

LUFTPUMPE



Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

Heft 1/2020

Wer soll ins Rathaus?

Kommunalwahl – Spezial

Inhalt

Berichte und Meldungen

- Aus den Ortsgruppen 4
Verkehrsdschungel Stolberg 7
Verbesserungen für Radfahrende in
Alsdorf 10
Die Sache mit dem »Schildplatz« 13
Radentscheid – Aachen sattelt auf! 14
Sicher Radfahren 17
PlusMinus 20

Impressum

Luftpumpe

Erste Fahrradzeitung für Aachen
und Umgebung, 38. Jahrgang

V. i. S. d. P.:

Marvin Krings

Herausgeber:

ADFC Aachen e. V.
An der Schanz 1, 52064 Aachen

Anzeigen: info@adfc-ac.de

Service

Kontakte 22

Kommunalwahl-Spezial

Einleitung 24
Wahlprüfsteine ADFC 24
Wahlprüfsteine Radentscheid 30
Wahlprüfsteine UUM 34

Radtourenprogramm

Erläuterungen 41
Touren ab Aachen 43
Touren ab Düren 46

Redaktion:

Anna M. Limbach, Marvin Krings,
Torsten Krüger

Druck:

Auflage: 1 500
Druckerei & Verlagshaus Mainz

Spendenkonto:

IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80
Sparkasse Aachen, BIC: AACSD33

Peter Sczygiol

15. 12. 1959 – 6. 5. 2020

Der Aachener ADFC trauert um sein langjähriges aktives Mitglied Peter Sczygiol.

Peter hat noch bis zuletzt regelmäßig Artikel über die Critical Mass und seine geliebten Bahntrassenradwege für unsere Homepage geschrieben. In den vergangenen Jahren war er eine wichtige Stütze bei unseren Publikationen »Laufrad« und »Luftpumpe«.

Nachdem er die Erstellung der Druckvorlagen in andere Hände abgegeben hatte, war er weiterhin intensiv auf verschiedenen Ebenen an der Produktion der Zeitschriften beteiligt.

Sein Name steht im Impressum vom »Laufrad 2020« – einem Heft, dessen Veröffentlichung einen Tag vor Abgabe bei der Druckerei gestoppt wurde. Der Corona-Pandemie wegen waren zu dem Zeitpunkt sämtliche Radtouren des ADFC kurzfristig abgesagt worden.

Diese »Luftpumpe« ist seit vielen Jahren das erste gedruckte Heft des ADFC Aachen e.V., das ohne Peters Mithilfe entstanden ist – weil es ohne seine Mithilfe entstehen musste.

Vorwort

**Liebe Leser*innen, Radfahrer*innen,
ADFC-Mitglieder,**

sie ist wieder da!

Seit drei Jahren verschollen und von manchen schon verloren geglaubt, zeigt sich mit dieser Ausgabe wieder die *Luftpumpe* des ADFC Aachen, die erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung. Wichtige Ereignisse sind seit der letzten Ausgabe geschehen und weitere stehen uns noch bevor. In Aachen sind die Ziele des Radentscheids zum Maß der Dinge in der Verkehrsplanung geworden. In Düren, Eilendorf, Eschweiler und Stolberg ist der ADFC jetzt durch Stadtteil- bzw. Ortsgruppen vertreten. In Alsdorf haben wir zwar bisher keine Ortsgruppe, aber einen engagierten Einzelkämpfer, der sich regelmäßig mit dem BUND und der Stadtverwaltung trifft, um über die Problemstellen in Alsdorf zu sprechen. Auch in Haaren haben sich Menschen zur Initiative »Fahrradfreundliches Haaren« zusammengeslossen, um sich für den Radverkehr in ihrem Stadtteil einzusetzen.

Im September finden in NRW und damit auch in Aachen wieder Kommunalwahlen statt. Gemeinsam mit dem Radentscheid Aachen und der studentischen Initiative Uni.Urban.Mobil. haben wir eine Liste von Fragen entwickelt. Diese Fragen haben wir den zur Wahl stehenden Parteien gestellt und möchten Ihnen die Antworten nicht vorenthalten.

Viele Radfahrende fühlen sich durch Schutzstreifen dazu aufgefordert, diese auch zu benutzen. Dies führt leider dazu, dass der Selbstschutz vernachlässigt wird und Sicherheitsabstände zu parkenden Autos nicht in ausreichendem Maß eingehalten werden. Daher verdeutlichen wir die

korrekten Sicherheitsabstände mit Hilfe von Fotos.

In ihrer ersten großen Aktion hat die Ortsgruppe Eschweiler-Stolberg eine Fahrt mit dem Klimaschutzmanager und dem Bürgermeister von Stolberg, Herrn Haas und Herrn Trocha, unternommen und diverse Probleme der Stolberger Verkehrsinfrastruktur aus Radfahrersicht besprochen. In Alsdorf hingegen sind jüngst diverse Unwegsamkeiten für den Radverkehr entfernt oder zumindest abgemildert worden, worüber wir uns sehr freuen.

Ein Thema im Mobilitätsausschuss und im Rat der Stadt Aachen war zuletzt die Routenführung mehrerer Rad-Vorrang-Routen über die Schildstraße und Harscampstraße zur Lothringerstraße. Auch hierzu berichten wir den aktuellen Stand.

In unserer beliebten wie gefürchteten Kategorie Plusminus berichten wir über die besonders fahrradgeeigneten und die besonders ungeeigneten Stellen der Städteregion und Umgebung. Neuerungen sind genauso dabei wie echte »Dauerbrenner«.

Wegen der terminlichen Unsicherheit durch die COVID-19-Pandemie war es uns leider nicht möglich, ein Radtourenprogramm für dieses Jahr herauszugeben. Da sich die Prozesse nun aber wieder einpendeln, nimmt unsere Tourenplanung wieder an Fahrt auf und wir kündigen die übrigen Termine dieses Jahres an. Seit Herbst 2019 gibt es außerdem den Newsletter des ADFC Aachen, der monatlich mit kurzen Meldungen über aktuelle Themen informiert und die bevorstehenden Termine ankündigt. Der Newsletter kann unter newsletter.adfc-ac.de abonniert werden.

Anna Limbach und Marvin Krings

Auch Haaren wird fahrradfreundlich



Auch im Aachener Nordosten hat der durchschlagende Erfolg des Radentscheids Fahrradfans aus Haaren und Verlautenheide vernetzt. Als »Fahrradfreundliches Haaren« treffen wir uns monatlich, um Maßnahmen zu diskutieren, die den Verkehr allgemein und insbesondere den Radverkehr in Haaren und Verlautenheide sicher und komfortabel machen. In den bisherigen Treffen haben mehr als 30 Bürger*innen Ideen eingebracht, wie die Ziele des Radentscheids für unseren Stadtteil zu konkretisieren sind. Dabei geht

es z. B. um die Verbesserung bestehender und die Planung neuer Radrouten und um das Erkennen und Benennen von Gefahrenstellen. Besonders im Blickpunkt stehen dabei die geplante Radvorrangroute von Verlautenheide über Haaren in die Innenstadt und die stark befahrene Alt-Haarener-Straße. Gerade dort wurden durch unsere Anregung bereits einige gefährliche Punkte entschärft.

Auch durch eine gute Vernetzung mit Radfahrverbänden und Radfahrinitiativen in den anderen Ortsteilen von Aachen sowie mit der Verwaltung möchten wir durch fachlich kompetente Vorschläge Einfluss nehmen auf verkehrspolitische Entscheidungen in unserem Stadtteil. So ist z. B. vor den Wahlen eine Podiumsdiskussion zur Verkehrspolitik in Haaren/Verlautenheide geplant.

Wir freuen uns über weitere Interessierte, die uns dabei unterstützen möchten! Wenn Sie zu einem unserer nächsten Treffen kommen möchten, schicken Sie uns gerne eine Mail an:

haarenrad@gmx.de

Günter Mänz

Ortsgruppe Eschweiler/Stolberg gegründet

Am Freitag, den 6. 3. 2020, trafen sich Mitglieder unseres Vorstands mit Fahrrad-Interessierten aus Eschweiler und Stolberg im Restaurant »Der Grieche« in Eschweiler, um die Möglichkeiten gemeinsamer Aktionen auszuloten.

Schnell war klar, dass sich hier eine hochmotivierte, vierköpfige Truppe gefunden hatte, die gemeinsam Aktionen zur Verbesserung der Radinfrastruktur in den beiden Städten planen möchte. Sprecherin der Gruppe ist Angelika Weber, die von ihrem täglichen Arbeitsweg mit dem Rad viele Stellen kennt, an denen eine sicherere Infra-

struktur vonnöten ist, und sich nicht scheut, auf Missstände aufmerksam zu machen.

Leider fielen die nächsten Treffen der Stadtteilgruppe den Vorsichtsmaßnahmen zur Coronavirus-Prävention zum Opfer, sodass Mitarbeit zur Zeit nur schriftlich möglich ist.

Die Aachener Zeitung hat eine Woche später unter der Überschrift »Alle Aspekte berücksichtigen, die aus Radfahrer-Perspektive wichtig sind« von der Gründung berichtet.

Erschienen im Newsletter 2020-03

■ Stadtteilgruppe Eilendorf gegründet

Am Dienstag, dem 3. März 2020, hat sich die ADFC-Stadtteilgruppe Eilendorf im Brau-Stüberl in der Von-Coels-Straße gegründet. Als Sprecher wurde

Dr. Edmund Heidenthal gewählt, seine Stellvertreterin ist Anne Stockmeyer.

Erschienen im Newsletter 2020-03

■ Neues von unserer Ortsgruppe Düren

Schon im Mai hat sich die ADFC-Ortsgruppe Düren gegründet. Viele aus der Gruppe engagieren sich in der Arbeitsgemeinschaft ProRad für eine Stärkung des Radverkehrs in und um Düren. ProRad vertritt die gleichen Ziele wie der ADFC: bessere, sichere, komfortable Infrastruktur für Radfahrer*innen.

Wir haben derzeit so viele Themen in der Pipeline, dass diese nicht alle bewältigt werden können. Daher suchen wir engagierte Mitstreiter*innen. Wir bitten deshalb die Menschen, die sich informieren oder sogar engagieren möchten, mit uns Kontakt aufzunehmen.

Informationen erhalten: Stichwort »Newsletter« an jens.veith@adfc-dueren.de

Engagieren: Mit Stichwort »Engagement« an jens.veith@adfc-dueren.de

Derzeit bearbeiten wir folgende Themen mit hoher Priorität:

- Die Umgehungsstraße B56n durchtrennt Radrouten; an vielen Stellen wird der Radverkehr nur »nebenher« geführt, erscheint als lästiges Übel.
- Innenstadtring Düren: »Pro Rad« denkt groß (Artikel in der DZ vom 15.10.2019); innovative Idee als Diskussionsgrundlage.
- Planung B399n: eine neue Autoschneise durchtrennt die Stadt. Hier gab es ein sehr gutes Gespräch mit der Planerin von Straßen.NRW, eine Aussage dieser Planerin blieb bei uns hängen: »Alle reden von Verkehrswende, aber bei der aktuellen Straßenplanung kommt davon nichts an«
- Planung von ProRad-/ADFC-Touren im nächsten Jahr?

Erschienen im Newsletter 2019-02

Der Newsletter des ADFC Aachen kann unter newsletter.adfc-ac.de abonniert werden.

Dipl.-Kff. Monika Volkmer

Steuerberaterin

- Existenzgründer
- Vereine
- Unternehmen
- Privatpersonen
- Rentner

info@steuerbuero-volkmer.de

Karlsburgweg 15
D-52070 Aachen
Telefon: 0241-9519100
Telefax: 0241-9519101
Mobil: 0172-2448350



Aufsteigen ist einfach.



Wenn man bei seinen
finanziellen Aktivitäten auf die
richtige Bewegung setzt.

Um sicher ans Ziel zu kommen,
unterstützt die Sparkasse Sie
bei allen Themen rund ums
Geld.

Eine Expedition in den Verkehrsdschungel Stolberg per Rad erleben

Bewuchs auf dem Radweg, angehupt werden und kaum eine Armlänge Abstand zum nächsten PKW – der Bürgermeister von Stolberg, Patrick Haas, informierte sich im April bei einer gemeinsamen Befahrung mit dem Klimaschutzmanager Georg Trocha und der ADFC-Ortsgruppe Eschweiler-Stolberg über die Bereiche, die Radfahrenden in Stolberg den Alltag erschweren. Als sich die neu gegründete ADFC-Ortsgruppe schriftlich bei Herrn Trocha vorstellte, antwortete dieser prompt und erklärte, Stolberg wolle den Verkehr neu regeln und den Radfahrenden Sicherheit und Raum bieten. Postwendend legte die Ortsgruppe eine Liste von Mängeln auch an neu gestalteten Straßen vor – fehlende Radwege, nicht einmal überall Radschutzstreifen. Daraufhin lud Herr Trocha zu einer gemeinsamen Befahrung ein.



Die Strecke setzte sich aus den »Lieblingsstellen« der ADFC-Aktiven zusammen und war mit 16 Kilometern in 90 Minuten auch sportlich anspruchsvoll, denn es musste auch genug Zeit bleiben, Mängel und Unwägbarkeiten in Augenschein zu nehmen. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Frage, wie der Radverkehr intuitiver, mit mehr Platz und vom Autoverkehr getrennt geführt werden könnte – Fahrradfahren ist schließlich nicht nur etwas für Draufgänger.

Wir, das sind die Aktiven des ADFC Eschweiler-Stolberg, Herr Trocha und Herr Haas, trafen sich

vor dem Rathaus. Zunächst führte die Tour über Rathausstraße und Salmstraße, dann rechts ab über die Heinrich-Heimes-Brücke zur Eschweilerstraße in Richtung des Kreisverkehrs Vegla.

Die Kreuzung der Eschweilerstraße mit der Europastraße war die erste besprochene Stelle. Radfahrende, die von der Salmstraße kommend nach Eschweiler wollen, würden normalerweise wie der Autoverkehr über die Eisenbahnstraße und die stark befahrene Europastraße zu dieser Kreuzung kommen und sich hier links einordnen müssen, um auf die Eschweilerstraße weiterfahren zu können. Dies ist für ungeübte Radfahrende eine Stresssituation, die durch eine eindeutige Radverkehrsführung über die Heinrich-Heimes-Brücke elegant umgangen werden kann. Nach der Brücke gelangt der Fahrradverkehr direkt in die Eschweilerstraße und kann an der Kreuzung mit der Europastraße entspannt ohne Spurwechsel der Eschweilerstraße weiter folgen.

Weiter ging es zum Kreisverkehr Vegla. Die rote Färbung des Radstreifens ist verblasst und die drei Richtungsweiser für den Radverkehr sind schwer zu finden und durch Laub verdeckt.



Indebrücke Münsterbachstraße

Wir überquerten die Inde über die Brücke Münsterbachstraße. Dort wachsen Pflanzen auf den schmalen Radweg, der wenige Meter später auf

die Fahrbahn mündet. Herr Haas und Herr Trocha fanden wie die ADFC-Leute die Stelle »abenteuerlich«.

Nächster Halt: Kreuzung »Atsch« (Rhenaniastraße – Würselener Straße – Sebastianusstraße – Eisenbahnstraße). Über die Gestaltung der Kreuzung war viel diskutiert worden, berichtete Herr Haas. Leider ist das Ergebnis für den Rad- und Fußverkehr gefährlich. So können Radfahrende, die auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg die Sebastianusstraße hinabfahren und rechts in die Eisenbahnstraße abbiegen, durch ein sehr nah an der Kreuzung stehendes Haus nicht erkennen, ob jemand an der Fußgängerfurt wartet oder entgegenkommt. Das gleiche Problem tritt auf, wenn Radfahrende aus der Eisenbahnstraße oder der Würselener Straße kommend jeweils rechts abbiegen. Darüber hinaus regen wir an, die Ampelschaltung zu prüfen, denn es kreuzen viele PKW die Fuß- und Radfurten, wenn diese bereits grünes Licht haben. Positiv bemerken wir hingegen, dass man die Radwege der Eisenbahnstraße hinter die Bushaltestellenhäuschen gelegt hat.

Herrn Haas wurde gebeten, die Würselener Straße als Erster hinauf zu fahren. Dadurch konnte er aus erster Hand erfahren, wie unangenehm es ist, dass der Radschutzstreifen abrupt in eine Fläche übergeht, auf der Autos parken. Dadurch sind Radfahrende gezwungen, sich nach links in den Autoverkehr einzuordnen und auf einer schmalen Straße an parkenden Fahrzeugen vorbei zu fahren, auf der sie durch »Doorring« gefährdet sind.

Wir drehten um und fuhren in Richtung der Kreuzung Atsch zurück. Vor der Ampel wurde der Schutzstreifen von wartenden PKW blockiert. Herr Haas klopfte an jeden PKW und bat, den Schutzstreifen zukünftig frei zu halten. An der Kreuzung selbst konnte er sich von der erschwerten Sicht durch die nah an der Fahrbahn stehenden Häuser überzeugen.

Wir hielten am Parkplatz Hammstraße. Hier rechnen auf den Parkplatz einbiegende PKW Fahrende vermutlich nicht mit den ihnen entgegen kommenden Radfahrenden, die vom Radweg am anderen Ende des Parkplatzes kommen, denn es gibt kein Warnschild. Allerdings gibt es andere Schilder, deren Sinn für uns nicht zu erkennen war. Sie dienten zu unser aller Belustigung.



Kreuzung »Atsch«

Anschließend fuhren wir über die Eisenbahnstraße in Richtung Nachtigällchen. Am Anfang eines kleinen Fuß-/Radwegs an der Inde, kurz vor der Feuerwehr steht ein Drängelgitter, das kein Lastenrad, Rad mit Anhänger oder Liegerad durchlässt.

Hier erzählten Herr Trocha und Herr Haas, dass die Eisenbahnstraße umgebaut werden soll. Auto-, Rad- und Fußverkehr sollen künftig baulich voneinander getrennt werden – wie in den Niederlanden. Die Straße muss ohnehin dringend erneuert werden, denn die Löcher im Asphalt sind kaum zu zählen und die Markierung in Rot ist verblasst. Ein Schild lädt zum Parken auf dem Radweg ein: unfassbar.

Wir fuhren durch die Stadt Richtung Zweifaller Straße. An der Einmündung Finkensiefstraße endet der Radweg. Wir entschieden uns, auf dem Bürgersteig weiterzufahren und bitten, diesen mit dem Schild »Radfahrer frei« auszustatten. Ein

Stück weiter wird derselbe Weg plötzlich zu einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg.



Zweifaller Straße Richtung Vicht

Auf den letzten Metern zwischen Waldfriede und Nachtigällchen gibt es weder Geh- noch Radweg, wir fuhren also auf der Fahrbahn weiter. Wir fragten, wie eine Familie mit kleinen Kindern hier zurecht kommen soll. Zufriedenstellend beantworten konnte diese Frage leider niemand. Auch hier ist ein Umbau geplant, der aber noch ein paar Jahre auf sich warten lässt. Hoffentlich kommt es bis dahin nicht zu einem Unfall.

Wir drehten um und fuhren zum Rathaus zurück. Zunächst auf der Fahrbahn, auf der PKW mit 70 km/h an uns vorbeisausten. Wir wollten möglichst schnell wieder auf den jetzt linken Radweg kommen, auch wenn dieser in dieser Richtung nicht freigegeben ist. Und so fuhr Marvin zunächst weiter auf der Fahrbahn. Ein wenig entspannter Autofahrer hupte, schimpfte, beleidigte.

In einem abschließenden Gespräch vor dem Rathaus kündigte Herr Haas an, dass sich in Stolberg einiges ändern werde. Der Rat wird voraussichtlich jünger und weiblicher. Bei Straßenbaumaßnahmen soll der ADFC mit eingebunden werden. Die ADFC-Ortsgruppe wurde gebeten, aufmerksam zu bleiben. Dem Radverkehr soll zukünftig mehr Platz eingeräumt werden. Das klingt vielversprechend.

*Text und Fotos: Angelika Weber
Gruppenfoto: Nicole Thelenz*

Fahrradklimatest 2020

Alle zwei Jahre führt der ADFC deutschlandweit den Fahrradklima-Test durch. Auch 2020 ist es wieder soweit, vom 1. September bis 30. November können unter fahrradklima-test.adfc.de alle Städte und Gemeinden in Deutschland hinsichtlich des herrschenden Fahrradklimas bewertet werden.

Wir als ADFC Aachen freuen uns natürlich besonders, wenn viele aussagekräftige Bewertungen der Städte und Gemeinden in der Städtereigion Aachen und dem Kreis Düren zusammenkommen.

Denn nur, wenn wir wissen, wo der Schuh drückt, können wir auf Verbesserungen hinarbeiten.

Marvin Krings

Verbesserungen für Radfahrende in Alsdorf

Es müssen nicht immer große, teure Umbauten sein, um es im Straßenverkehr für Radfahrende sicherer und angenehmer zu machen. Mit dieser Idee haben sich der BUND und der ADFC mit der Stadtverwaltung Alsdorf zusammengesetzt. Wir haben uns die folgenden sechs Themen ausgesucht und dafür jeweils ein Beispiel im Zentrum von Alsdorf ausgesucht:

- Gefährliche Kreuzungen am Beispiel Rathausstraße / Hubertusstraße
- Gefährliche Ein- und Ausfahrten am Beispiel der Tiefgarage beim Kaufland
- Unklare Vorfahrt im Kreisverkehr zwischen Bahnhof und Kaufland
- Ungenügende Radverkehrsanlagen an der Kreuzung Bahnhofstraße / Weinstraße
- Einbahnstraßen ohne Freigabe für den Radverkehr in der Saarstraße bis zur Moselstraße
- Keine sicheren Fahrradrouten zwischen Bahnhof Annapark und der Stadthalle

Bislang gab es zwei Termine mit der Stadtverwaltung. Im ersten Termin, in dem wir die Themen anhand von Photos und Videos der Helmkamera vorgestellt haben, waren u. a. Vertreter vom Ordnungsamt, Bauamt und Bauhof anwesend. Beim zweiten Termin, in dem für verschiedene Punkte durch die Stadt Lösungen vorgestellt wurden, war auch Bürgermeister Sonders anwesend. Im Folgenden werde ich einige Beispiele der Verbesserungen zeigen, die diskutiert und teilweise bereits umgesetzt wurden.

In der Rathausstraße in der Nähe des Cinetowers wurde ein Schild versetzt und die Furt rot angemalt. Hier ist das Problem, dass die Radfahrenden schräg zur Hubertusstraße fahren müssen, aber von den Pkw-Fahrenden übersehen werden. Leider kann die Furt wegen unterirdischer Kanäle nicht ohne teure Umbauarbeiten verlegt werden. Die umgesetzte Lösung ist ein guter Kompromiss.



Ein- und Ausfahrt Kaufland

Bei der Ein- und Ausfahrt zur Kaufland-Tiefgarage kam es häufig zu gefährlichen Situationen, da die Alsdorfer Autofahrenden Radfahrende häufig übersehen haben. Beim Einfahren in die Garage wurden die Radfahrenden geschnitten. Beim Ausfahren hielten Pkws mitten auf dem Radweg, um erst dann zu schauen, ob man in die Straßen einbiegen konnte. Hier hat die Stadt verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Die Radwegfurt wurde rot eingefärbt. Bei der Ausfahrt wurde ein Dremmel vor dem Radweg eingebaut und ein Stoppschild aufgestellt. Aus eigener Erfahrung kann ich berichten, dass sich die Situation deutlich verbessert hat, auch wenn noch nicht alle Pkw-Fahrenden verstehen, wie sie sich hier verhalten sollen.



Rathausstraße

Beim Kreisverkehr vor dem Kaufland war unklar, ob Pkw auf der Zufahrt oder Fahrrad auf dem umlaufenden Radweg Vorfahrt hatte. Hier hat die Stadt Vorfahrt-Achten-Schilder aufgestellt. Die Vorfahrt ist damit zwar jetzt eindeutig, aber leider zum Nachteile der Radfahrenden.

Für die Kreuzung Weinstraße / Bahnhofstraße wurden verschiedene Lösungen diskutiert. Hier ist leider keine perfekte Lösung aus Sicht der Radfahrenden möglich. Die Stadt wird einige Schildermasten versetzen und es soll ausprobiert werden, ob durch das Anbringen von Spiegeln die Übersicht verbessert werden kann.



Bahnhofstraße

Zu der Freigabe der Einbahnstraße bei der Moselstraße konnten wir die Stadt nicht bewegen. Hier müssen Radfahrende leider weiterhin einen großen Umweg fahren.

Die Fahrradroute zwischen dem Bahnhof Annapark und der Stadthalle unter Umgehung der Bahnhofstraße ist nach wie vor unbefriedigend. Hier führt der von der Stadt geduldete Weg an zwei Stellen durch eine Fußgängerzone. Das kann auf Dauer jedoch aus unserer Sicht keine Lösung sein. Der gesamte Bereich soll in den nächsten Jahren umgebaut werden. Bis das umgesetzt ist, wird aber noch eine Menge Wasser durch den Broicher Bach fließen. Das Thema werden wir nochmal ansprechen, um hier kurzfristig eine Verbesserung zu erreichen.

Weitere Verbesserungen wurden für die Bahnhofstraße, die Haupteinkaufsstraße in Alsdorf, angekündigt. So soll der Radstreifen deutlich breiter markiert werden. Die angeordnete Benutzungspflicht, die an dieser Stelle eigentlich für die gesamte Fahrbahn gelten und somit jeglichen motorisierten Verkehr auf dieser Straße ausschließen würde, wird entfernt.

Wir haben mit der Stadt vereinbart, dass wir solche Termine ein bis zwei Mal im Jahr durchführen werden, um weiter mit wenigen Mitteln Verbesserungen für den Radverkehr umzusetzen. Insgesamt hat sich die Stadt sehr offen für die Probleme der Radfahrer gezeigt und hat konstruktive Verbesserungsvorschläge gemacht, die teilweise auch sehr schnell umgesetzt wurden.

Luc Hamers

Geschwindigkeit auf der Adenauerallee



Die Fraktion der GRÜNEN im Rat der Stadt Aachen hat eine Prüfung beantragt, ob die Höchstgeschwindigkeit auf der Adenauerallee auf 50 km/h reduziert werden kann. Bisher gilt auf einem Teil

dieser Straße – mittlerweile fast einmalig in Aachen – Tempo 70, obwohl die Straße innerhalb der geschlossenen Ortschaft liegt. Dabei ist das grundsätzlich nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung nur zulässig, wenn benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind.

Das ist hier aber nicht der Fall.

Nach unserer Ansicht ist die Reduktion auf 50 km/h damit nicht nur möglich, sondern sogar geboten!
Marvin Krings

Seit  95 Jahren:

In Aachen der Spezialist für
...modische Bequemschuhe
...WMS-Kinderschuhe

In ihrem Leben wird sie
423 Paar Schuhe
besitzen...



Dieses wird
das Wichtigste sein.

Schuh Walbert 
der Spezialist für
die Ersten

Aachen • Löhergraben 5-7 • Telefon (0241) 40 59 46
Kundenparkplatz Einfahrt Rosstraße

Die Sache mit dem »Schildplatz«

Das Suermondviertel in Aachen soll schöner werden. Dazu soll der Bereich der Harscampstraße zwischen Schildstraße und Lothringerstraße, von der Stadtverwaltung »Schildplatz« genannt, zu einem zentralen Platz des Viertels umgestaltet werden. Diesen Beschluss haben im Mai 2020 die politischen Gremien der Stadt gefasst.



Bis hierhin klingt die Geschichte nach Frieden, Freude und Eierkuchen. Doch es gibt einen Haken: Über den neuen Platz werden in Zukunft neben dem Premiumfußweg 3 in den Frankenberg Park auch die Rad-Vorrang-Routen nach Brand, nach Eilendorf, nach Kornelimünster und nach Walheim verlaufen.

Sie werden sich zwar gegenseitig nicht stören, da sie im gesamten Bereich parallel nebeneinander verlaufen werden. Die Rad-Vorrang-Routen sollen aber »den Bedürfnissen von Pendlern nach einer schnellen Verbindung zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt gerecht werden«, wobei »wenig Verzögerungen durch einen möglichst durchgängigen »Vorrang« gegenüber querenden Verkehren« entstehen sollen. [LRP15]

Es kam zu hitzigen Debatten, inwieweit diese Ziele der Rad-Vorrang-Routen mit den Ansprüchen an die Gestaltung dieses Straßenstücks vereinbar seien. In der Verwaltungsvorlage wurden mehrere Varianten zur Diskussion gestellt.

Dabei ist in Variante C ein niveaugleicher Ausbau von Gehweg und Fahrbahn der Harscampstraße

und in Variante D eine rote Markierung des Verlaufs der Rad-Vorrang-Routen und eine deutliche Trennung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

Während Variante D aus stadtplanerischer Sicht nicht optimal ist, hat Variante C verkehrstechnische Probleme:

- Der Verlauf der Rad-Vorrang-Routen ist nicht erkennbar.
- Die Rad-Vorrang-Routen haben teilweise keinen Vorrang gegenüber dem Autoverkehr auf der Harscampstraße, obwohl diese für den Autoverkehr eine unbedeutende Nebenstraße ist.
- Auf den ersten Metern ist die Schildstraße sogar ein freigegebener Gehweg. Dort darf der Radverkehr nur im Schrittempo fahren und ist dem Fußverkehr untergeordnet, egal in welcher Richtung dieser unterwegs ist.

Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) ist diese Führungsform aber für Rad-Vorrang-Routen ungeeignet. Bereits bei den derzeitigen und erst recht bei den erwarteten Verkehrsstärken ist in der Praxis mit vermeidbaren Konflikten zu rechnen.

Die Möglichkeit, zu Fuß die Rad-Vorrang-Route bequem zu überqueren, ließe sich unserer Meinung nach deutlich besser mit einem Zebrastreifen realisieren.



Ansicht von Harscampstraße

Im jetzigen, frühen Planungsstand entspricht diese Variante damit nicht den Anforderungen an eine Rad-Vorrang-Route und ist auch (noch) nicht

mit den im November vom Stadtrat beschlossenen Radentscheid-Zielen kompatibel. Trotzdem empfahl die Verwaltung diese Variante.

Daraufhin gaben wir gemeinsam mit unserer Stadtteilgruppe Eilendorf, dem VCD Aachen-Düren und den fahrradfreundlichen Initiativen aus weiteren Stadtteilen eine Stellungnahme ab (siehe Artikel vom 15. April auf adfc-ac.de), in der wir diese Probleme erläuterten und Änderungen empfahlen.



Ansicht von Schützenstraße/Schildstraße

Mit einem anderen Ansatz versuchte das Radentscheid-Kernteam, die Widersprüche zwischen dem Verwaltungsvorschlag und den Zielen des Radentscheids anzugehen: Anstatt schon in dieser frühen Phase eigene Lösungen vorzuschlagen, wies das Kernteam die Stadtverwaltung im März auf die Problematik hin und bat sie um

Lösung derselben in der weiteren Planung.

In der Verwaltungsvorlage an den Mobilitätsausschuss wurde leider verkürzt wiedergegeben, Variante C sei »seitens des Radentscheids abschließend favorisiert« worden.

Diese Aussage vervollständigte das Kernteam den Fraktionen gegenüber aber noch: Es teilte den Fraktionen per E-Mail mit, dass diese Favorisierung von Anfang an unter dem Vorbehalt stand, dass die oben genannten Probleme gelöst werden.

In Kenntnis dieses Umstands hat sich dann am 28. Mai 2020 der Mobilitätsausschuss mit großer Mehrheit für Variante C entschieden.

Wir erwarten nun gespannt, wie in der Entwurfsplanung die stadtgestalterischen Ziele umgesetzt und gleichzeitig die verkehrstechnischen Unzulänglichkeiten der Grobplanung gelöst werden.

Marvin Krings

Quellen

LRP15 beide Zitate aus Maßnahme MR3 des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung 2015, Seite 93

Karte Daten: Openstreetmap

Design: Stamen Design, stamen.com

Fotos Public Domain

Radentscheid Aachen sattelt auf!

Der Radverkehrsanteil in Aachen liegt – für eine Universitätsstadt unüblich – seit Jahrzehnten bei nur etwa 11%. Dass große Teile der Bevölkerung sich hier mehr Engagement seitens der Stadt wünschen, hat das Bürgerbegehren »Radentscheid Aachen« 2019 eindrucksvoll bewiesen.

Über den Sommer wurden knapp 40 000 Unterschriften für eine lebenswerte Stadt gesammelt – das sind etwa 20% der Wahlberechtigten. Damit konnte der Radentscheid mehr Unterstützer*innen gewinnen als jede einzelne Partei im Stadtrat bei der Kommunalwahl 2014. Von diesem Erfolg überwältigt stimmte der Stadtrat im November 2019 fast einstimmig für die Umsetzung der sieben Ziele des Radentscheids.

Zum eigentlichen Bürgerentscheid, also einer Abstimmung ähnlich einer Kommunalwahl, kam es dadurch nicht mehr.

Damit hat sich die Stadt verpflichtet, folgende Ziele innerhalb von acht Jahren umzusetzen:

Ziel 1 Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen (10 km pro Jahr, möglichst in Nebenstraßen),

Ziel 2 Kreuzungen sicher gestalten (drei Kreuzungen und 15 Einmündungen pro Jahr),

Ziel 3 Sichere Radwege an Hauptstraßen (5 km pro Jahr, 2,3 m breit),

Ziel 4 Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten (neue Radfahrflächen immer in rot),

Ziel 5 Fahrradstellplätze umfassend ausbauen (um 15 000 Plätze),

Ziel 6 Mängel online erheben und zeitnah beseitigen,

Ziel 7 Verkehrswende konsequent und transparent fördern (jährliche Berichte).

Natürlich kann Aachen nicht von heute auf morgen komplett umgebaut werden. Um die Ziele zu erreichen, müssen zunächst neue Stellen besetzt und Pläne aufgestellt werden. Daher zeigt sich der Fortschritt im ersten Jahr noch nicht so deutlich, was dann in späteren Jahren ausgeglichen werden muss. Nichtsdestotrotz freuen wir uns auf die ersten in diesem Sinne umgestalteten Straßen und den ersten, hoffentlich langen, Umsetzungsbericht.

Marvin Krings

Augenweide

Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.



Augenweide Vennemann Aachen · Fon 0241/3 05 93 · Fax 0241/2 10 57
Kapuzinergraben 24 · 52062 Aachen

Mitgliedervorteile auf einen Blick

Der ADFC setzt sich für Ihre Interessen als Radfahrer ein. Außerdem hat er mit ausgewählten Kooperationspartnern ein Vorteilsprogramm für Sie entwickelt.

29€

Keine Anmeldegebühr bei **Scouter Carsharing** zahlen!

29€

Keine Anmeldegebühr bei **DriveNow** zahlen!

9€

Sie sparen bei **nextbike** 9 Euro im RadCard-Tarif.

50%

Bei **stadtmobil** erhalten Sie einen Rabatt von 50% auf die Anmeldegebühr.

50%

Bei **cambio Car-Sharing** erhalten Sie einen Rabatt von 50% auf die Anmeldegebühr.

15€

Bei **Flinkster** bezahlen ADFC-Mitglieder nur 15 Euro für die Registrierungsgebühr. Außerdem ein Fahrtguthaben von 15 Euro (Gültigkeit 6 Monate).

10€/3€

Bei **Call a Bike** sparen Sie auch ohne BahnCard die Anmeldegebühr im Komfort- und Basistarif.

100€

ENTEGA schenkt Ihnen im ersten Jahr zusätzlich zur Neukundenprämie einen BestChoice Einkaufsgutschein (Höhe abhängig von gewählten Tarifen).

Sie sind als Radfahrer und Fußgänger **haftpflicht- sowie rechtschutz-**versichert.

ADFC-Pannenhilfe: Über die 24h-Service-Hotline erhalten Sie innerhalb Deutschlands im Pannfall unkompliziert Hilfe.

24h

Über 11% sparen Sie bei Produkten der **BIKE-Assekuranz**. Plus: Rabatte auf weitere Versicherungen.

11%

Auf ausgewählte Radreiseangebote im „**Radurlaub**“ bieten Ihnen viele Reiseveranstalter 25 Euro Rabatt.

25€

Sorgenfrei Radfahren – europaweit. Die **ADFC-PannenhilfePLUS** können nur ADFC-Mitglieder zusätzlich buchen.

PLUS

Als ADFC-Neumitglied erhalten Sie 15 Euro Ermäßigung auf die **VSF-Wartung**.

15€

Alle Vorteile und Konditionen auf www.adfc.de



Sicher Radfahren auf Radfahrstreifen, Schutzstreifen und auf der Fahrbahn

In der Radwelt 5/2017 wurde berichtet, welchen Sicherheitsabstand Radfahrende zum rechten Fahrbahnrand und zu parkendes Autos halten dürfen.

Da viele Radfahrende selbstgefährdend nahe an parkenden Kfz vorbeifahren, habe ich dies zum Anlass genommen, anhand von konkreten Situationen aus dem Aachener Straßennetz aufzuzeigen, wie weit links mit ausreichendem Abstand zum Fahrbahnrand gefahren werden darf.

Viele Radfahrende sehen die Breite von Radfahrstreifen und Schutzstreifen als verpflichtend an und versuchen, innerhalb der Markierungen zu fahren. Dies ist zum eigenen Schutz aber oft nicht ausreichend, z. B. wenn rechts parkende Autos stehen. Hier muss immer mit unachtsam geöffneten Autotüren gerechnet werden.

Hier möchte ich daher eindeutig darauf hinweisen, dass der Schutzstreifen keine Verpflichtung für den Radverkehr darstellt, sondern eine Minimalmaßnahme ist, um Autofahrenden klar zu machen, dass dem Fahrrad Platz eingeräumt werden muss. Dies wurde durch einen Beschluss des OVG Lüneburg [OvgLb] bestätigt.

Radfahrende dürfen deswegen soweit links fahren, wie es die Sicherheit erfordert. Manchmal durchaus auch links von diesen Streifen. Eine aufgehende Autotür nimmt oftmals schon die volle Streifenbreite ein.

Dabei wird allerdings auch deutlich, dass zahlreiche Aachener Radfahr- und Schutzstreifen mit ihren Minimalmaßen nichts weiter als Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Kfz darstellen und man tunlichst mit dem Reifen am linken Rand oder stellenweise sogar links davon fahren sollte, um nicht mit einer unachtsam geöffneten Autotür zu kollidieren. Dabei ist es unvermeidlich, dass der Lenker bereits in die daneben

verlaufende Kfz-Spur hineinragt. Auch wenn manche Radfahrenden sich unwohl dabei fühlen sollten, so weit links zu fahren, sollten sie sich nicht davon abhalten lassen, zum Eigenschutz den ihnen zustehenden Raum auch einzunehmen.

Zunächst zum Abstand zum Fahrbahnrand an Straßen ohne parkende Kfz. »Als noch zulässig wird oft ein Abstand von 0,8 bis 1 m zum Fahrbahnrand angesehen. Doch erweitert sich der zulässige Abstand ... bei hohen Bordsteinen, tiefen Gullydeckeln, bei gefährlichem Kopfsteinpflaster, und anderen Hindernissen, denen aufgrund der Instabilität des Rades und den damit einhergehenden Schwankungen nicht anders ausgewichen werden kann.« [Kettler]

Dieses Recht wird auch nicht durch auf die Fahrbahn aufgemalte untermaßige Radfahrstreifen und Schutzstreifen eingeschränkt. Sofern auf dem Gehweg keine fahrbahnnahen Einbauten oder Fußgänger*innen sind, ist hier der Abstand des Reifens zur Bordsteinkante anzusetzen.



An diesem Beispiel sieht man, dass bei den typischen Aachener Schutzstreifen der Lenker bereits in die danebenliegende Kfz-Spur hineinragt, sobald Radfahrende den zulässigen Abstand zum Bordstein einhalten. Dies signalisiert aber gleichzeitig dem Autoverkehr »Hier passt Du auch mit

0 cm Abstand nicht mehr vorbei!«, was wiederum die Sicherheit für Radfahrende weiter erhöht, da es in vielen Fällen zu knappes Überholen durch Kfz verhindert. Außerdem schaffen sich Radfahrende so Bewegungsspielraum, wenn doch mal zu eng überholt wird. Zu beachten ist, dass Fahrräder auch mindestens 1 m Abstand zu Fußgänger*innen auf dem Gehweg zu halten haben, »bei lebhaftem Fußgängerverkehr ist ein noch größerer Abstand zum Gehweg geboten« [OlgM].



Der Radfahrstreifen auf der Monheimsallee ist sogar so schmal, dass bereits auf der Linie gefahren werden muss, um ausreichenden Abstand zum Bordstein und insbesondere zu den hier sehr nahe an der Fahrbahn stehenden Pollern zu halten.

Da diese die schwankende Fahrlinie einschränken, beziehen sich die angegebenen Abstände auf die Außenkante der Radfahrenden. Bis zur Reifenmitte auf der Fahrbahn sind also noch mal 30 bis 40 cm hinzuzurechnen. Die zulässige Entfernung des Reifens zu den Pollern am Fahrbahnrand liegt damit bei 1,10 m bis 1,40 m!

»Wie weit rechts ‚rechts‘ ist, bestimmt sich auch nach der Abgrenzung der Fahrbahn nach rechts. Fahren Radfahrende neben einem Parkstreifen, ... muss erfahrungsgemäß jederzeit mit sich öffnenden Autotüren gerechnet werden und es darf daher weiter links gefahren werden. Das Bundesministerium für Verkehr empfiehlt für solche Situationen ausdrücklich, mindestens einen

Meter Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten.« [Kettler] In der Radwelt 5/2017 wird ein Urteil aus Österreich zitiert. Hier hatte ein Radfahrender einen Abstand von 1,2 bis 1,8 m eingehalten. »Hierbei handele es sich, so das Gericht, bei einem Tempo von 30 km/h um eine vertretbare Entfernung, wenn sich der Beschwerdeführer nicht der Gefahr aussetzen wolle, durch eine geöffnete Fahrzeugtür verletzt zu werden.« [Huhn]



Der Schutzstreifen auf dem Templergraben ist nur als Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Kfz zu betrachten. Aufgrund der zu geringen Breite und des fehlenden Sicherheitstrennstrei-

fens ist von einer Benutzung mit dem Rad dringend abzuraten.



Auf dem Boxgraben erreichen auch ungeübte Radfahrende bergab ohne weiteres Geschwindigkeiten von 30 bis 40 km/h. Hier sollte der Radfahrstreifen nur als Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen angesehen werden. Bleibt wegen Stau nur der Radfahrstreifen als freie Fahrgasse, empfiehlt es sich, diesen nur mit stark verminderter Geschwindigkeit und besonderer Bremsbereitschaft zu befahren. Meine persönliche Empfehlung ist, lieber näher an fahrenden Kfz als an stehenden Kfz zu fahren, da bei fahrenden Kfz normalerweise keine Türen geöffnet werden. Sobald die Kfz auf der Fahrspur links allerdings stehen, muss auch hier mit plötzlich sich öffnenden Türen gerechnet werden. Dies ist bei der Wahl des Abstandes und der Geschwindigkeit zu berücksichtigen.

Auch auf Fahrbahnen ohne Radverkehrsanlagen sollte immer ein ausreichender Abstand zum Fahrbahnrand eingehalten werden.

Quellen

OvgLb OVG Lüneburg, Beschluss vom 25. 7. 2018 (12 LC 150/16): Schutzstreifen für Radfahrer
Kettler Dietmar Kettler: »Recht für Radfahrer«, 3. Auflage 2013



Auf der Roermonder Straße ist gut zu erkennen, dass Radfahrende hier, bei ausreichendem Abstand zu parkenden Kfz, bereits in der Mitte der Fahrspur fahren müssen. Damit ist auch kein Vorbeiquetschen innerhalb der Fahrspur mehr möglich.

Fazit ist, dass die üblichen Aachener Radfahrstreifen und Schutzstreifen mit ihren Minimalmaßen, keinen sicheren Radverkehr gewährleisten. Für ein sicheres Vorankommen sollte, entsprechend der Rechtsprechung, möglichst weit links gefahren und ggf. besonders schmale Streifen nur als Sicherheitstrennstreifen betrachtet werden.

Zum sicheren Fahren auf den üblichen Bordsteineradwegen kann ich keinerlei Empfehlung abgeben, da bei Einhaltung der Mindestabstände zu parkenden Kfz auf der einen Seite und zu Fußgängern auf der anderen Seite in der Regel kein nutzbarer Platz mehr verbleibt.

Text: Volker Schober · Fotos: Lara Schober

OlgM OLG München, VRS 65, 331; OLG Düsseldorf, NVZ 1992, 232)

Huhn Roland Huhn: »Aussteiger«, ADFC Radwelt 5/2017

Dieser Artikel im Netz: <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/radverkehr/sicher-radfahren-auf-radfahrstreifen-schutzstreifen-und-auf-der-fahrbahn.html>

Plusminus

von Luc Hamers und Marvin Krings

+ Plus L223 Birk

Der Übergang von der neuen L223 auf den bestehenden Radweg in Birk war durch hohe Kanten schräg zur Fahrtrichtung sehr gefährlich, Radfahrende konnten hier stürzen. Dieser kurze Abschnitt wurde kürzlich neu gemacht, in einer vernünftigen Breite und mit einem wirklichen Nullübergang.

Minus - Am Kellersberg in Alsdorf

Hier fahren Radfahrende langsam einen steilen Berg hoch. Die Spur rechts neben der Straße wäre breit genug für einen Fußweg – Radfahrer frei, damit ängstliche Radfahrende hier fahren könnten. Leider gibt es hier keine Schilder, wodurch der Streifen ausschließlich für Fußgänger ist.

+ Plus L223 am Kreisverkehr an der Niederbardenberger Straße

An einer neuen Mittelinsel wurde ein Gullideckel eingebaut mit breiten Rillen in Fahrtrichtung genau da wo Radfahrende queren. Daraus ergab sich eine hohe Sturzgefahr. Dies war einer der Stellen, die im Bericht des ADFC zur neuen L223 bemängelt wurden. Straßen.NRW hat hier schnell reagiert und einen Gullideckel eingebaut, der sicher überfahren werden kann.

Minus - Brücke Hauptstraße über Willy-Brandt-Ring

Hier gibt es eine sehr mehrwürdige Ampelschaltung. Für die gleiche Fahrbahnüberquerung gibt es für den Radverkehr zwei Ampeln, einmal vor und einmal hinter der Querung. Diese schalten aber zu unterschiedlichen Zeiten, wodurch manche Radfahrenden wegen Rot bremsen, während andere gleichzeitig wegen der grünen Ampel weiterfahren. Daraus ergibt sich die Gefahr, dass Radfahrende kollidieren.

+ PlusMinus - Radweg Aachen-Jülich

Auf dem Radweg zwischen Aachen und Jülich auf der alten Bahntrasse hat es in letzter Zeit einige Verbesserungen gegeben. So hat der Kreis Düren 2019 den nördlichen Teil des Weges von der Kreisgrenze bis Jülich asphaltieren lassen. Im Juni 2020 wurden in Haaren zwei vorgefertigte Brücken montiert, die nun die Überquerung der Wurm und der Hergelsbendenstraße ermöglichen.



Leider beginnt die Strecke in Aachen erst am Prager Ring, so dass man aus der Innenstadt nicht so leicht dorthin kommt. Langfristig ist geplant, eine Verbindung über die alte Bahnstrecke vom Nordbahnhof aus zu bauen. Bis dahin bleiben nur große Umwege oder der Grüne Weg.

Letzterer ist vom PKW- und Schwerverkehr stark befahren und weist keinerlei Radverkehrsanlagen auf. Vor vielen Jahren wurde hier zwar die Anlage schmaler Schutzstreifen beschlossen, doch bisher nicht ausgeführt. Diese Planung soll aber in Folge des Radentscheids eventuell revidiert werden.

Es bleibt also spannend.

Minus - Übacher Weg in Alsdorf

Hier sollen aus Übach-Palenberg kommende Radfahrende vom linksseitig geführten Radweg die Straße überqueren. Rechts ist ein benutzungspflichtiger Radweg/Fußweg ausgeschildert, der dann aber kurz danach nur noch einen halben Meter breit ist.

Minus -

**Bicheroux-Straße
in Herzogenrath**

In Richtung Herzogenrath-Zentrum werden Radfahrende hier von der Straße auf den Radweg geführt. Einerseits ist es nach der Straßenverkehrsordnung nicht erlaubt, in einer 30er-Zone einen benutzungspflichtigen Radweg anzuordnen. Andererseits wird hier die Mindestbreite dafür deutlich unterschritten.

+ PlusMinus -

**Kreisverkehr Verlautenheidener Straße
mit dem Willy-Brandt-Ring in Würselen**

Radfahrende werden, obwohl sie Vorfahrt haben, insbesondere von Rechtsabbiegenden übersehen. Die Radwegquerung wurde jetzt rot eingefärbt und ist damit viel besser sichtbar. Leider ist das Vorfahrt-achten-Schild immer noch so gedreht, dass es viel zu spät erkennbar ist.

+ Plus

Hoengener Straße: Benutzungspflicht aufgehoben

Mehr als ein Jahr nach dem Gerichtsurteil hat die Stadt Alsdorf endlich die Benutzungspflicht auf der Hoengener Straße aufgehoben. Dieser »Radweg« war an vielen Stellen extrem schmal, gefährlich für Radfahrende und zu Fuß Gehende und in ganz schlechtem Zustand. Jetzt dürfen Radfahrende endlich legal die Fahrbahn nutzen. Möchten sie trotzdem neben der Fahrbahn fahren, dann ist auch das erlaubt, aber eben nur im Schritttempo.



Hoengener Straße

Minus -

Eisenbahnstraße in Alsdorf

Der Fahrbelag ist über eine längere Strecke mit tiefen, langgezogenen Schlaglöchern übersät. Gerade bei Regen oder in der Dunkelheit sind diese kaum erkennbar und es besteht Sturzgefahr.

+ PlusMinus -

**Kreuzung
B57 / Luisenstraße**

Vor einigen Jahren wurde die Kreuzung der B57 und der Luisenstraße umgebaut. Für Radfahrende hat sich die Situation hier verbessert: breitere Radstreifen, größere Aufstellflächen vor den Ampeln und verbesserte Ampelschaltung. Allerdings gibt es auch einige negative Punkte.



So wurden die Nullabsenkungen mit den inzwischen bei vielen Radbaumaßnahmen beliebten Rampensteine umgesetzt, die ein komfortables Überfahren unmöglich machen. Ganz besonders ist die Überquerung der B57 vom Zentrum in Richtung Hoengen: anders als die anderen drei Überquerungen müssen hier Radfahrende rechts und zu Fuß Gehende links queren. Wieso diese Querung falsch herum gebaut wurde, ist unklar.

+ Plus

**Autofreie Innenstadt
in Eupen**

Diesen Sommer ist ein Teil der Eupener Innenstadt um Marktplatz und Klötzerbahn autofrei – zumindest abends und am Wochenende. Dadurch bleibt natürlich viel mehr Platz für Fuß- und Radverkehr.

Aus unserer Sicht eine sehr begrüßenswerte Sache!

Kontakte zum ADFC Aachen

ADFC Aachen e. V. www.adfc-ac.de
 An der Schanz 1 (Welthaus, 2. OG)
 52064 Aachen

Postfach 100 132 52001 Aachen
 Tel: (mit AB) 02 41 / 889 14 63
 Fax: 02 41 / 951 91 01 info@adfc-ac.de

Vorstand

1. Vorsitzender

Marvin Krings 015 73 / 895 96 10
marvin.krings@adfc-ac.de

2. Vorsitzende

Helga Weyers 01 72 / 248 68 68
helga.weyers@adfc-ac.de

Kassenwartin

Anna M. Limbach 015 78 / 258 87 70
anna.limbach@adfc-ac.de

1. Beisitzer

Uwe Kolke 01 70 / 168 68 13
uwe.kolke@adfc-ac.de

Weitere Beisitzer*innen

Karin Offermann 02 41 / 629 05
karin.offermann@adfc-ac.de
 Benedikt Haumer
benedikt.haumer@adfc-ac.de

Ortsgruppensprecher*innen

Düren

Jens Veith 024 22 / 959 96 50
jens.veith@adfc-ac.de
 Rob Maris 024 21 / 388 96 62
rob.maris@adfc-ac.de

Eilendorf

Edi Heidenthal
edi.heidenthal@adfc-ac.de
 Anne Stockmeyer
anne.stockmeyer@adfc-ac.de

Eschweiler/Stolberg

Angelika Weber 024 03 / 55 95 64
angelika.weber@adfc-ac.de

Referent*innen

Öffentlichkeitsarbeit

oeffentlichkeitsarbeit@adfc-ac.de
 Monika Volkmer 02 41 / 951 91 00
monika.volkmer@adfc-ac.de
 Anna M. Limbach 015 78 / 258 87 70
anna.limbach@adfc-ac.de

Radtouristik radtouristik@adfc-ac.de

Karin Offermann 02 41 / 629 05
karin.offermann@adfc-ac.de
 Uwe Klehn 02 41 / 55 43 36

Stadt- / Verkehrsplanung

rvp@adfc-ac.de
 Helga Weyers 01 72 / 248 68 68
helga.weyers@adfc-ac.de
 Volker Schober 02 41 / 605 29 13
volker.schober@adfc-ac.de

Recht

recht@adfc-ac.de
 Denys Benjamin Alt 02 41 / 95 59 79 91
denys.benjamin.alt@adfc-ac.de

Technik- und Kaufberatung

technikberatung@adfc-ac.de
 Friedhelm Schepers 02 41 / 400 96 13
friedhelm.schepers@adfc-ac.de

Ansprechpartner*innen

E-Bike / Pedelec

Denys Benjamin Alt 02 41 / 95 59 79 91
denys.benjamin.alt@adfc-ac.de

GPS / Navigation

Denys Benjamin Alt 02 41 / 95 59 79 91
denys.benjamin.alt@adfc-ac.de
 Steffen Czerny steffen.czerny@adfc-ac.de

Stefan Pey 02 41 / 957 17 34
stefan.pey@adfc-ac.de

Homepage / Internet

Karin Offermann 02 41 / 629 05
karin.offermann@adfc-ac.de

Stefan Pey 02 41 / 957 17 34
stefan.pey@adfc-ac.de

Liegerad-Info

Michael Pohl 02 41 / 608 86 91
liegeradinfo@adfc-ac.de

andere Kontakte

ADFC-Verbände

Bundesgeschäftsstelle

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin
Tel: 030 / 209 14 98-0 kontakt@adfc.de
Fax: 030 / 209 14 98-55 www.adfc.de

Mitgliederservice

Am Wall 128-134
28195 Bremen 04 21 / 346 29-0

Landesverband NRW

Karlstraße 88
40210 Düsseldorf
Tel: 02 11 / 687 08-0 info@adfc-nrw.de
Fax: 02 11 / 687 08-20 www.adfc-nrw.de

Stadt Aachen

Beschilderung / Baustellen

Frau Leipold-Beck 02 41 / 432-6182
strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

Verkehrslenkung

Herr Grützmacher 02 41 / 432-6844
Herr Havertz 02 41 / 432-6818
strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

Radverkehrsplanung

Frau Mans 02 41 / 432-6136
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Fahrrad in Aachen

Frau Dr. Küpper 02 41 / 432-6133
fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de

Falschparker

online stadt pate.de/aachen

Frau Gerstacker 02 41 / 432-3222
ueberwachungrv@mail.aachen.de

Ordnungsamt allgemein 02 41 / 432-2801
ordnungsamt@mail.aachen.de

Instandhaltung / Schlaglöcher

Frau Weiß 02 41 / 432-18900
aachener.stadtbetrieb@mail.aachen.de

Ampelhotline

02 41 / 432-1000
ampelhotline@mail.aachen.de

Sonstige

DB-Radfahrerhotline

01806 / 99 66 33
Festnetz 20 ct, mobil max. 60 ct pro Anruf

VCD Aachen-Düren

02 41 / 889 14 37
vcdaachen@vcd-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter Kreis Düren

Michael Reichert 02 41 / 22-106 11 11
m.reichert@kreis-dueren.de

Radverkehrsbeauftragter

StädteRegion Aachen

Ralf Oswald 02 41 / 51 98 37 05
ralf.oswald@staedteregion-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter

Straßen.NRW Ville-Eifel

Wulf von Katte
wulf.vonkatte@strassen.nrw.de

Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl 2020

Am 13. September 2020 werden in Nordrhein-Westfalen wieder Kommunalwahlen stattfinden. Damit wird nach über sechs Jahren auch in Aachen ein neuer Stadtrat und ein*e neue*r Oberbürgermeister*in gewählt. Vorher gilt es aber natürlich, die Positionen der Kandidat*innen gegeneinander abzuwägen und sich zu überlegen, wo man dieses Mal seine Kreuzchen machen möchte.

Dabei wird für die Leser*innen der Luftpumpe sicher das Thema Verkehr eine Rolle spielen. Dieses Thema ist ein echter Dauerbrenner, der bei jeder Wahl wieder diskutiert wird. Durch den Radentscheid und die immer weiter fortschreitende

Klimaerhitzung, für die der Autoverkehr erheblich mitverantwortlich ist, ist es jetzt aber aktuell wie selten zuvor.

Um zur Entscheidungsfindung beizutragen, haben wir – der ADFC Aachen, die Initiative Radentscheid Aachen und die studentische Initiative Uni.Urban.Mobil. – Fragen zur Verkehrspolitik formuliert. Diese haben wir acht demokratischen Parteien, die an der Wahl teilnehmen werden, gestellt und nun veröffentlichen wir hier erstmalig ihre Antworten.

Marvin Krings

Wahlprüfsteine ADFC

1. Unter welchen Umständen akzeptieren Sie im Verlauf von Rad-Vorrang-Routen Kompromisse zuungunsten der Reisegeschwindigkeit, der Sicherheit oder des Komforts?

CDU: Wir als CDU haben uns für die Einrichtung von Rad-Vorrang-Routen entschieden, weil wir für Radfahrerinnen und Radfahrer aus den Außenbezirken eine sichere, schnelle und komfortable Verbindung zur Innenstadt schaffen möchten. Für dieses Ziel treten wir weiterhin ein. Kompromisse wollen wir dabei nur eingehen, wenn dies unbedingt notwendig ist. Dabei hat die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer oberste Priorität.

FDP: Kompromisse müssen dann gefunden werden, wenn andere Verkehrsteilnehmer, z. B. Fußgänger, durch den Verlauf gefährdet werden. Sicherheit hat für alle Bürger und Verkehrsteilnehmer eindeutige Priorität.

GRÜNE: Kompromisse zu Lasten der Reisegeschwindigkeit müssen aus unserer Sicht dort gemacht werden, wo es zu Nutzungskonflikten mit zu Fuß Gehenden kommt bzw. sich die Aufenthaltsqualität ansonsten extrem verschlechtert. Sollte ein solcher Kompromiss notwendig sein,

werden wir uns für alternative Routen in unmittelbarer Nähe mit höherer Reisegeschwindigkeit einsetzen. Aktuell stehen wir am Schildplatz und in der Wirichsbongardstraße vor diesem Problem. Dort, wo es eng wird, dürfen wir zu Fuß Gehende und Radfahrende nicht gegen einander ausspielen. Wir möchten zusätzlich zur RVR auf der Theaterstraße eine Protected Bikelane einrichten, um dort die Radfahrenden, die Wert auf eine hohe Reisegeschwindigkeit legen, umzuleiten. Diese Lösung sehen wir als gutes Modell für zukünftige Konflikte entlang der RVR.

LINKE: Die Straßenräume in der Innenstadt sind teilweise derart schmal, dass es notwendig ist, Kompromisse zwischen Rad- und Fußverkehr zu finden. Als Beispiel aus der letzten Zeit sei hier die Schildstraße genannt.

PIRATEN: Sicherheit steht für uns bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen an erster Stelle, hier werden wir keine Abstriche hinnehmen. Ziel der Radvorrangrouten ist es, die einzelnen Stadtteile komfortable für alle potentiellen Radfahrer*innen zu verbinden. Einschränkungen am Komfort werden wir also nur tolerieren, wenn das unvermeidbar ist, zum Beispiel aus

Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen bestehender enger Bebauung.

Kompromisse zuungunsten der Reisegeschwindigkeit halten wir für vertretbar insbesondere, wenn sie der Sicherheit oder dem Komfort dienen.

Kompromisse sollten aber besonders bei den ersten Routen nicht zu schnell eingegangen werden. Erst mal muss etabliert werden, dass hier tatsächlich RadVORRANGrouten gebaut werden.

SPD: Die Rad-Vorrang-Routen sind das zukünftige Rückgrat des Radwegenetzes der Stadt Aachen und stellen als Radhauptverbindungen die Erreichbarkeit aller Stadtteile mit dem Fahrrad sicher. Wie der Name andeutet, soll der Radverkehr auf diesen Routen möglichst Vorrang erhalten, um attraktive Fahrzeiten zu erreichen und eine sichere Verkehrsführung zu ermöglichen. Eine möglichst direkte Führung in Nebenstraßen, d. h. jenseits von großen Kreuzungen mit Ampelanlagen, ist daher sinnvoll.

Der Radverkehr und seine Infrastruktur kann aber natürlich nicht alleine betrachtet werden. Er muss sich in Aachen in eine gewachsene Stadt mit verschiedenen Ansprüchen einfügen. Natürlich sind auch in Aachen Veränderungen möglich und mit der von uns angestrebten Mobilitätswende wird es auch bei der Flächenverteilung eine Änderung geben: Weniger Fläche für den Autoverkehr, mehr Fläche für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV. Dennoch wird es auch zukünftig Kompromisse geben, wo z. B. Fußverkehr, Aufenthalt, Radverkehr und/oder Stadtgestaltung aufeinandertreffen. Für den Radverkehr auf Rad-Vorrang-Routen lautet unsere Reihenfolge der Prioritäten: Sicherheit, Komfort, Reisegeschwindigkeit.

UWG: Wir unterstützen die Ziele der Rad-Vorrang-Routen vollumfänglich:

- Umsetzung einer durchgängig, sicher und komfortabel zu befahrenden Route, welche den Bedürfnissen von Pendlern nach

einer zügig zu befahrenden Verbindung zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt gerecht wird.

- Die Route soll Ansprüche von Pedelec- und E-Bike-Fahrern mit Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h erfüllen.
- Merkmale sind gute Qualität der Wegoberfläche und wenig Verzögerungen durch einen möglichst durchgängigen »Vorrang« gegenüber querenden Verkehrern.
- Linienführung in Tempo-30-Zonen mit Vorfahrt für den Radverkehr (Fahrradstraßen).
- Bau von breiten Radwegen.
- Ziel ist die größtmögliche Aufwertung für den Radverkehr.

Kompromisse im Bezug auf Sicherheit sind grundsätzlich nicht zielführend. Im Bezug auf Komfort und/oder Reisegeschwindigkeit können Kompromisse begründet mit Naturschutz oder Verkehrsteilnehmern mit geringeren Geschwindigkeiten erforderlich sein.

Volt: Wir sehen die starke Notwendigkeit, die Priorität hin zu nachhaltigen Verkehrsformen wie dem Radverkehr zu verschieben. Kompromisse zuungunsten von Reisegeschwindigkeit, Sicherheit oder Komfort beim Verlauf von Rad-Vorrang-Routen sind daher nur dort sinnvoll, wo auch unter Ausreizung aller möglichen Alternativen eine unzumutbare Situation für andere Verkehrsträger entsteht.

2. Planen Sie, einige der bestehenden Radfahrverbote aufzuheben, insbesondere am Burtscheider Markt, in der Kockerellstraße, der Pontstraße oder der Krämerstraße?

CDU: Die Radfahrverbote bestehen insbesondere, um die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger zu gewährleisten und Teile des öffentlichen Straßenraums für die Gastronomie

und den Einzelhandel nutzbar zu machen. Beste-
hende Radfahrverbote wollen wir unter Beach-
tung der Interessen aller Beteiligter fortlaufend
überprüfen.

FDP: Gerade in den von Ihnen genannten Berei-
chen herrscht ausgesprochen hohes Fußgänger-
aufkommen. In Anbetracht der bereits unter
Punkt 1 genannten Sichtweise ist hier eine Rück-
nahme des Radfahrverbots undenkbar.

GRÜNE: Die Aufhebung von Durchgangsbe-
schränkungen für Radfahrende ist wichtig für
ein attraktives, durchgängiges Radverkehrs-
netz. Auch die weitere Öffnung von Einbahn-
straßen ist dafür ein gutes Mittel. Gerade der
Burtscheider Markt ist dafür geeignet, auch
Radverkehr zu tragen. Diese Öffnungen müssen
allerdings mit Augenmaß erfolgen. Kockerell-
straße und insbesondere Krämerstraße sind
aufgrund von Gefälle und baulicher Enge bzw.
Fußgänger*innen-Frequenz aus unserer Sicht
ungeeignet. Darüber hinaus gibt es dort gute
Nebenstrecken, die genutzt werden können.

LINKE: Wir werden uns einer Öffnung für den
Radverkehr nicht verschließen, allerdings muss
es auch gelingen, die Anwohner*innen und An-
wohner mitzunehmen, bei denen es derzeit noch
gewisse Vorbehalte gibt.

PIRATEN: Wir denken, dass Rad- und Fußverkehr
bei ausreichend breiten Verkehrsflächen auch
als Mischverkehr funktioniert, wenn die Radfah-
rer*innen ihre Geschwindigkeit anpassen. An
Stellen wie dem Burtscheider Markt und in der
Pontstraße befürworten wir das Aufheben der
Fahrverbote. Die Kockerellstraße halten wir auf
Grund der Steigung zumindest bergab für un-
geeignet und die Krämerstraße für deutlich zu
eng.

SPD: Uns ist wichtig, dass alle Verkehrsteilneh-
mer*innen einen Raum bekommen, in dem
sie die Hauptrolle spielen. Was für die Radfah-
rer*innen die Radvorrangrouten sind, sind Fuß-
gängerzonen für die Fußgängerinnen und Fuß-
gänger. Wo möglich wollen wir ein Miteinander

von Fuß- und Radverkehr ermöglichen.

Oftmals müssen dabei mehrere Faktoren berück-
sichtigt werden: Wie breit ist eine Straße? Wie
soll die Aufenthaltsqualität sein? Wie intensiv,
zu welcher Zeit und von wem wird eine Straße
benutzt? Die aktuellen Richtlinien, Empfehlun-
gen und Leitfäden geben dazu eine gute Hilfestel-
lung. In breiten Straßenzügen, wie z. B. am Burts-
scheider Markt, kann durch einen baulich ge-
trennten Radweg für ein funktionierendes und
angenehmes Miteinander von Fuß- und Radver-
kehr mit hoher Aufenthaltsqualität gesorgt wer-
den.

In schmaleren Straßenzügen ist oftmals nur ei-
ne gemeinsame Führung von Fuß- und Radver-
kehr möglich, die aber zu Spitzenzeiten zu Ein-
schränkungen der Aufenthaltsqualität führt. In
solchen Fällen sehen wir mehrere Alternativen:
Gibt es eine attraktive Alternativroute, die ent-
sprechend ausgebaut werden kann? Kann der
Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit freige-
geben werden? Muss der Radverkehr nur zu be-
stimmten Zeiten (z. B. samstags am Tag, Freitag-
und Samstagabends) ausgeschlossen werden?

UWG: Ja (vergl. Ratsanfrage »Fahrradverkehr
Burtscheid«). Ein Aussperren von Fahrrad-
fahrern »rund um die Uhr« ist nirgendwo
sinnvoll. Gegenseitige Rücksichtnahme ist zu
Betriebs-/Geschäftszeiten erforderlich, hier wä-
re die Fahrgeschwindigkeit drastisch zu reduzie-
ren (Schrittgeschwindigkeit). Selbstverständlich
müssen »Raser« auch hier sanktioniert werden.

Volt: An solchen Stellen müssen die Interessen
der Radfahrenden und der Zu Fuß Gehenden in
Einklang gebracht werden. Wir möchten uns bei
den genannten und weiteren Stellen dafür ein-
setzen, die Öffnung von Fußgängerzonen und
Gehwegen mit einer entsprechenden Beschilder-
ung (»Radverkehr frei«) zu prüfen. Damit könn-
ten die entsprechenden Strecken von Radfah-
rer*innen – gerade bei geringem Aufkommen
von Fußgänger*innen – ohne zwangsweises Ab-
steigen genutzt werden. Bei erhöhten Aufkom-

men an Fußgänger*innen könnten die Radfahrenden immer noch – wie bislang vorgeschrieben – ihr Rad schieben.

3. In vielen Straßen in Aachen werden Radfahrer*innen durch zu eng überholende PKW, LKW und Busse gefährdet. Was wollen Sie dagegen unternehmen?

CDU: Schon in der derzeitigen Ratsperiode setzen wir uns für protected bike lanes in Aachen ein. Dabei handelt es sich um Radfahrstreifen, die baulich vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt sind. Es kann jedoch vorkommen, dass die räumlichen Gegebenheiten eine bauliche Trennung nicht zulassen. In diesen Fällen halten wir eine markante Einfärbung von Radfahrstreifen zur Sensibilisierung von Kraftfahrzeugführern für sinnvoll.

FDP: Die Abstandsregeln sind unbedingt einzuhalten und bei Nichtbeachtung zu ahnden. Falls ein entsprechender Abstand bedingt durch die Bauweise, z. B. in der Altstadt, nicht gewährleistet werden kann, so ist die Verwaltung aufzufordern, Ausweichrouten zu planen und auch zu schaffen. Das ist vielerorts möglich, ohne dass es zu Verlust von Komfort kommt. Diese Bereitschaft, einmal weiterzudenken, fehlt allzu oft.

GRÜNE: Der verpflichtende Mindestabstand beim Überholen muss dazu stärker kontrolliert werden. Wir werden die Polizei dazu anhalten, bei Überholvergehen kein Auge zuzudrücken. Auf Radwegen parkende Fahrzeuge müssen außerdem konsequenter abgeschleppt werden, um ein gefährliches Ausschwenken der Radfahrenden auf die Fahrbahn unnötig zu machen. Baulich brauchen wir baulich getrennte Radwege, wie sie im Radentscheid gefordert werden, die die Radfahrenden vor dem MIV schützen. Diese werden wir in der kommenden Ratsperiode massiv fördern.

LINKE: Am sinnvollsten ist es, wenn die Nutzung von Radverkehr und ÖPNV so attraktiv wird, dass Menschen nicht mehr mit dem eigenen

PKW in die Stadt fahren. Weniger motorisierter Individualverkehr bietet mehr Platz für sicheren Radverkehr. Bis dies soweit ist, muss auch an der einen oder anderen Stelle über die Sinnhaftigkeit von Parkständen nachgedacht werden.

PIRATEN: Wir setzen uns konsequent für eine Trennung von motorisiertem Verkehr zu Radverkehr zu Fußverkehr an Hauptverkehrsstraßen ein. Das muss im Normalfall baulich abgesichert werden. In Nebenstraßen, wo der Platz für eine bauliche Trennung fehlt, ist es aus unserer Sicht zumutbar, wenn alle Fahrzeuge hintereinander in derselben Spur fahren. Die StVO schreibt klar vor, dass Überholen nur da erlaubt ist, wo dabei mindestens 1,5 m Abstand zu Radfahrer*innen eingehalten werden kann. Wir setzen uns daher für eine Überarbeitung von Markierungen ein, die den falschen Eindruck erwecken, man könne in diesem Abschnitt legal überholen.

Die Durchsetzung von Überholverbote obliegt aber der Polizei, die wir gerne auch seitens der Stadt für das Problem sensibilisieren wollen.

SPD: Die Gefährdung von Radfahrer*innen durch eng überholende Kraftfahrzeuge ist uns sehr bewusst und erfüllt uns mit Sorge. Unter diesen Bedingungen ist eine funktionierende Radverkehrsförderung (im Sinne einer Steigerung des Radverkehrsanteils) nur schwer oder gar nicht zu erreichen. Die Verkehrssicherheit und insbesondere die gefühlte Sicherheit sind daher zentrale Schlüssel für eine funktionierende Verkehrswende. Es gibt verschiedene Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang getroffen werden können, und die Erfahrungen im Bereich der Arbeitssicherheit zeigen, dass es in diesem Zusammenhang sinnvoll ist, einer sogenannten Maßnahmenhierarchie zu folgen. Die erste und beste Option ist das Vermeiden oder Reduzieren der Gefahr. Wir als SPD bekennen uns zu der Mobilitätswende und dem Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV. Damit erreichen wir gleichzeitig auch eine Verbes-

serung der Verkehrssicherheit, da zukünftig weniger gefährliche Verkehrsmittel auf unseren Straßen unterwegs sein werden.

Allerdings gehört das Auto zur Realität im Straßenverkehr und wird sich auch langfristig nicht vollständig ersetzen lassen. Daher benötigen wir zusätzliche technische Maßnahmen, um die Gefährdung weiter zu reduzieren. Zu den technischen Maßnahmen gehört die Verkehrslenkung in engen Quartiersstraßen, um unnötigen Schleich- und Durchgangsverkehr zu unterbinden. Alle Adressen bleiben erreichbar, aber der Kfz-Verkehr wird auf das Nötigste reduziert. Auf den verbleibenden Hauptverkehrsstraßen wollen wir auf eine konsequente bauliche Trennung von Auto-, Rad- und Fußverkehr setzen. Dadurch werden ausreichende Abstände automatisch eingehalten.

Zu guter Letzt müssen wir die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr fördern. Dazu gehören sowohl regelmäßige Öffentlichkeitskampagnen der Stadt Aachen als auch Kontrollen durch die Aachener Polizei. Dafür möchten wir uns einsetzen.

(Oftmals wird beim Thema Verkehrssicherheit auch auf eine persönliche Schutzausrüstung wie z. B. Helm oder Warnweste verwiesen. Im Einzelfall kann eine solche Ausrüstung sinnvoll sein, aber unserer Meinung nach ist es zielführender, Unfälle effektiv zu verhindern, als die Unfallfolgen mittels einer Schutzausrüstung abzumildern.)

UWG: Neben den Maßnahmen laut unserem Ratsantrag (insbesondere bezüglich der Problematik »Rechtsabbieger«) ist eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit innerorts anzustreben. Hierzu unterstützen wir die Forderungen u. a. des VCD für Tempo 30 (bzw. Tempo 50 bei baulich getrennter Verkehrsinfrastruktur für Fahrräder, z. B. Krefelder Straße, unterer Teil)

Volit: Durch baulich getrennte Radwege, vor allem bei Radvorrangrouten, kann ein Beitrag zur Verringerung der Gefahr durch zu enges Überho-

len geleistet werden. Wir setzen uns weiterhin für eine Ausweitung der Kapazitäten zur Verkehrsüberwachung in Zusammenarbeit von Polizei und Ordnungsamt ein, um solche Verstöße besser ahnden zu können.

4. In vielen Straßen in Aachen finden sich Radverkehrsanlagen, die nicht den aktuellen Regelwerken entsprechen. Wie wollen Sie damit umgehen?

CDU: Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass alle Verkehrsanlagen den aktuellen Standards genügen. Daher ist es notwendig, die Verkehrsanlagen fortlaufend zu überprüfen und gegebenenfalls Modernisierungsmaßnahmen einzuleiten. Wir weisen jedoch auch darauf hin, dass die Planung und Durchführung dieser Maßnahmen zeitintensiv sein können. Gerade bei Kleinmaßnahmen ist ein schnelles Handeln möglich und aus unserer Sicht auch notwendig. Dazu wollen wir die Kommunikation zwischen Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürgern weiter verbessern. Zusätzlich wollen wir die personellen und organisatorischen Voraussetzungen dafür schaffen, dass Kleinmaßnahmen schneller und effektiver durchgeführt werden können.

FDP: Es ist bereits von Politik und Verwaltung zugesagt, dies zu ändern. Allerdings geht auch das, wie vieles im Leben, nicht von heute auf morgen.

GRÜNE: Zunächst muss verhindert werden, dass weiterhin regelwidrig gebaut wird. Zusätzlich müssen die regelwidrigen Anlagen sukzessive ersetzt werden. Dabei ist eine Priorisierung vorzunehmen, dass die Anlagen, die gefährdend sind, als Erstes ersetzt werden. Miteinfließen in die zeitliche Abwägung muss auch der Ausbau der Radinfrastruktur. Gefahrenstellen, an denen bislang gar keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, sind vor der Erneuerung der regelwidrigen Radverkehrsanlagen anzupacken.

LINKE: Hier muss selbstkritisch geschaut werden, wie es dazu kam, dass jahrelang Schutzstreifen gebaut wurden und der Wandel zu Protected Bi-

kelanes verpasst wurde. Nur so kann verhindert werden, dass neue Radverkehrsanlagen nicht in wenigen Jahren wieder veraltet sind.

PIRATEN: Anlagen, die nach neusten Erkenntnissen nicht sicher sind, sollten schnellstmöglich überarbeitet werden. Bei einer Lebensdauer von 20 bis 50 Jahren ist es aber unvermeidbar, dass Anlagen zu finden sind, die nicht den aktuellen Regelwerken entsprechen. Die Überarbeitung dieser Anlagen muss in die Prioritätenliste aller Verkehrsprojekte einsortiert werden. Dabei haben für uns Strecken eine höhere Priorität, wenn sie eine Lücke im Radverkehrsnetz darstellen.

SPD: Für die zukünftige Planung von Radverkehrsanlagen ist eine gute Übersicht sehr sinnvoll. Daher begrüßen wir die Erarbeitung eines Aachener Radverkehrsnetzes mit verschiedenen Netzebenen, wie sie im Ziel 1 des Radentscheids gefordert wurde und demnächst umgesetzt wird. Wir gehen davon aus, dass der Plan für das Radverkehrsnetz in 2021 vorliegen wird. Dieser Netzplan soll unsere Grundlage für eine Aktualisierung der Aachener Radverkehrsinfrastruktur werden. Die Maßnahmen des Radentscheids bilden in diesem Zusammenhang einen Grundstock für die nächsten Jahre. Auf diesen Grundstock muss dann aufgebaut werden. Sollte sich die Förderkulisse weiter aufhellen, wollen wir ergänzende Maßnahmen prüfen lassen. Einfache Maßnahmen, wie z. B. Roteinfärbung der bestehenden Radverkehrsanlagen oder die Ummarkierung von Radverkehrsanlagen nach aktuellem Stand der Regelwerke, haben wir entweder bereits angestoßen oder wollen dies zukünftig tun.

UWG: Das Radnetz in Aachen ist ein Flickenteppich, selbst bei Modernisierungsmaßnahmen wird die Infrastruktur »Fahrrad« (Wege und Abstellplätze) oft vergessen. Für die Modernisierung muss ein Kataster erstellt werden, um die vielen Problemstellen zu filtern und zu priorisieren. Auch ein Online-Portal zur Meldung von Mängeln ist zielführend.

Volt: Die Stadt soll eine Übersicht zu solchen Radverkehrsanlagen anlegen. Der Umbau soll dann parallel zur Umsetzung des Radentscheids über 8 Jahre verteilt laufen. Je nach örtlichen Gegebenheiten muss geprüft werden, ob die Radverkehrsanlagen verbreitert werden können, auf eine Parallelstraße verlegt werden können oder ob eine Umwandlung zu einer Fahrradstraße oder einem verkehrsberuhigten Bereich erfolgen kann, wenn die Straßenbreite einen abgetrennten Radweg nicht zulässt. Prioritär sollten Strecken angegangen werden, die zu einem Lückenschluss im Radvorrangroutennetz führen, die Unfallschwerpunkte darstellen oder die für den Schulverkehr bedeutend sind.

5. Die Radverkehrsinfrastruktur in Aachen wird oft illegal beparkt. Wie wollen Sie dieses Problem lösen?

CDU: Unrechtmäßig geparkte Fahrzeuge sind für alle Verkehrsteilnehmer und auch für uns ein Ärgernis. Sie behindern den Verkehrsfluss und können sogar zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wir setzen auf ein aufmerksames und aktives Ordnungsamt zur Verfolgung dieser Ordnungswidrigkeiten. Für Anlagen der Radverkehrsinfrastruktur kann eine bauliche Trennung vom Kraftfahrzeugverkehr hilfreich sein, wenn die jeweiligen räumlichen Gegebenheiten dies zulassen.

FDP: Diese Missachtung der geltenden Regeln ist ein großes Ärgernis, ebenso wie das Parken in zweiter Reihe. Hier hilft nur ein rigoroses Durchgreifen der Ordnungskräfte.

GRÜNE: Auch hier liegt das Problem bei den Kontrollen. Wir wollen endlich eine Radstaffel beim Ordnungsamt einführen und auf die Amtsleitung einwirken, Parkverstöße nicht mehr als Kavaliersdelikte zu betrachten.

LINKE: Es braucht mehr Anreize, auf private PKWs zu verzichten. Mehr PKWs verursachen mehr Parkvorgänge.

PIRATEN: Die erste Maßnahme ist eine konse-

quente Durchsetzung von Park- und Halteverboten. Das Ordnungsamt der Stadt schöpft heute bei weitem nicht seine Möglichkeiten aus, um hier für Sicherheit und Ordnung zu sorgen.

Ein zweiter Punkt ist die bauliche Trennung an Hauptverkehrsstraßen, die das illegale Beparken erschwert.

Unser dritter Ansatz ist es, Selbstverpflichtungsvereinbarungen mit Unternehmen zu treffen, die häufig illegal Fahrzeuge abstellen. Gerade für KEP-Dienstleister erwarten wir, dass ein städtisches Angebot von mehr Liefer- und Ladeflächen sowie das konsequente Abschleppen von Fahrzeugen, die aus einer kommerziellen Motivation heraus illegal parken, eine Perspektive eröffnet, dass sich diese Branche in Zukunft an Park- und Halteverbote hält.

SPD: Das Parken und Halten auf Radverkehrsanlagen ist ein fortwährendes Ärgernis im Aachener Straßenverkehr, gefährdet die Sicherheit des Radverkehrs und erweist damit allen Versuchen einer Radverkehrsförderung einen Bärendienst. Drei konkrete Maßnahmen werden wir daher zukünftig angehen: Einrichten von baulich ge-

trennten Radwegen, Einrichtung von Liefer- und Ladezonen in regelmäßigen Abständen, effektive Kontrollen durch die Überwachungskräfte ruhender Verkehr des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung der Stadt Aachen.

UWG: Der Ansatz schärferer Strafen wird von Herrn Scheuer gerade wieder kassiert. Das Halteverbot auf den Schutzstreifen muss zwingend wieder eingeführt werden. Strengere Kontrollen sind notwendig. Derzeit kontrolliert die Stadt eher die Parkdauer auf (Anwohner)parkflächen als Parken auf Radwegen zu sanktionieren. (Hey, das wäre mal etwas für eine Ratsanfrage! Wieviele Knöllchen gab es 2019 für Parken ohne Ticket und wieviele fürs Parken auf dem Radschutzstreifen?)

Volt: Das Ordnungsamt soll die Radverkehrsanlagen intensiver kontrollieren, um solche Verstöße festzustellen und zu ahnden. Des Weiteren soll durch eine bauliche Abgrenzung die Parkmöglichkeit erschwert werden. Beispielsweise für Post-, Paket- und Lieferdienste und Anwohner*innen sollen in regelmäßigen Abständen separate Halteflächen bereitgestellt werden.

Wahlprüfsteine Radentscheid Aachen

1. Wie wollen Sie sicherstellen, dass die Ziele des Radentscheids innerhalb des beschlossenen Zeitrahmens (bis 2027) umgesetzt werden?

CDU: Wir halten an dem Ziel, den Radentscheid bis 2027 zu verwirklichen, fest. Deshalb haben wir die Thematik auch direkt im Anschluss an den Ratsbeschluss auf die Tagesordnung des Mobilitätsausschuss gebracht. Mit der Schaffung der notwendigen Personalstellen haben wir einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Weg zur Umsetzung getan. Im gesamten Umsetzungsprozess ist es uns wichtig, Lösungen zu finden, die alle Betroffenen mitnehmen. Denn langfristig und dauerhaft bessere Bedingungen für den Radverkehr können wir nur schaffen, wenn wir die Akzeptanz aller Verkehrsteilneh-

mer steigern.

FDP: Angesichts der Corona-Pandemie haben sich viele Prioritäten verschoben und die finanziellen Dinge sind jetzt bereits andere. Darauf muss unbedingt Rücksicht genommen werden. Hier jetzt eindeutige Zahlen und Termine zu nennen, ist unverantwortlich und gaukelt etwas vor, was nicht der Wahrheit entspricht. So etwas ist nicht unsere Politik. Wir halten uns an Daten und Fakten und wollen den Bürgern keinen Sand in die Augen streuen.

GRÜNE: Wir wollen die Verwaltung mit den notwendigen Mittel und Personal ausstatten, um den Radentscheid wie beschlossen umsetzen zu können. Viele Maßnahmen wurden schon in den letzten Jahren beschlossen und müssen ledig-

lich umgesetzt werden. Gegebenenfalls muss die Verwaltung durch externe Planungsbüros unterstützt werden.

LINKE: Hier ist es insbesondere wichtig, genügend Verwaltungsmitarbeiter*innen einzustellen.

PIRATEN: Wir wollen die Verkehrswende in den Mittelpunkt der Aachener Anstrengungen zur Bewältigung der Klimakrise stellen. Dafür brauchen wir auch mehr Personal und mehr Finanzmittel für konkrete Maßnahmen. Im Bereich Radverkehr wollen wir die Verwaltung befähigen, das jährliche Projektvolumen, das für den Radentscheid benötigt wird, unbefristet zu erhalten. Für uns ist der Radentscheid nur der Anfang eines neuen Ansatzes in der Verkehrsplanung, die nicht mehr die Vorherrschaft des PKW verteidigt, sondern Verkehr im Grunde als ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr denkt und entsprechend die Flächen in der Stadt umverteilt.

SPD: Mehrere Schritte sind für eine zügige Umsetzung der Ziele des Radentscheids entscheidend. Mit Unterstützung der SPD Aachen wurden bereits die ersten Schritte getan und mehr Finanzmittel in den Haushaltsplan sowie mehr Personal in den Stellenplan der Verwaltung eingestellt. Diese beiden Punkte müssen allerdings kontinuierlich beobachtet und bei Verzögerungen gegebenenfalls nachjustiert werden.

Der Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung kommt bei der Umsetzung des Radentscheids eine besondere Verantwortung zu. Der Radentscheid hat sinnvolle Gestaltungsstandards als Orientierung vorgegeben, was den anstehenden Planungsprozessen bereits eine Richtung vorgibt und diese erleichtert. Darauf wollen wir mit weiteren Gestaltungsstandards, z. B. analog zu dem Aachener Standard für Fahrradstraßen, aufbauen. Ziel soll es sein, dass in der politischen Beratung über möglichst große Planungsabschnitte entschieden werden kann, weil diese nach den zuvor beschlossenen Standards entwickelt wurden. Wir versprechen uns davon

auch eine Verkürzung des Zeitraums zwischen Konzept, Planung und Umsetzung.

Eine weitere Orientierung in der politischen Diskussion wird das in Ziel 1 des Radentscheids geforderte engmaschige Radverkehrsnetz bieten. Mit diesem Netz wird festgelegt, welche Funktion eine Straße in Bezug auf den Radverkehr zukünftig haben soll. Damit vereinfacht sich ebenfalls die Entscheidungsfindung, z. B. bei der Neugestaltung eines Straßenzugs.

UWG: Wir werden den Prozess hoffentlich auch im Rat begleiten können und Zwischenberichte/Zwischenziele einfordern. Hierzu ist schon bei den Etats der Stadt sicherzustellen, dass genügend finanzielle Mittel für die Zwischenziele eingestellt werden.

Volt: Über den Umsetzungsstand soll jährlich im Stadtrat und den zuständigen Ausschüssen in öffentlicher Sitzung berichtet werden. Dabei soll externen Vertreter*innen von Interessengruppen und Expert*innen die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Des Weiteren soll die Umsetzung fest in den Finanzierungsplan der Stadt Aachen mit aufgenommen und sichergestellt werden, dass diese Mittel nicht anderweitig verwendet werden.

2. Wann soll welche Rad-Vorrang-Route fertig werden und wie sollen Verzögerungen vermieden werden?

CDU: Es freut uns sehr, dass sich die Planungen und politischen Beratungen zu den Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf in einem fortgeschrittenen Stadium befinden und einzelne Abschnitte bereits realisiert wurden. Auch bezüglich der Rad-Vorrang-Routen ist uns wichtig, die Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen und Lösungen zu finden, die auf die Akzeptanz möglichst aller Beteiligten stoßen. Für uns gilt, dass Gründlichkeit Vorrang vor Schnelligkeit hat.

FDP: siehe Punkt 1

GRÜNE: Wir wollen, dass man bis 2022 auf der RVR nach Brand und Vaals fahren kann. Dafür

müssen ausreichend Mittel im Haushalt eingestellt werden und genug Fördermittel zur Verfügung stehen. Sollten der Zeitplan nicht eingehalten werden, würden wir weiteres Personal einstellen und die Verwaltung gegebenenfalls durch externe Planungsbüros unterstützen.

LINKE: Wichtig ist eine klare Festlegung von Ausbaustandards, um zu verhindern, dass an jeder Ecke neue Detaildiskussionen geführt werden.

PIRATEN: Wir erwarten, dass die Routen Brand/Eilendorf – Innenstadt und Vaals – Innenstadt in 2021 und 2022 fertiggestellt werden können und die anfänglichen Verzögerungen bei den weiteren Routen durch mehr Personal und etablierte Verfahren und Standards vermieden werden können. Dafür benötigen wir aber einen klaren politischen Willen, der in Sachen Radverkehr bisher in Aachen fehlt. Wir wollen das ändern und den Prozess durch weniger, aber grundsätzlichere Beschlüsse beschleunigen.

SPD: Das Rad-Vorrang-Routennetz der Stadt Aachen wurde Mitte September 2019 im Mobilitätsausschuss mit den Stimmen der SPD Aachen beschlossen. Dieses Netz umfasst eine Länge von ca. 60 km. Nach aktuellem Stand gehen wir davon aus, dass das Rad-Vorrang-Routennetz aufgrund der gewählten Qualitätsstandards Teil der vom Radentscheid geforderten Radhauptverbindungen sein wird. Mit den Zielen des Radentscheids wurden allerdings insgesamt 80 km Radhauptverbindungen beschlossen. Wir erwarten daher, dass die Rad-Vorrang-Routen ebenfalls innerhalb der achtjährigen Frist fertiggestellt werden. Die Rad-Vorrang-Routen in Richtung Eilendorf, Brand, Vaals (teilw.), Berensberg (teilw.) und Campus Melaten wurden von der Aachener Verwaltung für den Zeithorizont 2021 bzw. 2022 angekündigt. Wir erwarten aufgrund der zeitlichen Begrenzung der Fördermittel eine termingerechte Umsetzung. Die verbleibenden von insgesamt 10 Rad-Vorrang-Routen müssen aus unserer Sicht im Zeitraum 2022 bis 2027 fertiggestellt werden. Der Grabenring soll in den Abschnitten

ohne größere ÖPNV-Nutzung schon deutlich vor 2022 als Verteilerring für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Die weiteren Abschnitte sollen kurzfristig nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens im Jahr 2022 umgestaltet werden.

UWG: Bisher war das Problem in erster Linie die mangelnde Kapazität der Verwaltung. Hier wird zwar gerade nachgebessert, auch wegen des Radentscheids, aber da kann man sicherlich noch mal drauf hinwirken, dass genug Stellen ausgeschrieben werden. Falls das nichts nützt, wäre eventuell auch die externe Vergabe von einzelnen Planungen eine Option, auch wenn das die Verwaltung und Politik bisher nicht gerne hört.

Volt: Prioritär sollen die Verteilroute am Grabenring sowie Strecken mit voraussichtlich hohem Verkehrsaufkommen angegangen werden, z. B. Campusanbindungen. Dadurch kann auch die Überlastung einiger Campusbuslinien verringert werden. Eine frühzeitige Ausschreibung der Bauvorhaben und ein fester Finanzierungsplan sollen die Planungssicherheit zusätzlich verbessern.

3. Wollen Sie die neuen Fördermittel für den Radverkehr von Bund und Land nutzen und wenn ja, wie?

CDU: Als CDU arbeiten wir auf allen Ebenen an der Mobilität der Zukunft. Das Engagement von Land und Bund beispielsweise durch die Bereitstellung von Fördergeldern ist dafür ein sehr gutes Beispiel. Wir sind fest entschlossen, diese Fördermittel im Sinne der Aachenerinnen und Aachener zu nutzen, indem wir die Mittel einsetzen, um die Bedingungen für Radfahrer vom Startort bis zum Zielpunkt weiter zu verbessern. Dies schließt auch die Schaffung sicherer Fahrradabstellanlagen ein.

FDP: Selbstverständlich sollen alle Fördermittel, die von Bund und Land zur Verfügung stehen, auch genutzt werden. Hier ist auch die Verwaltung gefragt, solche Mittel zu eruieren und entsprechende Anträge auf den Weg zu bringen.

GRÜNE: Die Förderquote für Radinfrastrukturanlagen liegt durchschnittlich zwischen 50 % und 70 %. Wir werden die Verwaltung selbstverständlich dazu drängen, alle Töpfe so gut es geht zu nutzen, um uns mehr Spielraum zu verschaffen. Wir sehen die Verwaltung da allerdings auch schon auf einem sehr guten Weg.

LINKE: Da Geld auch nur verausgabt werden kann, wenn es genügend Planer*innen gibt, ist es wichtig, so schnell wie möglich die notwendigen Stellen zu schaffen.

PIRATEN: Die Stadt Aachen versucht schon jetzt jeden Fördertopf anzuzapfen, der ihr bekannt ist. Wir fordern die langfristige Finanzierung der Verkehrswende, dabei sollten Fördermittel nur ein untergeordnete Rolle spielen, weil das einen unnötigen Anreiz für Bullshitbingo darstellt. Für die von uns geforderten Radverkehrsmaßnahmen, insbesondere die konsequente Umsetzung des Radentscheids, wollen wir auch neue Fördertöpfe erschließen. Das betrifft vor allem Maßnahmen an großen Kreuzungen und Hauptverkehrsstraßen, für die bisher keine Fördermittel akquiriert wurden.

SPD: In den vergangenen Jahren hat sich die Förderkulisse für den Umweltverbund und insbesondere für den Radverkehr deutlich verbessert. Wir als SPD Aachen erwarten von der Aachener Stadtverwaltung, dass sie ihre erfolgreiche Bewerbung um Fördermittel fortsetzt und intensiviert. Fördermittel werden für die Umsetzung des Radentscheids notwendig sein, aber auch für den Zeitraum nach 2027. Die Ziele des Radentscheids sind für uns ein respektables Basispaket, auf das wir in den folgenden Jahren in unveränderter Intensität aufbauen wollen. Aufgrund der langen Vorlaufzeiten für die Bewilligung der Fördermittel ist eine frühzeitige Beantragung von großer Wichtigkeit.

Die Einwerbung von Fördermitteln wollen wir durch eine entsprechende Personalausstattung und die Einplanung des üblichen Eigenanteils sicherstellen.

UWG: Ja, Nutzung von Fördermitteln von Bund und Land, aber auch kommunale Förderung von Radverkehr, z. B. im Bereich der Bauleitplanung (Fahrradabstellplatzpflicht, Umwidmung von Kfz-Ablösebeträgen, kommunaler Straßenbau). Die Fördermittelstruktur ist komplex, auch hier müssen ausreichende personelle Kapazitäten zur Bearbeitung geschaffen werden.

Volt: Angesichts der angespannten kommunalen Haushaltslage ist der Rückgriff auf Förderprogramme von Land, Bund und EU zur Umsetzung sinnvoll. Die Mittel sollen zunächst dem Ausbau von sicherheitsgefährdenden Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen dienen, um Radunfälle schnell zu vermeiden. Um alle verfügbaren Förderprogramme – ggf. auch wegen der Coronapandemie zusätzlich bereitgestellte Mittel wie den geplanten Fonds der EU – nutzen zu können, soll zu Beginn der kommenden Wahlperiode in der Verwaltung und im Haushaltsausschuss eine Auflistung aller in Frage kommenden Programme erstellt werden.

4. Wie viel Geld wollen Sie jährlich für den Radverkehr ausgeben?

CDU: Viele Verbesserungen für Radfahrerinnen und Radfahrer bedürfen eines finanziellen Engagements der Stadt. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass jedes Jahr genügend Geld zur Verfügung steht, um die Radverkehrsbedingungen bedarfsgerecht und entsprechend beschlossenen Leitlinien wie beispielsweise den Zielen des Radentscheids weiterzuentwickeln.

FDP: siehe Punkt 1

GRÜNE: Die Finanzierungspläne aus dem Radentscheid sind für uns die Grundlage für die Haushaltsberatungen. Dabei wird davon ausgegangen, dass innerhalb von acht Jahren 91 177 800 Euro benötigt werden. Für uns entscheidend ist die Pro-Kopf-Summe. Wir setzen uns dafür ein, dass jährlich 22 Euro pro Person aus dem städtischen Haushalt in die Radinfrastruktur fließen. Mit Fördertöpfen könnte dieser

Betrag auf 45 Euro erhöht werden, so dass die Finanzierung des Radentscheids gesichert wäre.

LINKE: Wir halten hier 12 Millionen Euro für eine mögliche Summe. Bei größeren Projekten, wie der geplanten Fahrradbrücke zwischen den Campus, muss man natürlich auch über mehr Geld sprechen.

PIRATEN: Mittelfristig 10 bis 15 Millionen Euro pro Jahr, denn wir gehen davon aus, dass der Unterhalt und Ausbau von sicherer und hochwertiger Radinfrastruktur pro Einwohner*in und Jahr eine Stadt etwa 30 Euro kostet. Aachen hat aber noch einiges aufzuholen, weswegen wir hier keine harte Grenze nach oben festlegen können. Vielmehr ist es unser Ziel, dass die Aachener Politik sich darauf festlegt, die Verkehrswende und damit auch den Radverkehr zu priorisieren. Wir sind bereit, auch Mittel aus anderen Bereichen abzuziehen und für die Verkehrswende zu verwenden, um unsere Ziele hier zu erreichen. Wir gehen davon aus, dass ein Teil der nötigen Mittel durch Förderungen abgedeckt wird.

SPD: Der Rat der Stadt Aachen hat im November 2019 den Forderungen des Radentscheids entsprochen und in den anschließenden Haushaltsverhandlungen die Mittel für den Radverkehr deutlich erhöht. Im Rahmen des Bürgerbegehrens hatte die Verwaltung eine Kostenschätzung erstellt. Auf die Aachener Bevölkerung umgerechnet, ergab sich für die Umsetzung des Rad-

entscheid ein jährlicher Finanzbedarf in Höhe von rund 50 Euro pro Kopf. Diesen Finanzbedarf halten wir für absolut angemessen angesichts des Nachholbedarfs der Aachener Radverkehrsinfrastruktur und auch im internationalen Vergleich.

UWG: Je Einwohner investiert Aachen derzeit zu wenig in die Radinfrastruktur. Auch wenn einwohnerspezifische Summen niederländischer Städte in Aachen politisch wahrscheinlich nicht durchsetzbar sind, muss Aachen den Betrag von 3,40 Euro je Einwohner laut der TAZ (2018) bzw. bis zu 10 Euro je Einwohner laut der Stadt 2019 mittelfristig vervielfachen. Die Höhe des Betrages je Einwohner ist aber nicht das ausschlaggebende Kriterium (vgl. Punkt 1). Vielmehr sollten Zwischenziele definiert werden, z. B. eine bestimmte Strecke an Radwegen nach bestimmtem Standard pro Jahr zu bauen, so wie es der Radentscheid beschlossen hat, sowie die vorhandene Infrastruktur ausreichend in Ordnung zu halten. Das kostet dann eine Summe X und die muss ausgegeben werden. Entscheidend ist ja nicht in erster Linie, was man ausgibt, sondern was hinten raus kommen soll.

Volt: Wir streben Ausgaben in ähnlicher Größenordnung wie Kopenhagen oder Oslo als Städte mit vorbildlicher Radinfrastruktur an, d. h. ca. 50 Euro pro Kopf im Jahr.

Wahlprüfsteine Uni.Urban.Mobil.

1. Unterstützen Sie den Bürgerantrag zur Unterbindung des Schleichverkehrs auf dem Templergraben?

CDU: Schleichverkehr ist uns ein Ärgernis. Er trägt zur Luftverschmutzung bei und erschwert die Stadtentwicklung innerhalb des Alleenrings. Die Bedürfnisse und Erwartungen der Menschen an eine moderne Stadt haben sich verändert. Auf diese Veränderungen muss eine verantwortungsvolle Kommunalpolitik reagieren. Dazu ge-

hört es auch, althergebrachte Mobilitätskonzepte zu hinterfragen und gegebenenfalls neue Wege zu beschreiten. Dabei ist es uns als CDU ein besonderes Anliegen, alle Beteiligten miteinzubeziehen und Lösungen zu finden, die möglichst allen gerecht werden. In der Praxis kann ein solches Vorgehen durch ein Reallabor, bei dem Bürgerinnen und Bürger verschiedene Möglichkeiten ausprobieren und so erfahren können, unterstützt werden. Ein solches wird derzeit auf der

unteren Theaterstraße auf eindrückliche Weise erprobt. Eine wichtige Voraussetzung für die Durchführung eines Reallabors auf und um den Templergraben ist eine Geschwindigkeitsreduzierung für alle Verkehrsteilnehmer.

FDP: Ganz eindeutig Nein! Die Sperrung des Templergrabens bedeutet nur eine Verdrängung des Verkehrs in Straßen, die bisher weniger belastet waren. Dies war auch der Grund, weshalb vor vielen Jahren die vom damaligen Rektor der Uni, Prof. Rauhut, geforderte Sperrung des Templergrabens vor dem Hauptgebäude nicht weiterverfolgt wurde. Diese Ansicht vertrat übrigens auch die damalige zuständige Dezernentin Gisela Nacken.

GRÜNE: Der Grabenring soll zukünftig als Verteilerring für den Radverkehr dienen. Kfz-Durchgangsverkehr auf dem Templergraben zu verhindern ist ein wichtiger Baustein, damit der Grabenring dieser Funktion gerecht werden kann. Außerdem wird die Aufenthaltsqualität am Innenstadtcampus durch diese Maßnahme deutlich aufgewertet. Deshalb unterstützen wir den Bürgerantrag und wollen ihn in der kommenden Ratsperiode umsetzen.

LINKE: Dies ist für uns nur ein Schritt beim Ziel eines autofreien Grabenrings.

PIRATEN: Ja, insbesondere zu den Stoßzeiten kommt es hier immer wieder zu gefährlichen Situationen. Wir fordern seit Jahren die Umsetzung einer Schleifenerschließung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr (siehe Punkt 2). Der Templergraben erfüllt eine Rolle im ÖPNV-, Rad- und Fußwegnetz, wird aber in seiner heutigen Form seiner Rolle als Teil des RWTH-Campus Mitte nicht gerecht. Auch vor dem Hintergrund großer Baustellen und Straßensperrungen in der Nähe setzen wir uns für eine Vermeidung von PKW-Durchgangsverkehr hier ein.

SPD: Die Verkehrssituation auf dem Templergraben wurde in den vergangenen Jahren verschiedentlich betrachtet, auch von der SPD Aachen.

In der aktuellen Situation zerschneidet der Templergraben die verschiedenen Bereiche der RWTH Aachen in der Innenstadt und verhindert so die Ausbildung eines Campus-Gefühls, das ansonsten in Richtung Stadtgesellschaft und Hochschulgemeinschaft ausstrahlen könnte. Wir unterstützen daher den Bürgerantrag und wünschen uns eine möglichst schnelle Umsetzung im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Grabenrings zu einem Radverteilerring. Diese Umgestaltung ist beauftragt und derzeit in Planung.

UWG: Ja. Die Einrichtung der Tempo 30-Zone war nicht genug. Insbesondere der Kfz-Verkehr stört den Mobilitätsfluss aller anderen Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich. Eine Netzdurchtrennung für Kfz hat darüber hinaus auch Vorteile für angrenzende Wohn- und Stadtgebiete (Lärmschutz, Luftqualität)

Volt: Ja, wir sehen dies als wichtigen Anstoß für verkehrsberuhigende Maßnahmen und einen ersten Schritt zu einem langfristigen Konzept zur Neuaufteilung der Verkehrsräume zugunsten nachhaltiger Verkehrsformen.

2. Wie stehen Sie zur Neuaufteilung des Straßenraums innerhalb des Alleinrings zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV (>>Schleifenerschließung<<)?

CDU: Für uns sind die Zeiten, in denen die innerstädtische Mobilitätspolitik nahezu ausschließlich den motorisierten Individualverkehr im Blick hatte, lange vorbei. Uns ist wichtig, dass die Menschen in Aachen ihre Mobilität auf vielfältige Weisen, entsprechend ihren Bedürfnissen, gestalten können. Deshalb haben wir uns für den Radentscheid ausgesprochen, engagieren uns für die Schaffung von Premiumfußwegen und setzen uns für eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern ein. Gleichzeitig ist uns wichtig, dass Aachen auch weiterhin mit dem Auto erreichbar bleibt. Dabei setzen wir auf die Zu-

kunftstechnologien Elektromobilität und Wasserstoffantrieb. Auf Basis dieser Grundsätze nehmen wir die Herausforderungen, die Mobilität auch innerhalb des Alleerings zukunftsgerichtet weiterzuentwickeln, gerne an.

FDP: Es steht außer Frage, dass eine Neuaufteilung des Straßenraums an vielen Stellen des Alleerings notwendig ist. Hier gilt es aber auch große Vernunft und viel Intelligenz einfließen zu lassen. Es geht eindeutig nicht darum, einseitig einzelne Gruppen von Verkehrsteilnehmern zu belasten. Hier müssen Ideen einfließen, die gleichermaßen für alle von Vorteil sind und Konflikte vermeiden.

GRÜNE: Die Schleifenerschließung der Innenstadt ist für uns DAS Konzept, das wir Mobilitätspolitisch voranbringen wollen. Dadurch können wir Durchgangs-MIV unterbinden und Flächen für den Umweltverbund schaffen. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität massiv gesteigert.

LINKE: Es muss daran gearbeitet werden, Radwege und ÖPNV attraktiv auszubauen, um eine Motivation zu schaffen, nicht mit dem PKW in die Stadt zu kommen.

PIRATEN: Wir unterstützen ausdrücklich das Konzept der Schleifenerschließung. Wir wollen die Innenstadt für alle erreichbar machen, aber dafür ist eine Durchfahrbarkeit für PKW überflüssig. Unser Ziel in der Mobilitätspolitik ist es, Verkehr grundsätzlich als ÖPNV zu denken, der durch Rad- und Fußverkehr gerade auf mittleren und kurzen Strecken ergänzt wird. Die Nutzung eines eigenen PKW sollte aus unserer Sicht eine Ausnahme und nicht die Regel sein. Entsprechend wollen wir auch die Verkehrsflächen gerade in der Innenstadt neu aufteilen.

SPD: Die Neuaufteilung des Straßenraums innerhalb des Alleerings, aber auch in anderen Stadtteilen Aachens ist wesentlicher Teil unseres Wahlprogramms. Wir wollen innerhalb der Quartiere den Durchgangsverkehr drastisch reduzieren und damit mehr Platz für Fuß- und Rad-

verkehr schaffen. Der Durchgangsverkehr wird z. B. durch eine Schleifenerschließung oder sogenannte modale Filter, die nur für den Umweltverbund passierbar sind, auf äußere Hauptverkehrsstraßen verlagert, im Fall der Innenstadt auf den Alleeringsring. Auch diese Hauptverkehrsstraßen müssen natürlich eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur erhalten.

UWG: Eine gerechte Aufteilung des Straßenraums war und ist überfällig. Ohne entsprechende Flächen können die Anteile von Fußgängern und Fahrradfahrern am Verkehrsaufkommen (Modal Split) nicht verbessert werden.

Volt: Für den Wandel zu nachhaltiger Mobilität muss der Verkehrsraum zugunsten von Rad- und Fußverkehr und ÖPNV insbesondere im Innenstadtbereich erhöht werden. Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs können durch vermindertes Verkehrsaufkommen und geringere Geschwindigkeiten die tatsächliche und gefühlte Sicherheit von Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden und damit die Attraktivität dieser Verkehrsformen erhöhen.

3. Die derzeit geplante »Nordbrücke« im Campus West ist keine attraktive Verbindung für den Fuß- und Radverkehr, ebenso die derzeitige Planung der Fuß- und Radwegebrücke. Stehen Sie für eine steigungsarme Fuß- und Radwegebrücke zur Verbindung von Campus Mitte, Campus West und Campus Melaten?

CDU: Bei der Planung der »Nordbrücke« gilt es, nicht nur auf einzelne Verkehrsträger Rücksicht zu nehmen und eine sinnvolle Integration der Brücken in den Campus zu ermöglichen. Zugleich wollen wir auch die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner ausreichend berücksichtigen. Deshalb verfolgen wir die derzeitige Planung der »Nordbrücke« weiter. Dazu zählen beispielsweise auch baulich getrennte Radwege auf beiden Seiten der Fahrbahn und eine insbesondere für Fußgänger und Radfahrer sichere Kreuzungsgestaltung. Die separate Brücke für Radfahrende und zu Fuß Gehende ist eine wich-

tige Ergänzung. Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass parallel zum Campusband baulich von der Fahrbahn getrennte Fahrradstreifen geschaffen werden.

FDP: Die derzeitige geplante Nordbrücke im Campus West wurde ja nicht nur als Fußgänger- und Radfahrerbrücke konstruiert, sondern sie hat auch eine wesentliche Bedeutung für die im Campus angesiedelten Institute und Cluster. Die Planung erfolgte nach langen Beratungen und eingereichten Vorschlägen. Sie stellt eine gut durchdachte und für die meisten Belange Kompromisslösung dar.

GRÜNE: Für uns ist die Funktionalität der Verkehrswege entscheidend. Durch steigungsarme Brücken wird diese Funktionalität verbessert. Vor diesem Hintergrund müssen auch wirtschaftliche Interessen einzelner Akteure zurückstehen. Leider wird der Bebauungsplan noch in dieser Ratsperiode verabschiedet. Wir werden aber für eine nachträgliche Änderung kämpfen und bei geplanten Brückenbauwerken die Funktionalität für Rad und Fußverkehr als oberste Priorität ansetzen.

LINKE: Gerade im Campusbereich, wo die Nutzung des ÖPNV aufgrund der überfüllten Busse erschwert ist, braucht es eine besonders gute Radinfrastruktur.

PIRATEN: Wir unterstützen eine weitere Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Campus West und Melaten. Allerdings gehen wir davon aus, dass eine Realisierung nur im Zuge der Bebauung von Campus West erfolgen kann. Dabei setzen wir uns für eine steigungsarme Variante ein, um einen möglichst hohen Nutzen zu generieren.

SPD: Fuß- und Radverkehr müssen eine attraktive Verbindung zwischen Campus Mitte, Campus West und Campus Melaten erhalten. Wir setzen uns derzeit dafür ein und wollen es auch zukünftig tun, dass Flächen für eine steigungsarme Brückenverbindung freigehalten werden.

UWG: Ja.

Volt: Als Verbindung verschiedener Campusstandorte wird die »Nordbrücke« eine wichtige Radfahrroute darstellen. Selbstverständlich sollte sie daher möglichst attraktiv für den Rad- und Fußverkehr ausgestaltet sein und durch eine steigungsarme Ausführung auch für körperlich eingeschränkte Menschen nutzbar sein.

4. Gerade zu Stoßzeiten und Hauptverkehrszeiten sind die Buslinien zum Campus hoffnungslos überlastet, in den Abendstunden ist das Angebot stark ausgedünnt. Sind Sie bereit, kurzfristig finanzielle Mittel zur Behebung dieses Problems bereitzustellen?

CDU: Wir wollen den ÖPNV in Aachen weiterentwickeln. Dazu zählen völlig neue Projekte wie die Regiotram oder der Marktliner, aber auch das bestehende Angebot kann weiter verbessert werden. Für uns ist ein ÖPNV-Angebot umso besser, je mehr es zu den Bedürfnissen der Menschen, die es nutzen, passt. Deshalb setzen wir uns im Rat der Stadt dafür ein, dass das Angebot der ASEAG gemeinsam mit den Aachenerinnen und Aachenern weiterentwickelt wird. Wir halten es für besonders wichtig, dass sich auch Studierende und andere Hochschulangehörige an diesem Prozess beteiligen, denn die Aachener Hochschulen zählen zu den prägendsten Institutionen unserer Stadt. Dies muss sich noch stärker in unserem ÖPNV-Angebot widerspiegeln. Auch deshalb setzen wir uns dafür ein, dass ein leistungsfähiger ÖPNV in die Planung des Campus West integriert wird.

FDP: Der Ausbau des ÖPNV hat für uns eine ganz große Priorität. Ein guter ÖPNV ist die einzige Möglichkeit, eine für alle funktionierende Verkehrswende zu installieren. Das gilt nicht nur für den Campusbereich. Hier muss wesentlich mehr investiert werden als in den vergangenen Jahren.

GRÜNE: Die ÖPNV-Achse entlang der Campus ist derzeit eine der Baustellen im Netz, die dringend Abhilfe benötigen. Die aktuelle Situation ist un-

tragbar. Kurzfristig können verdichtete Taktungen helfen, jedoch müssen wir langfristig an dieser Stelle auf alternative, beispielsweise schie-nengebundene, Verkehrsträger umsteigen.

LINKE: Der Busverkehr muss in Aachen allgemein ausgebaut werden, der Campus ist hier nur die Spitze des Eisberges.

PIRATEN: Ja, wir setzen uns für eine sofortige Beauftragung der ASEAG für einen drastischen Angebotsausbau im ÖPNV ein, um den ÖPNV als Rückgrat des Verkehrs zu etablieren. Aber kurzfristiges Handeln alleine reicht uns nicht. Alle großen Verkehrserzeuger, insbesondere die Hochschulstandorte, müssen in eine intelligente Infrastruktur eingebunden werden, die den Bedarf komfortabel deckt. Kurzfristig können wir das nur durch mehr Busse lösen, bei der Frage, welche Systeme wir in Zukunft längerfristig im ÖPNV einsetzen, sind wir unvoreingenommen.

SPD: Für eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots insgesamt wollen wir uns gerne einsetzen. Dazu gehören auch zielgerichtete Maßnahmen im Campus-Gebiet. Die Lösung für unseren stark belasteten ÖPNV umfasst allerdings weitere Punkte.

Viele Studierende wohnen im Umfeld der Hochschule und müssen deutlich weniger als 5 km zurücklegen. Das Fahrrad bietet sich daher als Verkehrsmittel an und wir müssen die Aachener Infrastruktur so ausstatten, dass das Fahrrad zur ersten Wahl auf der Kurzstrecke wird. Das entlastet den ÖPNV von Kurzstreckenfahrten und das Fahrrad wird zur Option für den Weg von Hörsaal zu Hörsaal. Dazu gehört auch eine einladende Fahrradinfrastruktur an den Hochschulgebäuden sowie eine klare Kommunikation der Aachener Hochschulen, um Werbung für das Fahrrad als Verkehrsmittel zu machen. Beide Themen wollen wir als Aachener Politik unterstützen.

UWG: Vor wenigen Jahren hat sich der Rat der Stadt Aachen nicht zugetraut, die Entscheidung

pro Stadtbahn selbst zu fällen. Im Ergebnis sind nun Busse zu Stoßzeiten überlastet. Die Stadt Aachen hat zudem den Klimanotstand ausgerufen. Natürlich muss an dieser Stelle Geld in die Hand genommen werden, um den ÖPNV zu stärken.

Volt: Auf überlasteten Strecken sollen mehr Verstärkerlinien eingesetzt werden. Parallel dazu muss der Verkehrsbedarf zu verschiedenen Zeitpunkten genau analysiert werden, um sich dynamisch den Umständen anpassen zu können, um so nicht notwendigen Verkehr zu vermeiden. Auch in den Abendstunden muss das Angebot am Campus stärker den Anforderungen angepasst werden. Für eine entsprechende Ausweitung der Mittel setzen wir uns im Rahmen der allgemeinen Stärkung des ÖPNV als kurzfristige Maßnahme ein.

5. Im Bereich des Campus Mitte haben sich einige Trampelpfade gebildet, wie zum Beispiel an der Kreuzung vor dem Audimax oder am Ponttor. Stimmen Sie zu, dass hier angemessene Infrastruktur für den Fußverkehr fehlt?

CDU: Innerhalb des Alleenrings werden über 40 % der Wege zu Fuß zurückgelegt. Deshalb müssen wir auch den zu Fuß Gehenden noch mehr Aufmerksamkeit widmen. Ein wichtiger Schritt dazu sind die von uns vorangetriebenen Premi-umfußwege. Abseits dieser großen Projekte wollen wir auch im Kleinen fortlaufend überprüfen, wie die Bedingungen für den Fußverkehr weiter verbessert werden können. Wir halten es jedoch für falsch, Grünflächen und anderen Bereiche, die derzeit nicht für den Fußverkehr bestimmt sind, als »Trampelpfade« zu benutzen.

FDP: Man sollte wirklich an Hand der bestehenden Trampelpfade untersuchen, ob man hier nicht neue Wegeverbindungen, die den Realitäten entsprechen, schaffen kann.

GRÜNE: Trampelpfade sind immer Anzeichen von schlechter Planung. Gerade im Bereich des Campus Mitte sind gute und sichere Fußwege wichtig. Durch die umfassenden Baumaßnahmen

men, die in der nächsten Ratsperiode in diesem Bereich stattfinden, bietet sich die Möglichkeit, die Situation zu verbessern. Diese Gelegenheit dürfen wir nicht ungenutzt lassen.

LINKE: Am Ponttor und am Audimax gibt es immer noch Fußgängerunterführungen. Diese Relikte aus der autogerechten Stadt zeigen, dass die Infrastruktur für Fußgänger*innen endlich auf ein Niveau gebracht werden muss, das dem 21. Jahrhundert gerecht wird.

PIRATEN: Ja, die Menschen neigen dazu den kürzesten Weg zu nehmen, da kann man als Planer*in die schönsten Routen entwerfen. Letztlich müssen wir uns den Realitäten anpassen und einen sicheren Fußverkehr sicherstellen.

SPD: Sogenannte »desire lines« sind ein interessantes Konzept für die Planung und Errichtung von Gehwegen. Temporäre Trampelpfade zeigen an, wo unsere Mitbürger*innen wirklich gehen wollen. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass sinnvolle Trampelpfade zu richtigen Wegen aufgewertet werden. Dabei wollen wir eng mit der RWTH Aachen zusammenarbeiten.

UWG: Ja. Ein Ausbau der Infrastruktur für Fußgänger ist notwendig.

Volt: Die dort bestehende Infrastruktur ist dem Aufkommen des Fußverkehrs nicht angemessen. Im Rahmen eines zu erwartenden radfreundlichen Kreuzungsumbaus muss auch den Belangen des Fußverkehrs Rechnung getragen werden.

6. Auf dem Campus West sind vier Parkhäuser und eine Tiefgarage geplant; dabei wird dies nicht dem Mobilitätsverhalten vieler Studierender und Hochschulangehörigen entsprechen. Was wollen Sie tun, um die Anreise mit umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehrsmitteln zu fördern?

CDU: Wir stehen dazu, dass auch der Kraftfahrzeugverkehr in Aachen weiterhin seinen Platz finden soll. Gerade im künftigen Campus West, dessen Anziehung weit über die Stadtgrenzen hinaus reichen soll, ist dies wichtig. Dabei stehen

umweltfreundliche und zukunftsweisende Antriebsformen wie Elektrizität und Wasserstoff im Vordergrund. Zugleich setzen wir auf weitere, den Bedürfnissen der Aachenerinnen und Aachener gerecht werdende und umweltschonende Verkehrsträger. So setzen wir uns dafür ein, dass entlang des Campusbandes baulich getrennte Radfahrstreifen geschaffen werden. Wir halten daran fest, dass der Campus West an das Rad-Vorrangroutennetz angebunden wird. Zudem wollen wir den Campus an das Premiumfußwegenetz anbinden. Zusätzlich soll auch die Nordbrücke Platz und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer bieten. Uns ist wichtig, dass der Campus möglichst gute Bedingungen für einen leistungsstarken ÖPNV bietet. Zudem denken wir auch an den Campus West, wenn wir das Projekt Regiotram und die langfristige Entwicklung des schienengebundenen ÖPNV in unserer Region im Blick haben. Sharing-Modelle für verschiedene Fahrzeuge können eine sinnvolle Ergänzung für das breite Mobilitätsangebot auf dem Campus sein.

FDP: Wie bereits unter Punkt 4 erwähnt, gilt es, den ÖPNV in allen Bereichen weiter auszubauen. Er muss letztendlich so gut ausgebaut sein, dass er einfach die beste und bequemste Möglichkeit ist, von A nach B zu kommen.

GRÜNE: Die Stellplatzsatzung entspricht nicht der Realität in den Uni-Vierteln. Hier müssen wir flexiblere Lösungen finden. Es muss aber vor allem auch das Parken aus dem öffentlichen Raum in die Parkhäuser verlagert werden, wo ungenutzte Überkapazitäten vorhanden sind. Auch die RWTH ist gefragt ihre dauerhaft leeren Parkhäuser für die Allgemeinheit zu öffnen. Auf dem Campus West muss von Anfang eine gute Radinfrastruktur mitgeplant werden. Velo-City Stationen und eine Anbindung ans ÖPNV-Netz sind die Grundvoraussetzung für eine gute Campusmobilität. Zusätzlich bietet sich der Westbahnhof als Mobilitätshub an. Dort können Personen von außerhalb Aachens mit den öffent-

lichen Verkehrsmitteln gut zum Campus West gelangen. Dazu muss der Republikplatz zu überplant werden. Auch das ist eines der Projekte, die wir uns für die kommende Ratsperiode vorgenommen haben.

LINKE: Wichtig ist in jedem Fall eine ÖPNV-Trasse vorzuhalten, um sich die Möglichkeit, auch ein schienengebundenes Verkehrsmittel einzusetzen, nicht zu verbauen.

PIRATEN: Wie zu den Punkten 2 und 4 ausgeführt stehen wir für eine grundsätzliche Neuausrichtung der Verkehrspolitik hin zu ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Für mehr Radverkehr fehlt es bisher an sicheren Wegen, die wir ausbauen wollen. Im ÖPNV ist das Angebot zu schlecht, um für mehr Menschen eine umfassende Alternative zum PKW zu bieten. Gerade die Vorschriften zu Parkplätzen bei Bauvorhaben bieten einen falschen Anreiz, um weiter an der Vorherrschaft des PKW in der (Verkehrs-)Planung festzuhalten. Wir wollen die Stellplatzsatzung der Stadt dahingehend überarbeiten, dass statt Stellplätzen für PKW ein besseres Angebot für ÖPNV und Radverkehr als Teil einer Baumaßnahme umgesetzt werden muss.

SPD: Unsere Erfahrung in den dicht besiedelten Quartieren unserer Stadt zeigt zunächst einmal, dass eine Konzentration des ruhenden Verkehrs in Parkhäusern oder Tiefgaragen eine wichtige und richtige Strategie ist. Wichtig in diesem Zusammenhang ist aber eine Umrüstbarkeit, z. B. zu Fahrradparkhäusern oder aber auch in Wohn- oder Gewerbeflächen.

Für den Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV ist es im ersten Schritt entscheidend, dass möglichst direkte Wegeverbindungen in die umliegenden Gebiete in den Planungen enthalten sind. Eine Brückenverbindung

zum Campus Melaten bzw. auf die Hörn ist daher unverzichtbar. Fuß- und Radverkehr benötigen dann ausreichend breite Wege, um Sicherheit und Komfort herzustellen. Dazu gehört aber auch eine hohe Attraktivität der Gebäude auf Erdgeschossniveau. Dort müssen interessante Ziele eingeplant werden, die zum Zwischenstopp und Verweilen einladen. Ein langweiliger Straßenzug fördert das zügige Durchfahren per Auto.

Der Campus West muss mit der Einweihung des ersten Gebäudes vollständig durch den ÖPNV erschlossen werden. In unserem Wahlprogramm setzen wir auf ein »5 × 5 des Umweltverbunds«. Das bedeutet, alle Aachener*innen erreichen innerhalb von fünf Minuten einen ÖPNV-Zugangspunkt und die Wartezeit an den Zugangspunkten beträgt im Durchschnitt fünf Minuten. Eine Tram muss auch für den Campus West eine Option bleiben.

UWG:

- Radwegplanung nach dem Standard des Radentscheids (Mindestbreite, Schutz)
- Schaffung einer ÖPNV-Trasse ohne Individualverkehr
- Barrierefreie Fußgänger- und Radfahrerbrücke mit geringer Steigung über die Bahntrasse
- Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Parkraumbewirtschaftung

Volt: Durch das ÖPNV-Netz muss eine attraktive Anbindung des Campus West gewährleistet werden. Weiterhin wollen wir uns für eine attraktive Anbindung des Campus West an den Radverkehr einschließlich einer ausreichenden Zahl von Radstellplätzen einsetzen.

Aus dem Radtourenprogramm 2020 des ADFC Aachen / Düren

Liebe Radfahrerinnen, liebe Radfahrer!

Der ADFC Aachen lädt Sie wieder zu Radtouren ein – von gemütlich bis sportlich ambitioniert.

Wir gewähren sorgfältige Planung, Vorbereitung und Führung durch erfahrene ehrenamtliche ADFC-Tourenleiterinnen und Tourenleiter, die Sie bei Fragen gerne ansprechen können.

Unsere Radwanderungen sind für alle offen. Für Mitglieder (mit Ausweis) sind sie kostenlos, Nichtmitglieder zahlen für Tagestouren 3 €. Bei manchen Touren entstehen weitere Kosten, etwa durch Fahrten mit der Bahn, dem Fahrradbus, Eintritt oder Mahlzeiten. Diese werden bei der Tourenbeschreibung mit angegeben.

Unsere Touren sind keine Rennen. Der langsamste Fahrer oder die langsamste FahrerIn einer Gruppe bestimmt das Tempo. Trotzdem sollten Sie sich vorab über die sportlichen Anforderungen (Steigungen und Gesamtstrecke) informieren. Fahren Sie mit einem Pedelec, wählen Sie die Unterstützung so, dass die Akkuladung reicht, denn nicht immer gibt es eine Möglichkeit zum Nachladen.

Bei den für Familien bzw. Fahrradanhänger geeigneten Touren handelt es sich in der Regel um einfache Wegstrecken mit größtenteils glatten Fahrbahnbelägen. Um Kindern den Spaß an der Tour zu garantieren, sollten Sie sich vergewissern, dass Ihr Kind den Anforderungen gewachsen ist und gegebenenfalls den Tourenleiter ansprechen.

Programmänderungen sowie **weitere Radtouren** werden unter adfc-ac.de veröffentlicht. Dort finden Sie zudem Lagepläne aller Treffpunkte und weitere Informationen.

Bitte nehmen Sie Flickzeug, Pumpe, Ersatzschlauch und Werkzeug sowie Proviant und Getränke für unterwegs und ins benachbarte Ausland Ihren Personalausweis mit.

Wir freuen uns über Ihre Rückmeldungen und gerne über Vorschläge für 2021. Für diese Saison wünschen wir Ihnen gute Fahrt, schönes Wetter und viel Freude auf dem Rad!

Das ADFC-Touren-Team

Rechtshinweise

Die Teilnahme erfolgt auf eigene Gefahr. Die Radtouren werden ehrenamtlich organisiert und geleitet. Der ADFC Aachen e.V. bzw. die jeweilige Tourenleitung haften nicht für Schäden. Teilnehmende unter 18 Jahren können nur in Begleitung eines oder einer Erziehungsberechtigten mitfahren. Es gilt die Straßenverkehrsordnung und

Ihr Fahrrad muss verkehrssicher sein, insbesondere Bremsen und Beleuchtung. Die Tourenleitung hilft Ihnen bei einer Panne, Sie müssen diese aber selbst beheben. Halten Sie sich bitte an die Anweisungen der Tourenleitung, damit ein ordnungsgemäßer Ablauf gewährleistet ist und niemand gefährdet wird. Achten Sie auf einen angemessenen Sicherheitsabstand.

Unsere Tourenleiter

Für Rückfragen, oder falls erforderlich zur Tour-Anmeldung, wenden Sie sich bitte an die Tourenleiter. Sie sind ehrenamtlich tätig und deshalb nicht immer sofort erreichbar.

H.-H. Danzeglocke	02421 / 5 24 88
Hans Eichler	0241 / 43 55 72 21
Uwe Klehn	0241 / 55 43 36

Schwierigkeitsgrad der Touren

Nicht jeder verfügt über die gleiche Kondition. Wir haben daher die Touren klassifiziert: Je mehr Punkte, desto anspruchsvoller ist die Fahrt. Wir hoffen, dass Sie damit schneller erkennen, welche Touren zu Ihnen passen. Bitte orientieren Sie sich an dieser Übersicht:

- **Leicht:** Maximal 15 km/h, diese Tour ist für Gelegenheitsradfahrer und -fahrerinnen geeignet, außerdem für Kinder und zum Einstieg. Es gibt mehrere kleine Pausen. Bei Steigungen wird langsamer gefahren oder geschoben.
- **Mittel:** Die Tour ist mit normaler Kondition gut zu schaffen, es gibt regelmäßige Pausen. An größeren Steigungen wird ggf. geschoben.
- **Schwer:** Hier ist gute Kondition erforderlich, geeignet für gut trainierte Radfahrerinnen und Radfahrer. Gelegentliche Pausen.

Diese und weitere Tipps und Hinweise vom ADFC-NRW finden Sie in https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Arbeitshilfen/WiederaufnahmeRadtouren_NRW_200518.pdf

Symbole

Rund um Aachen ist immer mit Steigungen zu rechnen, Ihr Rad sollte eine entsprechende Schaltung haben.



Ebenes Streckenprofil

Überwiegend ebenes Gelände.



Hügeliges Streckenprofil

Einige leichte Steigungen



Steiles Streckenprofil

Tour mit starken Steigungen, gute Kondition nötig. Bitte sprechen Sie ggf. die Tourenleitung an.

Coronaregeln

Mit ein paar neue Regeln für unsere Radtouren tragen wir der Situation um Corona Rechnung:

- Die Anzahl der Teilnehmenden ist auf 8–10 beschränkt; eine **Anmeldung** vor der Tour per E-Mail oder Telefon bei der Tourenleitung ist **notwendig**.
- Vor Fahrtbeginn sind die Kontaktdaten bei der Tourenleitung zu dokumentieren.
- Während der gesamten Tour ist untereinander 1,50 m Abstand einzuhalten. Wegen der einzuhaltenen Abstände werden wir nur in Kleingruppen unterwegs sein.
- Wir werden uns auf das Radfahren beschränken und möglichst nicht einkehren.
- Zur Vermeidung hoch frequentierter Wege und touristisch sehr beliebter Ziele wurden die Routen entsprechend angepasst.
- Weitere Angaben finden sich auf der jeweiligen Detailseite einer Tour im Internet.

Touren ab Aachen

An Rur und Maas

Eine ausschließlich flache Tour

Mit der RB 33 fahren wir um **10.37 Uhr** (Gleis 3) nach **Heinsberg**. An der Wurm entlang radeln wir bis zur Mündung in die Rur, noch ein Stück entlang der Rur und durch die Ruraue nach **Roermond**. Durch eine aus Maasschleifen, Kanal und ausgekiesten Seen gebildete Wasserlandschaft radeln wir nach **Wessem** mit seinem malerischen historischen Ortskern und weiter zur weißen Stadt **Thorn** mit seiner ganz in weiß gehaltenen, anheimelnden Altstadt, wo wir eine längerer Pause einlegen (es gibt mehrere Restaurationen mit Außengastronomie).

Schließlich radeln wir durch eine weite, stille Wald- / Felder-Landschaft zurück nach Heinsberg.

Zustieg möglich in AC-Schanz (10.40 Uhr), AC-West (10.43 Uhr), Kohlscheid (10.48 Uhr), Herzogenrath (10.52 Uhr) – außer in AC-West ist kein Radtragen nötig.

Fahrtkosten ab AC (Stand Mai 2020):

Einzeltickets mit Radkarte 20,60 € /

Tagesticket-Minigruppe für 5 Personen 26,90 € + Radkarten (je 3,20 €).

Nach ungefähr jeder Fahrstunde wird eine kurze Pause eingelegt, nach etwa der Hälfte bis zwei Drittel der Tour eine längere Pause.

Tempo im Mittel: 15 km/h.

Zusätzliche Kosten: Bahnfahrt

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Aachen Hauptbahnhof,
Pferdegruppe

Samstag

1. August

10.15 Uhr

72 km



Ø 15–18 km/h

Tagestour



Fahren bis es dunkel wird

Feierabendradtour in die nähere Umgebung von Aachen

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter unter 0241 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit: Ø 19–21 km/h.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt, Frankenberger Viertel,
52066 Aachen

Montag

3. August

18 Uhr

40 km



Ø 19–21 km/h

Feierabendtour



ADFC-Touren und Termine bundesweit:

touren-termine.adfc.de

Streifzüge durch das Aachener Umland: Die Heide blüht

Weitgehend eben

Auf der ehemaligen Bahntrasse nach Jülich geht es über Würselen nach Kellersberg, durchs **Broichbachtal** nach Herzogenrath und an der Wurm entlang bis **Schloss Rimbürg**.

Hier verlassen wir über eine mäßige Steigung das Wurmtal, fahren zur Teverener Heide und durch den Schutterspark in die Brunsummer Heide. Vom **Besucherzentrum Schrieversheide** (mit Außengastronomie) hat es einen schönen Ausblick auf die in violett getauchte Landschaft.

Durch Schaesberg und vorbei am idyllisch gelegenen **Cranenweyer** geht es über Pannesheide, Berensberg und Haaren wieder nach Aachen.

Nach ungefähr jeder Fahrstunde wird eine kurze Pause eingelegt, nach etwa der Hälfte bis zwei Drittel der Tour eine längere Pause.

Tempo im Mittel: 15 km/h.

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Neumarkt, Frankenberger Viertel,
52066 Aachen

Samstag

15. August

11 Uhr

70 km



Ø 15–18 km/h

Tagestour



Fahren bis es dunkel wird

Feierabendradtour in die nähere Umgebung von Aachen

Das Ziel kann kurzfristig beim Tourenleiter unter 0241 / 55 43 36 erfragt werden.

Durchschnittsgeschwindigkeit: Ø 19–21 km/h.

Tourleitung: Uwe Klehn

Treffpunkt: Neumarkt, Frankenberger Viertel,
52066 Aachen

Montag

17. August

18 Uhr

35 km



Ø 19–21 km/h

Feierabendtour



Streifzüge durch das Aachener Umland: Wald, Moor und Wasser – ins Venn

Weitgehend relativ eben / schwach steigend, zwei kurze Anstiege, längere Gefällestrecken

Durch den Aachener Wald nach Gut Hebscheid, Belg.-Lichtenbusch, Mariental, Honien (Raeren) zum **ehemaligen Bahnhof Raeren** und weiter über den Vennbahnradweg nach **Roetgen**. Entlang der Weser und durch deren Quellgebiet zum **Naturschutzgebiet Nahtsief**.

Von dort auf langer Gefällefahrt entlang des Getzbachs hinab zur **Wesertalsperre**; hier gibt es oberhalb der Staumauer eine Restauration (mit Außengastronomie).

Über Belven, Raeren, Berlotte, Belg.-Lichtenbusch und den Aachener Wald wieder nach Aachen.

Samstag

29. August

11 Uhr

68 km



Ø 15–18 km/h

Tagestour



Nach ungefähr jeder Fahrstunde wird eine kurze Pause eingelegt, nach etwa der Hälfte bis zwei Drittel der Tour eine längere Pause.

Tempo im Mittel: 15 km/h.

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Ferberpark, Ecke Von-Pastor- /
Robert-Schuman-Straße,
52066 Aachen-Burtscheid

Streifzüge durch das Aachener Umland: Ins Herver Land zur Abtei Val Dieu

Weitgehend eben, drei Steigungen

Übers Dreiländereck und der ehemaligen Bahntrasse nach Lüttich radeln wir in das anmutige wallonische Städtchen **Aubel** im Herver Land. An der Berwinne entlang geht es dann hinunter zur ehemaligen Zisterzienserabtei **Val Dieu** (Gottestal). Es gibt zwei Außenrestaurationen; der reizvolle Klosterpark ist einen Spaziergang wert.

Wir folgen weiter der Berwinne ein Stück flussabwärts, wenden uns dann nach Norden ins **Voertal**, einer anmutigen, reichstrukturierten, kleingegliederten Landschaft. Über eine mäßige Steigung verlassen wir das Voertal, gelangen in die Niederlande, radeln durch eine weite Felderlandschaft an einem für die Niederlande einmaligen Pflanzenbestand vorbei, rollen hinab ins Gulpstal und kommen nach **Gulpen**, wo die Gulp in die Geul mündet.

Entlang des Geultals radeln wir nach **Mechelen** und gelangen über **Vijlen** wieder nach Aachen.

Nach ungefähr jeder Fahrstunde wird eine kurze Pause eingelegt, nach etwa der Hälfte bis zwei Drittel der Tour eine längere Pause.

Tempo im Mittel: 15 km/h.

Tourleitung: Hans Eichler

Treffpunkt: Westpark / Eingang Lochnerstraße,
52064 Aachen

Samstag

12. September

11 Uhr

65 km



Ø 15–18 km/h

Tagestour



Touren ab Düren

Indemann, Blausteinsee, Aldenhoven, Niederzier

Meist flach, kleine Steigungen

Um den Tagebau Inden herum, fahren wir ein Stück an der neuen Inde entlang und machen dann einen Bogen um den Blausteinsee, bevor wir Aldenhoven durchqueren; dann biegen wir östlich ab bis Niederzier. Zurück am Ellebach entlang.

Einkehr in Niederzier.

Tourleitung: Hans-Hermann Danzeglocke

Treffpunkt: Düren Hauptbahnhof, Südausgang

Sonntag
23. August

11 Uhr

65 km



ø 15–18 km/h

Tagestour



Im großen nördlichen Bogen nach Linnich

Meist flach, wenige kleine Steigungen, abkürzbar

Auch der Norden des Kreises Düren bietet schöne Sehenswürdigkeiten, insbesondere das alte Linnich. Über die beiden Ruruferwege radeln wir zurück.

In Linnich planen wir eine Pause in einem Eiscafé.

Tourleitung: Hans-Hermann Danzeglocke

Treffpunkt: Düren Hauptbahnhof, Südausgang

Sonntag
13. September

11 Uhr

75 km



ø 15–18 km/h

Tagestour



Unsere Touren im Netz

[http://www.adfc-nrw.de/
kreisverbaende/kv-aachen/
touren.html](http://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-aachen/touren.html)



Beitritt

auch auf www.adfc.de/beitritt



adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Bitte senden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig)

Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße weitere Vorteile auf www.adfc.de/mitgliedschaft.

Einzelmitglied

ab 27 Jahre (56 €) 18 – 26 Jahre (33 €) unter 18 Jahren (16 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft

ab 27 Jahre (68 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

Zusätzliche jährliche Spende:

€

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

ENTDECKE DEN BIKER IN DIR!

**DIREKT MIT DEM FAHRRADBUS IN
DIE WILDE NATUR DER EIFEL.**

**AN ALLEN
WOCHENENDEN UND
FEIERTAGEN
BIS 25. OKTOBER**



avv.de/fahrradbus