



# Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt Aachen

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

## Vorwort



Seit der Aufnahme der Stadt Aachen in den Kreis der fahrradfreundlichen Städte in Nordrhein-Westfalen sind jetzt 20 Jahre vergangen. Ein Zeitraum, in dem eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität der Aachener Bewohner und Besucher ergriffen wurden. Ohne die Unterstützung der AGFS und dem aus der Mitgliedschaft resultierenden Anspruch, die Stadt fahrrad- und fußgängerfreundlicher zu gestalten, wäre die vorgelegte Bilanz nicht denkbar.

In den vergangenen sieben Jahren sind große Anstrengungen unternommen und viele Maßnahmen umgesetzt worden. Viel neue Radverkehrsinfrastruktur ist vor allem an Hauptverkehrsstraßen entstanden. Das Radverkehrsnetz umfasst mittlerweile rd. 330 km an Radwegen, Radfahrstreifen und freigegebenen Wegen. Weitere Anlagen an wichtigen Hauptverkehrsstraßen, wie etwa der Lütticher Straße oder des Seffenter Weges, befinden sich in Bau. Die ersten beiden umfangreichen Stufen des „Maßnahmenplan Radverkehr“ wurden umgesetzt. Wo neugebaut oder umgebaut

wird, sind komfortable Radverkehrseinrichtungen die Regel. Die Straßenverkehrsordnung wird konsequent radfahrfreundlich ausgelegt; so sind in den vergangenen Jahren z.B. viele Busspuren für den Radverkehr freigegeben worden, Umwelttrassen entstanden, und weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben worden. Die separate Radroutenbeschilderung wurde erweitert, die Fahrradabstellanlagen konsequent ausgebaut. Ein Schwerpunkt der Maßnahmen wurde im Hochschulbereich vorgenommen; die Hochschule wächst, die Studierendenzahlen steigen, das Potential für eine aktive Radverkehrsteilnahme ist groß. Die RWTH und der BLB NRW konnten als aktive Partner gewonnen werden – auch ein Erfolg des Mobilitätsmanagements, das gerade in Bezug auf private Investitionen in der Stadt deutlich ausgeweitet wurde. Mit Erfolg: Investoren von heute stellen Bauvorhaben bereits mit optimierten Fahrradabstellanlagen vor, sorgen sich um weitere Infrastruktur. Große Bedeutung kommt dabei auch dem Marketing und der Öffentlichkeitsarbeit zu. Etablierte Aktionen wie der „Aachener Fahrrad-Sommer“ wurden ergänzt durch andere Produkte, wie etwa bezirksbezogenen Aktionstagen oder etwa einem Wieder-Aufsteigerprogramm für Senioren. Und nicht zu vergessen: Eine sehr differenzierte und umfangreiche Verkehrssicherheitsarbeit soll - von Beginn der eigenen persönlichen Mobilität an - das Fahrradfahren fördern.

Auch hält die Elektromobilität auf dem Zweirad Einzug. Die Stadt fördert die Nutzung und die Vermietung von Pedelecs, hilft bei der Verbreitung, z.B. im Rahmen kostenloser betrieblicher Schnupperwochen. Gerade für das topographisch nicht gerade einfache Aachen hilft diese elektrische Unterstützung. Und auch in Verbindung mit dem Ausbau von Premium- und Schnellradwegen in die Region werden weitere Potentiale in Richtung auf ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten erwartet.

Die AGFS hat sich thematisch in Richtung Nahmobilität erweitert. Das begrüße ich sehr, hat doch die Förderung des Fußverkehrs in Aachen eine große Tradition. Dazu wurde in den vergangenen Jahren das Netz der Fußgängerzonen ausgeweitet. Ganz aktuell ist mit der Umgestaltung des Weltkulturerbebereichs um den Dom herum ein großer, weiterer Schritt getan. Aber auch in den Stadtvierteln wie etwa dem Suermondtviertel oder in Aachen-Nord wurde viel unternommen. Die Ausbildung von Premiumfußwegen von der Stadt ins Grüne ist ein weiteres großes Projekt, das dazu ansteht.

In den vergangenen sieben Jahren ist es gelungen, die Nahmobilität – über alle Parteigrenzen hinweg - in den Köpfen der Politik zu verankern. Im Rahmen des aktuellen VEP-Prozesses arbeiten die Fachkommissionen Radverkehr und Fußverkehr mit Vertretern aller politischen Parteien, verschiedenster Verwaltungseinheiten, Interessenverbände, ÖPNV und Polizei, intensiv an der nahmobilen Zukunft der Stadt. Und dies wird auch in der Öffentlichkeit gelebt; von der Verwaltungsspitze an gehören Fahrradfahren und zu-Fuß-gehen zur selbstverständlichen Fortbewegungsart, im Alltag wie in der Freizeit.

Zu diesem allem hat die AGFS mit der gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit, der Beratungsarbeit, den zahlreich erarbeiteten Broschüren und der umfänglichen finanziellen Beteiligung an vielen Projekten beigetragen. Diese Arbeit ist in Aachen lange nicht abgeschlossen, viele weitere Projekte sind bereits planerisch auf dem Weg. Ich hoffe, dass dies auch in den nächsten sieben Jahren gemeinsam mit der AGFS geschehen wird.

Gisela Nacken  
Beigeordnete für Planung und Umwelt  
Aachen, im Juni 2014

# 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.....	07
6. Haushaltsaufwendungen .....	07
7. Kommunalpolitische Zielsetzungen .....	07
8. Organisation innerhalb der Stadt Aachen .....	08
9. Kooperationen.....	08

## Teil B: Erfolgsbilanz

<b>1. Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (2007 – 2014)</b>	
1.1 Radverkehrsnetz.....	09
1.2 Maßnahmenplan Radverkehr .....	09
<b>2 Fließender Radverkehr</b>	
2.1 Dimensionierung der Anlagen .....	09
2.2 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung .....	10
2.3 Radverkehr in Fußgängerzonen .....	10
2.4 Radwandernetz - Radroutenplan Aachen .....	11
2.5 Überregionale Radrouten.....	11
2.6 Wegweisung für Radverkehr .....	11
2.7 Winterdienst und Reinigung der Anlagen .....	12
<b>3 Fußgängerverkehr</b> .....	12
3.1 Fußgängerzonen.....	12
3.2 Fußgängerwegweisung.....	12
3.3 Barrierefreiheit.....	13
<b>4 Ruhender Radverkehr</b>	
4.1 Fahrradabstellsatzung.....	13
4.2 Abstellanlagen.....	13
4.3 Fahrradparken in Parkhäusern .....	14
4.4 Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) .....	14
4.5 Radstation.....	14
4.6 Fahrradboxen.....	14
4.7 Schrotträder .....	14
<b>5 Aktivitäten und Projekte zur Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas</b>	
5.1 Arbeitsgruppe Radverkehr .....	14
5.2 Zusammenarbeit mit dem ADFC .....	15
5.3 Verkehrssicherheitsarbeit.....	15
5.4 Mobilitätsprojekt zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Schülerinnen und Schülern.....	15
5.5 Fahrrad wieder flott, mit Teilen vom Schrott.....	15
5.6 Mitarbeit in der AGFS.....	16

<b>6</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr</b>	
6.1	Mit dem Rad zur Arbeit .....	16
6.2	Mobilitätspaket für Neubürger.....	16
6.3	Förderung des Fahrradtourismus .....	16
6.4	Der Aachener Fahrrad-Sommer .....	16
6.5	Aachener Fahrradtag.....	17
6.6	Stadtradeln.....	17
6.7	Plakatserie – Radweg oder Straße?.....	17
<b>7</b>	<b>Service für den Radverkehr</b>	
7.1	Fahrrad-Mitnahme - Nahmobilität im Umweltverbund .....	17
7.2	Pedelec - Fahrradkurierdienst.....	18
7.3	Park+Ride „Entspannt in die City“ .....	18
7.4	Fahrradfreundliche Unternehmen/Arbeitgeber.....	18
7.5	Fahrradverleih.....	18
<b>8</b>	<b>Die Stadt Aachen – Partner in EU- und Bundesprojekten</b>	
8.1.	CIVITAS DYN@MO.....	19
8.2.	Emove.....	19
8.3.	Citizens Rail.....	19

## Teil C: Projektdokumentation

•	Adalbertsteinweg - Radfahrerquerung zwischen Steffensplatz und Ottostraße .....	20
•	Vennbahntrasse: Kombiniertes Geh-/Radweg von Aachen-Walheim bis Staatsgrenze.....	21
•	Maßnahmenplan Radverkehr .....	22

<b>Teil D: Zukünftige Schwerpunkte</b> .....	<b>24</b>
--	-----------

<b>Anhang</b> .....	<b>25</b>
---------------------	-----------

### Stadt Aachen

Der Oberbürgermeister  
 Dezernat III - Planung und Umwelt  
 Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen  
 Lagerhausstraße 20, 52058 Aachen  
 Fon: + 49 241 432-6109  
 Fax: + 49 241 432-6899  
 Stadtentwicklung.Verkehrsanlagen@mail.aachen.de

## Teil A: Daten zur Kommune und kommunale Verkehrspolitik

### 1. Raum- und Siedlungsstruktur

Das Oberzentrum Aachen (249.746 Einwohner, Hauptwohnung 31.12.2013, 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 (38.000 Studenten), Kur- und Bäderstadt und Oberzentrum für die umliegenden Kommunen des im Jahr 2009 gebildeten Gemeindeverbandes „StädteRegion Aachen“. Insgesamt studieren rund 47.000 Studenten an RWTH Aachen und den 3 Aachener Fachhochschulen. Mit den angrenzenden niederländischen und belgischen Gemeinden bestehen enge Verflechtungen, so z.B. die grenzüberschreitende Kooperation der Städte Maastricht, Aachen, Heerlen, Hasselt und Lüttich (MHHAL), die ihre Anfänge in den 1990ern hat und sich mit gemeinsamen, räumlichen Entwicklungsperspektiven beschäftigt.

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

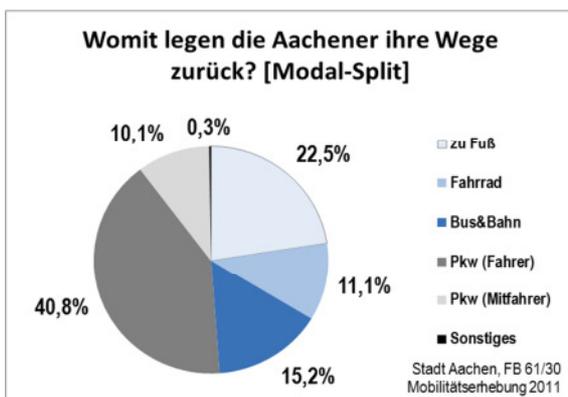
Der ÖPNV wird in Aachen durch Busverkehr und regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) getragen. Die Buslinien in Aachen werden überwiegend vom kommunalen Verkehrsunternehmen ASEAG, aber auch durch die Verkehrsunternehmen RVE, Taeter, Veolia und TEC betrieben. Bedarfs- und Spezialverkehre wie ASEAG-Sammelauto, Nachtbusse, Taxiruf-Service, Anruf-Linien-Taxi runden das Angebot ab. Das kommunale Verkehrsunternehmen ASEAG beförderte 65,6 Mio. Fahrgäste im Jahr 2013. Durch den Ausbau der SPNV-Strecken der Euregiobahn, die Einrichtung von neuen Haltepunkten (z.B. Aachenschanz) sowie die Modernisierung vorhandener Bahnhöfe sind die Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV bis 2012 auf ca. 31.000 angestiegen. Die besondere Bedeutung des ÖPNV spiegelt die intensive Diskussion um die Wiedereinführung einer Straßenbahn wieder, die als Ergebnis eines Bürgerentscheides im Frühjahr 2013 abgelehnt wurde. Der Ausbau des ÖPNV wird weiterhin gewünscht und soll als Ergebnis eines Busnetzgutachtens mit dem Bus stattfinden.

### 3. Car-Sharing/Pendlernetz

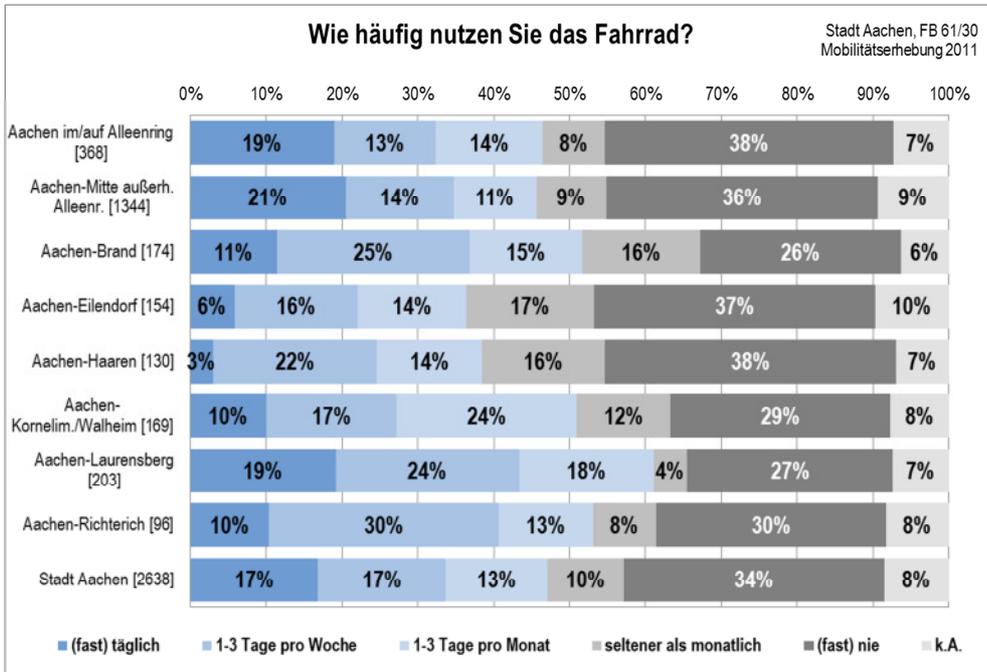
Als Alternative zum eigenen Auto ist das lokale Car-Sharing-Angebot in den letzten Jahren erheblich erweitert worden. Mittlerweile nutzen über 5.000 Kunden das Car-Sharing-Angebot in Aachen. Auch der Betrieb internetgestützter Pendlerportale zur Bildung von Fahrgemeinschaften hat zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beigetragen.

### 4. Modal-Split

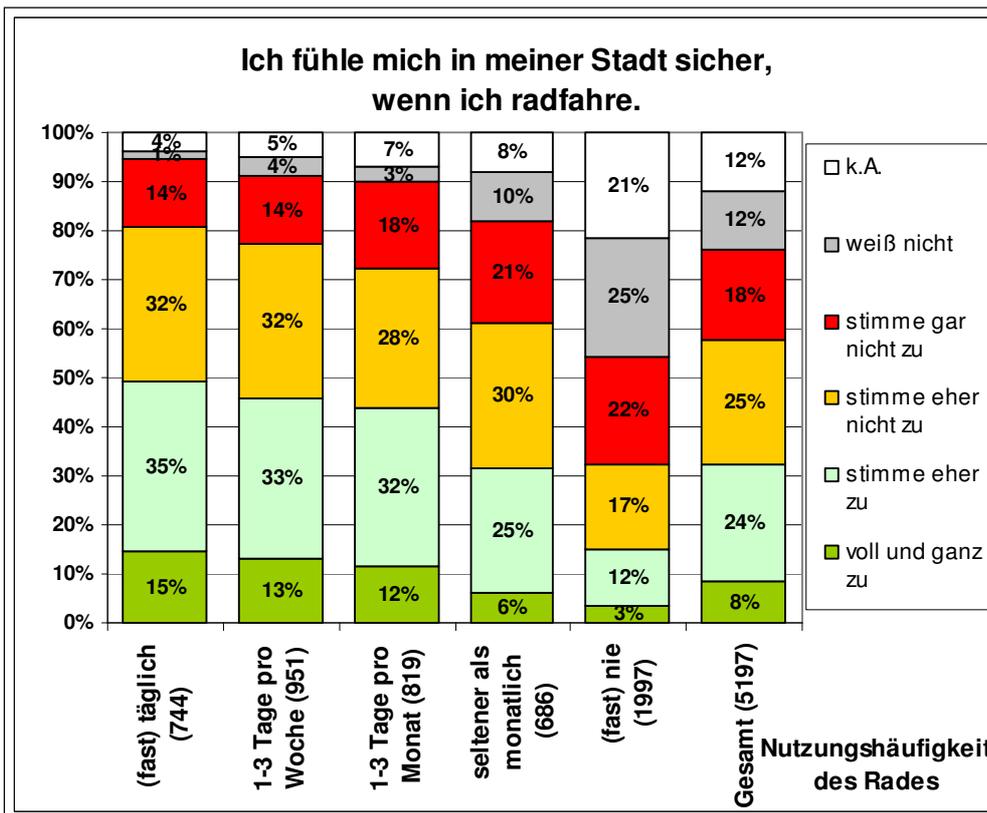
Mit finanzieller Unterstützung des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums (MWEBWV NRW) konnte 2011 eine repräsentative Mobilitätsbefragung in der gesamten StädteRegion Aachen mit einem Schwerpunkt "Radverkehr" durchgeführt werden an der insgesamt 6.167 Personen teilgenommen haben.



Der Radverkehrsanteil lag demnach bei 11 % in der Stadt Aachen. Im Vergleich zur letzten Haushaltsbefragung aus dem Jahr 1990 (10%) ist der Anteil des Radverkehrs in der Stadt Aachen nur leicht gestiegen. Ende der 90er Jahre wurde das Semesterticket in Aachen eingeführt. Dieser Komfort hat zu einem erheblichen Zuwachs im Bereich des ÖPNV geführt. Die Studierenden sind dabei vielfach vom Fahrrad und zu Fuß Gehen auf den ÖPNV umgestiegen. Eine aktuelle vergleichende Verkehrszählung zeigt, dass das Radverkehrsaufkommen auf einer wichtigen innerstädtischen Achse (Graberring) durch Anlage von Schutzstreifen und Umbau des Templergabens zwischen 2002 und 2014 abschnittsweise bis zu 40% gestiegen ist.



Besondere Ergebnisse der Befragung zum Radverkehr zeigen, dass 47 % der Aachener das Fahrrad mindestens einmal im Monat nutzen, 17% der Aachener einmal in der Woche sowie 17 % der Befragten täglich in Aachen Fahrrad fahren.



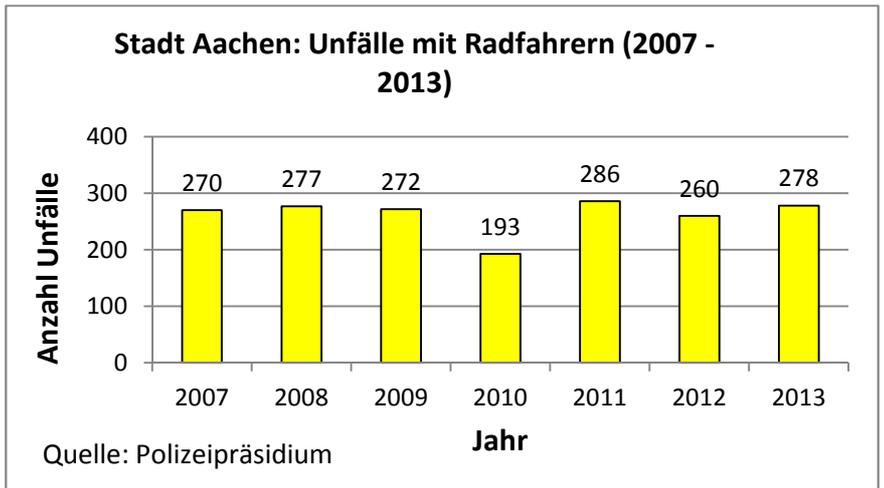
Zur Verkehrssicherheit äußern sich lediglich 32% der Personen zustimmend zur Aussage „Ich fühle mich in meiner Stadt sicher, wenn ich Rad fahre“. Mindestens 39 % der befragten Aachener stimmen der Aussage „In meiner Stadt kann man gut Rad fahren.“ zu.

Auffällig ist der in der Abbildung zu erkennende Zusammenhang zwischen Nutzungshäufigkeit und dem Sicherheitsempfinden: Von den täglichen Radfahrern fühlen sich 50 % sicher; bei der großen Gruppe der Nicht-Radfahrer sinkt der Wert auf 15 % ab.

Die Ergebnisse der Befragung sind ein wichtiger Hinweis für die weitere städtische Arbeit.

## 5. Unfallsituation

In den vergangenen sieben Jahren wurden in Aachen jährlich ca. 1013 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt. Der Anteil der verletzten Radfahrer betrug durchschnittlich 25 % - wie in den vergangenen 7 Jahren. Während die Unfälle insgesamt zurückgehen, blieb die Zahl verunglückter Radfahrer weitgehend konstant. Die Zahl der verunglückten Fußgänger stieg in den letzten beiden Jahren von 134 auf 159. Mit der Polizei wird intensiv an einer Verbesserung dieser Bilanz gearbeitet. Aktuell wird ein gemeinsames Handlungsprogramm mit Polizei und Dekra erarbeitet, das sich sowohl der Senkung der Radfahrer- als auch der Fußgängerunfälle widmet.



## 6. Haushaltsaufwendungen

Das Investitionsvolumen für Verkehrsinfrastruktur betrug 2007 - 2013 ca. 32,8 Mio. € (ohne Erschließungsmaßnahmen in Bauungsplangebieten). Davon betragen die Haushaltsaufwendungen für den Radverkehr im selben Zeitraum ca. 6 Mio. € (18%) und für den Fußgängerverkehr ca. 8 Mio. € (24 %).

## 7. Kommunalpolitische Zielsetzungen

Das kommunalpolitische Handeln wird von häufig wechselnden Mehrheiten bestimmt. Auch 2009 wechselte die Ratsmehrheit, diesmal von einer Rot – Grünen zu einer Schwarz – Grünen Koalition, die sich gegen Ende der Legislaturperiode gelöst hat. Die Verwaltung hatte bereits in früheren Jahren durch den Aufbau einer AG Radverkehr mit Vertretern aller Parteien, Verbände und Institutionen den Grundstein für eine kontinuierliche sachbezogene Radverkehrspolitik gelegt, die in den vergangenen Jahren sehr konsequent gearbeitet hat.

Die AG wurde als Fachkommission in den laufenden Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung übernommen. Im Januar 2014 hat der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen als ersten Schritt die „Vision Mobilität 2050“ beschlossen. Sie enthält ein Wunschbild für den Verkehr in Aachen im Jahr 2050 und befasst sich mit 8 Themenbereichen.

Zum Radverkehr wurde die folgende **Vision** einstimmig verabschiedet:



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

**Vision 2050**

Fast alle Aachener fahren gerne und häufig mit dem Fahrrad. Radfahren ist in Aachen und im Umland sicher und komfortabel möglich.  
Es gibt komfortable und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

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

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



In den nächsten Schritten der Verkehrsentwicklungsplanung werden die Strategie bis 2030 und die Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs parallel zu weiteren 7 „Fachkommissionen“ erstellt. Damit sollen die in diesem Verlängerungsantrag angegebenen Ziele politisch legitimiert werden, soweit dies noch nicht erfolgt ist.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Vision Mobilität 2050 im Sommer 2013 wurde der Bereich Radverkehr als derjenige mit dem höchsten Handlungsbedarf artikuliert und gehört damit zu den TOP5 der Verkehrsthemen in Aachen:



Die besondere politische Bedeutung des Radverkehrs zeigt sich auch im Prozess der Luftreinhalteplanung, in dem zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als wesentlicher Bestandteil zur Verbesserung der luftklimatischen Situation beschlossen wurden.

## 8. Organisation innerhalb der Stadt Aachen

Planung, Bau und verkehrsrechtliche Beurteilung aller Arten von Verkehrsanlagen sind seit November 2006 im Fachbereich 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-tägigem 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:

- Auf die AG Radverkehr wurde bereits (s.o.) eingegangen.
- Die Stadt Aachen betrachtet sich als familien- und kinderfreundliche Gemeinde. Dazu wurde u.a. das „Bündnis für Familie“ ins Leben gerufen und eine Arbeits- und Entscheidungshilfe zur Kinder- und familienfreundlichen Planung erarbeitet und veröffentlicht (**Kriterienkatalog "Familienfreundliche Stadtplanung"**). Die fahrradfördernde Verkehrssicherheitsarbeit an Grundschulen, weiterführenden Schulen und Kindertagesstätten wurde weiter intensiviert und selbstregulierende Kooperationen mit Schulen, Eltern und Lehrkörpern vereinbart.
- Mit den Nachbarstädten der Grenzregion auf verschiedenen Ebenen: so z.B. die **Arbeitsgemeinschaft der MHHAL-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, Vennbahnradweg, Grünmetropole).
- Mit der StädteRegion: gebietsüberschreitende Radwegeplanungen (z.B. Vennbahnradweg, Radschnellwege)
- Auf dem Gebiet der **Verkehrssicherheit** gibt es seit Jahren eine enge Zusammenarbeit mit dem Verkehrsdezernat der Polizei, der Verkehrswacht und dessen Vorschulparlament, dem ADFC und dem VCD. Durchgeführt werden unter anderem Verkehrssicherheitstage, Beleuchtungsaktionen, Kinderbeteiligungsprojekte, Fahrradtage.
- 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 (2007 – 2013)

Zur Förderung des Radverkehrs wurden in der Stadt Aachen eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen ergriffen, durch deren Verknüpfung insgesamt positive Effekte für den Radverkehr erzielt wurden. Hierzu zählen bauliche, markierungstechnische und signaltechnische Lösungen sowie Marketingkampagnen - und Öffentlichkeitsarbeit, um mehr Menschen vom Umstieg vom Auto aufs Fahrrad zu bewegen.

#### 1.1 Radverkehrsnetz

Das städtische Radverkehrsnetz ist in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut und um insgesamt 40 km auf 330 km vergrößert worden.

Wesentliche, große Baumaßnahmen des Radwegebaus der letzten Jahre waren die Verlängerung des Vennbahnradweges 2013/2014 um 4,7 km als Teil der 125 km langen „Vennbahn“ von Aachen über Belgien nach Luxemburg, der Umbau der Trierer Straße im Stadtbezirk Brand mit 2,4 km Radverkehrsanlagen, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Campus Melaten sowie die stufenweise Realisierung des „**Maßnahmenplan Radverkehr**“ an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Die Novellierung der ERA im Jahr 2010 und die Änderungen der StVO sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften haben die Belange des Radverkehrs als gleichberechtigtes Verkehrsmittel stärker betont. So wurden in Aachen innerhalb des Alleenringes vermehrt Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder auch Umweltpuren angelegt. Darüber hinaus wurden nach Instandsetzungsarbeiten von Fahrbahnen oder Versorgungsleitungen an Hauptverkehrsstraßen die Verkehrsflächen unter Berücksichtigung des Radverkehrs neu markiert. Zur Förderung bestimmter Radrouten auf verkehrsunruhigen Straßen und Wegen wurde und wird sukzessive ein Radroutennetz für den Freizeit- und Alltagsradverkehr ausgeschildert.

#### 1.2 Maßnahmenplan Radverkehr

Am 20.09.2007 hat der damalige Verkehrsausschuss einstimmig die Fortführung des „Maßnahmenplan Radverkehr“ beschlossen. Der Ausbau des Radwegenetzes durch Umsetzung des „Maßnahmenplan Radverkehr“ ist auch als Maßnahme 18 ein wesentlicher Baustein des Luftreinhalteplanes Aachen. Wegen des Umfangs des Maßnahmenkataloges wurden in einer ersten Priorität vier Schwerpunkte zur Anlage von Radverkehrsanlagen im Aachener Hauptverkehrsstraßennetz vorgeschlagen:

- a) Netzlückenschluss Innenstadt am Grabenring,
- b) Netzlückenschluss Innenstadt Alleenring,
- c) Verbesserungen in Aachen-Ost und
- d) Einzelmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

Hierzu zählen 28 Hauptverkehrsstraßen, die eine hohe Bedeutung im Aachener Radverkehrsnetz haben, einen großen Verlagerungseffekt bewirken und sich positiv auf Straßen mit kritischen Luftschadstoffbelastungen (z.B. die Wilhelmstraße) auswirken können. Nach Bewilligung von zwei Förderanträgen wurde seit 2010 die Realisierung der Radverkehrsanlagen auf dem Grabenring und Alleenring (siehe auch Teil C: Projektdokumentation) umgesetzt. Wie die Modalsplit – Erhebung 2011 ergab, wurden im Stadtbezirk Aachen-Mitte 14% aller Wege der dort wohnenden Menschen mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das ist rund 30% mehr Radverkehr als im übrigen Stadtgebiet. Dies zeigt, dass es wichtig war, am Grabenring und Alleenring mit der Realisierung des „Maßnahmenplan Radverkehr“ zu beginnen und die bisher fehlenden Radverkehrsanlagen zu ergänzen. Der Förderantrag zur 3. Stufe liegt dem Zuwendungsgeber vor, die Planungsarbeiten zur 4. Stufe sind beauftragt.

## 2. Fließender Radverkehr

### 2.1 Dimensionierung der Anlagen

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

Typ der Radverkehrsanlage	Umsetzung/Dimensionierung
<b>Bauliche Radwege</b> , benutzungspflichtig,	separate Bordsteinradwege, kombinierte Rad- und Gehwege (z.B. Vennbahnradweg, ca. 2,50 – 3,50m)
<b>Bauliche Radwege</b> , nicht mehr benutzungspflichtig	separate Bordsteinradwege, kombinierte Rad- und Gehwege, die nicht mehr StVO konform sind und seit 2010 an ca. 50km Straßen „entschildert“ wurden (z.B. Jülicher Straße, Hohenstaufenallee)
<b>Radfahrstreifen</b>	auf der Fahrbahn markierter Streifen (mind. 1,5m breit) mit durchgezogener 25 cm Breitstrichmarkierung, mit 0,50m Sicherheitstrennstreifen zum Parken, Benutzungspflicht, (z.B. Junkerstraße, Kurhausstraße)
<b>Radschutzstreifen</b>	auf der Fahrbahn markierter Schutzraum (mind. 1,25m breit) mit unterbrochener 12 cm breiter Markierung, mit 0,50m Sicherheitstrennstreifen zum Parken, Mitbenutzung durch PKW/LKW erlaubt, keine Benutzungspflicht, (z.B. Lagerhausstraße, Karlsgraben)
<b>Busspur, Rad frei</b>	Sonderfahrstreifen, ca. 3,25m breit, z.B. nördliche Trierer Straße
<b>Radweg, Bus frei</b>	Sonderfahrstreifen, ca. 4,00-4,25m breit, (z.B. Boxgraben, Normaluhr)
<b>Gehweg, Radfahrer frei</b>	in der Nähe von Schulen und schutzwürdigen Einrichtungen, wenn andere Radverkehrsanlagen (bei engen Platzverhältnissen) nicht möglich sind
<b>Linksseitige Gehwege (ehemaliger Beidrichtungsradweg)</b>	Radfahrer frei (z.B. Kornelimünster Weg), wenn andere Radverkehrsanlagen (bei engen Platzverhältnissen) nicht möglich sind
<b>Indirektes Linksabbiegen / Queren</b>	an LSA geregelten Kreuzungen wird das indirekte Linksabbiegen mit einem markiertem Wartebereich angeboten, von dem aus parallel mit den Fußgängern auf einem gemeinsamen Radfahrer – und Fußgängersignal die Fahrbahn gequert werden darf. (Bis jetzt am Grabenring und Alleenring). Im Rahmen des Programmes „Ortseingänge“ wird durch Umbau die Querung für Radfahrer und Fußgänger zu Beginn und Ende eines außer Orts verlaufenden Geh- und Radweges verbessert.

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

In Aachen sind zurzeit 85 Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr freigegeben, um Netzlücken zu schließen und die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes für den Radverkehr zu erhöhen. Beispiel für eine aktuell geöffnete Einbahnstraße ist die Heisbergstraße, als verkehrssarme, direkte Verbindung zu zwei Schulstandorten, die Schülern unnötige Umwege erspart.

## 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. Positive Effekte sind

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



Freigabe Fußgängerzone Ursulinerstraße

Zu den schon früher für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen sind nach ausführlicher Prüfung und Einzelfalluntersuchung weitere Fußgängerzonen hinzugekommen. Auch die zur Fußgängerzone umgestaltete Ursulinerstraße (2010) sowie die Johannes-Paul-II-Straße (2013/14), die in direkter Nähe zum Dom verlaufen, wurden für Radfahrer freigegeben. In einem gemeinsamen Flyer der Stadt Aachen und der Polizei wird über das Radfahren in Fußgängerzonen informiert. Dazu werden unregelmäßig gemeinsame Aufklärungsaktionen vor Ort durchgeführt.

## 2.4 Radwandernetz - Radroutenplan Aachen

Im Jahr 1991 wurde erstmals der Auftrag erteilt, ein Radroutennetz für Aachen zu entwickeln. Das Ergebnis war ein Netz mit 17 Radial- und zwei Rundrouten. Die 17 Radialrouten führen vom Zentrum aus über ruhige Nebenstraßen und durch Stadtparks, in die Stadtteile und ins Umland. Durch Kombination der Radial- und Rundrouten ergibt sich eine Vielzahl an individuell wählbaren Radrouten. Die darauf aufbauende erste Routennetzkarte (Anfang der 90iger Jahre) wurde 2010 aktualisiert und als „Radfahrer-Routenplan“ mit allen überregionalen Routen sowie einem Radfahrer-Stadtplan (mit Radverkehrsanlagen und Steigungen) neu herausgegeben.

## 2.5 Überregionale Radrouten

Neben den städtischen Radrouten und dem Radnetz NRW existieren zwei überregionale Radwanderrouten und sieben grenzüberschreitende Touren - und Themenrouten. Die Deutsche Fußballroute DFR ist seit 2007 und die Vennbahn seit 2013 Teil des Radroutennetzes.

Name der Route	Beschilderung	Routenverlauf	Länge	Beschreibung
2-Länder-Route		Aachen - Nijmegen	270km	grenzüberschreitende Verbindung (NL)
Landelijke Fietsroute LF II		Aachen – Heerlen - NL		grenzüberschreitende Verbindung (NL)
Landelijke Fietsroute LF 6		Aachen – Maastricht – Nordseeküste (BEL)	359km	grenzüberschreitende Verbindung (NL/BEL) quer durch Flandern
Wasserburgenroute		Alsdorf – Herzogenrath – Aachen - Euskirchen	524km	Voreifel-Route
Grünroute / Route Grünmetropole		Düren – Heerlen - Beringen	370km	grenzüberschreitende Tour durch die Grünmetropole
Internationale Kulturroute 3		Mergelland – Vaals – Laurensberg - Richterich		grenzüberschreitende Entdeckungsfahrt
Internationale Kulturroute 6		Kornelimünster/ Walheim - Eupen		grenzüberschreitende Verbindung
Deutsche Fußballroute, DFR		Aachen - Eifel – Rheinland-Niederrhein - Bergisches Land – Ruhrgebiet - Münsterland - Teutoburger Wald - Bielefeld	800km	NRW-Route zu 15 Orten mit nationaler und internationaler Fußballgeschichte
Bahntrassenradweg „Vennbahn“		Aachen – St.Vith - Troisvierges (Luxemburg)	125km	3 Länder: Deutschland, Belgien, Luxemburg

## 2.6 Wegweisung für den Radverkehr

Seit Mitte der 90er Jahre wird das städtische Routennetz systematisch ausgeschildert. Neben dem landesweiten Routennetz wurde das städtische Netz mit weiteren städtischen oder überregionalen Themenrouten beschildert. Hinzugekommen ist die Ausschilderung der „Fußballroute“ (2010) und der „Vennbahn“ (2013/2014). Ein Förderantrag zur Beschilderung von weiteren Radrouten nach den Standards der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (HBR) wurde bei der Bezirksregierung eingereicht.



## 2.7 Winterdienst und Reinigung der Anlagen

Für den Winterdienst und die Reinigung gelten für Straßen in städtischer Baulast die Regelungen der Straßenreinigungssatzung, d.h. es erfolgt eine Aufteilung der Reinigung auf die Stadt und die Anlieger. In Abhängigkeit von der Bedeutung verschiedener Radrouten wurde eine Prioritätenliste erarbeitet, in welcher Reihenfolge der Winterdienst auf städtischen Radverkehrsanlagen erfolgen soll. An den Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen führt der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Instandhaltung und den Winterdienst durch.

## 3. Fußgängerverkehr

Bei der Umgestaltung und bei der Neuanlage von Verkehrsflächen werden Gehwege mit einem Standardmaß von 2,50m angelegt, das nur in Ausnahmefällen, bedingt durch den engen Stadtgrundriss, unterschritten werden kann. Die Stellungnahme der im Jahr 2008 eingerichteten „Kommission barrierefreies Bauen“ wird bei Straßenplanungen grundsätzlich eingeholt. (s. Punkt 3.3.)

### 3.1. Fußgängerzonen

In Aachen existiert ein dichtes Netz von untereinander verknüpften Fußgängerzonen. Viele Ziele im Zentrum können so sicher und bequem zu Fuß erreicht werden.

Durch den Umbau eines Teils der Ursulinerstraße und die Aufwertungen im zentralen Bereich des Weltkulturerbes wurden weitere Fußgängerzonen geschaffen. Die Einweihung der FGZ Johannes-Paul-II-Straße hat im Mai 2014 stattgefunden. Durch die Pflanzung von Bäumen in der Johannes-Paul-II.-Straße wurde das Raumgefüge der historischen Stadtanlage nachempfunden. Durch den Wechsel von Verengungen und Aufweitungen konnte z.B. der ehemalige kleine Platz an der Ritter-Chorus-Straße wieder spürbar gemacht werden. Um dies zu erreichen wurden zusätzlich die Oberflächen umgestaltet: Die Fahrgasse wurde zurück gebaut. Der Bereich ist nun eine Fußgängerzone mit einer ruhigen durchgehenden Pflasterung, die die Räume und Gebäude als solche wirken lässt.



Johannes-Paul-II.-Straße

Im Rahmen des Projektes wurde durch diverse Umbaumaßnahmen die Aufenthaltsqualität für Fußgänger erheblich gesteigert. Ein Anliegen des Entwurfes war die stärkere Einbeziehung des Doms und des Rathauses in den Katschhof selber. Eine großzügige Freitreppe mit viel Platz für Aufenthalt stellt das Rathaus nun über die gesamte Platzbreite frei.



Katschhoftreppe

Um den innerstädtischen FGZ-Bereich herum wurden durch weitere Maßnahmen die Bedingungen für Fußgänger verbessert und viele Mischverkehrsbereiche gestaltet. Das gilt besonders für den Prinzenhof, wo weite Teile einer ehemaligen Parkplatzafläche im Zuge eines Schulmensabereichs zu einer Aufenthaltsfläche umgebaut wurden.

Auch Büchel und untere Ursulinerstraße wurden aufwändig zu einem Mischverkehrsbereich umgebaut, in dem Fußgänger nun mehr Fläche zur Verfügung haben. Die Pflanzung eines Baumes im zentralen, für Aachen typischen Dreiecksplatz des oberen Büchels mit umgebender Sitzbank dominiert diesen Mischverkehrsbereich und setzt ein optisches Zeichen für die Bedeutung des Aufenthalts und Fußverkehrs.

### 3.2 Fußgängerwegweisung

Unterstützt werden Fußgänger bei Ihrer Routenwahl durch eine Beschilderung. Das ursprüngliche Fußgängerwegweisungssystem wurde in den letzten Jahren überarbeitet, nachdem im November 2008 eine Bestandsaufnahme des kompletten touristischen Fußgängerwegweisungssystems im Aachener Stadtgebiet durchgeführt wurde. Das Fußgängerwegweisungssystem in Aachen unterliegt in seiner Ausrichtung und Gestaltung einem „Sternkonzept“. Dabei werden alle Routen von bestimmten Quellpunkten auf ein bestimmtes Ziel, im Fall der Stadt Aachen den zentralen Bereich „Rathaus / Markt / Dom“, geführt. Die ursprünglich vorgesehene Gestaltung der Wegweisung wurde im Zuge der „Route Charlemagne“ angepasst. Eine Umsetzung des Konzeptes soll sukzessive erfolgen.

Mit dem EuRegionale2008-Projekt "Route Charlemagne" präsentiert sich die Stadt Aachen stärker als bisher als europäische Kultur- und Wissenschaftsstadt. Die Route erzählt mit ihren einzelnen Stationen die Geschichte Aachens als europäische Stadt, fragt nach der europäischen Zukunft und verweist auf die Bedeutung der Wissenschaft im Zeitalter globaler Entwicklungen. Eine zentrale Anlaufstelle am Katschhof bietet zukünftig eine Übersicht über die „Route Charlemagne“.

Die Stadt Aachen hat die schrittweise Einführung des Knotenpunktsystems mit einheitlichem Gestaltungskonzept für Wanderwege als stadtweiten Standard im November 2013 beschlossen. Das Knotenpunktnetz setzt an den Grünbereichen am Rande der Stadt ein und reicht bis in die „Grünfinger“ entlang der Bachtäler, weit in den Siedlungsraum hinein.

### 3.3 Barrierefreiheit

Das Thema Barrierefreies Bauen war in den letzten Jahren ein zentrales Thema für die Stadtverwaltung. Um das Thema den an der Planung und Ausführung von Bauprojekten beteiligten Organisationseinheiten in allen Verwaltungsbereichen und -ebenen näher zu bringen, wurde viel in Aufklärungsarbeit investiert. Im April 2008 wurde auf Beschluss des Ausschuss für Soziales, Integration und Demografie die Kommission „barrierefreies Bauen“ eingerichtet, in der Vertreter verschiedener Behindertenverbände und mehrerer Verwaltungseinheiten einmal im Monat über grundsätzliche Fragen und konkrete Projekte diskutieren. Ziel ist es, die Kriterien einer weitgehenden Barrierefreiheit bereits zu Beginn des Planungsprozesses einzubinden.

Die Stadt Aachen hat einen **Stadtplan für Menschen mit Behinderungen** veröffentlicht, in dem wichtige Informationen zur Barrierefreiheit aufgenommen wurden. Dem Plan kann man Informationen über Parkplätze für Behinderte, Strecken mit Steigungen über 6%, Straßen mit unebenem Pflasterbelag, barrierefreie Sehenswürdigkeiten und öffentliche Gebäude und Standorte von Behindertentoiletten entnehmen.

Als konkretes Projekt steht zurzeit die konsequente Umsetzung fehlender Gehwegabsenkungen und die Ausstattung **mit taktilen Elementen** an Überwegen an. In Anbetracht begrenzter Haushaltsmittel wurde dazu in einem ersten Schritt das Umfeld von Senioren- und Behinderteneinrichtungen systematisch erfasst und der Bedarf ermittelt. Als erste Prioritätsstufe werden hochfrequentierte Innenstadtbereiche mit taktilen Elementen ausgestattet. Punktuell werden auch taktile Leitlinien und Felder an Querungsstellen sowie im Zuge der Wiederherstellung von Gehwegen nach Leitungsverlegungen oder privaten Baumaßnahmen eingebaut.

Bei Um- oder Neubau einer Lichtsignalanlage wird überprüft, ob der Einsatz von **akustischen Blindensignalen** sinnvoll ist. So wurde bei der Umgestaltung des Bahnhofes Rothe Erde, dort wo viele Menschen von Bus auf Bahn umsteigen, die Signalanlage modernisiert, so dass auch Menschen mit Sehbehinderungen ohne Hilfe die Hauptstraße queren können. Auch bei konkretem Bedarf, wenn einzelne Blinde oder Sehbehinderte eine Straße täglich queren, wurden Anlagen aufgerüstet. Um auch weiterhin Lichtsignalanlagen mit akustischen Signalen aufrüsten zu können, wurde im Haushalt für die kommenden Jahre explizit eine Haushaltsstelle für solche Maßnahmen eingerichtet.

## 4. Ruhender Radverkehr

### 4.1 Fahrradabstellsatzung

Die Stadt Aachen fordert seit einigen Jahren konsequent hochwertige Fahrradabstellanlagen im Rahmen der Genehmigung von Bauvorhaben ein. In den verkehrsplanerischen Stellungnahmen zu Bauanträgen wird auf die notwendige Anzahl, die Anordnung und die Ausgestaltung der Anlagen Bezug genommen. (Die Ausgabe der "Hinweise zum Fahrradparken" der FGSV aus dem Jahr 2012 gibt hierzu wichtige Empfehlungen.) Wenn möglich, wird die Einrichtung von Abstellanlagen bei größeren Vorhaben im Rahmen von städtebaulichen Verträgen verankert.

Der Erlass einer Fahrradabstellsatzung wird aktuell hinsichtlich der rechtlichen Grundlagen geprüft. Sollte dies nicht möglich sein, wird eine verwaltungsintern erarbeitete Richtlinie, der Politik als städtische Leitlinie vorgestellt.

### 4.2 Abstellanlagen

In der Stadt Aachen werden Fahrradanhlehnbügel zum Abstellen von Rädern im öffentlichen Straßenraum eingesetzt; alte „Felgenkiller“ werden sukzessive ausgetauscht. Zwischen 2007 und Frühjahr 2014 wurden insgesamt 530 neue Fahrradbügel für 1060 Fahrräder in Aachen eingebaut. Hierfür standen bis 2010 jährlich 5.000 € im städtischen Haushalt zur Verfügung; 2011 wurde dieser Betrag auf 10.000 € erhöht. Unabhängig davon werden laufend im Zuge von Umbaumaßnahmen, an Straßen und Plätzen neue Fahrradbügel aufgestellt.



Fahrradbügel Jakobstraße

Seit Oktober 2011 ist der Radverkehr Mittelpunkt eines Gemeinschaftsprojektes der Stadt Aachen und der RWTH. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der RWTH Aachen wurden im Dezember 2011 90 neue Fahrradbügel für 180 Zweiräder am Audimax, einem zentralen Hörsaalkomplex, eingebaut. Bis 2014 sollen veraltete Vorderradhalter durch 440 neue Bügel für 880 Fahrräder im innerstädtischen Hochschulcampus von der RWTH Aachen ersetzt werden.

#### 4.3 Fahrradparken in Parkhäusern

Seit Dezember 2004 können in 4 Parkhäusern der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) an ca. 40 Bügeln 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. Da der Bedarf im Parkhaus am Hauptbahnhof zugenommen hatte, wurde hier im Jahr 2012 die Anzahl der Bügel um 10 Bügel erhöht.

#### 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 14 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.



B+R Anlage Bahnhof Rothe Erde

#### 4.5 Radstation

Am Aachener Hauptbahnhof wurde 2008 die Radstation in einer ehemaligen Expressguthalle eröffnet. Sie bietet Platz für ca. 160 Fahrräder und beinhaltet auch eine Werkstatt, in der Kleinreparaturen durchgeführt werden können. Betreiber ist die WA-Be e.V. Diakonisches Netzwerk Aachen. Die Wabe verleiht darüber hinaus Räder und Pedelecs.

#### 4.6 Fahrradboxen

Zusätzlich zur Radstation wurde für die Haltepunkte der Euregiobahn ein Fahrradboxensystem geplant. Die ersten abschließbaren 8 Fahrradboxen wurden 2009 am Haltepunkt Eilendorf realisiert. Nach Abschluss von Verhandlungen mit der Deutschen Bahn werden 2014/2015 an den Haltepunkten Rothe Erde, Schanz und Aachen-West und Eilendorf Fahrradboxen aufgestellt werden.



Fahrradboxen Bahnhof Eilendorf

#### 4.7 Schrotträder

Augenfällig nicht mehr verwendete, verkehrsuntaugliche Fahrräder werden durch das Ordnungsamt entsprechend mit grell-orangen Aufklebern gekennzeichnet. Der jeweilige Eigentümer hat vier Wochen Zeit, um sein schrottreifes Fahrrad zu entfernen. Wird dies nicht gemacht, wird der Fahrradschrott durch den städtischen Eigenbetrieb aus dem Straßenraum entfernt und gelagert. Sofern kein Eigentümer erscheint, können diese Räder bei der Aktion „Fahrrad wieder flott mit Teilen vom Schrott“ wieder verwendet werden. (s. Pkt. 5.5)

### 5. Aktivitäten und Projekte zur Förderung eines fuß- und fahrradfreundlichen Klimas

2008 hat der Fachbereich für Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen die Kampagne „FahrRad in Aachen“ gestartet. Diese Kampagne soll Lust auf das Fahrradfahren in Aachen machen und die Aachenerinnen und Aachener dazu bewegen, das Fahrrad nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag zu benutzen. Es werden regelmäßig verschiedene Aktionen und Projekte durchgeführt, die auf der neu eingerichteten Internetseite - neben vielen Info´s rund ums Fahrrad fahren – zu finden sind. Hierzu gehören u.a. der jährliche Fahrradtag, der Fahrradsommer und der Lichtaktionstag. Flyer, Broschüren, Plakate und Ausstellungen informieren zusätzlich und werben fürs Fahrradfahren.

#### 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, der StädteRegion Aachen, der Polizei, der ASEAG und Politiker aller Fraktionen, der IHK Aachen, der Fahrradhändler sowie der Studentenschaft (ASTA) angehören. Hauptziel der Arbeitsgruppe ist die Förderung des Radverkehrs in und um Aachen und die Aktualisierung des Maßnahmenplans Radverkehr. Die AG wurde in die Fachkommission Radverkehr des VEP Aachen übernommen.

## **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. Es finden Kooperationen beim Aachener Fahrradsommer, den Fahrradtagen und der weiteren Verkehrssicherheitsarbeit statt. Darüber hinaus beteiligt sich der ADFC aktiv an der zeitintensiven Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen, die von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit Vertretern der Stadt Aachen, Polizei und des Verkehrsverbundes ASEAG seit 2010 durchgeführt wird.

## **5.3 Verkehrssicherheitsarbeit**

Die Stadt Aachen arbeitet eng mit der Polizei Aachen zusammen, um die Unfälle mit verletzten Personen zu reduzieren. Um die steigende Anzahl der in 2014 verletzten Radfahrer und Fußgänger zu senken, werden zurzeit gemeinsame Aktionen von Stadt Aachen, Polizei, Verkehrswacht und DEKRA mit Beteiligung des ADFC geplant. Neben Aufklärungsarbeit und Information über Regeln und Verhalten im Stadtverkehr sowie Geschwindigkeitsmessungen vor Ort soll zielgruppenorientierte Präventionsarbeit an mehreren Aktionstagen durchgeführt werden. Eine gemeinsame Pressearbeit unterstützt die Aktionen.

## **5.4 Mobilitätsprojekt zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Schülerinnen und Schülern**

Ein wichtiger Baustein der Kampagne ist die Arbeit an Schulen. Das 1997 von der Stadt Aachen begonnene Grundschulprojekt „Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Fortentwicklung des Rad - und Fußwegenetzes“ wurde ab 2008 als Mobilitätsprojekt unter Einbeziehung eines Planungsbüros fortgesetzt. Radfahren hat gerade bei Kindern vielfältige positive Wirkungen. Es ist umweltfreundlich, fördert die Entwicklung der Koordination und Motorik, wirkt aktiv dem Trend zum Übergewicht entgegen, verbessert die Umweltwahrnehmung und die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern. Daher werden Eltern, Lehrerinnen und Lehrer bei der Verkehrs- und Mobilitätserziehung mit unterschiedlichen Angeboten unterstützt. 2010 wurde an alle Aachener Grundschule die Mobilitätskiste verteilt. Die Kisten enthalten Materialien für die 1. und 2. Klasse, um die Schüler an das Fahrradfahren heranzuführen, sowie Material für die 3. und 4. Klasse, um die Schüler auf die Fahrradprüfung vorzubereiten. Ein weiteres Angebot zum Thema „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ für Kitas, Grundschulen und weiterführende Schulen ist die Internetseite [www.fahrrad-in-aachen.de](http://www.fahrrad-in-aachen.de). Für Grundschulkinder zeigen Karla, Karlo und Frau Schlauf anhand von kleinen Filmen, Quiz und Fahrradgeschichten wie man sich im Straßenverkehr verhalten soll. Projekte an zwei weiterführenden Schulen haben 2013 begonnen.

Seit einigen Jahren werden die negativen Effekte von Elternhol- und -bringdiensten deutlich: Sie erhöhen die morgendliche und mittägliche Verkehrsbelastung im Umfeld der Schulen. Sie belasten die Umwelt und gefährden die Kinder, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller zur Schule kommen. Das Mobilitätsprojekt, das die eigenständige Mobilität von Grundschulkindern fördern soll, wird unter Einbeziehung der Eltern erfolgreich an Aachener Grundschulen umgesetzt.

Ziele dieses Projektes sind:

- Die Verkehrssicherheit an der Schule und im Schulumfeld zu erhöhen
- Den schulbezogenen Hol-/Bringverkehr zu reduzieren bzw. verträglich zu gestalten
- Die Selbstständigkeit und die motorischen Fähigkeiten der Kinder zu fördern
- Einen Beitrag zu einer gesunden und umweltbewussten Fortbewegung zu leisten.

Die Umsetzung erfolgt etwa im Laufe eines Jahres durch eine Projektgruppe bestehend aus Stadtverwaltung, Polizei, Verkehrswacht, Lehrer- und Elternvertreter und beauftragtem Planungsbüro. Das Projekt ist so konzipiert, dass einmal eingeführt wesentliche Projektbausteine in den folgenden Jahren von der Schule weitgehend selbstständig umgesetzt werden können. Eine Beschreibung des Projektes ist zu finden unter:

[http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/clevermobil/fahrrad\\_in\\_aachen/06\\_radfahren\\_von\\_klein\\_auf/01\\_radfahrenmitkindern/index.html](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/fahrrad_in_aachen/06_radfahren_von_klein_auf/01_radfahrenmitkindern/index.html).

## **5.5 Fahrrad wieder flott, mit Teilen vom Schrott**

Häufig steht man vor der Situation, dass an dem Zweirad ein Teil fehlt oder dass es „aufgerüstet“ werden sollte. Die

Aktion „Fahrrad wieder flott, mit Teilen vom Schrott“, die im Rahmen der städtischen Kampagne "FahrRad in Aachen" zusam-

men mit der WABe e.V. durchgeführt wird, findet jedes Jahr im Frühling statt. Alte oder ausgediente Fahrräder, die regelmäßig über die Sperrgutsammlung vom Aachener Stadtbetrieb abgeholt werden, sowie Fahrradteile finden neue Besitzerinnen und Besitzer. Noch brauchbare und gute Teile oder sogar ganze Fahrräder kommen nicht zum Schrott, sondern werden wieder verwendet. Kommen kann jede und jeder – die einzige Voraussetzung ist, dass eigenes Werkzeug mitgebracht wird.

## 5.6 Mitarbeit in der AGFS

Die FAK-Projektleiterin Gaby Mans hat 2012/2013 die Fachbroschüre der AGFS „Querungsstelle für den Radverkehr“ mit erarbeitet.

## 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.

### 6.2 Mobilitätspaket für Neubürger

Alle Neubürger Aachens erhalten bei der Anmeldung ein Begrüßungspaket "Aachen kompakt" mit einem „Willkommens-Gutscheinheft“. Ein Bestandteil ist das Mobilitätspaket. Unter dem Motto "AACHEN CLEVER MOBIL" werden Informationen und Gutscheine (u.a. von der ASEAG, cambio und der Radstation) verteilt. Das Mobilitätspaket ist ein Baustein des Aachener "Mobilitätsmanagements". Es bietet alle wesentlichen Informationen zu allen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in einer Broschüre. Es wird ergänzt u.a. von einem Liniennetzplan von Aachen, einem Taktfahrplan des regionalen Eisenbahnverkehrs und den Tarifinformationen des AVV. Das Mobilitätspaket soll zum einen helfen, sich auf den neuen Wegen in der neuen Stadt gut zurechtzufinden. Zum anderen ist es der Stadt Aachen ein großes Anliegen, dass die Neubürger ihre Verkehrsmittel möglichst von Anfang so wählen, dass es den Zielen der Luftreinhaltung und dem Klimaschutz hilft. Die Umstellung, die vielen Eingesessenen schwer fällt, lässt sich am Anfang noch leichter meistern!

### 6.3 Förderung des Fahrradtourismus

Grundsätzlich wird der Radtourismus sowohl lokal als auch in Zusammenarbeit mit den benachbarten Gebietskörperschaften weiterentwickelt. Regionale Radtourismusförderung erfolgt zusammen mit der StädteRegion Aachen, insbesondere aber auch mit den benachbarten belgischen und niederländischen Kommunen.

Die seit 2013 befahrbare „Vennbahnroute soll als „Flagschiff“ des Radtourismus zur Premiumradweg-Auszeichnung geführt werden. Sie wurde im Rahmen der „Fiets Awards“ in Amsterdam zur „Radstrecke des Jahres 2014“ gekürt.

### 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 Nah-tourismus 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 ausgeschildert 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 angeboten. 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
- 2007: Mit dem Drahtesel durch den Pferdelandpark
- 2008: Auf der Grünroute durch das Wurmatal
- 2009: Mit dem Rad ins Raerener Butterländchen --- Aachen—Kornelimünster—Raeren-Aachener-Wald—Aachen
- 2010: Durch Reichs- und Atscher Wald nach Stolberg
- 2011: In der Aachener Kohle Strecke machen – Aachen—Würselen—Herzogenrath—Aisdorf
- 2012: Raus ins Grüne – über den Vennbahnradweg nach Kornelimünster und zurück durch den Aachener Süden
- 2013: Campus erradeln
- 2014 Auf den Spuren Karls des Großen

### 6.5. Aachener Fahrradtag

Die Fahrradsaison beginnt seit 2009 in Aachen mit dem Aachener Fahrradtag rund um den Eisenbrunnen. An einem Samstag im Mai lädt der Fahrradtag von 11:00 bis 16:00 Uhr alle Besucher – Erwachsene wie Kinder – zu einem abwechslungsreichen Tag ein. Der Aachener Fahrradtag ist keine reine Informationsveranstaltung, sondern ein buntes Fest rund um das Radfahren. Viele Vereine und Organisationen beteiligen sich mit Aktionen und Angeboten für die ganze Familie. Ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm mit Radakrobatik, Live Musik und Theater runden den Fahrradtag ab.



Fahrradtag 2013

### 6.6. Stadtradeln

Seit 2011 beteiligt sich Aachen am deutschlandweiten Wettbewerb Stadtradeln. Im Mittelpunkt der Aktion Stadtradeln steht die Förderung des Fahrrads als Null-Emissions-Fahrzeug im Straßenverkehr. In 2013 haben 291 RadlerInnen insgesamt 61.681km mit dem Fahrrad zurückgelegt und vermieden dabei 8.882 kg CO<sub>2</sub>. In diesem Jahr wird in Aachen in der Zeit vom 08. bis 28. September für das Klima geradelt.

### 6.7. Plakatserie - Radweg oder Straße?

Auf der Straße oder auf dem Bürgersteig – welcher Radweg kann oder muss benutzt werden? Vor dieser Frage stehen in Aachen viele Menschen, die mit dem Zweirad in der Stadt unterwegs sind. 2011/2012 erfolgten auf dem Graben- und Alleenring umfangreiche Markierungsarbeiten wie z.B. Aufstellflächen, Sicherheitstrennstreifen, Schutzstreifen. Aus diesem Grund informiert die Stadt Aachen seit Frühjahr 2014 mithilfe einer Plakatserie und einem Flyer über verschiedene Situationen, wie man sich als Radfahrer und Autofahrer im Straßenverkehr zu verhalten hat und appelliert für mehr gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer. Über Litfasssäulen und als Wanderausstellung an Schulen, dem Straßenverkehrsamt und anderen öffentlichen Einrichtungen werden die Bürgerinnen und Bürger informiert.

## 7. Service für den Radverkehr

### 7.1 Fahrrad-Mitnahme - Nahmobilität im Umweltverbund

In den mit Fahrradsymbol gekennzeichneten Bussen innerhalb des AVV ist es möglich, montags bis freitags 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 Fahrradtickets 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 seit Sommer 2006 in Kooperation von AVV, RVE und VCD Aachen-Düren durchgeführte Pilotprojekt Fahrradbus ("Mit dem Fahrrad in die Eifel"). Ziel des Projektes ist die Förderung der Tourismusregion Eifel/ Aachen und des Fahrrades als Freizeitverkehrsmittel. An mittlerweile jedem Sonn- und Feiertag zwischen April und Oktober ist es möglich, auf mittlerweile 5 Fahrten/Tag (zusätzlich 1 Fahrt samstags) sein Fahrrad auf einem Fahrradanhänger sicher und

komfortabel in die Eifel und zurück zu transportieren. Das Projekt war so erfolgreich, dass es sich zu einem stark nachgefragtem Regelangebot ausgeweitet hat. Ein Flyer informiert über Tarife, das Projekt und beschreibt ergänzend 8 Radtouren.

## 7.2 Pedelec - Fahrradkurierdienst

Seit 2013 bietet das Unternehmen CLAC - Citylogistic Aachen für innerstädtische Transporte einen Fahrradkurierdienst mit einem elektrisch betriebenen Lastenfahrrad an. Waren bis 100 kg Gewicht und 200 Liter Volumen werden im gesamten Stadtgebiet Aachens schnell, zuverlässig und umweltfreundlich bis vor die Tür befördert. Die Stadt Aachen beteiligt sich bis Mai 2015 für 18 Monate an den Kosten für ein Elektro-Lastenfahrrad, um den umweltfreundlichen Warentransport zu fördern.

## 7.3 Park + Ride „Entspannt in die City“

Auf Grundlage eines Gutachtens zur Wiedereinführung eines Park+Ride Angebotes wurden im Mai 2013 über 1.600 Stellplätze auf vier P+R-Plätzen am Stadtrand eingerichtet. Mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit (Plakataktion, Verteilung von Flyer, Radiospots) wurde der Start des Projektes begleitet. Täglich kann an allen P+R-Plätzen das "Park+Ride-Ticket" für 5 Euro für bis zu 5 Personen in den Bussen erworben werden. Das städtische Verkehrsnetz kann so entlastet werden und die Parkplatzsuche in der Innenstadt entfällt.



## 7.4 Fahrradfreundliche Unternehmen/Arbeitgeber

Im Rahmen der Kampagne "FahrRad in Aachen" trägt die Stadt Aachen, zusammen mit der StädteRegion Aachen und der IHK, den Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ und seit 2012 auch den Wettbewerb "Fahrradfreundlicher Gastgeber" aus.

Viele Mitarbeiter haben einen Arbeitsweg von weniger als fünf Kilometern. Diese Entfernung kann man sehr gut mit dem Rad bewältigen. Schon kurze, regelmäßig per Rad zurückgelegte Wege sind ein wertvoller Beitrag für die Gesundheit, was z.B. die Anzahl von Krankmeldungen in den Betrieben positiv beeinflussen kann. Außerdem benötigen Fahrräder einen geringeren Stellplatzbedarf als Autos, wodurch auch hier eine Kostenersparnis möglich ist.



Preisträgerinnen und Preisträger 2011 im Aachener Rathaus

Aktuell wurde die Region Aachen als „Mobil.Pro.Fit Region“ ausgezeichnet. In diesem Projekt sind weitere Effekte aus der Förderung umweltfreundlicher Betriebsmobilität zu erwarten.

## 7.5 Fahrradverleih

Seit 2009 verleiht die Radstation am Hauptbahnhof Fahrräder und 12 **Pedelecs**. Alle Aachener Neubürger erhalten einen Gutschein, um diese Räder zu testen. Im Herbst 2011 wurden in Aachen die deutschlandweit ersten **e-Call a Bike-Stationen** in Betrieb genommen. An drei Stationen in der Innenstadt stehen 15 Leihräder zur Verfügung. Die Stadt Aachen beteiligt sich mit 1.000 Euro je Rad und Jahr an diesem System. Die Ausleihzahlen belegen, dass diese Angebote gut angenommen werden. Darüber hinaus gibt es einige Betriebe, die über das System "**movelo**"-Leihräder anbieten.



Das Unternehmen „**movelo**“ baut seit 2012 in der Region Aachen ein Netz aus Verleih- und Akku-Wechselstationen für Pedelecs auf. Aufbauend auf dem bereits bestehenden Radwegenetz und in Kooperation mit zahlreichen touristischen Dienstleistern wie Radverleihe, Hotels und Gastronomie sollen mit „movelo“ in der gesamten Region Aachen neue Zielgruppen wie Hobby- oder „Nicht“-Radfahrer, aber auch Tourenradler angesprochen werden. Neben den bestehenden movelo-Regionen „Eifel“ und „Ostbelgien“ wurde eine weitere Region „AachenGrünroute“ in diesem Frühjahr eingerichtet. Dieses neue touristische Angebot haben die Partner StädteRegion Aachen, Stadt Aachen, Kreis Düren sowie der Grünmetropole e. V. gemeinsam mit movelo auf den Weg gebracht. Derzeit gibt es 9 Ausleihstationen und 13 Ladestationen.

Aktuell wird der Aufbau des Fahrradverleihsystems "**velocity**" in Aachen vorbereitet. Eine studentische Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, in den nächsten Jahren ein Netz mit 100 Stationen und 1000 Pedelecs aufzubauen. Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat einer geplanten finanziellen Unterstützung zum Aufbau der Initiative zugestimmt. Im 4. Quartal 2014 sollen die ersten vier Teststationen aufgebaut werden. Bis Sommer 2015 sollen die ersten 20 Stationen fertig sein.

## **8. Die Stadt Aachen - Partner in EU- und Bundesprojekten**

### **8.1. CIVITAS DYN@MO**

Die Stadt Aachen ist derzeit federführender Projektpartner im EU-Projekt CIVITAS DYN@MO mit 27 Partnern. Seit mehr als zehn Jahren unterstützt die CIVITAS-Initiative ambitionierte Städte beim Aufbau verkehrspolitischer Strategien zur Förderung einer nachhaltigen urbanen Mobilität. Mit dieser Initiative soll ein Umdenken bei Bürgern, Städteplanern, Politikern und der Wirtschaft erreicht werden mit dem Ziel, eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik und mehr Nachhaltigkeit für unterschiedliche Verkehrsträger zu verwirklichen. An der Initiative, die von der Europäischen Union kofinanziert wird, nehmen inzwischen bereits mehr als 60 Städte teil. In Aachen werden u.a. die Verkehrsentwicklungsplanung und die Einführung eines Pedelec-Verleihsystems als Maßnahmen gefördert. (Infos: [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu))

### **8.2. Emove**

Die Stadt Aachen ist ebenfalls Partner im Projekt "elektromobiler Mobilitätsverbund Aachen" (emove) - gefördert vom Bundesminister für Verkehr. In Aachen und Herzogenrath sollen dabei E-Mobilitätsstationen mit Pedelec - Verleihangeboten entstehen. Neben der Infrastruktur liegt der Schwerpunkt darauf, das geplante Pedelec-Verleihsystem "velocity" tariflich in einen Mobilitätsverbund zu integrieren.

### **8.3. Citizens Rail**

Seit 2012 ist die Stadt Aachen Partner im EU-Projekt Citizens Rail (Laufzeit von Mai 2012 bis September 2015). Das Programm wurde von der Europäischen Union gestartet, um die transnationale Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsstaaten in den Themenfeldern Innovation, Umwelt, Erreichbarkeit und Nachhaltiger Stadtentwicklung zu verbessern. Citizens´ Rail ist ein Projekt mit Partnern aus Großbritannien (University of Plymouth, Lancashire County Council, Devon&Cornwall Rail Partnership), Frankreich (Pays de la Loire), den Niederlanden (Parkstad Limburg) und Deutschland (Geographisches Institut der RWTH Aachen, Aachener Verkehrsverbund, Stadt Aachen), die zusammen lokale und regionale Bahnstrecken und Haltepunkte weiterentwickeln wollen. Vor allem aber soll das Bürgerengagement für die lokalen Bahnstrecken und Bahnhaltepunkte verstärkt werden.

In Aachen werden die Haltepunkte Aachen-West, Aachen Eilendorf sowie der geplante Haltepunkt Aachen-Richterich über das Projekt gefördert. (Infos: [www.citizensrail.org](http://www.citizensrail.org))

## Teil C: Projektdokumentation

### Adalbertsteinweg Radfahrerquerung zwischen Steffensplatz und Ottostraße

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

#### Projektbeschreibung:

Auf Anregung der Arbeitsgruppe Radverkehr wurde im Bereich Steffensplatz die Querung des Adalbertsteinweges für Radfahrer verbessert. Hier befindet sich eine wichtige Radfahrerachse, die das Frankenberger Viertel (aus Richtung Friedrichstraße) mit dem Rehmviertel (in Richtung Ottostraße) und umgekehrt verbindet. Bereits bei der Erarbeitung des Rahmenplanes für das Frankenberger Viertel wurde diese Achse als wichtige Nebenroute dargestellt, deren Manko die sichere und komfortable Querung des Adalbertsteinweges ist. Im Zusammenhang mit einer Kanalerneuerungsmaßnahme wurde im betroffenen Straßenzug die Asphaltdecke sowie die Markierung erneuert und die Radverkehrsführung verbessert.

Dazu wurde auf dem Adalbertsteinweg in Höhe der heutigen, signalisierten Fußgängerfurt zwischen Ottostraße und Steffensplatz eine zusätzliche, signalisierte Radfahrerquerung geschaffen. Auf dem Adalbertsteinweg wurde aus Richtung Innenstadt kommend die Haltelinie vor der Lichtsignalanlage in Höhe Steffensplatz Haus Nr. 1 zurückverlegt. In den Einmündungen Steffensplatz und Ottostraße wurden zusätzliche Signale für den Radverkehr eingebaut. Für den bei „Rot“ wartenden Radverkehr wurde im seitlichen Einmündungsbereich des Steffensplatzes und der Ottostraße eine separate Aufstellfläche geschaffen.

Im Rahmen der o.a. Wiederherstellung der Fahrbahnmarkierung wurde der ehemals ca. 1,0m schmale Schutzstreifen von Kaiserplatz bis Adalbertsteinweg Haus Nr. 28/30 auf ca. 1,25 – 1,40m verbreitert.

**Zielgruppe:** Radverkehr allgemein  
**Finanzierung:** Investitionskosten: 1200 € Markierung, 15.800 € LSA; 5.300 € Umbau der Einmündung, Wiederherstellung nach Kanalbau  
**Projektträger/ Projektbeteiligte:** Stadt Aachen, FB Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, Polizei, ADFC  
**Evaluation:** keine  
**Laufzeit:** Planung: 2012, Realisierung: 2013/2014  
**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:** Juni 2014



Querungsstelle in Richtung Steffensplatz – separat signalisierte Radfahrerfurt



Querungsstelle in Richtung Ottostraße

## Vennbahntrasse: Kombiniertes Geh-/Radweg von Aachen-Walheim bis Staatsgrenze

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

### Projektbeschreibung:

Die belgische, luxemburgische und deutsche Eifel-Ardennen-Region ist das größte und eines der schönsten grenzüberschreitenden Naturschutzgebiete Mitteleuropas. Zahlreiche Rad- und Wanderwege erschließen die Region. Laut aktuellen Umfragen wandern 70 % der Bevölkerung, 25 % fahren Rad. Daraus resultiert ein nicht zu unterschätzender touristischer Markt mit enormem wirtschaftlichem Potenzial für die gesamte Region. Ein Baustein zu diesem Ziel ist der Aus- und Umbau der stillgelegten Vennbahntrasse als "Vennbahn-Route", einem hochwertigen, grenzüberschreitenden Angebot für Radler und Wanderer, fernab von Kfz-Straßen mit einer maximalen Steigung von 2 %. Mit einer Gesamtlänge von 130 km durch drei Länder (D, B, L) und einem flankierenden, weit verzweigten System anknüpfender Rad- und Wanderwege ist die Vennbahn-Route eine der Top Rad- und Wanderadressen.

Auf Aachener Stadtgebiet wurden die bisher bestehenden Teilstrecken zwischen Philipsstraße und Walheim um ein Teilstück Aachen-Arkaden bis Philipsstraße und einen sehr langen Abschnitt Walheim bis Staatsgrenze erweitert. Auf dem eher innerstädtischen Teilstück wurde die vorhandene Streckencharakteristik der alten Bahnlinie übernommen und der Rad-Gehweg auf dem alten Gleisbett der Vennbahn errichtet. In diesem Teilabschnitt konnte eine Breite von 3,50 m zzgl. Banketten realisiert werden. Dieser innerstadtnahe Abschnitt dient auch den Radpendlerverkehren aus den nahen Vororten und entschärft eine ehemals für Radfahrer sehr unangenehme Straßenführung ohne Radverkehrsanlagen auf dem Eisenbahnweg.

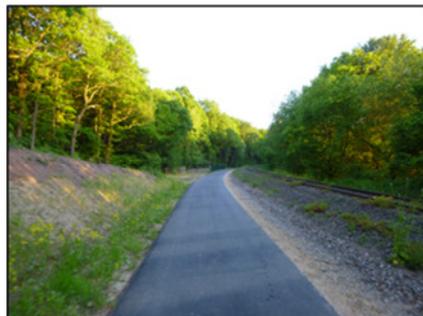
In dem langen südlichen Abschnitt wird die Strecke in kleinen Teilen auf bestehenden Wegen, ansonsten parallel zu einer noch bestehenden Privatbahntrasse geführt. Der Radweg beginnt hier südöstlich des Ortsteils Walheim an der B 258 Schleidener Straße, die im Rahmen einer späteren Ausbaumaßnahme eine angemessene Querungshilfe erhält, und geht an der Bundesgrenze in den belgischen Teil der Vennbahnstrecke über. Die weitere Schienenverkehrliche Nutzung der Paralleltrasse ist zurzeit unklar. In Abstimmung mit dem derzeitigen Eigentümer und Betreiber der Trasse wurde auf einen Mindestabstand der Gleisachse zur Achse des Radweges von 5,45 m geachtet, der – bei Wiederaufnahme des Bahnbetriebs – in Teilen durch einen Gitterzaun zusätzlich gesichert werden soll.

Die Baulänge dieses Teilabschnitts beträgt ca. 4,04 km. Der Weg hat eine asphaltierte Breite von 2,50 Meter und wird beidseitig durch je 0,50 Meter breite Bankette eingefasst. Die gesamte Strecke ist sowohl durch wegweisende Beschilderung ausgewiesen als auch mit touristischen Informationstafeln und weiterer Infrastruktur ausgestattet.

**Zielgruppe:** Touristischer Radverkehr, Radverkehr allgemein  
**Finanzierung:** Investitionskosten: 690.538 € (Förderung nach Entflechtungsgesetz)  
Marketing: Förderung durch InterReg  
laufende Kosten: übliche Unterhalts- und Verkehrssicherungspflichten  
**Projektträger/ Projektbeteiligte:** Stadt Aachen, FB 61 Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen; Gesamtkonzeption mit Projektgruppe bei der DG Belgiens  
**Evaluation:** keine  
**Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:** [http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/clevermobil/fahrrad\\_in\\_aachen/04\\_radfahren\\_freizeit/06\\_vennbahnroute/index.html](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/fahrrad_in_aachen/04_radfahren_freizeit/06_vennbahnroute/index.html)  
<http://www.vennbahn.eu/>  
**Laufzeit:** Planung: 2012/13; Realisierung: 2013/14;  
**Ansprechpartnerin:** Stadt Aachen, FB 61/30, Frau Dr. Stephanie Küpper, Lagerhausstr. 20, 52058 Aachen, Tel.: 0241/ 432-6133, E-Mail: [stephanie.kuepper@mail.aachen.de](mailto:stephanie.kuepper@mail.aachen.de)  
**Stand der Information:** Juni 2014



Viadukt in Kornelimünster



im Bereich Walheim



im Bereich Raeren (B)

## Maßnahmenplan Radverkehr

<b>Handlungsfelder:</b>	Infrastruktur, Unfallschwerpunkt, Lückenschluss, Verkehrssicherheit, Angebotsplanung
<b>Handlungsebene:</b>	Kreisfreie Stadt Aachen

Im Maßnahmenplan Radverkehr ist der Ausbau des Radwegenetzes auf 28 Aachener Hauptverkehrsstraßen in vier Stufen priorisiert, die eine hohe Bedeutung im Aachener Radverkehrsnetz haben, einen großen Verlagerungseffekt bewirken und sich positiv auf Straßen mit kritischen Luftschadstoffbelastungen (z.B. die Wilhelmstraße) auswirken können:

- 1) Netzlückenschluss Innenstadt am Grabenring,
- 2) Netzlückenschluss Innenstadt Alleenring,
- 3) Verbesserungen in Aachen-Ost und
- 4) Einzelmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

Nach Bewilligung von zwei Förderanträgen konnte seit 2010 mit der Realisierung der Radverkehrsanlagen auf dem Grabenring und Alleenring begonnen werden.

### Radverkehrsanlagen Grabenring

Am 23.04.2009 hat der Verkehrsausschuss den Baubeschluss für die Radverkehrsanlagen am Grabenring einstimmig gefasst. Ab 2010 wurden am Templergraben (ab Schinkelstraße), Karlsgraben, Löhergraben und Alexianergraben Schutzstreifen sowie an der Kurhausstraße ein Radfahrstreifen markiert. Wegen eines Gebäudeneubaus verzögerte sich die Fertigstellung am Karlsgraben bis zum Sommer 2013.

Bei der Markierung der Schutzstreifen wurde konsequent der Sicherheitstrennstreifen von 0,50m zu Parkplätzen, sowie die Markierung vorgezogener Radaufstellstreifen beachtet. An dem „großen Knotenpunkt“ Franzstraße/Alexianergraben/Kapuzinergraben wurden zudem Möglichkeiten des indirekten Linksabbiegens markiert.

In Teilbereichen wurde der Straßenraum zulasten von Schrägparkständen umgebaut um ausreichende Breiten für die Markierung der Schutzstreifen zu erhalten. Im Regelfall wurde hier das Grundprinzip Schutzstreifen für Radfahrer mit einer Breite von 1,25m und verbleibende Mittelfahrbahn für den PKW-Begegnungsverkehr von minimal 4,50 m umgesetzt.

### Radverkehrsanlagen Alleenring

2012 wurde mit der Realisierung der Radverkehrsanlagen am Alleenring begonnen (Teilumbau und Neumarkierung), die der Mobilitätssausschuss am 24.06.2010 beschlossen hatte. An der Lagerhausstraße, Römerstraße, Kurbrunnenstraße und Wilhelmstraße wurden bis zum Winterbeginn 2012 Schutzstreifen aufgebracht. Im Bereich der Normaluhr wurden teilweise auch Radfahrstreifen zur Führung des Radverkehrs angelegt. Die Arbeiten wurden in 2013 mit der Vervollständigung von Markierungen am Kaiserplatz sowie im Bereich der Kurbrunnenstraße / Hackländerstraße und der Junkerstraße komplettiert.

Da der Alleenring eine weitaus größere Verkehrsbelastung aufweist und im Regelfall zwei Richtungsfahrbahnen existierten war der Eingriff hier größer. Bei der Umsetzung wurde deshalb in vielen Abschnitten die Anlage von Schutzstreifen mit der Schaffung überbreiter Richtungsfahrbahnen verbunden. In Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten wurde in anderen Abschnitten auch die bestehende Zweistreifigkeit der Richtungsfahrbahnen beibehalten. Dazu wurde dann – bei einer Schutzstreifenbreite von 1,50m der verbleibende äußere Fahrstreifen auf ein Maß von 2,25m reduziert. Auch auf dem Alleenring wurde bei der Markierung der Schutzstreifen konsequent der Sicherheitstrennstreifen von 0,50m zu Parkplätzen eingehalten und an den meisten signalisierten Knotenpunkten die Markierung vorgezogener Radaufstellstreifen beachtet. An den Knotenpunkten wurde zudem das Gestaltungsprinzip des indirekten Linksabbiegens sehr viel häufiger als zusätzliche Markierungslösung angeboten.

<b>Zielgruppe:</b>	Radfahrer allgemein
<b>Finanzierung:</b>	Investitionskosten: 1.213.788 € (Förderung nach Entflechtungsgesetz) laufende Kosten: übliche Unterhalts- und Verkehrssicherungspflichten
<b>Projekträger/ Projektbeteiligte:</b>	Stadt Aachen, Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen der Stadt Aachen (FB 61) Polizei, ADFC
<b>Evaluation:</b>	Keine
<b>Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:</b>	Keine
<b>Laufzeit:</b>	Planung: 2009-10; Realisierung: 2010 - 13; Realisierungszeit: Abschnittsweise Realisierung in verschiedenen Bauphasen
<b>Ansprechpartnerin:</b>	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
<b>Stand der Information:</b>	Juni 2014



Schutzstreifen Löhergraben



Schutzstreifen Karlsgraben



Schutzstreifen Römerstraße



Schutzstreifen Lagerhausstraße

## Teil D: Zukünftige Schwerpunkte

- **Verkehrsentwicklungsplan – Handlungsprogramme und Maßnahmen zu Radverkehr und Fußgängerverkehr**
- **Maßnahmenplan Radverkehr – Umsetzung der Stufe 3 und Stufe 4**
- **Erweiterung der Radroutenbeschilderung nach HBR**
- **Einzelne Projekte ab 2014 zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur**
  - Schleidener Straße
  - Lütticher Straße
  - Claßenstraße
  - Süsterfeldstraße
  - Alt-Haarener-Straße
  - Velocity: Pedelec- Fahrradverleihsystem
  - Radschnellweg Aachen-Jülich
  - Radschnellweg Aachen-Herzogenrath
  - Wurmradweg, Aachen-Haaren
  
- **Fahrradboxen Haltepunkte der Regionalbahn**
- **Ausbau der Fahrradnutzung auf dem Gebiet der RWTH Aachen**
- **Umsetzung der Premiumwege Fußverkehr**
- **Komplettierung der Fußgängerwegweisung**
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit**

# Anhang

- Wesentliche Radprojekte von 2007 – 2014 in Aachen
- Flyer Aachener Fahrradtag 2014
- Flyer Fahrrad wieder flott
- Broschüren:   Fahrradsommer 2014  
                  Fahrradsommer 2013  
                  Radweg oder Straße?  
                  Sicher Radfahren  
                  Fahrradfreundlicher Arbeitgeber/Gastgeber  
                  Wir machen mit! Fahrradfahren an weiterführenden Schulen

## Wesentliche Radprojekte von 2007 – 2014 in Aachen

Straße	Anlage	Umsetzung	Maße in [m]
Roermonder Straße / Laurensberg	Schutz-/ Radfahrstreifen	2007	981
Oppenhoffallee	Schutzstreifen	2007	1.540
Adenauerallee	Radweg	2008	240
Stolberger Straße	Radweg	2008	660
Reichsweg	Radweg/ Schutzstreifen	2009	2.240
Schlossparkstraße/ Ferberberg	Schutzstreifen	2008	1.325
Radstation am Hbf		2008	
Wurmradweg	Radweg	2008	120
Trierer Straße	Radwege	2007 – 2010	2.378
Boxgraben	Schutz-/ Radfahrstreifen	2010	1.280
Bahnhof Eilendorf	Fahrradboxen	2009	
Trierer Straße (Madriker Ring bis Bismarckstraße)	Radfahrstreifen (Umweltspur)	2010	1.300
<u>Grabenring</u>			
Templergraben	Schutzstreifen	2010	500
Löhergraben	Schutzstreifen	2010	400
Alexianergraben	Schutzstreifen	2010	1.420
Kurhausstraße	Radfahrstreifen	2010	490
Rottstraße	Schutzstreifen	2010	180
Boxgraben (Mozartstr. bis Marschierstor)	Radfahrstreifen	2011	390
Blücherplatz	Radfahrstreifen	2011	190
Karlsgraben	Schutzstreifen	2011	1.360
Lagerhausstraße	Schutzstreifen	2011	520
Peterstraße	Schutzstreifen/ Freigabe Busspur	2011	290
Erzbergerallee	Schutzstreifen	2011/2012	880
Vennbahnradweg (Rothe Erde bis Philipsstr.)	Rad- und Gehweg	2012/2013	610
Vennbahnradweg (Walheim bis Stadtgrenze)	Rad- und Gehweg	2012/2013	4.040
Salierallee	Schutzstreifen	2014 (im Bau)	1.384
Siegelallee (St. Vither-Straße bis Flandrische Straße)	Schutzstreifen	2012	461

<b>Alleenring</b>			
Römerstraße	Schutzstreifen	2012	130
Zollernstraße	Schutzstreifen	2012 /2013	610
Junkerstraße	Radfahrstreifen	2012/2013	590
Kurbrunnenstraße	Schutzstreifen/ Radfahrstreifen	2012 /2013	1.560
Wilhelmstraße	Schutzstreifen	2012/2013	1.450
Neuenhofstraße (Zieglerstraße bis Deby- estraße)	Schutzstreifen	2013	1.591
Siegelallee (Flandrische Straße bis Mon- schauer Straße)	Schutzstreifen	2013	440
Viehhofstraße	Schutzstreifen	2013	432
Kapellenstraße	Schutzstreifen	2013	234
Blücherplatz (Musikschule bis Jülicher Straße)	Schutzstreifen	2013	175
Burtscheiderstraße	Schutzstreifen	2013	81
Von-Coels-Straße (Madriker Ring bis Zehnthofweg)	Schutzstreifen	2013	160
Peliserker Straße (teilweise)	Schutzstreifen	2013	145
Sedanstraße (Elsassstraße bis Zebra- streifen)	Schutzstreifen	2013	420
Campusboulevard	Radfahrstreifen	2013	2.869
Forckenbeckstraße	Schutzstreifen	2013	2.924
Pauwelsstraße	Umwelttrasse/ Schutzstreifen	2013	1.520
Adalbertsteinweg/Ottostraße Querungs- stelle		2014	35
Realisierte Fahrradbügel	530 Stück	2008 – 2014	
Fahrradsignale an Busspuren		2012 - 2013	
<b>Gesamtsumme realisiert</b>			<b>39.265 m</b>

<b>Geplante Maßnahmen ab 2014</b>			
Seffenter Weg	Schutzstreifen/ Radweg	2014 (im Bau)	640
Lütticher Straße (Schanz bis Körnerstraße)	Schutzstreifen	2014 (im Bau)	361
<u>Aachen-Ost (Fördermittel beantragt)</u>			
Stolberger Straße	Schutzstreifen	2014/2015	1.318
Peliserkerstraße	Schutzstreifen		1.724
Joseph-von-Görres-Straße	Schutzstreifen		725
Sedanstraße	Schutzstreifen		387
Adalbertsteinweg (Josefskirche bis Elsassstraße)	Schutzstreifen		1.024
Schleidener Straße (Ortseingang bis Montebourgstraße)	Schutzstreifen	2014 (im Bau)	1.100
Krugenofen		2014/2015	1.000
<u>Einzelmaßnahmen (in Planung)</u>		2014	
Haarener Gracht			1.120
Alt-Haarener-Straße			3.000
Freunder Landstraße			3.000
Rolandstraße			280
Krefelder Straße			280
Sandkaulstraße			900
Radschnellweg Aachen-Jülich		nach 2016	450
Radschnellweg Aachen-Heerlen-Herzogenrath		nach 2016	4.635
Fahrradboxen an Haltepunkten		2014 (Antragsstellung)	
Radroutenausschilderung (Fördermittel beantragt)		2014/2015	
<b>Gesamtsumme in Planung</b>			<b>21.944 m</b>



# Aachener Fahrradtag

10. Mai, 11 - 16 Uhr  
Elisenbrunnen

Roller- und Fahrradparcours  
Gebrauchtfahrradmarkt  
Kunstradfahren

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





# Fahrrad wieder flott

...mit Teilen vom Schrott

Samstag, 26. April 2014

10 – 14 Uhr

Friedenstraße 20a

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

**WABe e.V.**  
DIAKONISCHES NETZWERK AACHEN

**stadt aachen**