

# Fahrradfreundliche Stadt Aachen

Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft  
in der "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher  
Städte, Gemeinden und Kreise in NRW" e.V.



Aachen, im Februar 2007

Dezernat III- Planung und Umwelt  
Fachbereich 61-Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen  
Lagerhausstraße 20  
52058 Aachen



## Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft in der "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW" e.V.

### Vorwort

Am 4. November 1994 wurde die Stadt Aachen in den Kreis der fahrradfreundlichen Städte in Nordrhein-Westfalen 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.

Die Ansprüche, die Politik und Verwaltung an sich selber gestellt haben, waren sehr groß. Schaut man zurück, so ist vieles erreicht, manches endlich in der Planung aber auch einige Maßnahmen nach wie vor nicht umgesetzt. Positiv fällt auf, dass eine Vielzahl an Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz geschaffen wurde. Insgesamt umfasst das Radverkehrsnetz mittlerweile rd. 290 km an Radwegen, Radfahrstreifen und freigegebenen Wegen. Weitere Anlagen an wichtigen Hauptverkehrsstraßen, wie etwa der Trierer Straße, befinden sich in Bau. Das Bike-and-Ride-Anlagen-Angebot der Stadt umfasst mittlerweile 13 Anlagen, ein Großteil aller Einbahnstraßen ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, es existiert eine separate Radroutenbeschilderung. Mit dem Aktionsprogramm „Aachener Fahrrad-Sommer“, einer Radtourismusmesse sowie verschiedenen Publikationen wurde die Öffentlichkeitsarbeit verbessert. Damit sind nur einige Maßnahmen genannt, die ohne die Unterstützung der AGFS nicht möglich gewesen wären.

Gerade die Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zeigt, wie durch ein Zusammenspiel von Stadt und AGFS modellhaft Lösungen erprobt und anschließend in dauerhaftes Recht umgesetzt werden können. Bereits 1995 wurden drei Aachener Einbahnstraßen mit Hinweis auf den Modellcharakter der AGFS durch die Bezirksregierung Köln für den Radverkehr freigegeben; der Versuch war erfolgreich und trug dazu bei, dass nicht nur in Aachen eine Vielzahl dieser Netzlücken abgebaut werden konnten. Wesentlich war aber die fachliche Auseinandersetzung innerhalb der AGFS.

Die Einrichtung einer Fahrradstation am Aachener Hauptbahnhof wird ein Thema der nächsten Jahre bleiben. Nach erfolglosen Versuchen in den vergangenen Jahren ist es allerdings gelungen, mit einer Beschäftigungsgesellschaft und der Mitarbeit der DB AG eine Zwischenlösung für die nächsten Jahre zu finden, bis zur Entwicklung eines neuen Gebäudekomplexes eine dauerhafte Lösung gesichert ist.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass nur ein größtmöglicher politischer Konsens eine dauerhafte Radverkehrsförderung sichert. Aus diesem Grund ist – auf einstimmigen Beschluss des Verkehrsausschusses der Stadt Aachen – im Jahr 2005 eine Arbeitsgruppe Radverkehr einberufen worden, der Vertreter aller politischen Parteien, verschiedenster Verwaltungseinheiten, Interessenverbände, ÖPNV und Polizei angehören. Ich bin überzeugt, dass damit dauerhaft ein fahrradfreundliches Klima in der Stadt geschaffen wird; die Diskussionsergebnisse zeugen davon.

Zum fahrradfreundlichen Klima hat die AGFS mit der gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit, den zahlreich erarbeiteten Broschüren und der finanziellen Beteiligung an Radverkehrskongress und –messe vor Ort beigetragen. Ich hoffe, dass dies auch in den nächsten sieben Jahren geschehen wird und Stadt und Kreis Aachen zusammen als Städtereion Aachen auch im Radverkehr modellhafte Wege gehen werden.



Gisela Nacken  
Beigeordnete für  
Planung und Umwelt

Aachen, im Februar 2007

# Inhaltsverzeichnis

## Teil A: Daten zur Kommune und kommunale Verkehrspolitik

1. Raum- und Siedlungsstruktur .....	05
2. ÖPNV .....	05
3. Car-Sharing/Pendlernetz .....	05
4. Modal – Split .....	05
5. Unfallsituation.....	06
6. Haushaltsaufwendungen .....	06
7. Kommunalpolitische Zielsetzungen .....	06
8. Organisation innerhalb der Stadt Aachen .....	06
9. Kooperationen.....	06

## Teil B: Erfolgsbilanz

### 1. Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (2000 – 2006)

1.1 Radverkehrsnetz.....	07
1.2 Maßnahmenplan Radverkehr .....	07

### 2 Fließender Radverkehr

2.1 Dimensionierung der Anlagen .....	07
2.2 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung .....	08
2.3 Radverkehr in Fußgängerzonen .....	08
2.4 Wegweisung für Radverkehr .....	08
2.5 Radwanderwege und Radwandernetz - Radroutenplan Aachen - Städtische Radrouten .....	08
2.6 Überregionale Radrouten.....	09
2.7 Routenpaten.....	09
2.8 Winterdienst und Reinigung der Anlagen .....	09

### 3 Fußgängerverkehr .....

### 4 Ruhender Radverkehr

4.1 Fahrradabstellsatzung.....	10
4.2 Abstellanlagen.....	10
4.3 Fahrradparken in Parkhäusern .....	10
4.4 Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) .....	11
4.5 Schrotträder.....	11

### 5 Aktivitäten/ Beispiele zur Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas

5.1 Arbeitsgruppe Radverkehr .....	11
5.2 Zusammenarbeit mit dem ADFC .....	11
5.3 Verkehrssicherheitsarbeit.....	11
5.4 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Fortentwicklung der Rad - und Fußwegenetzes .....	12

### 6 Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr

6.1 Mit dem Rad zur Arbeit .....	12
6.2 Neubürgerbegrüßungspaket .....	12
6.3 Förderung des Fahrradtourismus .....	12
6.4 Der Aachener Fahrrad-Sommer .....	12
6.5 Radtourismusbörse .....	13
6.6 Grünroute/ Grünmetropole .....	13
6.7 Grenzroute(n)- Vive la Difference .....	13

<b>7 Service für den Radverkehr</b>	
7.1 Fahrrad-Mitnahme (Nahmobilität im Umweltverbund)	13
7.2 Fahrradfreundlicher Einzelhandel	14
7.3 Weihnachtsaktion von CLAIX e.V	14

**Teil C: Projektdokumentation**

· Ottostraße/ Jülicher Straße: Signalisierung zur Einfahrt in eine für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße in Gegenrichtung	15
· Vennbahntrasse: Radweg von Kornelimünster nach Walheim	16
· Friedrich-Ebert-Allee und Kurbrunnenstraße: Schutzstreifen zwischen Kasinostraße und Karl-Marx-Allee	17

**Teil D: zukünftige Schwerpunkte**

1. Maßnahmenplan Radverkehr – Infrastruktur	18
2. Einführung des Knotenpunktsystems in Aachen	18
3. Aufbau radtouristischer Strukturen	18
4. Fahrradstation	18
5. Fahrradboxen Haltepunkte Regionalbahn	18
6. Bauordnungsverfahren und Fahrradabstellplätze	18
<b>Anhang</b>	<b>19</b>

## Teil A: Daten zur Kommune und kommunale Verkehrspolitik

### 1. Raum- und Siedlungsstruktur

Das Oberzentrum Aachen (259.334 Einwohner, Hauptwohnung 31.12.2005, auf 160 km<sup>2</sup> Stadtfläche) liegt als westlichste deutsche Großstadt im Dreiländereck Belgien, Niederlande, Deutschland. Aachen ist Sitz der größten Technischen Hochschule Deutschlands (30.000 Studenten), Kur- und Bäderstadt und Oberzentrum für die umliegenden Kommunen des Kreises Aachen, mit dem im Jahr 2009 der Regionalverband StädteRegion Aachen gebildet werden soll. Auch mit den angrenzenden niederländischen und belgischen Gemeinden bestehen enge Verflechtungen, so z.B. die Arbeitsgemeinschaft der MHAL-Städte (Maastricht-Heerlen-Hasselt-Aachen-Lüttich).

Das Stadtgebiet Aachens gliedert sich in einen zentralen Kernbereich mit dem mittelalterlichen Stadtkern rund um den Aachener Dom und verschiedene Ortsteile mit lokalen Versorgungszentren. Als herausragendes naturräumliches Merkmal ist die sog. "Kessellage" Aachens zu nennen, die für den Rad- und Fußverkehr häufig topographisch anspruchsvolle Wegeverbindungen bedeuten. Kessellage und historische Entwicklung (zwei Stadtmauern) erklären auch die Ring-/Radialstruktur des Hauptverkehrsnetzes. Kurze, radiale Wegeverbindungen (der historische Stadtkern hat einen Durchmesser von 1,5 km) ermöglichen es vor allem in der Innenstadt, die täglichen Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurück zu legen.

### 2. ÖPNV

Der ÖPNV wird in Aachen durch Busverkehr und regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) getragen. Die Buslinien in Aachen werden überwiegend vom kommunalen Verkehrsunternehmen ASEAG, aber auch durch die Verkehrsunternehmen RVE, Taeter, Veolia und TEC betrieben. Bedarfs- und Spezialverkehre wie ASEAG-Sammelauto, Nachtbusse, Taxiruf-Service, Anruf-Linien-Taxi runden das Angebot ab. Das kommunale Verkehrsunternehmen ASEAG beförderte 60,5 Mio. Fahrgäste im Jahr 2005. Durch den Ausbau der SPNV-Strecken der Euregiobahn, die Einrichtung von neuen Haltepunkten (z.B. Aachen-Schanz) sowie die Modernisierung vorhandener Bahnhöfe haben sich die Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV in den letzten 10 Jahren auf ca. 23.000 verdoppelt.

### 3. Car-Sharing/Pendlernetz

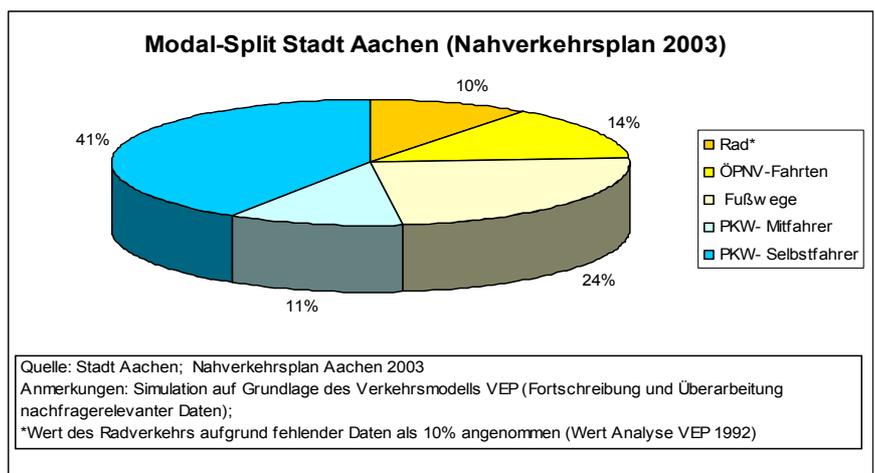
Als Alternative zum eigenen Auto ist das lokale Car-Sharing-Angebot in den letzten Jahren erheblich erweitert worden. Auch die Einführung des Pendlernetzes NRW zur Bildung von Fahrgemeinschaften hat zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beigetragen.

### 4. Modal-Split

Es liegt keine aktuelle Befragung zum Radverkehrsaufkommen vor (letzte Haushaltsbefragung 1991 – Anteil Radfahrer 10%).

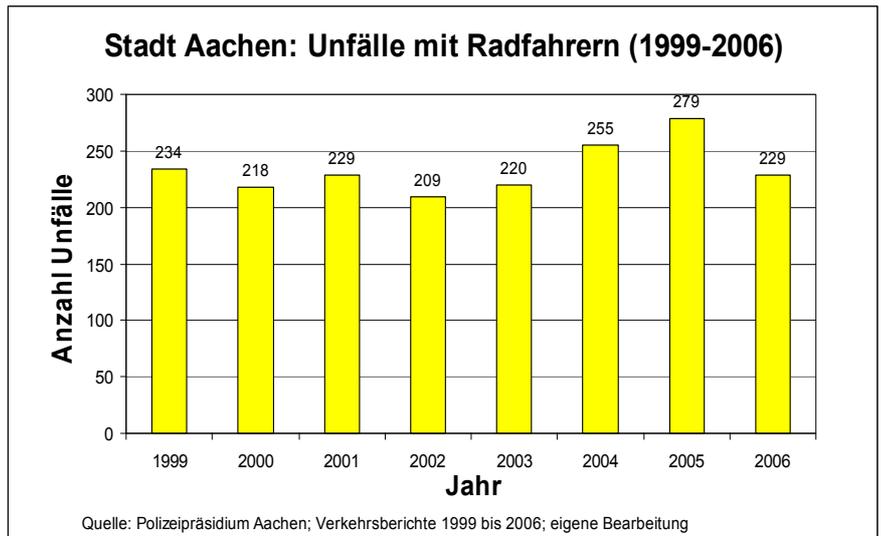
Vergleichende Verkehrszählungen zeigen jedoch, dass auf wichtigen innerstädtischen Straßen das Radverkehrsaufkommen durch Umbau und Anlage von Radfahrstreifen/Radwegen deutlich gestiegen ist:

- Achse Peterstraße – Innenstadt Zunahme um 50%, zwischen 2000 und 2004.
- Achse Karmeliterstraße – Altstadt Zunahme um 40% zwischen 2000 und 2004.



## 5. Unfallsituation

In den vergangenen sieben Jahren wurden in Aachen jährlich ca. 1.100 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt. Der Anteil der verletzten Radfahrer betrug durchschnittlich 25%. Während die Unfälle insgesamt seit 2004 zurückgehen, nahm die Zahl verunglückter Radfahrer zwischen 2004 und 2005 (bei steigendem Radverkehrsaufkommen s.o.) zu. Durch eine intensive Zusammenarbeit mit der Polizei konnten 2006 deutliche Rückgänge (18%) verzeichnet werden. Neben der jährlich tagenden Verkehrsunfallkommission wurden zusätzliche Arbeitskreise eingerichtet, die sich mit der Unfallbekämpfung und Erhöhung der Verkehrssicherheit beschäftigen: „Kinderunfälle“ (2002), „Strategische Unfallbekämpfung“ (2004), „Radfahrerunfälle“ (2005). (s. Teil B - Förderung eines Fahrradfreundlichen Klimas“).



## 6. Haushaltsaufwendungen

Die Stadt Aachen war im gesamten Berichtszeitraum einem Haushaltssicherungskonzept unterworfen. In den Jahren 2005 und 2006 verfügte die Stadt sogar nur über einen Nothaushalt mit geringem Investitionskorridor. Haushaltsansätze mussten einzeln von der Bezirksregierung genehmigt werden. Das Investitionsvolumen für Verkehrsinfrastruktur betrug 2002 – 2006 ca. 16 Mio. € (ohne Erschließungsmaßnahmen in Baugebietes). Die Haushaltsaufwendungen für den Radverkehr beliefen sich im selben Zeitraum auf ca. 1,7 Mio. €.

## 7. Kommunalpolitische Zielsetzungen

Die kommunalpolitischen Mehrheiten wechselten während den vergangenen Kommunalwahlen mehrfach. 1999 wurde eine Ratsmehrheit von SPD und Grünen durch eine neue Mehrheit von CDU und FDP abgelöst, die wiederum 2004 einer erneuten Mehrheit von SPD und Grünen weichen musste. Nach deren Koalitionspapier steht der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie mit Interessengruppen und Initiativen und die Erarbeitung verträglicher Kompromisse in der Ausgestaltung des Verkehrssystems im Vordergrund. Entsprechend wurde eine Arbeitsgruppe Radverkehr mit Vertretern aller Parteien, Verbände sowie Vertretern der Fachverwaltung eingerichtet. Zum Radverkehr wird ausgeführt, dass der Radverkehrsplan und Netzlücken fortgeschrieben werden sollen, am Hbf eine Fahrradstation mit Servicebetrieb und weitere Fahrradabstellanlagen in der Stadt geschaffen werden sollen. Die Bedingungen für Fußgänger sollen verbessert werden und das Programm „konfliktfreie Ampelschaltungen“ fortgesetzt und Querungsmöglichkeiten verbessert werden.

## 8. Organisation innerhalb der Stadt Aachen

Planung und Bau aller Arten von Verkehrsanlagen ist seit November 2006 in einem Fachbereich, dem FB 61, Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, angesiedelt. Lediglich die Unterhaltung der Wege und Anlagen wird im städtischen Eigenbetrieb durchgeführt. Dies garantiert Planung und Umsetzung aus einer Hand und ein Minimum an Abstimmungsverlusten. In 14-tägigen Abstand tagt die „Verkehrsbesprechung“, in der Polizei, Verkehrsunternehmen, die Straßenverkehrsbehörde und die Planer alle verkehrsrelevanten Projekte diskutieren und abstimmen. Dieses Gremium hat sich sehr bewährt, um konsensfähige Lösungen zu finden.

## 9. Kooperationen:

- Die Stadt Aachen betrachtet sich als familien- und kinderfreundliche Gemeinde. Dazu wurde u.a. das Bündnis für Familie als Diskussionsforum für alle diesbezüglich relevanten Institutionen ins Leben gerufen und mit weiteren Gemeinden aus der StädteRegion Aachen 2006 in Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel eine „**Familienkarte**“ (für Familien ab 1 Kind) entwickelt. Die Karte bietet den in der Region lebenden Familien über 250 Angebote von kommunalen Einrichtungen und von Unternehmen aus Dienstleistung, Handel, Gastronomie, die über die Stadt- und Gemeindegrenzen hinweg regional genutzt werden können. Derzeit befindet sich eine Arbeits- und Entscheidungshilfe zur Kinder- und familienfreundlichen Planung in der Endredaktion. Seit Jahren werden bereits die Grundschul Kinder durch von der

Stadt entwickelte Programmmodule während der Radfahrausbildung an der Entwicklung des Fuß- und Radwegenetzes beteiligt.

- Mit den Nachbarstädten der Grenzregion auf verschiedenen Ebenen: so z.B. die **Arbeitsgemeinschaft der MHAL-Städte** (Maastricht-Heerlen-Hasselt-Aachen-Lüttich). Kooperationen bestehen aber auch mit kleineren belgischen oder niederländischen Grenzgemeinden wie Eupen, Raeren, Plombières (BEL) oder Vaals und Kerkrade (NL) (z.B. grenzüberschreitende Fahrradsommertouren, Euregionale 2008, Grenz- und Grünrouten).
- Auf dem Gebiet der **Verkehrssicherheit** gibt es seit Jahren eine enge Zusammenarbeit mit dem Dezernat Verkehrsunfallbekämpfung der Polizei, der Verkehrswacht und dessen Vorschulparlament, dem ADFC und dem VCD. Durchgeführt werden unter anderem Verkehrssicherheitstage, Beleuchtungsaktionen, Kinderbeteiligungsprojekte, etc.
- Im Rahmen der „**Partnerschaft Aachen – Kapstadt**“ findet seit 2001 jährlich die Aktion „Fahrräder für Südafrika“ statt: Von Bürgern gespendete, gebrauchte Fahrräder werden gesammelt und nach Khayelitsha (Township in Kapstadt) transportiert. Die Transportkosten werden von der gtz übernommen. Die Räder werden in Südafrika an Vereine weitergegeben, die in sozialen und ökologischen Bereichen arbeiten.

## Teil B: Erfolgsbilanz

### 1. Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (2000 – 2006)

Zur Förderung des Radverkehrs gibt es in der Stadt Aachen eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, durch deren Verknüpfung insgesamt positive Effekte für den Radverkehr erzielt werden.

#### 1.1 Radverkehrsnetz

Das städtische Radverkehrsnetz ist in den vergangenen Jahren sukzessive ausgebaut worden.

Wesentliche Maßnahmen des Radwegebaus der letzten Jahre waren der Ausbau des Vennbahnradweges sowie der Grünen Promenade Aachen-Ost zur Verknüpfung des Aachener Südraums mit der Innenstadt. Damit wurde eine durchgängige Verbindung auf autofreien Wegen geschaffen, die sowohl im Alltagsverkehr (insbesondere Schülerverkehr) als auch für den Freizeitverkehr nutzbar ist. Letzte Lücken werden im Zusammenhang mit dem jetzt anstehenden Umbau des Bahnhofsvorplatzes Aachen- Rothe Erde und dem Bau des benachbarten Einkaufszentrums Aachen- Arkaden geschlossen. Weitere Radwege wurden u.a. entlang der Kalkbergstraße, der Stolberger Straße und des Grünen Wegs ausgebaut. Weitere Radfahrstreifen und Angebotsstreifen wurden auf dem innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz realisiert, u.a. Kurbrunnenstraße, Friedrich-Ebert-Allee und Roermonder Straße.

#### 1.2 Maßnahmenplan Radverkehr

Im Maßnahmenplan Radverkehr wird das bestehende Planwerk „Radverkehrsplan Aachen“ aus dem Jahr 1992, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Aachen erarbeitet wurde, hinsichtlich des Bestandes und möglicher Neuplanungen aktualisiert (Stand 9/2006).

Die bestehende radverkehrliche Infrastruktur ist differenziert nach Art der Radverkehrsanlagen dargestellt. Nicht in jedem Fall ist das Vorhandensein einer Radverkehrsanlage allerdings auch gleichbedeutend mit einem ausreichenden und qualitätvollen Angebot. Auch im Bestand besteht zukünftig ein punktueller Verbesserungsbedarf (Beschaffenheit der Oberflächen, Bordsteinabsenkungen, Hindernisse in der Linienführung, Führung in Knotenpunkten etc.). Aussagen zur Planung werden in Teil „D - Zukünftige Schwerpunkte“ dargestellt.

Zur Förderung bestimmter Radrouten auf verkehrsunruhigen Straßen und Wegen wurde und wird sukzessive ein Radroutennetz für den Freizeit- und Alltagsradverkehr ausgedeutet.

## 2. Fließender Radverkehr

### 2.1 Dimensionierung der Anlagen

In Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Verkehrssituation bestehen in Aachen verschiedene Radverkehrsanlagen:

Typ der Radverkehrsanlage	Umsetzung/Dimensionierung
---------------------------	---------------------------

<b>Bauliche Radwege</b>	separate Bordsteinradwege, kombinierte Rad- und Gehwege
<b>Radfahrstreifen</b>	auf der Fahrbahn mittels durchgezogener Linie 25cm breite markierte Streifen (mind. 1,5m breit), Benutzungspflicht, (z.B. Bismarckstraße)
<b>Radspuren (vor Novellierung der StVO)</b>	auf der Fahrbahn durch unterbrochene Linie 25cm breit markiert, seinerzeit ohne Benutzungszwang, (z.B. Wilhelmstraße, Peterstraße)
<b>Angebotsstreifen</b>	auf der Fahrbahn markierter Schutzraum (unterbrochene Linie, 12 cm breit) für Radfahrer bei engen Verhältnissen (mind. 1,25m breit), Mitbenutzung durch PKW/LKW erlaubt, keine Benutzungspflicht, (z.B. Von-Coels-Straße, Kurbrunnensstraße, Horbacher Straße)
<b>Gehweg, Radfahrer frei</b>	in der Nähe von Schulen und schutzwürdigen Einrichtungen, wenn andere Radverkehrsanlagen (bei engen Platzverhältnissen) nicht möglich sind.

## 2.2 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung

In Aachen sind ca. 75 Einbahnstraßen (vgl. AGFS Infoletter 2/2006) entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr freigegeben, wodurch Netzlücken geschlossen wurden und sich eine erhöhte Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes für den Radverkehr ergibt.

Beispiele für eine sinnvolle Öffnung sind die Schildstraße, als Bestandteil einer Fahrradrouten und die Ottostraße, die als lange, verkehrsarme Parallele zur Heinrichsallee (Teil des Aachener Alleen-Hauptverkehrs-Rings) eine sinnvolle Alternative zwischen den Hauptverkehrsachsen Jülicher Straße und Adalbertsteinweg darstellt (s.a. Projektbeispiel Knoten Ottostraße/Jülicher Straße/Robensstraße).



Freigabe Schildstraße

## 2.3 Radverkehr in Fußgängerzonen

In Aachen wurde eine Vielzahl von Fußgängerzonen für die Mitbenutzung durch den Radverkehr freigegeben. Da viele Fußgängerzonen, in denen das Radfahren verboten war, häufig von Bus und Taxi oder zeitweise zum Liefern und Laden verwendet wurden, machte sich die Stadtverwaltung in Aachen bereits früh Gedanken darüber, in wie weit eine ebenfalls zeitweise Freigabe für den Radverkehr, z.B. außerhalb der Geschäftszeiten, Sinn machen könnte. Als positive Effekte können genannt werden:

- größere Wahlmöglichkeiten für Radfahrer
- größere Sicherheit durch Verlagerung des Radverkehrs
- kürzere Strecken für Radfahrer
- Schließung von Netzlücken
- Belebung der Fußgängerzonen nach Ladenschluss, dadurch erhöhte soziale Sicherheit

Zu den schon früher für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen sind, nach ausführlicher Prüfung und Einzelfalluntersuchung, bei der vor allem das Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr untersucht wurde, weitere Fußgängerzonen hinzugekommen. Aktuell wurden im letzten Jahr die Fußgängerzonen Adalbertstraße und Großkölnstraße (Aachens Haupteinkaufsstraßen) für den Zeitraum zwischen 20 und 9 Uhr für den Radverkehr freigegeben.



Freigabe Fußgängerzone Jakobstr./ Markt

## 2.4 Wegweisung für Radverkehr

Die Wegweisung des Radverkehrs erfolgt in Aachen auf mehreren Ebenen. Seit Mitte der 90er Jahre wird das städtische Routennetz systematisch ausgeschildert. Aachen hat als eine der ersten Kommunen in Deutschland die Beschilderung anhand der Richtlinien für die Beschilderung von Radwegen vorgenommen. Weitere Routen sind durch die Beschilderung des landesweiten Routennetzes hinzugekommen. Ergänzt wird dieses Netz durch die Ausweisung touristischer Radwege, die zum Teil als separate Schilder zum Teil als Einschübe bei den bestehenden Streckenwegweisungen angebracht wurden.

## 2.5 Radwanderwege und Radwandernetz - Radroutenplan Aachen - Städtische Radrouten

Im Jahr 1991 wurde der Auftrag erteilt, ein Radroutennetz für Aachen zu entwickeln. Das Ergebnis war ein Radroutennetz mit 17 Radial- und zwei Rundrouten. Die 17 Radialrouten führen, ähnlich dem Hauptverkehrsnetz, vom Zentrum aus über ruhige Nebenstraßen und durch Stadtparks, in die Stadtteile und ins Umland, wo sie zunehmend durch die freie Landschaft verlaufen. Bei den zwei Rundrouten handelt es sich um die Innere und Äußere Aachen-Runde. Die Innere Aachen-Runde hat eine Streckenlänge von 28km und führt an der Grenze zwischen Kernstadt und äußeren Stadtbezirken entlang, wobei sich häufig Ortslagen und freie Landschaft abwechseln.

Die äußere Aachen- Runde hat einen Umfang von 46km, verbindet entsprechend die äußeren Stadtteile. Durch Kombination der Radial- und Rundrouten ergibt sich eine Vielzahl an individuell wählbaren Radrouten.

Das Netz wurde in einer Routennetzkarte, später einem Routennetzkarte (inklusive Animationsbroschüre) dargestellt und an die Öffentlichkeit weitergegeben. Zusätzlich zu den Routen finden sich dort Hinweise auf Sehenswürdigkeiten und Aktivitätsmöglichkeiten wieder, die entsprechend der räumlichen Nähe zu den geplanten Routen nach einem eigenen Motto benannt wurden. Das Routennetz wird nach und nach ausgeschildert. Aktuell wird die Ausweitung der Vennbahnroute vorbereitet.



Wegweisung Jakobstraße

## 2.6 Überregionale Radrouten

Neben den städtischen Radrouten und den Routen des landesweiten Radroutennetzes existieren vier überregionale Fern- Radwanderwegen, zwei grenzüberschreitende Rundtouren und Themenrouten des LVR:

Name der Route	Beschilderung	Routenverlauf	Länge	Beschreibung
2-Länder-Route		Aachen - Nijmegen	284km	grenzüberschreitende Verbindung (NL)
Landelijke Fietsroute LF II		Aachen – Heerlen - NL		grenzüberschreitende Verbindung (NL)
Landelijke Fietsroute LF 6		Aachen – Maastricht – Nordseeküste (BEL)		grenzüberschreitende Verbindung (NL/BEL)
Kaiserroute		Aachen - Paderborn	370km	„Auf den Spuren Karls des Großen“
3-Länder-Route		Aachen - Trier	245km	Eifel-Route
Wasserburgenroute		Alsdorf – Herzogenrath – Aachen - Euskirchen	370km	Voreifel-Route
Internationale Kulturroute 3		Mergelland – Vaals – Laurenberg - Richterich		„grenzüberschreitende Entdeckungsfahrt“
Internationale Kulturroute 6		Kornelimünster/ Walheim - Eupen		grenzüberschreitende Verbindung (BEL)

## 2.7 Routenpaten

Zur Pflege der ausgewiesenen Radrouten wurden mit dem örtlichen ADFC sog. Schilderpaten gesucht und gefunden. Diese verpflichten sich, quartalsmäßig die Routen zu befahren und Vandalismus- sowie sonstige Schäden direkt an den Betriebshof der Stadt weiterzuleiten. Damit kann eine kontinuierliche Pflege gesichert werden, gleichzeitig wird bürgerschaftliches Engagement und eine Bindung an das Radroutennetz gefördert (s. Anhang).

## 2.8 Winterdienst und Reinigung der Anlagen

Für den Winterdienst und die Reinigung gelten grundsätzlich die Regelungen der Straßenreinigungssatzung, d.h. eine Aufteilung der Reinigung erfolgt auf die Stadt und die Anlieger.

Darüber hinaus wurde ein Konzept zwischen Verkehrsplanung und Eigenbetrieb erarbeitet, in dem in Abhängigkeit von der Bedeutung verschiedenster Radrouten eine Priorisierung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen erfolgen soll. Dies wird in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Mitteln verfolgt.

## 3. Fußgängerverkehr

In der Aachener Innenstadt existiert ein dichtes Netz von Fußgängerzonen, die einen großen Teil der Verkehrsfläche in diesem Bereich in Anspruch nehmen. Diese sind miteinander verknüpft und ermöglichen ein nahezu konfliktfreies Durchqueren der Innenstadt. In Folge des Projektes „Fußgängerfreundliche Innenstadt“ wurde durch die Sperrung des zentralen Friedrich-Wilhelm-Platzes für den MIV und dessen Umgestaltung der Durchgangsverkehr aus dem Stadtzentrum auf den Alleenring verlagert. Gewonnene Flächen wurden genutzt um Fußgängerzonen auszubauen (Holzgraben) bzw. Gehwege zu verbreitern (z.B. Buchkramerstraße,

Peterstraße, Kapuzinergraben. Gleichzeitig wurde der zentrale Busumsteigepunkt aufgewertet. Anschließend wurden die Fußgängerzonen Adalbertstraße und Großkölnstraße umgestaltet und deren Aufenthaltsqualität zusätzlich verbessert.

Für den sich daran anschließenden zentralen Innenstadtbereich um den Elisengarten wurde im vergangenen Jahr ein Architektenwettbewerb durchgeführt, dessen Umsetzung in diesem Jahr ansteht. Ziel ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Aufwertung der Fußwegebeziehungen entlang der Ursuliner- und Hartmannstraße. Mit dem aktuell beschlossenen Verkauf und Abriss des zentralen Innenstadtparkhauses „Büchel“ wird schließlich eine Umgestaltung der inneren Ursulinerstraße, Buchkremerstraße sowie des Büchel möglich, die auch das Ziel der Verbesserung der Fußwegqualitäten verfolgt.

Weitere Maßnahmen, die in den vergangenen Jahren die Bedingungen für den Fußgängerverkehr in der Innenstadt verbesserten sind der fußgängerfreundliche Umbau der Jesuitenstraße, die Entwidmung und Umgestaltung der Reihstraße im Zuge eines Kaufhausneubaus, der Umbau der Wespian- und Wirichsbongardstraße sowie der Umbau des Bahnhofsplatzes, wo ebenfalls umfangreiche Flächen für den Aufenthalt und den Fußgängerverkehr geschaffen wurden. Mit der Schaffung einer neuen Fußwegeachse vom Hauptbahnhof über das Gelände eines Versicherungskonzerns zum heutigen Kapuzinerkaree (ehemalige Hauptpost) wird hier eine weitere Verbesserung eintreten.

Unterstützt werden die Fußgänger in ihrer Routenwahl durch eine Zielbeschilderung, die in der Innenstadt in den vergangenen Jahren sukzessive ausgebaut wurde.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden in der Innenstadt an zentralen lichtsinalgeregelten Knotenpunkten das sog. „Rundumgrün“ eingerichtet, womit für alle Fußgängerströme ein gleichzeitiges Queren des Knotens möglich wird. Ergänzt wird dieses durch Blindensignale, die sich bereits an vielen LSA in der Innenstadt befinden. In Abstimmung mit dem örtlichen Blindenverein wurde ein Förderantrag formuliert, der die Aufrüstung von weiteren LSA mit akustischen Blindensignalen vorsieht. Die Umrüstung wird in den nächsten drei Jahren erfolgen. Weiterhin wurde zur Verbesserung der Querungssicherheit ein Programm zur Einrichtung von Querungshilfen aufgelegt, das im letzten Jahr von der Bezirksregierung zur Bezuschussung bewilligt wurde.

#### 4. Ruhender Radverkehr

##### 4.1 Fahrradabstellsatzung

Aachen hat keine Fahrradabstellsatzung erarbeitet. Allerdings werden sowohl in bauordnungsrechtlichen Verfahren als auch in der Bauleitplanung die Belange des ruhenden Radverkehrs berücksichtigt. Eine neue Vorgehensweise wird zurzeit vorbereitet. (siehe auch Teil D).

##### 4.2 Abstellanlagen

In der Stadt Aachen werden seit Jahren Fahrradbügel zum Abstellen von Rädern eingesetzt; alte „Felgenkiller“ wurden ausgetauscht. Zuletzt wurden im vergangenen Jahr im Zuge des Umbaus des Bahnhofsvorplatzes 112 Bügel eingebaut. Insgesamt existieren in Aachen über 1000 Abstellplätze. Zusätzlich zur Etatisierung im Straßenausbau sind jährlich 5.000 € für die Nachrüstung im Straßenraum im Haushalt der Stadt Aachen veranschlagt.



Lagerhausstraße

##### 4.3 Fahrradparken in Parkhäusern

Seit Dezember 2004 können in 4 Parkhäusern der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) Fahrräder kostenlos, sicher und überdacht abgestellt werden. Die APAG hat hierzu der Stadt Aachen die notwendigen Flächen zur Verfügung gestellt, um dort Fahrradbügel zu installieren.

- Parkhaus Hauptbahnhof 10 Bügel
- Parkhaus Adalbertstraße ohne Bügel, Befestigung am Geländer
- Parkhaus Rathaus 5 Bügel
- Parkhaus Büchel 2 Bügel

**Jetzt auch mit dem Fahrrad ins Parkhaus**  
**Stadt und APAG bieten überdachte Plätze in der Innenstadt an**

**Kein Problem, sondern eine tolle Möglichkeit!** Jetzt die Aachener Parkhäuser (APAG) nutzen, um Ihre Fahrräder sicher und überdacht abzustellen. Die APAG hat hierzu der Stadt Aachen die notwendigen Flächen zur Verfügung gestellt, um dort Fahrradbügel zu installieren. Seit Dezember 2004 können in 4 Parkhäusern der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) Fahrräder kostenlos, sicher und überdacht abgestellt werden. Die APAG hat hierzu der Stadt Aachen die notwendigen Flächen zur Verfügung gestellt, um dort Fahrradbügel zu installieren.

**Viele Bahnkunden**  
 Aachen ist eine überdurchschnittlich gut erreichbare Stadt. In der Innenstadt sind viele Fahrradwege vorhanden, die den Radfahrern eine tolle Möglichkeit bieten, um ihre Fahrräder sicher und überdacht abzustellen. Die APAG hat hierzu der Stadt Aachen die notwendigen Flächen zur Verfügung gestellt, um dort Fahrradbügel zu installieren.

**Fahrradparken sind ungenutzt!** Die APAG hat hierzu der Stadt Aachen die notwendigen Flächen zur Verfügung gestellt, um dort Fahrradbügel zu installieren.

Foto: Wolfgang Fischer

#### 4.4 Bike-and-Ride-Anlagen (B+R)

Ab 1998 wurde ein Bike-and-Ride-Anlagen-Programm umgesetzt. An zentralen Verknüpfungspunkten des ÖPNV und SPNV wurden nach vorheriger Standortuntersuchung 13 B+R Anlagen aufgestellt, die jeweils Platz für 14 – 30 Fahrräder bieten. Die Standorte befinden sich vor allem an Verknüpfungspunkten in den Außenbezirken, in denen der Vor- und Nachtransport mit dem Fahrrad durch das Angebot eines witterungsgeschützten und sicheren Fahrradparkens sinnvoll gefördert werden und die Verkehrsmittelkombination Bus/Rad unterstützt werden kann. Drei Weitere sind konkret geplant. Im Folgenden eine Übersicht über die B+R Anlagen in Aachen:

- Vaalser Str.: Haltepunkt Schanz (Bus und Bahn)
- Seffenter Weg: Bf. AC-West
- Horbacher Str.: Kirche
- Oberforstbacher Str.: Laschet
- Vaalser Str.: Vaals Grenze
- Lütticher Str.: Bildchen Zollamt
- Horbacher Str.: Loch deutsches Zollamt
- Raerener Str.: Lichtenbusch
- Trierer Str.: Vennbahnradweg
- Adalbertsteinweg: Bf. Rothe Erde
- Roermonder Str.: Berensberger Str.
- Schleidener Str.: Walheim
- Roermonder Str.: Laurensberg



B+R Vaals Grenze

#### 4.5 Schrotträder

Augenfällig nicht mehr verwendete, verkehrsuntaugliche Fahrräder werden durch die Politessen des Ordnungsamtes entsprechend gekennzeichnet und nach entsprechender Frist durch den städtischen Eigenbetrieb aus dem Straßenraum entfernt.

### 5. Aktivitäten/ Beispiele zur Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas

#### 5.1 Arbeitsgruppe Radverkehr

In Aachen wurde 2005 auf einstimmigen Beschluss der Politik, die Arbeitsgruppe Radverkehr ins Leben gerufen, der Aktive aus ADFC und VCD, sowie Vertreter der Stadtverwaltung, des Kreises Aachen, der Polizei, der ASEAG und Politiker aller Fraktionen, angehören. Hauptziel der Arbeitsgruppe ist die Förderung des Radverkehrs in und um Aachen und die Aktualisierung des Maßnahmenplans Radverkehr.

#### 5.2 Zusammenarbeit mit dem ADFC

Der örtliche ADFC ist wichtiger Gesprächspartner bei der Förderung des Radverkehrs in Aachen. Die Zusammenarbeit wird durch turnusmäßige Gespräche gefördert. In die Arbeit der AG Radverkehr ist der ADFC integriert. Neben der jährlichen gemeinsamen Aktion zur Fahrradbeleuchtung (zu Nikolaus im Hochschulviertel) finden Kooperationen beim Aachener Fahrradsommer und in der weiteren Verkehrssicherheitsarbeit statt.

#### 5.2 Verkehrssicherheitsarbeit

Die Stadt Aachen arbeitet eng mit der Polizei Aachen zusammen, um die Unfälle mit verletzten Personen zu senken. In den letzten 5 Jahren wurden Verkehrssicherheitstage unter dem Landesmotto „Kinder sehen es anders“ in Aachen durchgeführt. Gemeinsam mit der Stadt Aachen gründete die Polizei 2003 den „Arbeitskreis Kinderunfälle“ (mit Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Jugendamt, Verkehrswacht, Vorschulparlament, Verkehrsplanung), um die jährlichen Verkehrssicherheitsaktionen besser zu vernetzen und die Zahl der Kinderunfälle in Aachen (insbesondere die aktiven Unfälle) zu senken.

Um die leider seit 2004 angestiegenen Unfälle mit Radfahrern zu senken, wurde ebenfalls ein „runder Tisch“ aus Polizei und Stadt Aachen eingerichtet. Die Auswertung der Unfallberichte ergab Unfalldhäufungen auf Radachsen (Bordsteinradwege) mit vielen Zufahrten zu privaten Grundstücken und Supermärkten oder Tankstellen (zur Zeit wird ein Konzept mit Sofortmaßnahmen ausgearbeitet) und durch Benutzung der falschen Radwegseite. 2006 ging die Unfallzahl um ca. 18 % zurück.

### 5.3 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Fortentwicklung der Rad- und Fußwegenetzes

Das Jugendamt und der Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen beteiligen seit 1997 Kinder in den Stadtbezirken an der Fortentwicklung des Radwegesystems. Anlass zur Erarbeitung eines solchen Beteiligungskonzeptes war die Aufnahme der Stadt Aachen in die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte" im Jahre 1995. Da Kinder als Fahrrad fahrende Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet sind, brauchen sie sichere und bedarfsgerechte Radverkehrsanlagen. Da die meisten Kinder sich zur Schule und in der Freizeit zu Fuß fortbewegen, wurde seit 2000 auch das Fußwegnetz in die Betrachtung einbezogen. Die Beteiligungsaktionen finden in der Regel in den vierten Klassen der Grundschulen statt. Im Rahmen dieser Aktionen haben die Kinder die Möglichkeit, Probleme, Wünsche, Streckenverlaufsvorschläge und ähnliches direkt vor Ort zu äußern und den Erwachsenen aus "ihrer Kindersicht" gefährliche Bereiche zu zeigen. Bisher wurden in 6 Stadtbezirken und 13 Schulen die Aktionen erfolgreich durchgeführt. Die später erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Verkehrssicherheit dienen gleichzeitig allen Bewohnern, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen. Für diese Aktionen standen bis zum Jahr 2002 Zuwendungen des Landes NRW für "Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen" zur Verfügung.



Aktion 2006 in Laurensberg

## 6. Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr

### 6.1 Mit dem Rad zur Arbeit

Die Stadtverwaltung Aachen unterstützt aktiv die jährlich stattfindende Sommeraktion der AOK in Nordrhein-Westfalen "Mit dem Rad zur Arbeit", indem sie ihre Mitarbeiter dazu einlädt, an der Aktion teilzunehmen und eigene Teams zu bilden. Im Jahr 2006 gewann eine Mitarbeiterin der Stadtverwaltung als Hauptpreis ein Fahrrad.



Preisverleihung 2005

### 6.2 Neubürgerbegrüßungspaket

Seit Juni 2006 erhalten Neubürger der Stadt Aachen bei ihrer Anmeldung im Einwohnermeldeamt ein Begrüßungspaket, das dazu beitragen soll, die Eingewöhnung und Orientierung in der neuen Umgebung zu erleichtern und von Anfang an eine positive Identifikation mit der neuen Heimatstadt zu schaffen. Das Neubürger-Begrüßungspaket enthält eine Broschüre, *Aachen Kompakt*, mit Informationen über Ämter und andere städtische Einrichtungen, Kultur, Sport, Bildung und vieles mehr. Darüber hinaus wird das Thema Mobilität "Fahrradfahren in Aachen", die ASEAG, Cambio CarSharing, sowie das Pendlernetz vorgestellt und verschiedene Schnuppertickets angeboten.

Zum Abschnitt Fahrradverkehr sind Informationen über Fahrradrouten, Fahrradtouren und ADFC, sowie Adressen von Fahrradhändlern in Aachen enthalten. Neubürger erhalten einen 10-Euro-Rabatt-Gutschein für Fahrradinspektionen/-reparaturen in einem von 12 Fahrradläden nach Wahl, einen Gutschein für die Teilnahme an einer eintägigen geführten ADFC-Radtour und einen Gutschein zur kostenlosen Nutzung der ADFC-Radwerkstatt (s. Anhang).

### 6.3 Förderung des Fahrradtourismus

Grundsätzlich soll der Radtourismus sowohl lokal als auch in Zusammenarbeit mit den benachbarten Gebietskörperschaften weiterentwickelt werden. Regionale Radtourismusförderung erfolgt zusammen mit dem Kreis Aachen, insbesondere aber auch mit den benachbarten belgischen und niederländischen Kommunen. Bereits 1995 wurde eine Bestandsaufnahme zum Radtourismus in der Euregio Maas-Rhein erarbeitet, die Grundlage heutiger Projekte ist. Besonders im Zusammenhang mit der EuRegionale 2008 entstehen hier neue bedeutsame Strukturen.

### 6.4 Der Aachener Fahrrad-Sommer

Ziel des Aachener Fahrradsommers ist es, das städtische Routennetz zu vermarkten und die Nutzung des Fahrrades als Freizeitverkehrsmittel und damit auch den Nahtourismus zu fördern. Durch die Nutzung des Fahrrades in der Freizeit soll ein Ausstrahlungseffekt auf den Alltag entstehen, so dass das Fahrrad auch als Verkehrsmittel im Berufsverkehr eine größere Bedeutung erlangt. In jedem Jahr wird eine andere thematische Rundtour ausgeschrieben und in einem Flyer dargestellt und beschrieben. Dazu werden begleitete Radwanderungen, Fahrrad-Aktionstage und eine Übersicht über das radtouristische Programm aller Aachener Radsportvereine, des ADFC und sonstiger Veranstalter ange-



boten. Seit der ersten Veranstaltung im Jahr 1995 hat sich der Aachener Fahrradsommer zu einer Traditionsveranstaltung etabliert.

- 1995: Fahrrad-Sommer
- 1996: Aachener Höfe
- 1997: Der Öcher Bösch (Der Aachener Wald)
- 1998: Aachen - Stadt des Wassers
- 1999: Mit Kindern unterwegs
- 2000: Sonne-Wasser-Wind - Die ökologische Stadt der Zukunft
- 2001: Zwischen Moltkebahnhof und Bahnhof Kornelimünster
- 2002: Zwischen altem und neuem Tierpark
- 2003: Die Blausteinroute
- 2004: Avantis Route
- 2005: Vennbahnroute
- 2006 Vallisroute

In 2006 führte der Aachener Fahrradsommer über eine 18km lange Freizeitroute erstmals auch grenzüberschreitend durch die niederländische Nachbargemeinde Vaals. Zusätzlich zu den langjährigen Partnern wie z.B. ADFC (u.a. Tourenbegleitung) und ASEAG (ausgedehnte Fahrradbeförderung im ÖPNV) konnten weitere Kooperationspartner wie Cambio Carsharing und die Laurensberger Heimatfreunde hinzugewonnen werden.

### 6.5 Radtourismusmesse

Im Jahr 2001 fand mit großer Unterstützung der AGFS die „Erste Euregionale Radtourismusmesse“ in Aachen statt. Hauptziel der Veranstaltung war es, in der Euregio Maas-Rhein den Radtourismus zu bewerben und sich erstmals regions-, länder- und branchenübergreifend zu präsentieren. Die Messe wurde mit einem radtouristischen Kongress eröffnet und durch die Stadt Aachen, in Kooperation mit der Euregio-Maas-Rhein, der AGFS und dem Tourismusverband NRW veranstaltet.

Mit über 3.000 Besuchern und einem großen regionalen Presse- und Medienecho war die Messe ein großer Erfolg und wurde bisher lediglich wegen der städtischen Haushaltssituation nicht wiederholt.



Radtourismusmesse 2001

In einer 64 Seiten starken Radroutenbroschüre „Aachener radeln – Aachen erradeln“ (siehe Anhang) wurden die Siegerrouten eines Fahrrad-Wettbewerbs zum Thema „Lieblingsrouten in und um Aachen“, der anlässlich der Radtourismusmesse veranstaltet wurde, zusammen mit den bis dahin durchgeführten Fahrradsommertouren in Karte und Text abgebildet und kostenlos an interessierte Bürger abgegeben.

### 6.6 Grünroute/Grünmetropole

Als Grünmetropole soll ein gleichsam durch Bergbau- und Schwerindustrie geprägter Landschaftsraum, der sich zwischen Beringen (B) im Westen und Düren im Osten über 3 Länder erstreckt, gemeinsam vermarktet werden. Eine sogenannte Grünroute wird als radtouristisches Produkt geschaffen (dazu auch eine Metropolroute für den touristischen Kfz-Verkehr). Die Grünmetropole ist Bestandteil der Euregionale 2008 und des Interreg-Projektes „Industrielle Folgelandschaften“. Neben der Etablierung der Route ist der erstmalige Aufbau einer nachhaltigen, grenzüberschreitenden Vermarktungsstruktur für die betroffene Region ein wesentlicher Mehrwert für den Radtourismus.



### 6.7 Grenzroute(n) – Vive la Difference

Ebenfalls als Euregionale 2008 Projekt wird das Grenzroutenkonzept erarbeitet. Damit wird der Landschaftsraum, der sich um das Dreiländereck NL/B/D erstreckt, unter dem Motto „Grenze erleben“ touristisch in Wert gesetzt und die noch bestehende räumliche Lücke zwischen der Grünmetropole in Aachens Norden und dem Naturpark Eifel im Aachener Süden geschlossen. Auch bei diesem Projekt wird neben der Entwicklung von Routen für Wanderer und Radtouristen der Schwerpunkt auf den Aufbau einer nachhaltigen Tourismusstruktur gelegt.

## 7. Service für den Radverkehr

### 7.1 Fahrrad-Mitnahme (Nahmobilität im Umweltverbund)

In den Bussen innerhalb des AVV ist es möglich, werktags in der Schwachverkehrszeit (ab 19.00 Uhr), samstags ab 15.00 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig Fahrräder mitzunehmen, falls ausreichend Platz im Fahrzeug zur Verfügung steht. Für die

Fahrradmitnahme existieren Fahrrdtickets des AVV, die als Einzel- oder Tagesticket erworben werden können. In Zügen ist die Fahrradmitnahme in den dafür gekennzeichneten Wagen ganztägig möglich. Ansonsten können jeweils zwei Fahrräder außerhalb der Rushhour im Berufsverkehr (Mo-Fr, 9.00h-15.30h und ab 18.00h, Wochenende ganztägig) im Einstiegsbereich der Züge mitgenommen werden.

Ein besonderes Highlight ist das im Sommer 2006 in Kooperation von AVV, RVE und VCD Aachen-Düren durchgeführte Pilotprojekt Fahrradbus ("Mit dem Fahrrad in die Eifel"). Ziel des Projektes war die Förderung der Tourismusregion Eifel/ Aachen und des Fahrrades als Freizeitverkehrsmittel. An vier Sonntagen im Sommer war es möglich, nach vorheriger Anmeldung, von Aachen aus eine Tour in die Eifel zu unternehmen und sein Fahrrad in den vom RVE bereitgestellten Bussen mitzunehmen. Die vorhandenen Plätze für Fahrgäste mit Fahrrädern waren schon früh ausgebucht, so dass das Projekt aus dieser Sicht als überaus erfolgreich zu bewerten ist; eine dauerhafte Etablierung wird zurzeit untersucht.

## **7.2 Fahrradfreundlicher Einzelhandel**

Bereits im Jahr 1995 startete die Stadt Aachen einen Aufruf an den Einzelhandelsverband Aachen (EHV), durch die Errichtung von Abstellanlagen das Verkehrsmittel Fahrrad zu fördern und gleichzeitig im eigenen Interesse den Kunden einen zusätzlichen Service zu bieten. Als Lösung für die "Stellplatzproblematik" boten sich als Alternativen eine vertragliche Vereinbarung zur Erstellung entsprechender Anlagen zwischen Stadt und Einzelhandelsbetrieb oder eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenraumes durch privat errichtete Abstellanlagen. Der Vorschlag der Stadt Aachen wurde vom Einzelhandel sehr positiv aufgenommen und einige neue Stellplatzanlagen errichtet.

## **7.3 Weihnachtsaktion von CLAIX e.V**

Seit Jahren existiert der vorweihnachtliche Lieferdienst des Aachener City Logistik Vereins (CLAIX e.V.: Mitglieder: Stadt Aachen, Stadt Würselen, EHV, diverse Speditionen). Unter dem Motto "Sie shoppen, wir schleppen!" ist es möglich, Weihnachtseinkäufe an den vier Samstagen vor Weihnachten am Info- und Gepäckbus der ASEAG am Elisenbrunnen abzugeben, und sich am darauf folgenden Montag kostenlos nach Hause liefern zu lassen. So kann der Weg in die Stadt und nach Hause bequem zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt und das städtische Verkehrsnetz entlastet werden.



## Teil C: Projektdokumentation

### Ottostraße/ Jülicher Straße/ Robensstraße: Signalisierung zur Einfahrt in eine für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße in Gegenrichtung

**Handlungsfelder:** Infrastruktur (Lichtsignalisierung), Verkehrssicherheit, Konfliktlösung  
**Handlungsebene:** Kreisfreie Stadt Aachen

#### Projektbeschreibung:

Die Ottostraße ist eine lange, gerade Einbahnstraße im Osten der Stadt Aachen, die eine Querverbindung zwischen den zwei Hauptverkehrsachsen Jülicher Straße und Adalbertsteinweg schafft und in Verbindung mit der Robensstraße eine verkehrsschwache Tangentialachse am Rande der Aachener Innenstadt darstellt. Um ein sicheres und konfliktfreies Fortbewegen auf einer gering belasteten Nebenstrecke zu ermöglichen, wurden die Ottostraße und Robensstraße entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr freigegeben und dadurch gleichzeitig eine Lücke im Radverkehrsnetz der Stadt Aachen geschlossen.

Im Einmündungsbereich Ottostraße/Jülicher Straße wurde im Zuge der Freigabe eine rot eingefärbte Aufstellfläche für Radfahrer errichtet. Über die Jülicher Straße wird der Radverkehr parallel zur Fußgängerfurt geführt, um in der Robensstraße, die ebenfalls eine Einbahnstraße ist, entgegen der Fahrtrichtung in einen Angebotsstreifen überzugehen.

In der Vergangenheit traten vor allem an der Fußgängerfurt an der Nebenfahrbahn zur Jülicher Straße Konflikte zwischen querenden Fußgängern und unsignalisiert aus der Ottostraße kommenden Radfahrern auf. Als Lösung des Konfliktes wurde ein eigenes Fahrradsignal für den aus der Ottostraße kommenden Radverkehr an einem Ausleger des bestehenden LSA- Mastes eingerichtet, das gleichgeschaltet ist mit dem Signal der nachfolgenden Radfurt auf der Jülicher Straße. Zusätzlich wurden eine 1m breite Haltelinie und eine ca. 5m lange Leitlinie vor der LSA markiert. Die Durchführung der Maßnahme erfolgte zusammen mit der LED-Umstellung der Gesamtanlage.

**Zielgruppe:** Radverkehr allgemein  
**Finanzierung:** Investitionskosten: 1200 € Markierung, 1000 € LSA; laufende Kosten: Unterhaltung LSA  
**Projekträger/ Projektbeteiligte:** Stadt Aachen, Planungsamt der Stadt Aachen (A 61/30), Fachbereich Verkehr und Tiefbau (FB 68/20), Polizei, ADFC  
**Evaluation:** keine  
**Laufzeit:** Planung: 2001, Realisierung: 2003  
**Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:** keine  
**Ansprechpartnerin:** Stadt Aachen, FB 61/30, Frau Dipl. Ing. Gaby Mans, Lagerhausstr. 20, 52058 Aachen, Tel.: 0241/ 432-6136, E-Mail: gaby.mans@mail.aachen.de  
**Stand der Information:** Januar 2007



LSA Einmündungsbereich Ottostr./ Jülicher Str



Haltelinie und Leitlinie vor LSA Ottostr./ Jülicher Str., Blick in Fahrtrichtung der Einbahnstraße



Angebotsstreifen Robensstraße

## Vennbahntrasse: Radweg von Kornelimünster nach Walheim

**Handlungsfelder:** Infrastruktur (Lückenschluss), Verkehrssicherheit, Freizeitradverkehr  
**Handlungsebene:** Kreisfreie Stadt Aachen

### Projektbeschreibung:

Bei dem vorgestellten Abschnitt handelt es sich um die Fortführung des Radweges auf der Vennbahntrasse, zwischen Aachen und der Voreifel, in Form eines gemeinsamen Geh- und Radweges, der über einen bereits 1963 stillgelegten Trassenabschnitt der Vennbahn führt. Die Vennbahntrasse ist 2,922 km lang, hat eine asphaltierte, befestigte Breite von 2,50m und wird beidseitig durch 0,50m breite Banketten begrenzt. Der Radweg schließt eine wesentliche Lücke im südöstlichen Radverkehrsnetz der Stadt Aachen, indem er eine Anbindung an die bereits existierenden Geh- und Radwege in Kornelimünster (Viadukt über Iterbachtal, nach Aachen Brand und die Innenstadt) und Walheim schafft (an der B258 eine Verbindung in die Eifel, sowie an das Ortszentrum AC- Walheim). Ebenfalls erfolgt eine Anbindung des Ortsteils Hahn und des Wohngebietes Heidchen an das städtische Radwegenetz über die Straße Knipp.

Auf dem Abschnitt Aachen- Brand- Kornelimünster wurde der Vennbahnradweg bereits seit 1985 abschnittsweise ausgebaut. Schon damals wurden Stimmen laut, die eine Verlängerung des Radweges zwischen AC- Kornelimünster und AC- Wahlheim forderten. Bereits im Jahr 1986 wurde ein erstes Gutachten über die Eignung der Vennbahntrasse als Radweg erstellt, dem 1987 ein weiteres folgte. Hieraus ergaben sich zwei Trassenalternativen (separater Radweg parallel zur B258, Führung über den Alten Hahner Weg), die Ende der 80-er von zwei weiteren Gutachten von verschiedenen Seiten begleitet wurden. Auf der Grundlage von verschiedenen weiteren Fachgutachten, die die potentielle Bedeutung der Fortführung des Vennbahnradweges betonten und die Machbarkeit bestätigten, wurde ein aufwendiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Als mögliche Linienvarianten stellten sich die drei in den vorausgegangenen Diskussionen und Untersuchungen herausgearbeiteten Alternativen zur Wahl: Vennbahntrasse, Alter Hahner Weg und Führung des Radweges parallel zur B258. Nach der Bürgerbeteiligung im Jahr 1997 folgten zusätzlich die Varianten „Alter Hahner Weg/ Vennbahntrasse“ und „Optimierte Nullvariante“ A und B (Optimierung des bestehenden Radweges).

Am 22.10.1997 entschied sich der Rat der Stadt Aachen schließlich per Abstimmung für die Variante „Vennbahntrasse“, infolgedessen die Ausbauplanung, sowie das Planfeststellungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung, durchgeführt wurden. Zur „Einweihung“ der Vennbahntrasse wurde eine 16,4 km lange Route zwischen Markt und Aachen- Walheim für den unter dem Motto „Die Vennbahnroute- Mit dem Rad vom Markt bis in die Voreifel“ stehenden Fahrradsommer 2005 hierüber ausgewiesen. In Zukunft soll über die Vennbahnroute eine Verbindung durch die Eifel hindurch bis nach Luxemburg geschaffen werden.

**Zielgruppe:** Schülerverkehr (Gymnasium Kornelimünster), Radverkehr allgemein  
**Finanzierung:** beantragte Gesamtkosten: 1.2Mio €; Schlussrechnung wird erstellt (Förderung nach GVFG)

**Projektträger/ Projektbeteiligte:** Landschaftsverband Rheinland (Planfeststellung), Stadtrat, Verkehrsausschuss der Stadt Aachen, Bezirksvertretung Kornelimünster/Walheim, Bürgeraktion „Vennbahnweg“, (1273 Eingaben von Bürgern, Verbänden etc., v.a. pro Vennbahntrasse); Bezirksregierung Köln

**Evaluation:** keine  
**Laufzeit:** Vorplanung: 1996, Planfeststellung: 1996-2003, Realisierung: 2005  
**Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:** [http://www.aachen.de/de/kultur\\_freizeit/freizeit\\_erholung/aachener\\_radeln/007\\_ahrradsommer05.html](http://www.aachen.de/de/kultur_freizeit/freizeit_erholung/aachener_radeln/007_ahrradsommer05.html)

**Ansprechpartnerin:** Stadt Aachen, FB 61/30, Frau Dipl. Ing. Gaby Mans, Lagerhausstr. 20, 52058 Aachen, Tel.: 0241/ 432-6136, E-Mail: [gaby.mans@mail.aachen.de](mailto:gaby.mans@mail.aachen.de)

**Stand der Information:** Januar 2007



Vennbahntrasse-  
Auch bei Regen beliebt



Eröffnung der Vennbahntrasse  
durch Oberbürgermeister  
Dr. Jürgen Linden



Fahrradsommer 2005- Die Vennbahnroute

## Friedrich-Ebert-Allee und Kurbrunnenstraße: Schutzstreifen zwischen Kasinostraße und Karl-Marx-Allee

**Handlungsfelder:** Infrastruktur, Unfallschwerpunkt, Lückenschluss, Verkehrssicherheit  
**Handlungsebene:** Kreisfreie Stadt Aachen

### Projektbeschreibung:

Das Projekt „Friedrich-Ebert-Allee“ ist als Sofortmaßnahme des Maßnahmenplan Radverkehr einzuordnen und wurde am 09.04.2003 bzw. 15.05.2003 beschlossen. Hauptgegenstand des Projektes war die Markierung eines 830m langen Schutzstreifens entlang der zwei Hauptverkehrsstraßen Kurbrunnenstraße und Friedrich-Ebert-Allee, sowie die Beseitigung des Unfallhäufungspunktes an der Einmündung Kurbrunnenstr./Bachstr. In unmittelbarer Umgebung befinden sich sechs Schulen, so dass in diesem Bereich ein hoher Anteil an (Schüler-) Radverkehr zu verzeichnen ist. Der Streckenabschnitt teilte sich aus Sicht der Radfahrer in drei Abschnitte mit unterschiedlicher Führungsform auf:

- Kurbrunnenstraße zwischen Kasinostraße und Einmündung Michaelsbergstraße (Radweg stadteinwärts/ sowie Gehweg „Radfahrer frei“ stadtauswärts)
- Friedrich-Ebert-Allee, zwischen Einmündung Michaelsbergstraße und der Straße „Im Gillesbachtal“ (1,50m breite Schutzstreifen, beidseitig; Länge 180m)
- Friedrich-Ebert-Allee, zwischen Einmündung „Im Gillesbachtal“ und Karl-Marx-Allee (keine Radverkehrsanlagen)

Im Zuge der Maßnahme wurden in den drei Abschnitten, je nach vorhandener Fahrbahnbreite und bereits bestehenden Radverkehrsanlagen, 1,25m-1,5m breite Schutzstreifen zu Lasten der bisherigen Fahrbahn markiert, die vor allem zu einer Verbesserung der bis dahin unbefriedigenden Unfallsituation beitragen sollten und gleichzeitig einen Lückenschluss im städtischen Radverkehrsnetz der Stadt Aachen (zwischen Innenstadt und Burtscheid) ermöglichten. In den einzelnen Abschnitten wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- 2005: 1,25m breite Schutzstreifen zwischen Eisenbahnviadukt und Michaelsbergstraße; Besonderheit: „Engpasslösung“ im Bereich des Bahnviadukt (2,55m+1,25m) und von 2 Mittelinseln ; Unterbrechung des Schutzstreifens an Bushaltestelle „Rosenquelle“  
2006: keine Maßnahme notwendig (s.o.)  
2007: beidseitige Markierung von 1,50m breiten Schutzstreifen; Anbindung an vorhandene Schutzstreifen (stadtauswärts); Entfernen der Mittelmarkierung der Fahrbahn; „Engpasslösung“ an Mittelinsel auf Höhe Kindertagesstätte (2,75m+1,50m/ 2,25m+1,50m) und am Knoten Karl-Marx-Allee (3,00m+1,50m/ 2,75m+1,50m); Unterbrechung des Schutzstreifens an Bushaltestelle „Gillesbachtal“

**Zielgruppe:** Schüler, Radfahrer allgemein  
**Finanzierung:** Investitionskosten: 32.700 Euro (Förderung nach GVFG)  
laufende Kosten: übliche Unterhalts- und Verkehrssicherungspflichten  
**Projektträger/ Projektbeteiligte:** Stadt Aachen, Planungsamt der Stadt Aachen (A 61/30), Fachbereich Verkehr und Tiefbau (FB 68/20), Polizei, ADFC  
**Evaluation:** Begutachtung durch die Unfallkommission  
**Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:** keine  
**Laufzeit:** Planung: 2002; Realisierung: 2005; Realisierungszeit: ca. 2 Monate  
**Ansprechpartnerin:** Stadt Aachen, FB 61/30, Frau Dipl. Ing. Gaby Mans, Lagerhausstr. 20, 52058 Aachen, Tel.: 0241/ 432-6136, E-Mail: gaby.mans@mail.aachen.de  
**Stand der Information:** Januar 2007



Friedrich-Ebert-Allee



Engpasslösung Friedrich-Ebert-Allee



Blickrichtung Kurbrunnenstr.

## Teil D: Zukünftige Schwerpunkte

### **1. Maßnahmenplan Radverkehr - Infrastruktur**

Unter Teil B wurde der Maßnahmenplan Radverkehr bereits vorgestellt. Die Umsetzung der geplanten Prioritäten gilt als ein wesentlicher Schwerpunkt der nächsten Jahre. Mit den Teilnehmern der AG Radverkehr wurde eine Prioritätenreihung in drei Schritten erarbeitet, die im Anhang beiliegt: Priorität 1 (vordringliche Projekte), Priorität 2 (mittelfristige Projekte), Priorität 3 (nicht vordringliche Projekte). Unmittelbar vor der Umsetzung stehen die bereits beschlossenen Projekte:

- Radfahrstreifen Reichsweg
- Radweg Adenauerallee (L 260)
- Radwege entlang der Trierer Straße (B 258)

Höchste Priorität bei den neuen Maßnahmen haben

- die Anlage von Angebotsstreifen am Kapuzinergraben
- Alexianergraben
- in der Theaterstraße

### **2. Einführung des Knotenpunktsystems in Aachen**

Die Stadt Aachen plant das bereits in den Kreisen Aachen und Heinsberg, sowie in Ostbelgien und in der Provinz Limburg (NL, B) existierende Knotenpunktsystem bei der Beschilderung von Radrouten einzuführen. Dabei wird der Radreisende lediglich durch Knotenpunktnummern geleitet, die individuell zu Routen zusammengestellt werden können. Eine Knotenpunktkarte hilft dabei ebenso wie Infotafeln an den jeweiligen Knotenpunkten. Positive Wirkungen werden vor allem durch die grenzüberschreitende Vereinheitlichung der Beschilderung in der Region erwartet. Zusätzlich ergibt sich die Möglichkeit, im Zuge dieser Maßnahme weitere innerstädtische Radrouten auszuweisen und den Radroutennetzplan zu aktualisieren.

### **3. Aufbau radtouristischer Strukturen**

Die bereits genannten Ansätze innerhalb der Euregionale 2008 (Grünmetropole und Grenzurouten) haben erstmalig eine von vielen Partnern gestützte Vorgehensweise zur Schaffung einer regional bedeutsamen, radtouristischen Vermarktungsstruktur etabliert. Der Umsetzung dieser Struktur gilt in den nächsten Jahren besondere Aufmerksamkeit. Die wirtschaftlichen Effekte des Fahrradtourismus sollen so zu einer Verbesserung eines fahrradfreundlichen Klimas beitragen.

### **4. Fahrradstation**

Am Aachener Hauptbahnhof wurde in den vergangenen Jahren mehrfach der Versuch der Einrichtung einer Fahrradstation unternommen. Aktuell ist nun die Einrichtung einer Fahrradstation in einer ehemaligen Expressguthalle möglich. Nach Verhandlungen mit DB SImm und DB S+S wird ein Mietvertrag abgeschlossen, mit der WABe e.V. wurde ein Betreiber gefunden, der in Abstimmung mit der Arge Aachen einen Betrieb zwischen 6 und 22 Uhr anstrebt. Die als Zwischenlösung angedachte Fahrradstation soll Platz für ca. 180 Fahrräder bieten und weitere Servicedienstleistungen wie Fahrradwäsche und –reparatur anbieten. Die WABe betreibt bereits eine Reparaturwerkstatt zu Wiedereingliederungszwecken und kooperiert gleichzeitig mit dem lokalen Fahrradeinzelhandel. Perspektivisch soll der heutige Gebäudekomplex, zu dem noch weitere Liegenschaften zählen, einer Neubebauung zugeführt werden, zu der auch die Fahrradstation gehören wird. Mit der Beschäftigungsgesellschaft WABe e.V. wird zurzeit der Betreibervertrag abgeschlossen, politische Beschlüsse liegen hierzu vor.

### **5. Fahrradboxen Haltepunkte Regionalbahn**

In Kooperation mit dem Kreis Aachen soll für alle Haltepunkte der Euregiobahn ein Fahrradboxensystem geschaffen werden. Zukünftig sollen die Abstellanlagen durch ein Chipkarten basiertes Fahrradboxensystem erweitert werden, welches ein sicheres und wettergeschütztes Abstellen von Fahrrädern an allen Bahnhöfen in Stadt und Kreis Aachen ermöglichen soll. In Aachen sollen diese Fahrradboxen erstmalig am Bahnhof Rothe Erde, später auch am Haltepunkt Schanz und an den Bahnhöfen Aachen-West und Eilendorf, eingesetzt werden.

### **6. Bauordnungsverfahren und Fahrradabstellplätze**

Um ein stringenteres Vorgehen zu gewährleisten, sollen für Baumaßnahmen Rahmenwerte für Stadtbezirke außerhalb der Innenstadt formuliert werden. Im Innenstadtbereich wird als neue verbindliche Regelung die Ausweisung und Schaffung zentraler, überdachter Fahrradabstellmöglichkeiten in bestehenden Parkhäusern durch Verwendung von Ablösebeiträgen angestrebt.

# Anhang

Maßnahmenplan Radverkehr: Prioritätenliste  
Merkblatt Schilderpaten  
Artikel aus den Aachener Nachrichten zum Thema „Unfallbekämpfung“

In einem zusätzlichen Anhang sind folgende Broschüren zusammengestellt:  
Maßnahmenplan Radverkehr: Teil Planung  
Routenheft „Aachener radeln- Aachen erradeln“  
Broschüren Fahrradsommer 1995-2006  
Gutschein- und Informationsheft aus dem „Bürgerbegrüßungspaket“ der Stadt Aachen  
Artikel aus den Aachener Nachrichten zum Thema „Unfallbekämpfung“  
Flyer Verkehrssicherheitstage

Straße	Abschnitt und Fahrtrichtung	Priorität
ADALBERTSTEINWEG/TRIERER STR.	Eisenbahnweg - Kaiserplatz	1
ADALBERTSTEINWEG/TRIERER STR.	Frankenstr. - Eisenbahnweg	1
ADALBERTSTEINWEG	Kaiserplatz - Frankenstr	1
ALEXIANERGRABEN	Kleinmarschierstr.- Annastr	1
ALEXIANERGRABEN	Mörgenstr. - Kleinmarschierstr.	1
ALT-HAARENER STRASSE	Haarener Gracht - Am Haarberg	1
ALT-HAARENER STRASSE	Am Haarberg - Haarener Gracht	1
ALT-HAARENER STRASSE	Wurbenden - Haarener Gracht	1
ALT-HAARENER STRASSE	Haarener Gracht - Wurbenden	1
BISMARCKSTRASSE	Schlossstraße - Drimbornstr.	1
BISMARCKSTRASSE	Drimbornstr.- Schlossstraße	1
BLÜCHERPLATZ	Fußgängerampel Nähe Dennewartstr	1
BOXGRABEN	Mozartstr. - Burtscheider Str.	1
BOXGRABEN	Burtscheider Str. - Mozartstr.	1
EISENBAHNWEG	Philipstr - Trierer Str. (Vennbahntrasse)	1
FREUNDER LANDSTRASSE	Kolpingstr. - Trierer Str.	1
GRÜNER WEG	Abzweig Grüner Weg - Passstraße	1
GRÜNER WEG	Passstraße - Abzweig grüner Weg	1
GRÜNER WEG / PASSSTR:	Verbindung Kurpark	1
HEIN-JANSSEN-STRASSE		1
HEINRICHSALLEE	Maxstr. - Hansemanplatz	1
HEINRICHSALLEE	Hansemanplatz - Kaiserplatz	1
JOSEPH-VON-GÖRRES-STRASSE	Europaplatz - Hohenzollernplatz	1
JOSEPH-VON-GÖRRES-STRASSE	Hohenzollernplatz - Europaplatz	1
JUNKERSTRASSE	Maastrichter Str. - Lochnerstr.	1
JUNKERSTRASSE	Vaalser Str. - Lochnerstr.	1
KAPELLENSTRASSE	Viehhofstr. - Von-Pastor-Str.	1
KAPELLENSTRASSE	Von-Pastor-Str. - Viehhofstr	1
KAPUZINERGRABEN	Theaterplatz - Kleinmarschierstr.	1
KAPUZINERGRABEN	Franzstr.- Friedrich-Wilhelm-Platz	1
KARLSGRABEN	Jakobstr.- Königstr.	1
KARLSGRABEN	Königstr. - Jakobstr.	1
KARMEliterSTR	Kreuzung Boxgraben- Franzstr.	1
KREFELDERSTR	Monheimsallee - Prager Ring und Umgekehrt	1
KRUGENOFEN	Sebastianstr. - Hauptstr.	1
KASINOSTRASSE		1
KURBRUNNENSTRASSE	Zollernstr.- Viadukt	1
KURHAUSSTR:	Seilgraben - Peterstr.	1
LAGERHAUSSTRASSE	Franzstr. - Römerstr.	1
LAGERHAUSSTRASSE	Römerstr. - Franzstr.	1
LOTHRINGERSTRASSE	Harscampstr. - Wilhelmstr.	1
LOTHRINGERSTRASSE	Oppenhoffallee - Alfonsstr.	1
LÖHERGRABEN	Jakobstr. - Rosstr.	1
LÜTTICHERSTR	Kreuzung Schanz	1
LÜTTICHERSTR	Brüsseler Ring - Amsterdamer Ring	1
LÜTTICHERSTR	Amsterdamer Ring - Limburger Str	1
OPPENHOFFALLEE		1
PELISERKERSTR:		1
PONTDRIESCH	Friesenstr. - Hirschgraben	1
PONTSTRASSE	Friesenstr.- Ponttor	1
ROERMONDER STRASSE	Berensberger Str. - Kohlscheider Str.	1

Straße	Abschnitt und Fahrtrichtung	Priorität
ROERMONDER STRASSE	Schlossparkstr. - Tittardsfeld	1
ROERMONDER STRASSE	Henricistr. - Ponttor	1
RÖMERSTRASSE	Dunantstr. - Lagerhausstr.	1
RÖMERSTRASSE	Lagerhausstr. - Vereinsstr.	1
SANDKAULSTRASSE	Seilgraben - Monheimsallee	1
SCHLESWIGSTRASSE	Erreichbarkeit Elsassplatz	1
SCHURZELTER STRASSE	Brunnenstr. - Süsterfeldstr.	1
SCHURZELTERSTRASSE	Brunnenstr. - Seffent	1
SEDANSTRASSE	Hohenzollernplatz - Adalbertsteinweg	1
SEDANSTRASSE	Adalbertsteinweg - Hohenzollernplatz	1
SEFFENTER WEG	Republikplatz - Pariser Ring	1
SOERSER WEG		1
STOLBERGER STRASSE	Adalbertsteinweg - Perliserkerstr.	1
STOLBERGER STRASSE	Perliserkerstr. - Adalbertsteinweg	1
SÜSTERFELDSTRASSE		1
TEMPLERGRABEN	Karmanstr. - Eilfschornsteinstr.	1
TEMPLERGRABEN	Eilfschornsteinstr. - Schinkelstr.	1
TEMPLERGRABEN	Schinkelstr. - Königstr.	1
TEMPLERGRABEN	Königstr. - Karmanstr.	1
THEATERSTRASSE	Theaterplatz - Wilhelmstr.	1
THEATERSTRASSE	Wilhelmstr. - Theaterplatz	1
TRIERER STRASSE	Rollefbachweg - bis Bauungsende Brand	1
TRIERER STRASSE	Adalbertsteinweg - Adenauerallee	1
TRIERER STRASSE	Adenauerallee - Adalbertsteinweg	1
TRIERER STRASSE	Debyestraße - Bebauungsende Brand	1
VON-COELS-STRASSE	Zenthofweg - Berliner Ring	1
VON-COELS-STRASSE	Berliner Ring - Zenthofweg	1
WILHELMSTRASSE	Theaterstr. - Adalbertsteinweg	1
WÜLLNERSTRASSE	Malteserstr. - Pontwall	1
ZOLLERNSTRASSE	Herzogstr. - Oppenhoffallee	1
ZOLLERNSTRASSE	Oppenhoffallee - Herzogstr.	1
ZOLLERNSTRASSE		1

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt und Fahrtrichtung</b>	<b>Priorität</b>
AUF DER HÜLS	Rottstr - Charlottenburger Allee	2
BAHNTRASSE TALBOT	Grüner Weg- Jülicher Str.	2
BAHNTRASSE (EHM.)	Grüner Weg - Strangenhäuschen	2
BISMARCKSTRASSE	Drimbornstr.- Adalbersteinweg	2
BISMARCKSTRASSE	Adalbertsteinweg - Drimbornstr.	2
BURTSCHIEDER STRASSE	Lagerhausstr. - Friedlandstr.	2
ELSASSSTRASSE		2
FREUNDER STRASSE	Von-Coels-Str. - Deltourserb	2
FREUNDER STRASSE	Deltourserb - Von-Coels-Str.	2
GOETHESTRASSE	Habsburger Allee- AC-&-Münchener Allee	2
GOETHESTRASSE	AC-&-Münchener Allee - Habsburger Allee	2
HAARENER GRACHT	Alt-Haarener Str - Scharbüchelweg	2
HAARENER GRACHT	Scharbüchelweg - Alt-Haarener Str.	2
HABSBURGERALLEE	Arndtstr.- Hohenstauffenallee	2
HABSBURGERALLEE	Hohenstauffenallee - Arndtstr.	2
HOCHSTRASSE	Niederforstbacher Str - Trierer Str.	2
HORBACHER STRASSE	Vetschauer Weg - Amstelbachstr.	2
HORBACHER STRASSE	Amstelbachstr. - Vetschauer Weg	2
JAKOBSTRASSE	Vaalser Str.- Löhergraben	2
JAKOBSTRASSE	Löhergraben - Vaalser Str.,	2
JÜLICHERSTR	Blücherplatz - Berlinerring und retour	2
KACKERTSTRASSE	Süsterfeldstr. - Roermonder Str	2
KACKERTSTRASSE	Roermonder Str - Süsterfeldstr.	2
KRAKAUERSTR./ MÖRGENSSTR		2
KREFELDERSTR	Haus Kaisersruh - Eulersweg	2
KÜPPERSHOFWEG	Anschluss Kohlscheider Str.	2
LOCHNERSTRASSE	Karlsgraben - Mauerstr.	2
LOCHNERSTRASSE	Junkerstr. - Karlsgraben	2
LOTHRINGERSTRASSE	Alfonsstr. - Oppenhoffallee	2
MALTESERSTRASSE	Ponttor - Wüllnerstr.	2
NIEDERFORSTBACHER STRASSE	Vennbahnweg - Hochstr.	2
NIRMER STRASSE	Von-Coels-Str.- Nirmmer Platz	2
NIRMER STRASSE	Nirmmer Platz - Von-Coels-Str.	2
PAUWELSSTRASSE	Melatener Str. - Wendlingsweg	2
PETERSTR	Blondelstr - Friedrich-Wilhelm-Platz	2
PONTSTRASSE	Ponttor - Pontdriesch	2
RATHAUSSTRASSE	Roermonder Str. - Orsbacher Str.	2
RATHAUSSTRASSE	Orsbacher Str. - Roermonder Str.	2
ROTTSTRASSE	Reichsweg - Hüttenstr.	2
SANDKAULSTRASSE	Monheimsallee - Seilgraben	2
STOLBERGERSTRASSE	Reichsweg - Breslauer str.	2
STOLBERGERSTRASSE	Breslauer Straße. - Reichsweg	2
STRANGENHÄUSCHEN	Krefelder Str - ehemalige Bahntrasse	2
VAALSER STRASSE	Jakobstr - Junkerstr.	2
VAALSER STRASSE	Junkerstr. - Jakobstr.	2
VENNBahnWEG	Iternberg - Schleidener Str.	2
VIEHHOFSTRASSE	Kapellenstr- Friedrich-Ebert-Allee	2
VON-COELS-STRASSE	Freunderstr. - Am Bayerhaus	2
VON-COELS-STRASSE	Am Baerhaus - Freunderstr.	2
WURMBACH	Gut Kalkofen - Alter Berliner Ring	2

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt und Fahrtrichtung</b>	<b>Priorität</b>
ALTER BAHNDAMM	Rütscherstr - Richterich	3
BLÜCHERPLATZ		3
KAPELLENSTRASSE	Altdorfstr. - Viehhofstr.(Fußgängerzone)	3
KAPELLENSTRASSE	Viehhofstr. - Altdorfstr.(Fußgängerzone)	3
LINTERTSTRASSE	Friedhof Lintert	3



Postanschrift: Stadtverwaltung Aachen - A 61/30 - D-52058

Frau.....

Auskunft	Gaby Mans
Gebäude	Lagerhausstraße 20 (Marschierort)
Zimmer	403 (4. Etage)
Telefon	0241 / 432 - 6136
Telefax	0241 / 432 - 6199
e-mail	gaby.mans@mail.aachen.de
Internet	www.aachen.de
Buslinien	1, 3, 11, 13, 14, 21, 44, 46, 56,
Haltestelle	Hauptbahnhof
Datum	tt.02.jjjj

.....

**hier:** Schilderpaten - Route 22  
**Bezug:** Gespräch vom 18.09 2006

Sehr geehrte Frau.....,

nochmals herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft, in Ihrer Freizeit die städtische Radroute Nr. 22 (Markt -Lemiers) abzufahren und auf mögliche Mängel zu überprüfen. Es wäre schön, wenn Sie einmal im Quartal die Route befahren könnten.

In der Anlage erhalten Sie folgende Unterlagen zur Route 22:

- den Übersichtsplan zum Beschilderungskonzept der Route 22 mit Nummer und Lage der Wegweiser in der Örtlichkeit sowie
- je ein Bestandsblatt zu jedem Wegweiser, numerisch sortiert, mit Angaben zur Beschriftung des Wegweisers und der Befestigung in der Örtlichkeit.

Es wäre sinnvoll, bei der Befahrung auf folgende Merkmale zu achten:

- Existiert der Wegweiser?
- Ist die Beschriftung richtig?
- Befindet er sich an der richtigen, geplanten Stelle?
- Sind die Wegweiser sauber und erkennbar?
- Sind die Wegweiser schadhaft oder unzureichend befestigt?

Auch wenn Sie Anregungen grundsätzlicher Art oder bezüglich des baulichen Zustandes des Weges haben, können Sie diese gerne mitteilen. Der direkte Ansprechpartner für die festgestellten Mängel ist **Herr Ganser** vom Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abt. Verkehrseinrichtungsbetrieb, Freunder Weg 73 in 52068 Aachen, an den sich telefonisch oder schriftlich wenden können: Tel. 432-6624 oder email: [Gerd.Ganser@mail.aachen.de](mailto:Gerd.Ganser@mail.aachen.de).

Für weitere Anregungen zum Thema Radverkehr stehen Herr Müller oder ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
 Im Auftrag

(Gaby Mans)  
 Anlagen

Konto der Stadtkasse:  
 Konto Nr. 34  
 Sparkasse Aachen  
 BLZ 390 500 00

Öffnungszeiten	
Montag, Dienstag, Donnerstag	08.30 - 12.00 Uhr und 13.30 - 15.00 Uhr
Mittwoch	08.30 - 12.00 Uhr und 13.30 - 17.00 Uhr
Freitag	08.30 - 12.00 Uhr

# Aktion im Ostviertel als Erfolg verbucht

Unfälle rückläufig. Vermehrt Alkoholkontrollen.

VON UNSEREM REDAKTEUR  
HEINER HAUTERMANS

**AACHEN.** Polizeipräsident Klaus Oelze machte einen durchaus zufriedenen Eindruck. Es sei gelungen, die Zahl der Unfälle mit Verletzten, besonders mit Kindern, deutlich zu senken, das bezeichnete er bei der Vorlage der Verkehrsunfallstatistik 2006 als wichtigste Botschaft. Auch die Unfälle mit Radfahrern seien weniger geworden, beides sei ein Ergebnis intensiver eigener Betätigung wie der guten Zusammenarbeit mit den Behörden und Verbänden in Stadt und Kreis Aachen, etwa im Bereich der Schulwegsicherung.

Nach jedem fünften Zusammenstoß gibt der Verursacher Fessengeld, diese Zahl ist für Oelze durchaus erschreckend. Und nur ein kleiner Trost, dass die Hälfte von ihnen durch teilweise mühsame Ermittlungen etwa über Lackreste oder zerstörte Autoteile ermittelt werden. Deshalb sein Appell: „Wenn ein Unfall passiert, ist das schon unangenehm genug. Koppeln Sie daran nicht noch eine Straftat, das ist das Dämmste, was man machen kann.“

Und auch andere Entwicklungen machen den Verantwortlichen Sorgen: So ist die Gesamtzahl der Unfälle im Stadtgebiet um mehr als acht Prozent gestiegen, auf 10 246. Doch auch diese Zahl lässt sich relativieren: Im Fünfjahresrückblick stellt das durchaus noch einen guten Mittelwert da. Vier Tote waren zu beklagen, besonders tragisch der Fall in der Benediktinerstraße, bei dem ein städtischer Bediensteter durch einen zurücksetzenden Müllwagen tödliche Quetschungen davontrug. An dem Zusammenwirken

unglücklicher Umstände waren auch technische Mängel mitentscheidend. Die Zahl der Verletzten in der Stadt Aachen ist von 1091 in 2005 auf 1057 im letzten Jahr zurückgegangen.

Um fast 30 Prozent ist die Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss gestiegen. Die schon 2006 verschärften Kontrollen werden deshalb konsequent fortgesetzt und eher noch verschärft. Um ein Viertel etwa haben auch die Zusammenstöße zugenommen, an denen Senioren beteiligt waren. Hierzu hat die Aachener Polizei zusammen mit der Fachhochschule Köln ein Projekt ins Leben gerufen, das älteren Menschen mehr Sicherheit im schnelllebigen Verkehr vermitteln soll. Demnächst sollen Broschüren verteilt werden, in denen Tipps und Verhaltensregeln gegeben werden.

Als erfolgreich werden auch die gemeinsamen Aktionen von Polizei und Stadt im Ostviertel eingestuft, das sich in den letzten Jahren als Unfallbrennpunkt herauskristallisiert hatte. Das Unfallgeschehen konnte 2006 gewaltig eingedämmt werden. Sollte sich das wieder ändern, werden Polizisten und Politessen erneut vermehrt in Gang gesetzt.

## Auf junge Leute

Ein besonderes Augenmerk wird die Polizei auch auf jüngere Verkehrsteilnehmer richten, gleich ob als Fußgänger, Mofa- oder Autofahrer unterwegs. 84 junge Leute wurden in Stadt und Kreis Aachen erwischt, weil sie alkoholisiert ihr Zweirad lenkten. 32 davon waren aufgefallen, weil sie auch noch zu schnell fuhren, teilweise ohne einen Helm zu tragen.

Quelle: Aachener Nachrichten, Do, 15.02.2007, S.16