

#GEMEINSAM
ZUKUNFT
GESTALTEN



Radverkehrsbericht 2024

A 64 | Raum, Mobilität, Klima

Inhaltsverzeichnis

Einführung	5
Zahlen und Fakten	7
Projekte	9
Erläuterung zu den Projektdatenblättern	10
Übersichtskarten zu den Projekten	11
Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW)	13
Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)	15
Leitung der Arbeitsgruppe „Regionale Radinfrastruktur“	16
Städteregionales Radverkehrsnetz	17
Beschlussfassung der Strategie	18
Masterplan	19
Radservicestationen in der StädteRegion Aachen	20
Städteregionales Mobilstationskonzept	21
Rheinisches Radverkehrsrevier	23
AG des Zweckverbands Landfolge Garzweiler	25
Machbarkeitsstudie RSV Aachen – Frechen	26
Machbarkeitsstudie RSV Aachen – Baesweiler	27
Radroutennetz der StädteRegion Aachen	29
Ersatzbeschaffung der Wegweisung	31
Überarbeitung des Katasters	32
Projekte an den Kreisstraßen	33
K 3: Ausbau der Broicher Straße – Heilig-Geist-Gymnasium bis Linden Neusen	34
K 5: Ausbau der Radverkehrsanlagen von der Grenze bis zum Kreisverkehr K 29	35
K 5: Machbarkeitsstudie Umgestaltung der K 5 im Bereich August-Schmidt-Platz	36
K 5: Neumarkierung der Kirchrather Straße in der Ortsdurchfahrt Merkstein	37
K 10: Ausbau der Radverkehrsanlagen und Umbau eines Knotenpunktes	38
K 10: Umbau des Knotenpunktes Eschweiler Str./Blumenrather Str./Marienstr.	39
K 22: Um- und Ausbau des Radweges Obersteinstraße	40
K 26: Um- und Ausbau des Radweges zwischen MON-Höfen und MON-Rohren	41
K 27: Markierung von Schutzstreifen auf der Aachener Straße	42
K 29: Planung einer Piktogrammreihe im Zulauf auf den Kreisverkehr mit der K 5	43

Inhaltsverzeichnis

K 33: Verbesserung der Verkehrsführung für den Radverkehr – Einmündung K 18	44
K 33: Neuaufteilung des Querschnitts im Zuge der Instandsetzung der Indebrücke	45
K 33: Ausbau der Ortsdurchfahrt Eschweiler Dürwiss	46
K 35: Konzeptüberlegungen zur Radverkehrsführung am Ortseingang Walheim	47
K 35: Überplanung der Radverkehrsanlagen entlang der K 35	48
K 37: Radwegesanierung an der Berensberger Straße – 1. BA	49
K 37: Radwegesanierung an der Berensberger Straße – 2. BA	50
Regionale Projekte abseits von Kreisstraßen	51
Bahntrassenradweg Aachen – Jülich	52
4. Bauabschnitt Mariagrube	53
5. Bauabschnitt	54
Infotafeln	55
RS4 – Radschnellweg Euregio	56
Radvorrangroute Aachen–Richterich bis Grenzübergang Locht (L 231)	57
L 238 – Radvorrangroute zwischen Stolberg und Eschweiler	58
Radachse Alsdorf – Eschweiler	59
Radachse Stolberg Hauptbahnhof – Stolberg–Breinig	60
Radachse Würselen – Herzogenrath–Kohlscheid	61
Radwanderweg Wurmatal	62
RurUfer–Radweg	63
Radverkehrszählstellen in der StädteRegion Aachen	64
Radverkehrsplanungen im Zuge der geplanten Regiotram	65
Machbarkeitsstudie „Zukunftsfähige Mobilität für den Südraum“	66
Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs	67
Bedarfsplan Radschnellverbindungen und Radvorrangnetz Land NRW	68
Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW	69
Programm „clever mobil“ für städteregionale Unternehmen und Verwaltungen	70
Betriebliches Mobilitätsmanagementkonzept der StädteRegion Aachen	71
Stadtradeln	72
Ausblick	73
Abkürzungsverzeichnis	74
Anhang	75
Impressum	115

Einführung

Mit dem vorliegenden Bericht präsentiert das Amt 64 Raum, Mobilität, Klima (A 64) der StädteRegion Aachen (SR AC) seine Maßnahmen und Tätigkeiten zur Förderung des Radverkehrs im Jahr 2024. Der Bericht ordnet sie in die gesetzten Zielkonzepte ein und gibt einen Ausblick auf die nächsten Jahre.

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende. Durch eine komfortable, sichere und durchgängige Radinfrastruktur sowie weitere Maßnahmen, welche in diesem Bericht vorgestellt werden, steuert die StädteRegion Aachen ihren Teil zu einer nachhaltigeren Mobilität bei. Dies betrifft sowohl die Verbesserung des selbstbestimmten Zugangs der Bürgerinnen und Bürger zu den gesellschaftlichen Aktivitäten als auch den Ausbau klimafreundlicher Alternativen zum Autoverkehr.

Die StädteRegion Aachen hat als Straßenbaulastträger die Aufgabe der Schaffung beziehungsweise der Unterhaltung von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW (§§ 2, 3, 9 und 43). Auch die Schaffung von regionalen Radnetzen nach dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (§ 20 (2)) gehört zu ihren Aufgaben. Des Weiteren übernimmt die StädteRegion Aachen auch freiwillige Aufgaben, um den Radverkehr in der Region zu fördern.

Der Ergänzung bzw. Erfüllung dieser Aufgaben dienen die folgenden Zielkonzepte, Kooperationen der Radverkehrsplanung und Maßnahmenprogramme:

1. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW)

Die StädteRegion Aachen verfolgt zusammen mit den mittlerweile über 100 anderen Mitgliedern das Ziel, die Förderung der Nahmobilität und damit des Radverkehrs voranzutreiben (siehe S. 13). Die im letzten Verlängerungsantrag aus dem Jahr 2020 dargelegten Schwerpunkte bilden eine wichtige Grundlage der Maßnahmenplanung und gehen u.a. in das Ausbau- und Instandsetzungsprogramm für Kreisstraßen, Radverkehrsanlagen, Brücken und Brückenbauwerke (AIP) (siehe 4.) ein.

2. Strategie Städtereionales Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

Im „Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen“ (NEMORA, siehe S. 15) hat die Arbeitsgruppe Regionale Radinfrastruktur (StädteRegion, alle städtereionsangehörigen Kommunen, Landesbetrieb Straßenbau, weitere Akteure) das „Städtereionale Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr“ entwickelt. Dieses Zielnetz für den Zeithorizont 2040 soll die regional bedeutsamen Ziele durch sichere und attraktive Radverbindungen mit kurzen Reisezeiten verbinden. Zur Entwicklung und Umsetzung wurde eine Strategie verabschiedet (siehe S. 18 und Anlage 2). Als wichtiges Instrument zum Start einer zeitnahen Umsetzung wird ein Masterplan erarbeitet (siehe S. 19).

3. Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier

Die StädteRegion Aachen ist Mitglied des Zweckverbands Zukunftsinitiative Rheinisches Revier. Mit dem Konzept „Rheinisches Radverkehrsrevier“ wollen die Partner ein überregionales Hauptadroustennetz als wichtigem Beitrag zum Strukturwandel schaffen (siehe S. 23 ff.). Die überregionalen Radverkehrsverbindungen für das Rheinische Revier bilden das Rückgrat für das vorherige beschriebene städtereionale Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr.

4. Ausbau- und Instandsetzungsprogramm für Kreisstraßen, Radverkehrsanlagen, Brücken und Brückenbauwerke (AIP)

Im AIP wird der Handlungsrahmen für die Maßnahmen zum Neubau, zum Ausbau und zur Instandsetzung von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen für einen mittelfristigen Zeithorizont verankert. Hierin fließen die in den vorgenannten Konzepten erarbeiteten Maßnahmen für den Bereich der Kreisstraßen ein. Eine Fortschreibung des AIP ist für das Jahr 2025 in Vorbereitung.

Zahlen und Fakten

Radroutennetz StädteRegion Aachen
mit Radwegweisung (Stand 01.01.2025)

980 km (705km ohne Stadtgebiet Aachen)

46 Radverkehrsprojekte 2024

RS4 Radschnellweg Euregio (Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung)

- **zwei Infomessen** sowie Interaktive Karte
- **5.515 erreichte Personen** im Beteiligungszeitraum
18.12.2023 bis 11.02.2024 (Besucher, Mails, Webseiten, Eingaben)
- **270 Eingaben/Reaktionen** im Rahmen der Frühen
Öffentlichkeitsbeteiligung zur Linienbestimmung

Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen
(Stand 01.01.2025)

50,1 %

(59,2 km Radverkehrsanlagen an 118,2 km Kreisstraßen)

Umsetzung der **ersten Piktogrammreihe**
an einer Kreisstraße in der StädteRegion Aachen (siehe S. 39)

Zahlen zum Stadtradeln 2024

- **3.137** Teilnehmende in **160** Teams
- **530.166 km** insgesamt, **Ø 151 km** pro Kopf
- **88 t** CO₂ Einsparung (im Vergleich zur Autofahrt)

Radverkehrszählstellen
Bahntrassenradweg AC – JÜL

Spitzentag **01.05.2024** mit **8.867** gezählten Radfahrten

(insgesamt für beide Richtungen)

Projekte im Überblick

Erläuterungen zu den Projektdatenblättern

In diesem Kapitel werden die Projekte des A 64 der StädteRegion Aachen vorgestellt, welche im Jahr 2024 bearbeitet wurden.

Neben den, in der Einführung genannten, Zielkonzepten und Kooperationen mit den Projekten die daraus entstehen, sind die einzelnen Projekte in folgende Kategorien aufgeteilt:

- Projekte an den Kreisstraßen
- Regionale Projekte abseits von Kreisstraßen
- Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs

Die Projekte sind auf den zwei nachfolgenden Seiten in Übersichtskarten entsprechend verortet, sofern diese einen räumlichen Bezug aufweisen.

Alle Projekte werden in Form von Datenblättern präsentiert. Je nach Stand des Projektes werden diese mit Bildern oder Plänen visualisiert. Die Datenblätter sind in die folgenden drei Bereiche unterteilt:

Allgemeine Angaben

Das Datenblatt enthält im ersten Textabschnitt allgemeine Angaben zum Projekt aufgeführt. Die Projekte unterscheiden sich in einigen Punkten, z. B. punktuelle, lineare, bauliche oder konzeptionelle Maßnahmen, sodass sich die Angaben bei den einzelnen Datenblättern zum Teil unterscheiden.

Bei baulichen Maßnahmen sind zum Beispiel die Lage bzw. der Abschnitt der Maßnahme, die (Abschnitts-)Länge sowie gegebenenfalls die Ausbaubreite dargestellt. Die Angaben bei den weiteren Projekten sind beispielweise die Art der Maßnahme oder auch die beteiligten Kommunen/ Partner.

Projektbeschreibung

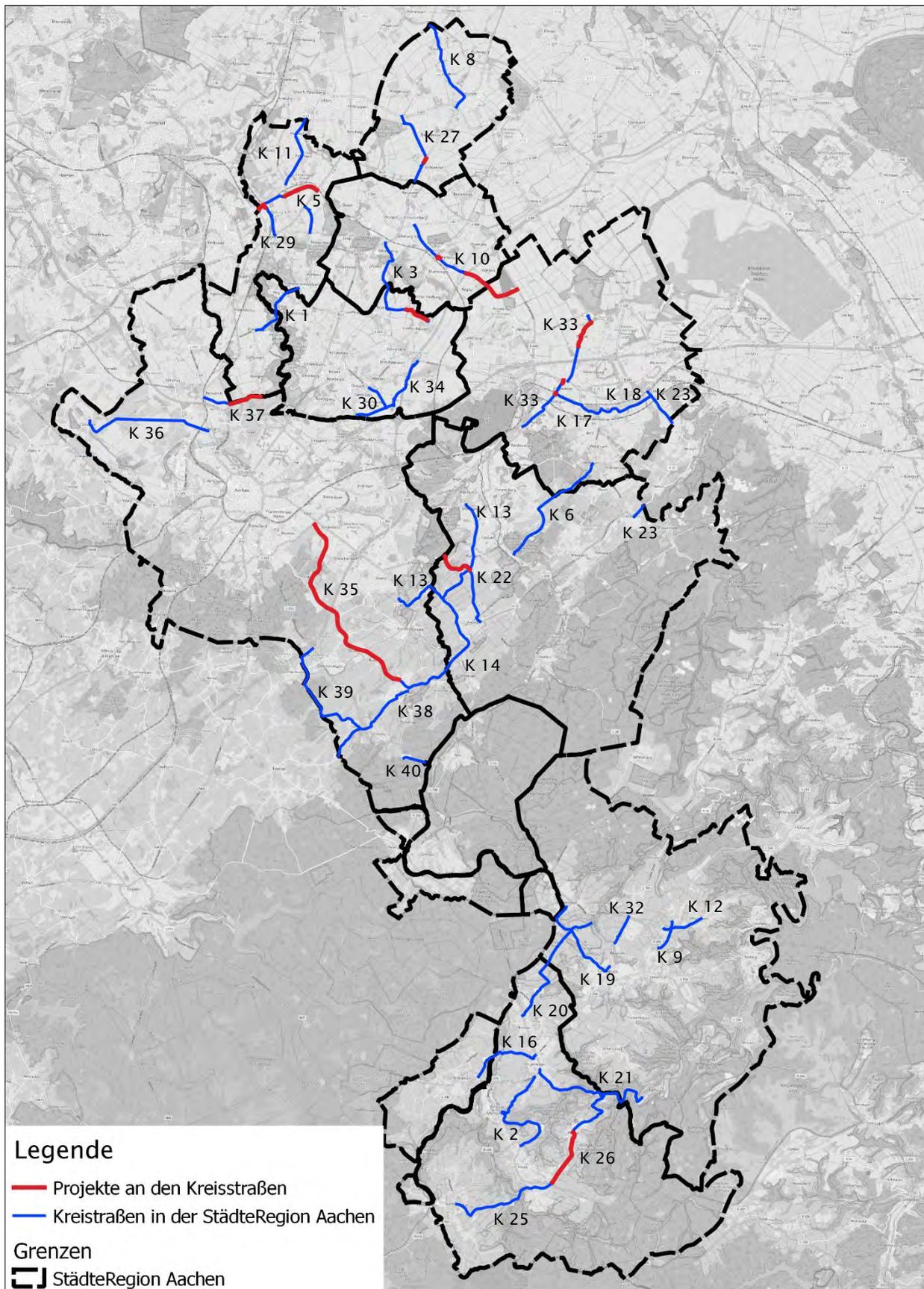
Die Projektbeschreibung enthält stichwortartig die wichtigsten Punkte zum Projekt. Informationen, vor allem mit dem Blick auf das Thema Radverkehr, werden hier dokumentiert, um einen Überblick von dem Projekt zu erhalten.

Projektverlauf

Im dritten Abschnitt des Datenblattes wird kurz der zeitliche Verlauf des Projektes aufgeführt von Beginn des Projektes, über den aktuellen Stand, bis hin zu einem Ausblick. In diesem Abschnitt werden auch die Arbeiten zu diesem Projekt im Jahr 2024 aufgezählt.

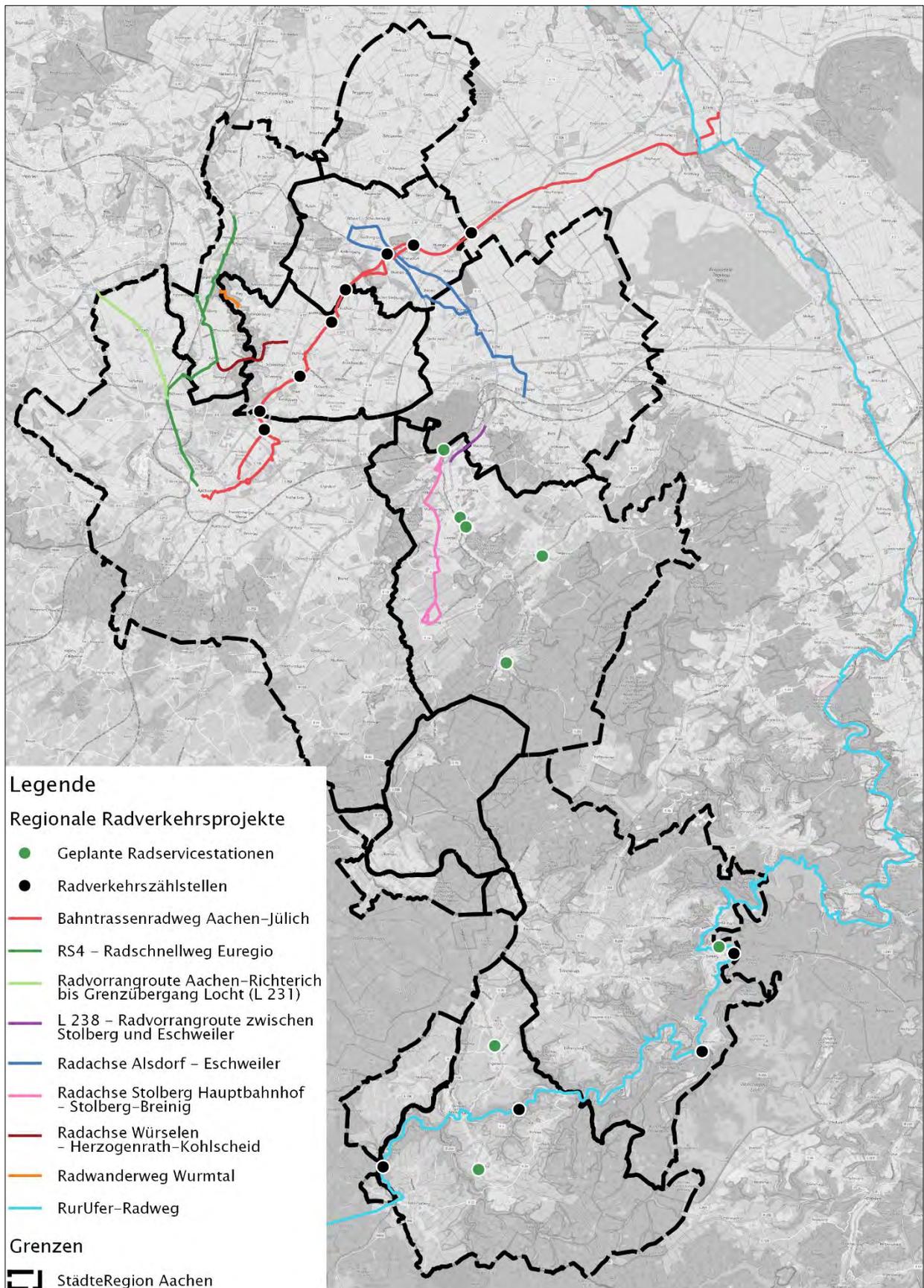
Übersichtskarte

Projekte an den Kreisstraßen



Übersichtskarte

Regionale Projekte abseits der Kreisstraßen



**Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und
fahrradfreundliche Städte, Gemeinden
und Kreise in Nordrhein-Westfalen
(AGFS NRW)**

Mitgliedschaft in der AGFS NRW



Radschleusen bei beengten Verhältnissen - Eine Musterlösung der StädteRegion Aachen -

AGFS Fachtagung 29.02.2024: „Machen geht immer: Lücken schließen, Netze bilden“



Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Netzwerkarbeit

Aufgabe der SR AC: Teilnahme an Facharbeitskreis und Mitgliedsversammlung

Beteiligte: über 100 kommunale Mitglieder, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV), Landesbetrieb Straßenbau

Projektbeschreibung

- Mitglied seit 2006, Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft alle sieben Jahre, nächste Verlängerung erforderlich im Jahr 2027
- Die AGFS NRW setzt sich seit 1993 für die Förderung aktiver Mobilität ein. Die Basis dafür bildet eine sichere, durchgängige und komfortable Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Bei deren Umsetzung unterstützt der kommunale Verein seine Mitglieder mit Fachinformationen, Beratungsangeboten, Kampagnen sowie Aktionen und bietet ihnen die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch.
- Als Sprachrohr vertritt die AGFS NRW die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber der Landes- und Bundespolitik und steht zudem im intensiven Austausch mit Vertretenden der Wirtschaft, der Wissenschaft und anderer Verbände
- Mit der Mitgliedschaft stärkt die StädteRegion Aachen ihre Kompetenz und die Netzwerkarbeit mit Kommunen, Kreisen und anderen Partnern in NRW
- Mitglieder der AGFS NRW erhalten zusätzlichen Zugang zu Fördermitteln für die Öffentlichkeitsarbeit

Projektverlauf

- Teilnahme am Facharbeitskreis der Projektleitenden
- Teilnahme an der AGFS-Fachtagung „Machen geht immer: Lücken schließen – Netze bilden“ 29.02.2024 in Essen; Vortrag der StädteRegion Aachen „Radschleusen bei beengten Verhältnissen“ mit Präsentation der von A 64 entwickelten Musterlösung für Überleitstellen an Ortseingängen
- Teilnahme am AGFS-Radverkehrskongress 23.05.2024 in Köln
- Teilnahme an der Mitgliederversammlung 05.09.2024 in Krefeld

Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)

Leitung der Arbeitsgruppe „Regionale Radinfrastruktur“



Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Netzwerkarbeit

Aufgabe der SR AC: Leitung der Arbeitsgruppe „Regionale Radinfrastruktur“

Beteiligte: StädteRegion Aachen, alle städteregionsangehörigen Kommunen, AVV GmbH, ASEAG

Projektbeschreibung

- Bestehend aus StädteRegion Aachen, AVV GmbH und ASEAG sowie allen städteregionsangehörigen Kommunen
- Erarbeiten von Konzepten und Lösungsvorschlägen, um die regionale Mobilitätswende zu fördern und somit einen wichtigen Betrag zur Reduzierung schädlicher Klimagase zu leisten
- Im Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) leitet A 64 die AG „Regionale Radinfrastruktur“
- Zentraler Bestandteil ist die Umsetzung der „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ mit dem Zielnetz 2040

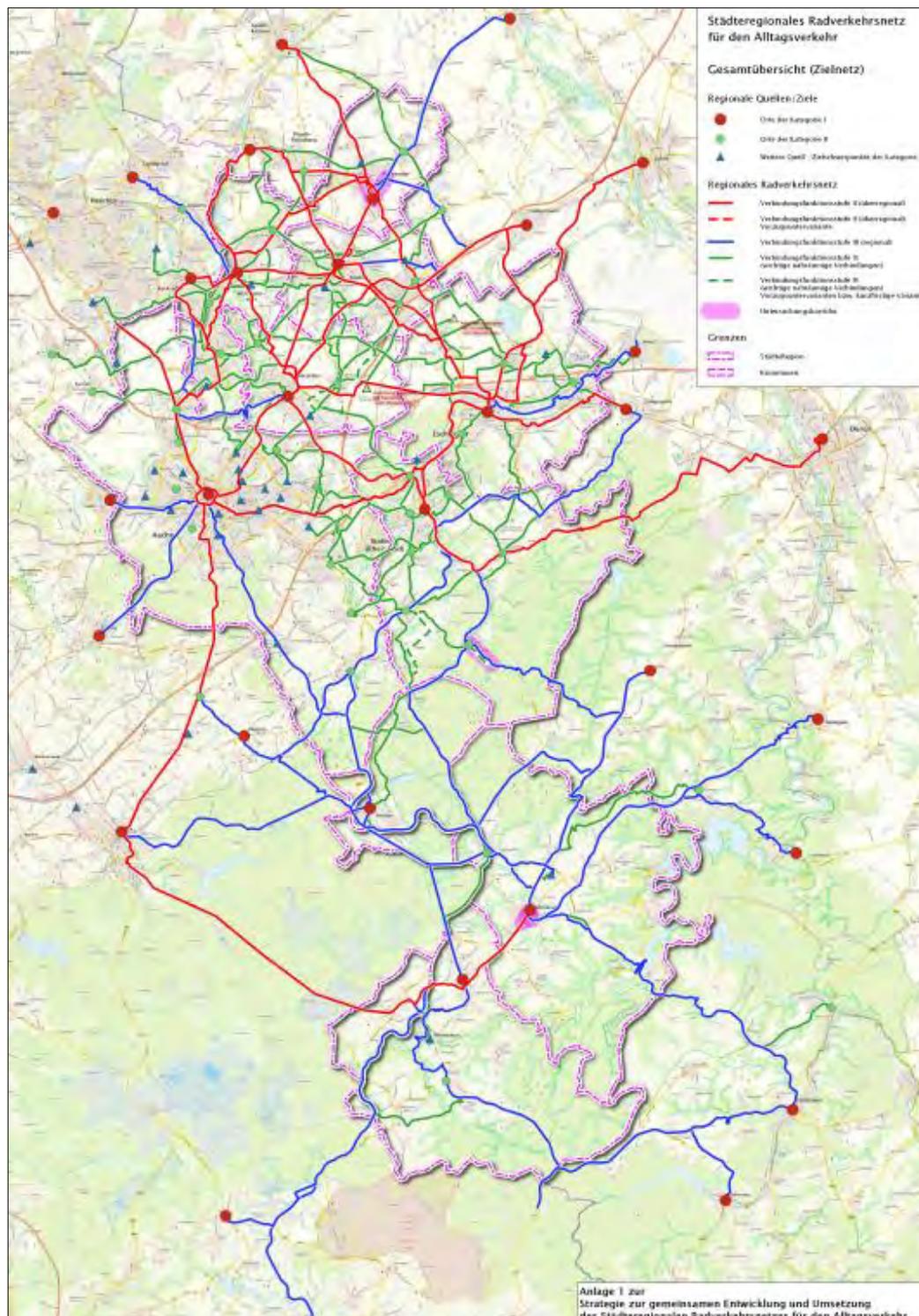
Projektverlauf

- Projektstart Mai 2022
- Arbeiten 2024:
 - Vorbereitung und Leitung von 4 Arbeitstreffen der AG
 - Formulierung und Abstimmung der Strategie mit allen Kommunen
 - Einholung des Grundsatzbeschlusses zur Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr (siehe S. 17 ff.)

Städteregionales Radverkehrsnetz

Projektbeschreibung

Die StädteRegion Aachen ist Mitglied des NEMORA. Sie hat anlässlich der 3. Regionalen Mobilitätskonferenz am 21.04.2023 das Memorandum of Understanding unterzeichnet und sich damit dazu bekannt, die regionale Mobilitätswende voranzubringen. Ein wichtiger Baustein dazu ist der Ausbau eines städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr als Gemeinschaftsaufgabe aller beteiligten Straßenbauasträger. Für die bessere Erkennbarkeit befindet sich der Plan, unterteilt in Nord und Süd, im Anhang.



Städteregionales Radverkehrsnetz – Beschlussfassung der Strategie

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Konzeption

Aufgabe der SR AC: Erarbeitung der Strategie

Beteiligte: StädteRegion Aachen, alle städteregionsangehörigen Kommunen,
Landesbetrieb Straßenbau

Projektbeschreibung

- Zum Ausbau dieses städteregionalen Radverkehrsnetzes wurde in der AG Regionale Radinfrastruktur die „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ erarbeitet
 - Partner*innen der Strategie sind die städteregionsangehörigen Kommunen, die StädteRegion Aachen und der Landesbetrieb Straßenbau
 - Strategie enthält ein Zielnetz, mit dem attraktive und unterbrechungsfreie Radverbindungen für den Alltagsverkehr geschaffen werden
 - Ausbau des Gesamtnetzes ist eine längerfristige Aufgabe, zum jetzigen Zeitpunkt Zielhorizont 2040
-

Projektverlauf

- Projektstart 2023
- Arbeiten in 2024:
 - Beitritt zur Strategie durch die StädteRegion Aachen, neun von zehn städteregionsangehörigen Kommunen und den Landesbetrieb Straßenbau
- Fortlaufende Bearbeitung 2025 ff.

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Konzeption

Aufgabe der SR AC: Vergabe des Masterplans

Projektbeschreibung

- Für den Ausbau des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr soll ein Masterplan erarbeitet werden
 - Masterplan stellt ein wesentliches Instrument zur effizienten Steuerung des gemeinsamen Netzausbaus aller Baulastträger dar
 - beschreibt die umzusetzenden Maßnahmen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte ab der Vorplanung und soll ein zielgerichtetes Vorgehen mit möglichst frühzeitiger Netzwirkung enthalten
 - Masterplan hat im Wesentlichen die Aufgabe, die Maßnahmen für einen stufenweisen Ausbau des Städteregionalen Radverkehrsnetzes zu ermitteln und nach Prioritäten zu sortieren
 - Anforderungen des Fußverkehrs und des ÖPNV sollen integriert werden
 - Förderung nach FöRi-Nah
-

Projektverlauf

- Projektstart September 2024
- Arbeiten 2024:
 - Durchführung des Vergabeverfahrens für die Planungsleistungen
 - Auftragsvergabe
- Abschluss geplant Ende 2025

Radservicestationen in der StädteRegion Aachen



Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Konzeption

Aufgabe der SR AC: Beauftragung der Lieferung

Beteiligte: StädteRegion Aachen, alle städteregionsangehörigen Kommunen

Projektbeschreibung

- In der StädteRegion Aachen wird ein flächendeckendes Netz an Radservicestationen angestrebt
- Radservicestationen dienen der Selbstreparatur von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen bei kleinen Pannen
- Erarbeitung einer Konzeption für den flächendeckenden Ausbau und Betrieb gemeinsam mit den Partnern des NEMORA
- StädteRegion Aachen beauftragt die Lieferung für die Ausstattung der Radservicestationen, die Montage und der weitere Betrieb erfolgt über die betreffende Kommune

Projektverlauf

- Projektstart 2024
- Arbeiten 2024:
 - Ermittlung von Lücken im Netz der bestehenden Radservicestationen in der AG Regionale Radinfrastruktur des NEMORA
 - Beauftragung der Lieferung für die Ausstattung der ersten acht Radservicestationen in Stolberg, Simmerath und Monschau
- Beschaffung weiterer Radservicestationen 2025 und je nach Bedarf in den Folgejahren

Städteregionales Mobilstationskonzept



Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Konzeption

Beteiligte: StädteRegion Aachen, alle städteregionsangehörigen Kommunen, AVV GmbH und ASEAG

Projektbeschreibung

- Im Rahmen der Konzepterstellung wurde mit allen städteregionalen Kommunen sowie der Stadt Aachen überlegt, welche Haltestellen zu Mobilstationen umgewandelt werden und welche Ausstattung diese erhalten sollen.
- Hinsichtlich des Themas Radverkehr wurde festgelegt, welche Fahrradabstellmöglichkeiten an den jeweiligen Stationen erforderlich sind (z.B. Fahrrad-sammelgarage, Fahrradboxen, überdachte Fahrradbügel, Fahrradreparaturstation)
- Förderung über die Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“ (FöRi-MM)
- Seitens der StädteRegion Aachen wurde ein Einplanungsantrag für 42 Mobilstationen gestellt
- Antrag zur Finanzierung (werden gefördert über go.Rheinland) sowie der Bau der Stationen ist Aufgabe der Kommunen

Projektverlauf

- Projektstart 2021
- Beschlussfassung des Konzeptes 2024
- Weitere Begleitung des Prozesses in den nächsten Jahren im Rahmen des Netzwerkes „NEMORA“

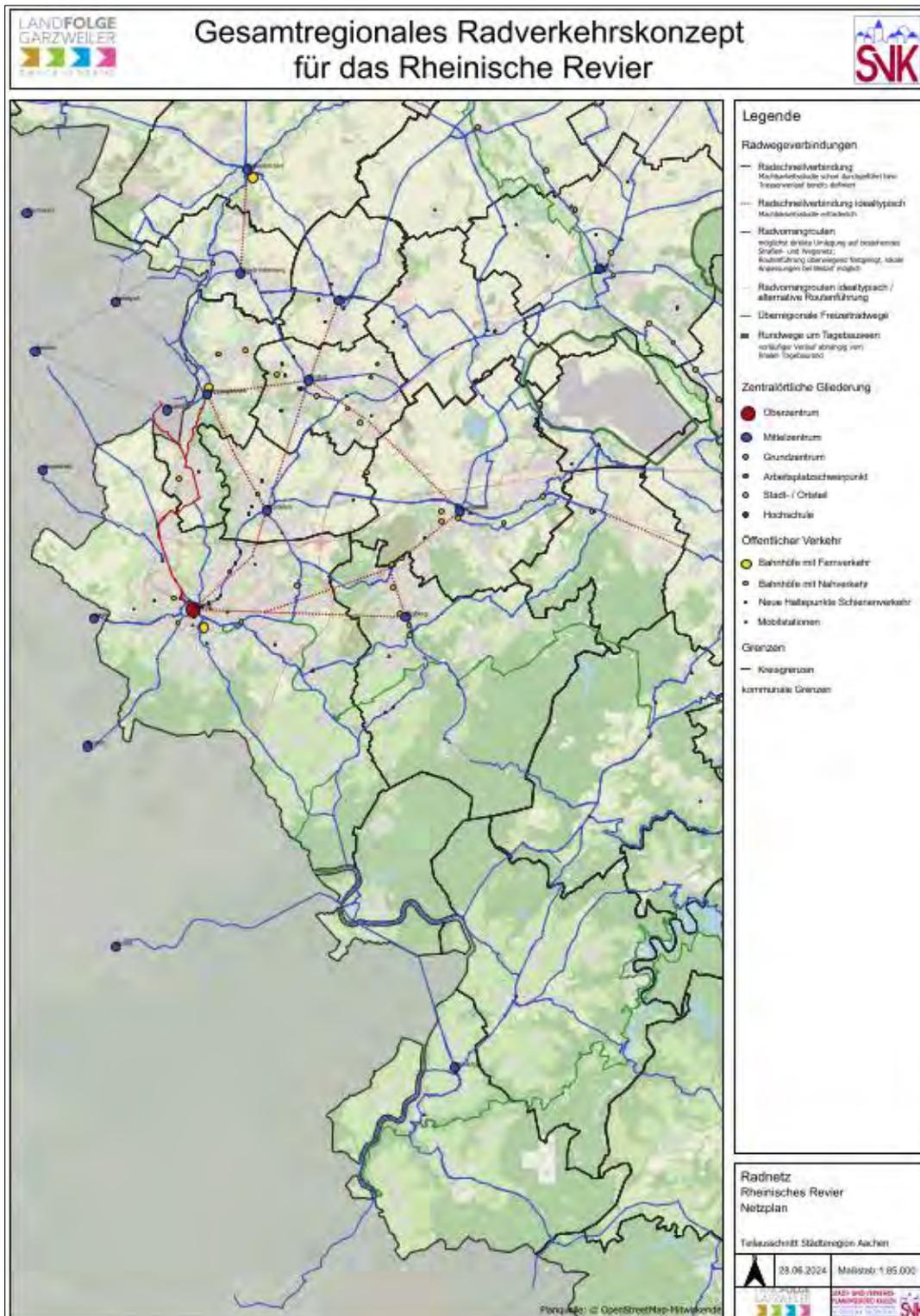
Rheinisches Radverkehrsrevier

Rheinisches Radverkehrsrevier

Projektbeschreibung

Die Projektpartner im Rheinischen Revier haben ein Konzept zur Schaffung eines überregionalen Radverkehrsnetzes abgestimmt. Damit liegt eine zusammenhängende, kommunen- und kreisgrenzenübergreifende Strategie mit einem Netzplan vor. Auf dieser Grundlage soll der systematische und abgestimmte Ausbau des regionalen Radverkehrs durch die Baulastträger entlang der wichtigen regionalen Achsen verfolgt werden.

Webseite: www.radverkehrsrevier.de





Rheinisches Radverkehrs Revier

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Netzwerkarbeit

Aufgabe der SR AC: Mitarbeit in der AG

Beteiligte: Zweckverband Garzweiler und Baulastträger

Projektbeschreibung

- Zweckverband Landfolge Garzweiler hat das Management des Netzwerks aller Projektpartner als Koordinierungsstelle übernommen, die die weitere interkommunale Planung und Umsetzung des Maßnahmenplans durch die einzelnen Baulastträger unterstützt
 - StädteRegion Aachen arbeitet als Koordinationspartnerin im Arbeitskreis des Netzwerkes mit
 - Förderung über Strukturwandelmittel Rheinisches Revier
-

Projektverlauf

- Projektstart Oktober 2022
- Arbeiten 2024:
 - Erarbeitung von Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen
 - Durchführung der Jahreskonferenz 2024
- Fortlaufende Bearbeitung 2025 ff.

Rheinisches Radverkehrsrevier – Machbarkeitsstudie RSV Aachen – Frechen

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Machbarkeitsstudie

Aufgabe der SR AC: Mitarbeit am Projekt

Länge: im Bereich der StädteRegion Aachen ca. 24 km

Projektbeschreibung

- Für die Verbindung Aachen – Stolberg – Eschweiler – Düren – Frechen wurden für das Zielnetz des Rheinischen Radverkehrsreviers hohe Radfahrpotentiale ermittelt, die den Ausbau zu einer Radschnellverbindung (RSV) rechtfertigen
 - In der Machbarkeitsstudie werden verschiedene Varianten der Linienführung untersucht, eine Vorzugsvariante erarbeitet und die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung ermittelt
 - Projektpartner sind die StädteRegion Aachen, der Zweckverband Landfolge Garzeiler (Projektkoordination und Auftraggeber) der Kreis Düren und der Rhein-Erft-Kreis sowie die anliegenden Kommunen
-

Projektverlauf

- Projektstart Dezember 2024
- Auftakttermin zum Projektstart 2024
- Abschluss der Studie im Herbst 2025

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Machbarkeitsstudie

Aufgabe der SR AC: Mitarbeit am Projekt

Beteiligte: im Bereich der StädteRegion Aachen ca. 18 km

Projektbeschreibung

- Für die Verbindung Aachen – Würselen – Alsdorf – Baesweiler wurden für das Zielnetz des Rheinischen Radverkehrsreviers hohe Radfahrpotentiale ermittelt, die den Ausbau zu einer Radschnellverbindung (RSV) rechtfertigen
 - In der Machbarkeitsstudie werden verschiedene Varianten der Linienführung untersucht, eine Vorzugsvariante erarbeitet und die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung ermittelt
 - Projektpartner sind die StädteRegion Aachen, der Zweckverband Landfolge Garzweiler (Projektkoordination und Auftraggeber) die Städte Aachen, Würselen, Alsdorf und Baesweiler
-

Projektverlauf

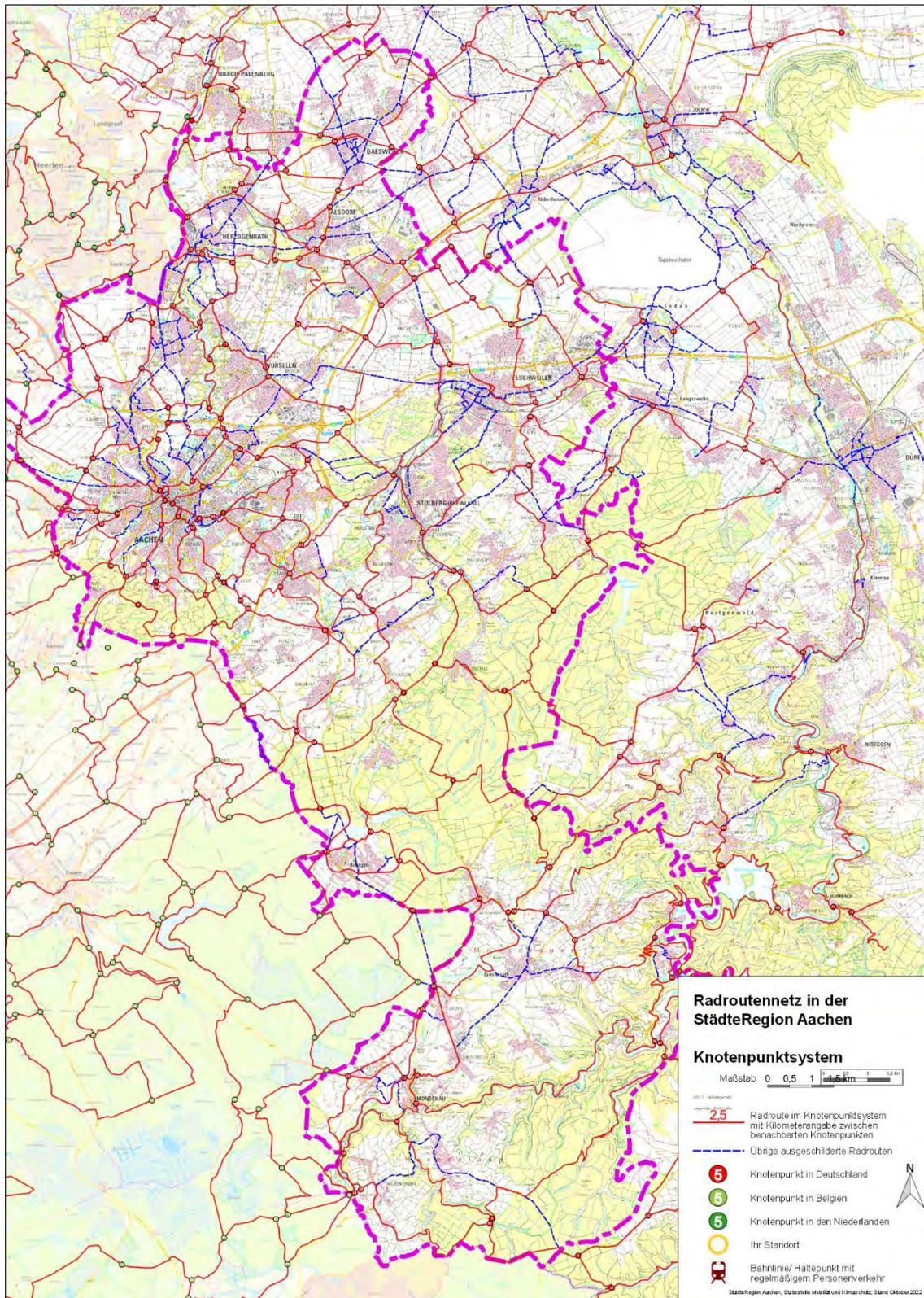
- Projektstart August 2024
- Arbeiten 2024:
 - Starttermin und zwei Arbeitskreistreffen
 - Erarbeitung von zwei Linienvarianten
- Bestandsaufnahme für die Varianten 2025
- Abschluss der Studie Ende 2025

Radroutennetz der StädteRegion Aachen

Radroutennetz der StädteRegion Aachen

Projektbeschreibung

Die StädteRegion Aachen hat auf der Grundlage von Verwaltungsvereinbarungen mit den Kommunen seit 1998 ein Radroutennetz für Alltags- und Freizeitverkehr mit einer Radwegweisung aufgebaut. Das Radroutennetz hat derzeit eine Gesamtlänge von etwa 1.000 km.



Radroutennetz StädteRegion Aachen – Ersatzbeschaffung der Wegweisung



Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Laufende Aufgabe

Aufgabe der SR AC: Ersatzbeschaffung für die Kommune

Beteiligte: alle städtereionsangehörigen Kommunen außer Stadt Aachen

Projektbeschreibung

- Mit Verwaltungsvereinbarungen hat die StädteRegion Aachen seit 1998 die Aufgabe übernommen, auf Anforderung der jeweiligen Kommune das erforderliche Ersatzmaterial bei Beschädigung, Alterung und Verlust zu beschaffen und den Kommunen zur Montage zur Verfügung zu stellen
-

Projektverlauf

- Projektstart 1998
- Laufende Beschaffung auf Anforderung der Kommunen
- Vorbereitung der Umstellung auf eine Unterhaltung der Radwegweisung durch einen externen Dienstleister in Abstimmung mit den Kommunen. Erarbeitung eines Vorschlags zur Vorgehensweise für die AG Regionale Radinfrastruktur des NEMORA (siehe S. 15 ff.). Entwurf einer Muster-Verwaltungsvereinbarung, die an Stelle der bestehenden Verwaltungsvereinbarungen treten soll.
- Fortlaufendes Projekt

Radroutennetz StädteRegion Aachen – Überarbeitung des Katasters

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Laufende Aufgabe

Aufgabe der SR AC: Verwaltung des Wegweiskatasters

Beteiligte: alle städtereionsangehörigen Kommunen außer Stadt Aachen

Projektbeschreibung

- Bestandskataster der Radwegweisung wird seit 2020 im GIS-System QGis als Datenbank geführt
 - Änderungen in der Radwegweisung werden in die Datenbank eingepflegt
-

Projektverlauf

- Projektstart 2020
- Arbeiten 2024:
 - Übernahme der geplanten Zeitschleifen
 - Übernahme von Änderungen aus früheren Jahren
- Fortlaufendes Projekt

Projekte an den Kreisstraßen

Ausbau der Broicher Straße – Heilig-Geist-Gymnasium bis Linden Neusen



Allgemeine Angaben

Abschnitt: Heilig-Geist-Gymnasium (HGG) bis Ortseingang Linden Neusen

Abschnittslänge: ca. 1.000 m

Ausbaubreite: 1,50 – 3,00 m abhängig von der Führungsform

Projektbeschreibung

- Zum 1.1.2016 wurde die ehemalige L 164 zur K 3 in der Baulast der Städteregion Aachen abgestuft
- Im Bereich der Ortslage Broich in Höhe des HGG ist die K 3 in einem besonders schlechten Zustand und bedarf einer grundhaften Erneuerung
- Stadt Würselen plant in Abstimmung mit der ASEAG eine Umgestaltung der Busanbindung im Bereich des HGG, welche gemeinsam mit der grundhaften Erneuerung durchgeführt werden soll
- Im Zuge der Planungen wurden diverse Elemente für den Radverkehr geplant (Überleitungsstellen, Radwege und Schutzstreifen)

Projektverlauf

- Projektstart 2018
- Vergabe der Bauleistungen Mitte 2024
- Baubeginn August 2024

Ausbau der Radverkehrsanlagen von der Grenze bis zum Kreisverkehr K 29

K 5
Herzogenrath



Allgemeine Angaben

Abschnitt:	niederländische Grenze bis Kreisverkehr K 5/ K 29
Abschnittslänge:	ca. 250 m
Ausbaubreite:	Geh-/Radweg 2,40 bis 4,00 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitstrennstreifen

Projektbeschreibung

- Mit Fertigstellung Mitte 2020 wurde die Brücke über die Wurm an der K 5 umfassend instandgesetzt und die auf niederländischer Seite bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen über das Bauwerk geführt und an den Bestand in der Kirchrather Straße angeschlossen.
- Lediglich schmale Radwege in einer Breite von unter 1,30 Meter ohne Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn neben ebenso schmalen Gehwegen in einer Breite von ca. 1,40 Meter vorhanden
- Umbau des Geh- und Radweges zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit einer Breite von ca. 2,40 bis 4,00 Metern in Asphaltbauweise
- Kombiniert mit einer Fahrbahninstandsetzung auf einer Länge von ca. 210 Meter sowie im Kreisverkehr

Projektverlauf

- Projektstart 2021
- Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen erfolgte im Herbst 2024
- Baubeginn im Oktober 2024
- Fertigstellung: Juni 2024

Machbarkeitsstudie Umgestaltung der K 5 im Bereich August-Schmidt-Platz



Allgemeine Angaben

Abschnitt: Fliederstraße bis L 232

Abschnittslänge: ca. 200 m

Ausbaubreite: wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeitet

Projektbeschreibung

- Nicht regelkonforme Radverkehrsführung im Zuge der K 5 im Bereich des August-Schmidt-Platz
- Radwegeführung auf der Südseite durch einen Bereich mit intensiver Fußgängernutzung, besonders im Sommer queren Gäste der Gastronomie den Radweg was zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden führt
- Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Verkehrsverbesserung der K 5 in Herzogenrath Merkstein mit den Bestandteilen
 - Analyse des Bestands einschließlich der Erhebung von Daten zum fließenden und ruhenden Verkehr
 - Empfehlungen und Grobkonzepte sowohl für den gesamten Bereich als auch für den kleinräumigen Bereich um den August-Schmidt-Platz

Projektverlauf

- Projektstart Anfang 2021
- Planung des großräumigen Bereichs wurde auf Grund der Neumarkierung im Rahmen der Straßenunterhaltung vorgezogen

Neumarkierung der Kirchrather Straße in der Ortsdurchfahrt Merkstein

K 5
Herzogenrath



Allgemeine Angaben

Abschnitt: L 47 Willibrordstraße bis Fliederstraße
Abschnittslänge: ca. 1.200 m
Ausbaubreite: beidseitige Schutzstreifen 1,50 m

Projektbeschreibung

- Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Verkehrsverbesserung der K 5 in Herzogenrath Merkstein mit den Bestandteilen:
 - Analyse des Bestands einschließlich der Erhebung von Daten zum fließenden und ruhenden Verkehr
 - Empfehlungen und Grobkonzepte sowohl für den gesamten Bereich als auch für den kleinräumigen Bereich um den August-Schmidt-Platz
- Für den großräumigen Bereich zwischen L 47 Willibrordstraße und Fliederstraße zunächst mögliche Verkehrsverbesserungen ohne eine bauliche Neuaufteilung des Straßenraumes lediglich durch kleine punktuelle Anpassungen und in erster Linie durch eine Neumarkierung
- Neumarkierung u. a. von Radschutzstreifen im Rahmen der Straßenunterhaltung, da die bestehende Markierung in diesem Abschnitt durch diverse Aufbrüche und Flickstellen aber auch Abnutzung nicht mehr vollständig und verblasst ist
- Im Zuge dessen soll die Radverkehrsführung im Rahmen der Möglichkeiten an den aktuellen Stand der Technik und die aktuelle Rechtslage angepasst werden

Projektverlauf

- Projektstart Anfang 2021
- Planung des großräumigen Bereichs wurde auf Grund der Neumarkierung im Rahmen der Straßenunterhaltung vorgezogen
- Ausschreibung und Vergabe der Markierungsarbeiten erfolgte im Juni 2024
- Fertigstellung: August 2024



Allgemeine Angaben

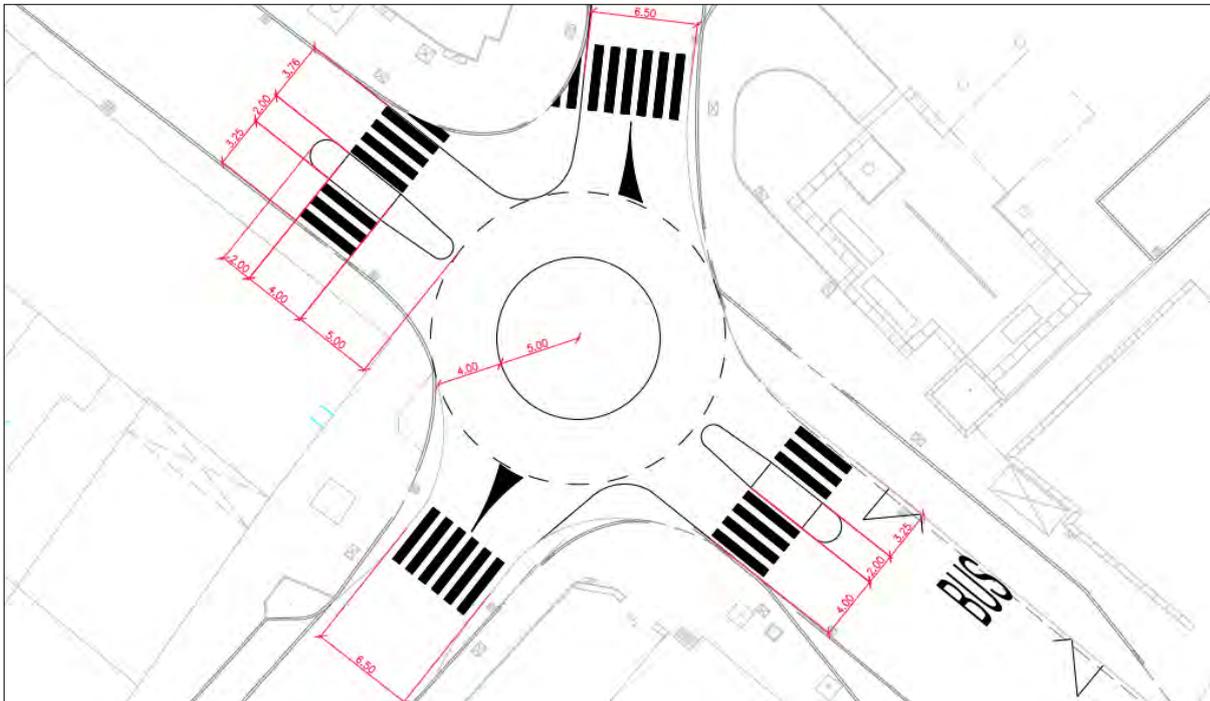
Abschnitt:	Brücke über die A 44 bis Kinzweiler
Abschnittslänge:	ca. 1.600 m
Ausbaubreite:	nach aktuellen Richtlinien

Projektbeschreibung

- Vorhandene Geh-/Radwege weisen teilweise starke Oberflächenschäden auf und Ausbauzustand entspricht nicht den aktuellen Richtlinien
- Im Bereich des Knotens der K 10 mit Jakobstraße und Alter Römerweg nur unzureichende und ungesicherte Querungsmöglichkeiten für Radfahrende und Zufußgehende vorhanden
- Teilabschnitt der regionalen Radachse Alsdorf – Esweiler (siehe S. 59), Berücksichtigung des dafür vorgesehenen Standards als Radvorrangroute
- Ausbau der Radverkehrsanlagen als Radvorrangroute entsprechend der aktuellen Richtlinien und Umbau des Knotens in einen Kreisverkehrsplatz mit Querungsmöglichkeiten für Radfahrende und Zufußgehende
- Fahrbahninstandsetzung der K 10 auf einer Länge von ca. 1.000 Metern
- Beschlussvorlage für die Ingenieurvergabe (2022)

Projektverlauf

- Vergabe der Ingenieurleistungen Anfang 2022
- Notwendigkeit einer Entwässerungskonzeption, Beauftragung Mitte 2023
- Abstimmungen bzgl. der Entwässerung mit dem A 70 der StädteRegion Aachen in 2024
- Baubeginn geplant 2026



Allgemeine Angaben

Abschnitt:	Knotenpunkt K 10/ Blumenrather Straße/ Marienstraße
Ausbaubreite:	Minikreisel, Durchmesser ca. 18 m
Beteiligte:	nach aktuellen Richtlinien

Projektbeschreibung

- Vorhandene Lichtsignalanlage (LSA) ist mittelfristig abgängig
- Umgestaltung in eine alternative Knotenpunktform, bei der Radverkehrsanlagen integriert werden können, da es der einzige Knotenpunkt auf der Strecke ohne Radverkehrsanlage ist
- Überlegung der Umgestaltung des Knotenpunktes in einen Minikreisel in einem Verkehrsversuch, da dieses ohne große bauliche Veränderungen umsetzbar wäre
- Besonderes Augenmerk der Planung ist die Beachtung der Schleppekurven, da dort regelmäßig Linienbusse verkehren

Projektverlauf

- Projektstart 2022
- Durchführung einer Verkehrszählung Ende 2023
- Vorbemessung des Knotenpunktes und Überprüfung der Schleppekurven Anfang 2024
- Abstimmung mit der Stadt Alsdorf und der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) Ende 2024
- Durchführung von Fahrversuchen mit der ASEAG geplant Anfang 2025

Um- und Ausbau des Radweges Obersteinstraße



Allgemeine Angaben

Abschnitt: OD Büsbach bis Aachener Straße L 220

Abschnittslänge: 810 m

Ausbaubreite: Geh-/Radweg 2,50 m

Projektbeschreibung

- Aufbau des Radweges aus Asphalt weist mehrere Schadstellen wie Risse und Aufbrüche auf
- Breite des Radweges zwischen 2,00 und 2,20 m
- Um- und Ausbau des Radweges entlang der K22 über 810 m in Form einer Radwegeverbreiterung auf die Mindestbreite von 2,50 m und neuer Asphaltaufbau
- Beschlussvorlage für die Ingenieurvergabe (2023)
- Förderung nach FöRi-kom-Stra

Projektverlauf

- 09/2022 Einplanungsantrag
- Ausführungsplanung und Ausschreibung der Baumaßnahme abgeschlossen (2024)
- Nach öffentlicher Ausschreibung wurde 12/2024 eine Baufirma mit der Umsetzung der Maßnahme beauftragt.
- Baubeginn für 2025 geplant



Allgemeine Angaben

Abschnitt: Monschau-Höfen bis Monschau-Rohren
Abschnittslänge: 1.700 m
Ausbaubreite: Geh-/Radweg 2,50 m

Projektbeschreibung

- Aufbau des Radweges, Asphalt und Pflaster, weist mehrere Schadstellen wie Risse und Unebenheiten auf
- Breite des Radweges zwischen 2,00 m und 2,20 m
- Um- und Ausbau des Radweges entlang der K 26 über 1.700 m in Form einer Radwegeverbreiterung auf die Mindestbreite von 2,50 m sowie eines neuen Asphaltaufbaus
- Beschlussvorlage für die Ingenieurvergabe (2021)
- Förderung nach FöRi-kom-Stra

Projektverlauf

- 09/2022 Einplanungsantrag
- Genehmigungs- und Ausführungsplanung der Baumaßnahme abgeschlossen (2024)
- Ausschreibung der Baumaßnahme für 2025 geplant

Markierung von Radschutzstreifen auf der Aachener Straße



Allgemeine Angaben

Abschnitt:	Luxemburger Straße bis Mariastraße
Abschnittslänge:	ca. 520 m
Ausbaubreite:	Radschutzstreifen 1,50 – 1,75 m

Projektbeschreibung

- Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes Aachener Straße/ Eschweilerstraße/ Kapellenstraße erfolgt in Verbindungen mit den Planungen der Regiotram
- Maßnahme ist im AIP 2014 aufgeführt
- Zunächst kurzfristige Verbesserung der Radverkehrsführung durch Markierung von Radschutzstreifen in einer Breite von 1,50 bis 1,75 m
- Geschützte Auf- und Ableitungsstellen der Radschutzstreifen
- Überlegungen für die Gestaltung der Luxemburger Straße als Fahrradstraße

Projektverlauf

- Projektstart 2016
- Überlegungen zur Umgestaltung durch Markierungslösungen seit 2022
- Fertigstellung der Planung der Markierung im Herbst 2024
- Abstimmung mit der Stadt Baesweiler 2025

Planung einer Piktogrammreihe im Zulauf auf den Kreisverkehr mit der K 5

K 29
Herzogenrath



Allgemeine Angaben

Abschnitt: Bicherouxstraße 85a bis Kreisverkehr K 5
Abschnittslänge: 110 m
Markierung: Piktogrammreihe

Projektbeschreibung

- Lückenschluss zwischen den Radverkehrsanlagen der K 29 und dem Kreisverkehr
- Kennzeichnung der durchgehenden Radverkehrsführung durch Markierung einer Piktogrammreihe
- Piktogrammreihe erstmals möglich durch Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen für Piktogrammreihen auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen aus dem Jahr 2023
- Erstmalige Umsetzung an einer Kreisstraße in der StädteRegion Aachen
- 6 Sinnbilder Radverkehr nach RMS / § 39(7) StVO (Breite 1,00 m, Länge 1,30 m)

Projektverlauf

- Projektstart April 2024
- Markierung der Piktogrammreihe im Juni 2024
- Projekt ist abgeschlossen

Verbesserung der Verkehrsführung für den Radverkehr an der Einmündung K 18



Allgemeine Angaben

Abschnitt: Einmündung K 18 Talstraße

Abschnittslänge: 80 m

Ausbaubreite: Radfahrstreifen 1,85 m; Piktogrammreihe auf der Kfz-Fahrbahn

Projektbeschreibung

- Gemeinschaftsprojekt mit der Stadt Eschweiler
- Bestandsorientierter Endausbau der Nebenanlagen des Einmündungsbereichs mit Lückenschluss für die Radverkehrsanlagen
- Planung eines Radfahrstreifens mit einer Breite von 1,85 Metern sowie teilweise einer Piktogrammreihe auf der Kfz-Fahrbahn

Projektverlauf

- Projektstart 2022
- Abstimmung der Verkehrsführung 2024
- Fertigstellung der Planung sowie Baubeginn 2025 geplant

Neuaufteilung des Querschnitts im Zuge der Instandsetzung der Indebrücke

K 33
Eschweiler



Allgemeine Angaben

Abschnitt: Dechant–Deckers–Straße bis Indestraße

Abschnittslänge: 120 m

Ausbaubreite: Radweg Westseite 2,75 m; Geh-/Radweg Ostseite 3,25 m

Projektbeschreibung

- Neuaufteilung des Querschnitts im Zuge der Instandsetzung der Indebrücke einschließlich Fahrbahnerneuerung
- Anlage von Radwegen bzw. Radfahrstreifen als Lückenschluss zwischen den Knoten Langwahn/ Dechant–Deckers–Straße und Langwahn/ Indestraße
- Zentraler Bestandteil der regionalen Radachse Alsdorf – Eschweiler (siehe S. 59) und Anschluss an die von der Stadt Eschweiler geplanten Fahrradstraße Dechant–Deckers–Straße
- Förderung nach FÖRi–kom–Stra

Projektverlauf

- Projektstart 2023
- Abstimmung der Entwurfsplanung mit dem Landesbetrieb und der Stadt Eschweiler in 2024
- Lichtsignalplanung ist 2024 erfolgt
- Baubeginn geplant für 2026



Allgemeine Angaben

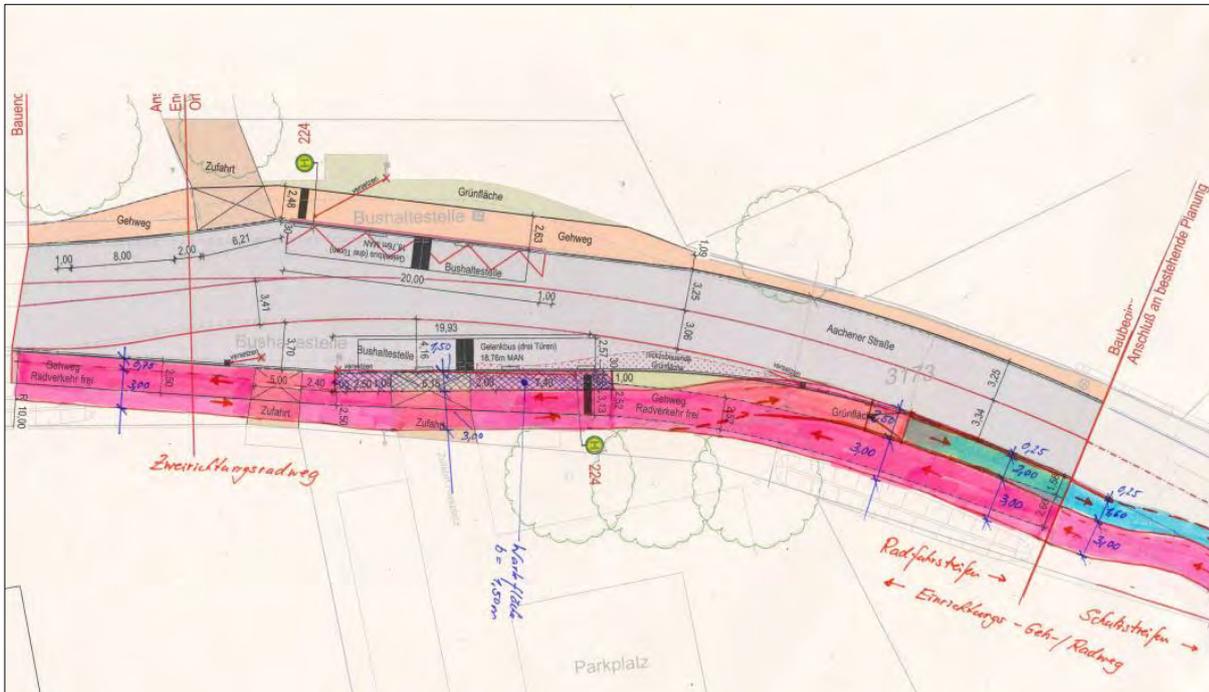
Abschnitt:	Heinrich-Heine-Straße bis Fronhovener Straße
Abschnittslänge:	1.120 m
Ausbaubreite:	1,50 m

Projektbeschreibung

- Ausbau der K 33 in der Ortsdurchfahrt Dürwiss da der Zustand erneuerungsbedürftig ist und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aller Verkehrsteilnehmenden
- In Abstimmung mit der Stadt Eschweiler Markierung von beidseitigen Rad-schutzstreifen mit einer Breite von je 1,50 Meter durch einen unterbrochenen Schmalstrich auf der Fahrbahn inkl. Roteinfärbung
- Umbau des Knotenpunktes Jülicher Straße/ Fronhovener Straße/ Am Kleekamp zu einem Kreisverkehr

Projektverlauf

- Baubeginn im Februar 2022
- Abschluss der Bauarbeiten im Juli 2024
- Maßnahme ist abgeschlossen



Allgemeine Angaben

Abschnitt:	Ortseingang Walheim bis Bushaltestelle „Walheim Friedhof“
Abschnittslänge:	ca. 70 m
Beteiligte:	StädteRegion Aachen, Stadt Aachen, ASEAG

Projektbeschreibung

- Stadt Aachen plant barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle „Walheim Friedhof“
- Radverkehrsführung am Ortseingang wird im Vorgriff auf die Überplanung der Radverkehrsanlagen auf der gesamten Länge der K 35 (siehe S. 48) geplant
- Anpassung an die geplanten Qualitätsstandards der Radvorrangroute Walheim – Kornelimünster
- Förderung über FöRi-Nah

Projektverlauf

- Projektstart Juli 2023
- Arbeiten 2024:
 - Abstimmung der Planungsidee
 - Einstieg in die Vorplanung
- Planung durch die Stadt Aachen 2025
- Baubeginn 2026 geplant

Überplanung der Radverkehrsanlagen entlang der K 35



Allgemeine Angaben

Abschnitt:	Aachen–Forst bis Aachen–Walheim
Abschnittslänge:	ca. 5.700 m
Ausbaubreite:	wird im Planungsprozess festgelegt

Projektbeschreibung

- K 35 weist eine übergeordnete Bedeutung für den Radverkehr auf (ab der Einmündung Kornelimünsterweg ist sie Teil der Radvorrangroute Walheim – Kornelimünster der Stadt Aachen)
- Mehrere Straßenabschnitte über eine Gesamtlänge von 5.700 m außerhalb der geschlossenen Ortsdurchfahrten mit unterschiedlichen verkehrlichen Voraussetzungen
- Herstellung einer hochwertigen Radverkehrsverbindung für den Alltagsradverkehr nach aktuellem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Standards der Stadt Aachen für die geplanten Radvorrangrouten
- Um- und Ausbau des gemeinsamen Geh-/Radwegs sowie neuer, bzw. teilweise erstmaliger, Asphaltaufbau
- Zusätzlich mehrere Deckensanierungen, eine Fahrbahnsanierung im Vollausbau, barrierefreier Ausbau von insgesamt 13 Bushaltestellen und eine abschnittsweise Kanalsanierung
- Förderung über FöRi-Nah

Projektverlauf

- Projektstart: Februar 2024
- Vorbereitung der Ausschreibung der Planungsleistungen 2024
- Vergabe der Ingenieurleistungen 2025 geplant



Allgemeine Angaben

Abschnitt:	Brücke über die L 232 bis Einmündung Ferberberg
Abschnittslänge:	ca. 480 m
Ausbaubreite:	Geh-/Radweg 2,20 – 2,50 m

Projektbeschreibung

- Teilabschnitt der regionalen Radachse Aachen–Richterich – Würselen der Strategie Städteregionales Radverkehrsnetz Alltagsverkehr (siehe S. 17 ff. und 61)
- Sanierung des Radweges entlang der K 37, da das vorhandene Pflaster, ca. 50 Jahre alt, regelmäßig an den Rändern zuwuchs und durch Absackungen nicht mehr komfortabel war
- Asphalteinbau auf einer Breite von 2,50 Metern bzw. in einem Bereich 2,20 Meter, da der Radweg durch Hecken und Baumbestand begrenzt wird
- Kompensierung der Versiegelung der Oberfläche durch Ausgleichpflanzungen direkt an der Strecke

Projektverlauf

- Das Projekt wurde im Rahmen der Billigkeitsrichtlinie umgesetzt (Maßnahmenbeginn 11/2022)
- Bauzeit 22.05.2023 bis 30.06.2023
- 2024 wurden die Ausgleichspflanzungen beauftragt und vorgenommen, insgesamt 10 Bäume entlang des Radweges
- Fertigstellungspflege für die Bäume Frühjahr 2025 geplant



Allgemeine Angaben

Abschnitt: Einmündung Ferberberg bis L 244

Abschnittslänge: ca. 700 m

Ausbaubreite: Geh-/Radweg 2,50 m

Projektbeschreibung

- Teilabschnitt der regionalen Radachse Aachen–Richterich – Würselen der Strategie Städteregionales Radverkehrsnetz Alltagsverkehr (siehe S. 17 ff. und 61.)
- Anknüpfung an das Projekt an der K 37 1. BA (s. vorherige Seite)
- Verbreiterung und Asphaltierung der Nebenanlage möglichst auf 2,50 Meter
- Ausgangszustand: Pflaster in einer Breite von 2,00 bis 2,20 Metern
- Zusätzlich partielle Fahrbahnsanierung, barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen „Ferberberg“ und Ertüchtigung von insgesamt acht Abläufen

Projektverlauf

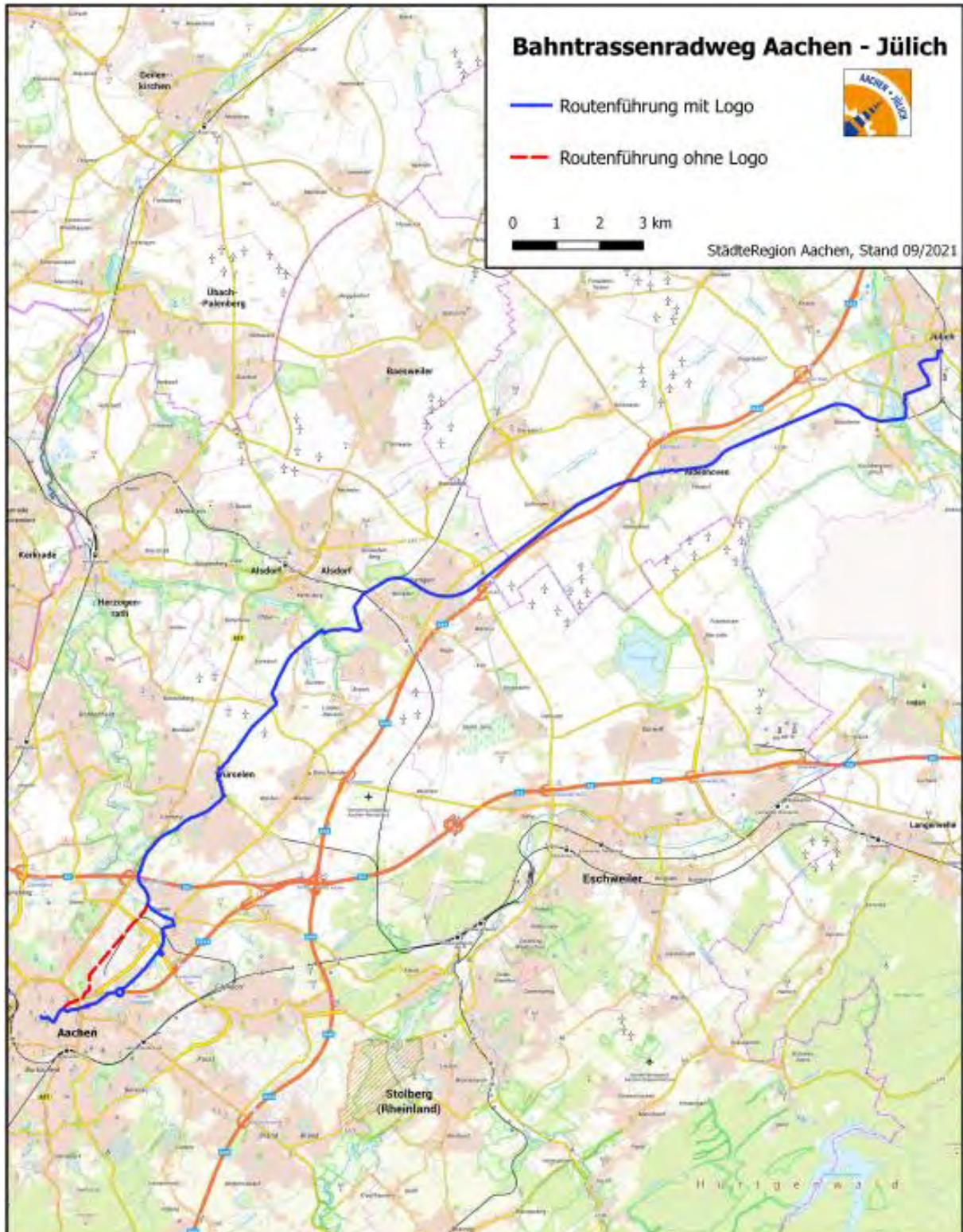
- Ausschreibung und Vergabe der Ingenieurleistungen sind 2024 erfolgt
- Vorplanung im ersten Halbjahr 2025
- Einreichung Einplanungsantrag Mitte 2025 geplant
- Zeitplan für weitere Leistungsphasen und Ausführung wird im Zuge der Grundlagenermittlung und Vorplanung erarbeitet

Regionale Projekte abseits von Kreisstraßen

Bahntrassenradweg Aachen – Jülich

Projektbeschreibung

Der Bahntrassenradweg (BTR) stellt neben der Funktion im Freizeitverkehr eine wichtige regionale Verbindung für den Alltagsverkehr zwischen Aachen, Würselen, Alsdorf/ Mariadorf/ Hoengen und dem Kreis Düren dar. Der gesamte Radweg ist mit einem eigenen Logo beschildert. Die Planung erfolgt stufenweise in fünf Bauabschnitten. Die ersten drei Bauabschnitte sind bereits fertiggestellt. Der Radweg weist eine Breite von 3,00 bis 4,00 Metern auf.



4. Bauabschnitt Mariagrube



Allgemeine Angaben

Lage:	Querung der Bahnstrecke HZ–STO bis Feldstraße (Alsdorf–Hoengen)
Länge:	ca. 1.200 m
Ausbaubreite:	Geh-/Radweg 4,00 m

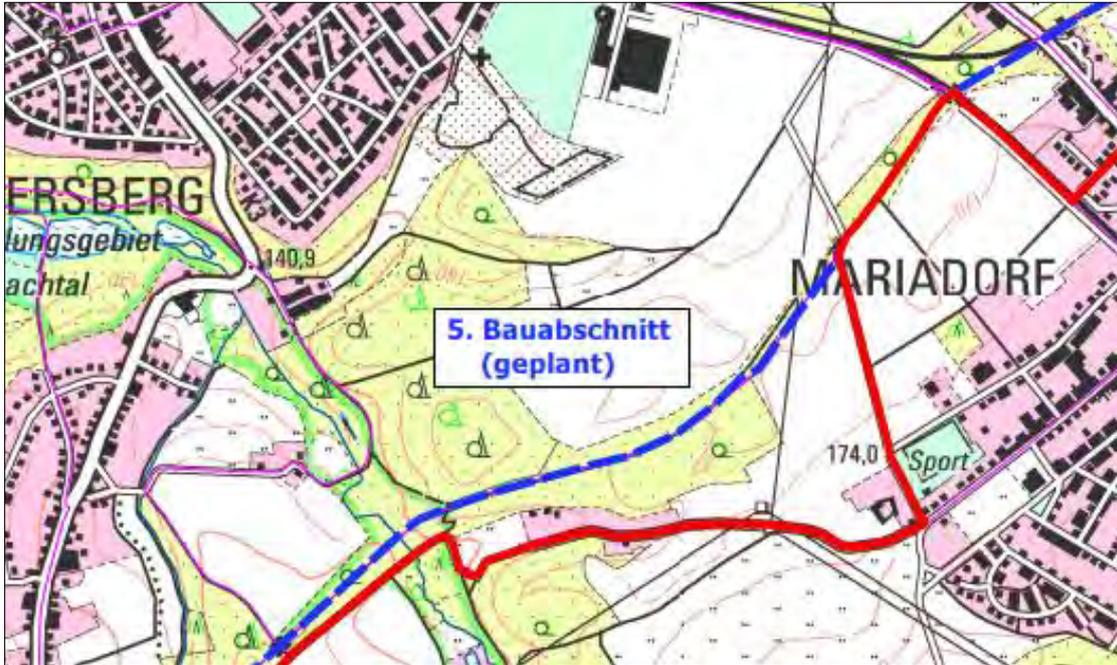
Projektbeschreibung

- EVS reaktiviert die ehemalige Bahnstrecke im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Mariagrube einschließlich des Baus des neuen Bahnhaltepunktes
 - Bahntrassenradweg soll parallel zu den Bahnanlagen verlaufen und Teil der Zuwegung zum Bahnhaltepunkt werden
 - Abstimmung mit EVS, dass mit dem Bau des Radweges unmittelbar nach dem Bau der Bahnanlagen und vor Inbetriebnahme des Haltepunktes begonnen wird
-

Projektverlauf

- 2024: Entwurfsplanung
- Mitte 2024 Einreichung Zuwendungsantrag
- Baubeginn geplant ab Mitte 2025 nach Gleisbau EVS

5. Bauabschnitt



Allgemeine Angaben

Lage:	zwischen Alsdorf–Ofden und Alsdorf–Mariadorf
Länge:	ca. 1.400 m
Ausbaubreite:	Geh-/Radweg mindestens 3,50 m

Projektbeschreibung

- Im Bereich des Broichbachtals in Alsdorf verläuft der BTR zwischen der Wirtschaftswegeeinmündung nördlich der Querung der K 3 und der Querung der Bahnstrecke HZ–STO abseits des Bahndamms auf vorhandenen Wald- und Wirtschaftswegen
- Qualitätsniveau wird aktuell nicht erreicht (z. B. Wegführung ist um etwa 600 m länger im Vergleich zur direkten Führung im Zuge der Bahntrasse, auf längeren Abschnitten beträgt die Steigung etwa 5 % oder mehr, in kürzeren Abschnitten Steigungen von 10 %)
- Verlegung der bisherigen Wegführung auf den alten Bahndamm und Querung des Broichbachtals mit einer Brücke

Projektverlauf

- Arbeiten 2024:
 - Einholung des Grundsatzbeschlusses
 - Erste Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde
 - Vorbereitung der Sanierung eines alten Viadukts
- Ausschreibung und Vergabe der technischen Planungsleistungen voraussichtlich 2025

Bahntrassenradweg Aachen – Jülich

Infotafeln



Allgemeine Angaben

Lage: ehemalige Bahnhöfe entlang des BTR
Anzahl: an 6 Standorten (5 bereits umgesetzt)

Projektbeschreibung

- Als Ausstattungselemente sind für sechs Standorte am BTR in der StädteRegion Aachen Infotafeln entwickelt worden, auf welchen die Geschichte der ehemaligen Bahn erzählt wird sowie über einen QR-Code Infos zum heutigen BTR abrufbar sind
- Kreis Düren hat zwei im gleichen Stil gestaltete Infotafeln aufgestellt
- Standorte der Infotafeln sind ehemalige Bahnhöfe, zum jeweiligen Standort passende historische Fotos ergänzen den Text, ein „Eisenbahnquiz“ ermuntert die nächste Tafel aufzusuchen
- Montage der Tafeln an alten Masten von Bahnhofsbeleuchtungen, welche für die neue Nutzung hergerichtet wurden
- Bisher wurden in der StädteRegion Aachen fünf Tafeln aufgestellt: Aachen-Haaren (Wurmbrücke), Würselen Mitte, Würselen Bahnhof, Euchen, Hoengen (Jülicher Straße)
- Sobald der Bahntrassenradweg auch im Bereich Mariagrube in Alsdorf gebaut ist, wird auch dort eine Tafel aufgestellt

Projektverlauf

- Projektbeginn: Herbst 2022
- Aufstellung der fünf Tafeln erfolgte im 11/2024
- Nach Fertigstellung des 4. BA wird eine Tafel im Bereich Mariagrube aufgestellt
- In Zukunft könnte eine weitere Infotafel am ehemaligen Bahnhof Aachen Nord aufgestellt werden

RS4 – Radschnellweg Euregio



RS4
Radschnellweg
Euregio



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Allgemeine Angaben

Lage:	Aachen Zentrum bis Herzogenrath Zentrum, Abzweig nach Kerkrade
Länge:	ca. 14 km
Ausbaubreite:	4,00 m mit begleitendem Gehweg von 2,50 m
Webseite:	www.radschnell-euregio.de

Projektbeschreibung

- Radverkehrsprojekt, das gemeinsam von niederländischen und deutschen Kommunen sowie Straßen.NRW entwickelt und umgesetzt werden soll
- 2013 hat eine Projektgruppe aus StädteRegion Aachen, Stadt Aachen und Stadt Herzogenrath sowie niederländischer Projektpartner, als eine der fünf GewinnerInnen eines Landeswettbewerbes, die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung (RSV) vom Land NRW gefördert bekommen
- Machbarkeitsstudie (2017) wurde von den politischen Gremien in der StädteRegion Aachen und den beiden Städten mit der darin herausgearbeiteten Vorzugsvariante mit großen Mehrheiten angenommen
- 2019 ist Straßen.NRW der Projektgruppe beigetreten, da es eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW gab und seither Baulastträger der Radschnellverbindung für die Streckenabschnitte außerhalb und zusätzlich innerhalb der Ortsdurchfahrten in Herzogenrath ist
- Auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung arbeiten seitdem die StädteRegion Aachen, die Städte Aachen und Herzogenrath sowie Straßen.NRW gemeinsam an dem Projekt
- StädteRegion Aachen übernimmt hierbei die Funktion der Projektkoordination und -steuerung

Projektverlauf

- Projektstart 2013
- 12/2023 bis 02/2024: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und TÖB-Beteiligung
- Veröffentlichung der Dokumentation zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Januar 2025
- Einreichung der Unterlagen beim Ministerium zur Linienbestimmung im 2. Halbjahr 2025 geplant

Radvorrangroute Aachen–Richterich bis Grenzübergang Locht (L 231)



Allgemeine Angaben

Lage:	Aachen–Richterich bis GÜ Locht entlang der L 231 Horbacher Straße
Länge:	ca. 5,3 km
Ausbaubreite:	Geh-/Radweg 3,00 m (als Radvorrangroute im Zweirichtungsverkehr)
Webseite:	https://www.strassen.nrw.de/de/l231-radvorrangroute-horbacher-strasse-aachen.html

Projektbeschreibung

- In der Machbarkeitsstudie zum RS4 wurde u.a. eine wichtige Radroutenverbindung zwischen dem RS4 und einer zu planenden Snelfietsroute in Heerlen herausgearbeitet
- Die Strecke wird als Radvorrangroute nach H RSV ausgebaut, da das prognostizierte Radverkehrspotential für eine Radschnellverbindung nicht ausreichend hoch ist
- Gemeinschaftliches Projekt von Straßen.NRW und der Stadt Aachen
- Aufgrund der Vernetzung mit dem Projekt „Radschnellweg“ und der räumlichen und verkehrlichen Abhängigkeiten übernimmt die StädteRegion Aachen, im Rahmen der zum RS4 abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarungen, die Projektkoordination/Projektsteuerung

Projektverlauf

- Für die Teilabschnitte 3 und 5 läuft die technische Vorentwurfsplanung
- Im Januar 2025 findet die Beteiligung der TÖB und der anerkannten Naturschutzvereinigungen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und der Artenschutzprüfung statt
- Bauliche Umsetzung des Teilabschnitts 1 erfolgt durch den Ersatzneubau der baufälligen Brücke über die Eisenbahnstrecke, ca. Ende 2025 bis 2027
- Im Anschluss wird Straßen.NRW die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragen

L 238 – Radvorrangroute zwischen Stolberg und Eschweiler

Allgemeine Angaben

Lage:	Stolberg Münsterbachstraße bis Eschweiler Pumpe
Länge:	ca. 2.000 m
Ausbaubreite:	wird im weiteren Projektverlauf festgelegt

Projektbeschreibung

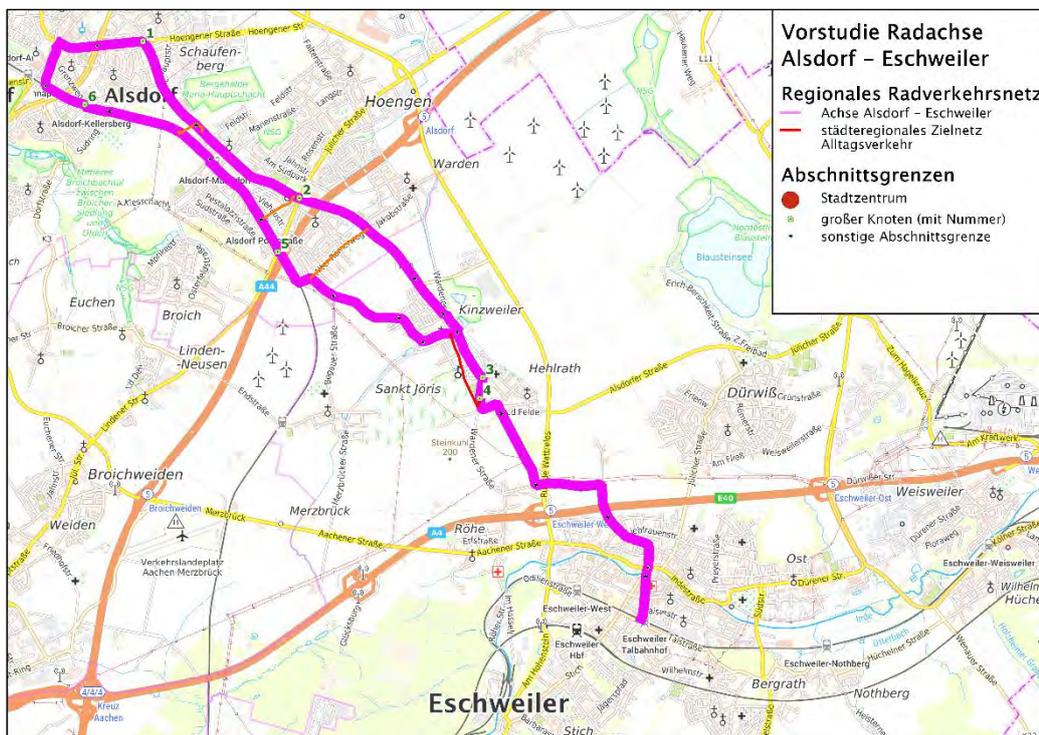
- Projekt des Landesbetriebs Straßenbau, Mitwirkung der Städteregion Aachen bei der Planung
 - Radverkehrsanlagen im Bestand entsprechen wegen zu geringer Breiten und fehlender Sicherheitsräume zum Parken nicht mehr den Richtlinien und weisen Sicherheitsdefizite auf
 - wichtiger Teilabschnitt der regionalen Radachse Stolberg–Eschweiler im Zielnetz des städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr (siehe S. 17 ff.)
 - Ausbau mit dem Standard einer Radvorrangroute nach H RSV
-

Projektverlauf

- erste Abstimmung des Planungsansatzes 2023
- Vergabe der Planungsleistungen durch den Landesbetrieb im 1. Quartal 2024
- Betrachtung von Varianten der Radverkehrsführung im Herbst 2024

Radachse

Alsdorf – Eschweiler



Allgemeine Angaben

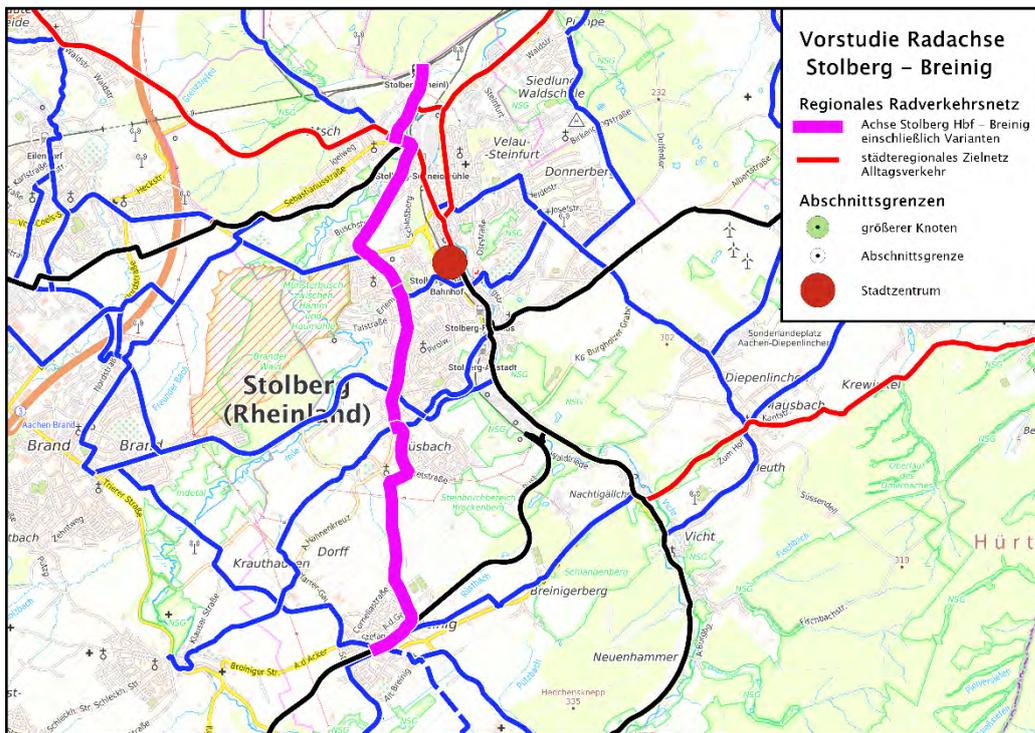
Lage:	Alsdorf-Zentrum bis Eschweiler-Zentrum
Länge:	ca. 12 km
Ausbaubreite:	wird im Zuge der Vorstudie ermittelt

Projektbeschreibung

- Erstellung eines Ausbaukonzeptes zur Realisierung der regionalen Radachse Alsdorf – Eschweiler über Mariadorf, Hehlrath und Kinzweiler in Kooperation mit den Städten Alsdorf und Eschweiler
- Radachse soll den Standard einer Radvorrangroute nach H RSV haben mit der Option zum Ausbau als Radschnellverbindung
- Ableitung eines Maßnahmenprogramms mit Prioritätenreihung
- Vorstudie ist der Teil der Umsetzung der „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ (siehe S. 17 ff.)

Projektverlauf

- Projektstart 09/2023
- Arbeiten 2024:
 - Vergabe der Planungsleistungen
 - Erarbeitung der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse



Allgemeine Angaben

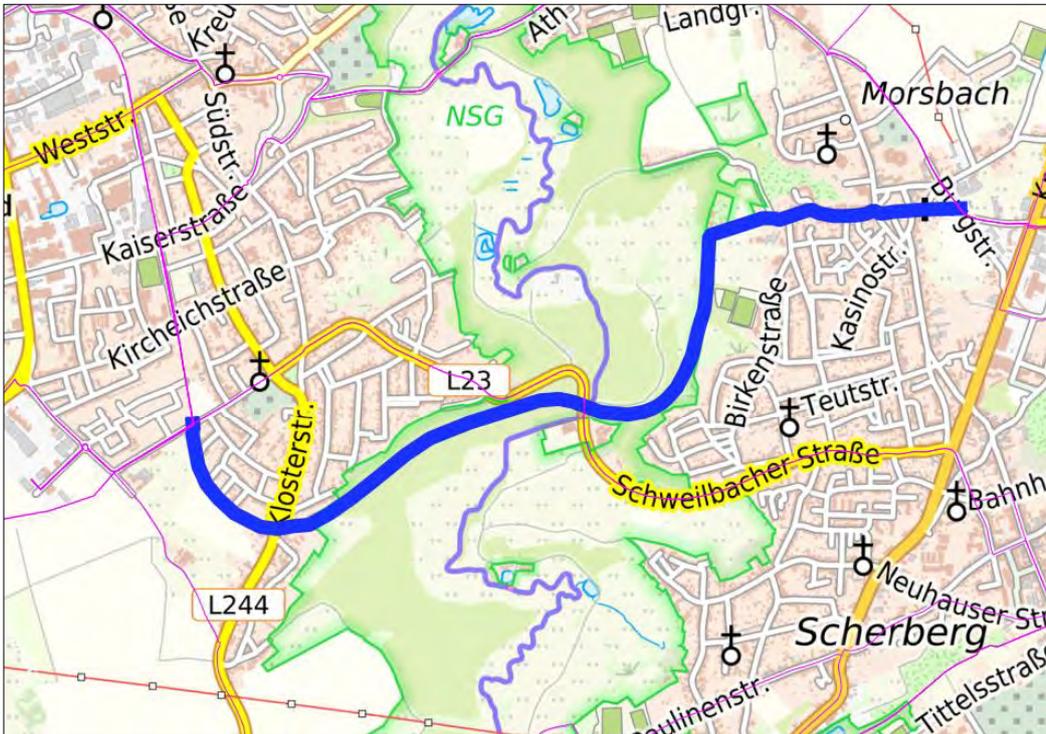
Lage:	Stolberg Hauptbahnhof bis Stolberg–Breinig
Länge:	ca. 8 km
Ausbaubreite:	wird im Zuge der Vorstudie ermittelt

Projektbeschreibung

- Erstellung eines Ausbaukonzeptes zur Realisierung der wichtigen nahräumigen Radachse Stolberg Hauptbahnhof – Münsterbusch – Büsbach – Breinig in Kooperation mit der Stadt Stolberg
- Radachse soll den Standard einer Radvorrangroute nach H RSV haben
- Ableitung eines Maßnahmenprogramms mit Prioritätenreihung
- Vorstudie ist Teil der Umsetzung der „Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr“ (siehe S. 17 ff.)

Projektverlauf

- Projektstart 09/2023
- Arbeiten 2024:
 - Vergabe der Planungsleistungen
 - Erarbeitung der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse



Allgemeine Angaben

Lage:	Gouleystraße/ Waldgasse bis Kämpchenstraße/ Alte Bahn
Länge:	ca. 3,6 km
Ausbaubreite:	wird im weiteren Planungsverfahren ermittelt

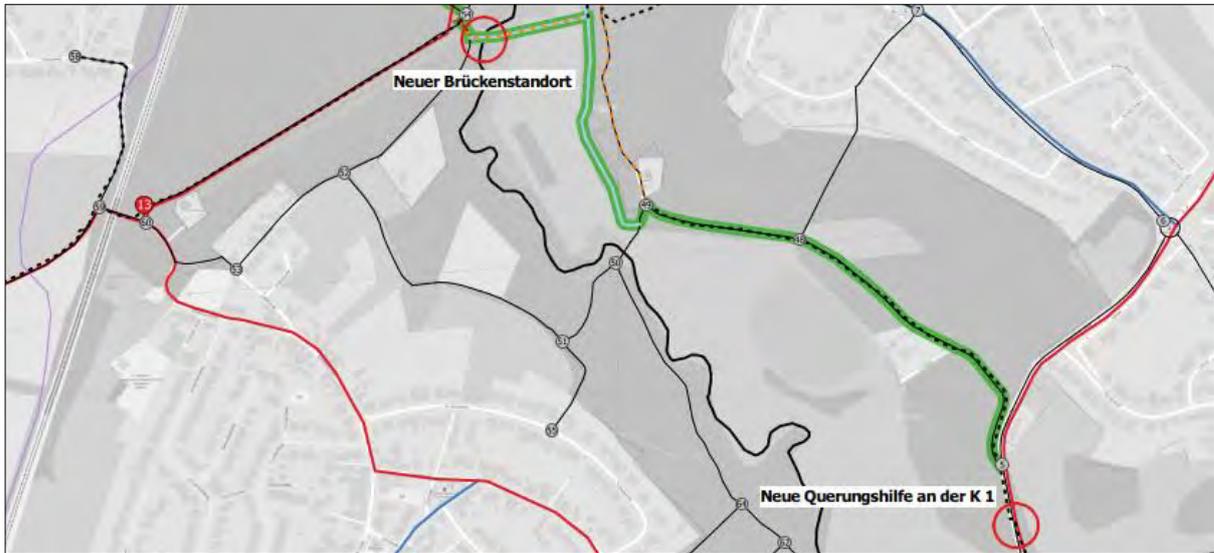
Projektbeschreibung

- Im städteregionalen Radverkehrsnetz (Zielnetz 2040) ist der Ausbau der regionalen Verbindung Würselen – Kohlscheid geplant
- Untersuchung einer steigungsarmen und autoarmen Trassenführung unter Nutzung der früheren Bahntrasse mit Neubau einer Brücke zur Querung des Wurmtales
- Zunächst sind die Optionen zur Vereinbarkeit mit dem FFH-Gebiet im Wurmatal zu untersuchen

Projektverlauf

- Projektstart 04/2024
- Arbeiten 2024: Besichtigungstermin mit der Stadt Würselen

Radwanderweg Wurmthal



Allgemeine Angaben

Lage:	Einmündung K 1 / Fahrloch bis Kläranlage Steinbusch
Länge:	ca. 1.100 m
Ausbaubreite:	wird im Zuge der Planung ermittelt

Projektbeschreibung

- Jahr 2007, damals im Zuge des Projekts „Grünroute“ für die EuRegionale 2008, wurde ein möglicher Netzlückenschluss für den Freizeitradverkehr entlang der Wurm zwischen der K 1 – Oststraße und der Kläranlage Klinkheide angedacht
- Ziel ist es eine möglichst steigungsarme und radfahrgerechte Routenführung zu schaffen, da zurzeit große Höhenunterschiede zu bewältigen sind
- Projektbereich liegt u.a. im FFH-Gebiet Wurmthal
- Verlegung des Standorts einer bisherigen Fußgängerbrücke über die Wurm in der Nähe der Kläranlage Steinbusch
- Bau einer Querungshilfe an der K 1 Oststraße im Zuge des Projekts
- Gemeinschaftsprojekt der StädteRegion Aachen, Stadt Herzogenrath und Stadt Würselen

Projektverlauf

- 2014 hat die StädteRegion Aachen verschiedene Routenführungen entlang der Wurm untersuchen lassen
- Abriss der bestehenden Fußgängerbrücke über die Wurm wegen Mängeln im Januar 2024
- Beschluss zum Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung in den politischen Gremien der Stadt Herzogenrath und der StädteRegion Aachen Mitte 2024, Stadt Würselen Anfang 2025

RurUfer-Radweg



Allgemeine Angaben

Lage:	Signal de Botrange (B) bis Roermond (NL)
Länge:	171 km, davon 150 km in D, ca. 41 km in der StädteRegion Aachen
Ausbaubreite:	Geh-Radweg 2,00 bis 4,00 m je nach Abschnitt

Projektbeschreibung

- RurUfer-Radweg verläuft als Flussradweg entlang der Rur 150 km durch die StädteRegion Aachen sowie die Kreise Düren und Heinsberg bis ins niederländische Roermond
- Überwiegend touristisch geprägte Radroute mit unterschiedlichen Natur- und Kulturlandschaften, seit dem EFRE-Förderprojekt als Premium-Radweg
- Die Strecke verläuft innerhalb der StädteRegion Aachen größtenteils durch bewaldetes Gebiet und die Wegeoberfläche ist in weiten Teilen naturbelassen als wassergebundene Decke ausgeführt, was regelmäßige Pflege- und Instandsetzungsarbeiten erfordert
- Die Baulast entlang der Strecke liegt bei der Stadt Monschau, der Gemeinde Simmerath sowie dem Landesbetrieb Wald und Holz
- In den Abschnitten des Landesbetriebes übernimmt die StädteRegion Aachen die Kosten für weitere Erhaltungsmaßnahmen, die für die Erhaltung des mit dem Ausbau für den Radverkehr erzielten Standards erforderlich sind und über die forstwirtschaftlichen Belange hinausgehen

Projektverlauf

- EFRE-Förderprojekt „Erlebnis.NRW – Raderlebnis RUR“ durch den Grünmetropole e.V. in den Jahren 2017 bis 2021
- Monschau (Kläranlage bis Grüental sowie Grüental bis Rurbrücke K 21), Länge 3,2 km
- Dedenborn (Brücke/Parkplatz L 106 bis Rurbrücke Dedenborn), Länge 2,1 km
- Woffelsbach (Wildenhof bis Kreisgrenze Düren), Länge 2,8 km
- Pflegearbeiten der Wegeoberfläche durch die StädteRegion Aachen in Teilabschnitten für 2025 vorgesehen

Radverkehrszählstellen in der StädteRegion Aachen



Bild einer eingebauten Zählstelle (Schleife) mit Bodentank (links)

Allgemeine Angaben

RurUfer-Radweg: insgesamt 11 Zählstellen entlang der Strecke auf deutschem Gebiet, 4 Zählstellen in der StädteRegion Aachen (Kalterherberg, Monschau, Einruhr, Rurberg), Betrieb seit 03/2021

Radweg AC – JÜL: 8 Zählstellen zwischen Aachen und Alsdorf (Strangenhäuschen, Kaisersruh, Würselen, Euchen, Ofden, Mariadorf, Mariagrube, Hoengen), Betrieb seit 09/2023

Projektbeschreibung

- Dauerhafte Erfassung (24/7) des Radverkehrs in der StädteRegion Aachen durch Einsatz von fest eingebauten Radverkehrszählstellen
- Schaffung einer quantitativen Bewertung von durchgeführten Maßnahmen und einer Planungsgrundlage für den weiteren Ausbau
- Zählgeräte erfassen den Radverkehr (auch Pulks) richtungstrennt und die neue Gerätegeneration (Radweg Aachen – Jülich) kann auch Geschwindigkeiten erfassen
- Datenübertragung erfolgt i.d.R. automatisch, die Auswertungen erfolgen ONLINE auf einer Plattform des Herstellers

Projektverlauf

- Auswertungen der Zählstellen für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 im Anhang
- Für Kurzzeitzählungen und temporäre Erfassungen steht seit 12/2024 ein mobiles Zählgerät zur Verfügung, welches für Zeiträume von 1 – 6 Wochen auf Radwegen installiert werden kann
- Für die Radachse Alsdorf – Eschweiler werden im Frühjahr 2025 weitere 5 dauerhafte Zählgeräte installiert (genaue Standortfestlegung erfolgt 03/2025)
- Zukünftig sollen die Daten der Zählstellen auf einer öffentlichen & interaktiven Karte dargestellt und ins GeoPortal der StädteRegion Aachen übernommen werden

Radverkehrsplanungen im Zuge der geplanten Regiotram



Allgemeine Angaben

Lage:	Aachen Normaluhr bis Baesweiler Nord
Länge:	ca. 20 km
Ausbaubreite:	wird im Planungsprozess erarbeitet

Projektbeschreibung

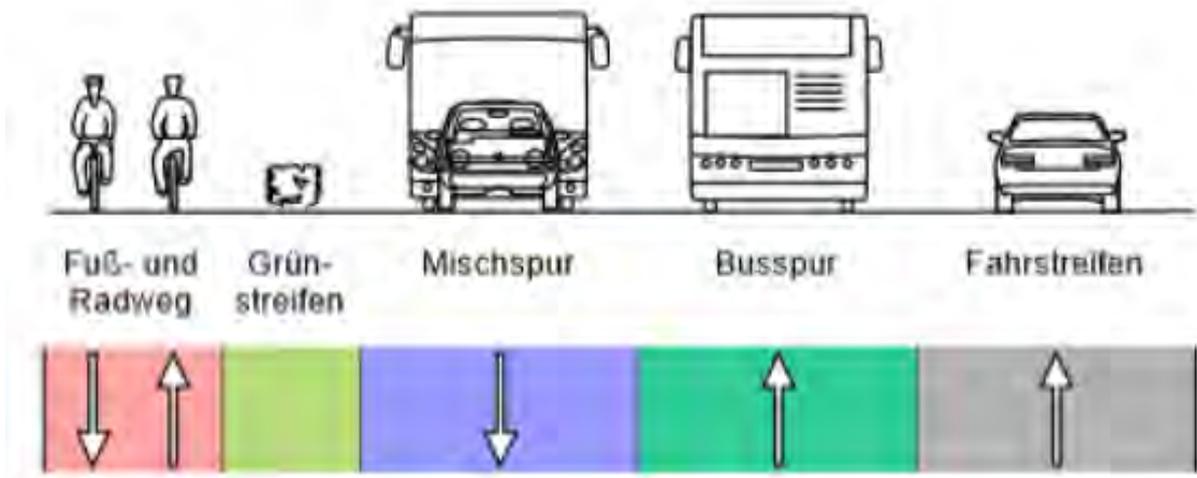
- Seit 2020 wurde unter Koordinierung der AVV GmbH in einer Machbarkeitsstudie die Machbarkeit einer Straßenbahnverbindung zwischen Aachen, Würselen, Alsdorf und Baesweiler untersucht
 - Ziel der Straßenbahnplanung ist es, einen attraktiven ÖPNV für Pendler und andere Reisende zu schaffen und die Straßen vom mobilisierten Individualverkehr zu entlasten
 - Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Regiotram wurden erste Straßenquerschnitte erstellt, in welchen die Radverkehrsführung mitgedacht und geplant wird
-

Projektverlauf

- Projektstart 2019
- Arbeiten 2024:
 - Beschluss städteregionale Beteiligung an den beiden Zusatzuntersuchungen „Potentialstudie Regiotram-Nordverlängerung“ und „Machbarkeitsstudie Regiotram-Anbindung Forschungsflugplatz Würselen-Aachen“
 - Im August 2024 sind die Zuwendungsbescheide des Bundes und des Landes über insgesamt ca. 5,5 Mio. Euro für die weitere Planung des im Strukturwandel wichtigen Infrastrukturprojekts ergangen
- Vergabe von Planungsleistungen durch AVV 2025

Machbarkeitsstudie

„Zukunftsfähige Mobilität für den Südraum“



Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Machbarkeitsstudie

Beteiligte: StädteRegion Aachen, Stadt Aachen, Gemeinde Roetgen, Gemeinde Simmerath, Stadt Monschau Landesbetrieb Straßenbau (bei späterer Umsetzung)

Projektbeschreibung

- Greift die in der AVV-Machbarkeitsstudie (Regio-Tram) für den Südkreis dargestellten Potentiale und Ansätze auf und soll konkrete Lösungsansätze für zukunftsfähige Mobilität im Südraum inklusive Verfahrens- und Kostenansätzen darstellen
- Einer von drei Bausteinen beschäftigt sich mit dem Thema Beschleunigung des ÖPNV auf der B258
- Der Abschnitt zwischen „AS Lichtenbusch“ und Einmündung „Pascalstraße“ wurde untersucht, wobei das Thema Radverkehrsführung bzw. deren eventuelle Umlegung/Neubau mitgedacht wird

Projektverlauf

- Projektstart 2021
- Arbeiten 2024: Erstellung der Machbarkeitsstudie inkl. Nachtragsbeauftragung

Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs

Bedarfsplan Radschnellverbindungen und Radvorrangnetz Land NRW

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Beteiligungsverfahren

Aufgabe der SR AC: Koordinierung der Erstellung und Abgabe der Stellungnahme

Beteiligte: StädteRegion Aachen, alle städteregionsangehörigen Kommunen

Projektbeschreibung

- Land NRW stellt erstmalig einen Bedarfsplan für Radschnellverbindungen und ein Radvorrangnetz des Landes gemäß § 19 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW) auf
 - Teilnahme am Beteiligungsverfahren des Landes
 - Abstimmung und Koordinierung der Stellungnahme mit allen Kommunen
 - Abgabe der Stellungnahmen durch die StädteRegion Aachen stellvertretend für die Kommunen
-

Projektverlauf

- Projektstart 06/2024
- Abgabe der Stellungnahmen: Es wurden die im „Rheinischen Radverkehrsrevier“ (siehe S. 23 ff.) und im „Städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr“ (siehe S. 17 ff.) erarbeiteten Zielnetze eingebracht. Ziel ist, die dort vorgesehenen Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten im Bedarfsplan und im Radvorrangnetz des Landes zu verankern.
- Beteiligung ist zunächst abgeschlossen
- Land bearbeitet im Nachgang alle Stellungnahmen und legt zum Abschluss dem Landtag einen Beschlussvorschlag vor

Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Überarbeitung des Leitfadens

Aufgabe der SR AC: Mitarbeit im Arbeitskreis

Beteiligte: StädteRegion Aachen, MUNV, Landesbetrieb Straßenbau, AGFS NRW, Gutachterbüros, Kommunen aus NRW

Projektbeschreibung

- Land NRW schreibt den Leitfaden für Radschnellverbindungen (RSV-Leitfaden NRW) fort
 - Jüngere Erfahrungen bei der Planung von Radschnellverbindungen sollen eingebracht werden und Widersprüche zu den „Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) ausgeräumt werden
 - StädteRegion Aachen bringt ihre Erfahrungen aus dem Projekt RS4 Radschnellweg Euregio ein
-

Projektverlauf

- Projektstart 10/2024
- Teilnahme an den ersten beiden Arbeitskreissitzungen 2024

Programm „clever mobil“ für städteregionale Unternehmen und Verwaltungen



Vorteile des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Überblick



Mitarbeitendengesundheit

Aktive, ausgeglichene und motivierte Mitarbeitende kommen dem Betrieb zu Gute.



Beitrag zur Mobilitätswende

Gemeinsam für Klimaschutz und Lebensqualität in Stadt und Städteregion.



Senkung von Kosten

Ob Parkraum oder Fuhrpark. Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement zu optimierten Prozessen.

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Programm

Beteiligte: StädteRegion Aachen, Stadt Aachen, IHK Aachen, AVV und ASEAG

Projektbeschreibung

- Im Fokus steht die Unterstützung von Betrieben, Unternehmen und Institutionen in der StädteRegion Aachen zur Einführung und Optimierung des eigenen Mobilitätsmanagements
- Kernelemente des Programms sind:
 - Maßgeschneiderte Mobilitätsanalysen der Pendlerverkehre
 - Potenzialabschätzungen sowie darauf aufbauende Handlungsempfehlungen
 - Besondere Rabatte sowie Test- und Mobilitätsangebote
 - Fachveranstaltungen und Fortbildungsmöglichkeiten
- Ziel des Programms clever mobil ist die Unterstützung teilnehmender Betriebe in der zukunftsgerechten Aufstellung der Mitarbeitendenmobilität als Beitrag zur Mobilitätswende in der StädteRegion Aachen

Projektverlauf

- Ausweitung des Programms auf die StädteRegion Aachen seit 2023
- Jährlich stattfindende CEO-Konferenz mit öffentlich wirksamer Überreichung von Zielplakaten an teilnehmende Unternehmen

Betriebliches Mobilitätsmanagementkonzept der StädteRegion Aachen

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Konzept

Beteiligte: StädteRegion Aachen

Projektbeschreibung

- Konzept aus dem Jahr 2018
 - Hierbei wurden folgende Handlungsempfehlungen aufgezählt, welche größtenteils bereits umgesetzt wurden:
 - Verbesserung der Nachhaltigkeit und Effizienz der dienstlichen Mobilität der StädteRegion Aachen
 - Ausbau des ÖPNV-Anteils an den Pendlerwegen
 - Reduktion von Wegen und Optimierung von Prozessen
 - Erhöhung der Fahrradnutzung der Pendler und Dienstreisenden
 - Nachhaltige Ausgestaltung und Dimensionierung der eigenen Fahrzeugflotte
 - Erhöhung der Nutzung von Elektrofahrzeugen durch Beschäftigte
 - Effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraumangebotes
-

Projektverlauf

- Eigene Teilnahme als Verwaltung am Programm „clever mobil“ 2024
- Mitarbeiterbefragung zum Mobilitätsverhalten der städteregionalen Mitarbeitenden im ersten Quartal 2025 geplant



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Allgemeine Angaben

Art der Maßnahme: Kampagne

Aufgabe der SR AC: Koordinierung und Organisation

Regelmäßigkeit: jährlich

Projektbeschreibung

- Stadtradeln ist eine nationale Kampagne des Netzwerks Klima-Bündnis, die seit 2008 jährlich ausgetragen wird
 - Ziel ist es, im vorgegebenen Zeitraum die mit dem Auto zurückgelegten Kilometer zu reduzieren und somit die individuellen und kommunalen CO₂-Emissionen zu senken
 - Im Zeitraum vom 01. bis 21. Juni jedes Jahres können motivierte Bürgerinnen und Bürger sich anmelden und Kilometer sammeln
 - Die per Stadtradeln-App getrackten Strecken können anonymisiert ausgewertet werden und so Hotspots in der jeweiligen Kommune sichtbar werden
 - Es ist vorgesehen die Hotspot-Daten künftig bei Radverkehrsplanungen zu berücksichtigen
 - StädteRegion Aachen übernimmt federführend für die städteregeionsangehörigen Kommunen die Anmeldung und Koordinierung für das Stadtradeln und die Organisation einer Preisverleihung
-

Projektverlauf

- Teilnahme der StädteRegion Aachen seit 2019
- Teilnehmenden-Zahl im Jahr 2024 war Rekord
- Teilnahme von ca. 3.100 Personen in der StädteRegion Aachen mit ca. 530.000 zurückgelegten Kilometern 2024

Ausblick

Während einige Maßnahmen im Jahr 2024 neu begonnen haben, konnten viele der, in diesem Bericht aufgeführten Projekte, bereits erfolgreich abgeschlossen werden.

Um die Umsetzung der grundlegenden Zielkonzepte weiter voran zu treiben, sollen im Jahr 2025 die vorgestellten Projekte fortgeführt und weitere Maßnahmen in Angriff genommen werden.

Für das Jahr 2025 ist u.a. der Bau des Bahntrassenradwegs Aachen–Jülich im 4. Bauabschnitt in Alsdorf–Mariagrube geplant, vorbehaltlich des Gleisbaus der EVS. Für den 5. Bauabschnitt ist die Vergabe der Planungsleistungen vorgesehen, womit der konkrete Einstieg in das Projekt erfolgt.

Die erste Piktogrammkette an einer Kreisstraße in der StädteRegion Aachen an der K 29 in Herzogenrath ist der Startschuss für weitere Projekte dieser Art. Für die K 33 in Eschweiler–Dürwiss liegt bereits eine verkehrsrechtliche Anordnung für die Markierung einer Piktogrammkette vor und auch an der K 16 in Monschau von Imgenbroich bis zur Vennbahn soll über zwei Kilometer eine Piktogrammkette markiert werden.

Des Weiteren ist für das kommende Jahr in der Arbeitsgruppe „Regionale Radinfrastruktur“ des Netzwerkes NEMORA die Erarbeitung eines umfassenderen Aktionsprogramms für mehrere klassifizierte Straßen in der StädteRegion Aachen geplant.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die rote Markierung von Radverkehrsanlagen. Die Rotmarkierung soll möglichst auch bei Instandhaltungsmaßnahmen erfolgen, um das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Das Ausbau- und Instandhaltungsprogramm für Städteregionsstraßen (AIP) soll 2025 fortgeschrieben werden. In diesem werden unter anderem die Neu- und Ausbaumaßnahmen der StädteRegion Aachen für den Radverkehr sowie Maßnahmen zur Erhaltung der bestehenden Radverkehrsanlagen verankert sein.

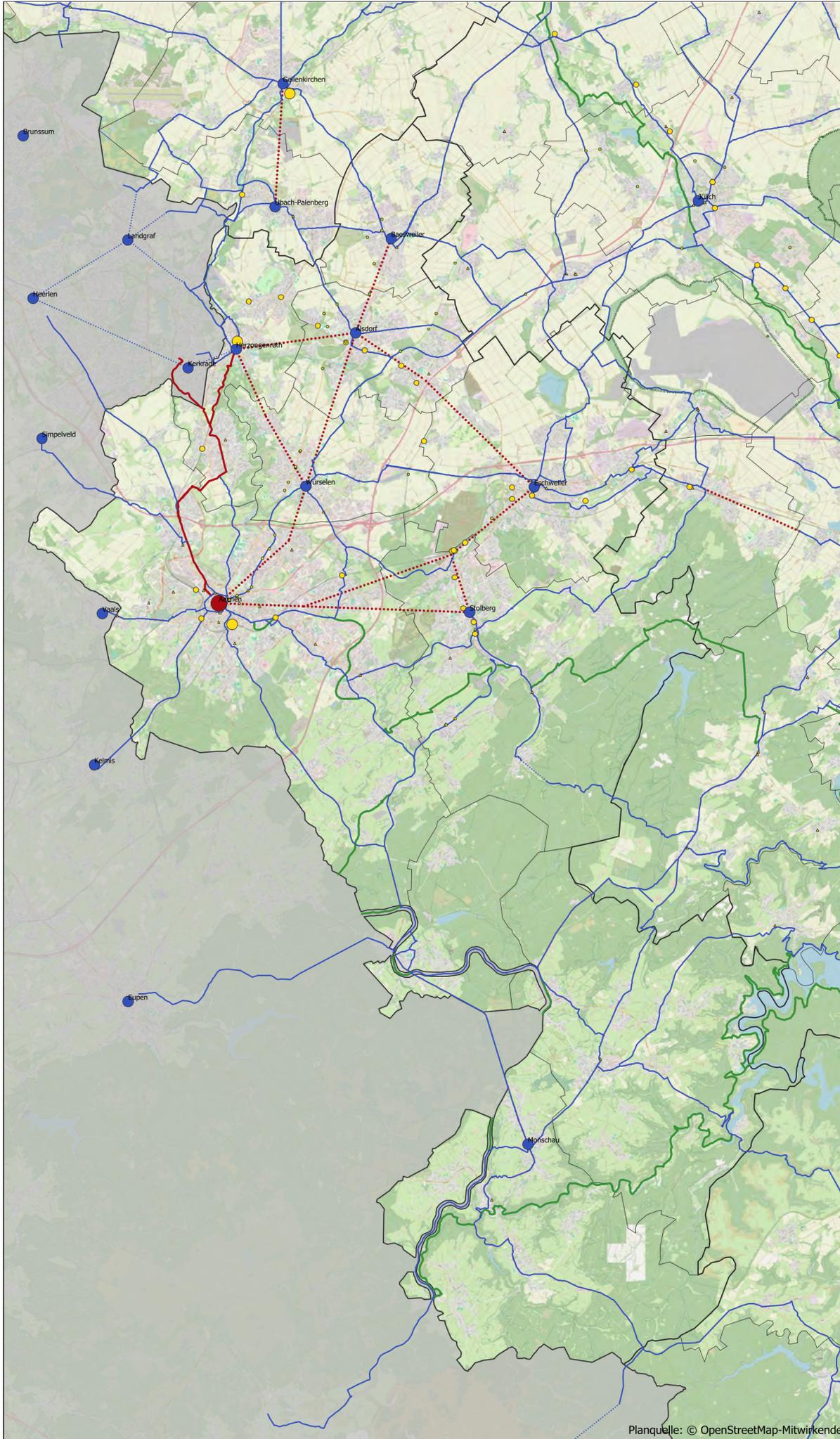
Ergänzend zu den bereits erwähnten Maßnahmen, stehen die laufenden Machbarkeitsstudien in einem besonderen Fokus. Hierbei wird es von besonderer Wichtigkeit sein, die notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der ambitionierten Ziele, wie zum Beispiel die Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr bis 2040, in ein realistisches Verhältnis zu den zur Verfügung stehenden Ressourcen zu setzen, beziehungsweise die zur Zielerreichung notwendigen Gegebenheiten klar zu benennen.

Abkürzungsverzeichnis

AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
AG	Arbeitsgruppe
AIP	Ausbau- und Instandsetzungsprogramm für Städteregionsstraßen
ASEAG	Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
AVV	Aachener Verkehrsverbund GmbH
BA	Bauabschnitt
BTR	Bahntrassenradweg
FaNaG NRW	Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
FFH-Gebiet	Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
FöRi-kom-Stra	Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau
FöRI-MM	Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
FöRi-Nah	Förderrichtlinien Nahmobilität
GÜ	Grenzübergang
HGG	Heilig-Geist-Gymnasium
H RSV	Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
LSA	Lichtsignalanlage
NEMORA	Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
RMS	Richtlinie für die Markierung von Straßen
RS4	Radschnellweg Euregio
RSV	Radschnellverbindung
SR AC	StädteRegion Aachen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TÖB	Träger öffentlicher Belange

Anhang

Anlage 1



Legende

Radwegeverbindungen

- **Radschnellverbindung**
Machbarkeitsstudie schon durchgeführt bzw. Trassenverlauf bereits definiert
- - - **Radschnellverbindung idealtypisch**
Machbarkeitsstudie erforderlich
- **Radvorrangrouten**
möglichst direkte Umlegung auf bestehendes Straßen- und Wegenetz; Routenführung überwiegend festgelegt, lokale Anpassungen bei Bedarf möglich
- - - **Radvorrangrouten idealtypisch / alternative Routenführung**
- **Überregionale Freizeitradwege**
- **Rundwege um Tagebauseen**
vorläufiger Verlauf abhängig vom finalen Tagebaurand

Zentralörtliche Gliederung

- **Oberzentrum**
- **Mittelzentrum**
- **Grundzentrum**
- **Arbeitsplatzschwerpunkt**
- **Stadt- / Ortsteil**
- **Hochschule**

Öffentlicher Verkehr

- **Bahnhöfe mit Fernverkehr**
- **Bahnhöfe mit Nahverkehr**
- **Neue Haltepunkte Schienenverkehr**
- ▲ **Mobilstationen**

Grenzen

- **Kreisgrenzen**
- **kommunale Grenzen**

**Radnetz
Rheinisches Revier
Netzplan**

Teilausschnitt Städtereion Aachen

28.06.2024 Maßstab: 1:85.000

LANDFOLGE GARZWEILER ZWECKVERBAND STADT- UND VERKEHRS-PLANUNGSBURO KAULEN SNK

Planquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Anlage 2

Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr

Präambel

Der Ausbau des Radverkehrs für den Alltagsverkehr ist eine der wesentlichen Säulen zur Stärkung des Umweltverbundes, der regionalen Mobilitätswende und Teil der regionalen Strategie gegen den Klimawandel. Er ist weiterhin ein wichtiger Beitrag zum notwendigen Strukturwandel hin zu nachhaltiger Mobilität und Siedlungsentwicklung. Im Bereich der StädteRegion bestehen große Potentiale, mit einem guten Angebot im Alltagsverkehr den Anteil des Radverkehrs zu steigern und Fahrten vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern, insbesondere auch im regionalen Entfernungsbereich zwischen etwa 5 und 15 km.

Mit dem Auf- und Ausbau eines Städteregionalen Radverkehrsnetzes verfolgen die Partner*innen das Ziel, eine einladende und alltagstaugliche Radinfrastruktur zu schaffen, die für alle Nutzergruppen des Radverkehrs einen bestmöglichen Kompromiss zwischen den jeweiligen Nutzeranforderungen bietet. Dabei hat die objektive Sicherheit oberste Priorität.

Die Partner*innen bekräftigen ihre Absicht, gemeinsam und abgestimmt am Ausbau der regionalen Radinfrastruktur zu arbeiten, sich dabei planerisch und konzeptionell gegenseitig zu unterstützen und sich aktiv einzubringen. Bei der Entscheidungsfindung zu Radinfrastrukturmaßnahmen werden die Belange der übrigen Arbeitsgruppen der NEMORA, des ÖPNV und des Fußverkehrs einbezogen. Der Landesbetrieb Straßenbau wird über diese Belange der NEMORA informiert.

Mit dieser Strategie wird eine gezielte Bündelung der personellen und finanziellen Ressourcen zur Verwirklichung des Gesamtnetzes über die Zuständigkeiten der einzelnen Baulastträger hinaus erreicht.

Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur im Städteregionalen Radverkehrsnetz

Die Radverkehrsinfrastruktur soll:

- attraktiv, objektiv und subjektiv¹ sicher sein,
- direkte Verbindungen ohne Umwege zwischen den Zielen schaffen,

¹ Als subjektiv sicher wird eine Radverkehrsführung gewertet, auf der sich alle Nutzergruppen angstfrei und entspannt bewegen können. Wichtige Aspekte sind: Vertrauen in ausreichende Überholabstände von Kfz, in Schutz vor aufschlagenden Kfz-Türen, in die eigene Kontrollierbarkeit der Verkehrssituation. In der Regel werden Radverkehrsanlagen mit baulichem Schutz gegenüber dem Kfz-Verkehr als am sichersten empfunden.

- kurze Reisezeiten ermöglichen,
- unterbrechungsfrei gestaltet sein (=lückenloses Angebot an Radverkehrsanlagen gemäß den Regelwerken) und
- an den Haltepunkten von Bus und Bahn die Vernetzung zum ÖPNV – auch durch die Schaffung hochwertiger Radabstellanlagen – herstellen.

Art und Umfang der Zusammenarbeit

Die Kommunen der StädteRegion Aachen haben zusammen mit den regionalen Mobilitätsverbänden und -dienstleistern das Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) gebildet, um die Herausforderungen der Realisierung und Finanzierung der regionalen Mobilitätswende zielorientiert zu begleiten². In Ergänzung zu den Mitgliedern des NEMORA ist der Landesbetrieb Straßenbau Partner dieser Strategie. Die AG Regionale Radinfrastruktur des NEMORA dient der regelmäßigen Abstimmung und Koordination rund um die Maßnahmen zum städteregionalen Radverkehrsnetz.

Jede*r Projektpartner*in behält beim Ausbau der Radrouten die Zuständigkeit für die Abschnitte in seiner/ihrer Baulast. Alle Projektpartner*innen entlang einer Route zwischen zwei Verknüpfungspunkten des Netzes bringen sich in ein Gesamtausbaukonzept für die Route ein und berücksichtigen dies in ihrer Maßnahmenplanung³.

Als Instrument der Planung und Umsetzung werden für einzelne Routen zwischen zwei oder mehreren Netzknoten Kooperationsvereinbarungen zwischen den betreffenden Baulastträgern geschlossen. Dabei können Planungs- und Umsetzungsaufgaben in gegenseitigem Einvernehmen auch auf einen der Baulastträger übertragen werden.

Zielnetz und Standards für Ausbau und Betrieb

Zielnetz für die regionale Zusammenarbeit ist das abgestimmte städteregionale Netzkonzept für den Radverkehr gemäß Anlage 1. Dem Ausbau werden die geltenden Regelwerke in ihrer jeweils aktuellen Fassung zugrunde gelegt, u.a. die H RSV⁴ (für

² Dazu wurde für den Radverkehr die Arbeitsgruppe Regionale Radinfrastruktur geschaffen, weiterhin die Arbeitsgruppen Starke Achsen (ÖPNV), Mobilitätsstationen/Multimodalität und Finanzierung.

³ Die Realisierung von Radwegprojekten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen erfolgt über die Bauprogramme von Straßen.NRW auf Grundlage der einschlägigen Radwegbautitel im Bundes- bzw. Landeshaushalt. Für die Landesstraßen ist dabei zu berücksichtigen, dass Neubauvorhaben in der Regel durch die Regionalräte priorisiert werden. Alternativ kann auch eine Realisierung als Bürgerradweg in Frage kommen oder die Inanspruchnahme einer Fördermöglichkeit durch das Programm „Stadt und Land“. Zur Unterstützung von Straßen.NRW mit dem Ziel einer beschleunigten Bauvorbereitung können in allen Fällen auch Planungs- und Bauvereinbarungen mit Kommunen geschlossen werden.

⁴ Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)

Radachsen ab 500 Radfahrende/Tag im Querschnitt), die ERA⁵ und die E Klima⁶ in Verbindung mit den zugehörigen Steckbriefen. Die Relevanz der Regelwerke als Stand der Technik für Aus- und Neubau bleibt unberührt. Hierzu gehört die Abwägung von angepassten Lösungen bei Restriktionen im Straßenraum, die z.B. eine Abweichung von den Regelwerken erforderlich machen. Die Radfahrendenzahlen beruhen z.B. auf Prognosen für den Zeithorizont 2040. Bei der konkreten Ausbauplanung der einzelnen Radachsen des Zielnetzes sind in Abstimmung mit den Partner*innen Variantenuntersuchungen der Routenführung möglich.

Für die in diesen Regelwerken enthaltenen Ausbaustandards gelten im städteregionalen Radverkehrsnetz die Einsatzgrenzen nach Tabelle 1 bezogen auf die prognostizierte Anzahl Radfahrten im Querschnitt:

Ausbaustandard		Einsatzbereich [Radfahrten/Tag im Querschnitt]
Stufe 1	Basisstandard nach ERA	< 500
Stufe 2	Radvorrangrouten nach H RSV	≥ 500
Stufe 3	Radschnellverbindungen nach H RSV	≥ 2.000

Tabelle 1: Ausbaustandards im städteregionalen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

Für Abschnitte von Radachsen, die dem Basisstandard zugeordnet werden, wird zusätzlich zu den Regelungen der ERA eine attraktive Reisezeit gemäß den Zielgrößen der H RSV für Radvorrangrouten verfolgt. In Anlage 2 ist eine Zuordnung der Ausbaustandards im Zielnetz auf Grundlage einer ersten Einschätzung des Radverkehrsaufkommens dargestellt. Die Zuordnung wird beim Vorliegen neuerer Prognosen jeweils laufend angepasst. Die Qualität der Radrouten wird ergänzt und gesichert durch eine qualitativ gute Ausstattung (u.a. Service-Stationen, Radabstellanlagen, einheitliche Beschilderung und Kennzeichnung) und die Regelungen gemäß Anlage 3. Der Radverkehr wird möglichst getrennt vom Fußverkehr geführt.

An Straßen mit mehr als 2.500 Kfz/Tag innerorts bzw. 1.500 Kfz/Tag außerorts wird eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr angestrebt, um möglichst allen Verkehrsteilnehmenden ein gutes und sicheres Gefühl beim Radfahren zu geben⁷. Dort, wo z.B. auch übergangsweise dies noch nicht möglich ist, werden Maßnahmen umgesetzt, die das Sicherheitsempfinden steigern. Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen werden so gestaltet, dass sie auch vom Kfz aus gut erkennbar sind.

⁵ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

⁶ Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima)

⁷ Für Streckenabschnitte außerorts in der Baulast des Landes (Bundes) und Zuständigkeit des Landesbetriebes, vorbehaltlich der aktuellen Erlass- und Verfügungslage

Den Partnern bleibt es unbenommen, in ihrer eigenen Baulast höhere Standards umzusetzen.

Die Partner*innen orientieren sich im städteregionalen Mittel beim Ausbau des Netzes an den Zielen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes (FaNaG NRW) und des dazugehörigen Aktionsplans. Das Zielnetz wird in die Abstimmung zum landesweiten Radvorrangnetz nach FaNaG NRW eingebracht mit dem Ziel einer integrierten Netzplanung.

Die Zielnetzplanung soll in sinnvollen Zeitabständen sowie anlassbezogen fortgeschrieben werden. Die kommunalen Partner*innen verankern das Zielnetz in ihrer Stadt- und Bauleitplanung und integrieren es in ihre eigenen lokalen Netzplanungen. Alle Baulastträger berücksichtigen das Zielnetz in ihrer Straßenplanung. Es wird empfohlen, das städteregionale Netz in den kommunalen Mobilitätskonzepten zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit in der Planung einzubeziehen.

Bei Projekten und Maßnahmen der Kommunen, die außerhalb der Radverkehrsplanung liegen, aber die Achsen des Zielnetzes berühren, berücksichtigen die Kommunen die Zielplanung bestmöglich und stimmen sich dazu mit den übrigen Baulastträgern an der betreffenden regionalen Radachse ab. Damit soll u.a. verhindert werden, dass Investitionen der übrigen Baulastträger im Zuge der Radachse durch entgegenstehende Maßnahmen an anderer Stelle nicht mehr den geplanten Nutzen erreichen können. Steht ein kommunales Projekt grundsätzlich im Widerspruch zur Umsetzung des Zielnetzes, führt die betreffende Kommune eine Abstimmung mit den anderen Baulastträgern und der StädteRegion durch, um eine einvernehmliche Lösung zu erreichen, die den Nutzen der Zielnetzplanung wahrt. Maßnahmen kleineren Umfangs mit kurzfristiger Bedeutung (z.B. barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen), können erforderlichenfalls ohne Berücksichtigung der Radachse umgesetzt werden, wenn es als vertretbar eingeschätzt wird, dass sie in einem mittelfristigen Zeitraum mit einem Ausbau der betreffenden Radachse erneut angepasst werden.

Grundlagen der Ausbauplanung

Für die Schaffung guter Radverkehrsanlagen sind u.a. ausreichende Breiten nach den Regelwerken erforderlich. Den Partner*innen ist bewusst, dass dazu je nach Örtlichkeit eine Flächenumverteilung vom motorisierten Individualverkehr notwendig ist. Flächenumverteilungen erfolgen selbstverständlich unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV und des Fußverkehrs. Reisezeitverluste im ÖPNV stellen eine Schwächung des Umweltverbundes dar und entsprechen nicht dem übergeordneten Ziel der

Mobilitätswende. Die ortsansässigen Verkehrsunternehmen werden in die Abstimmung der Planung einbezogen.

Projektentwicklung

Der Ausbau des Gesamtnetzes ist eine längerfristige Aufgabe. Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Jahr 2040 als Zielhorizont gesehen. Für ein zielgerichtetes Vorgehen mit möglichst frühzeitiger Netzwirkung wird ein Masterplan gemeinsam entwickelt und festgelegt. Er beschreibt die umzusetzenden Maßnahmen und bildet Prioritäten für die Umsetzung. Die Aufgaben des Masterplans sind in Anlage 4 beschrieben.

Anlagen:

- 1 Städteregionales Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr (Zielnetz)
- 2 Zuordnung der Ausbaustandards im Zielnetz
- 3 Regelungen für Planung, Ausstattung, Wartung, Betrieb, Qualitätssicherung
- 4 Masterplan zum Netzausbau des städteregionalen Radverkehrsnetzes

Städteregionales Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

Gesamtübersicht (Zielnetz)

Regionale Quellen/Ziele

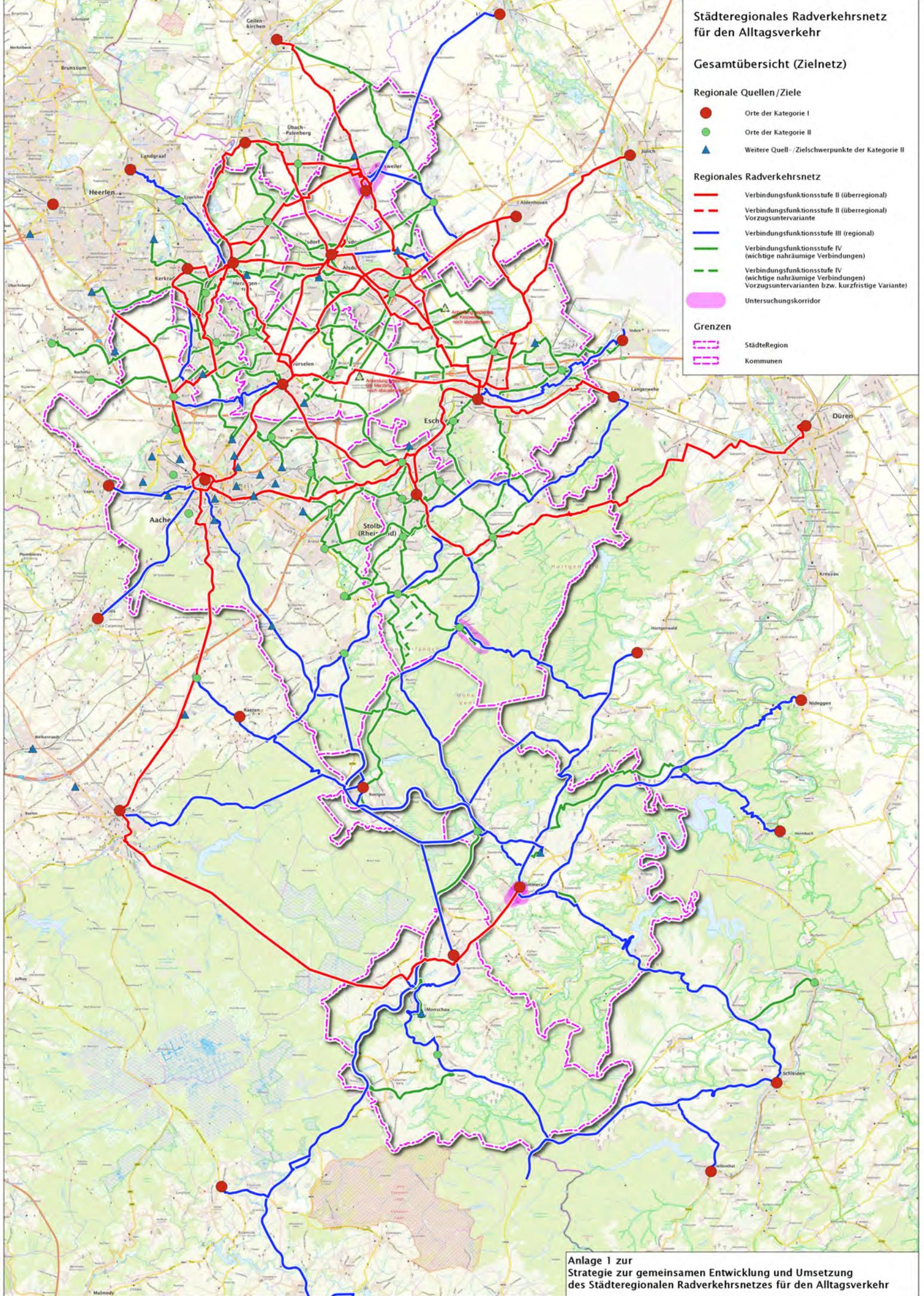
- Orte der Kategorie I
- Orte der Kategorie II
- ▲ Weitere Quell-/Zielschwerpunkte der Kategorie II

Regionales Radverkehrsnetz

- Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)
- - - Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) Vorzugsuntervariante
- Verbindungsfunktionsstufe III (regional)
- Verbindungsfunktionsstufe IV (wichtige nahräumige Verbindungen)
- - - Verbindungsfunktionsstufe IV (wichtige nahräumige Verbindungen) Vorzugsuntervarianten bzw. kurzfristige Variante
- Untersuchungskorridor

Grenzen

- StädteRegion
- Kommunen



Anlage 1 zur Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr

Städteregionales Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

Gesamtübersicht (Zuordnung der Ausbaustandards im Zielnetz)

Regionale Quellen/Ziele

- Orte der Kategorie I
- Orte der Kategorie II
- ▲ Weitere Quell-/Zielschwerpunkte der Kategorie II

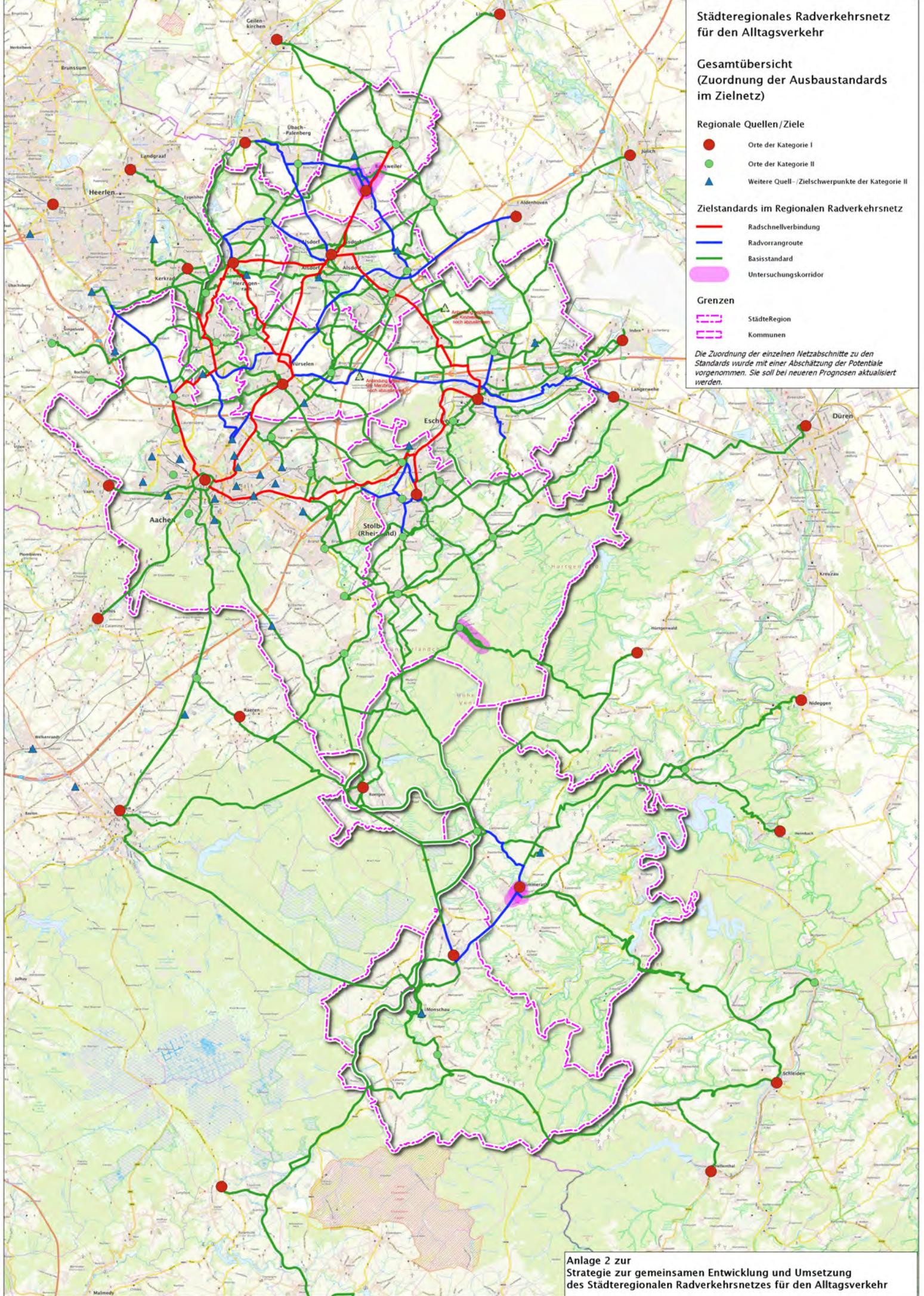
Zielstandards im Regionalen Radverkehrsnetz

- Radschnellverbindung
- Radvorrangroute
- Basisstandard
- Untersuchungskorridor

Grenzen

- StädteRegion
- Kommunen

Die Zuordnung der einzelnen Netzabschnitte zu den Standards wurde mit einer Abschätzung der Potentiale vorgenommen. Sie soll bei neueren Prognosen aktualisiert werden.



Anlage 2 zur Strategie zur gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Städteregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr

Regelungen für Planung, Ausstattung, Wartung, Betrieb und Qualitätssicherung

Planungsprozess

Für die einzelnen Verbindungen des Netzes werden Sicherheitsaudits sowohl im Bestand als auch für Aus- und Neubauplanungen durchgeführt und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Die Erreichung der Ausbaustandards wird gemäß Kap. 4.7.2 und 4.7.3 der H RSV überprüft. Diese Überprüfung kann nach gegenseitiger Abstimmung durch die StädteRegion in Form einer Stellungnahme erfolgen. Die Bau- lastträger stellen dazu auf Anforderung die erforderlichen Daten bereit. Für Verbindungen, die dem Basisstandard zugeordnet werden, wird ein analoges Verfahren abgestimmt.

Ausstattung

Die Wirksamkeit des Radverkehrsnetzes soll durch eine gute Ausstattung unterstützt werden. Hierzu soll ein Konzept mit kommunal übergreifenden allgemeingültigen Definitionen zu Ausstattungsmerkmalen gemeinsam erarbeitet werden. Dies betrifft u.a. Beschilderung, Markierung, die Einrichtung von Service-Stationen, Radabstellanlagen und stationäre Radzählstellen. Im Sinne einer durchgehenden Routenführung sollen Lösungen für eine einheitliche Beschilderung und Kennzeichnung unabhängig von den unterschiedlichen Führungsformen entwickelt und umgesetzt werden. Dabei werden die Konzepte mit der AG Mobilstationen abgestimmt. Für die Finanzierung werden gemeinsame Förderanträge angestrebt, soweit entsprechende Förderprogramme zur Verfügung stehen.

Wartung/Betrieb/Qualitätssicherung

- Die Partner*innen streben eine kommunal übergreifende einheitliche Regelung des Wartungs- und Winterdienstes u.a. bezüglich der Befahrungs- und Wartungsintervalle und Priorisierung der Strecken an. Gehen diese Anforderungen über die Möglichkeiten hinaus, die für den Landesbetrieb für Landes- und Bundesstraßen im Leistungsheft für den Straßenbetrieb auf Bundesfernstraßen festgelegt sind, werden die Partner*innen das Land bzw. den Bund gemeinsam um deren Anpassung bitten.

- Mit regelmäßigen Verkehrsschauen und Streckenbefahrungen sollen Mängel u.a. bei der Infrastruktur des Fahrwegs, Markierung, Beschilderung, LSA-Signalisierung für Radfahrende, Beleuchtung und Freihaltung der Radverkehrsanlagen zur Wahrung der allgemeinen Verkehrssicherheit erfasst und anschließend beseitigt werden. Hierzu sollen sinnvolle Zeitabstände festgelegt werden.
- Bei Baustellen im Bereich des Radverkehrsnetzes wird die Durchgängigkeit des Netzes mit einer hochwertigen und sicheren Führung des Radverkehrs sichergestellt. Hierbei werden die Regelungen des § 24 FaNaG NRW zur sicheren Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen beachtet.
- Es wird ein Mängelmeldesystem für die Radinfrastruktur mit zentraler Anlaufstelle entwickelt und eingeführt. Die zentrale Anlaufstelle soll eine automatische Weiterleitung an die für Betrieb und Wartung zuständige Stelle bieten.

Evaluation

Im weiteren Prozess wird ein Verfahren der Evaluation sowie dessen Finanzierung gemeinsam abgestimmt, das die Zielerreichung überprüft und ergänzende Maßnahmen bei Zielabweichungen aufzeigt. Mit Radzählstellen sollen die Radfahrendenzahlen entlang der regionalen Radverkehrsachsen erfasst werden. Hierzu wird eine Konzeption für den Einsatz von Radzählstellen und deren Finanzierung gemeinsam entwickelt. Dies dient der Wirksamkeitskontrolle der getroffenen Maßnahmen und der Überprüfung, ob die Radverkehrsanlagen ausreichend dimensioniert sind.

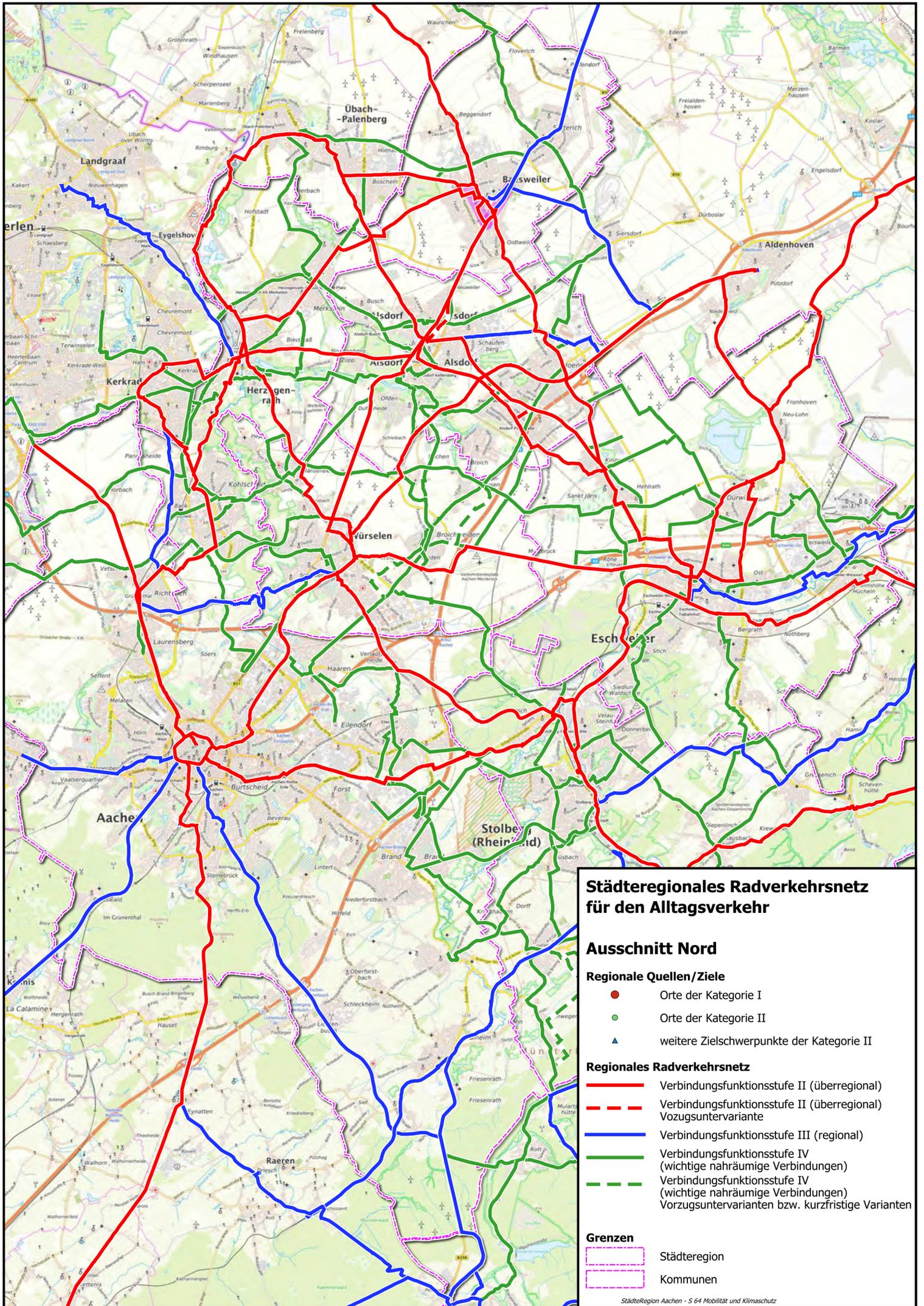
Masterplan zum Netzausbau des städteregionalen Radverkehrsnetzes

Der Masterplan ist ein wesentliches Instrument zur effizienten Steuerung des gemeinsamen Netzausbaus. Er beschreibt die umzusetzenden Maßnahmen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte ab der Vorplanung. Um möglichst frühzeitig Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen, soll ein stufenweiser Ausbau nach Prioritäten erfolgen, die die Projektpartner*innen gemeinsam abstimmen. Dabei ist ein Ausgleich der Belange aller kommunalen Partner zu schaffen mit dem Ziel, auch für Kommunen mit dünnerer Besiedlung eine regionale Netzabdeckung mindestens mit einem guten Basisangebot zu schaffen.

Ein kompletter Endausbau der einzelnen Verbindungen auf ganzer Länge kann je nach Rahmenbedingungen erst mittel- oder langfristig erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Jahr 2040 als Zielhorizont gesehen. Um möglichst schnell durchgehend attraktive Verbindungen zwischen Netzknoten zu erreichen, wird für entsprechende Teilstrecken ein Vorlaufbetrieb angestrebt. Im Vorlaufbetrieb können für Abschnitte mit einer prognostizierten Radverkehrsmenge ab 500 Radfahrenden/Tag im Querschnitt die Standards der H RSV noch unterschritten werden, mindestens wird jedoch unterbrechungsfrei der Basisstandard erfüllt. Das Ziel, den Vorlaufbetrieb anschließend durch den Endausbau abzulösen, wird weiterverfolgt.

Auf einer entsprechenden Karte wird die Umsetzung des Zielnetzes mit Vorlaufbetrieb und Endausbau dokumentiert. Diese wird fortlaufend aktualisiert. Diese Karte dient der transparenten Darstellung zum Umsetzungsstand in der Öffentlichkeit und dient dem gegenseitigen Ansporn, den Ausbau kontinuierlich voranzutreiben.

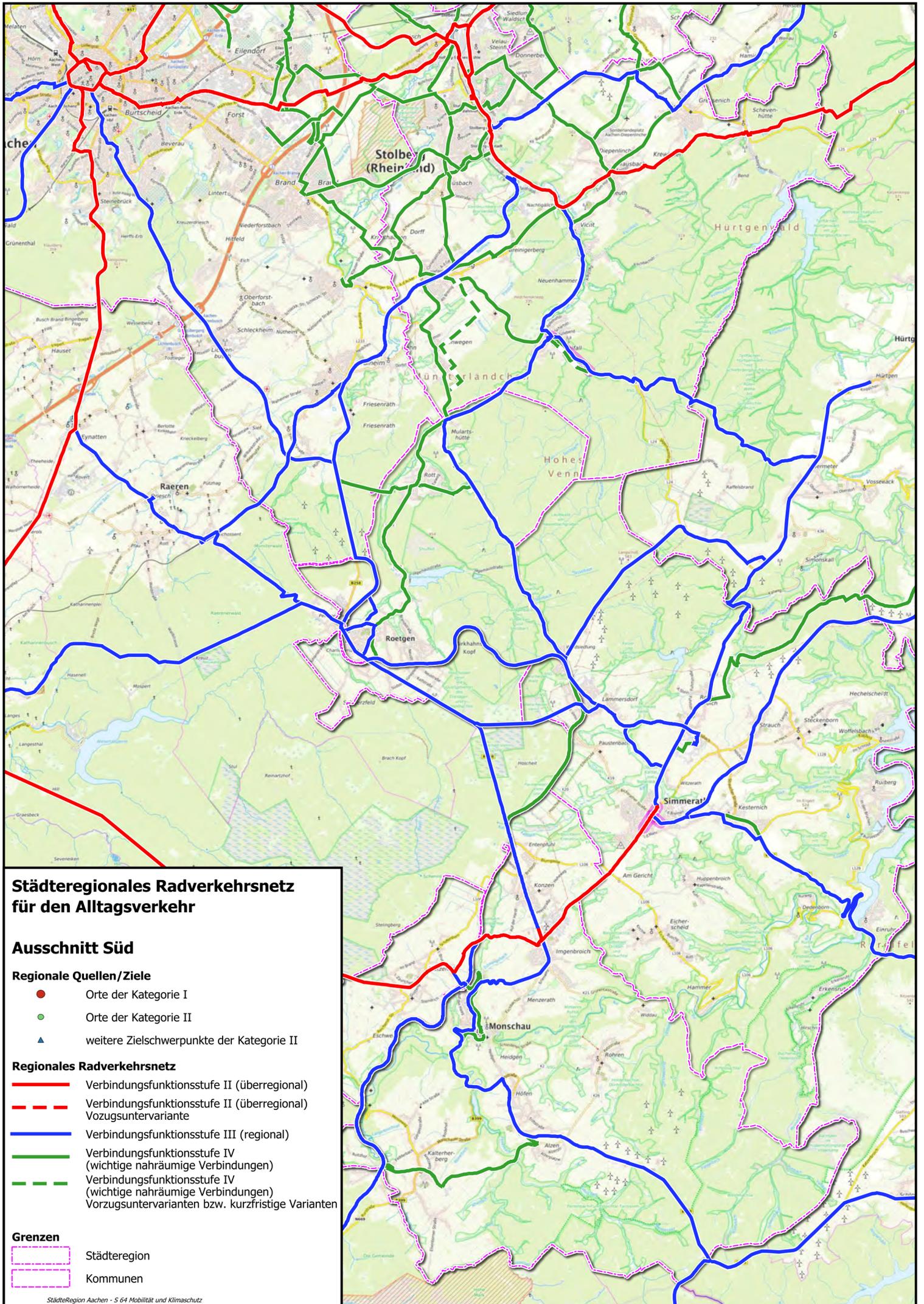
Anlage 3



Städteregionales Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr

Ausschnitt Nord

- Regionale Quellen/Ziele**
- Orte der Kategorie I
 - Orte der Kategorie II
 - ▲ weitere Zielschwerpunkte der Kategorie II
- Regionales Radverkehrsnetz**
- Verbindungsfunktionsstufe II (überregional)
 - - - Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) Vozugsuntersvariante
 - Verbindungsfunktionsstufe III (regional)
 - Verbindungsfunktionsstufe IV (wichtige nahräumige Verbindungen)
 - - - Verbindungsfunktionsstufe IV (wichtige nahräumige Verbindungen) Vozugsuntersvarianten bzw. kurzfristige Varianten
- Grenzen**
- - - Städteregion
 - - - Kommunen



Anlage 4



Radverkehrsbericht 2024

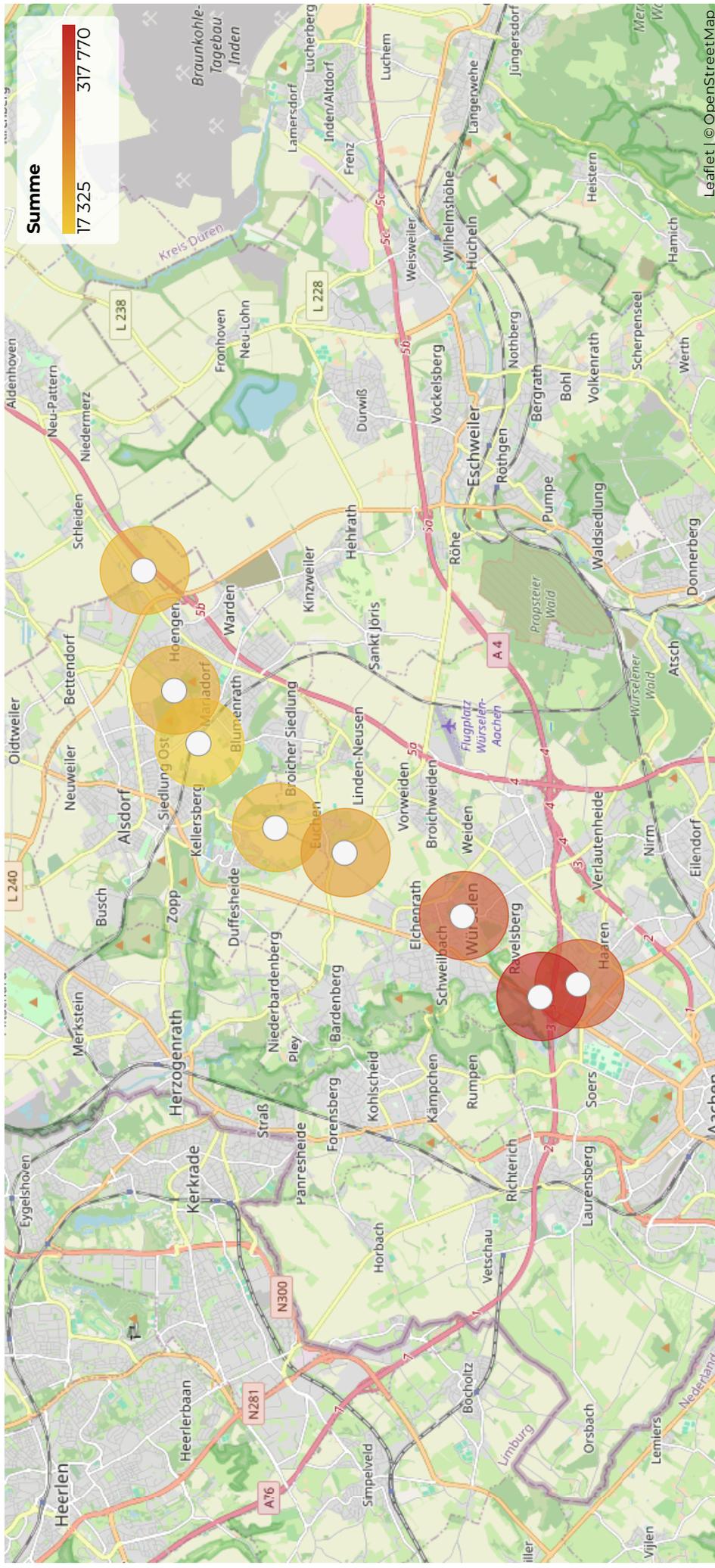


A 64 - Raum, Mobilität, Klima
21.02.2025

Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Karte



Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Summe_gesamt

Summe

1 088 793

Summe R1

Summe

540 025

Summe_R2

Summe

548 768

Durchschnitt_täglich

Durchschnitt täglich

2 975

Spitzentag

8 867

Mittwoch
1. Mai 2024

Spitzentag

4 534

Mittwoch
1. Mai 2024

Spitzentag_R2

Spitzentag

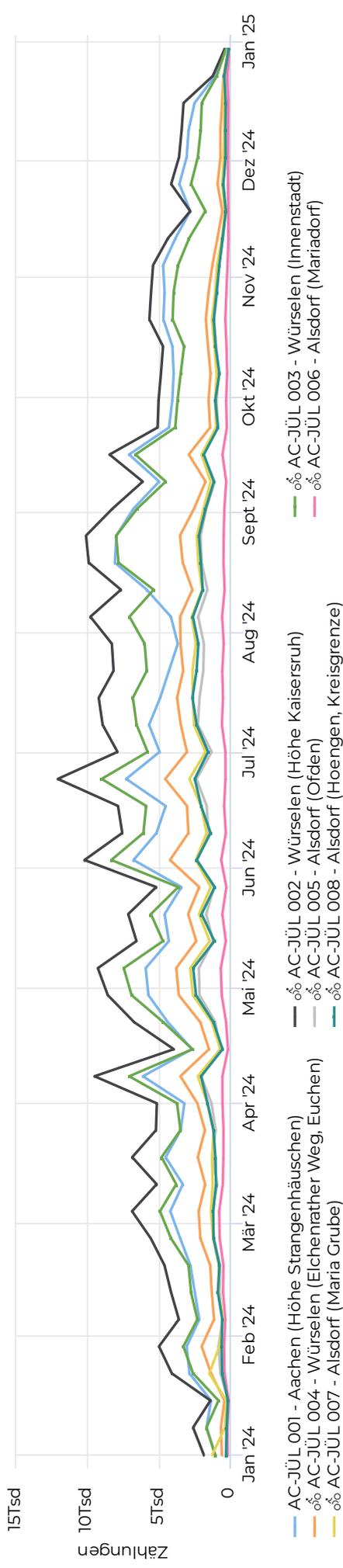
4 333

Mittwoch
1. Mai 2024

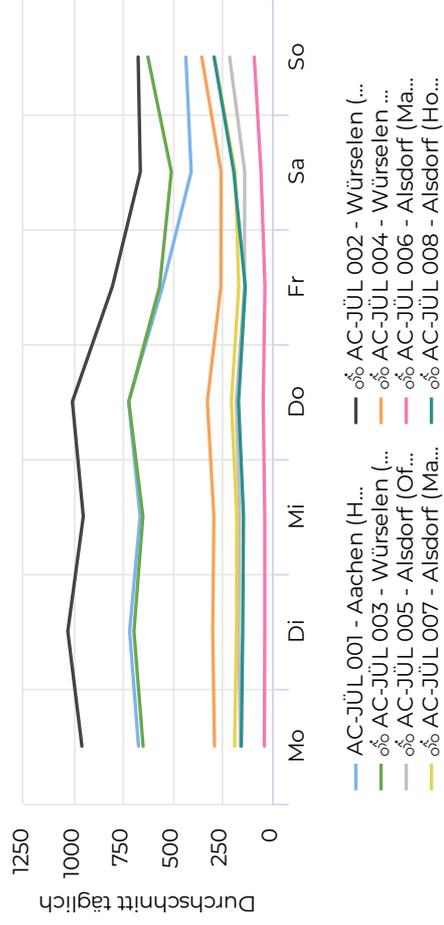
Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Wöchentliches Benutzeraufkommen



Tagesanalyse

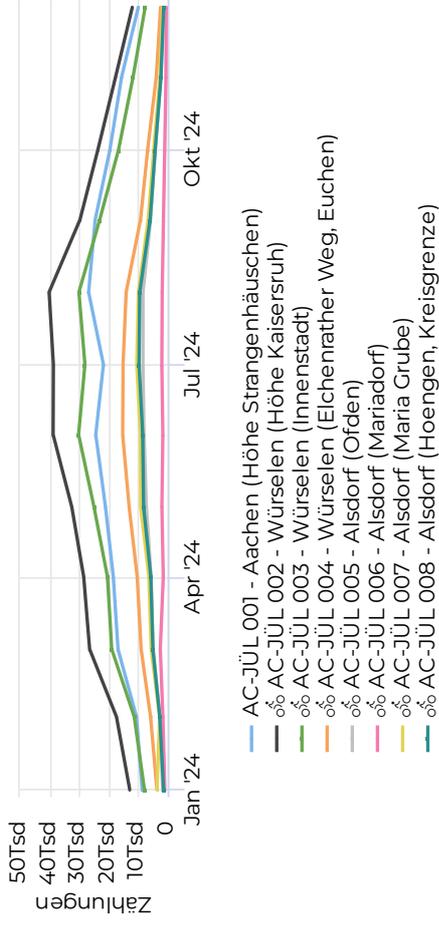


Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

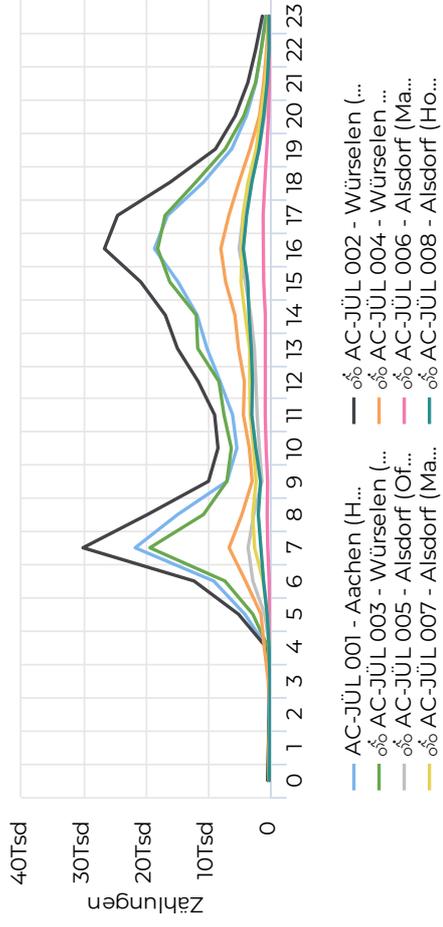
Monatliches Benutzeraufkommen

📅 01.01.2024 → 31.12.2024



Stundenanalyse - Werktag (Mo-Fr)

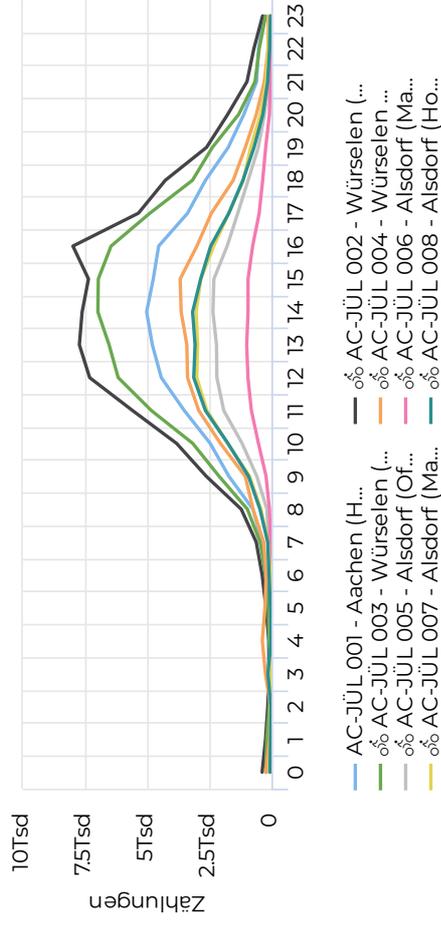
📅 01.01.2024 → 31.12.2024



1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Stundenanalyse - Wochenende

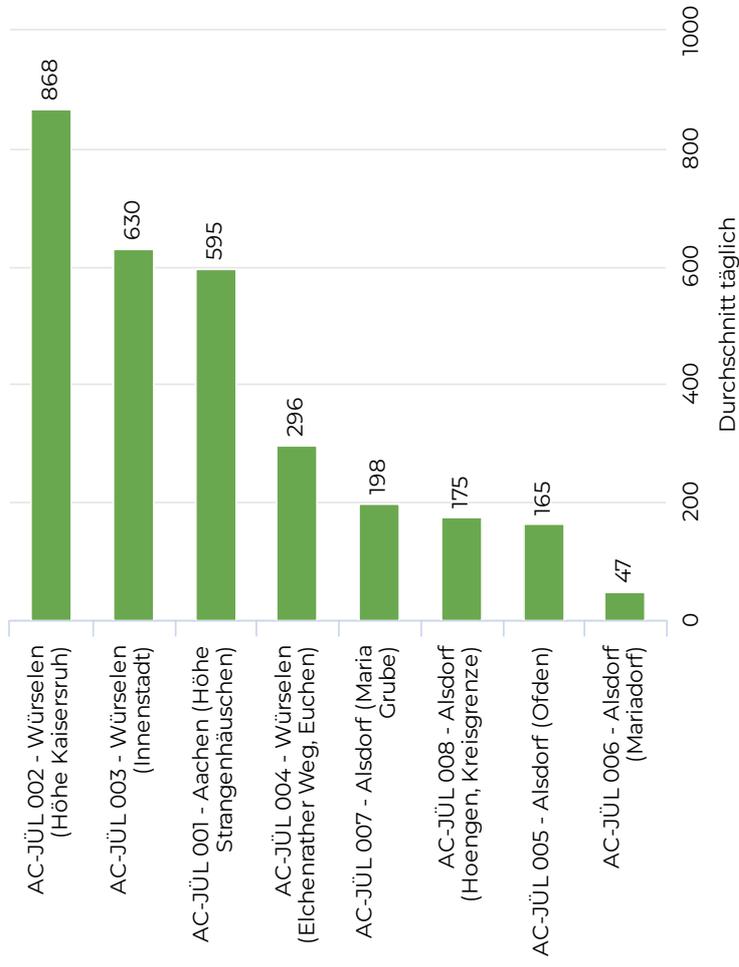
📅 01.01.2024 → 31.12.2024



Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

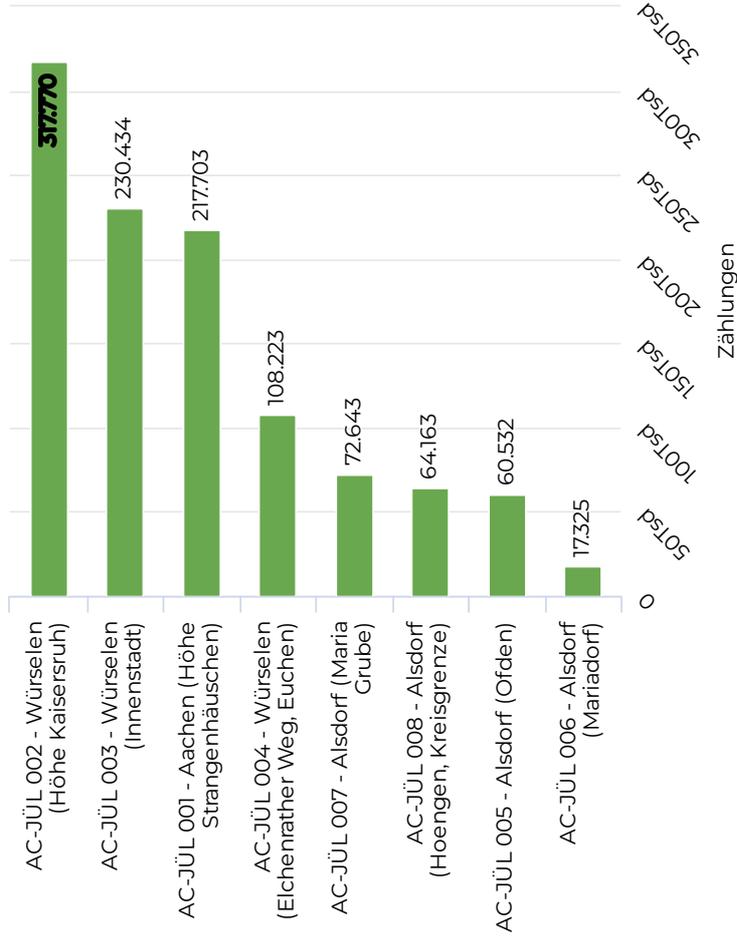
Tagesdurchschnitt



Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Summen



Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Zusammenfassung der Kennzahlen

Zählstelle	Werktags-Durchschnitt ▼	Wochenend-Tagesdurchschnitt	Spitzentag	Spitzenwert
AC-JÜL 002 - Würselen (Höhe Kaisersruh)	948	667	Di. 25. Juni 2024	2 320
AC-JÜL 001 - Aachen (Höhe Strangenhäuschen)	664	420	Di. 27. Aug. 2024	1 500
AC-JÜL 003 - Würselen (Innenstadt)	655	565	Mi. 1. Mai 2024	1 889
AC-JÜL 004 - Würselen (Eichenrather Weg, Euchen)	292	305	Mi. 1. Mai 2024	1 079
AC-JÜL 007 - Alsdorf (Maria Grube)	183	238	Mi. 1. Mai 2024	834
AC-JÜL 005 - Alsdorf (Ofden)	162	175	Mi. 1. Mai 2024	701
AC-JÜL 008 - Alsdorf (Hoengen, Kreisgrenze)	149	241	Mi. 1. Mai 2024	954
AC-JÜL 006 - Alsdorf (Mariadorf)	38	72	So. 9. Juni 2024	229

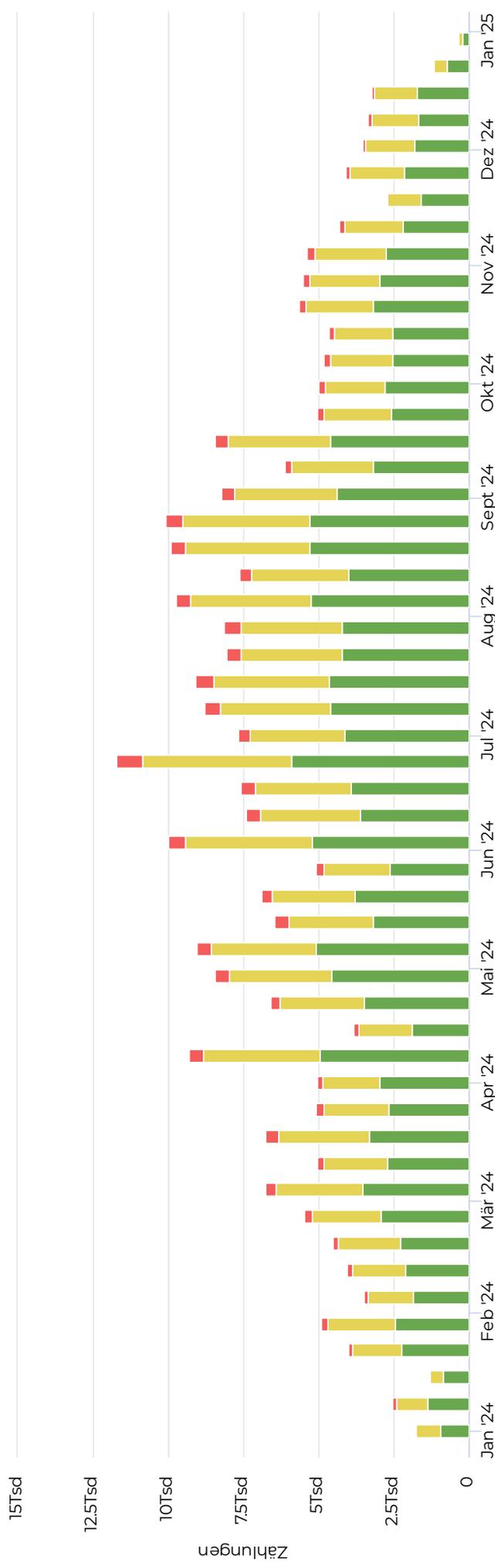
Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Geschwindigkeiten_Woche (Höchste Zählstelle)

📅 01.01.2024 → 31.12.2024

AC-JÜL 002 - WÜRSELEN (HÖHE KAISERSRUH)



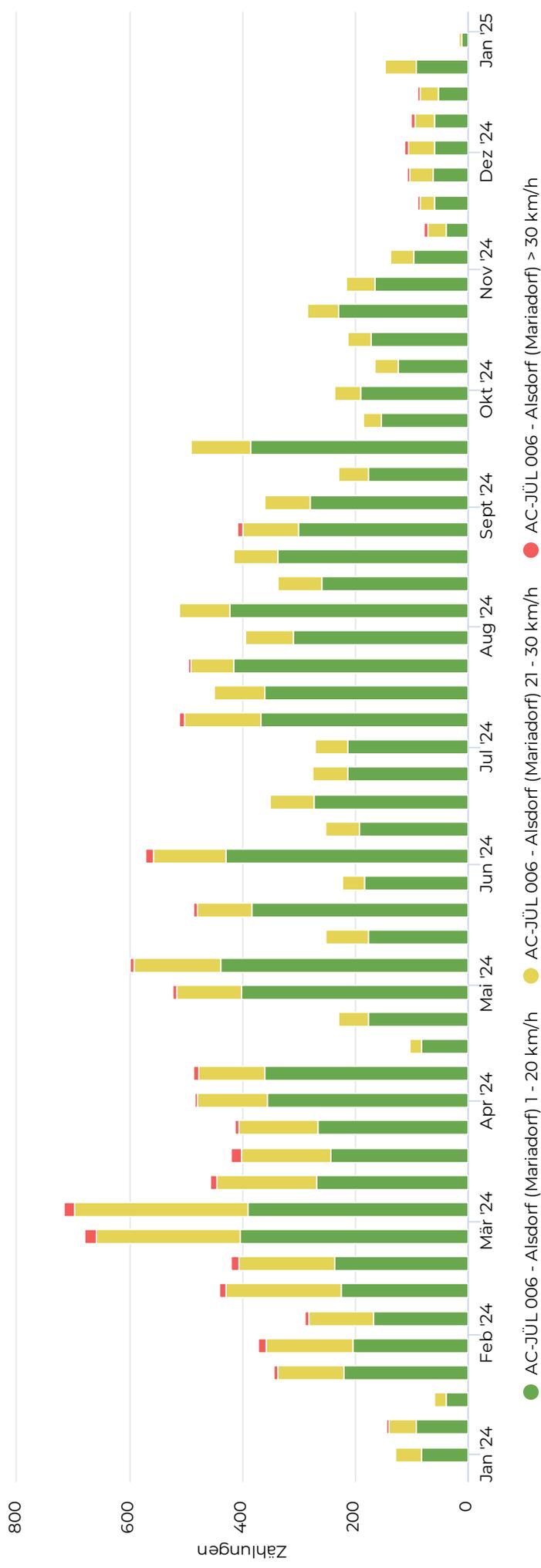
● AC-JÜL 002 - Würselen (Höhe Kaisersruh) 1 - 20 km/h ● AC-JÜL 002 - Würselen (Höhe Kaisersruh) 21 - 30 km/h ● AC-JÜL 002 - Würselen (Höhe Kaisersruh) > 30 km/h

Kennzahlen_Bericht Radweg Aachen - Jülich

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Geschwindigkeiten_Woche (Schwächste Zählstelle)

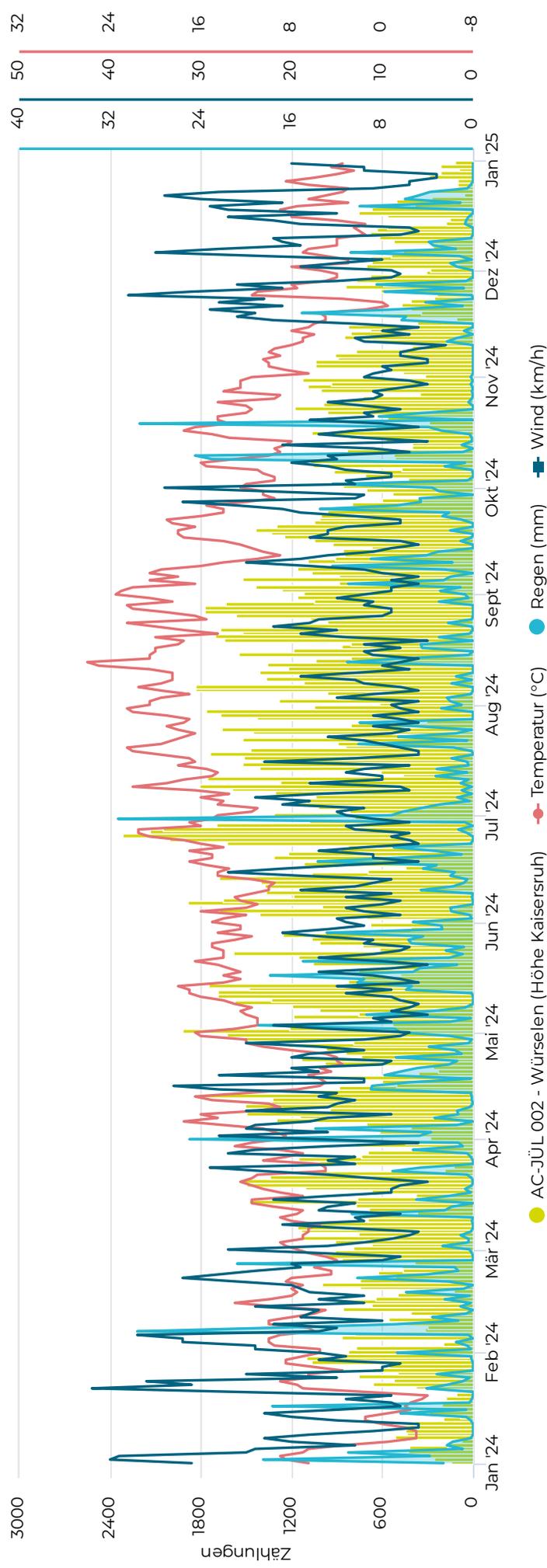
AC-JÜL 006 - ALSDORF (MARIADORF)



1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Wetterdaten (am Beispiel der höchsten Zählstelle)

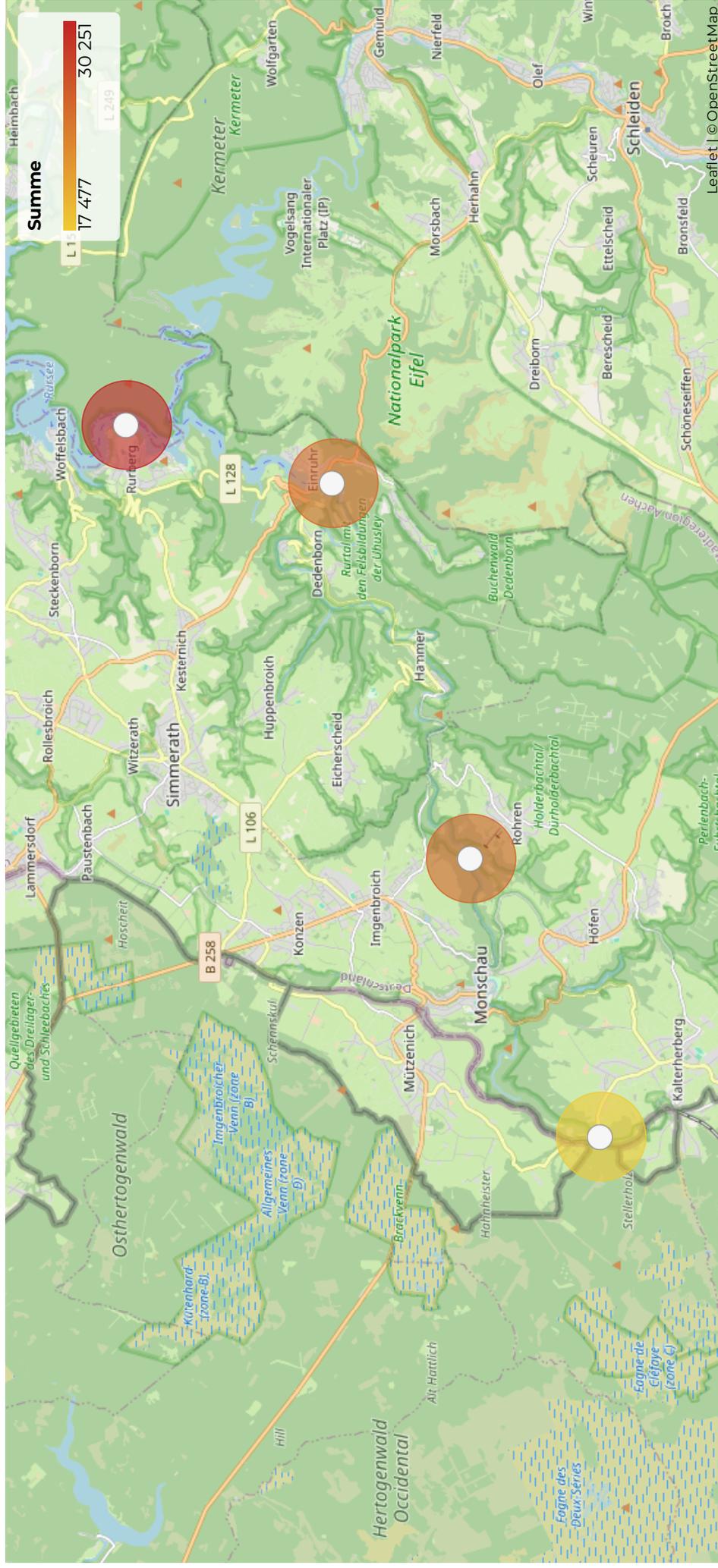
AC-JÜL 002 - WÜRSELEN (HÖHE KAISERSRUH)



Kennzahlen_Bericht RurUfer-Radweg

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Karte



Kennzahlen_Bericht RurUfer-Radweg

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Summe_gesamt

Summe

97 906

Summe R1

Summe

45 393

Summe_R2

Summe

52 513

Durchschnitt_täglich

Durchschnitt täglich

268

Spitzentag

1 395

Donnerstag
9. Mai 2024

Spitzentag_R1

Spitzentag

642

Donnerstag
9. Mai 2024

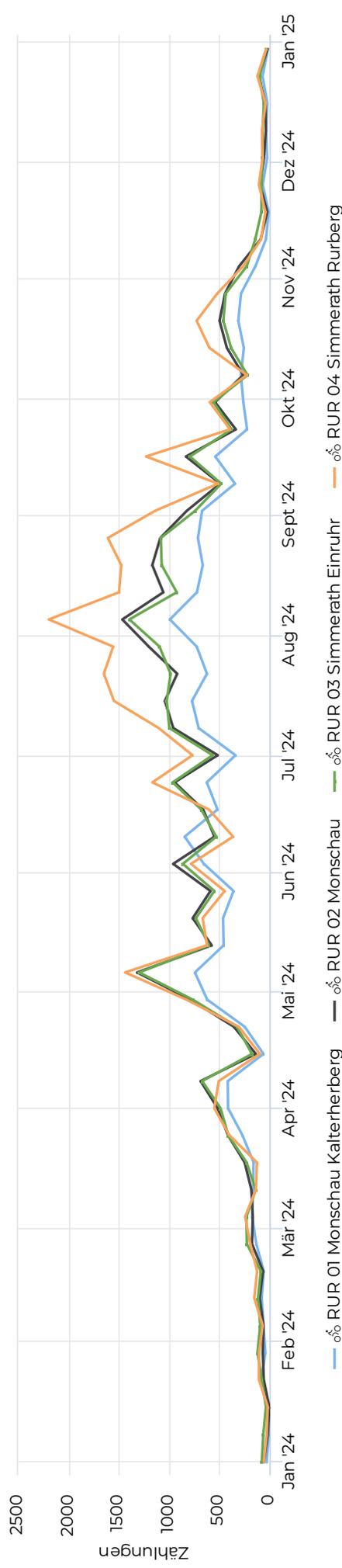
Spitzentag_R2

Spitzentag

754

Samstag
10. Aug. 2024

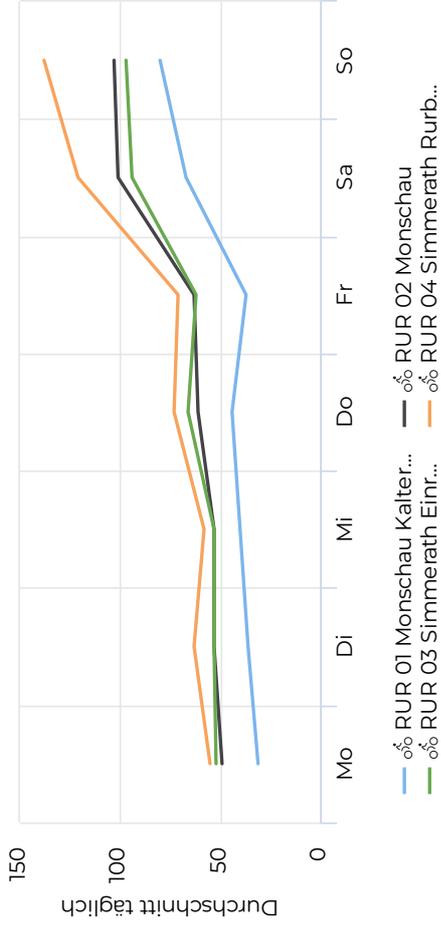
Wöchentliches Benutzeraufkommen



Kennzahlen_Bericht RurUfer-Radweg

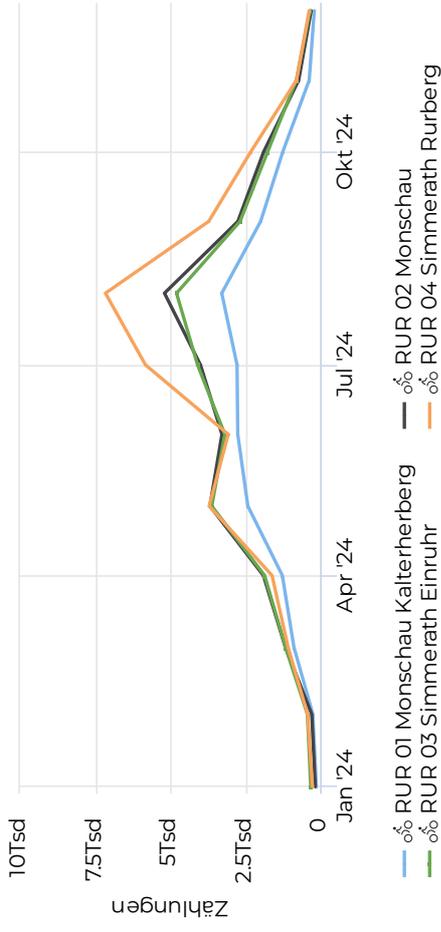
1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Tagesanalyse



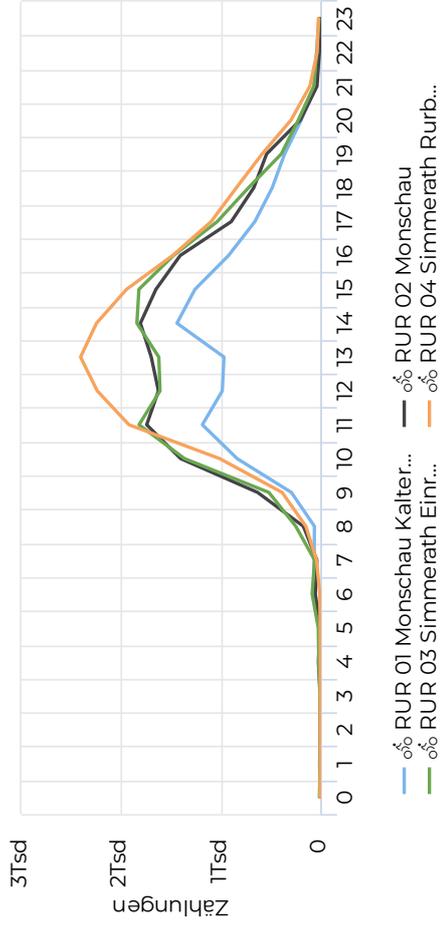
Monatliches Benutzeraufkommen

01.01.2024 → 31.12.2024



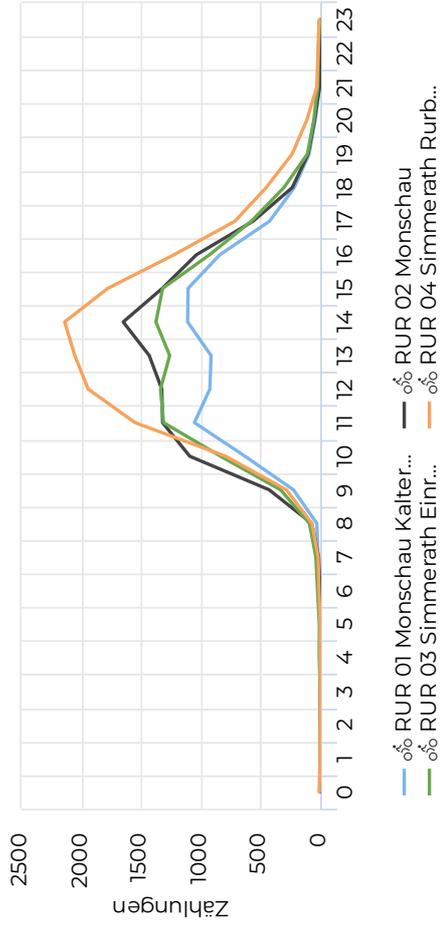
Stundenanalyse - Werktag (Mo-Fr)

01.01.2024 → 31.12.2024

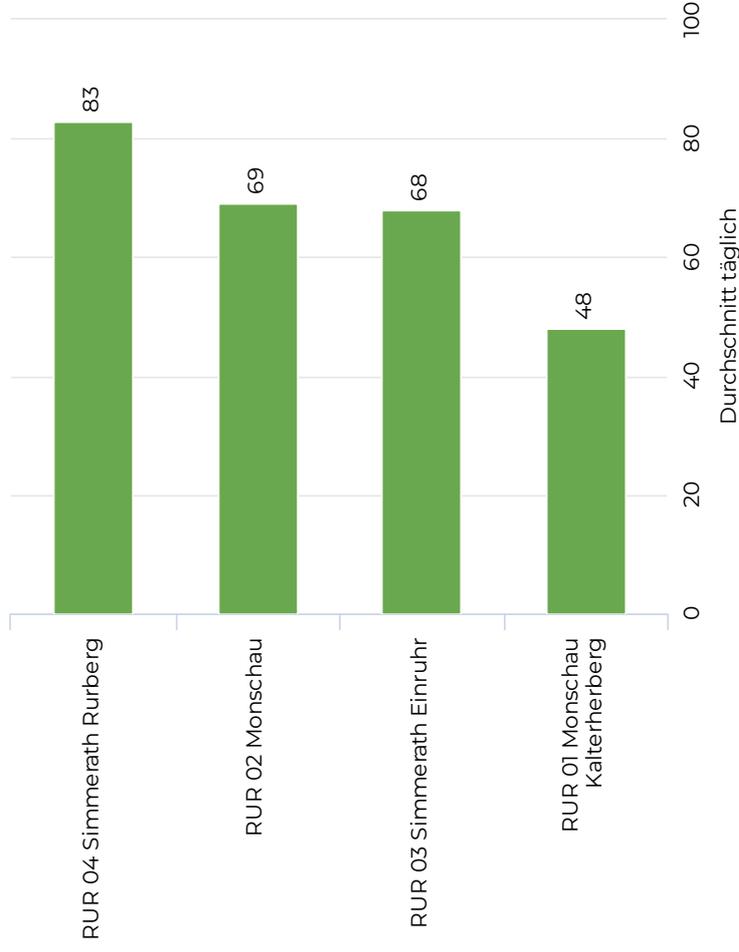


Stundenanalyse - Wochenende

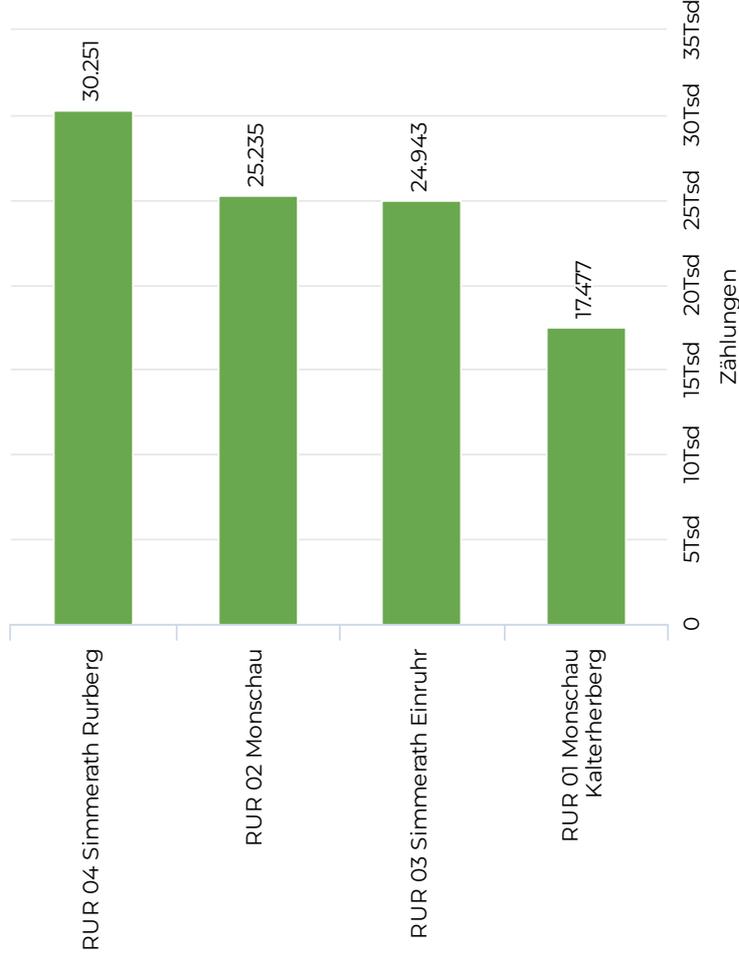
01.01.2024 → 31.12.2024



Tagesdurchschnitt



Summen



Kennzahlen_Bericht RurUfer-Radweg

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

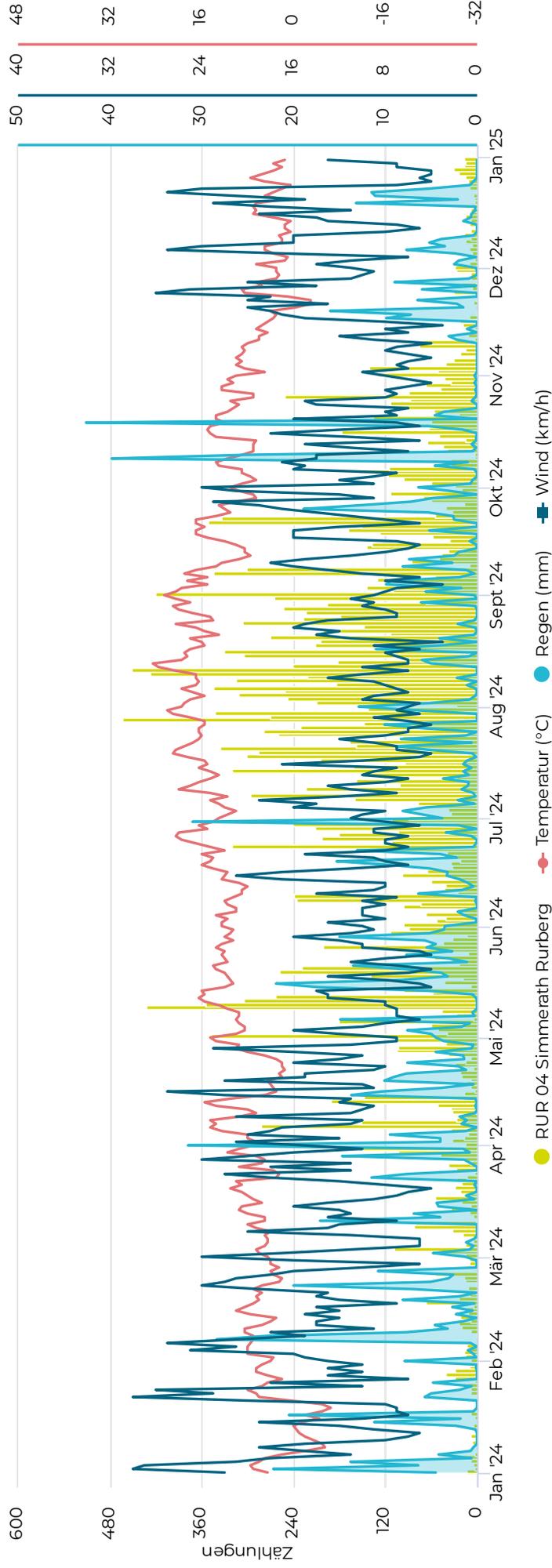
Zusammenfassung der Kennzahlen

Zählstelle	Werktags-Durchschnitt ▼	Wochenend-Tagesdurchschnitt	Spitzen-tag	Spitzenwert
RUR 04 Simmerath Rurberg	64	129	So. 28. Juli 2024	463
RUR 03 Simmerath Einruhr	57	96	Do. 9. Mai 2024	371
RUR 02 Monschau	56	102	Do. 9. Mai 2024	399
RUR 01 Monschau Kalterherberg	38	74	Sa. 15. Juni 2024	441

1. Januar 2024 → 31. Dezember 2024

Wetterdaten (am Beispiel der höchsten Zählstelle)

RUR 04 SIMMERATH RURBERG



Herausgeberin

StädteRegion Aachen
Der Städteregionsrat
A 64 | Raum, Mobilität, Klima
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Telefon + 49 241 5198 6404
E-Mail radverkehr@staedteregion-aachen.de
Internet staedteregion-aachen.de

Verantwortlich A 64 Raum, Mobilität, Klima
Redaktion/Text A 64 Raum, Mobilität, Klima
Druck StädteRegion Aachen, Druckerei
Bezeichnung A 64/Radverkehrsbericht
Bilder ©StädteRegion Aachen

Stand

Februar 2025

StädteRegion Aachen

Der Städteregionsrat
Postanschrift
StädteRegion Aachen
52090 Aachen

Telefon + 49 241 5198 0
E-Mail info@staedteregion-aachen.de
Internet staedteregion-aachen.de

Mehr von uns auf

