

AGFS-Antrag Aachen 2021

Antrag der Stadt Aachen zur Fortsetzung der Mitgliedschaft in der AGFS

Arbeitsgemeinschaft
fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte,
Gemeinden und Kreise in NRW



www.aachen.de/radverkehr



Impressum

AGFS-Antrag Aachen 2021

Herausgeber

Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Lagerhausstr. 20
52066 Aachen

Verantwortliche Autoren

Dr. Armin Langweg
Uwe Müller
Gaby Mans
Bastian Weiser
Julia Scholtes

Gestaltung

Kay Oebels

Stand

02.04.2021

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
1 Kommunale Verkehrspolitik.....	5
1.1 Haushaltsaufwendungen.....	5
1.2 Kommunalpolitische Zielsetzungen.....	5
1.3 Organisation der Fuß- und Fahrradförderung in der Verwaltung	5
1.4 Einbringung in die AGFS.....	5
1.5 Kooperationen	6
2 Erfolgsbilanz	6
2.1 Kommunalpolitische Zielsetzung	6
2.2 Stadt- und verkehrsplanerische Schwerpunkte	7
2.3 Prioritäten in der Umsetzung	8
2.4 Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur.....	8
2.5 Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde.....	9
2.6 Service für den Fuß- und Radverkehr	10
2.7 Kommunikation und Information.....	10
3 Projektdokumentation	11
3.1 Rad-Vorrang-Routen-Netz.....	11
3.2 Premiumfußwege - 10 Wege ins Aachener Grün	12
3.3 Fahrradstraßenstandard.....	13
3.4 Bahntrassenradweg Aachen-Jülich	14
4 Zukünftige Schwerpunkte.....	15

Vorwort

Aachen hat schon früh damit begonnen, die **Innenstadt für den Aufenthalt von Fußgänger*innen zu qualifizieren** – zentrale Innenstadtbereiche, wie der Katschhof, Markt oder Münsterplatz werden seit Jahrzehnten nicht mehr beparkt und befahren. Die Innenstadt um das **Weltkulturerbe Dom** und das historische Rathaus hat sich zu Aachens erster Adresse für ein ruhiges und attraktives Schlendern und Flanieren entwickelt.

Aufgrund seines konzentrischen und kompakten Innenstadtdruss hat Aachen gute Voraussetzungen für ein **Entspanntes Schlendern und Flanieren**. Schon heute legen die Aachener*innen **30 % ihrer Wege zu Fuß** zurück – deutlich mehr als in vergleichbaren Städten.

Das Konzept der **Premiumwege** wird sukzessive umgesetzt: Attraktiv gestaltete Fußwege sollen dazu einladen, die nahgelegenen Grünbereiche um die Innenstadt zu Fuß aufzusuchen und **Spaziergänge an der Haustüre** in der Innenstadt zu **beginnen**. Ein Kernprojekt des Aachener Innenstadtkonzeptes.

Parallel dazu hat die Verwaltung ein Netz von **Rad-Vorrang-Routen** konzipiert, das alle Stadtteile auf dem ausgeschilderten Radnetz vor allem über verkehrsarme Straße mit der Innenstadt verbindet. Die Umsetzung wurde begonnen, 2020 konnten erste Abschnitte eröffnet werden. Die „Fahrradstraße“ mit einem **eigens entwickelten Gestaltungsstandard** ist das Herzstück dieser Entwicklung. Im Sommer 2021 wird die **erste Fahrradstraße neuen Typs** auf einer der wichtigsten Radachsen eröffnet.

Erstmals wurde Aachen 1994 in die AGFS aufgenommen. *„Die Aufnahme in die AGFS war seinerzeit eine Auszeichnung für die Anfang der 90er Jahre ergriffenen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, aber auch für das vorliegende Konzept der weiteren Arbeit. Die Auszeichnung als fahrradfreundliche Stadt war aber viel mehr noch Ansporn, sich dem Thema Radverkehr noch viel stärker und vor allem dauerhafter zu widmen.“* Diese Sätze aus dem Vorwort von 2007 gelten nach wie vor.

Viele Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs galten in der Vergangenheit den **geübten und schnell verkehrenden Alltagsradelnden**. Aus den Diskussionen der letzten Jahre muss konstatiert werden, dass vor allem **die subjektive Sicherheit** mit besonders breiten und komfortablen Rad-

verkehrseinrichtungen für viele Menschen in Aachen für das Radfahren entscheidend ist. Dies ist essentiell für die Steigerung des **Radverkehrsanteils, der 2017 bei 11 % lag**.

Der aktuelle Verlängerungsantrag zur Mitgliedschaft in der AGFS steht für die Verwaltung nachdrücklich unter dem Eindruck der **ersten Jahresveranstaltung zum Radentscheid Aachen** im Februar 2021. Mit dem Blick auf das Potenzial der Menschen, die heute noch nicht mit dem Rad durch Aachen fahren, hat 2019 der „Radentscheid Aachen“ ein **anderes Qualitätsniveau für den Radverkehr formuliert: Sichere Kreuzungssituationen, getrennte Radwege, mehr Radwege, breite und rote Radwege, gut gewartete Radwege. Und mehr sichere Fahrradabstellmöglichkeiten**. Viele Mitmenschen haben sich dafür in vielen Stunden engagiert und setzen das bis heute fort. 37.436 Bürger*innen haben den Wunsch mit ihrer Unterschrift bekräftigt.

Am 6. November 2019 hat der Rat der Stadt der Verwaltung den Auftrag gegeben, die gestellten Forderungen innerhalb von acht Jahren umzusetzen. Dazu hat sie der Verwaltung mehr Personal und mehr Finanzmittel bereitgestellt. Im Februar 2021 hat sich die Verwaltung dem **digitalen Dialog zu Fortschritten und Umsetzungshindernissen** gestellt.

Der hier vorliegende Verlängerungsantrag 2021 steht daher **am Beginn einer neuen Phase für den Radverkehr in Aachen**. Mit Mut, Klugheit und Kreativität und mit überzeugenden **Beteiligungsformaten** kann es gelingen, mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern und Aachen nicht nur zu einer **Modellstadt für Fußverkehr**, sondern auch **für Radverkehr** zu machen.

Aachen, im April 2021



Sibylle Keupen, Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen

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

1 Kommunale Verkehrspolitik

Übersicht zur kommunalen Verkehrspolitik. Daten und Zahlen. Beschlüsse und Engagement

1.1 Haushaltsaufwendungen

Die korrekte Aufschlüsselung der Haushaltsaufwendungen für den Rad- und Fußverkehr ist sehr aufwändig und methodisch eine Herausforderung.

Aus dem letzten Verlängerungsantrag von **2014** wurde ein Wert der Ausgaben für den Radverkehr von **3,4 € je Einwohner und Jahr** ermittelt. Da sich die Haushaltsansätze bis 2019 kaum verändert haben, gilt diese Größenordnung bis zum Jahr 2019.

Mit der Annahme des Radentscheides im Nov. 2019 wurden die Mittel im Haushalt massiv ausgeweitet: in der Haushaltseinplanung für 2020 wurden Ansätze mit konkreten radverkehrlichen Zielsetzungen auf 7.729.000 € deutlich erhöht. Dazu addieren sich Ausgaben für den Radverkehr in straßenbaulichen Gesamtmaßnahmen, die nicht explizit aufgelistet sind. Die **Ausgaben für den Radverkehr** einschließlich radverkehrsbezogener Sach- und Dienstleistungskosten (ohne Personalkosten) beliefen sich **2020 auf ca. 2,8 Mio. € oder 11 € pro Einwohner.**

Für den Fußverkehr soll die Finanzaufschlüsselung in den nächsten Jahren systematischer erfolgen.

1.2 Kommunalpolitische Zielsetzungen

Die zentralen **kommunalpolitischen Zielsetzungen/Beschlüsse zur Nahmobilität** sind in Kap. 2.1 dargestellt.

1.3 Organisation der Fuß- und Fahrradförderung in der Verwaltung

Planung, Bau und verkehrsrechtliche Anordnungen von Verkehrsanlagen sind im Dezernat III Stadtentwicklung, Bau und Mobilität beim FB 61 Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur angesiedelt. Die Radverkehrsplanung erfolgt in Abt. 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität. Begleitend zur Annahme des Radentscheides wurden 8 zusätzliche Stellen im Fachbereich 61 Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur sowie eine Stelle für den Fachbereich 36 Klima und Umwelt bewilligt.

Der Fußverkehr wurde bislang als Teilaufgabe in verschiedenen Abteilungen behandelt. Eine besondere Verantwortung mit Blick auf Fußgängerzonen, Plätze und Premiumwege wurde von der Abt. 61/500 Stadterneuerung und Stadtgestaltung wahrgenommen. Im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung wurden für strategische Fragen des Fußverkehrs Mitarbeiterinnen der Abt. 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität als Leitung der Fachkommission zu Fuß benannt. Das Thema Wander- und Waldwege (u.a. „Grenzrouten“) wurde stets von einem Mitarbeiter des Umweltamtes vorgebracht. Im integrierten Klimaschutzkonzept-(IKSK) wurde 2020 eine eigenständige Stelle für Fußverkehr für die Abt. 61/300 benannt. Diese Stelle soll 2022 besetzt werden.

Darüber hinaus wurden im Zuge des Landesmodellvorhabens Emissionsfreie Innenstadt #Aachen-MooVe! für den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs von 2020 – 2022 6,5 weitere befristete Stellen im FB 61 eingerichtet.

Die Wartung und Unterhaltung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur ist Teil der allgemeinen Wartung und wird im Dezernat V Personal, Organisation, Stadtbetrieb, Feuerwehr und Umwelt vom Aachener Stadtbetrieb durchgeführt. Der **Winterdienst** wurde zum Winter 2020 ausgeweitet; davon profitieren auch der Rad- und Fußverkehr.

Belange der **Barrierefreiheit** werden durch eine Kommission „Barrierefreies Bauen“ laufend thematisiert und entsprechende Beschlüsse gefasst, bevor der Mobilitätsausschuss beschließt.

In 14-tägigem Abstand tagt die „**Verkehrsbesprechung**“, in der Polizei, Verkehrsunternehmen, die Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung alle verkehrsrelevanten Projekte abstimmen. Um Einvernehmen wird sich bemüht; bei Uneinigkeit werden Mehrheitsentscheidungen getroffen.

1.4 Einbringung in die AGFS

Eine Mitarbeiterin der Stadt Aachen nimmt regelmäßig an den Sitzungen des Facharbeitskreises der AGFS sowie dem jährlichen Fahrradkongress teil.

Die Stadt Aachen ist 2020 einer Einladung der AGFS zu einem Städteaustausch zum geplanten Fahrradgesetz NRW gefolgt.

1.5 Kooperationen

Die Stadt Aachen hatte bereits 2005 eine AG Radverkehr eingerichtet, wo verschiedene Akteure sich zur Fragen der Radverkehrsförderung verständigt haben. Diese AG wurde ergänzt um eine **Fachkommission Radverkehr** für die Erstellung der „Strategie Radverkehr“.

Seit Annahme des Radentscheides im November 2019 finden regelmäßige **Workshops** mit den Vertreter*innen des Radentscheides statt.

Eine intensive Zusammenarbeit mit örtlichen Akteuren (ADFC, VCD, Senioren- und Behindertenverbände, Handel, Industrie etc.) ist elementar im Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung und bei der Umsetzung von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.

Auf **regionaler und euregionaler Ebene** werden mit der StädteRegion Aachen sowie der Euregio

Maas-Rhein EMR gemeinsame Projekte abgestimmt und bearbeitet (u.a. Interreg Projekt „Cycling connects“, StädteRegionales Radverkehrsnetz, Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier, Bahntrassenradweg Aachen - Jülich, RS4 - Radschnellweg Euregio, Radweg Aachen – Stolberg, Knotenpunktsystem).

Die Stadt Aachen ist Mitgliedskommune im Zukunftsnetz Mobilität NRW und nutzt die dortigen Angebote intensiv.

Die Stadt Aachen beteiligt sich als Praxisstadt an Forschungs- und Umsetzungsprojekten, u.a. „Umsetzungshemmnisse der kommunalen Radverkehrsförderung“ (KoRa) (unter Führung des Deutschen Instituts für Urbanistik mit den Städten Potsdam, München und einem im Aufbau befindlichen Städtenetzwerk), 2. Phase des Lastenrad-Umsetzungsprojektes „TINK“ sowie „Modellvorhaben Nahmobilität“ (Suermondtviertel).

Die Stadt Aachen ist derzeit darum bemüht, an einem Modellversuch für geschützte Fußgängerquerungen über separate Radwegen an Knotenpunkten teilzunehmen.

2 Erfolgsbilanz

Bilanz der Maßnahmen und Aktivitäten der letzten sieben Jahr. Gegliedert nach „Kriterien für die Mitgliedschaft in der AGFS“. Welche Formate der AGFS wurden genutzt?

2.1 Kommunalpolitische Zielsetzung

Verkehrsentwicklungsplanung

Im Januar 2014 wurde als ein erster zentraler Teil der Verkehrsentwicklungsplanung die „Vision Mobilität 2050“ beschlossen. Die Kernaussagen zu den Themenfeldern Straßennetze, Radverkehr und Fußverkehr sind dabei wie folgt:

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.

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.

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.

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.*



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

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.*

Mobilitätsstrategie 2030

Im Januar 2020 wurden vom Mobilitätsausschuss in sechs Zielfeldern konkrete Ziele beschlossen. Diese Zielfelder sind: Hohe Verkehrssicherheit, Stadt der kurzen Wege, Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote, Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität, Gute Erreichbarkeit sowie Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger

Insgesamt wurden 25 Indikatoren beschlossen. Dabei gibt es 15 Indikatoren, zu denen konkrete Zielwerte formuliert wurden und weitere 10 Indikatoren, bei denen die Entwicklung beobachtet wird. Indikatoren sind u.a. Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten, Anteil der Personen, die sich im Verkehr unsicher fühlen und der Anteil des Umweltverbundes insgesamt und speziell bei Wegen bis 5 km.

Der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege der Einwohner*innen soll von 46 % deutlich sinken. Als starker Verbesserung wurde dabei ein Anteil von 36 % bis 2030 festgelegt.

2.2 Stadt- und verkehrsplanerische Schwerpunkte

Neben den o.a. Aspekten lassen sich folgende Schwerpunkte darstellen:

Im Integrierten Klimaschutzkonzept wurde 2020 die besondere Bedeutung des Verkehrs herausgestellt, um eine schnelle und massive **Reduktion der CO₂-Emissionen** auch auf lokale Ebene zu erreichen.

In der Mobilitätsstrategie 2030 ist die „**Stadt der kurzen Wege**“ explizit als Ziel beschlossen worden und konkretisiert worden **mit den Einzugsbereichen von Grundschulen und Supermärkten**.

Als Reaktion auf tödliche Fahrradunfälle wurde 2017 ein „**Aktionsplan Verkehrssicherheit**“ aufgestellt und eine neue Stelle geschaffen, die sich um Prävention und Grundsatzfragen kümmert. U.a. Verkehrssicherheitsaudit, Begleitung der Unfallkommission, Entschärfung von Gefahrenstellen, AGFS - Kampagne „Liebe braucht Abstand“.

Die Nahmobilität wird nicht nachrangig zum motorisiertem Individualverkehr behandelt. Bei der Abwägung der Belange wird der Fuß- und Radverkehr höher gewichtet als früher. Insbesondere der **ruhende Verkehr am Straßenrand** wird bei allen

Planungen zur Disposition gestellt und hat **keinen „Bestandsschutz“ mehr.**

2.3 Prioritäten in der Umsetzung

In der Fortführung der integrierten Mobilitätsstrategie 2030 stehen der Beschluss von thematischen Teilstrategien an, u.a. für Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit an. Diese sollen bei Bedarf fortgeschrieben werden.

Inter- und multimodale Verkehre werden in Aachen u.a. durch

- einen Ausbau des CarSharing,
- das automatische Pedelec-Verleihsystem Velocity-Aachen
- den Ausbau von Fahrradabstellanlagen mit digitalem Zugang an Verknüpfungspunkten inkl. Vergrößerung der Radstation am Hbf Aachen
- intermodalen Plattformen wie der movA der ASEAG und der zentralen Vertriebsplattform des AVV
- ein Konzept und die Umsetzung zu Mobilstationen

gefördert.

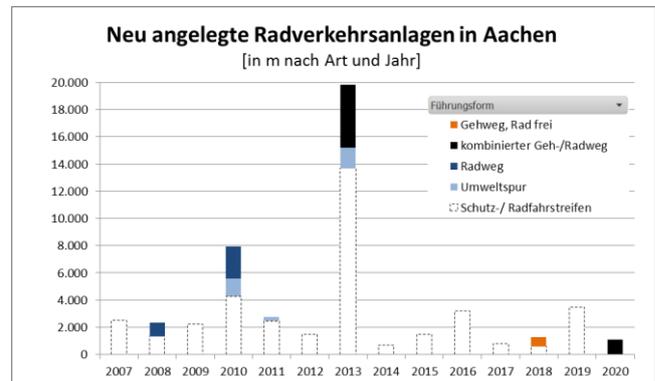
Eine intensive Zusammenarbeit mit örtlichen Akteuren (ADFC, VCD, Senioren- und Behindertenverbände, Handel, Industrie etc.) sowie der „Bürger*innendialog in der Stadtgesellschaft ist elementar im Prozess der Nahmobilitäts und Verkehrsentwicklungsplanung und bei der Umsetzung von Maßnahmen.

2.4 Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur

Von 2007 bis 2020 wurden insgesamt 51 km neue Radverkehrsanlagen geschaffen. Dabei wurden alleine 20 km im Jahr 2013 realisiert. Dem letzten großen Schwung von Umsetzungen. Von 2014 bis 2020 konnten **12 km neue Radverkehrsanlagen** umgesetzt werden.

Die dominierende Führungsform waren dabei Schutz- und Radfahrstreifen, die 75 % ausmachten. Daneben kamen 5,7 km (11 %) kombinierte Geh- und Radwege (auf den Bahntrassenradwegen Aachen-Jülich und Vennbahnweg) zum Einsatz. Des Weiteren reine Radwege (3,4 km, 7 %) sowie Umweltspuren im Innenstadtbereich (3,1 km, 6 %). Ein

Abschnitt im Außenbereich wurde als Gehweg-Radfahrer frei angelegt (660m, 1 %). Die Abbildung zeigt die Entwicklung der neu angelegten RVA über die Jahre.



An den Umsetzungen der Jahre 2014 – 2020 bildet sich ab, dass die immer intensiveren Diskussionen um die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu einer langsamen Umsetzung führten. Es wurden nur noch zwischen 1 und 4 km pro Jahr hergestellt.

Zur Vermeidung von Abbiegeunfällen mit Radfahrenden wurden in Aachen seit 2019 45 Verkehrsspiegel (Trixi.Spiegel) aufgestellt. Hierdurch sieht der Fahrzeugführende (Lkw-, Bus- und auch Pkw-Fahrer) im Kreuzungsbereich beim Abbiegen sich selbst und den Bereich vor und rechts neben seinem Fahrzeug im Verkehrsspiegel – also den sogenannten "toten Winkel".

Mit der Annahme des Radentscheides

www.aachen.de/radentscheid

sind insbesondere für die Art und die Abmessungen von Radverkehrsanlagen neue Zielaussagen getroffen worden, die über die Anforderungen der geltenden Regelwerke (ERA 2010, Rast 06) hinausgehen. U.a. sollen **jedes Jahr 5 km baulich vom Kfz-Verkehr getrennte, rot angelegte Radwege** in 2,3 m Breite zzgl. 50 cm Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und Abgrenzungen zu Gehwegen an Hauptverkehrsstraßen entstehen.

Drei große Kreuzungen pro Jahr sollen nach dem „niederländischen Vorbild“ umgestaltet werden.

Zuzüglich sollen - dem 2019 beschlossenen Rad-Vorrang-Routen-Konzept folgend - **10 km Radhaupttrouten pro Jahr** gebaut werden. Hierzu wurde 2019 ein eigener Gestaltungsstandard für Fahrradstraßen beschlossen.

Die Verwaltung prüft seit 2020 die Umsetzbarkeit dieser hohen Qualitätsansprüche und hat sich dafür massiv personell verstärkt.

Die Öffnung von Einbahnstraßen wurde 2020 weiter vorangebracht. 22 weitere Abschnitte wurden freigegeben, so dass jetzt 147 bzw. 84 % der Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen nutzbar sind. Von den restlichen 28 Einbahnstraßen (16 %) kann vrstl. nur in 11 Fällen (6 %) keine Freigabe verantwortet werden. In den anderen 17 Abschnitten besteht die Möglichkeit, dass diese in Zukunft, teilweise mit Anpassungen, auch freigegeben werden könnten. Diese Abschnitte bleiben auf der ToDo-Liste.

Der flächendeckende Ausbau der Fahrradabstellanlagen erfolgt auf deutlich höherem Niveau seit der Annahme des Radentscheides: Bis 2028 sollen u.a. 10.000 Plätze an Fahrradbügeln geschaffen werden. Zwischen 2014 und 2020 wurden **2.518 Plätze an 1.259 Bügeln realisiert**. 2020 wurde ein externes Planerbüro mit der Erarbeitung eines Fahrradabstellkonzeptes beauftragt.

Die Aufwertung der öffentlichen Räume ist zentrale Aufgabe des Innenstadtkonzepts. Speziell die „Premiumfußwege“ sollen den Fußgänger*innen durchgängig attraktivere, barrierefreie und sichere Wege innerhalb der Kernstadt und in das stadtnahe grüne Umfeld anbieten. Mit dem Ausbau der **Mariahilf-straße** wurden 2019 **neue Maßstäbe** für eine hochwertige Gestaltung einer Nebenstraße auf einem Premiumweg gesetzt.



Die Einrichtung von sicheren Querungsanlagen wird immer wieder geprüft und im Rahmen der geltenden Regelwerke umgesetzt.

Mit Rundumgrün für Fußgänger wird seit den 1990er Jahren der Fußgängerkomfort an wichtigen innerstädtischen Knoten verbessert.

Die Verträglichkeit von Rad- und Fußverkehr wird in jedem Einzelfall geprüft und ggf. angepasst.

Über die Entschärfung von Unfallhäufungsstellen wurde regelmäßig beraten und mehrfach im Jahr der Mobilitätsausschuss informiert.

Ein **zusammenhängendes hierarchische Radverkehrsnetz** soll 2021 - gutachterlich unterstützt - kooperativ erarbeitet werden.

Im Fußverkehr stellt die Verbindung der Wanderwegenetzes und der Premiumwege in die Innenstadt das planerische Rückgrat dar. 2015 wurde ein innovatives Knotenpunktsystem mit 90 Standorten für Spaziergänge und Wanderungen im Aachener Wald eingerichtet.

Die Beachtung der einschlägigen Regelwerke (EFA, ERA, RAS, RiLSA, RAL ...) für alle öffentlichen Straßen und Wege ist gängiges Verwaltungshandeln. Empfehlungen, z.B. von der AGFS ("Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern") werden für die Ausgestaltung von Abstellanlagen genutzt.

2.5 Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörde ist gemeinsam mit der Abt. 61/300 Verkehrsplanung und Mobilität im Fachbereich 61 Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur angesiedelt. Die Zusammenarbeit bei Planung und Umsetzung ist sehr direkt und kooperativ.

Die Freihaltung einer ausreichenden Gehwegbreite hat eine hohe Priorität bei verschiedenen Ansprüchen an die Nebenanlagen.

2019 wurden **alle Straßen innerhalb des Alleenringes auf Tempo 30 km/h** (als Sofortmaßnahme zur Luftreinhaltung in der Innenstadt) begrenzt. Damit folgte nach der flächendeckenden Einrichtung von -Tempo30-Zonen in den 90er Jahren eine wichtige Ausweitung der Temporeduktion.

Die Kontrolle von illegalem **ruhendem Kfz-Verkehr** auf Geh- und Fußwegen ist Alltagshandeln der Ordnungsbehörden. Im Integrierten Klimaschutzkonzept wird eine weitere Ausweitung der Kontrollen empfohlen.

Versatzgitter oder rot-weiße Sperrpfosten wurden in den letzten Jahren auf gemeinsamen Geh – und Radwegen überwiegend entfernt.

Eingaben zu **Gefahrenstellen** werden von der SVB zeitnah geprüft und in der Verkehrsbesprechung mit den Behörden abgestimmt.

Beim Baustellenmanagement wurde in den letzten Jahren im Radverkehr nachgebessert; die Ausschilderung von Umleitungen (gemäß der AGFS-Hinweise zur „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“) ist Standard geworden.

Alternativen zur gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr im Innerortsbereich, insbesondere im Zuge von Hauptverbindungen werden gesucht.

Die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen wurde bereits vor vielen Jahren gemeinsam mit dem ADFC geprüft und vielfach aufgehoben.

2.6 Service für den Fuß- und Radverkehr

Für das Konzept der Premiumfußwege wurde das Netz 2015 mit dem Innenstadtkonzept und 2019 ein Gestaltungsstandards - in direkter Abstimmung mit der Gestaltung von Rad-Vorrang-Routen - beschlossen. Damit wurden die Wegweisung für Premiumfußwege außerhalb der bebauten Gebiete ergänzt und wird seit 2020 sukzessive umgesetzt.

In der Stadt Aachen wird 2021 das Knotenpunktsystem für den Radverkehr realisiert.

Ein **Radhauptnetz**, das 90 % der Einwohner*innen in 200 m erreichen können sollen, wird 2021 - gutachterlich unterstützt - entwickelt. Dabei stellt die kommunale Radwegweisung - als Ergänzung zur Radwegweisung NRW - die Ausgangsbasis eines weiter zu verdichtenden Netzes dar.

Radservicestationen wurden in den letzten Jahren vereinzelt umgesetzt. Weitere Umsetzungen stehen gemeinsam mit dem Ausbau des Fahrradparkens an.

Mit „RydeUp“ wurde eine neue App eingesetzt, um Rad-km aufzuzeichnen und Prämien-Punkte zu erradeln. Diese können im teilnehmenden Handel eingelöst werden. Die Auszeichnung von fahrradfreundlichen Arbeitgebern wurde als Projekt der Stadt Aachen bereits umgesetzt. Ein weiterer Ausbau ist im Zuge des betrieblichen Mobilitätsmanagements beabsichtigt.

Die Stadt Aachen unterstützt den Ausbau des stationsgebundenen Pedelec-Verleihsystems Velocity Aachen durch Standortsuche und Sondernutzungs-genehmigungen.

Für mittlerweile 5 Lastenräder existiert eine gemeinsame Verleihplattform; der Ausbau um weitere 11 Lastenräder bis 2022 ist eingeplant.

Ein hochwertiges, interaktives Meldesystem für Mängel und Schäden an der Infrastruktur wird 2021 ausgeschrieben und umgesetzt.

Bürgerinnen und Bürger können den Fachleuten mitteilen, wo sie neue Fahrradbügel platziert haben wollen. Ihre Wünsche für Fahrradbügelstandorte werden geprüft und nach Bewertung eingeplant.

2.7 Kommunikation und Information

Die Stadt Aachen unterstützt die AGFS ideell und materiell und steht gerne bei Anfragen bereit.

Die Stadt Aachen fördert ein nahmobilitätsfreundliches Klima in Aachen als Teil der „Mobilitätswende“.

Unter dem Label „**FahrRad in Aachen**“ ist werden seit vielen Jahren Veranstaltungen und Schulungen durchgeführt und die „Fahrradsommerroute“ (als jährlich wechselnde Route) ausgearbeitet und beworben. Es besteht eine intensive Zusammenarbeit mit Kindergärten und Schulen zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Hierzu stehen zwei eigene Personalstellen bereit.

2021 soll eine Kampagne zur Mobilitätswende im Sinne des bestehenden Ansatzes „**Aachen clever mobil**“ mit verschiedenen Bausteinen (Vorbilder, Webseite, Flyer, Plakatmotive, Anreizprogramm) konzipiert und aufgesetzt werden.

Die Vernetzung des Themas Nahmobilität zwischen Verwaltung, stadt-eigenen Betrieben, Verkehrs-betrieben und der zuständigen Polizeibehörde sind eine ständige Aufgabe in der Verkehrsbespre-chung. Die Verkehrssicherheitsbeauftragte des FB 61/300 ist hier gezielt aktiv.

Die Stadt Aachen hat in der Pandemie die lang-jährige Praxis der Bürgerinformation und -beteiligung bei Einzelmaßnahmen und Planungsprozessen in digitale Formate überführt und mit Onlinebefragungen angereichert, die sehr stark und gut ange-nommen wurden.

Der Fußverkehr - als traditionell starke Säule in Aachen - soll als eigenständiges Thema durch eine zusätzliche Personalstelle und die Verabschiedung der „Strategie Fußverkehr“ im VEP ab 2022 etab-liert werden.

3 Projektdokumentation

Die wichtigsten Projekte der vergangenen sieben Jahre

3.1 Rad-Vorrang-Routen-Netz

Für die Stadt Aachen wurde 2019 die Umsetzung eines Rad-Vorrang-Netzes mit einer Gesamtlänge von ca. 60 km beschlossen. Alle äußeren Stadtteile werden mit einer Rad-Vorrang-Route an die Innenstadt angebunden. Der innenstadtnahe Grabenring dient als Verteilerring des Netzes.

Die einzelnen Routen werden schrittweise ausgebaut. Soweit möglich werden die Rad-Vorrang-Routen über Fahrradstraßen in Nebenstraßen geführt, in denen für alle Tempo 30 gilt. An stärker befahrenen Hauptverkehrsstraßen werden separat geführte Radwege bevorzugt.

Durch sicher und komfortabel geführte Rad-Vorrang-Routen sollen mehr Menschen zum Radfahren motiviert werden – insbesondere diejenigen, die bisher nicht mit dem Rad in die Innenstadt fahren, weil sie sich nicht sicher genug fühlen.

Finanzierung: Kosten bisher ca. 300.000 €/km, einzelne Routen sind Bestandteil von Förderprojekten, u.a. Radvorrangroute Aachen 1 („Klimaschutz durch Radverkehr“) und #AachenMove! („Kommunaler Klimaschutz.NRW“).

Evaluation: förderprojektspezifisch, insbesondere durch Dauerzählstellen

Projektträger: Stadt Aachen

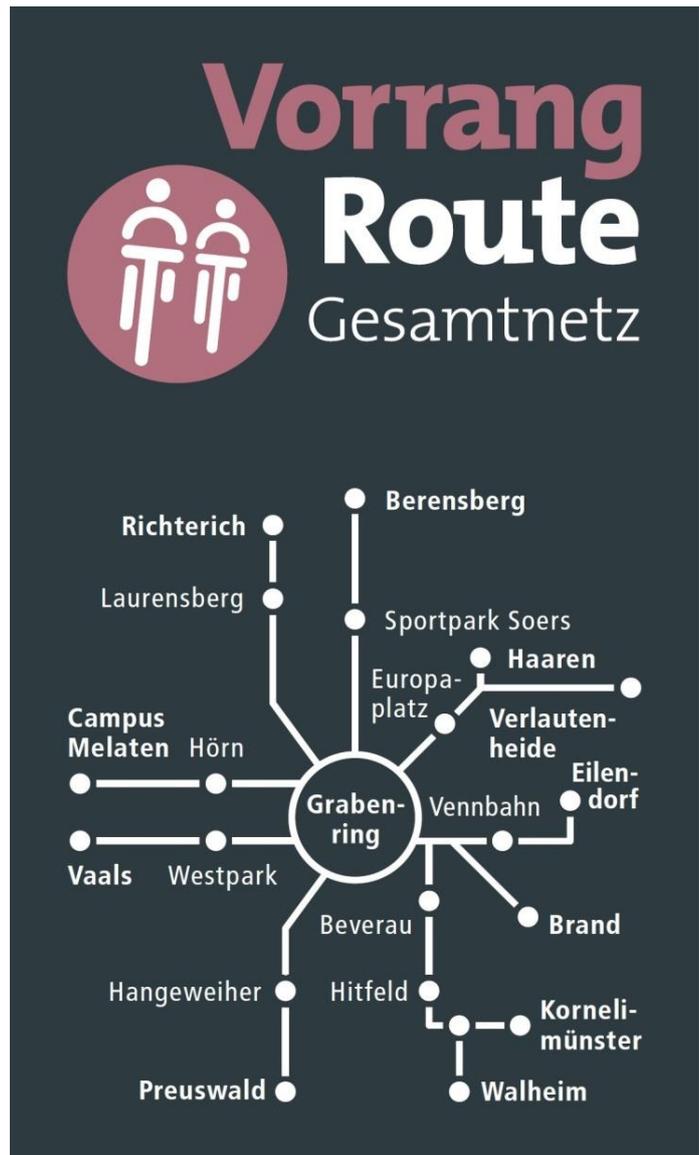
Laufzeit: Umsetzung seit 2019, ca. 2-3 Jahre pro Route (Umsetzungen auch parallel)

Öffentlichkeitsarbeit: Eigenes Gestaltungsdesign (Wort und Bildmarke) in Verbindung mit Premiumwege, Bodenpiktogramme, Infotafeln, Flyer, etc.

Kontakt: FB 61/320, Bastian Weiser,
Tel. 0241-432-6134, www.aachen.de/rvr

Radhauptnetz, Strategische Ebene + Umsetzung

Stand März 2021



3.2 Premiumfußwege - 10 Wege ins Aachener Grün

Fußhauptnetz, Strategische Ebene + Umsetzung

Stand März 2021

Rund um den Stadtkern liegen viele Grünräume mit unterschiedlichen Qualitäten. Diese Grünareale sind innerhalb von 20 Gehminuten aus der Innenstadt zu erreichen. Zu schmale Gehwege, unsichere Querungen und ein wenig ansprechendes Umfeld sorgen jedoch dafür, dass sich der Weg in den nächsten Park nicht wie der Beginn eines schönen Spaziergangs anfühlt. Deshalb werden diese Hindernisse auf den Premiumfußwegen aus dem Weg geräumt.

Auf Fußwegen mit einer Mindestbreite von 2,50 m lässt es sich bequem nebeneinander gehen. An Querungsstellen sollen Gehwege vorgezogen, Borde abgesenkt und taktilen Elemente eingebaut werden. In Abständen von ca. 200m sollen Sitzbänke eingebaut und neue Bäume gepflanzt werden.

Plätze entlang der Premiumfußwege werden in einen Zustand versetzt, der zum Verweilen oder zu Aktivitäten einlädt. Sie werden zum Ziel eines kleinen Spaziergangs, wenn es nicht der lange Ausflug ins Grüne sein soll. Mit Hilfe neuer Wegweiser finden sich nicht nur Ortsfremde auf den Wegen zurecht, auch ortskundige Bürger entdecken, dass das nächste Premiumgrün nur ein paar Minuten entfernt ist.



Finanzierung: Einzelfinanzierung über Städtebaufördermittel und andere Fördervorhaben

Evaluation: bis jetzt nicht angegangen

Projekträger: Stadt Aachen

Laufzeit: Umsetzung ca. 2019 - 2030, ca. 2 Jahre pro Route (Umsetzungen auch parallel)

Öffentlichkeitsarbeit: Eigenes Gestaltungsdesign (Wort und Bildmarke) in Verbindung mit Radvorrangrouten, Bodenpiktogramme, Infotafeln, Flyer, etc.

Kontakt: FB 61/500, Boris Mehlkopf, Tel. 0241-432-6153, www.aachen.de/premiumwege

3.3 Fahrradstraßenstandard

Standards von Radverkehrsanlagen, Strategische Ebene + Umsetzung

Stand März 2021

Fahrradstraßen in Aachen sollen durch die Art der Gestaltung eine eindeutige einheitliche Erkennbarkeit aufweisen und eine möglichst hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten. Hierzu wurden im Herbst 2018 Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen beschlossen.

Neben definierten Mindest- und Standardmaßen von Fahrgassen und Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen ist darin auch die Gestaltung von Piktogrammen, beidseitigen Linienmarkierungen und bevorrechtigten Knotenpunkte festgelegt.

Seit 2019 wurden bisher ca. 4,5 km Fahrradstraßen im Aachener Rad-Vorrang-Netz nach den Aachener Gestaltungsstandard einheitlich umgesetzt.

Mit Annahme der Ziele des Radentscheides durch den Rat der Stadt Aachen Ende 2019 wurde der Gestaltungsstandard angepasst. Neu einzurichtende Fahrradstraßen werden fortan vollflächig rot eingefärbt. Die ersten derartigen Umsetzungen erfolgen im April 2021.



Finanzierung: Anwendung der Standards im Rahmen der Umsetzung des Rad-Vorrang-Netzes (s. oben)

Evaluation: Verkehrszählungen, punktuell auch Dauerzählstellen, Befragungen

Projekträger: Stadt Aachen

Laufzeit: Entwicklung der Standards 2018, Umsetzung fortlaufend

Öffentlichkeitsarbeit: „Teststrecke“ auf Bürger*innen-Event, Flyer, Internetseite

Kontakt: FB 61/320, Bastian Weiser, Tel. 0241-432-6134, www.aachen.de/fahrradstrassen

3.4 Bahntrassenradweg Aachen-Jülich

Radhauptverbindungen + Umsetzung

Stand März 2021

Projektbeschreibung

Die gemeinsam mit der StädteRegion Aachen entwickelte Radroute entlang der ehemaligen Bahntrasse Aachen – Jülich hat eine hochwertige ca. 30 km regionale Radverbindung von Jülich, Alsdorf, Würselen über den Aachener Norden in die Aachener Innenstadt geschaffen. Der Bahntrassenradweg dient künftig den Radfahrern auf ihren Wegen zur Arbeit, zum Einkauf und in der Freizeit als attraktive Alternative zum Auto und wird eine Radhauptverbindung im städtereptionalen Radverkehrsnetz.

Die StädteRegion baute den Radweg in ihrem Gebiet seit 2014 in mehreren Bauabschnitten aus. Auch der Kreis Düren hat ab 2019 mit dem Ausbau begonnen. Der Aachener Bauabschnitt verläuft von Aachen-Haaren über den Schwarzen Weg zum Prager Ring/Grüner Weg. Die Mitte 2019 begonnen Bauarbeiten wurden im Herbst 2020 fertiggestellt.

Es ist eine durchgehend und komfortabel zu befahrende Radroute entstanden, inklusive zweier Brücken für die Nutzer*innen des gemeinsamen Geh- und Radweges in einer maximalen Breite von 4,00 m. Der Radweg Aachen-Jülich ist in das überregionale Radverkehrsnetz eingebunden und wird nach HBR und mit einem eigenen Logo ausgeschildert.



Finanzierung: Investitionskosten 2,7 Mio. € für die Stadt Aachen, Fördermittel des Landes NRW

Evaluation: geplante Verkehrszählungen, punktuell auch Dauerzählstellen, Befragungen

Projekträger: Stadt Aachen, StädteRegion

Laufzeit: 2014 bis 2020; Knoten Prager Ring Fertigstellung 2022 wg. Versorgungsträgerarbeiten

Öffentlichkeitsarbeit: <https://www.staedtereion-aachen.de/de/navigation/aemter/immobilienmanagement-und-verkehr-a-61/strassenbau-und-verkehrslenkung/radverkehr/bahntrassenradweg-aachen-juelich>

Kontakt: FB 61/320, Gaby Mans, Tel. 0241-432-6136, gaby.mans@mail.aachen.de

4 Zukünftige Schwerpunkte

Was ist für die Förderung der Nahmobilität in den nächsten Jahren geplant?
Welche Aspekte werden vorrangig behandelt? .

Platz da?!

In Aachen steht eine **massive Umgestaltung von zentralen Innenstadtbereichen** an.

Für den **Theaterplatz** wurde eine komplette Herausnahme des Pkw-Verkehrs beschlossen und soll nun in einer baulichen Umgestaltung berücksichtigt werden.

Das **Parkhaus Büchel im Netz der Fußgängerzonen wird 2021 abgerissen** und in den nächsten Jahren ersetzt durch ein neues, lebendiges Stück Innenstadt, über das derzeit intensiv beraten wird.

An den **Hauptverkehrsstraßen steht eine Umverteilung von Raum vom Autoverkehr zum Umweltverbund** an: Die Verlagerung von Parkraum vom Straßenrand in Parkhäuser um Platz für Busspuren, Radwege, Fußwege und Aufenthalt zu schaffen werden im Dialog ausgehandelt werden.

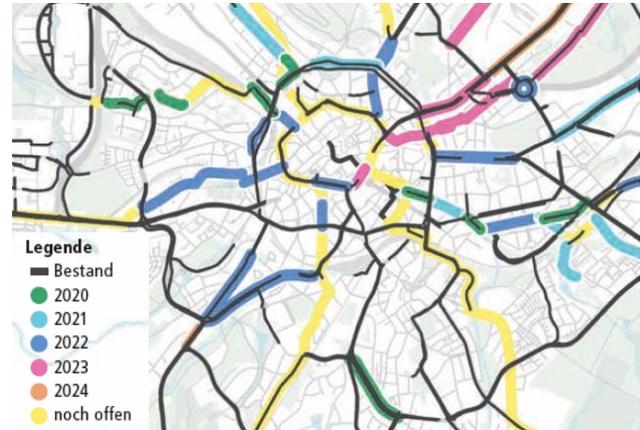
Mithilfe von **Reallaboren** soll Aachen die Wende in eine „Zukunftsstadt“ schaffen.

Ausbau Radverkehr

In den letzten Jahren wurden zentrale Grundlagen für Standards von Radverkehrsanlagen geklärt. Dazu gehören die Ziele des Radentscheids Aachen mit der Klärung, dass **baulich getrennte Radwege** - statt einer Führung auf der Fahrbahn - aus Gründen **subjektiver Sicherheit** vorrangig umgesetzt werden sollen. Auch die **Standards für Gestaltung** von Rad-Vorrang-Routen und Fahrradstraßen wurden geklärt.

Eine weitere Grundlage zur Förderung der Radverkehrs wird ab 2021 mit der Erarbeitung eines gestuften **Radhauptnetzes** geschaffen.

Viel zusätzliches Personal ist eingestellt worden und wird in 2021/22 eingestellt, damit sich jetzt eine **Phase beschleunigter Umsetzung** anschließen kann. Dabei wird die Veränderung bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen und auf Rad-Vorrang-Routen im Mittelpunkt stehen. Im 1. Jahresbericht zum Radentscheid ist ein **terminiertes Umsetzungsprogramm** enthalten. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt daraus.



Neben den Radwegen wird das Thema **Fahrradparken** stark ausgeweitet. Einem in 2021 fertigzustellenden Gutachten wird sich die Umsetzung differenzierter Fahrradabstellanlagen in großer Stückzahl anschließen.

Ergänzt wird das Thema um eine interaktive, digitale **Erklärungs- und Meldeplattform**.

Der Radentscheid und die über ihn hinausgehenden Aspekte wie Öffentlichkeitsarbeit und Dialog werden in der **Strategie Radverkehr** gebündelt und einer politischen Beschlussfassung zugeführt.

Attraktivierung des Gehens

Auch im Fußverkehr steht die Verabschiedung einer eigenen Strategie an, die die Leitprojekte definieren wird.

Die Aufwertung der Aufenthaltsbereiche in der gesamten Innenstadt ist dabei – wie der Vergangenheit – ein zentraler Baustein. Ein weiterer wird die **Umsetzung der Premiumwege** sein.

Auch kommunikative Elemente sollen als Teil einer gesamten Kampagne für klimafreundlichen Verkehr genutzt werden.

Eine zusätzliche Personalstelle für den Fußverkehr wird derzeit vorbereitet, um das Thema systematischer in städtische Planungen einbringen zu können.

Der **Umweltverbund** soll insgesamt von 54 % bis 2030 auf 64 % gesteigert werden.