildertes Radroutennetz mit einer Länge von aktuell 187 Kilometer. Darin sind zum einen überregionale Routen des Radverkehrsnetzes NRW sowie lokale Ergänzungs- und spezielle Themenrouten enthalten. Eine Erweiterung des Netzes um 68 Kilometer auf dann 255 Kilometer steht im Zuge der Einführung des Knotenpunktsystems für Aachen bevor. Die Ausschilderung des Knotenpunktnetzes erfolgte bereits im Jahr 2021. Derzeit befindet sich das Projekt in der Endabnahme und soll im Jahr 2022 abgeschlossen werden.

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

Mit dem bestehenden (ausgeschilderten) Radverkehrsnetz können heute 80 Prozent der Einwohner\*innen von

Aachen eine ausgeschilderte Radroute innerhalb von 200 Meter erreichen.

Darüber hinaus existieren zahlreiche weitere Radwege, die das Radverkehrsnetz vervollständigen, die jedoch nicht Bestandteil einer ausgeschilderten Radroute sind. Auf der Grundlage des bestehenden Radverkehrsnetzes hat die Verwaltung ein Rad-Vorrang-Netz erarbeitet, dessen Verlauf und sukzessive Umsetzung 2019 politisch beschlossen wurde. Das Netz ist so aufgebaut, dass äußere Stadtteile mit einer Rad-Vorrang-Route an die Innenstadt angebunden werden. Das geplante Rad-Vorrang-Netz umfasst rund 60 Kilometer und erschließt 56 Prozent der Einwohner in maximal 200 Meter Entfernung.

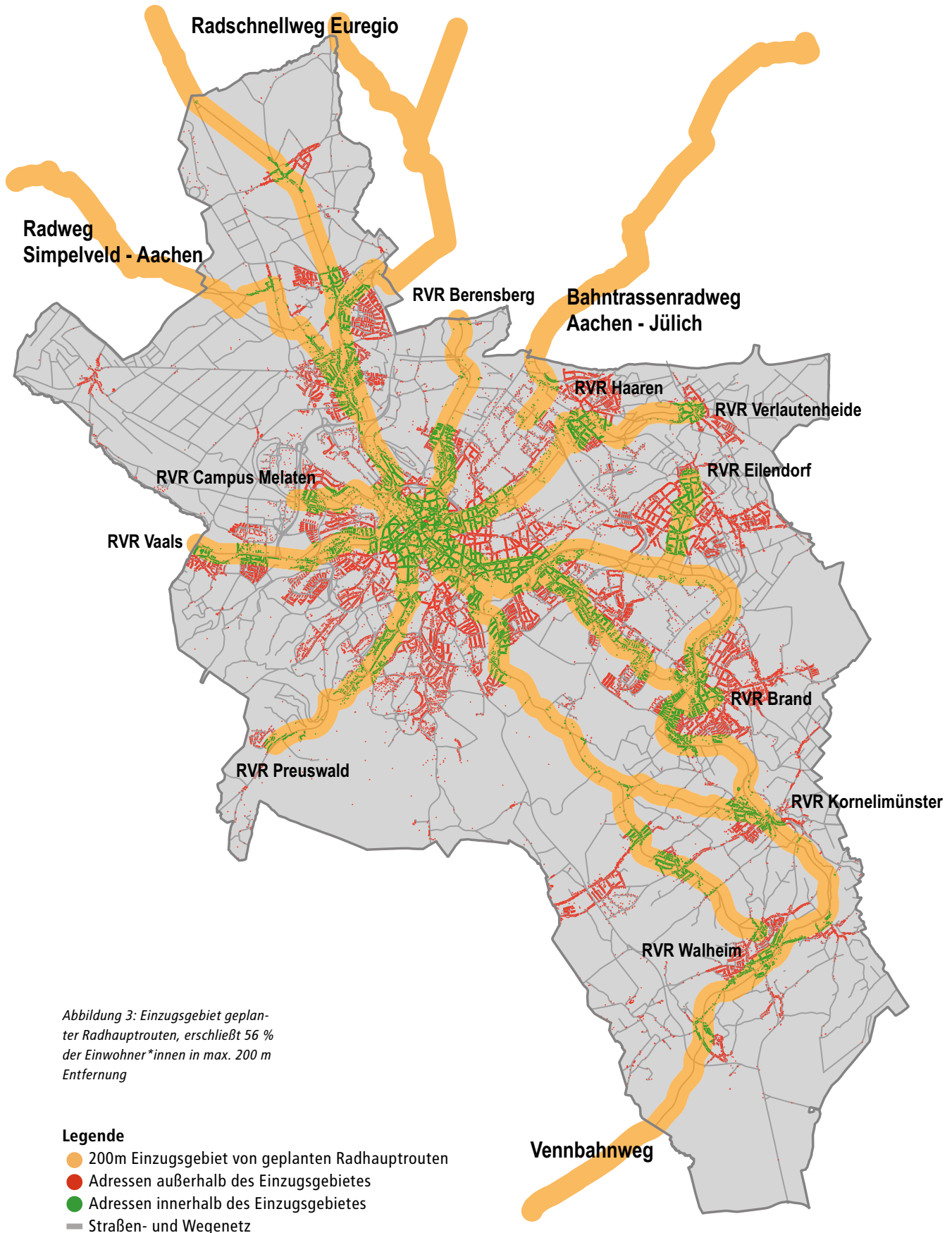
Für weitere Informationen rund um die politische Beratung:



Abbildung 2: Knotenpunktsystem am Vennbahnweg

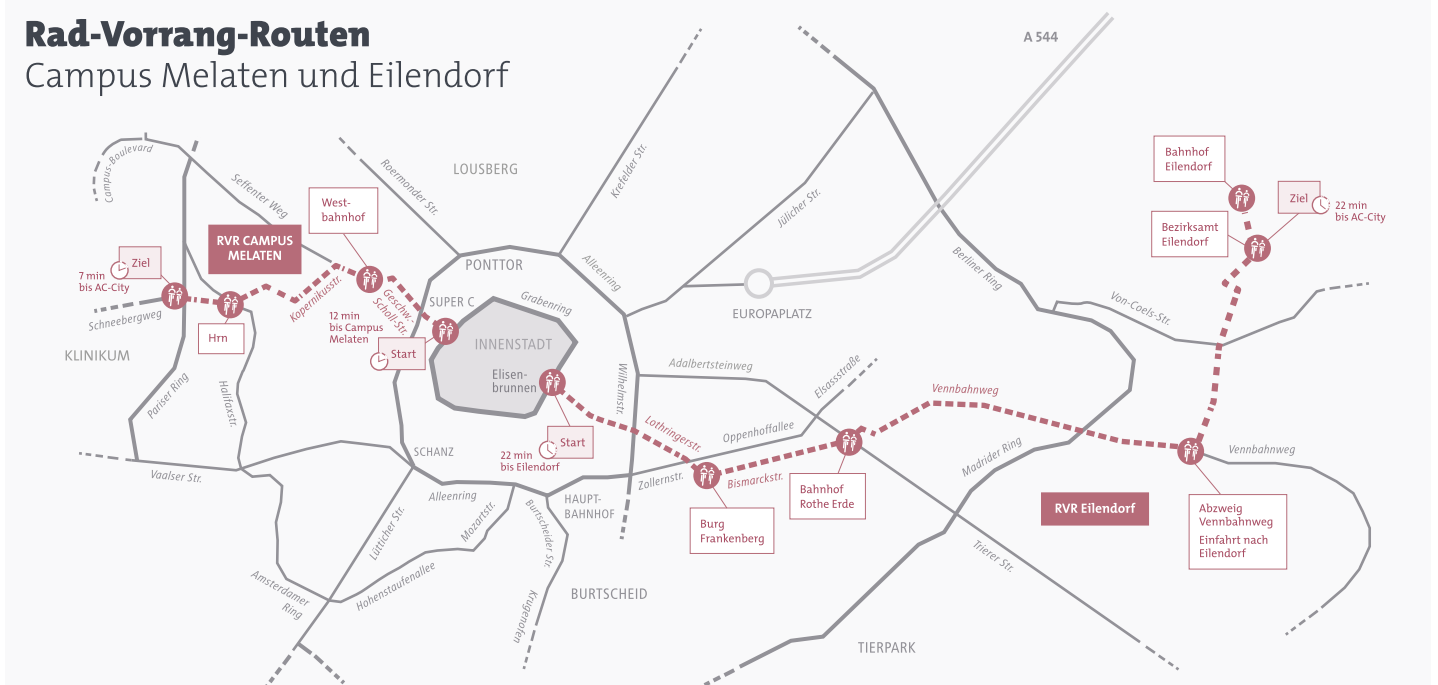








## Rad-Vorrang-Routen Campus Melaten und Eilendorf



### Radhauptnetz

Der Neuentwurf eines ganzheitlichen Radhauptnetzes in Aachen wurde Mitte 2021 an das Büro AB Stadtverkehr vergeben. Die Entwicklung des Netzes berücksichtigt die bestehende Netzinfrastruktur sowie die bereits politisch beschlossenen Rad-Vorrang-Routen und ergänzt diese durch neue Verbindungen zu einem hierarchisierten Radhauptnetz mit einer Ziel-Erschließungsqualität von 90 Prozent. Für die einzelnen Netzhierarchiestufen werden jeweils anzustrebende Standards der Radverkehrsführung definiert. Der Prozess ist im Jahr 2021 mit einer umfangreichen Grundlagenermittlung gestartet. Im Jahr 2022 wird das Aachener Radhauptnetz unter anderem in aktorsübergreifenden Workshops weiterentwickelt. Der so erarbeitete Entwurf wird im Anschluss zur politischen Beratung vorgelegt.

### Rad-Vorrang-Routen

Der Mobilitätsausschuss hat das Rad-Vorrang-Netz als Gesamtkonzept im Jahr 2019 beschlossen. Das Rad-Vorrang-Netz umfasst circa 60 Kilometer und wird die äußeren Stadtteile Aachens mit der Innenstadt radverkehrsfreundlich verbinden. Der Grabenring wird dabei zum zentralen Radverteiler des Netzes weiterentwickelt. Der Neuentwurf des Aachener Radhauptnetzes wird die zehn beschlossenen Rad-Vorrang-Routen als Radhauptverbindungen berücksichtigen. Die einzelnen RVR werden seit 2019 gemäß dem integrierten Ansatz sukzessive ausgebaut. Bei der Umsetzung der jeweiligen Teilmaßnahmen auf den Routen prüft die Verwaltung stets, ob die Gestaltung entsprechend der örtlichen Gegebenheiten und nach Abwägung aller Belange entsprechend den vom Radentscheid formulierten Zielen erfolgen kann.

Abbildung 4: Schematische Darstellung RVR Campus Melaten / Eilendorf

Im Jahr 2020 wurden auf der RVR Eilendorf folgende Fahrradstraßen eingerichtet: Hansmannstraße, Moritz-Braun-Straße, Marienstraße, Kleebachstraße, Beverstraße, Schlossstraße und Lothringerstraße

Abbildung 5: RVR Campus Melaten 2020





## RVR Eilendorf

Die RVR Eilendorf hat eine Gesamtlänge von 6,7 Kilometer. Ihr Verlauf ist in der Abbildung 7, gemeinsam mit der RVR Campus Melaten dargestellt.

Nach den bereits im Jahr 2020 auf der RVR Eilendorf eingerichteten Fahrradstraßen wurde im Jahr 2021 die Lothringerstraße zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße als erste Fahrradstraße Aachens vollflächig rot eingefärbt, womit auch dem **Ziel 4: Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten** – des Radentscheides entsprochen wurde. Die Eröffnung der im höchsten Qualitätsmaßstab errichteten Fahrradstraße fand am 14. Juli 2021 statt.

Für den zweiten Bauabschnitt der **Lothringerstraße** liegt ein Planungsbeschluss zur Umgestaltung der Straße als Fahrradstraße vor. Ein weiterer Beschluss wurde für den Umbau des angrenzenden Stadtteilplatzes im Januar 2021 gefasst. Der entsprechende digitale Bürger\*innendialog fand am 12. April 2021 statt. Die Ausführungsplanung wird im Frühjahr 2022 zur politischen Beratung vorgelegt. Der Baubeginn ist in diesem Jahr geplant.

Für die **Bismarckstraße** wurde der Planungsbeschluss zur Umgestaltung als Fahrradstraße im Frühjahr 2021 gefasst. Die Maßnahme führt zu einer Reduzierung und Beruhigung des Kraftfahrzeugverkehrs, da in Höhe des Neumarktes ein Modalfilter eingerichtet wird. Die Planungen zur Fahrradstraße sind ein maßgeblicher Impuls für eine weitergehende Umgestaltung der Straße, die zu einer städtebaulichen und räumlichen Aufwertung durch zusätzliche Begrünung und Flächen für den Fußverkehr sowie für den Aufenthalt und damit zu einer Aufwertung des Quartiers führt. Die Ausführungsplanung wird im ersten Quartal 2022 in die politische Diskussion eingebracht; ein Baubeginn ist für 2022 vorgesehen.

Die Ausführungsplanung für die **Querung der Von-Coels-Straße** als Verbindung der Fahrradstraßen Marienstraße und Kleebachstraße ist abgeschlossen, die Ausführung ist bereits vergeben. Die Umsetzung erfolgt in 2022.

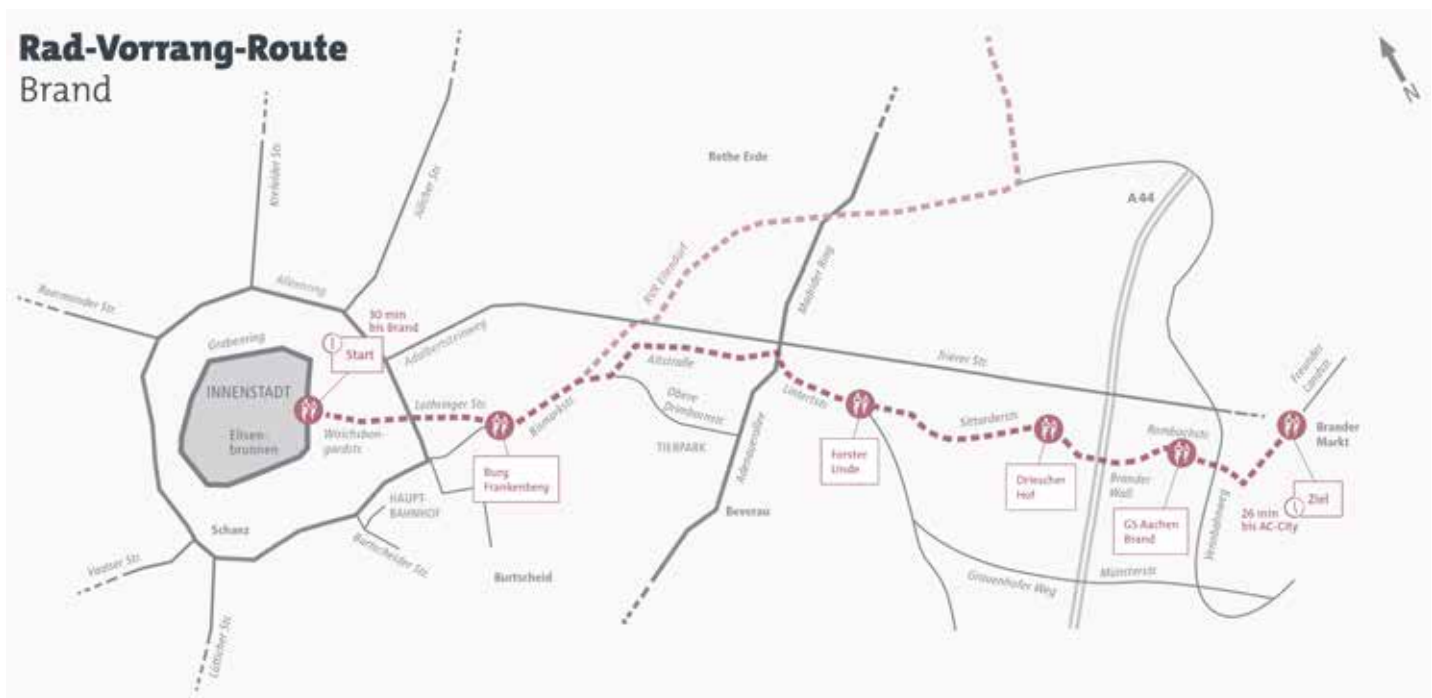
Der **Verflechtungsbereich Harscampstraße** befindet sich zusammen mit der Schildstraße in der Entwurfsplanung. Der Antrag für die Städtebauförderung wurde im Jahr 2021 bewilligt. Durch umfangreichere und länger andauernde Baumaßnahmen der Regionetz im Suermondviertel ist es zu Verzögerungen im Planungs- und Realisierungsprozess gekommen. Ein Baustart in der Schildstraße ist frühestens im Jahr 2024 realistisch, am Schildplatz und in der Harscampstraße erst im Jahr 2025.

*Abbildung 6: Eröffnung Lothringerstraße 2021 (erste rote Fahrradstraße Aachens)*

*Abbildung 7: Roteinfärbung Lothringerstraße*







## RVR Brand

Die RVR Brand hat eine Gesamtlänge von 7,4 Kilometer, wovon 2,0 Kilometer gemeinsam mit der RVR Eilendorf, im Abschnitt Bismarckstraße bis zum Endpunkt Eisenbrunnen, (s. Abbildung 11) verlaufen. Die Linienführung der Route ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Die in 2020 politisch beschlossenen Fahrradstraßen der RVR Brand wurden im Jahr 2021 umgesetzt und rot eingefärbt. Dabei handelt es sich um folgende Straßen:

- Marktstraße,
- Wolferskaul,
- Herderstraße,
- Danziger Straße,
- Sittarder Straße  
(ohne Teilstück Schopenhauerstraße – Fichtestraße),
- Altstraße,
- Clermontstraße  
(von Altstraße bis Robert-Koch-Straße),
- Drimbornstraße  
(von Beverstraße bis Krautmühlenweg)

Die Rotmarkierung der Drimbornstraße und Clermontstraße findet nach Durchführung der Arbeiten durch die Regionetz statt. In der Danziger Straße findet die endgültige Fertigstellung der Fahrradstraße nach dem noch ausstehenden Ausbau der Rampe statt.

Ende Dezember 2021 wurde die Verbreiterung des Geh- und Radweges im **Krautmühlenweg** auf 180 Meter abgeschlossen. Damit wurden insgesamt 2,9 Kilometer der RVR Brand im Jahr 2021 realisiert. Der Ausbau der Rad-Vorrang-Route wird aus Mitteln der Europäischen Union und des Landes NRW gefördert.

Nachfolgend ist der Entwicklungsstand der verbleibenden Teilstücke aufgeführt:

Für den **Brender Wall** ist eine Verbreiterung des Geh- und Radwegs vorgesehen, deren Umsetzung im letzten Quartal 2021 begonnen hat und bis zum ersten Quartal 2022 andauert.

Die Umgestaltung der **Linterstraße** befindet sich in der Ausführungsplanung. Die Planungen sind durch eine umfangreiche politische Beratung und einen Partizipationsprozess mit Bürger\*innen geprägt. Insgesamt wurden drei Vorlagen zur Beratung erstellt.

An einer Bürger\*innenbeteiligung im April 2021 nahmen rund 500 Interessierte teil. Hinzu kamen fast 90 Eingaben per Mail und Post sowie rund 200 Eingaben über das Beteiligungstool Slido. Verbände und bürgerschaftliche

Abbildung 8: Schematische Darstellung der RVR Brand

Abbildung 9: Marktstraße; Beginn der RVR Brand





Abbildung 10: Fahrradstraße Marktstraße der RVR Brand

Initiativen haben sich auch mit Stellungnahmen und Eingaben zu Wort gemeldet. All das zeigt das große Interesse der Stadtgesellschaft an der Umgestaltung der Linterstraße. Im September 2021 wurde der Planungsbeschluss für eine duale Radverkehrsführung stadteinwärts und einen Schutzstreifen stadtauswärts gefasst. In einer weiteren nachfolgenden Phase – nach Klärung der Parkraumproblematik – soll eine ergänzende Anpassung erfolgen, so dass die Linterstraße im betreffenden Abschnitt unter Nutzung der so gewonnenen Flächen im Sinne der Förderung des Radverkehrs umgestaltet werden kann. Unter Abwägung aller Belange wird eine radverkehrsfreundliche, aber nicht radentscheidkonforme Infrastrukturlösung entwickelt. Als Radhauptverbindung wird die Rad-Vorrang-Route Brand in diesem Bereich für den Radverkehr ertüchtigt.

Auch im Rahmen der Planung der **Rombachstraße** wird die Stadtverwaltung in der ersten Jahreshälfte 2022 auf das Dialogformat Bürger\*innenbeteiligung zurückgreifen, um den Diskurs mit der Öffentlichkeit zu führen. Eine erste

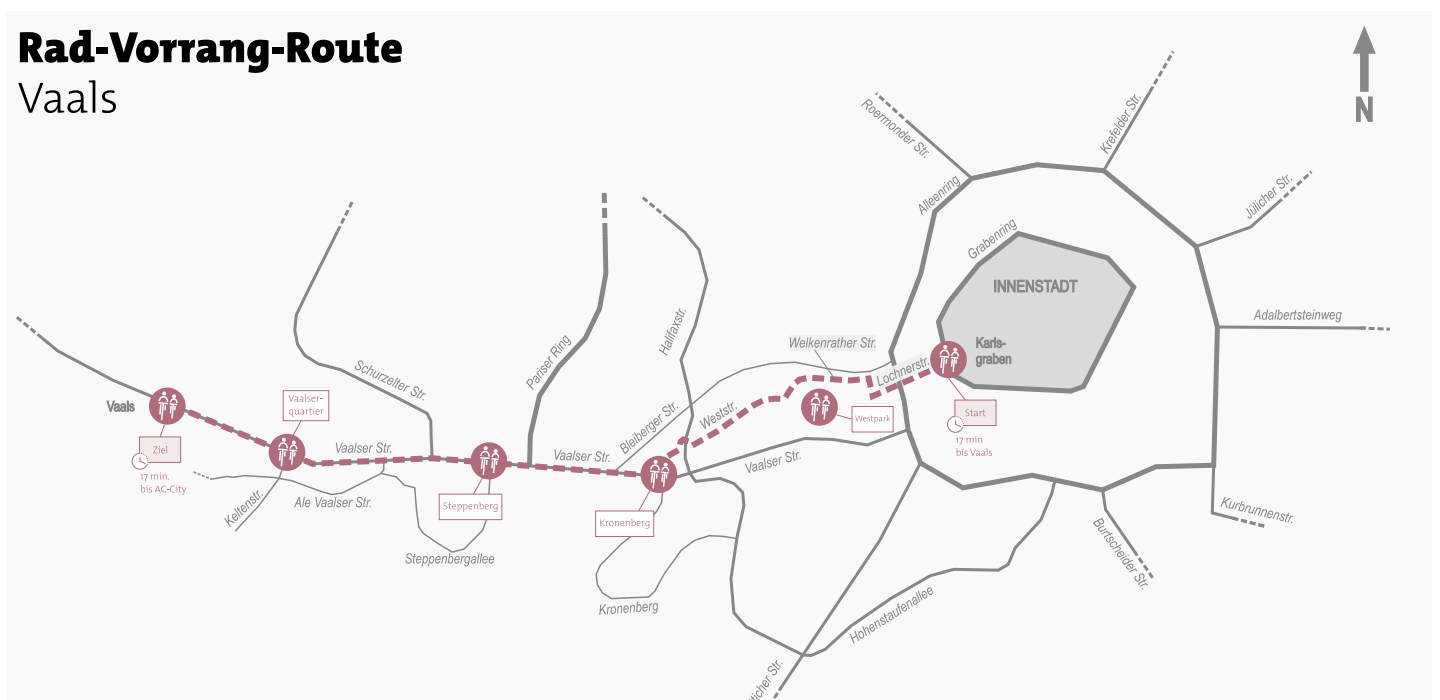
Vorlage wurde in 2021 in die Politik gebracht. Vorgesehen ist der Ausbau der Nebenanlage.

Die Ausweisung der RVR Eilendorf, Campus Melaten und Brand durch Infotafeln, Hinweise in der Radroutenwegweisung und markierte Bildmarken erfolgen im Frühjahr 2022. Ein entsprechender Gestaltungsstandard von Rad-Vorrang-Routen wurde bereits 2019 beschlossen.

### Weitere in Planung befindliche RVR

Die **RVR Vaals** wird aktuell im Abschnitt von der Innenstadt bis zur Vaalser Straße im Rahmen von #Aachen-MooVe! geplant. Als vorrangige Führungsform kommen hierbei Fahrradstraßen zum Einsatz. Derzeit ist geplant, die Route von der Lochnerstraße kommend über die Gartenstraße in die Welkenrather Straße zu führen. Anschließend verläuft sie entlang der Weststraße bis zur Vaalser Straße. Der Planung hierzu wird im zweiten Quartal 2022

Abbildung 11: Schematische Abbildung der RVR Vaals





beraten. Im Rahmen einer Straßenunterhaltungsmaßnahme im Vaalserquartier ergibt sich die Möglichkeit einer kurzfristigen Verbesserung für den Radverkehr auf der Vaalser Straße. Im Januar 2022 wurde hierzu eine Bürger\*innenbeteiligung durchgeführt. Der politische Beschluss für die zukünftige Gestaltung soll im Frühjahr 2022 gefasst werden. Ergänzend zur Rad-Vorrang-Route ist im Vaalserquartier die Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zu einer Fahrradstraße geplant. Hierzu ist eine Beteiligungsveranstaltung im Februar 2022 vorgesehen. Mit einem entsprechenden zeitnahen politischen Beschluss erfolgen die Markierungsarbeiten zur Umsetzung der Fahrradstraße im Jahr 2022. Als Teil des grenzüberschreitenden Interreg-Projektes „Cycling Connect“ werden 50 Prozent der Kosten aus Mitteln der Europäische Union (EU) finanziert.

Die Stadt Aachen hat Ende Dezember nach einem aufwendigen Beantragungsprozess den Zuwendungsbescheid zum Förderantrag zur Rad-Vorrang-Route (RVR) Haaren erhalten. Damit konnten rund 3,1 Millionen Euro an Bundesfinanzierung für die insgesamt 3,9 Millionen Euro teure Maßnahme aus dem Förderprogramm „Innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ erfolgreich eingeworben werden. Somit können jetzt die Vergabeverfahren für die Planungsleistungen, Fachgutachten und Vermessungsleistungen ausgeschrieben und durchgeführt werden. Die Fertigstellung des Projekts ist für Ende 2024 geplant.

Der Streckenverlauf gemäß dem Förderbescheid der RVR ist in Abbildung 15 dargestellt. Die RVR beginnt am Grabenring und führt von dort nach Haaren und Verlautenheide. Außerdem ist eine direkte Anbindung an den Bahntrassenweg (BTRW) Aachen-Jülich geplant.

Wesentliche Gestaltungselemente sind:

- circa 2,5 Kilometer Herstellung neuer Fahrradstraßen gemäß dem Aachener Fahrradstraßen-Standard,
- rund 2,8 Kilometer Ausbau, Asphaltierung und



Abbildung 12: BTRW Aachen-Jülich

- Verbreiterung von vorhandenen gemeinsamen, eigenständig geführten Geh- und Radwegen,
- circa 0,4 Kilometer Neubau von gemeinsamen, eigenständig geführten Geh- und Radwegen,
- circa 0,6 Kilometer Anlage von Radfahrstreifen.

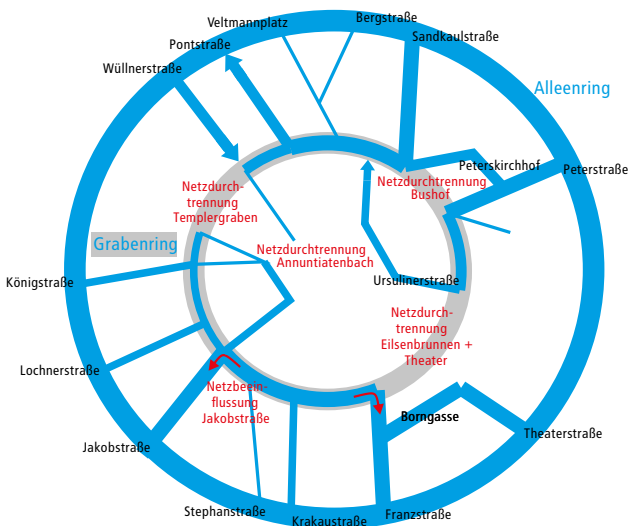
Zudem ist eine verbesserte Anbindung an den Europaplatz, eine optimierte Verkehrsführung im Bereich des Berliner Rings sowie der barrierefreie Ausbau eines Bahnüberganges beabsichtigt. In Haaren bestehen zusätzliche Verknüpfungspunkte mit dem Projekt „Haaren Clever mobil“.

Die in 2021 beschlossenen Planungen zur Bastei und die sich in der Vorplanung befindliche Planung zur Krefelder Straße sind Bestandteile der Rad-Vorrang-Route Berensberg.

Abbildung 13: Schematische Darstellung RVR Haaren / Verlautenheide



## Fahrbeziehungen Kfz-Verkehr



## Modellierung Kfz-Stärken



## Radverteiler Grabenring

Die radverkehrsfreundliche Gestaltung des innerstädtischen Radverteilers Grabenring wurde im Jahr 2021 weiterentwickelt. Eine umfangreiche Voruntersuchung zur Ertüchtigung des Grabenrings als Radverteillerring wurde durchgeführt und politisch beraten. Darin wurden die potentiellen Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs auf verschiedenen Abschnitten des Grabenrings analysiert. Hierfür wurden durch verschiedene Konzeptansätze vier Szenarien zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf dem Grabenring modelliert und mit möglichen Radverkehrsführungsformen in Beziehung gesetzt.

Der 2021 gefasste Beschluss sieht eine abschnitts- und stufenweise Konkretisierung von Konzepten zur Ertüchtigung des Grabenrings zum Radverteillerring vor. Erste Schritte dieses umfangreichen Vorhabens sind bereits im Jahr 2021 erprobt worden.

Das **Reallabor am Templergraben** zeigt, wie ein Modalfilter auf dem Grabenring zu reduzierten Kfz-Verkehrsmengen und somit u.a. zu Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr führt. Im Rahmen dieses Versuchs wird die Verkehrsführung am Templergraben vor dem Super C und dem Hauptgebäude der RWTH verändert. Lediglich Fuß-, Radverkehr, E-Scooter und der Linienbusverkehr dürfen seit Juni 2021 diesen Abschnitt des Grabenrings benutzen.

Abbildung 14: Szenario Grabenring; Verkürzung der nördlichen und südlichen Schleife; Darstellung der Auslastung von Rot (Überlastung) bis grün (wenig Verkehr), wenn der Grabenring, das Netz für den Kfz-Verkehr durchtrennen würde

Abbildung 15: Reallabor Templergraben; Zeitraum wurde verlängert, Aufnahme aus dem Sommer 2021





zen. Im Jahr 2022 wird die Erprobung des Modalfilters am Templergaben in einer zweiten Phase fortgesetzt. Weitere Planungsideen werden für den anschließenden – durch die veränderte Verkehrsführung sehr stark Kraftverkehr-reduzierten – Bereich des Templergabens (zwischen Schinkel- und Königstraße) beraten. Darüber hinaus wird im Rahmen der Konkretisierung der Gestaltung des Theaterplatzes

die Führung des Radverkehrs auf dem Kapuzinergraben diskutiert. Erste Planungsansätze sollen für die Abschnitte Alexianergraben/Löhergraben und Seilgraben/Hirsgraben entwickelt werden. Insgesamt wird in diesem Zusammenhang ein übergreifendes Kommunikations- und Beteiligungskonzept für die Entwicklung des Grabenrings zum Radverteilerling geplant.

## Regionale Radverbindungen

Für die **Vennbahn** liegen Beschlüsse für die Abschnitte zwei und sechs vor. Die zwei Abschnitte umfassen eine Länge von 1,35 Kilometer (im Innenbereich).

Die Route befindet sich derzeit in der Ausführungsplanung. Abschnitt zwei beginnt an der Philipsstraße und verläuft entlang des Eisenbahnweges und ist damit Bestandteil der RVR Eilendorf. Der Abschnitt mit einer Länge von 400 Meter wird von 2,5 Meter auf 3,5 Meter verbreitert. Abschnitt sechs ist 950 Meter lang und verläuft vom Wendehammer Zieglerstraße bis kurz vor die Brücke über die Debyestraße. Hier ist eine Verbreiterung von 3,0 Meter auf 4,0 Meter geplant und beschlossen. Die Fertigstellung ist in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 zu erwarten. Für weitere Abschnitte (im Außenbereich) werden derzeit die rechtlichen Rahmenbedingungen weiter geprüft. Eine Befreiung der im Außenbereich liegenden Abschnitte vom Landschaftsschutz konnte bisher nicht erwirkt werden. Zusätzlich gibt es Ausführungsplanungen für den Abschnitt der Vennbahn zwischen Trierer Straße und Rombachstraße. Im Rahmen des Projekts Pocketpark soll auch der Vennbahnweg überplant werden. Wo es möglich ist, sollen Fuß- und Radverkehr getrennt geführt werden. Ansonsten soll der gemeinsame Geh-/Radweg verbreitert werden.

Nachdem der ursprünglich an der Stelle Am Bayerhaus/ Von-Coels-Straße beginnende Ausbau der regionalen **Radroute nach Stolberg** nicht wie geplant umgesetzt werden kann, plant die Stadt Stolberg gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Führung entlang der Alternativroute Sebastianusstraße (im Seitenraum). Die Führung erstreckt sich ab der Einmündung des Waldweges von Stolberg aus bis zur Kreuzung Von-Coels-Straße/ Buschmühle, wo die Route dann über den Sebastianusweg nach Aachen führen würde.

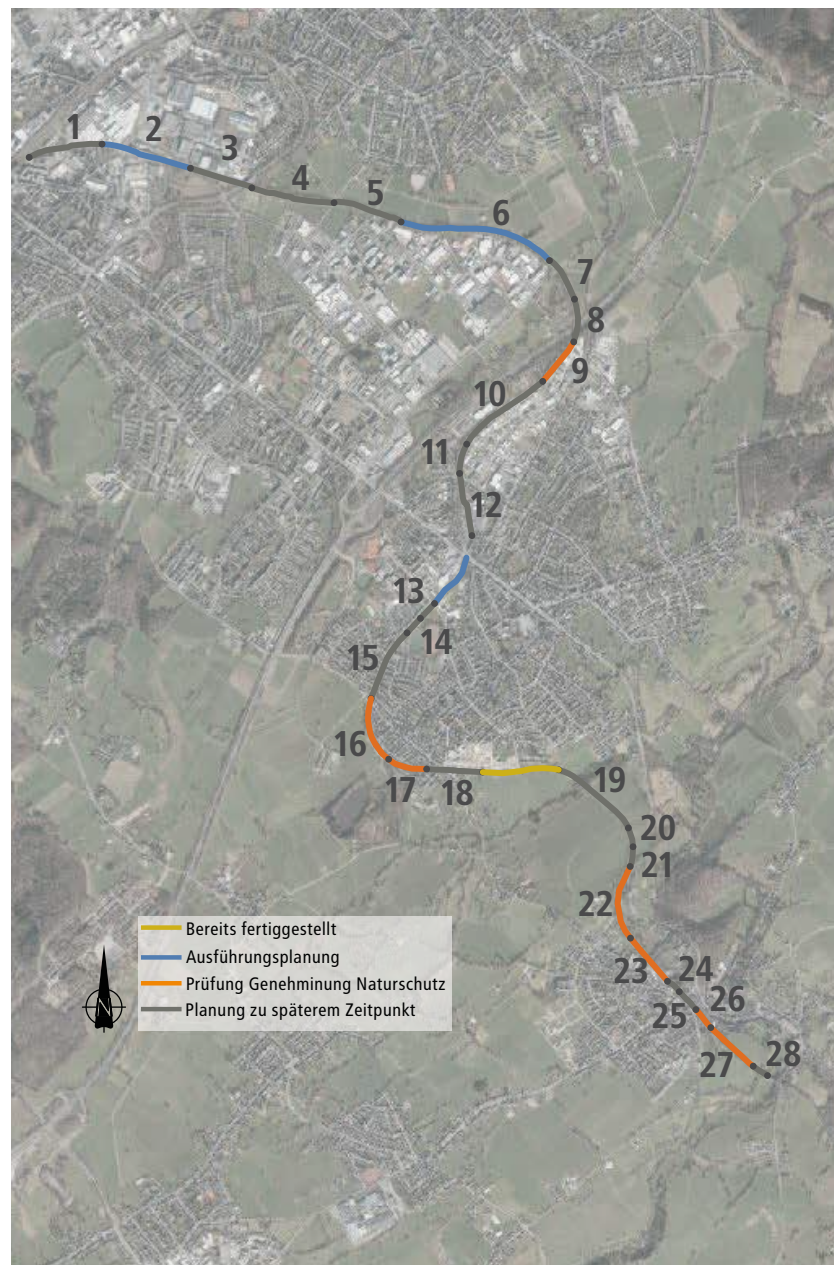
Nach einer Anpassung des Straßen- und Wegegesetzes NRW ist die Zuständigkeit für den **Radschnellweg Euregio (RS4)** zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Stadt Aachen geteilt. Im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung sind die notwendigen Arbeiten des Landesbetriebs Straßenbau NRW an eine Projektgruppe der Städte Aachen und Herzogenrath sowie der StädteRegion vergeben worden. Der Stadt Aachen obliegt zusätzlich die Planung der bebauten Ortslage innerhalb des Aachener Stadtgebiets. Derzeit laufen die letzten Arbeiten zum Abschluss der Umweltverträglichkeitsstudie. Im Anschluss wird dann ab Mitte 2022 das Linienfindungsverfahren mit einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Wenn die Linie durch das Verkehrsministerium NRW festgelegt ist, beginnen die detaillierteren Planungen und in Teilbereichen das Planfeststellungsverfahren .

Insgesamt konnten 2021 **2,9 Kilometer** an Radhauptverbindungen hergestellt werden. Die finanziellen Aufwendungen wurden durch Zuwendungen aus der Kommunalen Klimaschutzförderung von Bund, Land und Europäischer Union sowie aus der Straßenbaufinanzierung des Landes maßgeblich gefördert.

Für mehr Informationen QR-Code scannen:



Abbildung 16: Verlauf Vennbahn



### 3.2.2 Kreuzungen sicher gestalten

Dieses Kapitel beschreibt die Entwicklungen zu Ziel 2 des Radentscheids. Eine grundlegende Einführung in das Thema sichere Kreuzungen wird im Tätigkeitsbericht 2020 gegeben.

#### Ziel 2.1 Große Ampelkreuzungen

Die großen Herausforderungen bei der Planung von großen Ampelkreuzungen nach Radentscheid 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 StVO beziehungsweise VwV-StVO gegenüber dem abbiegenden Kfz-Verkehr nicht mehr grundsätzlich bevorrechtigt sind. Zweitens existieren keine Vorgaben für 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. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher 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 „Querungsstellen 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.

Die Stadtverwaltung Aachen befindet sich zu diesem Thema im intensiven Austausch mit anderen Städten. Durch die Mitgliedschaft im Deutschen Städtetag und der AGFS NRW konnte eine von der Stadt Aachen initiierte Umfrage zu den Erfahrungen mit Kreuzungen nach niederländischem Vorbild in anderen deutschen Städten durchgeführt werden. Die Fachkommission Verkehrsplanung des Deut-

Zur Broschüre der AGFS QR-Code scannen

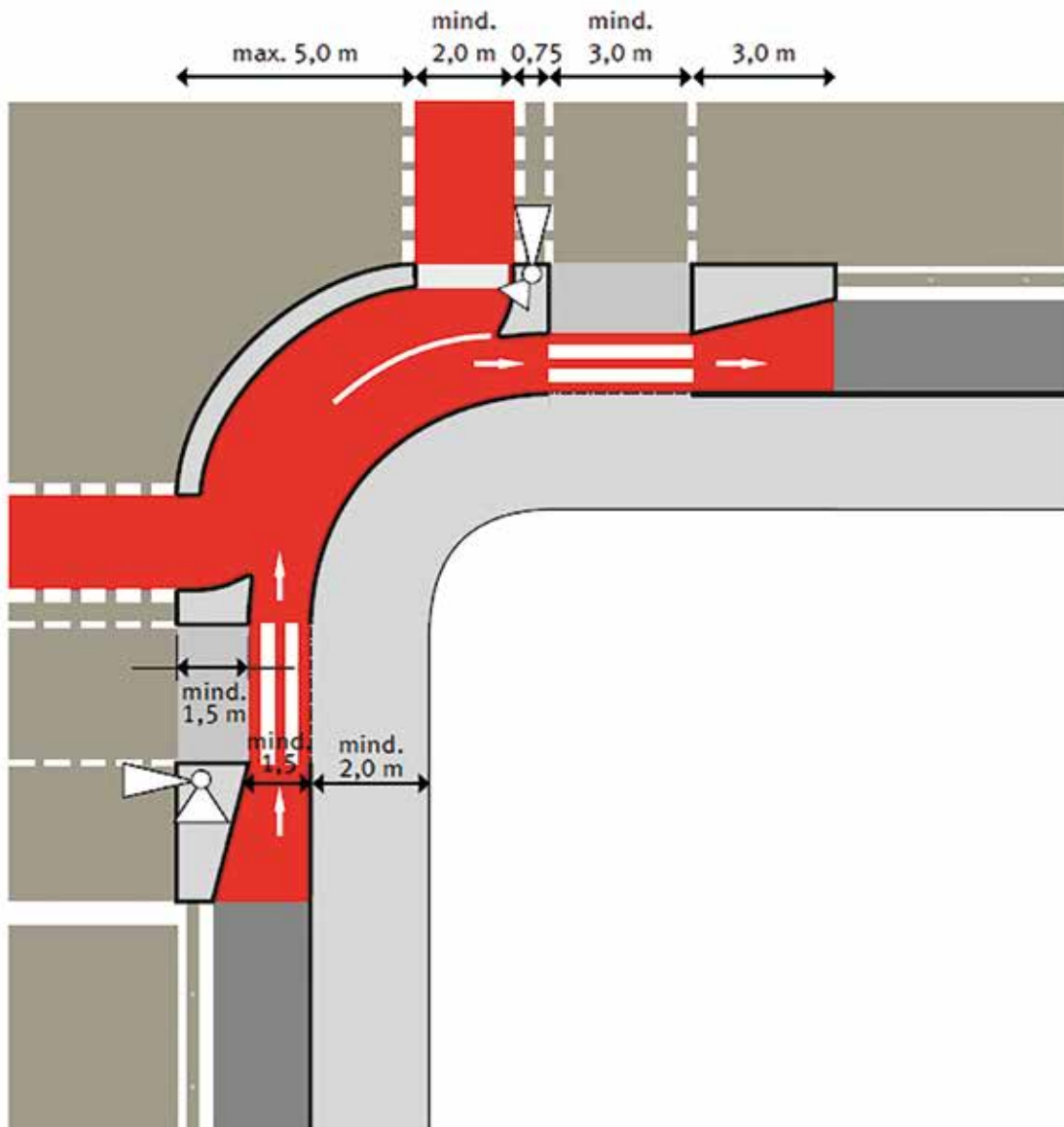
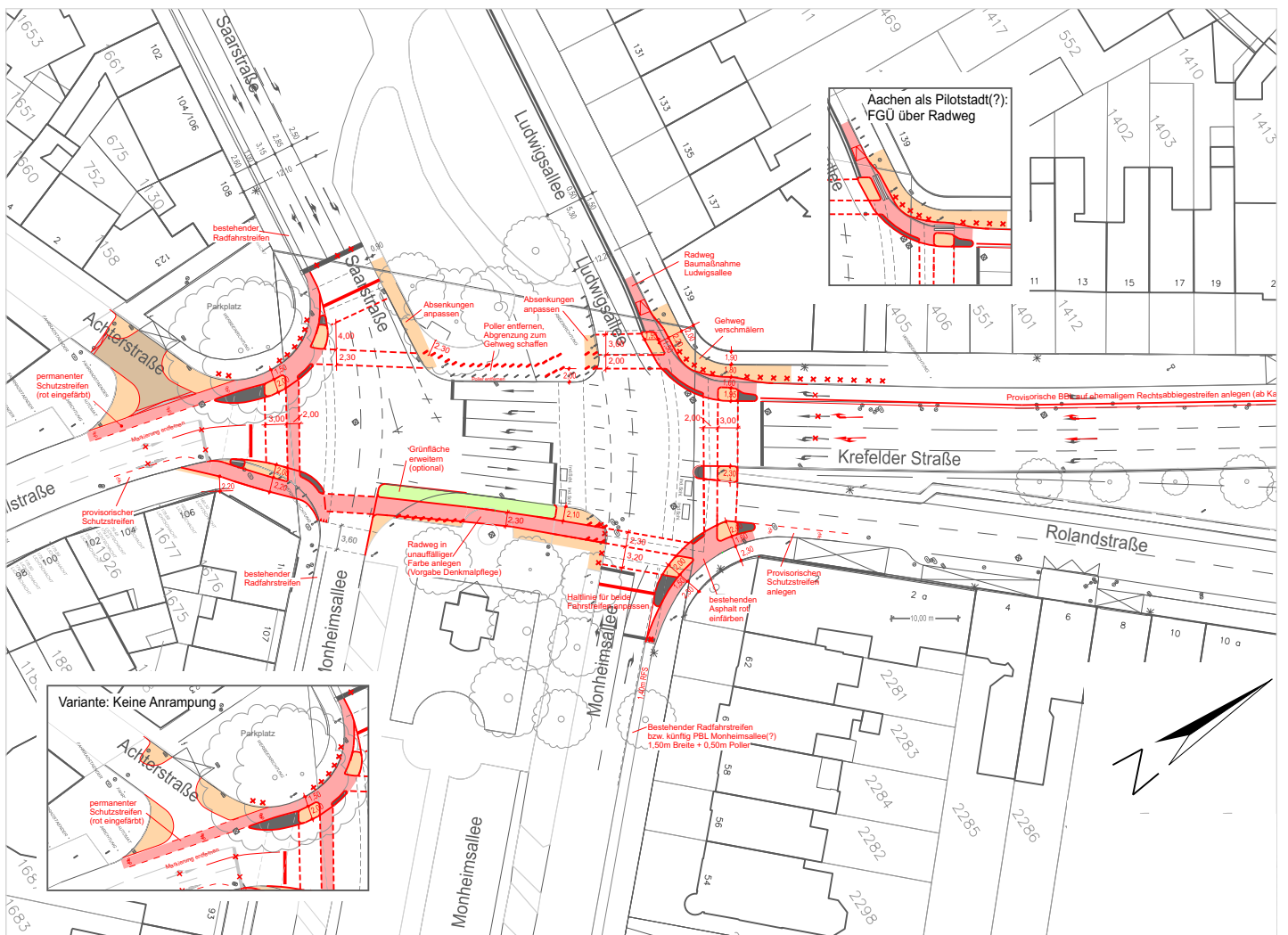


Abbildung 17: Aus dem Standard der Stadt Aachen übernommene Prinzipskizze im „Leitfaden „Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr“ | AGFS 2021:43





Am 1. Juli 2021 hat der Mobilitätsausschuss die Planung zur Umgestaltung des Knotens Bastei, entsprechend der Qualitätsanforderungen des Radentscheids, beschlossen. Diesen Entwurf hat die Stadtverwaltung Aachen im Anschluss bei einer Seminarreihe des Deutschen Instituts für Urbanistik (DifU) zum Thema sichere Kreuzungsgestaltung als deutschlandweites Leuchtturmprojekt vorgestellt. Das Seminar diente ebenfalls als Plattform für den fortlaufenden Austausch von Städten und Gemeinden untereinander. Ziel des Austausches ist es, Erfahrungen und Wissen zu

Am 1. Juli 2021 hat der Mobilitätsausschuss die Planung zur Umgestaltung des Knotens Bastei, entsprechend der Qualitätsanforderungen des Radentscheids, beschlossen. Diesen Entwurf hat die Stadtverwaltung Aachen im Anschluss bei einer Seminarreihe des Deutschen Instituts für Urbanistik (DifU) zum Thema sichere Kreuzungsgestaltung als deutschlandweites Leuchtturmprojekt vorgestellt. Das Seminar diente ebenfalls als Plattform für den fortlaufenden Austausch von Städten und Gemeinden untereinander. Ziel des Austausches ist es, Erfahrungen und Wissen zu

Abbildung 18: Beschlossene Planung der Bastei

Abbildung 19: Schrägluftbild des Knotens Bastei





sammeln und zu generieren und dieses dann in Planungen an Ampelkreuzungen für ein solches Kreuzungsdesign in Aachen einfließen zu lassen. Im Seminar des DfU und in weiteren Fortbildungsveranstaltungen bestätigte sich, dass die Stadt Aachen mit wenigen anderen Städten (Berlin, München, Darmstadt) deutsche Pionierarbeit auf dem Gebiet leistet. In der Ausführungsplanung wird die Planung der Bastei aktuell weiter vertieft, geprüft und abteilungsübergreifend diskutiert. Ein Baubeginn im Jahr 2022 wird angestrebt.

Der Knoten **Vaalse Straße/Amsterdamer Ring/Halifaxstraße** ist ebenfalls in Planung. Es wird eine Umgestaltung gemäß der Zielvorstellung des Radentscheids und mit einer konfliktfreien Radverkehrssignalisierung angestrebt. Die politische Beratung und Beschlussfassung sind für 2022 vorgesehen. Der Umbau wird gemäß des integrierten Ansatzes, vorbehaltlich der Beschlussfassung voraussichtlich in den Jahren 2023/2024 im Zusammenhang mit der Fahrbahnerneuerung vorgenommen.

Im Kontext der Planungen zur **Breslauer Straße**, für die im Jahr 2021 ein Planungsbeschluss erwirkt wurde, ist in der zweiten Phase der Umbau der Knoten Breslauer Straße/Stolberger Straße/Peliserkerstraße und Breslauer Straße/Dresdener Straße geplant. Entsprechende Entwürfe für die radentscheidkonforme Knotenpunktgeometrie und Signalisierung sind vorhanden und werden im Kontext der politisch notwendigen Planungsbeschlüsse für die zweite Stufe der Breslauer Straße eingeholt.

## Ziel 2.2 Einmündungen und Grundstückszufahrten

Im Zuge jeder Neubaumaßnahme werden künftig – soweit technisch und aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit und Verkehrsführung möglich – Einmündungen umgebaut. Im Jahr 2020 wurden in diesem Zusammenhang Planungen für 13 Einmündungen im Zusammenhang mit übergeordneten Baumaßnahmen vorangetrieben. Dazu gehören die Salvatorstraße/Ludwigsallee und die Einmündungen entlang der Bismarckstraße:

- Zollernstraße
- Rehmannstraße
- Hablerstraße/Goffartstraße
- Viktoriaallee (alle Äste)
- Bismarckstraße gegenüber der Drimbornstraße.

Die Einmündung an der **Salvatorstraße/Ludwigsallee** befindet sich seit September 2021 im Umbau und wird im ersten Halbjahr 2022 fertiggestellt. Die übrigen Einmündungen werden nachrangig an die Maßnahmen der Regionetz realisiert: Die Einmündungen Bismarckstraße sind in der Ausführungsplanung. Im Zuge der Umgestaltung der Bismarckstraße zur Fahrradstraße werden die (dann) untergeordneten Einmündungen mit Gehwegüberfahrten ausgestattet. So soll deutlich werden, dass dem Fuß- und Radverkehr in der Bismarckstraße der Vorrang eingeräumt wird.

Des Weiteren befinden sich die folgenden Einmündungen an der Jakobstraße in der Ausführungsplanung:

Abbildung 20: Ideenskizze Neukonzeption Knoten Vaalse Straße / Amsterdamer Ring / Halifaxstraße





- Trichtergasse,
- Venn, Jakobstraße
- Paulusstraße und Jakobstraße
- Klappergasse.

Die Einmündungen an der Lothringer Straße

- Friedrichstraße,
- Alfonsstraße,
- Herzogstraße

werden im Zuge der Umgestaltung der **Lothringer Straße** (zweiter Bauabschnitt) zur Fahrradstraße mit Gehwegüberfahrten ausgestattet.

Zwei Gehwegüberfahrten sind im Zuge des Umbaus der Fahrradstraße im ersten Bauabschnitt der Lothringerstraße (Harscampstraße – Wilhelmstraße) in den Jahren 2020 und 2021 neu entstanden.

*Abbildung 21: Während der Bauphase der Lothringerstraße. Blick von der Wilhelmstraße*

Für den **Europaplatz** wurde ein Planungsbeschluss erwirkt. Mit der Umgestaltung des Europaplatzes werden auch die drei Einmündungen Blücherplatz und die Einmündung Joseph-von-Görres-Straße im Norden und Süden neu geplant und radentscheidkonform überarbeitet.

Im Jahr 2021 wurde eine Einmündung (Lothringerstraße/ Richardstraße) umgebaut, aber keine große Ampelkreuzung. 21 Einmündungen werden zurzeit geplant und sollen von 2022 an schrittweise umgebaut.

### 3.2.3 Radwege an Hauptstraßen

Im Jahr 2021 wurden weitere bereits vor dem Radentscheid in Planung befindliche Maßnahmen überplant und vorangetrieben. An den weiteren nachfolgenden Maßnahmen wurde gearbeitet, deren Umsetzung zur Erreichung des Ziels 3 zu zählen ist:

Auf dem **Amsterdamer Ring** wurde im Bereich des dort bestehenden Radwegs durch die Regionetz eine Versorgungsleitung gelegt. Bei der Wiederherstellung im Anschluss an diese Maßnahme wurde der Radweg auf einer Länge von 230 Meter auf 2,30 Meter verbreitert. Die Roteinfärbung ist für 2022 geplant.

Die Maßnahme **Ludwigsallee** folgt dem ganzheitlichen Planungsansatz der Stadt Aachen. So wurde hier im Anschluss an die Erneuerung der Versorgungsleitungen mit der Umgestaltung des Stadtraumes begonnen.: Die Neuaufteilung der Flächen folgt zugunsten des Umweltverbundes. Neben einem 2,50 Meter breiten Gehweg wird ein 2,30 Meter breiter baulich von der Fahrbahn abgesetzter Radweg angelegt. Rund 50 Autoparkplätze entfallen in der Ludwigsallee.



*Abbildung 22: Amsterdamer Ring, Radweg*





Abbildung 23: Baufortschritt auf der Ludwigsallee (Stand November 2021). Der Asphaltweg wurde bereits angelegt.

Die Umsetzung erfolgt seit September 2021, eine Verkehrsfreigabe ist für Mitte 2022 geplant. Ausstehend sind neben der baulichen Umsetzung noch die Rot-Beschichtung, Markierung und Beschilderung. Die nachfolgenden Fotos zeigen den Stand der Arbeiten zum Jahresende 2021.

Ein weiteres Beispiel für den Einsatz der neuen Dialogformate ist die Bürger\*innenbeteiligung für die Planungen in der **Vaalsen Straße** (Keltenstraße – Staatsgrenze), welche am 11. Januar 2022 durchgeführt wurde. Die Ergebnisse des Bürger\*innendialogs werden derzeit ausgewertet. Der politische Beschluss für die zukünftige Gestaltung soll im

Frühjahr 2022 gefasst werden.

Im Juli 2021 hat der Mobilitätsausschuss für die **Hohenstaufenallee** zwischen Habsburgerallee und Limburger Straße eine radentscheidkonforme Führung auf etwa 600 Meter beschlossen. Es ist ein umfangreicher Umbau des Straßenraums geplant: Die Fahrbahn wird zum Teil erneuert, die Straßenentwässerung angepasst. Bäume werden teilweise durch standortnahe Neupflanzungen ersetzt. Die Bushaltestelle Barbarossaplatz wird barrierefrei ausgebaut; Rad- und Fußverkehr erhalten komfortable Wege. Derzeit wird die Ausführungsplanung erarbeitet.

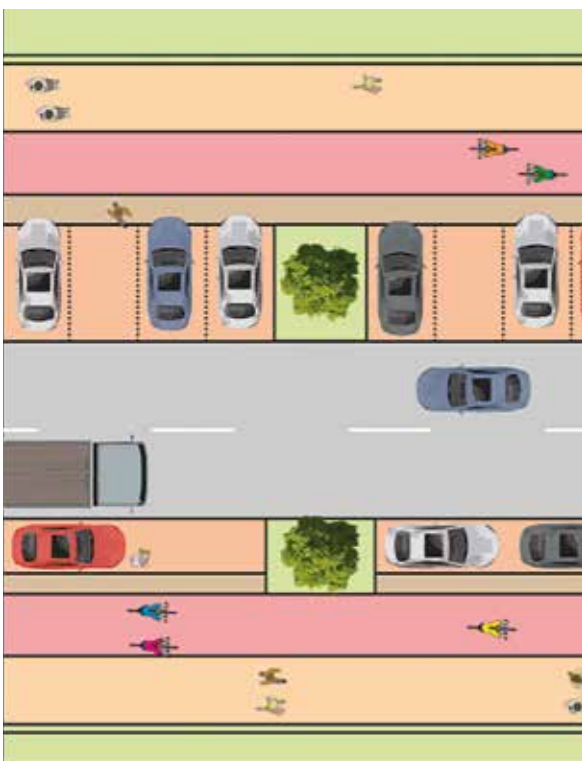
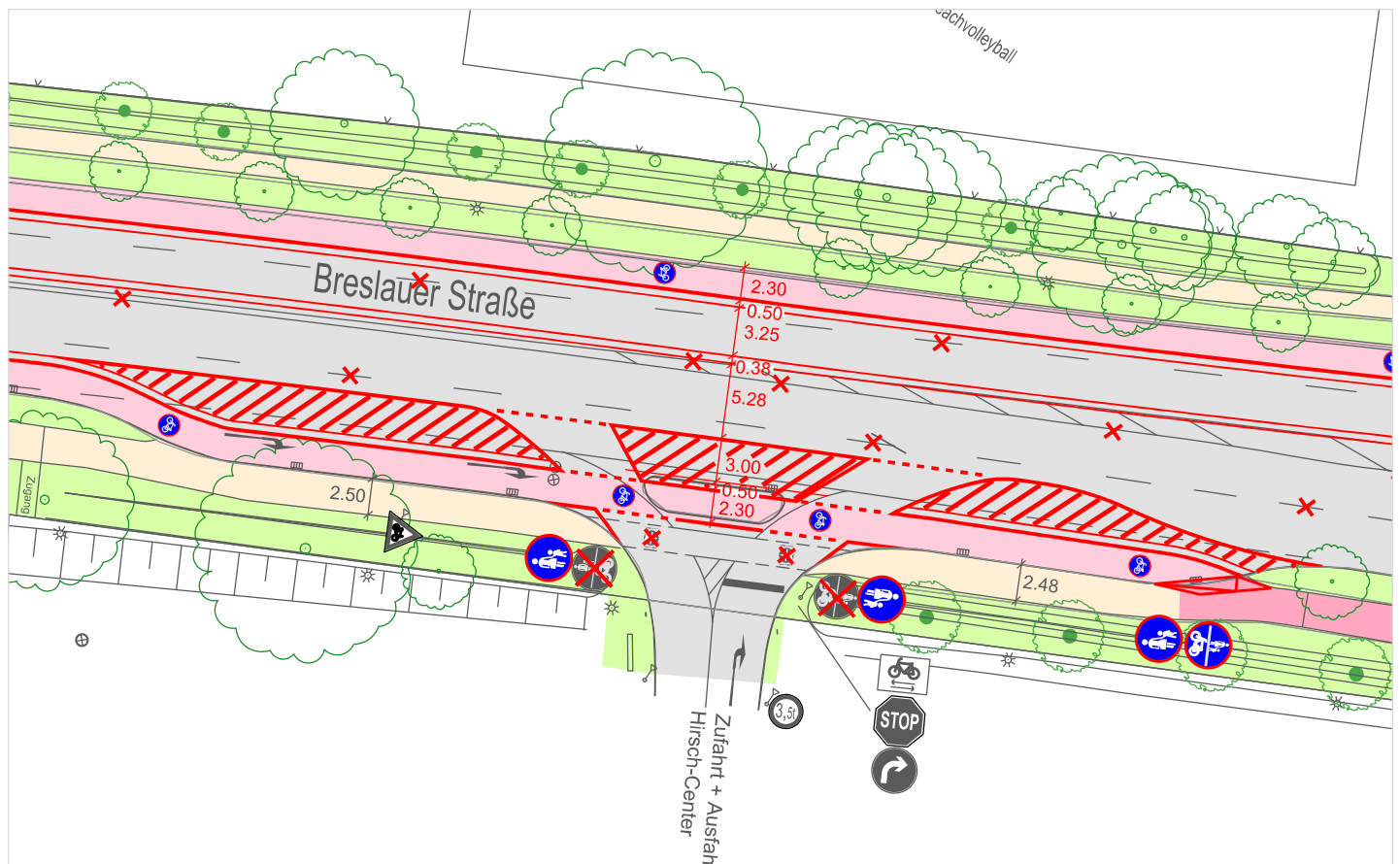


Abbildung 24: Schematische Lageplandarstellung der Hohenstaufenallee etwa auf Höhe von Hausnummer 20. Links die Planung, rechts der Bestand.



Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte (am 27. Oktober 2021) und der Mobilitätsausschuss (am 11. November 2021) haben Beschlüsse für die **Breslauer Straße**, die **Heinrichsallee** (von Maxstraße bis Hansemannplatz) und die nördliche Seite der **Monheimsallee** (in Fahrtrichtung Bastei) gefasst. Die Planung auf der Heinrichs-/Monheimsallee sieht auf einer Länge von insgesamt 800 Meter vor, den Radverkehr in Teilen gemäß Ziel 3 des Radentscheid baulich getrennt vom Kfz-Verkehr und auf einer Radverkehrsanlage von 1,50 Meter - 2,30 Meter Breite zu führen. Anders als am Pontwall sollen für die bauliche Trennung flexible Pfosten ausprobiert werden. Sie tragen – ergänzend zur objektiven Sicherheit – aufgrund ihrer physischen Trennwirkung dem Anspruch des subjektiven Sicherheitsempfindens Radfahrender Rechnung. Die Umsetzung ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

Für die **Lütticher Straße**, zweiter Bauabschnitt zwischen Limburger Straße und Hohenstaufenallee, wurde am 19. Januar 2021 ein digitaler Bürger\*innendialog durchgeführt, in dem auch radentscheidkonforme Querschnittsvarianten vorgestellt wurden. Es folgte eine intensive Beteiligung unterschiedlicher Interessengruppen, in dessen Folge am 22. April 2021 beschlossen wurde, zwei Varianten – darunter eine radentscheidkonforme – für die weitere Beschlussfassung im Lageplan weiterzuentwickeln. Die Einholung eines Planungsbeschlusses steht bevor.

Auf dem **Pontwall** wurde 2020 im Rahmen eines Verkehrsversuchs eine von der Fahrbahn baulich abgetrennte Radverkehrsanlage (engl.: „protected bike lane“ (PBL)) eingerichtet. Die Radverkehrsanlage verfügt über eine nutzbare Breite von 2,30 Meter. Klebebordsteine aus Weißbeton trennen den Rad- vom motorisierten Kfz-Verkehr.

Zurzeit werden die Rückmeldungen aus der Bevölkerung ausgewertet und die Akzeptanz des geschützten Radwegs überprüft.

Für den **Grünen Weg** können aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auch bei einer Überplanung keine radentscheidkonformen Maße realisiert werden.

Gleichwohl kann die Situation für den Radverkehr bei Verzicht auf alle Baumstandorte und die Parkstände im öffentlichen Raum verbessert werden: Für den Abschnitt zwischen der Lukasstraße und Gut Lehmkülchen wurde im September 2021 die Anlage eines 1,50 Meter breiten Radwegs mit 0,50 Meter baulichem Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr beschlossen.

Abbildung 25: Ausschnitt der beschlossenen Planung der Breslauer Straße

Abbildung 26: Flexpoller; flexible Trennelemente für PBL | Schütz Baustoffe







Die **Roermonder Straße** wurde aufgrund ihrer Länge in verschiedene Abschnitte eingeteilt. Für den ersten Abschnitt zwischen Ponttor/Rütscher Straße und Kohlscheider Straße liegen verschiedene Querschnittsvarianten vor. Die Planung wird in 2022 konkretisiert. Für den Abschnitt der Roermonder Straße zwischen Kohlscheider Straße und Rathausstraße/Schlossparkstraße werden Planungen vorbereitet, um zeitnah eine Asphaltmaßnahme zu nutzen. Verschiedene Varianten werden geprüft, eine Bürger\*innenbeteiligung ist für 2022 angedacht. Für die Roermonder Straße im Abschnitt von Haus Linde bis zur Horbacher Straße unterstützt die Stadt Aachen den Landesbetrieb Straßenbau NRW bei der Planung. Die Realisierung obliegt dem Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Für die **Salierallee** liegen Querschnittsvarianten vor. Im ersten Quartal 2022 ist eine politische Programmberatung mit anschließender Bürger\*innenbeteiligung vorgesehen, mit deren Ergebnissen ein Planungsbeschluss eingeholt werden soll.

Die Maßnahmen an der **Alt-Haarener-Straße** werden abschnittsweise betrachtet. Im Abschnitt zwischen Wurm-benden und Germanusstraße wurde in 2021 in stadtauswärtiger Fahrtrichtung im Zuge von Leitungsarbeiten ein rot eingefärbter Schutzstreifen markiert. Der Abschnitt zwischen Haarener Gracht und Friedensstraße (Unfallhäufungsstelle) befindet sich in der Ausführungsplanung. Die Vorlage für einen Ausführungsbeschluss ist für 2022 vorgesehen. Beide Abschnitte werden aufgrund der Bestandsbreiten nicht radentscheidkonform gestaltet.

An zwei Abschnitten der **Krefelder Straße** wird derzeit eine verbesserte Führung des Radverkehrs geplant: Zwischen dem Soerser Weg und der Passstraße wird der Radverkehr heute in beiden Fahrtrichtungen auf unterdi-

mensionierten Radfahrstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen geführt. Eine alternative Straßenraumaufteilung wird in der ersten Jahreshälfte 2022 in die politische Gremien eingebracht. Zwischen **Soerser Weg** und dem Knoten Bastei gibt es derzeit keine bauliche oder markierte Radverkehrsanlage. Anfang des Jahres 2022 wird eine Vorlage in die politische Beratung eingebracht. Darin wird eine sichere Radver-

Abbildung 27: Alt-Haarener-Straße

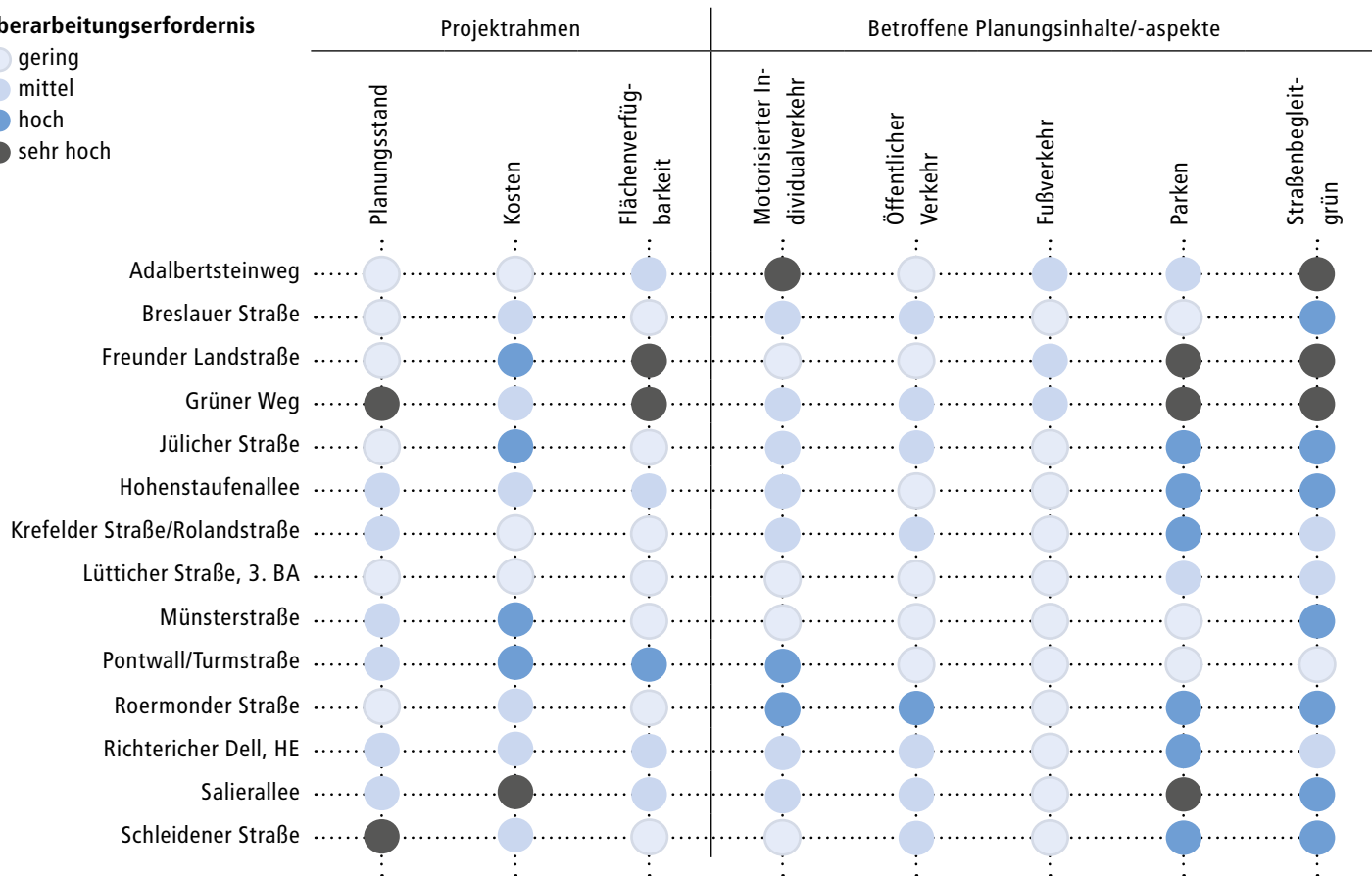
Abbildung 28: Protected Bike Lane auf dem Pontwall





## Überarbeitungserfordernis

- gering
- mittel
- hoch
- sehr hoch



kehrsführung auf diesem Abschnitt und der Anschluss an den neu zu gestaltenden Knoten Bastei vorgestellt.

**Turmstraße, Junkerstraße** (Königstraße bis Brücke Turmstraße) und Pontwall (in die Gegenrichtung) befinden sich in der Vorplanung. Ein Entwurf wird angestrebt, der den besonders wichtigen Belangen des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV im Umfeld der zentralen Hochschulstandorte gerecht werden soll.

Für die **Freunder Landstraße** wurde eine verkehrliche Machbarkeitsstudie beauftragt, aus der erste Ergebnisse vorliegen, die in einem Bürger\*innendialog vorgestellt werden sollen.

Weiterhin befinden sich folgende Maßnahmen im Planungsstadium:

- Radweg am Europaplatz,
- Jülicher Straße.

Die Verwaltung hat im Tätigkeitsbericht 2020 Maßnahmen, an denen bereits vor Annahme des Radentscheids im Jahr 2019 gearbeitet wurde, hinsichtlich ihrer Konformität mit den Zielen des Radentscheids überprüft. Dabei ergeben sich Herausforderungen in Bezug auf verfügbare Flächen, Kosten sowie den Planungsstand und Zeitplan im Zusammenhang mit anderen Infrastrukturmaßnahmen (Kanälen, Versorgungsleitungen), den Belangen anderer Verkehrsteilnehmenden sowie des vorhandenen Grüns (Bäume, Sträucher, Pflanzbeete).

Die Überarbeitungserfordernisse im bestehenden Projektportfolio mit insgesamt 16 Maßnahmen in 2020 sind in Tabelle 1 im Tätigkeitsbericht 2020 dargestellt. Die Abbildung 29 aus dem diesjährigen Bericht zeigt insgesamt 14 Maßnahmen. Hieraus lässt sich ableiten, wie die einzelnen Maßnahmen in Bezug auf eine mögliche Überarbeitung im Sinne des Radentscheid bewertet werden können:

- „grün“ = geringe Überarbeitungserfordernis
- „gelb“ = mittlere Überarbeitungserfordernis
- „rot“ = umfangreiche Überarbeitungserfordernis.

Diese Tabelle beschreibt die Anpassungserfordernisse bestehender Projekte bis hin zum anzupassenden Planungsbeschluss.

Von den aufgelisteten Projekten wurden radentscheidkonforme Vorschläge für die Breslauer Straße, die Lütticher Straße (zweiter Bauabschnitt) und den Pontwall in die politischen Gremien eingebracht. Die bisherigen Planungsbeschlüsse für die Alt-Haarener-Straße und die Lütticher Straße im zweiten Bauabschnitt sind angepasst worden.

An der Kullenhofstraße wurde im Jahr 2021 ein Zweirichtungsradsradweg mit einer Länge von 830m fertiggestellt. Insgesamt wurden im Jahr 2021 1,1 Kilometer geschützte, radentscheidkonforme Radverkehrsinfrastruktur an Hauptstraßen realisiert.

Abbildung 29: Differenzierte Darstellung der Überarbeitungserfordernisse im Bestandsportfolio zur Herstellung radentscheidkonformer Radverkehrsanlage

### 3.2.4 Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

#### Rotmarkierung

Entsprechend den Zielen des Radentscheids werden neue oder zu sanierende Radfahrflächen mit einer roten Oberfläche hergestellt. Sind gepflasterte Radfahrflächen herzustellen, werden rot eingefärbte Betonpflastersteine mit einer sogenannten Minifase verwendet. Ein Stein mit „Fase“ ist an seinen Kanten leicht abgeschrägt, damit diese Kanten nicht so leicht ausbrechen und damit Unebenheiten entstehen. Um aber den Rollwiderstand nicht unnötig zu erhöhen, wird die kleinste, technisch herstellbare Fase eingesetzt. Gibt es im Bestand bereits grau gepflasterte Flächen, die zur Kenntlichmachung der Radverkehrsführung rot eingefärbt werden sollen, besteht die Möglichkeit, die Bestandsfläche mit einer nicht-starren Markierungsfolie (Bsp. Übergang von Marktstraße zum Wolferskaul in Brand) zu überziehen.

Für rote Asphaltflächen wird ein Beschichtungsverfahren eingesetzt. Dazu wird ein gewöhnlicher Asphalt mit einem rot eingefärbten Epoxidharz überzogen, das zur Erhöhung der Rutschfestigkeit mit einem feinen, farblich passenden Gestein abgestreut wird. Das Verfahren eignet sich gut für Neubaustrecken. Das Auftragen der Beschichtung ist ein aufwendiger Prozess:

- Die Voraussetzungen sind: ein sehr trockener und sauberer Untergrund, trockene Witterung und mindestens 4 bis 5 Grad Lufttemperatur.
- Die Oberfläche muss mittels Kugelstrahlarbeiten vorbehandelt werden.
- Nach dem Einmessen und Abkleben der gewünschten Fläche wird farbiger Epoxidharz (bestehend auf roten Farbpigmenten, Epoxidharz, Härter und Stellmittel)

gemischt, aufgetragen und verteilt.

- Die Oberfläche wird mit eingefärbtem Quarzsand abgestreut.
- Es folgt ein mindestens 24-stündiger Aushärteprozess. In dieser Zeit darf die rote Oberfläche nicht betreten werden, da die Arbeiten ansonsten wiederholt werden müssen.
- Nach 24 Stunden, in Abhängigkeit der Witterung, bis zu 48 Stunden nach dem Auftragen des Epoxidharzes, wird die Straße abgekehrt und überschüssige Sandkörner entfernt. Insgesamt sind bis zu zwei Tage erforderlich, um eine Fahrbahn rot einzufärben.

Auf Bestandsflächen wird derzeit das Aufbringen von Kaltplastik favorisiert. Es ist ein bereits etabliertes und relativ günstiges Verfahren. Insbesondere in Kreuzungsbereichen ist es bereits in der Vergangenheit sehr häufig eingesetzt worden.

#### Trennelemente

Werden Geh- und Radwege unmittelbar parallel und höhengleich zueinander angelegt, werden diese mit „Kugelplatten“ taktil spürbar voneinander abgegrenzt. Diese Kugelplatten sind für die Stadt Aachen in Zusammenarbeit mit der Kommission Barrierefreiheit entwickelt worden. Sie stellen eine wirksame und zugleich fehlerverzeihende Lösung dar, die bei Reifenkontakt nicht gleich zum Sturz des Radfahrenden führen, zugleich aber auch ein nachtsames Ausweichen auf den Gehweg erschweren.

Von der Fahrbahn baulich abgetrennte Radfahrstreifen, so genannte „Protected Bike Lanes“ ermöglichen Radfahrenden, im fließenden Verkehr auf der Fahrbahn physisch getrennt vom motorisierten Verkehr zu fahren. Sie stellen im Vergleich zu baulich auf Gehwegniveau angelegten

Abbildung 30: Roteinfärbung einer Straße





Radwegen eine ebenso sichere, aber kostengünstigere und zeitlich schneller zu realisierende Form der Radverkehrsführung dar.

Auf dem Pontwall wurden schon 2020 speziell nach einem seitens der Stadt Aachen entwickelten Anforderungsprofil gegossene Klebebordsteine aus reflektierendem Weißbeton in einer Länge von jeweils einem Meter und einer Höhe von 16 Zentimetern auf der Fahrbahn hintereinander fixiert. Inzwischen ist die Weißbeschichtung seitens des Herstellers überarbeitet worden, da sie sich stark abnutzte. Auch wird deutlich, dass die Straßenreinigung zwischen den Klebebordsteinen aufwendig ist.

Darüber hinaus werden alternative Sicherungselemente, wie beispielsweise „Pole Cones“ (flexible Poller) von 2022 an zum Einsatz kommen. Geplant sind sie zum Beispiel an der Monheimsallee zwischen Jülicher Straße und der Kreuzung Bastei. Auch sie trennen den Rad- vom motorisierten Verkehr.

Beide Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Akzeptanz intensiv beobachtet. Auf Grundlage der Rückmeldungen derer, die am Verkehr beteiligt sind, entscheidet die Stadt, welches Element zukünftig in dieser oder einer veränderten Ausführung an weiteren Stellen im Stadtgebiet zum Einsatz kommen wird.

## Rampen

Für komfortable Radwege sind an Einmündungen rampenarme Führungen wünschenswert, was dem Standard bei Radwegen auf Fahrbahnniveau entspricht. Verläuft der Radweg auf Gehwegniveau, können ein- und ausbiegende Fahrzeuge über Rampen auf das Rad-/Gehwegniveau in den Einmündungen (zumindest von Nebenstraßen) geführt werden. Die Rampen schärfen das Bewusstsein und verbessern die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Die Zahl der Abbiege-Unfälle wird dadurch minimiert. Wegen der bei Kurvenfahrt des motorisierten Individualverkehrs entstehenden Radialkräfte ist dort ein stabiler Aufbau erforderlich. Werden Pflastersteinbeläge vorgesehen, sind umlaufende, in Beton stehende Einfassungen, größere Pflastersteindicken und Pflasterverbände mit „Verzahnungseffekt“ einzusetzen.

## 3.2.5 Fahrradstellplätze umfassend ausbauen

Das Fahrradabstellkonzept ist die Grundlage für den umfassenden Ausbau von Radabstellanlagen innerhalb der Stadt Aachen. Das Konzept wurde im Jahr 2020 an die Bürogemeinschaft Verkehrskonzepte Aachen/ Planerbüro Südstadt vergeben. Diese nahmen ihre Arbeit im zweiten Quartal 2020 auf. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden im Herbst 2021 der Bezirksvertretung Mitte und dem Mobilitätsausschuss vorgestellt. Die Inhalte sowie das Ergebnis des Gutachtens, die in Zukunft als Grundlage für eine vereinfachte und schnellere Umsetzung dienen, werden im Folgenden erläutert.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf das Gebiet innerhalb des Alleenrings, auf Teile Burtscheids und Teile des Frankenberger Viertels. Es wurde auf Grund der dichten Bebauung und des hohen Parkdrucks für Radfahrer\*innen gewählt.

Die Ergebnisse beinhalten Vorschläge für neue Fahrradbügelstandorte, Standorte für kleine Fahrradparkhäuser, Vorschläge für das Fahrradparken an den Aachener Bahnhöfen sowie wichtige Bushaltestellen mit Verknüpfungsrelevanz und Carsharing Stationen. Durch mehrfache Begehungen konnten sowohl die bereits vorhandenen Abstellanlagen im Untersuchungsgebiet als auch die daran angeschlossenen Fahrräder erfasst werden. Des Weiteren wurden frei abgestellte Räder (beispielsweise an Laternen oder Verkehrsschildern) aufgenommen. Mit Hilfe verschiedener Kriterien (unter anderem Einwohner\*innenzahl und Nutzung des Straßenraumes) wurde die Anzahl der benötigten Abstellanlagen ermittelt. Bei der Abschätzung wurden die Einwohner\*innendaten der einzelnen Blöcke, die Anteile von Gebäuden ohne Möglichkeit des ebenerdigen Abstellens von Fahrrädern und Ansätze aus der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen herangezogen, um den Bedarf von Bewohner\*innen an Abstellanlagen abzuschätzen. Insgesamt sind 6.307 Abstellmöglichkeiten im Straßenraum des Untersuchungsgebietes vorhanden. Ein zusätzlicher Bedarf von 3.500 weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten wurde identifiziert. Dies entspricht, nur für den Faktor Wohnen, einem Bedarf von 56 Prozent.

Abbildung 31 (links): Kugelplatten in der Ludwigsallee

Abbildung 32 (rechts): Rampe in der Lothringer Straße



Separat wurde der Bedarf an den Bahnhöfen sowie im Umfeld der Hochschulgebäude im Untersuchungsgebiet erhoben und auch hier eine Empfehlung bezüglich weiterer Abstellanlagen ausgesprochen. Aufgrund der Online-Semester waren die tatsächlichen Bedarfe an Abstellanlagen nicht zu erheben. Mit Hilfe einer rechnerischen Ermittlung (Grundlage hierfür war die Anzahl der Sitzplätze der Hörsäle und Seminarräume) ergibt sich ein Bedarf von 1.050 Stellplätzen im Umfeld der Hochschulgebäude.

Mit den Ergebnissen wird ein Flächenkonzept mit einem Mix aus verschiedenen Abstellagentypen, unterschiedlichen Größen und Anforderungen für die entsprechenden Gebiete erstellt. Das Gutachten hat hierzu bereits Vorschläge unterbreitet. Sie müssen von der Verwaltung konkretisiert werden, vor allem mit Blick auf die verschiedenen Rahmenbedingungen und die Flächen, die beansprucht werden.

### Ziel 5a – Bewachte Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen (mit hohem Pendler\*innenaufkommen)

#### Radstation am Hauptbahnhof

Im Jahr 2022 soll das Neubauvorhaben Bluegate fertiggestellt werden. Die Radstation, die sich aktuell noch in der Bahnhofstraße befindet, wird im Neubauvorhaben einen Platz finden. 400 Fahrradabstellplätze werden zur Verfügung. Die Entwicklung der Fahrradstation im Bluegate-Vorhaben am Hauptbahnhof wird durch die Verwaltung begleitet.

Im wettbewerblichen städtebaulichen Planungsverfahren zum Südausgang wird das Thema Fahrradparken als Kriterium aufgerufen.

Für den Haltepunkt Schanz wurde im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! bereits ein Fahrradparkhaus mit 32 Stellplätzen ausgeschrieben. Der Aufbau des Parkhauses erfolgt im Jahr 2022.

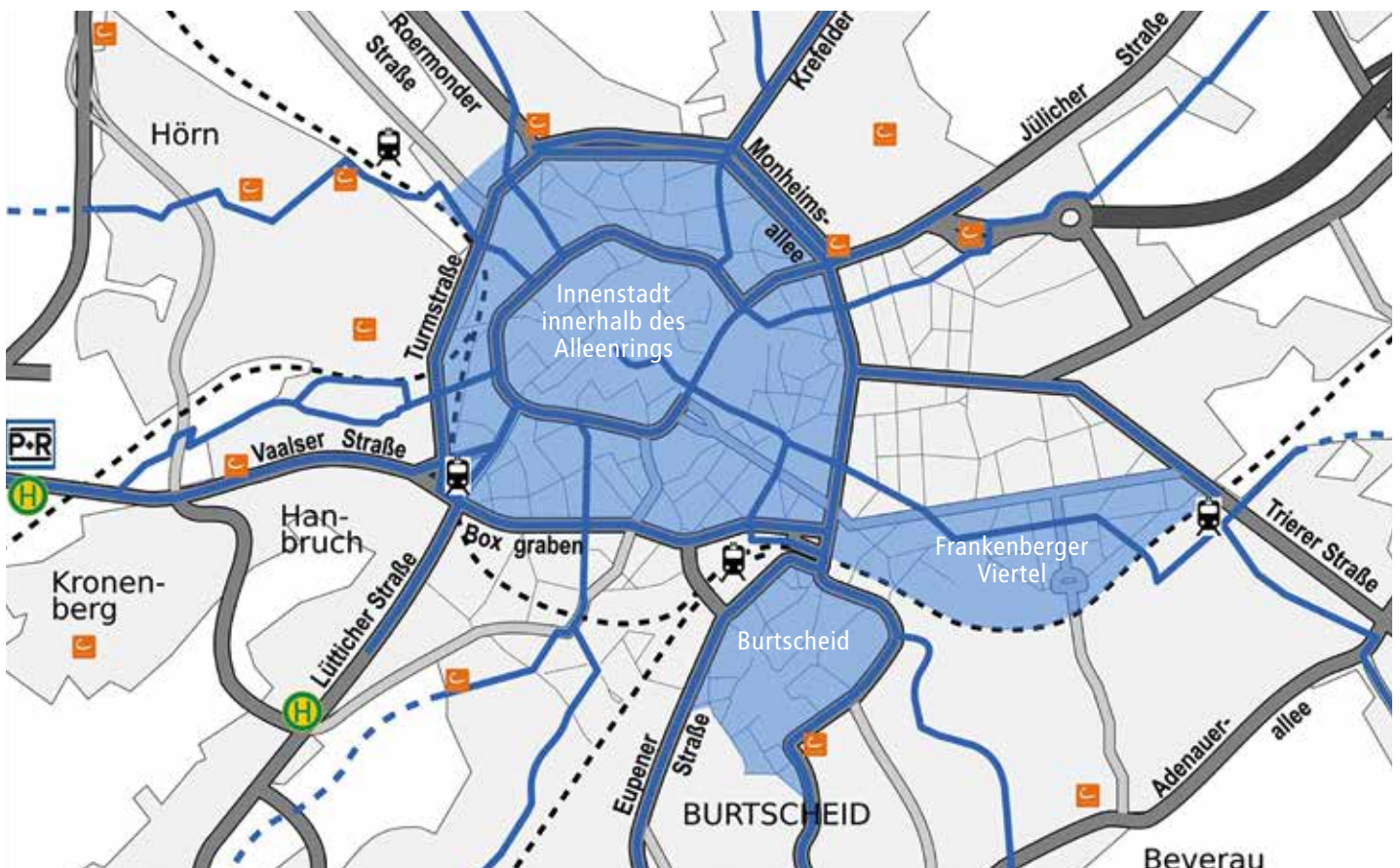
Für die Haltepunkte Rothe Erde und Westbahnhof wird ein weiteres Gutachten Aufschluss über mögliche Standorte und Machbarkeit geben. Das Gutachten wird im Jahr 2022 ausgeschrieben und vergeben.

### Ziel 5b – Stellplätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen

Im Jahr 2021 wurde im Mobilitätsausschuss eine Vorlage zu Fahrradbügel an Haltestellen vorgestellt. Das Aufstellen von Fahrradbügel an Haltestellen ist Teil des laufenden Geschäfts der Verwaltung. Fahrradbügel werden an Haltestellen aufgestellt, wo ausreichend Platz vorhanden ist und Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen nicht beeinträchtigt werden. Zudem wurde ebenfalls im Projekt #AachenMooVe! ein kleines Fahrradparkhaus in der Brabantstraße ausgeschrieben. Der Aufbau erfolgt nach der Ausschreibung im Jahr 2022.

Im April 2021 wurden das Konzept und zwei Standorte für Sammelschließanlagen im Rahmen des Projektes #AachenMoove! beschlossen. Hinzu kommt auch die Umsetzung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen an ausgewählten städtischen Verwaltungsgebäuden, Schulen und

Abbildung 33: Untersuchungsgebiet





Betrieben. Ausschreibungen für sieben Standorte wurden vorangetrieben und die Errichtung dieser Anlagen wird in 2022 erfolgen. Die Suche nach weiteren geeigneten Standorten läuft. Obwohl sich die Standortwahl aufgrund dichter Bebauung und geringer Flächenverfügbarkeit im Innenstadtbereich als herausfordernd darstellt, werden diese ersten Fahrradabstellanlagen als Pilot für weitere gesicherte Fahrradabstellanlagen dienen. Die Situation des Fahrradparkens an Haltestellen und in Wohngebieten wird dadurch verbessert.

### **Ziel 5c Fahrradbügel (innerhalb/außerhalb des Alleenrings)**

Das Meldeportal „Radbügel für Aachen“ ist weiterhin für Bürger\*innen erreichbar. Meldungen können nicht mehr abgegeben werden. Die Meldefrist war auf die Zeit von Mitte April bis Ende August 2020 beschränkt. Interessierte können sich in dem Portal darüber informieren, inwieweit die Meldungen von damals bereits bearbeitet worden sind. Alle Meldungen, die über das Meldeportal eingegangen sind, werden weiterhin von der städtischen Fachabteilung Verkehrsplanung und Mobilität geprüft und bewertet. Radbügel wurden beziehungsweise werden weiterhin dann geplant, wenn die Voraussetzungen für die vorgeschlagenen Standorte erfüllt sind – Mehrfache Meldungen werden zusammengefasst. Die Verwaltung informiert die jeweiligen politischen Gremien über die geplanten Standorte für Fahrradbügel. Interessierte Bürger\*innen konnten innerhalb des gesamten Stadtgebiets Bedarf an Radbügeln anmelden.

Wichtige sowie häufig gemeldete Standorte sollen auch in die weiteren Überlegungen und Planungen zum Thema Fahrradparken (zum Beispiel Fahrradabstellanlagenkonzept, Sammelschließanlagen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser) einfließen. Im Jahresverlauf wurden insgesamt 601 Fahrradbügel geplant. Zwei Drittel der Planungen entstanden durch die Wünsche der Bürger\*innen aus dem Meldeportal, weitere Planungen entstanden im Zuge von Umbaumaßnahmen in verschiedenen Straßen.

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

Seit dem vierten Quartal 2021 werden die Fahrradbügelstandorte wieder quartalsweise ausgeschrieben. Der Rahmenvertrag wurde überarbeitet und wird in diesem Jahr erneut veröffentlicht.

Umgesetzt wurden von den geplanten Fahrradbügel 88 Stück. Weitere 123 Fahrradbügel sind aktuell ausgeschrieben. Die Ausschreibung der weiteren Fahrradbügel erfolgt umgehend.

### **Fahrradflunder**

Der Mobilitätsausschuss stimmte im Mai 2021 der Anschaffung einer Fahrradflunder zu. Hierbei handelt es sich um eine temporäre, mobile Plattform, auf der sich vier Fahrradbügel befinden. Die Flunder entspricht in ihren Maßen einem Parkstand und kann problemlos dort aufgestellt/plaziert werden. Die Fahrradflunder wird in regelmäßigen Abständen an einen neuen Standort versetzt. Während der Standphase wird die Auslastung regelmäßig überprüft, um nachvollziehen zu können, ob ein fester Einbau von Fahrradbügel und somit der Wegfall eines Parkstandes notwendig ist. Zwei weitere Fahrradflundern sind auf Grund der positiven Resonanz bestellt.

*Abbildung 34: Fahrradflunder (Lothringerstraße)*

# Dialogportal Aachen

dialogportal.aachen.de . . . . . Standort auf der interaktiven Karte auswählen :

Anliegen einer Kategorie zuordnen . . . . . :

Anliegen (Mängel) beschreiben . . . . . Optional Bilder und Hinweise zum Standort und Anliegen angeben :

. . . . .  
: : :  
Kontaktdaten hinterlegen, um auf dem Laufenden zu bleiben

### 3.2.6 Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

12.262 Schäden an Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen und Gehwegen, aber auch unlesbare Schilder etc. wurden zwischen dem 1. Januar und 30. November 2021 gemeldet. Davon wurden 60 Prozent im Rahmen von Routinekontrollen durch den Aachener Stadtbetrieb gemeldet und 40 Prozent (4.902) über Meldungen durch Dritte (per Telefon, über das Portal oder per Mail). 11.199, also 91,3 Prozent der in 2021 erfassten Schäden wurden im Berichtszeitraum behoben.

Aktuell bietet das Serviceportal der Stadt Aachen allen Bürger\*innen die Möglichkeit, einzelne Mängel oder Straßenschäden online zu melden (<https://serviceportal.aachen.de>). Die eingehenden Meldungen werden von Mitarbeitenden der Stadt Aachen ausgewertet und an die entsprechenden Stellen verteilt. Dieses System ist aufwendig und sehr zeitintensiv.

In Umsetzung der Beschlüsse zum Radentscheid hat die Stadtverwaltung ein Dialogportal ausgeschrieben, mit dessen Hilfe Bürger\*innen Schäden zukünftig schnell und unkompliziert direkt vor Ort an die entsprechenden

Fachabteilungen übermitteln können. Es wird die Möglichkeit geben, Schäden (inkl. Geoposition, Klassifizierung des Mangels sowie Fotodokumentationen) via PC und Smartphone barrierefrei zu melden. Durch eine automatisierte Kategorisierung sowie ein Ticketmanagementsystem werden Anliegen von Bürger\*Innen effizient bearbeitet. Alle gemeldeten sowie von der Stadt festgestellten Mängel werden auf einer öffentlichen, frei zugänglichen Website inkl. der Attribute Eingangsdatum, Kartenposition, Klassifizierung des Mangels, Foto(s) und Datum der geplanten und tatsächlichen Behebung dargestellt. Ebenso sind geplante sowie umgesetzte Maßnahmen auf demselben Portal im Sinne einer „Vorhaben-/Planungskarte“ zu sehen. Dies entspricht ebenfalls **Ziel 7: Verkehrswende konsequent und transparent fördern.**

Die Vergabe des Dialogportals erfolgte im Dezember 2021. Das Portal ist im Frühjahr 2022 verfügbar.

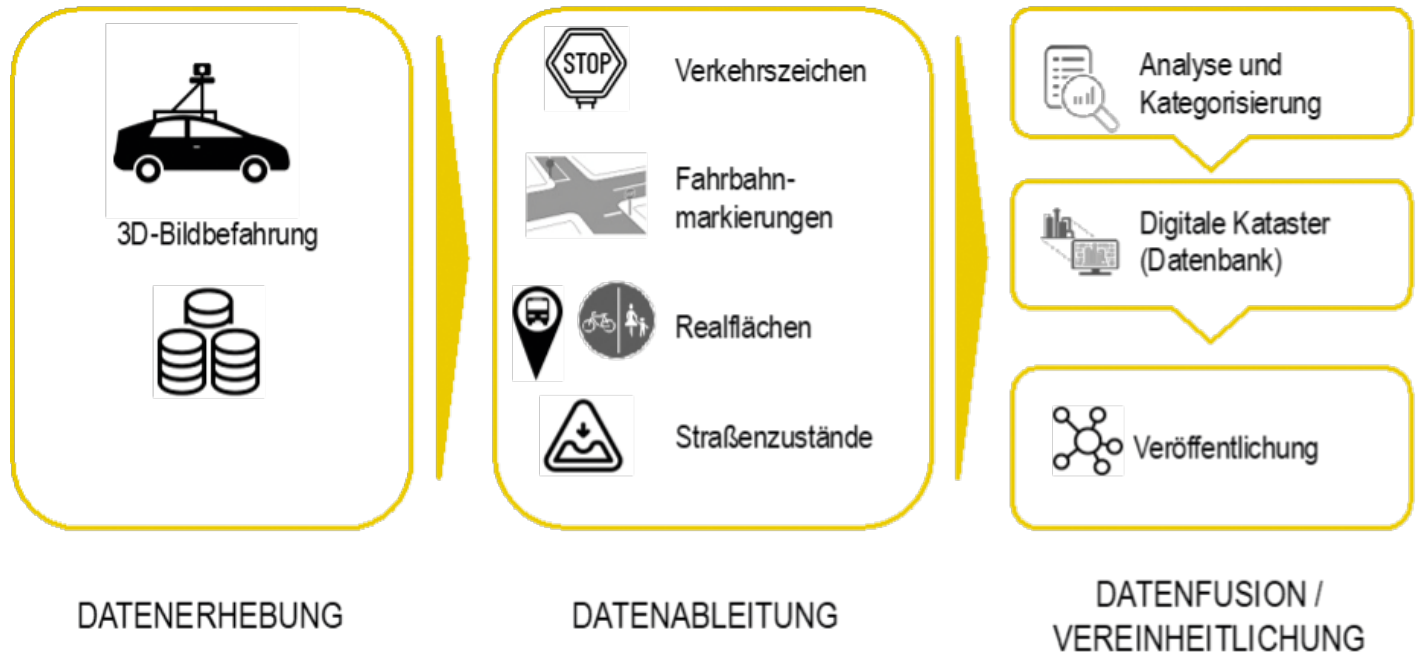
Gleichzeitig wurden im Berichtszeitraum mit dem Projekt „VISTa“ Fördergelder zur Erstellung eines „digitalen Zwillings“ der Verkehrsflächen der Stadt Aachen akquiriert. Im Zuge dieses Projekts wird im ersten Halbjahr 2022 eine sogenannte 3D-Bildbefahrung der Aachener Straßen zur Erfassung von Informationen zu Verkehrszeichen,



Fahrbahnmarkierungen, Realflächen sowie Straßenschäden durchgeführt. Hierdurch wird eine umfassende und einheitliche Datenbasis geschaffen, welche die effiziente und multimodale Nutzung der Verkehrsmittel sowie der Infrastruktur ermöglicht.

Diese Daten werden anschließend aufbereitet, mit bestehenden Daten vereinheitlicht sowie in die vorhandenen Fachverfahren integriert. Mit dem digitalen Zwilling wird demnach eine umfangreiche Stuserhebung der Verkehrsinfrastruktur erstellt.

Abbildung 35: Das Straßenraumkataster, ViSTA, der digitale Zwilling



### 3.2.7 Verkehrswende konsequent und transparent fördern

In einem regelmäßigen Austauschformat werden Vertretenden des Radentscheids grundsätzliche Themen, wie die Erarbeitung von Standards oder Details zu geplanten Maßnahmen, vorgestellt, bevor diese politisch beraten werden. Zur Schaffung einer hohen Transparenz in Bezug auf die Aktivitäten der Verwaltung wird ein jährlicher Bericht veröffentlicht und in den politischen Gremien diskutiert. Der vorliegende Bericht fasst die Maßnahmen aus dem Jahr 2021 zusammen und nimmt Bezug auf den ersten Tätigkeitsbericht aus dem Jahr 2020. Ebenfalls zählt hierzu die jährlich im Februar stattfindende Jahresveranstaltung zum Radentscheid Aachen.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Aachens ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Verkehrswende. Dialoge, Informationsveranstaltungen und Beteiligungen haben auch in 2021 in verschiedenen, digitalen Formaten stattgefunden. Die Tabelle zeigt, welche radverkehrsfreundlichen Themen stattgefunden haben.

Thema	Datum	Format
Lintertstraße	21.04.	Digital
Försterstraße	29.03 -18.04.2021	Digital
Hohenstaufenallee (Habsburgerallee - Limburger Straße)	26.03.2021	Digital
Lütticher Straße; 2.Bauabschnitt (Limburger Straße - Amsterdamer Ring)	19.01.2021	Digital
Lothringerstraße (Wilhelmstraße bis Oppenhoffallee) und Stadtteilplatz	12.04.2021	Digital

Liste der Bürger\*innen-  
infoveranstaltungen  
aus dem Jahr 2021

### 3.3 Weitere radverkehrliche Entwicklungen

Unabhängig von den Maßnahmen, die zur Erfüllung der Ziele des Radentscheids beitragen, werden weitere Bedürfnisse der Aachener\*innen nach sicherer und komfortabler Radinfrastruktur bedient. Zu den Projekten, die in diesem Zusammenhang zu nennen sind, zählen unter anderem die Markierung von Schutz- und Radfahrstreifen für eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, die Verbreiterung von Geh- und Radwegen im Zuge von Bauarbeiten, die Beschilderung von Radwegen, Aktionen rund um das Fahrradfahren sowie Kampagnen, Informationen und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Aachen. Als bauliche Maßnahme ist die Sanierung der Radwege auf der Lütticher Straße, außerorts von Aachen, durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW zu nennen.

Unter anderem sind für das Jahr 2021 exemplarisch folgende Maßnahmen zu nennen. Diese Auswahl zeigt nur einen Teil der radverkehrlichen Maßnahmen, die im Jahr 2021 umgesetzt, erprobt, betrieben, betreut und weiterentwickelt wurden. Die entsprechenden QR-Codes führen zu den Internetseiten der jeweiligen Projekte für detailliertere Informationen.

Mehr zum Thema Maßnahmenplan Radverkehr



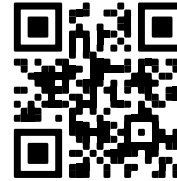
Mehr zum Thema CIVITAS QR-Code scannen



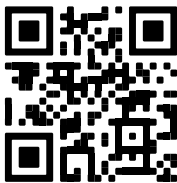
Mehr zum Thema Verkehrssicherheit



Mehr zum Thema Clever Mobil



Mehr zum Thema Fahrrad in Aachen



Mehr zum Thema Cycling Connects



## 4 Monitoring des Radentscheids

Die Entwicklung der sieben Ziele des Radentscheids wird hier zusammenfassend dargestellt. Insgesamt befinden sich derzeit circa 146 Projekte in der Entwicklung, Planung oder bereits in der Umsetzung.

### Ziel 1 – Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

#### Radhauptnetz festlegen

Seit 2021 ist das Radhauptnetz durch einen externen Gutachter in Bearbeitung. Ein politischer Beschluss eines hierarchisierten Aachener Hauptnetzes mit 90 Prozent Erschließungsqualität ist im Jahr 2022 angestrebt.

#### Umsetzung Radhauptnetz

Jedes Jahr sollen zehn Kilometer des Radhauptnetzes fertiggestellt werden. Das Radvorrangnetz befindet sich in der Umsetzung.

Im Jahr 2021 wurden 2,9 Kilometer fertiggestellt, davon 2,7 Kilometer als Fahrradstraße.

### Ziel 2 – Kreuzungen sicher gestalten

#### 2.1 Große Ampelkreuzungen

Jedes Jahr sollen drei Kreuzungen nach einem definierten Standard umgebaut werden.

Im Jahr 2021 wurden keine größeren Ampelkreuzungen umgebaut. Es befinden sich zwei große Kreuzungen in der Ausführungsplanung. Aachen nimmt mit der Planung der Bastei deutschlandweit eine Vorreiterrolle in Bezug auf baulich geschützte Kreuzungen ein.

#### 2.2 Einmündungen und Grundstückszufahrten

Jedes Jahr sollen 15 Einmündungen nach einem definierten Standard umgebaut werden.

Im Jahr 2021 konnte eine Einmündung nach dem Radentscheid-Standard umgebaut werden. Weitere 21 Einmündungen werden im Rahmen geplanter Maßnahmen überplant.



### Ziel 3 – Sichere Radwege an Hauptstraßen

Jedes Jahr sollen an Hauptverkehrsstraßen fünf Kilometer Radwege nach einem definierten Standard gebaut werden. 2021 wurden insgesamt 1,1 Kilometer Radwege an Hauptstraßen radentscheidkonform umgesetzt und fertiggestellt.

### Ziel 4 – Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

Zu diesem Ziel existiert ein Gestaltungsstandard, aber kein Mengenziel.

2021 wurden viele Planungen und Umsetzungen radentscheidkonform vorangetrieben beziehungsweise hergestellt. An der Ludwigsallee erfolgt die Umsetzung eines Standards für die Führung gemeinsamer Geh- und Radwege. Weitere Standards werden seitens der Stadt Aachen entwickelt und abgestimmt. Die Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen wird weiter vorangetrieben.

### Ziel 5 – Fahrradstellplätze umfassend ausbauen

Ein Gutachten zum Fahrradparken ist abgeschlossen und ausgewertet. Die Stadt Aachen prüft Standorte, um das Fahrradabstellkonzept zu entwickeln und Abstellanlagen zu schaffen.

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

Bis zum Jahr 2028 sollen 5.000 Plätze geschaffen werden. Die Entwicklung der Fahrradstation am Hauptbahnhof im Komplex Bluegate wurde weiter begleitet. Eine Machbarkeitsstudie für eine überdachte Abstellanlage auf der Rückseite des Verwaltungsgebäudes Lagerhausstraße wurde in die politische Beratung eingebracht. Für die weiteren Planungsphasen wird eine externe Vergabe vorbereitet. Fördermittel für das Projekt wurden beantragt. Für den Haltepunkt Schanz wurde ein kleines, sicheres und überdachtes Fahrradparkhaus eingeplant, das in 2022 aufgebaut wird.

### 5.c Fahrradbügel

Bis zum Jahr 2028 sollen 10.000 Plätze an Fahrradbügeln geschaffen werden. 2021 wurden 601 Radabstellanlagen geplant. Aufgestellt wurden in 2021 88 Fahrradbügel. Damit sind 176 Stellplätze an Fahrradbügeln geschaffen wurden. Weitere 123 Fahrradbügel sind derzeit zur Umsetzung ausgeschrieben.

### Ziel 6 – Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

#### Meldeplattform

In 2021 wurde die Einführung des Dialogportals, in welchem Mängel erhoben und über Planungsvorhaben informiert wird, beauftragt. Das Portal wird im Frühjahr 2022 freigeschaltet.

#### Mängelbehebung

Durch die Einführung des Dialogportals im ersten Quartal 2022 können Mängel zukünftig schneller an die zuständigen Abteilungen weitergeleitet und behoben werden.

### Ziel 7 – Verkehrswende konsequent und transparent fördern

Mit diesem Bericht und einer digitalen Bürgerveranstaltung am 8. Februar 2022 wird dieses Ziel für das Jahr 2021 erfüllt. Durch den verstärkten Einsatz digitaler Bürger\*innenbeteiligungsformate wurden deutlich gestiegene Teilnehmer\*innenzahlen bei den Beteiligungs- und Informationsveranstaltungen verzeichnet.

Zum Monitoring der Radverkehrsnutzung wurden in 2021 acht neue Dauerzählstellen eingerichtet, die im Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen, ab der ersten Februarwoche unter [www.verkehr.aachen.de](http://www.verkehr.aachen.de), einzusehen sind. Insgesamt sind es 18 Zählstellen, weitere neun werden derzeit installiert.

Zum Mobilitätsdashboard QR-Code scannen



Abbildung 36: Dresdner Straße Tunnel



# Umsetzung Radentscheid auf einen Blick

## Radhauptverbindungen



**2,9 km**

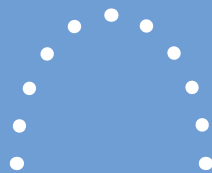
fertiggestellt im Jahr 2021  
davon 2,7 km Fahrradstraße

## Ausgaben Radverkehr

**14,2 €**

pro  
Einwohner

## Fahrradbügel



10.000 Plätze  
bis 2028

**610**

geplant im Jahr 2021  
und 88 realisiert

## Radwege an Hauptstraßen

**1,1 km**



## Große Ampelkreuzungen

**2** in Planung

## Einmündungen

**1** 2021 umgesetzt

**22** weitere  
in Planung

## Digitale Plattformen

**2** in der Freischaltung



# 5 Ausblick

## Radentscheid Aachen

**Anlaufphase abschließen – Realisierung starten. Die Einführung von Standards, die Fortführung bereits angestoßener Planungen sowie die weitere Umsetzung und der Abschluss begonnener Maßnahmen stehen auf dem Programm für das Jahr 2022. Bis 2025 sind alle Rad-Vorrang-Routen in Planung und das Fahrradklima wird sich weiter verbessern. Die Mobilitätswende stellt gelebte Praxis dar.**

### 5.1 Maßnahmen 2022

Im Jahr 2022 – dem dritten Umsetzungsjahr des Radentscheides – wird eine Vielzahl an Projekten geplant und umgesetzt, die zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen beitragen.

Ein strategisches Kernelement für die Zielerreichung des Radentscheids stellt der Entwurf des Radhauptnetzes dar. Dieser wird in 2022 erarbeitet und in die politischen Gremien zur weiteren Beratung eingebracht. Neben dem Weiterausbau bereits begonnener Rad-Vorrang-Routen wird mit der RVR Haaren / Verlautenheide der Planungsprozess einer weiteren Route deutlich vorangetrieben. Die Gestaltung sicherer Kreuzungen wird durch die Ausführungsplanung der Bastei in 2022 vorangetrieben. Dadurch entsteht ein Standard für sichere Kreuzungen in Aachen, der die Grundlage für zukünftige Planungen an Knotenpunkten darstellt.

Mit den im Jahr 2021 für längere Straßenabschnitte erwirkten Planungsbeschlüssen wurden die Grundlagen für die Umsetzung weiterer radentscheidkonformer Maßnahmen geschaffen. Damit will die Verwaltung im Jahr 2022 gegenüber den Vorjahren mehr Kilometer radentscheidkonformer und radverkehrsfreundlicher Infrastruktur umsetzen.

Durch die teilweise deutlich veränderte Straßenraumaufteilung im Zuge der Umsetzung des Radentscheids und der hohen Flächenkonkurrenz in den einzelnen Straßen werden seit 2021 vermehrt ausführliche und frühzeitige Bürger\*innenbeteiligungen (schon vor dem Planungsbeschluss) durchgeführt. Dies wird in 2022 fortgesetzt. Im Rahmen des Abwägungsprozesses wird auch weiterhin das Instrument des Reallabors beziehungsweise des Verkehrsversuchs angewendet.

Für die qualitätsvolle Gestaltung der Radverkehrsanlagen werden weitere Standards, etwa zur Führung an Bushaltestellen oder an Straßen- und Wegeeinmündungen formuliert. In 2022 wird die Bestandsinfrastruktur vermehrt flächenhaften rot markiert.

Mit dem Fahrradabstellkonzept wird Ziel 5 des Radentscheids greifbar. Standorte, Bedarfe und Varianten von Bügeln und Fahrradstationen oder -parkhäusern sind geprüft, entworfen und geplant. In 2022 werden weitere Fahrradbügel umgesetzt. Die Verwaltung strebt ein erfolgreiches Vergabeverfahren für den Auftrag zur Errichtung von Fahrradbügeln an, um schneller geplante Abstellanlagen errichten zu können.

Im ersten Quartal 2022 wird das Dialogportal freigeschaltet. Schäden und Mängel können effizienter, schneller und unkomplizierter behoben werden. Die Einrichtung des Dialogportals legt den Grundstein für eine dauerhaft intakte und attraktive Infrastruktur sowie den übergreifenden Austausch der Bürger\*innen Aachens mit der Stadtverwaltung. Damit wird **Ziel 6: „Mängel online erheben und zeitnah beseitigen“** vollständig erfüllt.

Im Jahr 2021 wurde eine zusätzlich geschaffene Personalstelle für das Thema Kommunikation und Koordination Radentscheid besetzt, die dem **Ziel 7 „Verkehrswende konsequent fördern“** zugeordnet ist.

Fortlaufende Prozesse werden auch in 2022 weitergeführt: so werden bestehende Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie Unfallstellen überprüft und hinsichtlich der Verkehrssicherheit verbessert. Die Vielzahl bestehender und erfolgreicher Kampagnen zur Förderung des Radfahrens werden in 2022 fortgeführt und zielführend ergänzt.

#### 5.1.1 Planung

Folgende Projekte werden voraussichtlich im Jahr 2022 (weiter)geplant und in den Folgejahren umgesetzt:

#### Rad-Vorrang-Netz

- Konzept für den Grabenring als Verteilerring der Rad-Vorrang-Routen
- Rombachstraße der RVR Brand
- Südstraße und Krakaustraße der RVR Preuswald
- RVR Haaren und Verlautenheide inkl. der Anbindung an den Bahntrassenradweg Aachen-Jülich
- Verbreiterung des Vennbahnwegs
- RVR Vaals, Vaalser Straße bis Innenstadt
- Route nach Stolberg
- Radschnellweg Euregio
- RVR Berensberg: Knoten Bastei und Krefelder Straße

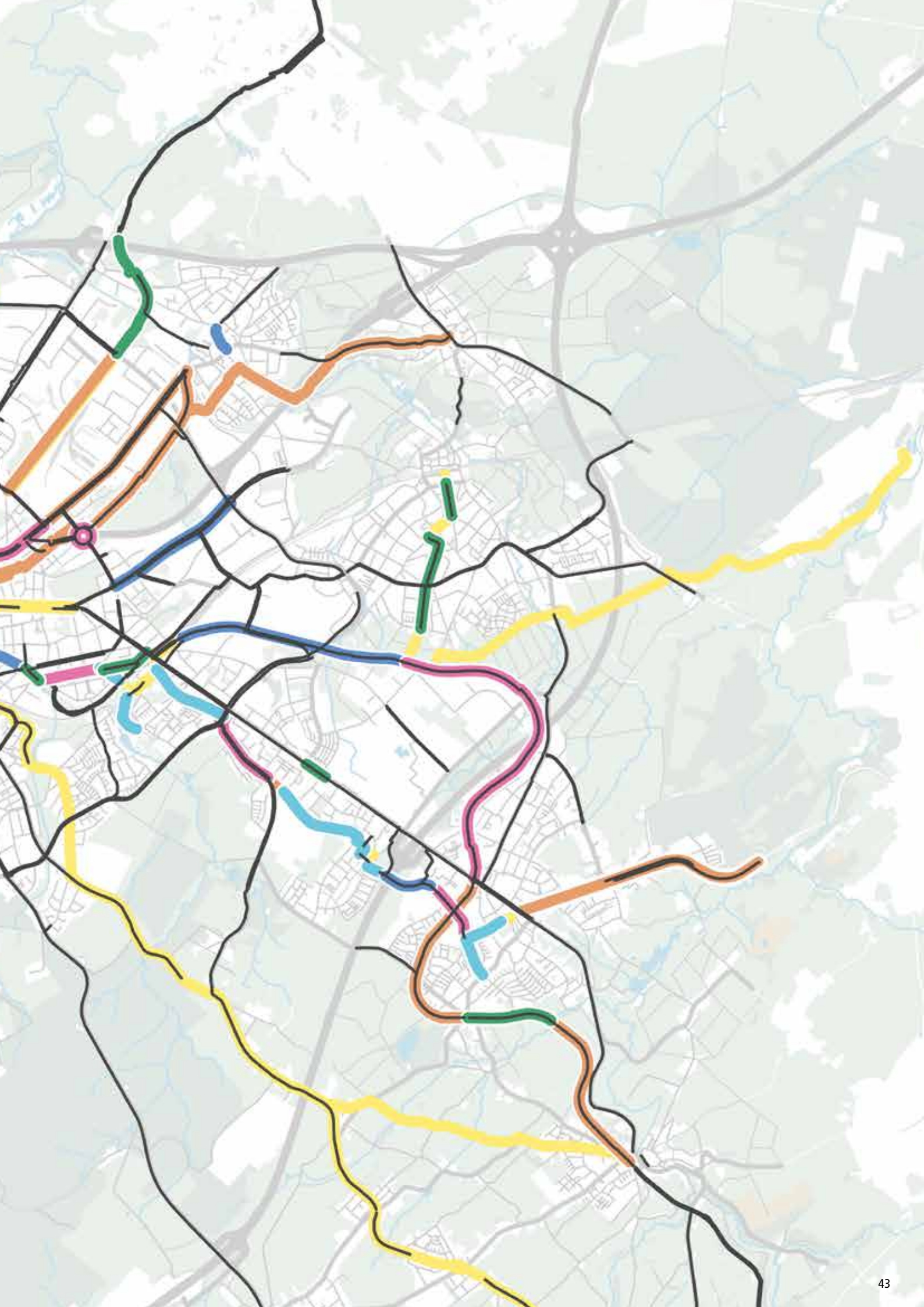
Abbildung 37: Ziel 1 und Ziel 3 –  
Im Jahr 2021 umgesetzte und in den  
nächsten Jahren geplante Maßnahmen

## Radentscheid Aachen 2020 bis 2024

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







## Hauptverkehrsstraßen

- Adalbertsteinweg (Unfallschwerpunkt stadtauswärts zwischen Steffensplatz und Bussonderfahrstreifen)
- Europaplatz
- Freunder Landstraße
- Grüner Weg
- Junkerstraße/Turmstraße
- Krefelder Straße
- Lütticher Straße  
(zw. Limburger Straße und Amsterdamer Ring)
- Hohenstaufenallee  
(zw. Limburger Straße und Lütticher Straße)
- Jülicher Straße
- Pontwall
- Breslauer Straße
- Roermonder Straße

### 5.1.2 Umsetzung

Bei folgenden Projekten wird im Jahr 2022 der Umsetzungsbeginn erwartet.

### Rad-Vorrang-Routen/regionale Radverbindungen

- Querung Von-Coels-Straße (RVR Eilendorf)
- Brander Wall und Krautmühlenweg (RVR Brand) (Fertigstellung)
- Bismarckstraße, Lothringerstraße (2. BA), (RVR Eilendorf / Brand)
- Lintertstraße (RVR Brand)
- Verbreiterung Vennbahnweg (Abschnitt 2 und 6)
- Fahrradstraßen der RVR Vaals, darunter zunächst Lochnerstraße sowie Alte Vaalser Straße als Verbindung zur RVR Vaals
- Beschilderung der RVR Eilendorf, Campus Melaten und Brand

## Hauptverkehrsstraßen

- Alt-Haarener-Straße
- Breslauer Straße
- Monheimsallee (Hansemannplatz – Bastei)
- Heinrichsallee (Maxstraße – Hansemannplatz)
- Salierallee
- Vaalser Straße (Abschnitt Vaalserquartier)
- Roermonder Straße
- Krefelder Straße (Soerser Weg – Bastei)
- Ludwigsallee und Salvatorstraße (Fertigstellung)
- Breslauer Straße (Stufe 1) (Fertigstellung)

## Sonstiges

- Fahrradabstellanlagen ergänzen
- Dialogportal
- Fahrradstation Hauptbahnhof

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

### 5.2 Perspektive 2025

Bis 2025 sollen sich alle Rad-Vorrang-Routen in der Vorplanung befinden. Es wird angestrebt, dass 90 % der Aachener Bevölkerung in einem Radius von 200 m eine Route des Radhauptnetzes erreichen können.

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

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

Gelassen in Aachen unterwegs sein können – vor allem zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV – das soll unterm Strich für alle Verkehrsteilnehmer möglich sein (s. Abb 25).

Übergeordnet bedeutet dies schließlich auch eine Chance, um die ambitionierten Ziele für den Klimaschutz erreichen zu können (s. Kapitel 1). All das trägt bei zu der übergeordneten Vision Mobilität 2050, nach der man in Aachen sicher und komfortabel Radfahren können soll.



# 6 Fazit

Für das Jahr 2021 ist festzuhalten: Die Umsetzung des Radentscheids ist eine große Aufgabe. Ein Marathon, der Ausdauer, Kraft und Kreativität benötigt – kein schneller Sprint! Die Stadt Aachen hat sich dazu weiter aufgestellt, Ressourcen geschaffen und Planungsabläufe angepasst. Um den Zielen des Radentscheids größtmögliche Wirkung zu verleihen, hat die Stadtverwaltung Planungen aus der Zeit vor November 2019 auf den Prüfstand gestellt, dort den Radentscheid-Standard als Maßstab angelegt und die erforderlichen Prozesse für eine zielgerechte Planung neu aufgerollt. Die Stadt Aachen verfolgt dabei in Planung und Bau sämtlicher Maßnahmen einen integrierten Ansatz im Hinblick auf

- die ganzheitliche Betrachtung aller Verkehre des Umweltverbundes.
- die ganzheitliche Betrachtung von Straße und versorgender Infrastruktur
- die Transparenz, Dialogorientierung und die Mitwirkungsangebote an die Stadtgesellschaft.

Gut abgewogene Planungen berücksichtigen – wenngleich fokussiert auf einen sicheren und attraktiven Radverkehr – stets alle Belange. Der Prozess ist anhaltend, die durch den Radentscheid intendierten Veränderungen weitgehend. Gerade die Umsetzung der gewünschten Radwegebreiten und Knotenpunktgestaltungen führen bei nicht beliebig veränderbaren Straßenraumbreiten im Bestand zu starken Eingriffen in die Raumaufteilung. Diese Planungen sind bisweilen komplex und zeitaufwendig. Jedes einzelne Vorhaben bedarf – getragen von den Beschlüssen des politischen Entscheidungsträgers – der Auseinandersetzung und Akzeptanz innerhalb der Stadtgesellschaft.

2022 werden sich die Aktivitäten der Stadtverwaltung mit stärkerer Umsetzungsorientierung fortsetzen. Der Radweg an der Ludwigsallee wird eingeweiht, die Fahrradstraße Lothringer Straße fertiggestellt. Klare Zielsetzung: mehr Radverkehr! – Und vor allem: mehr Menschen mit mehr Freude am Fahrradfahren! Durchgängig ausgebaute, attraktive Radrouten schaffen noch mehr Lebensqualität in der Stadt. Die politischen Gremien werden das neu konzipierte Radverkehrsnetz beraten und als Grundlage für die weitere Radverkehrsförderung beschließen. Gleichzeitig profitiert der Fußverkehr, von ruhigeren Straßen und begleitend ausgebauten Gehwegen.

Die in diesem Tätigkeitsbericht beschriebenen Planungen und Projekte tragen zur Entwicklung eines fahrradfreundlichen Aachens bei. Dabei betrachten wir die gesamte Stadt, übergeordnete Netze, vereinzelt Straßen, Wege und Verbindungen. Für jede einzelne Situation ist eine radentscheidkonforme Lösung zu entwickeln. Ein Meilenstein etwa auf dem Weg zur Umsetzung sicherer Kreuzungen stellt 2022 die Bastei und die damit verbundene Ausführungsplanung dar.

Aachen sitzt fest im Sattel und betrachtet die kommenden Jahre als Herausforderung, die wir gemeinsam meistern werden. In 2022 wird die Anzahl der radentscheidkonformen Umsetzungen – auch die Anzahl der Baustellen – deutlich zunehmen.

Es ist viel zu tun!  
Viele Menschen arbeiten daran.  
Mit Einsatz, Energie und Engagement!  
Mit Freude.

Abbildung 38: Fahrradstraße am Krautmühlweg



# Anhang

## Vorlagen zum Thema Radverkehr – Arbeitsjahr 2021

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Ziel 1: RVR Brand	Lintertstraße	Empfehlung	BV Mitte	13.01.	Keine Empfehlung für MOA ausgesprochen
		Empfehlung	Mobilitätsausschuss	21.01.	Auftrag für Bürger*innenbeteiligung
		Empfehlung	BV Mitte	22.09.	
		Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	30.09.	
	Rombachstraße	Empfehlung	BV Brand	09.08.	
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	30.09.	
	Verbreiterung des Brander Walls im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand	Kenntnisnahme / Empfehlung	BV Brand	03.02.	4 Empfehlungen
		Kenntnisnahme / Empfehlung	BV Mitte	03.02.	Abgesetzt
		Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	18.02.	Zurückgestellt
		Kenntnisnahme / Empfehlung	BV Mitte	03.03.	
	RVR Brand hier: Ergebnisse der Bürger*innen-information	Beschluss	Planungsbeschluss	18.03.	ungeändert beschlossen, Planungs- und Ausführungsbeschluss
		Kenntnisnahme	BV Mitte	03.02.	Zurückgestellt
		Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	18.02.	Zurückgestellt
		Kenntnisnahme	BV Mitte	03.03.	Geändert; Empfehlung an MOA: Herderstraße überdenken
		Kenntnisnahme	BV Brand	03.03.	
	Verbreiterung Krautmühlenweg	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	18.03.	ungeändert beschlossen
Ausführungsbeschluss		Mobilitätsausschuss	21.01.	Geändert	
Herderstraße	Mitteilung	Mobilitätsausschuss	20.05.	Fahrradstraßenplanung bleibt bestehen	
Ziel 1: RVR Eilendorf	Stadtteilplatz an der Lothringer Straße einschl. (zw. Alfons- und Friedrichstraße) als Teil der RVR und des Premiumfußweges 3	Kenntnisnahme	BV Mitte	13.01.	
		Kenntnisnahme	Planungsausschuss	14.01.	
		Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	21.01.	ungeändert beschlossen
	Fahrradstraße Bis-marckstraße	Empfehlung	BV Mitte	03.02.	
		Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	18.02.	geändert: zusätzlich – Prüfung Kompensation Parkplatzwegfall
	Gefahrenstellen RVR Eilendorf	Kenntnisnahme	BV Mitte	25.08.	Antrag der Grünen, mündlicher Bericht der Verwaltung
Ziel1/3: RVR Vaals	Vaals Straße	Planungs- und Ausführungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	02.09.	
		Empfehlung	BV Laurensberg	22.09.	

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Ziel 1/3: RVR Vaals Vaalser Straße		Planungs- und Ausführungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	30.09.	Änderung
		Aufhebung des Planungs- und Ausführungsbeschlusses	Rat der Stadt Aachen	06.10.	Beauftragung zur Bürger*innenbeteiligung und erneuten Vorlage
Ziel 1: RVR Haaren/ Ziel 3: Europaplatz	Europaplatz Neupflanzung Bäume und Erneuerung Geh-/Radwege;	Anhörung / Empfehlung	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	08.06.	
		Kenntnisnahme	BV Mitte	09.06.	
		Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	17.06.	
Ziel 1: Radroute nach Stolberg	Kommunaler Klimaschutz Förderprojekt #AachenMooVe!	Kenntnisnahme	BV Eilendorf	03.02.	Zurückgestellt
		Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	18.02.	Zurückgestellt
	hier: Antrag der Fraktion Die Grünen in der BV Eilendorf vom 29.11.2020	Kenntnisnahme	BV Mitte	03.02.	Zurückgestellt
Ziel 1: Vennbahnweg	Verbreiterung Vennbahnweg	Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Kornelimünster-Walheim	25.08.	
		Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Brand	08.09.	
		Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Eilendorf	08.09.	
		Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Mitte	22.09.	
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	30.09.	
		Kenntnisnahme/ Empfehlung	Ausschuss Umwelt/ Klima	05.10.	
Ziel 1: Radverteiler Grabenring	Durchführung Reallabor Templergraben	Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Mitte	05.05.	
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	20.05.	
	Zwischenbericht I Reallabor Templergraben	Kenntnisnahme	BV Mitte	25.08.	
		Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	02.09.	
	Zwischenbericht II Reallabor Templergraben	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	30.09.	TO-Antrag / Tischvorlage
	Voruntersuchung Grabenring	Kenntnisnahme	BV Mitte	09.06.	
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	01.07.	



Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Ziel 2.1: Bastei	Umgestaltung Knoten Bastei	Empfehlung	BV Mitte	09.06.	
		Planungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	01.07.	geändert: Variante „abgesetzte Radverkehrsfurten mit konfliktfreier Signalisierung“.
Ziel 2/ 3: Breslauer Straße	Breslauer Straße	Empfehlung	BV Mitte	27.10.	Variante 1b empfohlen
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	11.11.	Planungs- und Ausführungsbeschluss
Ziel 3: Alt-Haarener Straße	Alt-Haarener Straße hier: Abschnitt Haarener Gracht bis Kochstraße (UHS)	Empfehlung	BV Haaren	03.02.	
		Entscheidung	Mobilitätsausschuss	18.02.	
	Alt-Haarener Straße hier: Abschnitt Wurm-benden bis Germanusstraße	Empfehlung	BV Haaren	14.04.	
		Entscheidung	Mobilitätsausschuss	22.04.	Variante 1 beschlossen + Prüfaufträge zu Umsetzung von Variante 2
		Empfehlung	BV Haaren	25.08.	Vorlage an Verwaltung zurückgewiesen
		Entscheidung	Mobilitätsausschuss	02.09.	Variante 3 beschlossen
Ziel 3: Adalbertsteinweg	Adalbertsteinweg hier: Rückblick	Kenntnisnahme	BV Mitte	20.05.	
		Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	09.06.	
Ziel 3: Hohenstaufenallee	Umgestaltung der Hohenstaufenallee zwischen Limburger Straße und Eisenbahnunterführung	Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Mitte	03.02.	Auftrag für Bürger*innenbeteiligung
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	18.02.	Auftrag für Bürger*innenbeteiligung
	Umgestaltung der Hohenstaufenallee zwischen Limburger Straße und Eisenbahnunterführung (Planungsbeschluss)	Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Mitte	09.06.	Geändert: Empfehlung Ausführungsplanung gemäß Variante 3
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	01.07.	Beauftragt die Verwaltung mit der Ausführungsplanung
Ziel 3: Lütticher Straße	B 264 Lütticher Straße (2. BA) zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring	Empfehlung	BV Mitte	14.04.	Hier: Bericht über die Ergebnisse des Bürger*innendialogs
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	22.04.	
Ziel 3: Monheimsallee	Monheimsallee	Kenntnisnahme/ Empfehlung	BV Mitte	27.10.	Ungeändert beschlossen
		Planungs- und Ausführungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	11.11.	Beschließt die markierungs- und bautechnischen Änderungen der nördlichen Seite der Heinrichs-/Monheimsallee im Abschnitt Maxstraße bis Bastei
Ziel 3: Ludwigsallee	Ludwigsallee (2. BA) zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße	Empfehlung	BV Mitte	03.03.	
		Ausführungsbeschluss	Mobilitätsausschuss	18.03.	Ausführungsbeschluss für die Erneuerung der Nebenanlage und die Ausführung des Radweges in Asphaltbauweise mit Rotfärbung sowie den Einbau des lärmoptimierten Asphalts

Ziel	Thema	Beschlussart	Gremien	Beratungsdatum	Besonderes
Ziel 3: Grüner Weg	Grüner Weg, hier: Abschnitt zwischen Gut Lehmkülchen und Lukasstraße	Empfehlung	BV Mitte	25.08.	Ampfiehlt den angepassten Planungs- beschluss als Protected Bike Lane (Variante 1) für den A zu fassen.
	hier: Anpassung Pla- nungsbeschluss	Beschluss	Mobilitätsausschuss	02.09.	Angepasster Planungsbeschluss. Be- auftragung Planung Fortführung des Bahntrassenradwegs Aachen - Jülich
Ziel 3: Münster- straße	Münsterstraße	Kenntnisnahme	BV Mitte	01.12.	
		Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	09.12	
Ziel 5	Errichtung von Fahr- radabstellanlagen (Konzept und erste Standorte)	Kenntnisnahme	BV Brand	14.04.	
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	22.04.	ungeändert beschlossen
	Geplante Fahrradbü- gel Q1	Kenntnisnahme	BV Richterich	28.04.	
		Kenntnisnahme	BV Laurensberg	28.04.	
		Kenntnisnahme	BV Mitte	05.05.	
	Geplante Fahrradbü- gel Q2	Kenntnisnahme	BV Kornlimünster/ Walheim	09.06.	
		Kenntnisnahme	BV Mitte	09.06.	
	Geplante Fahrradbü- gel Q3	Kenntnisnahme	BV Brand	08.09.	
		Kenntnisnahme	BV Mitte	22.09.	
	Ergebnisse des Fahr- radabstellkonzeptes	Kenntnisnahme	BV Mitte	27.10.	
		Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	11.11.	
	Fahrradflunder	Beschluss	Mobilitätsausschuss	20.05	
		Beschluss	Mobilitätsausschuss	24.04.	Ein Gesamtkonzept für Quartierspar- ken in Aachen durch einen externen Gutachter erstellen lassen
	Radabstellflächen in Haaren	Kenntnisnahme	BV Mitte	27.10.	Beschlossen für Haaren
	Radabstellflächen für Haaren (Verlauten- heide)	Kenntnisnahme	BV Haaren	01.12.	Beschlossen für Verlautenheide
Radentscheid	Zeitplan Umsetzung Radentscheid	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	20.05.	TO-Antrag
	Arbeitsprogramm Ra- dentscheid: Rückblick und Ausblick	Kenntnisnahme	Mobilitätsausschuss	18.03.	

**Ausgaben Radverkehr 2021**

	Maßnahme	Auszahlungen in 2021
Ziel 1	Krautmühlenweg	112.437,84 €
	Brander Wall	165.874,66 €
	Lothringer Straße	419.436,00 €
	RVR Brand	415.944,12 €
	Lintertstraße (RVR Brand)	3.017,10 €
	Reallabor Templergraben	25.000,00 €
	Radschnellweg (Euregio)	9.900,00 €
	Knotenpunktsystem	21.000,00 €
	Verbreiterung Vennbahnweg LPB/Gutachten	20.140,00 €
Ziel 3	Amsterdamer Ring	3.956,00 €
	Ludwigsallee 2. BA	1.080.265,39 €
	Hohenstaufenallee	15.809,50 €
	Alt-Haarener-Straße	12.118,64 €
	Freunder Landstraße	4.800,00 €
	Lütticher Straße	4.725,60 €
	Bürger*innenbeteiligungen (Lintertstraße, Lothringer Platz, Hohenstaufenallee)	7.292,76 €
	Vaalser Straße	4.288,22 €
Ziel 5	Fahrradflunder	5.325,25 €
	Meldeportal Radbügel	7.120,00 €
	Umnutzung von PKW Parkplätzen zu Fahrradparkplätzen	2.000,00 €
	Fahrradparkhäuser an Schulen	27.336,86 €
	Beratung Fahrradabstellanlagen	5.000,00 €
	Lastenräder/Lastenradboxen	5.000,00 €
	Fahrradpodest Hermannstraße	3.700 €
	Fahrradbügel + rot/weiß Absperrpoller	20.670,06 €
Ziel 6	Mobilitätsdashboard	56.406,00 €
	Installation Dauerzählstellen rund um Templergraben	80.527,20 €
Sonstige Maßnahmen	Vorbereitende Tiefbaumaßnahmen	99.006,37 €
	Beschilderung/ Markierung	138.576,16 €
	Rotbeschichtung	610.438,11 €
	Kommunikation	144.000,00 €
	Sicherheit	20.943,87 €
<b>Gesamte Ausgaben für den Radverkehr 2021</b>		<b>3.552.055,71 €</b>
Ziel 1		1.192.749,72 €
Ziel 3		1.133.256,11 €
Ziel 5		76.152,17 €
Ziel 6		136.933,20 €
Sonstige		1.012.964,51 €
<b>Ausgaben für den Radverkehr/Einwohner*in (250.000 EW)</b>		<b>14,21 €</b>









# Tätigkeitsbericht 2021

## Radentscheid in Aachen

### Stadt Aachen

Die Oberbürgermeisterin  
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung  
und Mobilitätsinfrastruktur  
FB 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität  
Lagerhausstraße 20  
52064 Aachen  
Tel.: 0241 432-0  
verkehrsmanagement@mail.aachen.de  
[www.aachen.de/radentscheid](http://www.aachen.de/radentscheid)

[www.aachen.de](http://www.aachen.de)