

Verkehrsentwicklungsplanung
Aachen

Mobilitätsstrategie 2030

Strategie Radverkehr

www.aachen.de/vep



Inhalt

1	Ausgangssituation der Strategie Radverkehr	3
2	Gestaltung von Radverkehrsanlagen	9
3	Aufwertung und Ausbau Radverkehrsnetz	14
4	Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen	18
5	Fahrradparken, Verleih & Service	21
6	Dialog zum Radverkehr	26
7	Kampagnen zum Radfahren	30
8	Fazit	34
8.1	Handlungsfelder und Kernaufgaben	34
8.2	Finanzierung des Radverkehrs	35
8.3	Meilensteine für ein Handlungsprogramm Radverkehr	35
	Abbildung 1: Fahrradbesitz in Aachen	3
	Abbildung 2: Intensität der Radnutzung in Aachen	3
	Abbildung 3: Anteil des Radverkehrs nach Weglänge	3
	Abbildung 4: Anteil des Radverkehrs nach Wegezweck in Aachen	4
	Abbildung 5: Höhenprofil Aachens von Süd nach Nord	4
	Abbildung 6: Zahl der verunglückten Radfahrer*innen	4
	Abbildung 7: Relevanz und Benotung wichtiger Aspekte des Radverkehrs aus dem Fahrradklimatest 2020	5
	Abbildung 8: Titelmotiv Radverkehr der Vision Mobilität 2050 der Stadt Aachen	8
	Abbildung 9: Handlungsfelder der Strategie Radverkehr der Stadt Aachen	8
	Abbildung 10: Protected Bike Lane auf dem Pontwall in Aachen	10
	Abbildung 11: Aachener Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen – Vorfahrtberechtigter Knotenpunkt	11
	Abbildung 12: Zebrastreifen über einen Radweg	12
	Abbildung 13: Musterskizze 2-C) aus dem Dokument (im Entwurf, 2022): „Grundsätze zur Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen in Aachen“	12
	Abbildung 14: Neu angelegte Radverkehrsanlagen 2007-2020	14
	Abbildung 15: Rad-Vorrang-Netz	16
	Abbildung 16: Visualisierung der Straßenzustandsnoten	19
	Abbildung 17: Bedarf an neuen Abstellmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet	22
	Abbildung 18: Bestehende Abstellanlagen und Vorschläge für neue Standorte	22
	Abbildung 19: Standorte der B&R Anlagen in Aachen	23
	Abbildung 20: Radservicestation am Bezirksamt Eilendorf	24
	Abbildung 21: Velocity-Stationen in Aachen [Jan. 2022]	24
	Abbildung 22: Velocity-Station an der Mobilstation Westbahnhof [Velocity Aachen]	25
	Abbildung 23: Trend und Zielwerte für Ausleihen pro Tag bei Velocity Aachen	25
	Abbildung 24: Lastenrad Aachen clever mobil der Stadt Aachen	25
	Abbildung 25: Aktuelle und geplante Standorte von Leihlastenrädern und Radservicestationen	25
	Abbildung 26: Idealtypischer Meldeprozess für Bürger*innen (Quelle: werdenktwas (2020)	27
	Abbildung 27: Ebenen der Bürger*innenbeteiligung	28
	Abbildung 28: Digitale Bürger*innenbeteiligung	28
	Abbildung 29: Zentrale Projekte der Strategie Radverkehr nach Handlungsfeldern	36

1 Ausgangssituation der Strategie Radverkehr

Radfahren ist als klimafreundliche, leise, aktive, schnelle, gesunde, kostengünstige, flexible und platzsparende Art der Fortbewegung bestens geeignet, die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen zu erreichen.

Eine Strecke von 6 km, z.B. von Eilendorf in die Innenstadt, kann mit einem Elektrofahrrad nahezu ohne große Anstrengung mit 20 km/h in 18 Minuten zurückgelegt werden. 10 km von Walheim in die Innenstadt sind bei dieser Geschwindigkeit in 30 Minuten mit einem Elektrofahrrad staufrei und fast ohne Schwitzen zu überwinden.

Die Aachener*innen besaßen nach der letzten repräsentativen Haushaltsbefragung zur Mobilität von 2017 **740 fahrtüchtige Fahrräder je 1.000 Einwohner*innen**. Das bedeutet, dass es in Aachen rund 200.000 Fahrräder gibt. 8 % besaßen 2017 ein Pedelec.

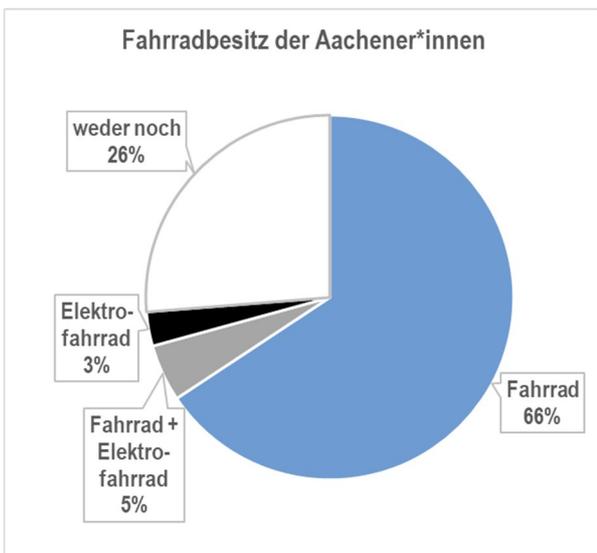


Abbildung 1: Fahrradbesitz in Aachen¹

1.1 Nutzung von Fahrrädern

In Abbildung 2 ist zu erkennen, dass ein Drittel der Aachener Bevölkerung mindestens einmal in der Woche mit dem Fahrrad fuhr und weitere 28 % gelegentlich². Dabei sind hier und im Folgenden Fahrrad und Elektrofahrrad gemeinsam gemeint.

Überdurchschnittlich häufig wird das Rad von Schüler*innen, Studierenden und Berufstätigen, von Männern und von Bewohner*innen der Innenstadt genutzt.

Bezogen auf alle Wege, die die Aachener*innen an einem durchschnittlichen Werktag zurücklegen, wird für 11 % der Wege ein Fahrrad genutzt. Dieser Wert lag in den Erhebungen von 1991 bei 10 % und 2011 bei 11 %.

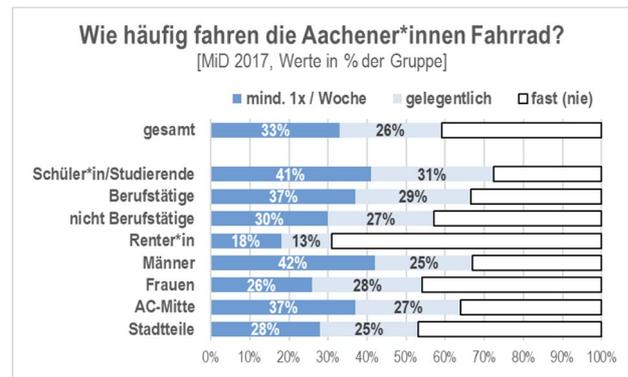


Abbildung 2: Intensität der Radnutzung³ in Aachen

Der größte Teil der Wege ist max. 5 km lang (67 %). In diesem Entfernungsbereich wird für 25 % der Wege ein Auto als Fahrer*in und für 13 % der Wege ein Fahrrad genutzt.

Bei Distanzen von 5 - 10 km (15 % der Wege) liegt der Radverkehrsanteil bei 8 % während 48 % der Wege am Steuer eines Kfz zurückgelegt werden.

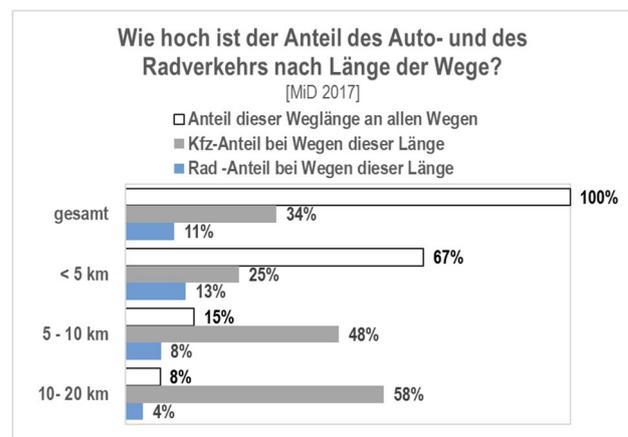


Abbildung 3: Anteil des Radverkehrs nach Weglänge⁴

¹ MiD 2017, Aachen, INFAS, Personentabellen, S. 24

² MiD 2017, Aachen, INFAS, Personentabellen, S. 31

³ MiD 2017, Aachen, INFAS, Personentabellen, S. 38

⁴ MiD 2017, Aachen, INFAS, Wegtabellen, S. 38

Abbildung 4 zeigt vier zentrale Fahrtzwecke, wie häufig sie vorkommen und wie hoch dort der Anteil des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs ist. Die höchsten Radverkehrsanteile liegen mit 22 % bzw. 23 % beim Ausbildungs- und Berufsverkehr.

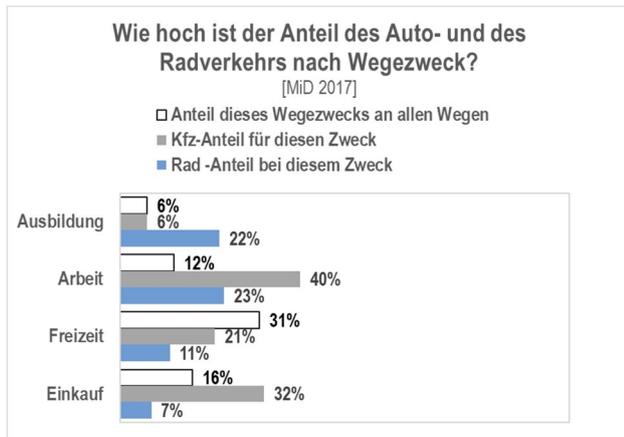


Abbildung 4: Anteil des Radverkehrs nach Wegezweck⁵ in Aachen

Ein wesentliches Hemmnis für die Radnutzung in Aachen ist die Topographie: Die Innenstadt liegt auf einer Höhe von 160 m; der Rand des Talkessels am Außenring ist rd. 60 - 70 m höher. Von Walheim im Süden nach Horbach im Norden sind auf 24 km 333 Höhenmeter zu überwinden.

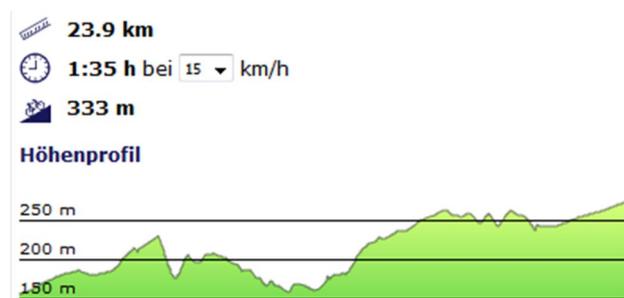


Abbildung 5: Höhenprofil Aachens von Süd nach Nord⁶

Es gibt einen deutlichen Zusammenhang zwischen Radverkehrsnutzung und Gefälle: Bei unter 5 % Steigung legen 15 % der Menschen Wege mit dem Rad zurück. Bei 5 - 10 % Steigung liegt der Radverkehrsanteil bei 7 %⁷.

In Wiesbaden, das eine vergleichbare Höhendifferenz wie Aachen aufweist, lag der Radverkehrsanteil 2017 bei 5 %. Im noch deutlich hügeligeren Wuppertal lag der Rad-Anteil bei nur 2 %⁸.

In deutschen Städten vergleichbarer Größe zu Aachen liegt der Radverkehrsanteil bei 14 %. Spitzenwerte erreichen Münster mit 39 %. Die Beispiele Freiburg (Anstieg

von 15 % (1982) auf 23 % und Karlsruhe (Steigerung von 16 % in 2002 auf 24 %) zeigen, dass eine Steigerung des Anteils über mehrere Jahre von rd. 50 % möglich ist.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS) und das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW haben 2021 als neuen Zielwert für den Radverkehr in NRW einen 25 % Anteil am Modal-Split formuliert.

Im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ wird für Deutschland eine Steigerung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege um 50 % als Zielwert für 2030 formuliert⁹.

Für Aachen gilt es bei dieser Einschätzung zu berücksichtigen, dass der Anteil des Fußverkehrs mit 30 % erheblich über dem Wert vergleichbarer Städte liegt (24 %) und damit die Nahmobilität durch Rad- und Fußverkehr zusammen bereits ein überdurchschnittliches Nutzungsniveau erreicht haben. In der Mobilitätsstrategie 2030 wurde für Aachen eine Erhöhung der mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege von 54 % auf 64 % als starke Verbesserung formuliert.

1.2 Rad-Verkehrsunfälle

Die Zahl der polizeilich aufgenommenen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung lag bis 2013 deutlich unter 300. Seit 2014 berichtet die Verkehrsunfallstatistik von mehr als 300 verunglückten Radfahrenden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nur Unfälle, zu denen die Polizei hinzugezogen wurde, in die Unfallstatistik einfließen. Inklusive Dunkelziffer sind wahrscheinlich deutlich höhere Werte zu erwarten.



Abbildung 6: Zahl der verunglückten Radfahrer*innen¹⁰

⁵ MiD 2017, Aachen, INFAS, Wegtabellen, S. 38

⁶ www.Radroutenplaner.NRW.de

⁷ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fu%C3%9Fverkehr.pdf, S. 46

⁸ a.a.O. S. 53

⁹ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>

¹⁰ Verkehrsunfallstatistiken der Polizei Aachen

Zu den Unfallursachen hat die Polizei Aachen folgendes notiert¹¹:

- 38 % Prozent der Unfälle mit Radfahrenden werden von den Radfahrenden selbst verursacht.
- Kommen Radfahrende durch andere Verkehrsteilnehmer*innen zu Schaden, geschieht dies zumeist durch PKW-Fahrer*innen (83,5 %): Ursachen sind hier
 - Fehler beim Abbiegen (in 37 %)
 - Vorfahrtsmissachtung (16,8 %)
 - Ein-/ Aussteigen (9,7 %)
 - Wenden/Rückwärtsfahren (6,3 %) und
 - Ein-/Anfahren mit 5,1 %.

Besonders gefährdet sind Radfahrer*innen in Aachen auf Gefällestrecken und dort wiederum besonders an Einmündungen.

1.3 Bewertung des Radverkehrs

60 % der Aachener*innen haben 2017 geäußert, dass sie im Alltag gerne Fahrrad fahren.¹²

Gleichzeitig erhielt Radfahren in Aachen die Note 3,0. Im Vergleich dazu wurde der Autoverkehr mit 2,5 und der Fußverkehr mit 1,9 bewertet.¹³ Die Diskrepanz zwischen „Ich fahre gerne Rad.“ und der Schulnote 3,0 für das Radfahren in Aachen zeigt, dass es Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Aachen gibt.

Im bundesweit durchgeführten Fahrradklimatest des ADFC wurde die Situation für den Radverkehr in Aachen im Jahr 2020 erneut mit der Note 4,2 bewertet¹⁴.

Im Vergleich der Städte über 200tsd Einwohner liegt Aachen auf Platz 19 von 26 Städten. Spitzenreiter waren Karlsruhe mit einer Gesamtnote von 3,07, Münster (Note 3,17) und Freiburg (3,35).

Die Bewertung hat sich gegenüber den Vorjahren kaum verändert. Im Vergleich zu anderen Großstädten wird Aachen insbesondere bei Fahrraddiebstählen, beim Radfahren für Alt und Jung sowie bei der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Nahverkehr deutlich schlechter bewertet.

Von den 27 Merkmale wurden drei mehrheitlich positiv bewertet. Dies sind die Aussagen:

- Die meisten Einbahnstraßen sind in Gegenrichtung für Radverkehr freigegeben.
- Das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte sind gut mit dem Fahrrad zu erreichen.

- Das Angebot öffentlicher Fahrräder ist gut.



Abbildung 7: Relevanz und Benotung wichtiger Aspekte des Radverkehrs aus dem Fahrradklimatest 2020

Als besonders wichtige Faktoren für die Bewertung des Radverkehrs haben die 977 an der Befragung teilnehmenden Personen das subjektive Sicherheitsgefühl, die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer*in und potenzielle Konflikte mit Kfz bewertet. Schlechte Noten in diesen Bereichen schlagen sich besonders kritisch in der Gesamtbewertung nieder.

In der Mobilitätserhebung 2011 haben nur 32 % der Aachener*innen der Aussage zugestimmt, dass sie sich beim Radfahren sicher fühlen. Verkehrsteilnehmer*innen, die täglich Rad fahren, stimmten dieser Aussage zu 50 % zu. Bei den Menschen, die fast nie Radfahren, stimmten nur 15 % der Aussage zu.

Hier zeigt sich die besondere Bedeutung, an diesen Merkmalen in Aachen zu arbeiten.

1.4 Entwicklung der Radverkehrsförderung in Aachen

1989 wurde mit dem ersten Aachener Radverkehrsplan begonnen, Radverkehr systematisch zu fördern. Für die wichtigsten Fahrradachsen in Aachen wurde **ab 1991 ein Programm aufgesetzt**, dessen Elemente seitdem fortgeschrieben bzw. realisiert werden:

- die Festlegung eines Radverkehrsnetzes,
- die Sicherung des Radverkehrs entlang von Hauptverkehrsstraßen sowohl auf der Fahrbahn mit Hilfe von Markierungen (Radfahrstreifen und Schutzstreifen) als auch als bauliche Radwege im Seitenraum,
- die Freigabe von Einbahnstraßen, Bussonderfahrstreifen, Fußgängerzonen für den Radverkehr,
- die wegweisende Beschilderung von Alltags- und Freizeitrouden und die jährliche Ausschilderung einer „Fahrradsommer-Route“,
- die Errichtung von Fahrradbügeln,

¹¹ „Verkehrsunfallstatistik 20“, Polizeipräsidium Aachen

¹² MiD 2017, Aachen, INFAS, Personentabellen, S. 54

¹³ MiD 2017, Aachen, INFAS, Personentabellen, S. 49ff

¹⁴ <https://fahrradklima-test.adfc.de>

- die Kampagne „FahrRad in Aachen“ mit Veranstaltungen zum Radverkehr sowie
- Projekte zur Förderung der Motorik und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Kooperationen mit Kindergärten und Schulen sowie Trainings für Erwachsene.

1994 wurde die Stadt Aachen in die **Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise** in NRW e.V. (AGFS) aufgenommen. Mit der Aufnahme hat sie sich die freiwillige Selbstverpflichtung auferlegt, Rad- und Fußverkehr als zukunftsfähige und stadtverträgliche Formen der Mobilität zu fördern. 2021 wurde aufgrund der nachweislichen Aktivitäten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr zum vierten Mal die Mitgliedschaft bestätigt.¹⁵

2005 wurde eine **Arbeitsgruppe Radverkehr** einberufen, die wesentliche Projekte und Fragestellungen zum Radverkehr begleitet hat. Neben Mitarbeitenden der Fachverwaltung aus den Bereichen Verkehrsplanung, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbau nahmen regelmäßig Vertreter*innen der Ratsfraktionen, der Polizei, der ASEAG, des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) sowie einzelne Fahrradhändler*innen, die IHK und die StädteRegion Aachen teil.

2009 und 2015 wurden in den Luftreinhalteplänen viele Maßnahmen für den Radverkehr benannt, die sukzessive bearbeitet wurden und werden. Hierzu wurden in der Vergangenheit die Personalressourcen erweitert.

Nach der Anlage von Radfahr- und Schutzstreifen auf dem Alleenring 2013 wurde immer intensiver darum gerungen, ob Radverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen mit Markierungslösungen hinreichend gesichert ist. Bemängelt wird, dass auf der Fahrbahn gegenüber Autos, LKW und Bussen kein ausreichender Schutz geboten wird. Markierte Radverkehrsanlagen werden als zu schmal empfunden, das Vorbeifahren ohne mittlerweile vorgeschriebenen Sicherheitsabstand (1,5 m) wird moniert.

Der Wunsch nach einer qualitätvolleren und umfanglicheren Radverkehrsinfrastruktur hat viele Menschen dazu bewegt, quantitative Ziele und Transparenz in Form eines Radentscheides zu formulieren. 38.185 wahlberechtigte Einwohner*innen haben 2019 die Forderungen unterschrieben.

Mit der Annahme des Radentscheides Aachen im November 2019 durch den Rat der Stadt Aachen¹⁶ sind mit Bezug auf das Radnetz drei Kernanforderungen an das zukünftige Netzwachstum verbunden:

1. Das Radnetz soll so erweitert werden, dass 90 % der Bevölkerung in max. 200 m Entfernung eine Radhauptroute erreichen kann: **Mehr Radverbindungen!**
2. Das Radnetz soll vor allem in Form von Radhaupttrouten jedes Jahr um 10 km wachsen. Das ist ein Vielfaches mehr als bisher: **Mehr Tempo bei der Umsetzung!**
3. Die Radverkehrsanlagen sollen anders gestaltet werden als in der Vergangenheit: An Hauptverkehrsstraßen sollen 5 km / Jahr baulich getrennte Radwege mit 2,3 m nutzbarer Breite hergestellt werden. An großen Kreuzungen soll der Radverkehr ebenfalls vom Autoverkehr getrennt geführt werden: **Trennung statt Mischung – und das in hohem Umsetzungstempo!**

Darüber hinaus wurden Ziele zum **Fahrradparken**, zur **Gestaltung**, zum **Dialog** und zur **Berichterstattung** formuliert. Diese werden in den folgenden Kapiteln im Detail aufgegriffen.

Vor allem die Forderungen zum Radnetzausbau stellen die Stadt Aachen vor große Herausforderungen. Frühzeitig haben Verwaltung und Politik mit der Aufstockung des Personals reagiert. Neun zusätzliche Stellen wurden für die Umsetzung des Radentscheides eingerichtet. Die Finanzmittel für den Radverkehr wurden erhöht, sodass 2021 3,5 Mio. Euro / Jahr ausgegeben wurden (vorher rd. 850tsd Euro / Jahr).

Das 2020 verabschiedete Integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) der Stadt Aachen hat als eine von drei Handlungssträngen im Bereich der Mobilität die Verlagerung von Autofahrten im Stadtverkehr auf den Umweltverbund als Kernaufgabe definiert. Ein großer Teil dieser Fahrten kann und soll durch den Radverkehr übernommen werden.

2020 wurden in der Mobilitätsstrategie 2030 folgende Ziele für den Verkehr in Aachen festgelegt:

- Hohe Verkehrssicherheit
- Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität
- Stadt der kurzen Wege
- Gute Erreichbarkeit
- Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote
- Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger*innen

¹⁵ www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/agfs/index.html

¹⁶ www.aachen.de/radentscheid

Der Anteil des Umweltverbundes soll dabei von 54 % (2017) auf 64 % (2030) gesteigert werden. Die Zahl der Schwerverletzten um 40 % gesenkt werden.¹⁷

¹⁷ Mobilitätsstrategie 2030: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Strategie2030/2030_Teil2/index.html

1.5 Vision Mobilität 2050

In der „Vision Mobilität 2050“ wurde der wünschenswerte Zustand für den Radverkehr in Aachen wie folgt auf den Punkt gebracht:

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

- *Fast alle Aachener*innen 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.*

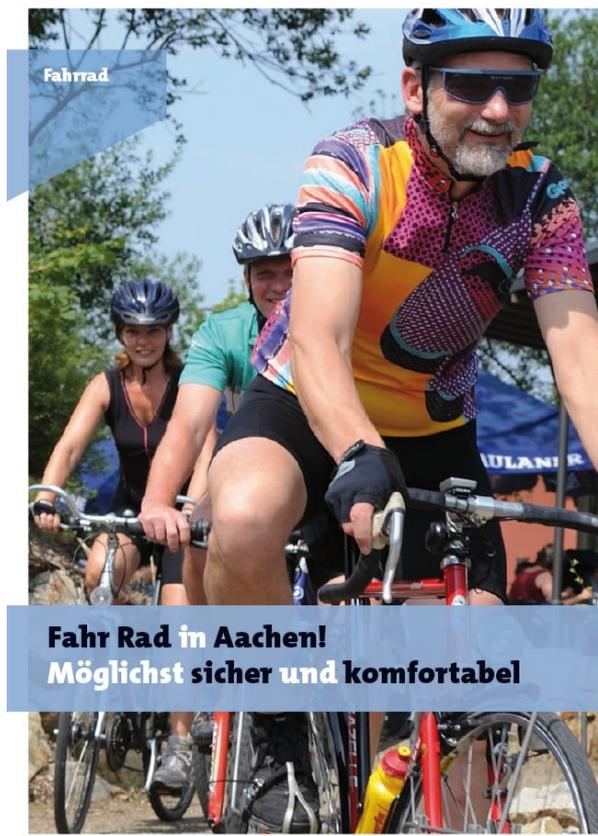


Abbildung 8: Titelmotiv Radverkehr der Vision Mobilität 2050 der Stadt Aachen

1.6 Handlungsfelder

Die Strategie Radverkehr definiert im folgenden konkrete Aufgaben gegliedert nach sechs Handlungsfeldern.



Abbildung 9: Handlungsfelder der Strategie Radverkehr der Stadt Aachen

2 Gestaltung von Radverkehrsanlagen

2.1 Kernaufgaben

In Aachen wird eine einladende, einheitliche und komfortable Radinfrastruktur geschaffen. Hierfür werden **Grundsätze zur Führung des Radverkehrs** definiert, mit denen ein hohes Maß an Sicherheit für geübte und ungeübte Radfahrende erreicht wird. Das Prinzip „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ ist leitend für Planungen der Stadt Aachen¹⁸ und gilt für die Gestaltung der Verkehrsanlagen und für die Betrachtung aller Verkehrsarten in Gänze.

Für die Abwägungsaufgabe beim Straßenraumentwurf im Einzelfall werden für die **Gestaltung von Radverkehrsanlagen** Mindestanforderungen und Regelausführungen festgelegt.

2.2 Ziel des Handlungsfelds

Die Definition von Grundsätzen zur Führung des Radverkehrs stellt eine wertvolle und hilfreiche Grundlage dar, um geltendes Recht und lokale Erkenntnisse zu erfassen, miteinander in Einklang zu bringen und fortschreibungsfähig zu dokumentieren. So wird Radfahren in Aachen sicherer und attraktiver, da die Grundsätze

- als **Grundlage für eine Diskussion** über die Ausgestaltung und die Einsatzbereiche von Radverkehrsinfrastruktur im Einzelfall zur Verfügung stehen,
- die **Planungs- und Entscheidungsfindungsprozesse standardisieren** und damit beschleunigen, sicherstellen, dass alle zu Beteiligten frühzeitig und abteilungsübergreifend angesprochen und beteiligt werden,
- Erfahrungswerte berücksichtigen und dazu beitragen, **redundante Planungsüberlegungen zu vermeiden**
- im Sinne der Begreifbarkeit/Erkennbarkeit einen wesentlichen Beitrag zu einem **einheitlich gestalteten Verkehrsraum** leisten und
- die Einheit von Gestaltung und Betrieb mit dem Ziel, **selbsterklärende und fehlerverzeihende Infrastruktur** zu realisieren, ermöglichen.

Grundsätze, Prinzipien oder Standards stellen i.d.R. keine 1:1 umsetzbaren Lösungen dar. Die individuelle Situation mit den Ansprüchen aller

¹⁸ VwV-StVO zu § 1: „Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit

Verkehrsteilnehmenden, von Aufenthalt und Stadtgestaltung sowie von Grünplanung und Klimaschutz müssen betrachtet und berücksichtigt werden. Abwägung ist eine zentrale Aufgabe von Verwaltung und Politik. Die zu definierenden Grundsätze enthalten daher verschiedene Szenarien, indem „Mindestanforderung“ und „Regelausführung“ festgelegt werden. Hierdurch wird - ausgehend von einem bereits im Grundsatz diskutierten Konsens - eine maximale Flexibilität in der Entscheidung ermöglicht.

2.3 Grundsätze zur Führung des Radverkehrs

Die Grundlage für die Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Aachen bilden die allgemein anerkannten bzw. verbindlichen Regeln der Technik und Gesetze, wie z.B. die Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. deren Verwaltungsvorschrift (VwV StVO), Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und Handreichungen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) e.V..

Die Fachdiskussion zum aktuellen „Stand der Technik“ der Führung des Radverkehrs befindet sich in einer sehr dynamischen Entwicklung. Lag der Fokus in der Vergangenheit bei der Gewährleistung der objektiven Sicherheit, so gewinnen das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden bzw. die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs im Allgemeinen (v.a. durch die Diskussion um die „Mobilitätswende“) zunehmend an Gewicht. Die Stadt Aachen beteiligt sich aktiv an der Erarbeitung und Erprobung neuer Prinzipien der Radverkehrsführung.

Der Stand der Technik wird seitens der Stadt Aachen ergänzt durch die auf kommunaler Ebene politisch beschlossenen Programme und Aktivitäten, wie z.B. dem vom Stadtrat in 2019 angenommenen „Radentscheid Aachen“.

Die Grundsätze zur Führung des Radverkehrs in Aachen werden für wiederkehrende verschiedene Planungsaufgaben definiert. So wird ein für geübte, aber auch insbesondere ungeübte Radfahrende attraktives Angebot einer Aachener Radinfrastruktur geschaffen. Folgende Aspekte werden dabei berücksichtigt:

- **Einheitlich:** Die Führung des Radverkehrs ist für alle Verkehrsteilnehmer*innen klar erkennbar und

Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

möglichst selbsterklärend. Wiederkehrende gleichartige verkehrsräumliche Situationen werden einheitlich und objektiv sicher gelöst. [In den Zielen des Radentscheides wird hierzu u.a. die einheitlich rote Einfärbung von Radfahrflächen genannt.]

- **Einladend:** Bedürfnisse an das subjektive Sicherheitsempfinden insbesondere ungeübter Radfahrer werden berücksichtigt. [In den Zielen des Radentscheides wird hierzu u.a. das Gestaltungsprinzip der baulichen Trennung der Verkehrsarten aufgeführt.]
- **Komfortabel:** Die Attraktivität des Radfahrens wird durch erhöhte Komfortansprüche an die Radinfrastruktur gesteigert. [In den Zielen des Radentscheides werden hierzu u.a. Aussagen zu einem möglichst geringem Rollwiderstand und einer ausreichenden Breite zum Überholen bzw. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden getroffen.]

2.3.1 Grundsätze der Gestaltung von streckenbezogenen Elementen zur Sicherung des Radverkehrs

2.3.1.1 Bauliche Trennung

Insbesondere an stark (und mit hoher Geschwindigkeit) von Kfz-Verkehr genutzten Straßen ist das Bedürfnis einer physischen Trennung der Verkehrsarten besonders hoch, um eine attraktive Radverkehrsführung zu ermöglichen.

Grundsätzlich werden daher bei Neuplanungen und ausreichender Flächenverfügbarkeit **bauliche Radwege** (Bsp. *Ludwigsallee*) zur Sicherung des Radverkehrs an Kfz-Hauptverkehrsstraßen bevorzugt.

Eine bauliche Trennung von Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau kann mit physischen Barrieren zur Kfz-Fahrbahn (= "**protected bike lanes**", Bsp. *Pontwall*) i.d.R. auch ohne größere Umbauerfordernisse hergestellt werden. Gestaltungsformen der Trennelemente werden seit 2020 erprobt und nach der Evaluation in einen Aachener Gestaltungsgrundsatz überführt, um eine einheitliche Anwendung zu ermöglichen.



Abbildung 10: Protected Bike Lane auf dem Pontwall in Aachen

2.3.1.2 Radfahr- und Schutzstreifen

Auch für Radverkehrsanlagen, die nicht baulich getrennt angelegt werden, werden Gestaltungsprinzipien definiert, um eine möglichst hohe objektive und subjektive Verkehrssicherheit erzielen zu können. Dies betrifft vor allem Gestaltungselemente, mit deren Hilfe die Einhaltung des in der StVO festgelegten Überholabstandes von mindestens 1,50 m gefördert und das Sicherheitsrisiko aufschlagender Türen von parkenden Kfz für Radfahrende reduziert wird.

Radfahrstreifen werden daher nach Möglichkeit in ausreichender Breite und grundsätzlich mit Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr ausgestattet, um den räumlichen Abstand zwischen dem parkenden Kfz-Verkehr und den Radfahrenden zu vergrößern. Ergänzend kann über die Markierung von Pufferzonen zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen („buffered bike lanes“, Bsp. Roermonder Straße, Überwurf) nachgedacht werden.

Grundsätze sind auch für die Einsatzbereiche und die Gestaltung von **Schutzstreifen** zu definieren. Hierbei kann das Vorsehen von möglichst breiten im Bedarfsfall von Kfz zu nutzenden Schutzstreifen (Bsp. Adalbertsteinweg) dazu beitragen, ein höheres subjektives Sicherheitsempfinden bei den Radfahrenden zu erzielen.

Untersuchungen (u.a. Beck et al. 2019) legen nahe, dass das tatsächliche Überholverhalten stark durch die infrastrukturelle Gestaltung der Kfz-Fahrbahn und der Radverkehrsanlage beeinflusst wird. Der Verzicht auf Mittelleitlinien auf der Kfz-Fahrbahn kann bei entsprechenden Rahmenbedingungen dazu führen, dass Kfz-Führende Radfahrende mit größerem Abstand überholen (Bsp. Krugenofen). Können Kfz-Führende aus räumlichen Gründen den gesetzlich geforderten Mindestüberholabstand auf der (einstreifigen) Fahrbahn nicht einhalten und wird dieser häufig unterschritten, sollen ergänzende Maßnahmen geprüft werden, die die Verkehrssicherheit erhöhen. Hierzu können u.a. die Schaffung von Abschnitten mit Überholmöglichkeiten, verbesserte Information zum geltenden Überholverbot, konsequente Überwachung und ggfs. die abschnittsweise Führung im Mischverkehr gehören. Dabei wird darauf geachtet, dass Radfahrende an Lichtsignalanlagen am Rückstau der Kfz vorbeifahren können.

2.3.1.3 Weitere Mischverkehrsformen

Aufgrund örtlicher Rahmenbedingungen kann die Führung des Radverkehrs auf einer gemeinsamen Fläche mit anderen Verkehrsarten zweckmäßig sein.

In Aachen wird in Nebenstraßen zur Priorisierung und Bündelung des Radverkehrs im Verlauf von Radhaupt-routen v.a. das Element der **Fahrradstraße** eingesetzt. Bereits seit 2019 werden in Aachen neu eingerichtete Fahrradstraßen entsprechend einer im Herbst 2018 beschlossenen Aachener Gestaltungsrichtlinie umgesetzt

(Bsp. *Lothringerstraße*). Die deutschlandweite Dynamik in diesem Thema ist groß. Die Stadt Aachen verfolgt die fachliche Diskussion hierzu aufmerksam, prüft neue Erkenntnisse und schreibt mit ihnen den Katalog für Aachen ggf. fort.

Um den Zielen und der Funktion einer Fahrradstraße gerecht zu werden, ist die effektive Reduktion der Kfz-Verkehrsstärke zum Beispiel durch Modalfilter oder weiträumiger Verkehrslenkung zu prüfen.

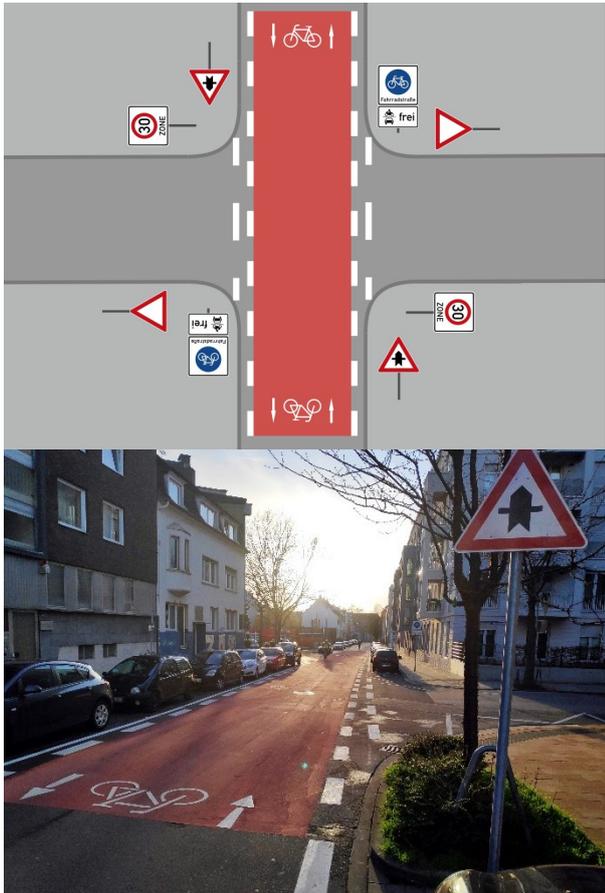


Abbildung 11: Aachener Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen – Vorfahrtberechtigter Knotenpunkt

Auf Straßen, auf denen **Rad- und Kfz-Verkehr im Mischverkehr** ohne weitere Radverkehrselemente geführt werden, wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinne der Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr geprüft. Auch bei der Planung von Mischverkehrslösungen sind die oben aufgeführten Prinzipien zu Sicherheitsabständen zu berücksichtigen.

Die **gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr** wird aufgrund potentieller Konflikte zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden innerorts nur im Ausnahmefall angewandt. Sie kommt dann in Betracht, wenn die zur Verfügung stehende nutzbare Gesamtbreite eine Trennung mit jeweils ausreichend breiten Flächen für den Kfz/Bus, Rad- und Fußverkehr nicht erlaubt (Bsp. *Vennbahnweg*). Gestaltungsgrundsätze hinsichtlich der

Breiten, Oberflächen und kommunikativer Begleitelemente werden festgelegt, um ein verträgliches Miteinander von Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und auf Gehwegen bzw. in Fußgängerzonen mit Radverkehrsfreigabe zu unterstützen. Dabei wird der jeweiligen Netzbedeutung der Verkehrsarten Rechnung getragen.

2.3.2 Grundsätze der Gestaltung von Knoten und punktuellen Elementen

Während seitens der Radfahrenden subjektiv die lineare Führung des Radverkehrs (entlang der Strecke) in ihrer Relevanz zur Erhöhung der Verkehrssicherheit i.d.R. an erster Stelle genannt wird, ist v.a. die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten ein zentraler Ansatzpunkt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Objektive Unfallzahlen belegen dies.

2.3.2.1 Zeitliche und räumliche Trennung

Um ein Höchstmaß an objektiver Sicherheit zu erreichen, wird bei der Planung von **Knotenpunkten** die räumliche und/oder zeitliche Trennung sich schneidender Verkehrsströme/-arten mit Priorität verfolgt.

Die räumliche Trennung wird durch eine planfreie Knotenpunktgestaltung erzielt, d.h. die unterschiedlichen Verkehrsarten kommen nicht in Kontakt, weil sie auf unterschiedlichen Niveaus (Bsp. *BTRW Aachen-Jülich / Hergelsbendenstraße*) oder in unterschiedlichen Räumen geführt werden. Der Bau hierfür erforderlicher Brücken- oder Tunnelbauwerke erfordert umfangreiche Ressourcen, weshalb diese Maßnahmen v.a. hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses individuell zu prüfen sind.

Die zeitliche Trennung der Verkehrsströme wird in Knoten mit Hilfe von Lichtsignaltechnik erreicht. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird stets geprüft, ob eine konfliktfreie Signalisierung, d.h. unterschiedliche Bewegungsrichtungen werden zeitlich getrennt frei gegeben, möglich ist (Bsp. *Beschluss Knoten Bastei*).

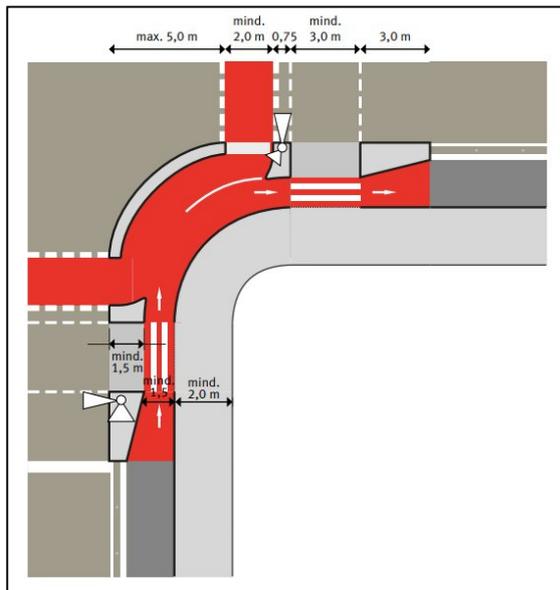


Abbildung 12: Zebrastreifen über einen Radweg¹⁹

Die an bedingt verträglich signalisierten Knoten erforderlichen gestalterischen Lösungen werden aktuell deutschlandweit fachlich kontrovers diskutiert. Teil der Diskussion sind auch Gestaltungselemente, die im Rahmen des Ziels 3 des Aachener Radentscheides gefordert werden (abgesetzte Furten, bauliche Schutzinseln entsprechend dem „niederländischen Knotenpunktdesign“). Die Stadt Aachen verfolgt diese bundesweite Diskussion und die daraus resultierenden Fachveröffentlichungen aufmerksam und bringt sich aktiv in den Meinungsbildungsprozess ein. Darauf aufbauend werden auch in Aachen Anwendungsfälle und Rahmenbedingungen angepasst und in Gestaltungsgrundsätze von lichtsignalisierten Knotenpunkten überführt.

2.3.2.2 Aufmerksamkeit

Auch für Knotenpunkte, die nicht über eine Signalanlage geregelt werden (z.B. **Einmündungen untergeordneter Straßen**), werden Grundsätze formuliert, die die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs erhöhen. Hierfür werden Elemente, wie z.B. Anhebungen des Einmündungsbereiches und möglichst kleine Abbiegeradien zur Erhöhung der Aufmerksamkeit auf eine mögliche Konfliktsituation und zur Reduzierung der Geschwindigkeiten festgelegt.

Grundprinzipien der Gestaltung von Radverkehrsanlagen werden auch für punktuelle Streckenabschnitte, an denen verschiedene Verkehrsanforderungen aufeinandertreffen, erarbeitet, damit eine einheitliche, klare und somit sichere Verkehrsführung ermöglicht wird. Der Fokus liegt hierbei auf der Steigerung der Aufmerksamkeit auf das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer*innen und ein sicheres Miteinander.

Ein wichtiger Baustein eines Gesamtkataloges ist die Definition von Gestaltungsgrundsätzen der Radverkehrsführung an **Bushaltestellen**. Hier trifft eine Vielzahl verschiedener Belange aufeinander: Neben Flächen für wartende sowie ein- und aussteigende Fahrgäste und haltende Busse, sind auch Räume für den entlang der Bushaltestelle fließenden Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr zu berücksichtigen. Mögliche Führungsformen werden maßgeblich bestimmt durch die Flächenverfügbarkeit und den Raum- bzw. Qualitätsansprüche der erforderlichen Elemente. Die Definition von entsprechenden Gestaltungsprinzipien für die Stadt Aachen wird seit 2021 erarbeitet. Weitere Detailbetrachtungen werden für **Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs** geführt.



Abbildung 13: Musterskizze 2-C aus dem Dokument (im Entwurf, 2022): „Grundsätze zur Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen in Aachen“

¹⁹ Datenblatt QSF 08 aus „Querungsstellen für die Nahmobilität“ der AFGS (2021) auf Grundlage eines Entwurfs der Stadt Aachen

2.4 Gestaltung von Radverkehrsanlagen als Abwägungsaufgabe

Die Definition von Gestaltungsgrundsätzen der Radverkehrsführung in Aachen stellt die Basis der späteren Umsetzung dar. Beim konkreten Straßenraumentwurf treten in der Regel verschiedene und sich teilweise widersprechende Ansprüche an den öffentlichen Raum auf, die im Rahmen einer Abwägungsaufgabe der Planenden und Entscheidenden betrachtet werden müssen.

Um diesem Erfordernis, insbesondere auch im Rahmen der Förderung anderer Verkehrsarten des Umweltverbundes, gerecht zu werden, werden Anwendungsbereiche verschiedener Führungsformen des Radverkehrs mit verschiedenen Spannweiten in der konkreten Ausführung definiert. Neben anzustrebenden „Regelausführungen“ werden daher auch „Mindestanforderungen“ festgelegt.

Für die Wahl der möglichen Führungsformen des Radverkehrs und der Spannweiten der Ausgestaltung werden folgenden Kriterien betrachtet:

- **Hierarchie im Radverkehrsnetz und Zusammensetzung der Gruppe der Nutzer*innen:** Im Rahmen der Festlegung eines Radhauptnetzes für die Stadt Aachen (vgl. Handlungsfeld 2) werden verschiedene Hierarchiestufen der Radverkehrsbedeutung einzelner Verbindungen definiert und besondere Anforderungen hinsichtlich der Hauptnutzergruppen (z.B. Schüler*innen) identifiziert. Je höher die Hierarchiestufe im Radverkehrsnetz, desto vorrangiger/dringlicher sind die Belange einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs zu berücksichtigen (→ insbesondere hinsichtlich der Führungsform).
- **Potenzial der zukünftigen Radverkehrsstärke:** Auch innerhalb einer Hierarchiestufe im Radverkehrsnetz kann sich das Potenzial der zukünftigen Radverkehrsstärke aufgrund der räumlichen und demographischen Gegebenheiten stark unterscheiden. Je höher das Potenzial der zukünftigen Radverkehrsmenge, desto vorrangiger/dringlicher sind die Belange einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs zu berücksichtigen (→ insbesondere hinsichtlich der Breite der Radverkehrsanlage).
- **Konkurrierende verkehrliche Nutzungen:** Die Anforderungen an die Gestaltung der Radverkehrsführung hängen auch in hohem Maße mit der Intensität konkurrierender Nutzungen des öffentlichen Straßenraums durch andere Verkehrsarten zusammen. Je stärker er konkurrierend genutzt wird, desto dringlicher sind die Belange einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs zu berücksichtigen (→ insbesondere hinsichtlich des Bedarfs der (baulichen) Trennung), sofern dem Radverkehr in dem jeweiligen Straßenraum ein Vorrang gegenüber

anderen Verkehrsteilnehmenden des Umweltverbundes eingeräumt wird.

3 Aufwertung und Ausbau Radverkehrsnetz

3.1 Kernaufgaben

Bestehende Radverkehrsanlagen, die nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, werden angepasst und bestehende Gefahrenstellen werden beseitigt. Fehlende Sicherungselemente für den Radverkehr werden ergänzt.

Für Aachen wird ein gestuftes Radnetz mit unterschiedlichen Qualitäten definiert. Für die Radhauptverbindungen wird eine Erschließungsqualität von 90%²⁰ angestrebt. Der Ausbau des Radhauptnetzes erfolgt für komplette Routen unter Berücksichtigung der Netzhierarchiestufe, des Fahrradpotenzials und der Gestaltungsstandards. Das Netz soll nicht nur in erster Linie aus Radialrouten in die Innenstadt bestehen, sondern auch außerhalb der Innenstadt engmaschig sein, um für alle Verkehrsbeziehungen möglichst direkte Routen zu schaffen.

Notwendige Straßenbau- und Fahrbahnerneuerungsmaßnahmen werden genutzt, um radverkehrsfördernde Maßnahmen umzusetzen. Hierbei werden auch Zwischenlösungen in Betracht gezogen, die die Radverkehrsqualität bis zum finalen Ausbau der Radinfrastruktur mit niederschweligen Maßnahmen verbessern können. Dabei wird übergeordnet die Mobilitätswende als Ganzes und damit auch die Anforderungen des Fußverkehrs und des ÖPNVs berücksichtigt.

Der Ausbau des Radnetzes soll deutlich schneller und systematischer als in der Vergangenheit auf der Basis eines Maßnahmenplanes erfolgen.

3.2 Das Aachener Radverkehrsnetz

Beim Aachener Radverkehrsnetz wird unterschieden zwischen dem **Radnetz**, also ausgewiesenen und beschilderten Routenverläufen, und **Radverkehrsanlagen**. Radverkehrsanlagen sind dabei erkennbar baulich angelegte Radwege sowie markierte Fahrradstraßen, Schutz- und Radfahrstreifen

In der Vergangenheit bestand der Ausbau des Radverkehrsnetzes im Wesentlichen aus der **Markierung von Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen**, die über keine Radverkehrsanlagen verfügten. Abbildung 1 zeigt für die Jahre ab 2007, in welchem Umfang verschiedene Führungsformen hergestellt wurden. Die Markierung von Schutz- und Radfahrstreifen auf dem Grabenring (2010) und dem Alleenring (2013)

²⁰ 90% der Bevölkerung leben in 200m Entfernung zu einer Haupttradroute

stellten in der Vergangenheit die Jahre mit dem größten Streckenausbau im Radnetz dar. In den meisten Fällen konnten nur zw. **1 und 4 km neue Radverkehrsanlagen pro Jahr** angelegt werden.

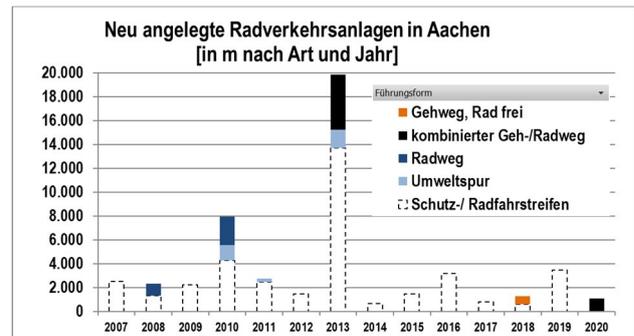


Abbildung 14: Neu angelegte Radverkehrsanlagen 2007-2020

Der Bestand der zum 1.1.2022 rd. 280 km Radverkehrsanlagen in Aachen ist getrennt nach Art der Radverkehrsanlage in einer Tabelle in Anlage 1 dargestellt. Der Radverkehr wird auf 39,6 km (14%) straßenunabhängig geführt, auf 164,8 km (59%) baulich von der Fahrbahn getrennt, auf 5,4 km (2%) als Fahrradstraßen und auf 71,0 km (25%) als Schutz- oder Radfahrstreifen. Hinzu kommt die regelkonforme Führung des Radverkehr auf der Fahrbahn in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen sowie die Nutzung von Wirtschaft- und Waldwegen.

Als Anlage 2 sind die Radverkehrsanlagen in einer Karte dargestellt, die über das Geoportal der Stadt Aachen zukünftig jährlich aktualisiert verfügbar gemacht wird.

Die Weiterentwicklung des bestehenden Radnetzes sowie die kontinuierliche Verbesserung der Radverkehrsanlagen gehören zu den Kernaufgaben von Verwaltung und Politik um das Radfahren in Aachen nachhaltig zu stärken.

Zunächst sollen unsichere oder als unsicher empfundene Radverkehrsanlagen im Bestand aufgewertet werden, so dass diese besser durch Radfahrer*innen genutzt werden können.

3.3 Anpassung von bestehenden Radverkehrsanlagen und Beseitigung von Gefahrenstellen

Das Radverkehrsnetz in Aachen ist über viele Jahre weitmöglich entsprechend des jeweils geltenden Standes der

Technik gebaut bzw. markiert worden. Die Qualitätsansprüche an den Radverkehr sind dabei gestiegen. Der **Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“** wird dabei beachtet. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ werden seit Längerem überarbeitet. Aus geänderten Richtlinien und aus Gefahrenstellen ergibt sich Anpassungsbedarf im Bestand gemäß den im vorigen Kapitel „Gestaltung von Radverkehrsanlagen“ beschriebenen Grundsätzen.

Die **Benutzungspflicht** vieler Radverkehrsanlagen ist in Aachen in den vergangenen Jahren aufgehoben worden. Dazu zählen auch Radwege, die aufgrund ihrer geringen Breiten in so genannte „andere Radwege“ umgewandelt wurden. Damit darf in vielen Straßen sowohl im Seitenraum als auch auf der Fahrbahn gefahren werden. Maßgeblich ist die vor Ort angebrachte Beschilderung. Bei vielen Verkehrsteilnehmer*innen besteht Unkenntnis über die Wahloption, teilweise führt die Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr zu Missfallensäußerungen von Kfz-Lenkenden (s.a. Kap. 7 Kampagnen zum Radfahren).

Sofern Radverkehrsanlagen aus Verkehrssicherheitsgründen auffällig werden, werden Veränderungen geplant und umgesetzt. Sofern der bauliche Zustand dieser Anlagen schlecht ist, wird eine **Sanierungs- oder Umbaumöglichkeit** geprüft (s. Kapitel „Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen“).

Als Führungsform des Radverkehrs auf der Fahrbahn sind derzeit **Radfahr- und Schutzstreifen auf einer Länge von rd. 60 km** markiert. Als Gefahrenstellen gelten Radfahr- und Schutzstreifen dort, wo es keinen Sicherheitsabstand zu einem Parkstreifen gibt. Fehlende Sicherheitstrennstreifen sind nach heutigen Maßstäben nicht mehr Stand der Technik und haben in einigen Straßenabschnitten zu Unfallhäufungsstellen mit dem ruhenden Kfz-Verkehr (so genannte „Dooring-Unfälle“) geführt (z.B. Alt-Haarener-Straße, Jülicher Straße). Hier werden die Mängel nach einer Prioritätenliste aufgrund des Gefahrenpotenzials abgearbeitet und durch geänderte Querschnittsaufteilungen bzw. Markierungen beseitigt. Dabei wird auch durch die Wegnahme von Parkständen reagiert.

Fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen werden als Mangel im Radnetz wahrgenommen. Das Ziel ist es daher, an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen zu schaffen. Der Adalbertsteinweg oder der innenstadtnahe Teil der Roermonder Straße sind bekannte Hauptverkehrsstraßen mit viel Autoverkehr, wichtigen Zielen, aber ohne Radverkehrsanlagen. Es ist zu klären, an welchen Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen vorhandene Führungen in baulich getrennte Führungsformen möglich und für die Radförderung besonders zielführend sind. Die Festlegung einer Priorisierung für Maßnahmen zum „Lückenschluss“ oder zur „Aufwertung“ werden in einem „Maßnahmenplan Radverkehr 2030“ dokumentiert.

Besondere Gefahrenstellen für den Radverkehr stellen **Kreuzungen** dar, die die Attraktivität einer Radroute deutlich beeinflussen. Für den Knoten an der Bastei wurde daher 2021 erstmalig die Planung einer baulich getrennten Führung nach dem **Prinzip niederländischer Kreuzungen** beschlossen, der 2022 ausgebaut wird. Da es in Deutschland bisher wenig Erfahrungen mit diesem Knotendesign gibt, sollen hier wichtige Erkenntnisse für weitere Knoten gesammelt werden. Eine gründliche Beobachtung wird dabei als besonders wichtig bewertet. Dort, wo an längeren Straßenabschnitten baulich getrennte Radwege neu geplant werden (z.B. Breslauer Straße), wird eine getrennte Führung auch in den Knoten bei der Planung berücksichtigt.

Ein **entsprechendes Konzept mit Prioritätseinstufungen von Maßnahmen** wird aufgestellt und für die Haushaltseinplanung der kommenden Jahre berücksichtigt. Dabei hat die zügige Beseitigung von Gefahrenstellen die höchste Priorität.

3.4 Herstellung durchgängiger Radrouten im gestuften Radnetz, insbesondere der Hauptradrouten.

In der Stadt Aachen wurde in den 90er Jahren auf Basis einer landesweiten abgestimmten Verfahrensweise ein ausgeschildertes Radverkehrsnetz **mit einer Länge von 187 km ausgeschildert**. Die Routenverläufe wurden 1994 mit dem **Radverkehrsplan** festgelegt. Es handelt sich um ein im Wesentlichen sternförmig auf die Stadtmitte ausgerichtetes Radroutennetz. Für die Routen wurden Verläufe gewählt, die möglichst gut für Radfahrende nutzbar sind. Das Netz ist u.a. im „Radroutenplaner NRW“ hinterlegt und kann prioritär für das Routing genutzt werden.

Mit dem bestehenden Routennetz sind heute **71 % der Aachener Bevölkerung** erschlossen, wenn man einen Korridor von 200 m rechts und links der Routen betrachtet. Legt man einen Korridor mit 400 m Einzugsbereich rechts und links der bestehenden Trassen an, sind heute 90 % der Einwohner mit dem Radroutennetz erschlossen.

2021 wurde die Radnetzbeschilderung in Aachen mit der Einrichtung des touristischen Knotenpunktsystems vervollständigt. Damit wurde das ausgeschilderte Radnetz zugleich **um 68 km auf jetzt 255 km erweitert**.

Bei der Neuaufstellung des Luftreinhalteplanes 2015 wurde die Erarbeitung eines „**Rad-Vorrang-Netzes**“ als Maßnahme beschlossen. 2019 hat der Mobilitätsausschuss nach einer Beteiligung der Öffentlichkeit und aller Bezirksvertretungen das Konzept des Rad-Vorrang-Netzes zustimmend zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, auf Grundlage der beschriebenen Verläufe der Rad-Vorrang-Routen (RVR) die weitere Detailplanung zu erarbeiten.

Das beschlossene Rad-Vorrang-Netz ist so angelegt, dass aus allen äußeren Stadtteilen eine Rad-Vorrang-Route in die Innenstadt existiert. In der Innenstadt ist der **Grabenring als Verteilerring** für alle Rad-Vorrang-Routen festgelegt worden. Die Führung soll durchgängig erkennbar sein und die Abschnitte möglichst als baulich getrennte Wege oder Fahrradstraßen mit wenig Autoverkehr gestaltet werden. Mit Ausnahme des Rad-schnellweges nach Herzogenrath sollen die Routen dabei über bestehende Straßen geführt werden. Das Rad-Vorrang-Netz wird perspektivisch zusätzlich durch tangentielle Routen ergänzt, die direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen ohne Umweg über die Innenstadt schaffen.

Das 2019 beschlossene **Rad-Vorrang-Netz umfasst rd. 60 km** und erschließt durch seinen Verlauf - zusammen mit den geplanten regionalen Radverbindungen - alleine bereits **56 %²¹ der Bevölkerung in 200 m** (s. Anlage 3).

Die Rad-Vorrang-Routen nach Eilendorf (6,8 km) und zum Campus Melaten (2,3 km) waren Teil des Förderprojektes „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“. Bei beiden Routen stehen noch Teilaufgaben aus. In diesem ersten Projekt wurden zentrale Grundlagen für das gesamte Rad-Vorrang-Netz gelegt und Erfahrungen für den Ausbau des Netzes gesammelt:

Am 13.09.2018 hat der Mobilitätsausschuss das Konzept zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen beschlossen.

Am 12.09.2019 wurden Konzept und Verlauf des Rad-Vorrang-Netzes beschlossen.

Am 31.10.2019 wurde der Beschluss zu den Gestaltungsstandards zur Verdeutlichung von Rad-Vorrang-Routen und Premiumfußwegen beschlossen.

Mit der **Lothringer Straße** zw. Wilhelm- und Harscampstraße wurde 2021 die **erste Fahrradstraße** eingeweiht, bei der für die Herstellung der optimalen Breite einer Fahrradstraße **Stellplätze am Straßenrand entfernt** wurden, eine Roteinfärbung auf gesamter Länge vorgenommen, die Querstraßen zu Gehwegüberfahrten umgebaut wurden und über den Alleenring stadtauswärts eine eigene Fahrradampel installiert.

Bei Stellen, an denen auf kürzeren Abschnitten die Rad-Vorrang-Routen gemeinsam mit Fußwegen geführt werden, diese kreuzen, über Plätze führen oder sonst aufgrund von Platzmangel keine getrennte Führung möglich ist, ist im Einzelfall zu prüfen, wem Vorrang eingeräumt wird, der dann auch durch verkehrsrechtliche Anordnungen deutlich wird (z.B. Fußgängerüberweg auf Radweg).

Der Ausbau der Radvorrangroute Brand (insgesamt 7,4 km) bis zum Anschlusspunkt an die RVR Eilendorf ist Teil des Förderprojektes #AachenMooVe! (2020-2022). Hier

lag der Schwerpunkt auf der Umsetzung von Fahrradstraßen und kleineren Straßenraumanpassungen.

Die Gestaltung des Grabenringes zum Radverteilerling stellt städtebaulich und verkehrsplanerisch eine besondere Herausforderung bei der Umsetzung des Rad-Vorrang-Netzes dar. Der Dialog über dieses Projekt wurde 2019 mit einer längeren Beteiligung in der „planbar“ am Theaterplatz gestartet.

Mit dem **Reallabor Templergraben 2021** wurde ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur weiteren Reduktion des Kfz-Verkehrs auf dem Grabenring begonnen. Über eine Schleifenerschließung soll perspektivisch der Durchgangsverkehr auf dem Grabenring reduziert werden, um so die Attraktivität für Radfahrer*innen zu steigern und ein gutes Miteinander des verbleibenden Kfz-Verkehrs, insbesondere des ÖPNV erreichen zu können. Der Grabenring als zentraler Radverteilerling ist ein Hauptbestandteil der Aachener Mobilitätswende.

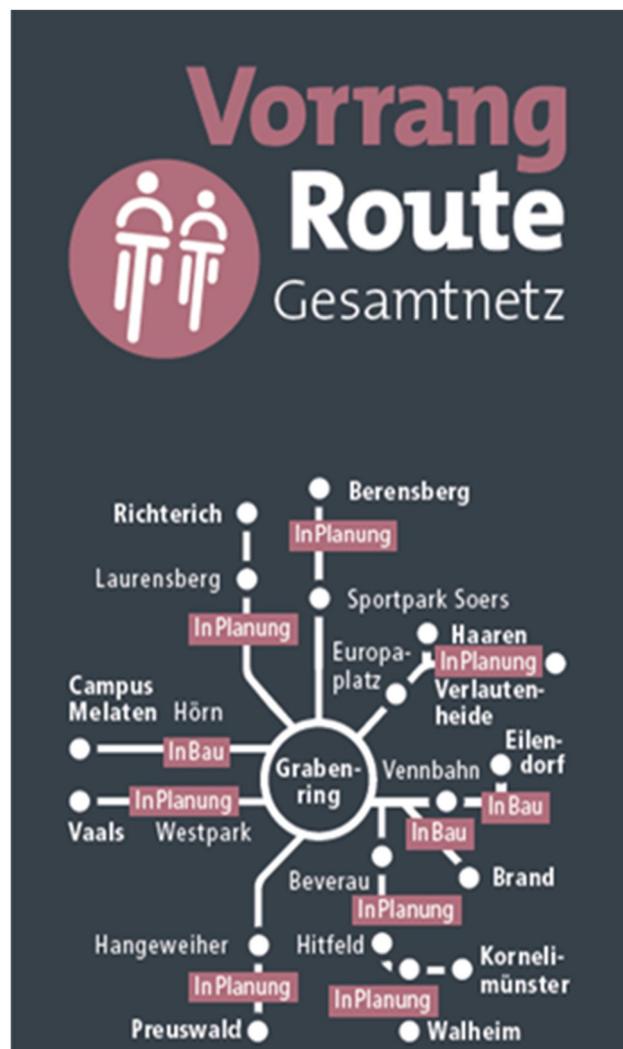


Abbildung 15: Rad-Vorrang-Netz

²¹ Das Rad-Vorrang-Netz allein (ohne regionale Radrouten) erschließt 46% der Bevölkerung.

Der Förderantrag für die Realisierung der RVR Haaren-Verlautenheide (ca. 6 km) wurde im Dezember 2021 bewilligt. Es ist beabsichtigt die Route zwischen 2022 und 2024 zu planen und mit der baulichen Umsetzung zu beginnen.

2021 wurde zur Erarbeitung eines **Radhauptnetzes für Aachen**, das die Anforderungen an ein differenziertes Radnetz aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) berücksichtigt, ein externes Büro beauftragt. Bis Ende 2022 sollen der Aufwand und die Sequenzierung für den Ausbau der noch ausstehenden Rad-Vorrang-Routen abgeleitet und in den Maßnahmenplan Radverkehr aufgenommen werden.

Der Ausbau der regionalen Radverbindungen ist für die Anbindung der benachbarten Kommunen auch in Belgien und den Niederlanden für Pendler aber auch für Touristen von hoher Bedeutung. An der Verbesserung dieser Verbindungen wird daher kontinuierlich gearbeitet (z.B. Bahntrassenradweg Aachen-Jülich, Vennbahnweg, Alte Vaalser Straße, Radschnellweg Euregio RS4, Anbindung an das RAVeL-Netz, Durchgängiger Anschluss der niederländischen Nachbargemeinden).

Radrouten, die über die gesamte Länge Sicherheit und ein hohes Maß an Fahrkomfort bieten, sollen Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad bewegen; die kontinuierliche Durchgängigkeit der Routen ist dabei von besonderer Bedeutung. Um die radverkehrliche Nutzung messen zu können, werden zukünftig **Dauerzählstellen** auf allen relevanten Routen möglichst vor Beginn von Aufwertungsmaßnahmen installiert.

Zentrale Herausforderung bei der weiteren Umsetzung ist die durchgängige Bereitstellung ausreichender Planungs- und Bauressourcen sowie deren Koordination mit anderen baulichen Maßnahmen im Verkehrsraum. Dies ist erforderlich, damit die **Umsetzung aller Maßnahmen entlang einer Route in einem vorgegebenen Zeitrahmen** gewährleistet werden kann.

3.5 Nutzung von Straßenumbauvorhaben und Fahrbahnerneuerungsmaßnahmen für eine Aufwertung der Radverkehrsführung

Maßnahmen zur Erneuerung der unterirdischen Infrastruktur vor allem durch die Regionetz stellen große, langwierige Eingriffe in das Verkehrsnetz der Stadt Aachen dar. Die Fertigstellung des Untergrundes wird i.d.R. genutzt, um eine zeitgemäße Wiederherstellung der Oberfläche durch die Stadt Aachen zu realisieren. Dabei wird ebenfalls geprüft, ob eine neue Flächenaufteilung (Parken, Spurenreduktion für Kfz etc.) für Verbesserungen für den Radverkehr genutzt werden kann.

In den Jahren **2019 - 2021 wurden im Schnitt Straßenumbaumaßnahmen auf einer Länge von ca. 3 km / Jahr mit einem Volumen von zwischen 2 und 4 Mio.**

EUR p.a. umgesetzt. Die Länge der hergestellten Straßen, die auch den Radverkehr betrafen betrug zwischen 700 m und 2,2 km / Jahr. Für die Jahre **2022 - 2024 ist der Umbau von jährlich 4 - 6 km Straßen** vorgesehen, davon deutlich mehr (3 - 4 km) mit Bezug zum Radverkehr.

Bei allen Vorhaben wird geprüft, ob und wie weit die Maßnahme für eine Verbesserung für den Radverkehr genutzt werden soll. Der Spielraum für Veränderungen und zur Schaffung baulich getrennter Radwege ist dabei abhängig von der Intensität der Eingriffe.

Jährlich werden durch den Aachener Stadtbetrieb rd. 15 Straßen mit etwa 40.000 m² Fläche erneuert. Neumarkierungen einschl. evtl. baulicher Trennelemente (z.B. Poller, Steine etc.) finden unter Beachtung der geltenden Regelwerke und der in Kap. 2 beschriebenen Standards für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Aachen statt. Die geänderten Querschnitte werden dabei verwaltungsintern abgestimmt.

Anlage 1: Bestand der Radverkehrsanlagen in Aachen (Tabelle) (Stand 01/2022)

Anlage 2: Bestand der Radverkehrsanlagen in Aachen (Karte) (Stand 01/2022)

Anlage 3: Erschließungsqualität des Rad-Vorrang-Netzes in Aachen

4 Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen

4.1 Kernaufgaben

Radverkehrsanlagen sollen ganzjährig befahrbar sein.

- Eine Behinderung des Radverkehrs auf Radverkehrsanlagen durch regelunkonforme Nutzung wird durch **Verkehrsraumkontrollen** aktiv unterbunden und sanktioniert.
- Eine durch Verunreinigung (wie Scherben, Laub und Windwurf), Schnee oder Glätte eingeschränkte Nutzbarkeit wird durch **Reinigung und Winterwartung** zügig und priorisiert wiederhergestellt.
- Kontinuierliche **Überprüfung, Wartung und Instandsetzung** des Zustandes der Radverkehrsinfrastruktur sichert ein verkehrssicheres und komfortables Befahren. Für grundsätzlich erhaltbare und regelkonforme Radverkehrsanlagen wird ein Sanierungsprogramm aufgestellt und umgesetzt.
- An **Baustellen** werden dem Radverkehr eindeutig **ausgewiesene Alternativführungen** angeboten. Hierbei ist sowohl die straßen- als auch die routenbezogene Führung zu berücksichtigen.

4.2 Verkehrsraumkontrollen

Der Fachbereich Sicherheit und Ordnung (FB 32) überwacht die Radverkehrsanlagen der Stadt Aachen mit besonderem Schwerpunkt.

Seit knapp zwei Jahren sind hierzu zusätzlich zwei Pedelec-Streifen ausschließlich für die Radwege und Schutzstreifen im Stadtgebiet eingesetzt. Darüber hinaus finden immer wieder konzentrierte Schwerpunkteinsätze für diese Bereiche statt - auch in Zusammenarbeit mit der Polizei.

Die Mitarbeiter*innen des FB 32 sind angewiesen, bei festgestellten Ordnungswidrigkeiten auf Radverkehrsanlagen mit einer Null-Toleranz-Grenze vorzugehen und unmittelbar ordnungsbehördliche Maßnahmen zu treffen bzw. einzuleiten. Bei eklatanten Parkverstößen mit Behinderung wird regelmäßig auch abgeschleppt.

Präventive Maßnahmen kann der Fachbereich Sicherheit und Ordnung in diesem Zusammenhang allerdings nur sehr eingeschränkt treffen.

Der Ordnungsbehörde ist nicht möglich, rund um die Uhr Überwachungskräfte für alle Radverkehrsanlagen im

Aachener Stadtgebiet einzusetzen. Vor Ort handelt es sich daher letztlich immer um Momentaufnahmen.

Da sich Verkehrsteilnehmende erfahrungsgemäß regelkonform verhalten, sofern uniformierte Mitarbeiter*innen gesichtet werden, sind wiederholte Rundgänge Kern der Überwachungsstrategie; darüber hinaus werden Hinweisen aufmerksamer Bürger*innen geprüft und bei Verstößen sanktioniert.

Nach telefonischer Meldung bzw. Eingang einer entsprechenden Anzeige per E-Mail können Überwachungskräfte unmittelbar in die gemeldeten Bereiche gesandt werden und die mitgeteilten Parkverstöße ahnden.

4.3 Instandhaltung von Radverkehrsanlagen

4.3.1 Mängelerfassung

Für die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen bestehen in Aachen derzeit keine definierten einheitlichen Standards. Diverse Faktoren wie Aufbau, Schadbild und Nutzung beeinflussen die Notwendigkeit einer entsprechenden Sanierung. Im Rahmen der **Verkehrssicherungspflicht** überprüft der Stadtbetrieb alle Straßen und Radverkehrsanlagen regelmäßig und bessert bei Bedarf aus. Die Überprüfung der Verkehrssicherheit der Straßen erfolgt auf Basis einzelner Schäden, die je nach Schweregrad bearbeitet/behoben werden. Gleichzeitig werden dabei auch Mängel erfasst.

Neben diesem Grunderfordernis der Verkehrssicherungspflicht wird die strukturierte Mängelerfassung zukünftig über drei weitere Bausteine erfolgen:

- **Erfassung der Straßenzustände** im Rahmen der vorgeschriebenen Folgeinventur des Infrastrukturvermögens alle 5-10 Jahre
- **Ableitung des Zustands aller Straßen** durch Bildbefahrung
- **Mängelmeldung durch Bürger*innen** über ein zentrales Meldeportal

Die Erfassung der Straßenzustände erfolgt im Rahmen der vorgeschriebenen **Folgeinventur des Infrastrukturvermögens** alle 5-10 Jahre. Die aktuellste Bestandsaufnahme aller Straßen im Stadtgebiet enthält die Zustandswerte zum Stichtag 31.12.2015. Diese Zustandswerte geben Aufschluss über strukturelle und/oder oberflächliche Straßenschäden, die in die bilanzielle Bewertung des Straßenwertes einfließen. Bei der Zustandserfassung werden alle Spuren (Flächen gleicher Nutzung)

getrennt betrachtet. Sofern sich Zustandswerte ändern, wird der Straßenraum in weitere Unterabschnitte unterteilt. Daraus resultieren unter Umständen für einen Straßenabschnitt mehrere unterschiedliche Zustandsabschnitte. Die Erfassung berücksichtigt auch die Vorgaben der EMI-Richtlinie (Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen). Die Zustände werden auf einer Skala von 1 bis 5 (sehr gut bis schlecht) bewertet.



Abbildung 16: Visualisierung der Straßenzustandsnoten

Note	Km	%
1,0 - 1,5	123,3	14,5%
1,6 - 2,5	412,2	48,4%
2,6 bis 3,5	95,4	11,2%
3,6 bis 4,5	104,7	12,3%
4,6 bis 5,0	112,3	13,2%
nicht zuzuordnen	3,8	0,4%
Gesamtlänge	851,7	100,0%

Tabelle 1: Länge der Abschnitte nach Straßenzustandsnote

Im Rahmen einer **Bildbefahrung aller Aachener Straßen (Projekt Vista)** werden im 1. Halbjahr 2022 im gesamten Stadtgebiet Straßen und auf der Fahrbahn geführte Radverkehrsanlagen erfasst. Aufgenommen werden sowohl Verkehrszeichen, Realfächen, Markierungen als auch Schäden an der Oberfläche. Daraus lassen sich Straßenzustände und Zustandsnoten ableiten. Die Bildbefahrung stellt die Grundlage für die nächstfolgende Inventur des Infrastrukturvermögens dar.

4.3.2 Sanierungsprogramm für Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen (RVA), die sich auf der Fahrbahn befinden, werden automatisch über die Zustandsnote für die Fahrbahn bewertet. Diese Zustandsnote ist

hinsichtlich der besonderen Ansprüche des Radverkehrs zu interpretieren. Der Zustand aller weiteren RVA wird separat erfasst. Durch die systematische Erfassung der Zustandsnoten der Radverkehrsanlagen ist es möglich, die RVA nach ihrem Sanierungsbedarf zu kategorisieren. Hierbei wird identifiziert, welche Radverkehrsanlagen leichte Mängel aufweisen und durch Sanierungsarbeiten zu beheben sind. Größere Mängel machen eine grundlegende Erneuerung der Anlage notwendig, was in der Regel mit der Diskussion über die Neuaufteilung des Straßenraumes verbunden ist.

Für das Aufstellen einer Prioritätenliste der Sanierung von Radwegen ist der Abgleich des baulichen Zustandes mit der grundsätzlichen funktionalen Erhältbarkeit notwendig. Mittels eines Kriterienkatalogs wird festgelegt, ob eine Radverkehrsanlagen in den Bestandsmaßen erhalten werden soll (*Werden die Anforderungen der Richtlinien erfüllt? Ist eine Überplanung in (naher) Zukunft vorgesehen?*) und mit welcher Priorität eine Sanierung vorgenommen werden soll (*Bedeutung im Radverkehrsnetz?, Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage?*). Als Ergebnis wird ein (jährliches) Arbeitsprogramm für die Sanierung von Radwegen aufgestellt.

4.4 Reinigung und Winterwartung

4.4.1 Reinigung

Der Aachener Stadtbetrieb reinigt die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze (öffentliche Straßen, bei Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen innerhalb der geschlossenen Ortslagen), gemäß der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren für die Stadt Aachen (2018). Die Reinigungspflicht umfasst die Reinigung der Fahrbahnen, Rad- und Gehwege. Zur Fahrbahn gehören auch Sicherheitsstreifen, Parkstreifen und Haltestellenbuchten. Radwege in der Zuständigkeit des Landesbetriebs werden durch diesen gereinigt.

Die zu reinigenden Straßen sind in einem Straßenverzeichnis nach Reinigungsverpflichtung und -häufigkeit in Klassen (Reinigungsklassen) eingeteilt. Die aktuellen Reinigungsklassen sind im Straßenverzeichnis im Anhang der Satzung (2018, letzter Nachtrag Dez. 2020) enthalten. Dieses Verzeichnis ist unter www.aachen.de abrufbar²².

Insbesondere in Straßenbereichen mit viel Baumbestand und herabfallendem Laub/Baumfrüchten etc. ist ein hoher Reinigungsturnus vorzusehen, damit die Radverkehrsanlagen zu jeder Jahreszeit gut und sicher befahrbar sind.

²² www.aachen.de/DE/stadt_buerger/politik_verwaltung/pdfs_oeffentliche_bekanntmachungen/E-18-4_-Aenderungssatzung-Strassenreinigungssatzung.pdf

4.4.2 Winterwartung

Zur Reinigung gemäß der oben aufgeführten Zuständigkeit gehört auch die Winterwartung. Diese umfasst insbesondere das Schneeräumen auf den Fahrbahnen, Rad- und Gehwegen sowie das Bestreuen der Gehwege, Fußgängerüberwege und gefährlicher Stellen auf Radwegen und Fahrbahnen bei Schnee- und Eisglätte. Die Winterwartung wird nach dem Räum- und Streuplan durchgeführt. Dieser regelt den organisatorischen Ablauf von Räum- und Streumaßnahmen unter Berücksichtigung der festgelegten Prioritäten.

Die Priorisierung einzelner Straßenelemente für den Winterdienst erfolgt anhand von drei Dringlichkeitsstufen. Straßen und Radwege in der Dringlichkeitsstufe 1 (höchste Priorität) sollen bis 07:00 Uhr des Tages geräumt und gestreut sein. Im Anschluss werden zunächst Straßen/Wege der Stufe 2 und danach die der Stufe 3 geräumt und gestreut. Auf neue Wetterlagen (z.B. erneut einsetzender Schneefall) wird jeweils situationsbezogen reagiert.

Jährlich wird eine eigenständige Liste mit den Dringlichkeitsstufen für den Winterdienst auf Radverkehrsanlagen aktualisiert und fortgeschrieben. Die Einstufung ist dabei abhängig von der Art der Radverkehrsanlage und Bedeutung im Radverkehrsnetz. Rad-Vorrang-Routen erhalten als Hauptverbindung des Alltagsradverkehrsnetzes die höchste Dringlichkeitsstufe und sind somit den Hauptverkehrsstraßen für Kfz im Winterdienst gleichgesetzt.

4.5 Führung des Radverkehrs an Baustellen

4.5.1 Baustellenabsicherung für den Radverkehr

Umzusetzende Verkehrsführungen und -regelungen an Baustellen sind in den Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21, ersetzt die Ausgabe RSA-95) aufgeführt. Entsprechend (von den Baufirmen) entworfene Verkehrszeichenpläne werden von der Straßenverkehrsbehörde geprüft und angeordnet. Der angeordnete Verkehrszeichenplan muss umgesetzt und während der gesamten Bauzeit eingehalten werden. Da Anordnungen nicht immer ausreichend und dauerhaft von Baufirmen umgesetzt werden, kommt der Überwachung eine besondere Bedeutung zu, um die Nutzbarkeit einer Baustellenführung für den Radverkehr einzuhalten.

Für den Radverkehr werden bei der verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen nach Möglichkeit folgende Grundsätze berücksichtigt:

- Ein höchstmögliches Sicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmer*innen wird angestrebt.

- Ausreichende Breiten der Radverkehrsführung werden auf ganzer Länge angesetzt. Werden Mindestbreiten unterschritten, wird eine andere Führungsform gewählt und/oder eine Umleitung für den Radverkehr ausgeschildert.
- Bei veränderter Wegführung für den Radverkehr (z.B. Überführung in die Fahrbahn) wird die Befahrbarkeit über Asphaltkeile o.ä. gewährleistet und potentiell notwendige Querungen werden hergestellt.

4.5.2 Angebot an Alternativführungen für den Radverkehr

Bei großflächigen Baufeldern im öffentlichen Raum ist eine Radverkehrsführung im unmittelbaren Bereich der Arbeitsstelle nicht immer möglich. In diesem Fall wird eine Alternativführung für den Radverkehr ausgeschildert. Liegt eine Baustelle auf einer Route des Radhauptnetzes so soll nach Möglichkeit auch die Alternativführung die Qualitätsansprüche entsprechend der Netzhierarchie der Route aufweisen. Über das Radroutennetz NRW bzw. das Knotenpunktsystem beschilderte Routen werden mit Zielortangaben und ggfs. entsprechenden Themenrouten-Logos umgeleitet. Über Umleitungen wird medienübergreifend informiert.

5 Fahrradparken, Verleih & Service

5.1 Kernaufgaben

In hochfrequentierten Vierteln wird das **Angebot von Fahrradstellplätzen ausgebaut**.

Die Planung umfasst qualitativ differenzierte Anlagen. Mehr Abstellplätze entstehen an **Bügeln** und in **wettergeschützten Abstellanlagen**. Darüber hinaus werden in öffentlich zugänglichen Parkhäusern Fahrradstellplätze geschaffen. Radstationen, welche zusätzlich zu Abstellplätzen ein Spektrum an zusätzlichen Serviceleistungen anbieten, werden unterstützt.

Bei Neubauvorhaben oder Veränderungen an Gebäuden wird ein Angebot hochwertiger Fahrradabstellplätze integriert berücksichtigt.

Die Stadt Aachen fördert den Besitz und die Nutzung von **Lastenfahrrädern** u.a. über ein Förderprogramm und ein Verleihsystem.

Der Ausbau des stationären **Pedelec-Verleihsystems** wird vorangetrieben und in Mobilstationen integriert. Die Qualität und Nutzung des Systems werden systematisch erfasst und evaluiert.

5.2 Bestand an Fahrradabstellplätzen

Im Rahmen eines von der Stadt Aachen beauftragten **Fahrradabstellgutachtens**²³ wurden im Herbst 2020 in den Bereichen **innerhalb des Alleenringes, Burtscheid und Teilen des Frankenberger Viertels**, 6307 Abstellmöglichkeiten erhoben. Seitdem wurden ca. 1.100 weitere Fahrradbügel bis April 2021 eingebaut.

Im gesamten Stadtgebiet gibt es 13 überdachte Bike and Ride-Anlagen (je 14 - 30 Stellplätze) an zentralen ÖPNV- und SPNV-Haltestellen (vgl. Abb. 2 und 3), vier abschließbare Fahrradboxen an Bahnhaltstellen, 14 einzeln gesicherte Fahrradstellplätze („Bike Key“) im APAG-Parkhaus Galeria Kaufhof und die zentrale Radstation am Aachener Hauptbahnhof (158 Stellplätze) in der Bahnhofstraße.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Aachener Innenstadt und auf Grundstücken ohne eigene Zufahrten für Fahrräder sind oft nicht vorhanden, unkomfortabel oder unsicher. Mit dem Aufkommen von Pedelecs verschärft sich dieses Problem. Entsprechend schneidet Aachen im ADFC Fahrradklimatest bei Fahrraddiebstählen schlecht ab. Der Mangel an sicheren

Fahrradabstellmöglichkeiten stellt ein Hindernis dar, hochwertige und besonders komfortable Fahrräder zu kaufen und zu nutzen.

5.3 Planung / Ausbau

Das Ziel 5 des Radentscheides, bis zum Ende des Jahres 2027 2.500 Plätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen, 2.500 überdachte, beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen und je 5.000 Plätze an Fahrradbügeln außerhalb-, sowie innerhalb des Alleenringes zu schaffen, wird bei der Ausbauplanung berücksichtigt. Dabei soll das Spektrum des Fahrradparkens v.a. die folgenden Anlagentypen umfassen:

- **Fahrradbügel:** Nicht überdachte Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum
- **Fahrradboxen:** Hohe Flexibilität; eignen sich für Standorte mit ausreichend verfügbaren Flächen (z.B. in Außenbezirken). Sie stellen aber auch eine Möglichkeit dar, Lastenräder und Leihlastenräder diebstahlsicher und vandalismussicher abzustellen. Zurzeit sind weitere Standorte für Fahrradboxen in Planung.
- **Flächen in PKW-Parkhäusern:** Zentrale Lage im Aachener Innenstadtbereich und ausreichende Fläche für die Ausweitung gesicherter Fahrradabstellanlagen von hoher Qualität. Lademöglichkeiten vorhanden.
- **Radstation:** Fahrradparken, Reparaturservice und das Ausleihen von Fahrrädern in Bahnhofsnähe.

Die Verknüpfung des Fahrrades mit dem öffentlichen Nahverkehr erfolgt vor allem durch nachfragegerecht dimensionierte Abstellanlagen sowie die Bereitstellung eines Fahrradverleihangebotes an den Bahnhöfen sowie an wesentlichen Umsteigepunkten (B&R Anlagen, Boxen, Sammelschließanlagen). Perspektivisch soll die Verknüpfung im Rahmen von ausgewiesenen und gekennzeichneten Mobilstationen erfolgen.

²³ Das Gutachten wurde im Herbst 2022 veröffentlicht und ist hier zu finden: www.aachen.de/radverkehr

5.3.1 Parken im Straßenraum an Fahrradbügeln

Im o.a. Fahrradabstellgutachten wurde für das o.g. Untersuchungsgebiet für den Bereich „Wohnen“ ein Mehrbedarf von 3.535 weiteren Abstellanlagen festgestellt. Das entspricht einem **Mehrbedarf von 56 %**. Der Bedarf wurde zum einen durch die Meldungen des Portals „Radbügel für Aachen“²⁴, durch Begehungen des Untersuchungsgebietes und zum anderen durch „unsichtbare Bedarfe“ ermittelt. Zur Berechnung wurden die Bewohnerdaten herangezogen und der Anteil der Gebäude ermittelt, die keine ebenerdigen Abstellmöglichkeiten (Hofeinfahrten, Garagen, etc.) aufweisen.

Im Bereich der Hochschulen ergibt sich ein weiterer zusätzlicher Bedarf von 1.050 Abstellplätzen, wenn für jeden vierten Sitzplatz in den Hörsälen und Seminarräumen ein Abstellplatz zur Verfügung stehen soll. Darüber hinaus wird auch für Mitarbeitende der RWTH an den Instituten ohne Hörsäle eine entsprechend hohe Anzahl an sicheren Abstellplätzen geschaffen.

Der vom Gutachter ermittelte Mehrbedarf von 4.674 Abstellplätzen soll im Untersuchungsgebiet geschaffen werden. Dies geschieht sowohl durch die Einrichtung von Fahrradbügeln als auch kleinen Fahrradparkhäusern. Viele Abstellmöglichkeiten können im Seitenraum geschaffen werden. Darüber hinaus müssen rund 364 Parkstände im öffentlichen Straßenraum entfallen (s. Abb. 1), ohne deren Wegfall der große Mehrbedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten nicht realisiert werden kann. Des Weiteren sollen Restflächen im Straßenraum für das Aufstellen von Abstellanlagen genutzt und an verschiedenen Einmündungen die Sichtdreiecke durch das Aufstellen von weiteren Fahrradbügeln freigehalten werden.

	Gesamt	davon im Seitenraum	davon in-Kleine Fahrradhäuschen	davon Plätze in Sammelgaragen	Anzahl inanspruchn. Parkstände
Innenstadt-Mitte	924	560	8	20	44
Innenstadt-Nord	272	68	7	20	27
Innenstadt-Nordost	224	124	3	20	10
Innenstadt-Ost	518	228	7	-	36
Innenstadt-Südost	452	270	8	-	27
Innenstadt-Süd	670	180	16	90	60
Innenstadt-Südwest	152	40	5	-	16
Innenstadt-Nordwest	51	19	1	-	4
Innenstadt-Gesamt	3.263	1.489	55	150	224
Frankenberger Viertel	819	221	31	44	85
Burtscheid	592	150	7	58	55
Gesamt	4.674	1.860	93	252	364

Abbildung 17: Bedarf an neuen Abstellmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet

Das Konzept sieht einen Mix aus dezentralen, kleinen Abstellmöglichkeiten (Fahrradbügel) und größeren Sammelanlagen vor (s. Abb. 2).

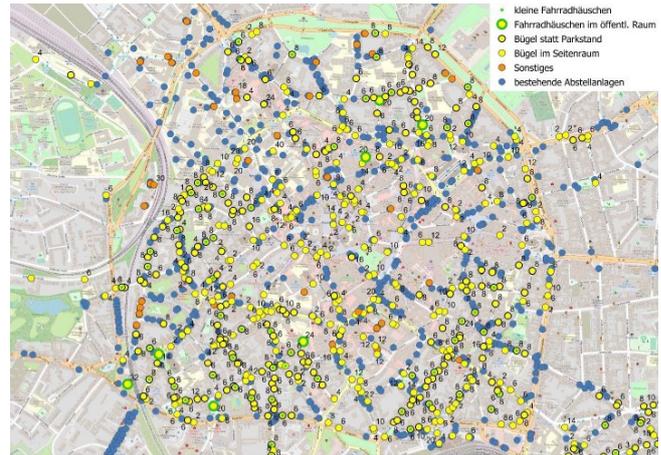


Abbildung 18: Bestehende Abstellanlagen und Vorschläge für neue Standorte

Die regelmäßige Beseitigung von nicht mehr genutzten Rädern, die an Fahrradbügeln abgestellt sind, wird als Daueraufgabe durch das Ordnungsamt betrieben. Damit wird sichergestellt, dass die geschaffenen Abstellplätze für das regelmäßige Abstellen alltäglich genutzter Räder zur Verfügung stehen.

5.3.2 Öffentlich zugängliches überdachtes und geschütztes Fahrradparken

Der Einzugsbereich von Bahnhöfen bzw. größeren Haltestellen wird durch Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich vergrößert und damit das Potenzial des Umweltverbundes besser ausgeschöpft. Bislang ist das Verhältnis von Einsteigerzahlen an den Bahnhöfen (19.320 je Tag) und gesicherten Fahrradabstellplätzen (460), sehr gering. Aktuell finden nur rd. 2 % der Einsteiger*innen einen Abstellplatz für das Fahrrad. Das Abstellgutachten empfiehlt, dass 14 % der Einsteiger*innen einen Abstellplatz für ihr Fahrrad an den Bahnhaltepunkten finden sollten.

Im Radentscheid Aachen wurde der Ausweitung der Abstellmöglichkeiten an Verknüpfungspunkten eine besondere Bedeutung beigemessen. Bis 2028 sollen 5.000 weitere gesicherte und überdachte Abstellplätze entstehen.

Der Hauptbahnhof als wichtigster Aachener Bahnhof mit alleine 11.500 Einsteigern je Werktag verfügt heute mit der Radstation in der Bahnhofstraße über 158 Abstellplätze. Die Radstation bietet neben der gesicherten Abstellmöglichkeit einschließlich Lademöglichkeit für E-Bikes auch umfassende Serviceleistungen für Radfahrende an. Neben der Radreparatur können auch E-Bikes und perspektivisch Lastenräder bzw. Anhänger geliehen werden. Finanziell ist dies nur möglich, wenn die Radstation hierzu Mittel von Stadt oder Land erhält.

Im Parkhaus Lagerhausstraße sind weitere 60 Abstellplätze in der Erdgeschossenebene nutzbar, die jedoch nur

²⁴ <https://radbuegel-aachen.de/meldungen>

am Wochenende freie Kapazitäten aufweisen. Zudem sind die öffentlich zugänglichen Fahrradbügel zwar überdacht, aber nicht eingezäunt. Im Bahnhofsumfeld befinden sich weitere 107 Fahrradbügel, die weder überdacht noch eingezäunt sind.

Am Hbf Aachen werden folgende Erweiterungsmöglichkeiten geplant:

- Eröffnung einer „Radstation“ unmittelbar neben dem Bahnhof im „bluegate-Komplex“ (Zollamtsstraße) mit 400 Plätzen
- Schaffung einer überdachten und zugangskontrollierten Fahrradgarage zwischen der Einfahrt des Parkhauses Lagerhausstraße und der Zollamtsstraße mit ca. 200 Plätzen
- Schaffung von weiteren Fahrradabstellplätzen mit der Umsetzung des Südausganges am Hauptbahnhof zur Kasinostraße. Es werden weitere Flächen rund um den Hauptbahnhof zur Realisierung weiterer Fahrradabstellplätze gesucht.

Die größte Radstation in Deutschland befindet sich in Münster und hat 3.300 Fahrradabstellplätze bei täglich 66.000 Reisenden. Die Radstation Münster bietet 10,5 Plätze/1.000 Einwohner, während die aktuelle Radstation Aachen lediglich 0,6 Plätze/1.000 Einwohner aufweist.

Am Bahnhof Schanz wird im Zuge des Projektes #AachenMooVe! eine Sammelgarage mit 32 Plätzen eingerichtet. Weitere Flächen sind derzeit nicht für das Fahrradparken nutzbar.

An den Bahnhöfen Rothe Erde und West stehen keine gesicherten Abstellplätze zur Verfügung. Am Bahnhof Rothe Erde befinden sich 96 Abstellmöglichkeiten, von denen 20 überdacht sind.

Am Westbahnhof befinden sich 72 Abstellmöglichkeiten, davon 60 Abstellplätze unter der Eisenbahnbrücke. Die weiteren 12 Abstellmöglichkeiten sind ebenfalls überdacht. Keiner der Abstellplätze ist überwacht oder gesichert.

Um den im Radentscheid beschlossenen Umfang an zusätzlichen Abstellplätzen an Bahnhöfen zu erreichen, ist es notwendig, an diesen beiden Standorten die Voraussetzungen für weitere Abstellplätze zu schaffen. Am Bahnhof Rothe Erde liegt der Bedarf bei weiteren 395 Abstellplätzen (davon 132 überwacht) und am Westbahnhof bei weiteren 440 Abstellplätzen (davon 147 überwacht). Eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Möglichkeiten an beiden Haltepunkten wird extern vergeben. Geprüft werden mögliche Standorte, für die jeweils Lageplanskizzen gefertigten und Baukosten ermittelt werden sollen.

In den 90er Jahren wurden an 13 größeren Verknüpfungspunkten in Aachen überdachte B+R-Anlagen

errichtet, mit je 14 – 30 Plätzen (s. Abb. 3 und Abb. 4). Die Ergebnisse des Gutachtens besagen, dass der Ausbau von B+R-Anlagen vor allem in den Außenbereichen im Süden und Norden der Stadt Aachen sinnvoll erscheint. Um den Umstieg vom Fahrrad auf dem ÖPNV zu erleichtern, soll die Anzahl der B+R-Anlagen verdoppelt werden.

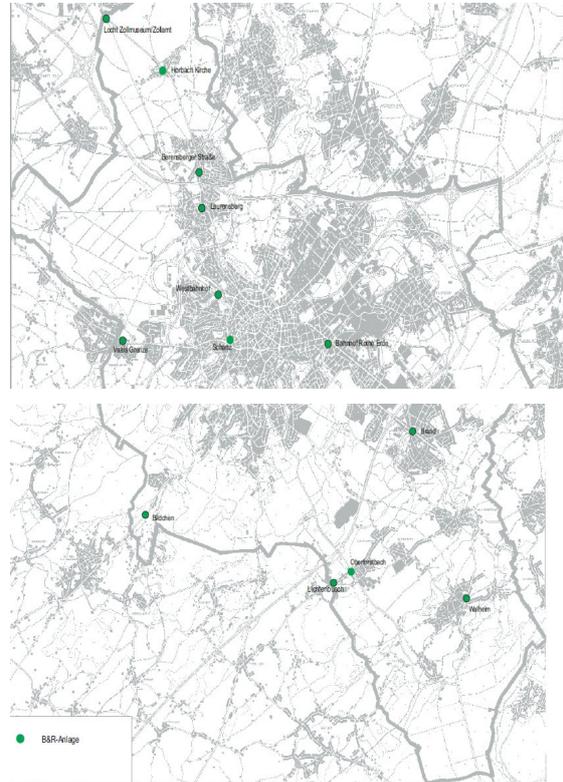


Abbildung 19: Standorte der B&R Anlagen in Aachen

In den verdichteten Wohngebieten innerhalb des Alleeringes, in Teilen von Burtscheid und Teilen des Frankenger Viertels sollen nach den Ergebnissen des Gutachters 4.674 neue Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Besonders im Bereich Innenstadt-Süd („Hubertusviertel“), in Burtscheid und im Frankenger Viertel gibt es einen zusätzlichen Bedarf von 118 % (Innenstadt-Süd), 116 % (Burtscheid) und 106 % (Frankenger Viertel) zu den bereits bestehenden Abstellmöglichkeiten. Dies soll durch den Ausbau von Fahrradbügeln und kleinen Parkhäusern bedient werden.

Im Stadtgebiet gibt es 74 Schulen (Grund-, Haupt-, Realschule, Gymnasien, etc.) und 23 Berufskollege. An jedem Standort sollten ausreichend Abstellplätze für alle Schüler*innen und Lehrer*innen errichtet bzw. vorhandene Vorderradhalter sukzessive ausgetauscht werden.

Nicht alle der 28 städtischen Verwaltungsgebäude verfügen aktuell über eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen. Ziel ist es, an allen Standorten eine ausreichende Anzahl für die Beschäftigten vorzuhalten. Ein Teil der Abstellplätze soll überdacht sein.

5.3.3 In öffentlichen Parkhäusern

Zurzeit gibt es in zwei Parkhäusern der APAG (Lagerhausstraße und Galeria Kaufhof) insgesamt 46 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. 14 davon sind gesichert und bewacht. Dort, wo das Parken für Fahrräder möglich ist (d.h. ebenerdige Parken und nutzbare Einfahrtssituation) werden Pkw Parkplätze in Fahrradparkplätze umgewandelt. Vor allem im Innenstadtbereich können somit in Zukunft Fahrräder witterungsgeschützt und sicher abgestellt werden.

5.3.4 Fahrradparken bei Neubauvorhaben (einschließlich Umbau)

Zur Förderung des Radverkehrs ist es sehr wichtig, dass bei allen Neubauvorhaben Anlagen geschaffen werden, in denen die Bewohner und Beschäftigten ihre eigenen Fahrräder komfortabel, diebstahlsicher und trocken abstellen können. Die Stellplatzsatzung der Stadt Aachen definiert die je nach Nutzung erforderliche Anzahl an Abstellplätzen und den Flächenbedarf. Um zu ermöglichen, dass Plätze in Fahrrad-Sammelgaragen angerechnet werden können, dürfen Fahrradabstellplätze auf Flächen, die bis zu 200 m entfernt vom Baugrundstück liegen, nachgewiesen werden. Im Zuge der Überarbeitung der Stellplatzsatzung wird geprüft, welche weitergehenden Möglichkeiten für die Schaffung überdachter und gesicherter Abstellplätze bei Neubauvorhaben ergriffen werden können.

5.4 Radservicestationen

An Radservicestationen können Reifen aufgepumpt und mit Hilfe eines kleinen Werkzeugsortimentes kleinere Reparaturen vorgenommen werden. Die Servicestationen werden von der Stadt Aachen oder von Sponsoren finanziert.

Im Aachener Stadtgebiet gab es Anfang 2022 11 fest installierte Radservicestationen (s. Abbildung 21). Strategisch wichtige Punkte im Radhauptnetz bzw. größere Fahrradabstellanlagen könnten weitere sinnvolle Standorte sein.

Bei Durchführung von größeren Veranstaltungen im Stadtgebiet wird der Einsatz mobiler Radservicestationen geprüft.



Abbildung 20: Radservicestation am Bezirksamt Eilendorf

Stationsgebundenes Pedelec-Verleihsystem

2014 hat die Stadt Aachen im Rahmen eines Ratsbeschlusses Velocity Aachen mit dem Aufbau eines **Pedelec-Verleihsystems** betraut. Selbst gestecktes Ziel von Velocity Aachen war ein Ausbau auf 100 Stationen und 1.000 Räder. Mittlerweile gibt es in der Region Aachen über 104 Stationen. Die Zahl der Räder ist bisher vergleichsweise gering: Rund 270 Räder standen im Februar 2022 zur Verfügung; bis Sommer 2022 sollen weitere 180 Räder hinzukommen auf dann 450 Räder im täglichen Verleih.

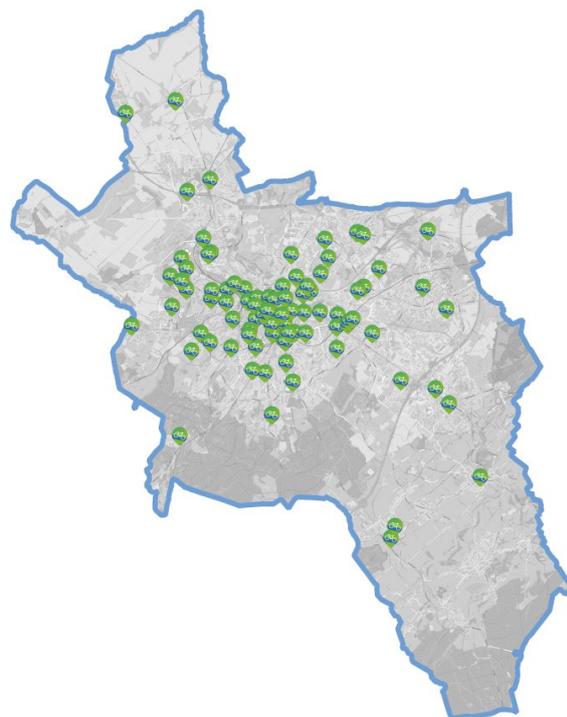


Abbildung 21: Velocity-Stationen in Aachen [Jan. 2022]

Von besonderer Bedeutung im Aachener Kontext ist der Ausbau des Systems in allen Stadtteilen und über die Stadtgrenzen hinaus; dies wurde im Projekt #Aachen-MooVe! von 2020-2022 gestartet. Auch in den Niederlanden sind erste Stationen entstanden. Dies führt dazu, dass regionale Verbindungen stärker genutzt werden.



Abbildung 22: Velocity-Station an der Mobilstation Westbahnhof [Velocity Aachen]

In der Mobilitätsstrategie 2030 wurde ein Zielwert zu den mittleren täglichen Ausleihvorgängen benannt. Eine starke Verbesserung wurde mit 3.000 Verleihvorgängen angegeben. Grundlage dafür war der erkennbare Trend im Frühjahr 2019. Aufgrund von erheblichem Vandalismus und der Pandemie ist das Anfang 2019 erkennbar starke Wachstum der ersten Welle ins Stocken geraten.

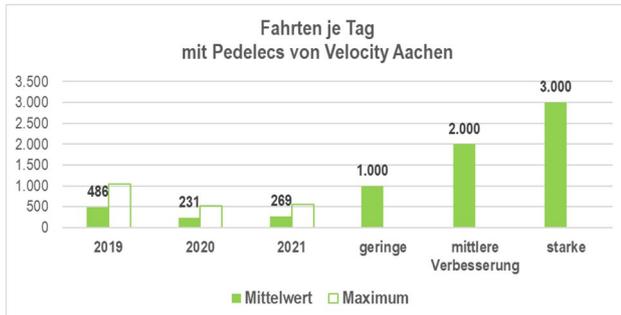


Abbildung 23: Trend und Zielwerte für Ausleihen pro Tag bei Velocity Aachen

Zentrale Indikatoren wie die Nutzung und Verfügbarkeit der Pedelecs sollen zukünftig regelmäßig von Velocity an die Stadt Aachen berichtet werden, damit sie strukturierter auf eine verkehrlich sinnvolle Funktion des Systems hinwirken kann. So sollen z.B. zu geeigneten Anlässen (z.B. Stationseröffnungen) und bei Veranstaltungen gezielte Werbeaktionen umgesetzt werden, um eine möglichst hohe Nutzung der Pedelecs zu erreichen. Bei Straßenumbauvorhaben und bei Neubauvorhaben sollen Pedelec-Verleihstationen ergänzend als Mobilitätsinfrastruktur mitgeplant werden.

Die Pedelec-Verleihstationen sind Teil des Mobilstationskonzeptes im Aachener Stadtgebiet, um eine bestmögliche Vernetzung der Mobilitätsangebote sicherzustellen und eine planerisch gewünschte Verdichtung des Stationsnetzes zu erhalten.

Im Dezember 2021 hat der Mobilitätsausschuss die Übernahme von Betriebskosten des Pedelec-Verleihsystems in Aachen aus öffentlichen Mitteln beschlossen.

5.5 Lastenradförderung

Zur Motivation von Bürger*innen, sich auch ohne eigenes Kfz sicher und komfortabel in Aachen bewegen zu können, werden verschiedene Maßnahmen zur Etablierung von Lastenrädern verfolgt:

Eine **neue Personalstelle** zur Koordination des Themas Lastenräder wurde 2021 eingerichtet.

Ein **Lastenrad-Förderprogramm für Familien** mit einer Bezuschussung von neu gekauften Lastenrädern bzw. E-Lastenrädern wurde im Februar 2022 gestartet. So sollen bis 2025 weit über 1.000 Lastenräder gefördert werden.



Abbildung 24: Lastenrad Aachen clever mobil der Stadt Aachen

Ein Netz von **Lastenrad-Verleihstationen** einschließlich sicherer und witterungsgeschützter Abstellmöglichkeiten. Die Stadt Aachen trägt in diesem System derzeit die Beschaffungs-, Wartungs-, Instandhaltungs- und Betriebskosten der Räder. Im März 2022 waren 11 Lastenräder über die Plattform buchbar. Bis Ende 2022 sollen sieben weitere Lastenräder hinzukommen. Das Angebot soll weiter ausgebaut werden; dabei soll auch die Nutzung von öffentlichen Pedelec-Verleih-Stationen als Erweiterungsoption des Pedelec-Verleihsystems geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Abbildung 25: Aktuelle und geplante Standorte von Leihlastenrädern und Radservicestationen

6 Dialog zum Radverkehr

6.1 Vorbemerkung + Kernaufgaben

Grundlegend wichtig für das Gelingen der Mobilitätswende ist ein guter Dialog zwischen Verwaltung, Stadtgesellschaft und Politik. Aufgrund des Facettenreichtums des Themas „Mobilität“ ist es besonders wichtig, diesem Dialog Raum für eine ausgewogene Diskussion zu bieten und die verschiedenen Sichtweisen und Perspektiven anzuhören und abzuwägen.

Speziell beim Radverkehr besteht ein hohes öffentliches Interesse daran, sich einzubringen. Dies stellt die Planenden vor große Herausforderungen: Auf der einen Seite wird ein zügiger Umbau des Straßennetzes mit Priorität für den Radverkehr gewünscht (dies wurde mit der Annahme des Radentscheides durch den Rat auch politisch beschlossen.) Auf der anderen Seite besteht - wie bei allen verkehrsplanerischen Aufgaben - das Erfordernis für die Verwaltung, die verschiedenen Belange abzuwägen.

Kernaufgabe der Verwaltung ist es dabei, Änderungsbedarf und Lösungsmöglichkeiten für die Information der Öffentlichkeit und die Entscheidungen der Politik verständlich aufzubereiten. Ein leicht zugänglicher Kanal zur Informationsbereitstellung für viele Bevölkerungsgruppen ist dafür die Website der Stadt Aachen.

Im Stadium der Vorplanung von Straßenumbaumaßnahmen besteht im Regelfall das größte Interesse der Öffentlichkeit dann, wenn die Baumaßnahme mit der Veränderung der Flächenverteilung für die einzelnen Verkehrsarten einher geht. Häufig werden solche Maßnahmen genutzt, um den Radverkehr zukünftig über breitere und subjektiv wie objektiv sicherere Flächen zu führen. Verwaltung und Politik legen hier besonderen Wert auf den Dialog mit den Bürger*innen.

Im Handlungsfeld **Dialog zum Radverkehr** werden **drei Kernaufgaben** festgelegt:

- **Informieren:** Die Öffentlichkeit erhält transparent und verständlich aufbereitete Informationen **über geplante und laufende Radverkehrsmaßnahmen**.
- **Kommunizieren:** Die Verwaltung **nimmt Reaktionen** auf verschiedenen Kommunikationskanälen **entgegen, prüft diese und reagiert** zeitnah darauf.
- **Beteiligen:** Die Verwaltung **beteiligt die Öffentlichkeit** zu wesentlichen Radverkehrsprojekten und organisiert zu strategischen Fragen des Radverkehrs einen **Dialog der mit Radverkehr befassten Organisationen**.

6.2 Informieren

Die Hauptinformationskanäle der Verwaltung sind das Internetangebot www.aachen.de und die **Pressemitteilungen**. Diese Kanäle werden punktuell ergänzt durch den Einsatz sogenannter **„sozialer Medien“**.

Alle straßenbezogenen Maßnahmen werden ab 2022 in einer digitalen Karte („**Vorhaben- bzw. Planungskarte**“) im Rahmen eines neuen Mobilitäts-Meldeportales (s.u.) dargestellt.

Unter www.aachen.de/radverkehr werden **verkehrsplanerische Hintergrundinformationen** (z.B. Radverkehrskonzepte) und unter www.aachen.de/fahrrad Informationen zum **Radfahren in der Praxis** bereitgestellt. Dabei sind i.d.R. Ansprechpartner*innen mit ihren Kontaktdaten benannt.

Zu allen in Bearbeitung befindlichen **Straßenbaumaßnahmen** der Stadt Aachen werden unter www.aachen.de/baustellen Unterlagen und Erklärungen bereitgestellt. Dabei werden die Phasen Vorplanung, Ausführungsplanung, Bauvorbereitung und Bau unterschieden. Die Informationen werden dort i.d.R. zeitgleich zum Start der politischen Beratung der Vorplanung eingestellt. Auch hier werden Ansprechpartner*innen mit ihren Kontaktdaten benannt.

Die Unterlagen der **politischen Beratungen und ihre Protokolle** zu öffentlich behandelten Tagesordnungspunkten sind im Ratsinformationssystem unter <https://ratsinfo.aachen.de> öffentlich einsehbar.

Den konkreten Planungen zu einzelnen Straßenumbaumaßnahmen läuft i.d.R. die Information der Öffentlichkeit über die Straßen voraus, bei denen durch die Verwaltung ein Umbau geplant ist. Bei beitragspflichtigen Maßnahmen ist die Stadt Aachen gemäß § 8a Absatz 1 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen dazu verpflichtet. Dafür ist ein gemeindliches **Straßen- und Wegekonzept** zu erstellen, welches vorhabenbezogen zu berücksichtigen hat, wann

- a) technisch, rechtlich und wirtschaftlich sinnvoll geplante Straßenunterhaltungsmaßnahmen möglich sind und
- b) beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen an kommunalen Straßen erforderlich werden können.

Das Straßen- und Wegekonzept ist über den 5-jährigen Zeitraum der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung anzulegen und bei Bedarf (mindestens jedoch alle zwei Jahre) fortzuschreiben.

Mit der Annahme des Radentscheides ist entsprechend Ziel 7 ein jährlicher **Tätigkeitsbericht zur Förderung des Radverkehrs** erforderlich. Dieser Bericht wird im Rahmen einer **Jahresveranstaltung** veröffentlicht und erläutert²⁵.

„Ziel 7: Verkehrswende konsequent und transparent fördern

Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele und städtische Akquise von (Rad-Verkehrsfördermitteln) wird jährlich veröffentlicht und in Bürgerforen sowie politischen Gremien diskutiert.“

6.3 Kommunizieren

Verschiedene Abteilungen in der Stadt Aachen sind verantwortlich für unterschiedliche Fragestellungen zum Radverkehr. Hier werden **Hinweise und Fragen der Öffentlichkeit** sach- und fachgerecht bearbeitet bzw. beantwortet. Dies erfordert **Zeit, Fachwissen und kommunikatives Geschick**.

Zentrale Themen und ihre Zuständigkeit sind z.B.

- Radverkehrsnetz, Vorplanung von Straßen, Fahrradparken: Fachbereich 61, Abteilung /300 Verkehrsplanung und Mobilität,
- Verkehrsführung bei Baustellen, Beschilderungen: Fachbereich 61, Abteilung /400 Straßenverkehr und Sondernutzungen,
- Ausführungsplanung und Bauleitung von Baustellen der Stadt Aachen: Fachbereich 61, Abteilung /700 Straßenplanung/-bau, Koordinierungsstelle Abwasser,
- Kontrolle des ruhenden Verkehrs: Fachbereich 32, Abteilung /200 Außendienste und Sondernutzungen/Großveranstaltungen,
- Beseitigung von Straßenschäden/-instandhaltung: Aachener Stadtbetrieb E 18/500 Straßenunterhaltung und Brückenbau.

Mit der Annahme des Radentscheides ist gemäß Ziel 6 erforderlich, dass konkrete Mängel am Geh- und Radwegenetz in einem Online-Portal benannt werden und die Behebung der Mängel dokumentiert wird.

„Ziel 6: Mängel online erheben und zeitnah beseitigen

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

Das Prinzip dieser Forderung soll für alle ortsbezogenen Radverkehrsfragen in einem digitalen Meldeportal umgesetzt werden. Mit Hilfe des Systems sollen Anfragen unmittelbar an die zuständige Stelle gerichtet werden können, die Beantwortung

aller Anfragen systematisch gesichert und die Antworten der interessierten Öffentlichkeit niedrigschwellig zugänglich gemacht werden.

Die Schäden können georeferenziert, nach Art des Mangels klassifiziert und fotografisch dokumentiert via Computer und Smartphone barrierefrei gemeldet werden. Durch eine automatisierte Kategorisierung sowie ein Ticketmanagementsystem können Anliegen von Bürger*Innen effizient bearbeitet werden.

Alle gemeldeten sowie von der Stadt festgestellten Mängel werden auf einer öffentlichen, frei zugänglichen Website inkl. der Attribute Eingangsdatum, Kartenposition, Klassifizierung des Mangels, Foto(s) und Datum der geplanten und tatsächlichen Behebung dargestellt. Die Mängel sollen auf der gleichen Plattform dargestellt werden wie die „Vorhaben- bzw. Planungskarte“ (s.o.).



Abbildung 26: Idealtypischer Meldeprozess für Bürger*innen (Quelle: werdenktwas (2020))

6.4 Beteiligen

Die Beteiligung der Öffentlichkeit an Radverkehrsmaßnahmen hat eine zentrale Bedeutung für die Qualität und die Akzeptanz von Entscheidungen. Bei der Abwägung von Belangen durch die Verwaltung und bei den Entscheidungen durch die gewählten Gremien spielen die Rückmeldungen der (auch in Verbänden organisierten) Öffentlichkeit eine wichtige Rolle.

Dabei sind grundsätzlich mehrere Ebenen der Bürger*innenbeteiligung möglich. Die Stadt Aachen setzt bei Straßenbauvorhaben die Ebenen „informieren“ und „konsultieren“ um. Ermächtigt für Entscheidungen sind die politischen Gremien, die – legitimiert durch eine Kommunalwahl - die Prioritäten der Bürger*innen widerspiegeln. So wird zudem sichergestellt, dass auch die Belange derer berücksichtigt werden, die sich nicht aktiv in das jeweilige Projekt eingebracht haben bzw. einbringen konnten.

²⁵ Videos und Tätigkeitsberichte unter www.aachen.de/radentscheid

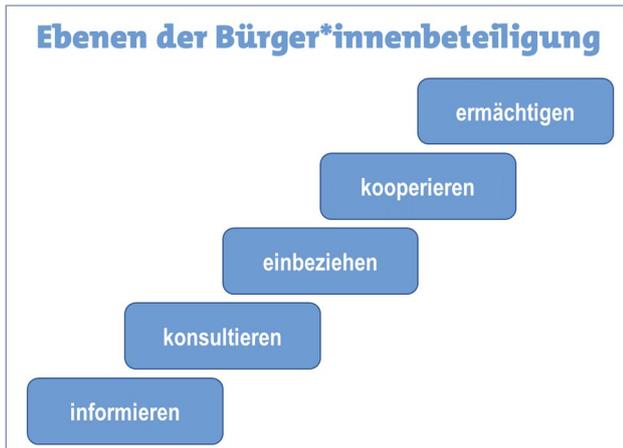


Abbildung 27: Ebenen der Bürger*innenbeteiligung²⁶

Für Straßen, die zum Umbau vorgesehen sind und bei denen eine Verbesserung der Führung des Radverkehrs möglich erscheint, erarbeitet die Verwaltung im Rahmen ihrer Kapazitäten folgende Unterlagen:

- Planungsgrundlagen für die Neuaufteilung des Straßenraums (Verkehrsmengen, Funktion im Netz, Mängel, Optionen),
- Lageplan und Querschnitte im Bestand,
- Querschnitte für Varianten der Neuaufteilung, ggf. mit Nennung und Begründung einer Vorzugsvariante aus fachlicher Sicht der Verwaltung,
- Zusammenstellung der Vor- und Nachteile der Varianten,
- Lagepläne der Varianten,
- Aussage, ob die Anliegenden grundsätzlich an den Kosten der Maßnahme zu beteiligen sein werden

Diese Unterlagen werden den zuständigen politischen Gremien vorgestellt. Sofern je nach Kontext der Anspruch besteht, eine ergebnisoffene Bürger*innenbeteiligung durchzuführen, kann auf die Formulierung einer Vorzugsvariante verzichtet werden.

Anschließend beteiligt die Verwaltung die Bürger*innen in geeigneter Form. Grundsätzlich wird unterschieden zwischen „Bürger*inneninformation“ und „Bürger*innenbeteiligung“. Die Formate unterscheiden sich hinsichtlich des Grades der Einflussnahme seitens der Bürger*innen. Da die Intensität des baulichen Eingriffs unterschiedlich ist, kann nicht mit jedem Planungsanlass das volle Spektrum der Einflussnahme ermöglicht werden. Mit Hilfe der begrifflichen Differenzierung soll eine nicht zu erfüllende Erwartungshaltung seitens der Bürger*innen vermieden werden. Im Rahmen des jeweiligen gewählten Verfahrens besteht die Möglichkeit, über verschiedene Kanäle Eingaben vorzunehmen.



Abbildung 28: Digitale Bürger*innenbeteiligung

In möglichst einer zentralen Veranstaltung wird informiert, Fragen werden ermöglicht und beantwortet und Anregungen aufgenommen. Für geeignete Fragestellungen werden Meinungsbilder erfragt.

Die Beteiligung wird grundsätzlich so ausgelegt, dass sowohl unmittelbare Anlieger*innen als auch Nutzer*innen der Straße bzw. des Vorhabens sich gleichberechtigt einbringen können. Es wird allen interessierten Personen Gelegenheit zur Beteiligung gegeben. Die Erfassung aller Belange, eine Einschätzung von Vor- und Nachteilen der Planung bzw. von Varianten und die Einbringung von Vorschlägen zur Optimierung der Planung im Sinne der Beteiligten stehen hierbei im Mittelpunkt.

Ebenso können sich Verbände und Interessensgruppen zu einzelnen Vorhaben einbringen. Ein darüberhinausgehendes Beteiligungsformat zu Maßnahmen der straßenräumlichen Umgestaltung ist bis dato noch nicht formuliert. Das Ergebnis der Bürger*innenbeteiligung wird von der Verwaltung veröffentlicht. Darauf aufbauend wird eine Vorlage in die zuständigen politischen Gremien eingebracht, bei der die Verwaltung eine Vorzugsvariante vorschlägt.

²⁶ Eigene Darstellung nach https://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%BCrgerbeteiligung#cite_note-iap2-18

Exkurs zum politischen Verfahrensweg

Aufbauend auf diese Grundlagen treffen die politischen Gremien einen „Planungsbeschluss“, der im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten auch anders als die Vorzugsvariante der Verwaltung oder des ausgewerteten Beteiligungsprozesses sein kann.

Auf der Basis des Planungsbeschlusses wird ein detaillierterer Ausführungsplan erstellt. Dieser Plan enthält u.a.

- *Aussagen zu Material und Farben,*
- *Bordsteinhöhen und Zufahrten,*
- *Aussagen zu Baumfeldern und ruhendem Kfz-Verkehr,*
- *voraussichtliche Gesamtkosten der Maßnahme,*
- *daraus abgeleitete Höhe der Kosten, die auf die Anliegender umgelegt werden.*

*Im Regelfall wird auch hierzu eine Bürger*innenbeteiligung durchgeführt. Kleinere Veränderungen sind auch zu diesem Zeitpunkt noch möglich, müssen sich allerdings innerhalb des getroffenen Planungsbeschlusses bewegen.*

Mit den Erkenntnissen aus dieser zweiten Beteiligung wird dann der „Ausführungsbeschluss“ in den politischen Gremien gefasst. Es folgen Ausschreibung, Vergabe und Umsetzung der Bauleistungen.

Abweichungen vom o.g. „Standardverfahren“ sind möglich, wenn z.B. im Laufe einer kurzfristig erforderlichen Asphaltanierung eine neue Querschnittstaufteilung zugunsten des Radverkehrs erfolgen kann, wenn die Planungen bereits älter sind und sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium befinden oder, wenn aufgrund enger Förderzeiträume übergeordneter Projekte die Projektumsetzung gefährdet wäre.

Grundsätzlich sind Bürger*innenbeteiligungen dazu geeignet, konstruktive Kritik, Vorschläge und Sichtweisen von Anlieger*innen oder Nutzer*innen einzuholen. Dabei soll ein Dialog „auf Augenhöhe“ geführt werden und gegenseitiges Verständnis für die jeweiligen Belange entwickelt werden. Die Erfahrung zeigt, dass aufgrund der Vielfalt der Bedürfnisse auch am Ende eines umfassenden Abwägungsprozesses die individuellen Interessen aller Nutzergruppen nicht immer berücksichtigt werden können. Dennoch sollten die Beweggründe für die final getroffenen Entscheidungen und die daraus resultierenden Planungen transparent gemacht werden.

Die Öffentlichkeit soll darüber hinaus auch bei wesentlichen Grundsatzfragen des Radverkehrs, z.B. der Festlegung des Radnetzes, in geeigneter Weise beteiligt werden.

Neben der Beteiligung an konkreten Umbauvorhaben, stellt die Verwaltung einen regelmäßigen Informationsaustausch von mit Radverkehr befassten Organisationen in Aachen sicher.

Hierzu dient in erster Linie die **Fachkommission Radverkehr, die als Gremium der Verkehrsentwicklungsplanung etabliert ist**. In der Fachkommission Radverkehr werden Fragen der

strategischen Weiterentwicklung des Radverkehrs und Grundsatzfragen des Radverkehrs erörtert. U.a. betrifft dies folgende Themen:

- Beratung über Gestaltungsleitlinien für Radverkehrsanlagen, z.B. Radvorrangrouten, Fahrradstraßen, baulich geschützte Radverkehrsführung in Knoten, baulich geschützte Radverkehrsanlagen, Radverkehrsführung an Haltestellen,
- Spezielle Verkehrssicherheits- bzw. Unfallanalysen des Radverkehrs,
- Feststellung und Priorisierung von Erneuerungs- und Ausbaubedarf der Radverkehrsanlagen (Maßnahmenplan Radverkehr),
- Grundsatzfragen zum Fahrradparken, -verleih und zum Fahrradservice in Aachen,
- Bewertung und Akzeptanz des Radverkehrs und Kampagnen zum Radverkehr,
- Dialog- und Beteiligungsformate bei Fragen des Radverkehrs.

Die Fachkommission Radverkehr soll in der Regel 2 - 3 Mal im Jahr zusammenkommen.

Die Erörterung konkreter Umbau- oder Markierungsvorhaben ist anderen Gremien vorbehalten.

7 Kampagnen zum Radfahren

7.1 Kernaufgaben

- Bewusstsein schaffen.
- Regeln vermitteln.
- Fertigkeiten ausbauen.
- Zum Umstieg auf das Fahrrad motivieren.

7.2 Vorbemerkung

Kampagnen zum Radfahren in Aachen richten sich an alle Teile der Bevölkerung und setzen mit einem vielfältigen Werkzeugkoffer die oben genannten Kernaufgaben zielgruppenspezifisch um. Innerhalb der Strategie Radverkehr hat das Handlungsfeld „Kampagnen zum Radfahren“ besondere Schnittmengen mit dem Handlungsfeld „Dialog zum Radverkehr“.

Die Strategie Radverkehr hat wiederum bedeutende Schnittmengen mit der Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Aachen, die als **Strategie Verkehrssicherheit** Teil der Mobilitätsstrategie Aachen 2030 werden soll und einen Schwerpunkt im Bereich Kampagnenarbeit hat.

7.2.1 Kampagne „FahrRad in Aachen“,

Den Kern der Kampagnenarbeit zur Förderung des Radfahrens bildet die Kampagne „FahrRad in Aachen“, die 2008 ins Leben gerufen wurde.²⁷ Sie informiert über das Radfahren im Allgemeinen, fördert durch Information und Kommunikation, aber auch durch konkrete Aktionen und Trainings die Verkehrssicherheit und steigert die Lust, sich in Aachen per Rad fortzubewegen. Die Kampagne ist sehr gut etabliert und wird geschätzt, was z.B. an der kontinuierlich zunehmenden Anzahl von Anfragen, z.B. für Trainings, zu erkennen ist. Die Kampagne richtet sich mittels verschiedener Medien und Formate an unterschiedliche Nutzer*innengruppen und wird im Weiteren näher erläutert.

7.2.2 Kampagne „Achtsam unterwegs“

Im Mai 2017 wurden die Rahmenbedingungen für den „Aktionsplan Verkehrssicherheit der Stadt Aachen“²⁸ durch den Mobilitätsausschuss verabschiedet und ab August 2018 personell besetzt. Ziel des Maßnahmenplans Verkehrssicherheit ist sowohl die Verbesserung der objektiven, tatsächlichen Verkehrssicherheit als auch

des subjektiven Sicherheitsempfindens aller am Verkehr Teilnehmenden. Der Plan ist gegliedert in die drei Säulen

- I. Organisation/Struktur,
- II. Planung,
- III. Öffentlichkeitsarbeit

und wird in der (noch zu erstellenden) „Strategie Verkehrssicherheit“ näher erläutert. Im Jahr 2020 wurde die Kampagne „Achtsam unterwegs“ entwickelt. Sie richtet sich als Dachkampagne zur Verkehrssicherheit an alle, die in Aachen zu Fuß, per Scooter, auf dem Rad, im Kfz oder im ÖPNV unterwegs sind.

7.2.3 Kampagne „Mobilitätswende“

Die Kampagnenarbeit wird strategisch weiter ausgebaut. Eine übergeordnete Mobilitäts-Kampagne mit dem Ziel, sowohl alle Verkehrsteilnehmer*innen als auch den gesamten Umweltverbund zu adressieren, ist derzeit in Vorbereitung.

7.3 Bewusstsein schaffen

Die Kampagne „FahrRad in Aachen“ hat in den letzten Jahren verschiedene Projekte und Aktionen ins Leben gerufen, die eine Bewusstseinsänderung zum Ziel haben. Zu nennen sind hier exemplarisch:

- Das **Mobilitätsprojekt „Sicher zur Schule & sicher zurück“**, wird an Grund- und weiterführenden Schulen seit 2008 umgesetzt. Das Jahresprogramm wird durch Ingenieurbüros begleitet und beinhaltet mehrere Bausteine, die Eltern, Lehrer*innen und Schüler*innen zu einer nachhaltigen Mobilität anregen. Das Projekt befähigt die Schulen, die einmal eingeführten Projektbausteine in den folgenden Jahren weitgehend selbstständig umzusetzen. In jedem Jahr können bisher eine Grundschule und eine weiterführende Schule konkret begleitet werden. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass eine Nachschulung durchschnittlich alle 3 Jahre notwendig wird, um das Wissen an den Schulen zu halten. Das Interesse an Schulen ist hoch und wird mit den vorhandenen Ressourcen bestmöglich bedient. Für eine systematische Umsetzung an allen Schulen ist allerdings mehr Personal notwendig.
- Für Schüler*innen an Grundschulen werden **Schulwegepläne und Kinderstadtpläne** erarbeitet, die

²⁷ www.aachen.de/fahrrad

²⁸ www.aachen.de/achtsam-unterwegs

vor allem eine sichere Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad fördern. Die Aktualität der dargestellten Informationen ist grundlegend wichtig für die Akzeptanz des Angebotes. Daher müssen die Pläne beständig überarbeitet werden.

- Seit einigen Jahren erhalten alle Erstklässler*innen durch die Verkehrswacht kostenfrei **Warnwesten**. Um die Verkehrssicherheit durchgängig zu gewährleisten und die Vorbildfunktion der älteren Schüler*innen aufrecht zu erhalten, ergänzt die Kampagne „Fahrrad in Aachen“ fehlende Westen in der gesamten Grundschulzeit von Klasse 2 bis 4. Zusätzlich werden derzeit an einigen Schulen Stempelaktionen mit Belohnungen für das regelmäßige Tragen der Westen organisiert. Diese Aktion kommt bei den Schulen gut an. Da Sichtbarkeit ein wichtiger Faktor der Verkehrssicherheit ist, soll diese Aktion an allen Grundschulen umgesetzt werden.
- Der **Lichtaktionstag „Fahrrad – aber helle“** wird alljährlich im November/Dezember im öffentlichen Straßenraum durchgeführt. Die Radfahrer*innen sollen für die Wichtigkeit des Sehens und Gesehen-Werdens sensibilisiert und zur Bereithaltung funktionierender Beleuchtung am Rad motiviert werden. **Sehen und Gesehen-Werden** ist ein zeitlos wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheit, weshalb diese Aktion dauerhafter Kampagnenbestandteil ist und auf allen Radhauptachsen durchgeführt werden soll. Mit dem Aktionsplan Verkehrssicherheit wird das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden verkehrsmittelspezifisch geschärft. Der Plan beinhaltet somit ebenfalls Bausteine, die speziell die Verkehrssicherheit Radfahrender fördern. Zu nennen sind hier exemplarisch folgende Maßnahmen:
- Eine Motivserie, die mit **sympathischen Motiven zu Themen der Verkehrssicherheit** Bewusstsein schafft für Themen, die eine Änderung des Verhaltens fordern, wie z.B. die **Autotüre mit der rechten Hand zu öffnen**, um Dooring-Unfälle zu vermeiden. Die Themen werden mittels verschiedener Medien (digitale/animierte Flag-Poles, Gratis-Postkarten, City-Light-Poster, Baumwolltaschen, Tassen u.v.m.) kommuniziert. Aufgrund der positiven Resonanz wird die Serie sowohl inhaltlich als auch medial weiter ausgebaut.
- Die Reihe **„Perspektivwechsel“**, die durch die NRW-weite Kampagne **„Liebe braucht Abstand“** initiiert wurde. Es entstanden bislang zwei Video-Clips zur Schärfung des Bewusstseins für ein sicheres Miteinander von Lkw-Führenden und Radfahrenden (Folge 1 mit Stadtbaurätin Frauke Burgdorff) sowie Bus-Führenden und Radfahrenden (Folge 2 mit der Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen). Aufgrund der positiven Resonanz sollen weitere Folgen mit prominenten Fürsprecher*innen aus Aachen folgen.

7.4 Regeln vermitteln

Grundlegend wichtig für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr, sind Kenntnis und Beachtung der Verkehrsregeln. Die Kampagne „Fahrrad in Aachen“ hat hierfür verschiedene Printmedien (Flyer, Broschüren und Roll-ups) realisiert und veröffentlicht. Diese Printmedien ergänzen die aktiven Angebote, wie z.B.:

- Grundschulen haben die Möglichkeit, im Rahmen der Kampagne „Fahrrad in Aachen“ im Floriansdorf einen **Vormittag Verkehrserziehung mit Fahrradtraining** zu buchen. Im Theorie-Teil werden den Schüler*innen Verkehrsregeln und die Bedeutung der Verkehrszeichen sowie ein Gefühl für mögliche Gefahren im Straßenverkehr vermittelt. Im anschließenden Praxis-Teil erleben die Schüler*innen den **Toten Winkel** in einer praktischen Übung an einem Feuerwehrfahrzeug. Mittels verschiedener Übungen werden die praktischen Fertigkeiten, wie z.B. Schulterblick beim Linksabbiegen, Handzeichen geben, Hindernis umfahren, geschult.

Das Angebot erfreut sich aufgrund der attraktiven Mischung von Theorie und Praxis großer Beliebtheit. Pro Jahr können derzeit ca. 20 Kurse mit 25-30 Kindern durch Mitarbeiter*innen der Verwaltung durchgeführt werden. Die Termine sind durchweg ausgebucht.

- Aufbauend auf die Fahrradprüfung der 4. Klasse wird im Rahmen von „Fahrrad in Aachen“ auch in den 5. Klassen der weiterführenden Schulen **Verkehrsunterricht** angeboten. Somit wird das erworbene Wissen vertieft und gefestigt. Derzeit werden die Kurse jedes Jahr an 2 Schulen durchgeführt. Das Programm wird grundsätzlich in allen Schulformen angeboten. Da es kein vergleichbares Angebot in Aachen gibt, ist auch hier die Nachfrage groß. Das Angebot wird beibehalten und weiter ausgebaut.
- In den unter 1.3. erwähnten Fahrradkursen werden Erwachsenen neben praktischem Unterricht auch **Verkehrsregeln in der Theorie** vermittelt.

Die Kampagne „Achtsam unterwegs“ fördert die Regelkunde durch Aktivitäten:

- Es zeigt sich, dass die Verkehrsteilnehmenden ihrer Selbstverpflichtung, sich über neue gesetzliche Regeln zu informieren, oftmals nicht eigenständig nachkommen. Das hieraus resultierende Unwissen wirkt sich negativ auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr aus. Im Rahmen der bereits erwähnten Motivserie werden auch **Motive mit Regelkundebezug** entwickelt, wie z.B. gesetzlich geregelter Mindest-Überholabstand Kfz-Rad, gesetzlich geregeltes Verbot des Haltens auf Schutzstreifen und Inhalte der Novelle der Straßenverkehrsordnung. Auch diese werden mittels der o.g. Medien kommuniziert.

Aufgrund der bereits beschriebenen positiven Resonanz auf die Serie wird sie zukünftig um weitere Motive zur StVO ausgebaut.

- Rückmeldungen aus der Bevölkerung zeigen, dass es manchmal nicht ausreicht, Änderungen im Verkehrsraum ausschließlich mittels Verkehrszeichen gemäß StVO zu vermitteln. Hier sind **ergänzende Informationen** erforderlich, um Verhaltensregeln zu vermitteln. Je nach Situation kann dies nicht mittels der etablierten Werbeträger (Flag-poles, Stadt-Information-Anlagen etc.) erfolgen, sondern erfordert die **Zulässigkeit weiterer Informationsträger/Medien im Straßenraum**, wie z.B. Tafeln, Spannbänder, Plakate im Straßenraum. Diese sollen zukünftig entwickelt und umgesetzt werden.

7.5 Fertigkeiten ausbauen

Die Kampagne „FahrRad in Aachen“ hat in den letzten Jahren sukzessive ein umfangreiches Angebot sowohl für Kinder als auch für Erwachsene etabliert, um die Fahrsicherheit und -fertigkeit zu erhöhen und damit sowohl zur Erhöhung der subjektiven als auch der objektiven Verkehrssicherheit beigetragen. Exemplarisch zu nennen sind:

- Ein umfangreiches Angebot an **Schulungs- und Trainingsmöglichkeiten** für alle Altersgruppen in Theorie und Praxis zu unterschiedlichen Schwerpunkten (Fahrrad, Pedelec und Lastenfahrräder). Die Inhalte werden verstetigt, in dem z.B. im Anschluss an die Teilnahme an einem Pedelec-Trainingskurs auch die Möglichkeit zur Teilnahme an geführten Fahrradtouren angeboten werden. Jährlich können derzeit 20 Kurse angeboten werden. Die Gruppengröße liegt bei ca. **8 - 10 Personen**. Dieses Angebot soll zukünftig weiter differenziert ausgebaut werden.
- Fahrradtrainings an Schulen werden durchgängig ab der 2. Klasse angeboten (u.a. auch neue Angebote im Bereich der Offenen Ganztagschule). Mittlerweile wurden mehrere Grundschulen im Rahmen von „FahrRad in Aachen“ mit **schuleigenen Fahrrädern** ausgestattet, um auch Kindern, denen kein eigenes Fahrrad zur Verfügung steht, ein Training auf dem Schulgelände zu ermöglichen. Besonders in Brennpunktschulen ist es dringend erforderlich, das Angebot der Fahrradtrainings zuverlässig zu etablieren und die Kinder während der Kurse mit funktionstüchtigen Fahrrädern zu versorgen. An weiterführenden Schulen wirken wir darauf hin, für die Schuljahre 5 und 6 **Rad-AGs anzubieten**.
- Jedes Jahr bietet die Kampagne „FahrRad in Aachen“ den Schulen ein umfangreiches Fahrrad-Trainingsprogramm. Beispielsweise wird im Rahmen der Aktion **„Mit dem Rad zur Schule“** in Kleingruppen der Schulweg per Rad eingeübt. Jede

Grundschule hat zudem die Möglichkeit, sich für eine organisierte und geführte Fahrradtour anzumelden.

7.6 Zum Umstieg aufs Fahrrad motivieren

Die Kampagne „FahrRad in Aachen“ wirbt mit verschiedenen Aktionen an Schulen und im öffentlichen Raum für den Umstieg auf das Fahrrad. Sie leistet somit zielgruppenspezifisch einen aktiven Beitrag sowohl zur Mobilitätswende als auch zum Klimaschutz, z.B. durch folgende Aktionen:

- Für **Grundschulen** bietet die Kampagne in jedem Schuljahr ein umfangreiches Angebot. Zusätzlich zu den vorgenannten Aktionen werden **Stempelaktionen, Fahrradtouren, „Mit dem Rad zur Schule“ und Schonraumtrainings auf dem Schulhof** angeboten.
- In der Aachener Bevölkerung ist der **„Aachener Fahrradtag“** seit 2008 als Baustein im FahrRad-Programm der Stadt Aachen bekannt. An zahlreichen Ständen und Aktionsflächen bietet die Stadt Aachen gemeinsam mit Polizei, Verkehrswacht, Einzelhandel, Initiativen und Verbänden, Herstellern und Verkehrsexperten Informationen und Aktionen rund ums Radfahren an.
- Die Hemmschwelle zur Nutzung des Fahrrades wird gesenkt durch Aktionen, die den Spaß am Radfahren fördern, wie z.B. **Fahrradwerkstätten** („Fahrrad wieder flott... mit Teilen vom Schrott“), **Aachener Fahrradsommer** (Fahrradtouren zu verschiedenen Themen, wie z.B. Rad-Vorrang-Route, Campus Melaten), Teilnahme am Bundeswettbewerb **Stadttradeln sowie Sternfahrten**.
- Die Motivation der Bürger*innen zum Fahrradfahren wird gefördert durch Apps, die gezielt **Anreize/Incentives** für Radfahrende belohnen.
- Die Kampagne bleibt frisch, lebendig, interaktiv und flexibel durch Weiterentwicklung in **Kooperation mit den Aachener*innen**.
- Die Kampagne fördert die **Integration**, in dem sie auch im Willkommenspaket für Neubürger*innen beworben wird und im dazugehörigen Gutscheinheft zur Teilnahme an ausgewählten Fahrrad-Aktionen einlädt.
- Die Webseite www.fahrrad-in-aachen.de stellt Schüler*innen, Lehrer*innen und Eltern altersgerecht aufbereitete Inhalte und Informationen rund um das Thema Fahrradfahren zur Verfügung.

7.7 Ausblick

Für den Bereich der Kampagnenarbeit liegt der strategische Fokus auf der Fortführung der schon etablierten

Teilprojekte und einer Weiterentwicklung der Angebote auf Basis von Zielgruppenanalysen. Ziel ist es hierbei besonders Menschen aus allen Bevölkerungsschichten mit den Angeboten zu erreichen und so eine flächendeckende Kampagnenarbeit in der Bevölkerung zu schaffen.

Besonders der Bereich des Kompetenzaufbaus im Umgang mit dem Fahrrad hat eine hohe Bedeutung. Er wird stark nachgefragt und bedarf eines hohen Personaleinsatzes.

In Zukunft wird eine strukturierte Erhebung der jeweiligen Kampagnenreichweite unter demografischen Gesichtspunkten angestrebt. Die Schnittstellen zur übergeordneten Kampagne „Mobilitätswende“ soll genutzt werden um Angebote tiefer in die gesamte Bevölkerung zu tragen.

Die enge Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht und weiteren Akteuren wird beibehalten, um Synergien weiter zu nutzen und Angebote zu schaffen die sich gegenseitig ergänzen.

Insgesamt sind die beschriebenen Aktivitäten von großer Bedeutung für die Etablierung und Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel. In der Vermittlung von Regeln und Fähigkeiten hat die Stadt Aachen gute Voraussetzungen geschaffen, die durch zusätzliche Ressourcen weitere positive Effekte für die Zunahme der sicheren Nutzung des Fahrrades ermöglicht.

8 Fazit

Die Stadt Aachen fördert seit vielen Jahren systematisch den Radverkehr. Hier liegt ein zentrales Potenzial für den angestrebten klimaneutralen Stadtverkehr.

Die Annahme des Radentscheides Aachen durch den Rat der Stadt in 2019 hat eine Anpassung der Strategie zur Radverkehrsförderung erforderlich gemacht. Der Radentscheid bedeutet im Kern, durch eine geänderte Form der Radverkehrsführung und eine schnellere Umsetzung das Radfahren in Aachen subjektiv und objektiv noch sicherer und attraktiver zu machen. Damit sollen mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad gewonnen werden.

Ganz konkret sollen vor allem Wege, die heute insbesondere im Bereich bis 5 km, aber auch bis 10 km mit dem Pkw unternommen werden, durch eine Förderung des Radverkehrs auf diesen verlagert werden. Der Radverkehrsanteil hat bei Erfüllung der in dieser Strategie benannten Aufgaben das Potenzial bis 2030 einen großen Teil der nach der Mobilitätsstrategie 2030 beabsichtigten Steigerung des Umweltverbundes um 10 %-Punkte zu übernehmen. Würde der Radverkehr die Hälfte dieses Anteils übernehmen würde der Modal Split-Wert des Radverkehrs von 11 %-Punkten auf 16 %-Punkte gesteigert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Fußverkehrsanteil in Aachen mit 30 % bereits überdurchschnittlich gut ausgeprägt ist.

Bezüglich der Verkehrssicherheit hat die Mobilitätsstrategie das Ziel formuliert, dass die Zahl der Schwerverletzten im Verkehr in Aachen bis 2030 idealerweise um mind. 40 % reduziert werden.

Diese Ziele sollen mit der priorisierten Bearbeitung folgender Kernaufgaben in sechs Handlungsfeldern erreicht werden.

8.1 Handlungsfelder und Kernaufgaben

8.1.1 Gestaltung von Radverkehrsanlagen

- In Aachen wird eine einladende, einheitliche und komfortable Radinfrastruktur geschaffen. Hierfür werden Grundsätze zur Führung des Radverkehrs definiert, mit denen ein hohes Maß an Sicherheit für geübte und ungeübte Radfahrende erreicht wird. Das Prinzip „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ ist leitend für Planungen der Stadt Aachen und gilt für die Gestaltung der Verkehrsanlagen und für die Betrachtung aller Verkehrsarten in Gänze.

- Für die Abwägungsaufgabe beim Straßenraumentwurf im Einzelfall werden für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen Mindestanforderungen und Regelausführungen festgelegt.

8.1.2 Aufwertung und Ausbau Radverkehrsnetz

- Bestehende Radverkehrsanlagen, die nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, werden angepasst und bestehende Gefahrenstellen werden beseitigt. Fehlende Sicherungselemente für den Radverkehr werden ergänzt.
- Für Aachen wird ein gestuftes Radnetz mit unterschiedlichen Qualitäten definiert. Für die Radhauptverbindungen wird eine Erschließungsqualität von 90% angestrebt²⁹. Der Ausbau des Radhauptnetzes erfolgt für komplette Routen unter Berücksichtigung der Netzhierarchiestufe, des Fahrradpotenzials und der Gestaltungsstandards. Das Netz soll nicht nur in erster Linie aus Radialrouten in die Innenstadt bestehen, sondern auch außerhalb der Innenstadt eng vermascht sein, um für alle Verkehrsbeziehungen möglichst direkte Routen zu schaffen.
- Notwendige Straßenbau- und Fahrbahnerneuerungsmaßnahmen werden genutzt, um radverkehrsfördernde Maßnahmen umzusetzen. Hierbei werden auch Zwischenlösungen in Betracht gezogen, die die Radverkehrsqualität bis zum finalen Ausbau der Radinfrastruktur mit niederschweligen Maßnahmen verbessern können. Dabei wird übergeordnet die Mobilitätswende als Ganzes und damit auch die Anforderungen des Fußverkehrs und des ÖPNVs berücksichtigt.

Der Ausbau des Radnetzes soll deutlich schneller und systematischer als in der Vergangenheit auf der Basis eines Maßnahmenplanes erfolgen.

8.1.3 Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen

- In hochfrequentierten Vierteln wird das **Angebot von Fahrradstellplätzen ausgebaut**.
- Die Planung umfasst qualitativ differenzierte Anlagen. Mehr Abstellplätze entstehen an **Bügeln** und in **wettergeschützten Abstellanlagen**. Darüber hinaus werden in öffentlich zugänglichen Parkhäusern Fahrradstellplätze geschaffen. Radstationen, welche zusätzlich zu Abstellplätzen ein Spektrum an zusätzlichen Serviceleistungen anbieten, werden unterstützt.

²⁹ 90% der Bevölkerung leben in 200m Entfernung zu einer Hauptradroute

- **Bei Neubauvorhaben** oder Veränderungen an Gebäuden wird ein Angebot hochwertiger Fahrradabstellplätze integriert berücksichtigt.
- Die Stadt Aachen fördert den Besitz und die Nutzung von **Lastenfahrrädern** u.a. über ein Förderprogramm und ein Verleihsystem.
- Der Ausbau des stationären **Pedelec-Verleihsystems** wird vorangetrieben und in Mobilstationen integriert. Die Qualität und Nutzung des Systems werden systematisch erfasst und evaluiert.

8.1.4 Fahrradparken, -verleih und -service

- In hochfrequentierten Vierteln wird das **Angebot von Fahrradstellplätzen ausgebaut**.
- Die Planung umfasst qualitativ differenzierte Anlagen. Mehr Abstellplätze entstehen an **Bügeln** und in **wetterschutzten Abstellanlagen**. Darüber hinaus werden in öffentlich zugänglichen Parkhäusern Fahrradstellplätze geschaffen. Radstationen, welche zusätzlich zu Abstellplätzen ein Spektrum an zusätzlichen Serviceleistungen anbieten, werden unterstützt.
- **Bei Neubauvorhaben** oder Veränderungen an Gebäuden wird ein Angebot hochwertiger Fahrradabstellplätze integriert berücksichtigt.
- Die Stadt Aachen fördert den Besitz und die Nutzung von **Lastenfahrrädern** u.a. über ein Förderprogramm und ein Verleihsystem.
- Der Ausbau des stationären **Pedelec-Verleihsystems** wird vorangetrieben und in Mobilstationen integriert. Die Qualität und Nutzung des Systems werden systematisch erfasst und evaluiert.

8.1.5 Dialog zum Radverkehr

- **Informieren:** Die Öffentlichkeit erhält transparent und verständlich aufbereitete Informationen über geplante und laufende Radverkehrsmaßnahmen.
- **Kommunizieren:** Die Verwaltung nimmt Reaktionen gezielt und gebündelt entgegen, prüft diese und reagiert zeitnah darauf.
- **Beteiligen:** Die Verwaltung beteiligt die Öffentlichkeit zu wesentlichen Radverkehrsprojekten und organisiert zu strategischen Fragen des Radverkehrs einen Dialog der mit Radverkehr befassten Organisationen.

8.1.6 Kampagnen zum Radfahren

- Bewusstsein schaffen.
- Regeln vermitteln.
- Fertigkeiten ausbauen.
- Zum Umstieg aufs Fahrrad motivieren

8.2 Finanzierung des Radverkehrs

Im „Nationalen Radverkehrsplan 3.0“ wird ein Orientierungswert von 30 Euro je Einwohner*in / Jahr als Summe für die Ausgaben von Bund, Ländern und Kommunen empfohlen³⁰.

Für die Umsetzung des Radentscheides Aachen war im Bürgerbegehren ein Kostenvolumen von 91.177.800 Euro (inkl. Personalkosten) für eine Umsetzungszeit von 8 Jahren angegeben und Grundlage des Ratsbeschlusses vom 06.11.2019. Dies entspräche jährlichen Ausgaben von rd. 11.400.000 Euro bzw. 45 Euro je Einwohner*in und Jahr.

Die Ausgaben für den Radverkehr durch die Stadt Aachen lagen – ohne Personal- und Verwaltungsaufwand - in den Jahren vor Annahme des Radentscheides bei rund 850.000 Euro / Jahr bzw. 3,4 Euro / Einwohner*in und Jahr. 2021 lag der Wert für die Umsetzung des Radentscheid Aachen bei 3,5 Mio. Euro bzw. 14 Euro / Einwohner*in und Jahr³¹.

Die Ausgaben sollen möglichst effizient zur Radverkehrsförderung eingesetzt werden. Es wird jährlich über Umsetzungsstand, Ausgaben und Einnahmen aus Fördermittelakquise im Rahmen des Tätigkeitsberichtes zum Radentscheid Aachen berichtet.

8.3 Meilensteine für ein Handlungsprogramm Radverkehr

Zum Monitoring der Umsetzung der Strategie Radverkehr und als Grundlage für die Einplanung von Projekten und Ressourcen für ein **Handlungsprogramm Radverkehr** werden **zentrale Projekte zur Strategie Radverkehr** definiert.

Über die **Einplanung der Projekte für den Radverkehr** in den Haushalt der Stadt Aachen entscheiden die zuständigen politischen Gremien.

³⁰ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S. 25f, 2021

³¹ Tätigkeitsbericht Radentscheid 2021

1 - Gestaltung von Radverkehrsanlagen	geplant für				
	2022	2023	2024	2025	2030
Umsetzung Gestaltungselemente RVR auf RVR Eilendorf und Campus Melaten	x				
Beschluss Gestaltungsgrundsätze zur Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen	x				
Beschluss Gestaltungsgrundsätze von Protected Bike Lanes (PBL)		x			
Beschluss Gestaltungsgrundsätze für Radverkehrsanlagen nach Hierarchiestufen		x			
2 - Aufwertung und Ausbau Radverkehrsnetz	geplant für				
	2022	2023	2024	2025	2030
Festlegung überarbeitetes Radnetz Aachen	x				
Maßnahmenplan Radverkehr 2030 (Prioritätenliste Radverkehrsanlagen)		x			
Umbau Knoten Bastei (1. Kreuzung nach Radentscheid-Konzept)	x	x			
Umbau Grabenring zum Radverteiler	x	x	x	x	
Fertigstellung RVR Eilendorf (v.a. Bismarckstraße und Lothringer Straße)	x	x	x		
Fertigstellung RVR Brand (v.a. Rombachstraße)	x	x	x	x	
Umsetzung RVR Haaren		x	x	x	
Verbreiterung der Vennbahn	x	x	x		
Umsetzung Radschnellweg Herzogenrath im Stadtgebiet Aachen				x	x
3 - Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen	geplant für				
	2022	2023	2024	2025	2030
Radwege-Sanierungsprogramm verabschiedet			x		
Winterdienst-Konzept anpassen	x				
4 - Fahrradparken, -verleih und -service	geplant für				
	2022	2023	2024	2025	2030
Neue Radstation am Hauptbahnhof eröffnet		x	x		
Erste 6 Fahrradparkhäuser neuen Typs eröffnet	x				
Ausbau Lastenrad-Verleihsystem	x	x	x	x	
5 - Dialog zum Radverkehr	geplant für				
	2022	2023	2024	2025	2030
Meldeplattform Mobilität in Betrieb	x	x	x	x	x
Pro Jahr mind. 2 Sitzungen der FK Radverkehr durchgeführt	x	x	x	x	x
Jahresveranstaltung und Bericht Radentscheid	x	x	x	x	
6 - Kampagnen zum Radfahren	geplant für				
	2022	2023	2024	2025	2030
Aachener FahrRadtag mit stadtweiten Aktionen	x	x	x	x	x
Begleitende Informationen im Straßenraum zu Fahrradstraßen	x	x	x		
Kampagne ACHtsam unterwegs	x	x	x	x	x
Incentive App (Belohnungssystem Fahrradnutzung)	x	x	x	x	
Kampagne Mobilitätswende		x	x	x	x
Monitoring radverkehrsspezifischer Ziele	geplant für				
	2022	2023	2024	2025	2030
Kontinuierliche Reduktion der Radverkehrsunfälle	x	x	x	x	x
Kontinuierliche Verbesserung im Fahrradklimatest		x		x	x
Kontinuierliche Verbesserung des Sicherheitsempfindens		x		x	x
Radverkehrsanteil am Modal-Split gesteigert (* Ergebnisse der MID23 vrstl. in 2025)		(x)*		x	x
Mind. 1.000 Verleihvorgänge im Pedelec-Verleihsystem		x	x	x	x
Dauerzählstellen auf allen wichtigen Radachsen installiert			x		

Abbildung 29: Zentrale Projekte der Strategie Radverkehr nach Handlungsfeldern