

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0347/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 07.03.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Radentscheid - Bilanz 2021 und Ausblick 2022		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.03.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Am 25.06.2020 hat die Verwaltung dem Mobilitätsausschuss im Dokument "Klimaorientierte Mobilitätsszenarien für Aachen" dargelegt, welchen Beitrag der Verkehr zum integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) leisten muss. Das dort erläuterte Szenario „Mobilitätswende“ erfüllt mit 55 % ggü. 1990 das Ziel einer „starken Verbesserung“ bei den CO₂-Emissionen lt. Mobilitätsstrategie 2030. Diese Zielindikatoren wurden im Jan. 2020 beschlossen.

Die Umsetzung des Radentscheides ist integraler Bestandteil der Mobilitätsmaßnahmen im IKSK. Da mit dem IKSK die Ziele auch erreicht werden sollen, ist die Umsetzung der Maßnahmen des IKSK im Verkehrsbereich elementar. Für den Radentscheid wurden die Finanzmittel bereits mit der Annahme des Radentscheides in im Haushalt bereitstellt; für andere zentrale Maßnahmen steht diese Bereitstellung noch aus.

Das IKSK leitet dabei die CO₂-Effekte der Szenarien nicht aus den Maßnahmen her, sondern vom zu erreichenden Zielwert: Alle Maßnahmen müssen daher möglichst CO₂-optimiert erfolgen.

Für den Radentscheid bedeutet das, dass die CO₂-Einsparungen dadurch erfolgen, dass Menschen durch die Maßnahmen ihr Verhalten so verändern, dass sie das Fahrrad bzw. ein Pedelec statt einem Verbrennungs-Kfz nutzen. Dazu stellt die subjektiv höher wahrgenommene Sicherheit der neuen Anlagen den entscheidenden Faktor dar, damit diese Verhaltensänderung freiwillig erfolgt. Die Veränderung der subjektiven Einschätzung der Gefahrenlage im Radverkehr ist dabei ein wichtiger Hinweis, der repräsentativ als Teil der Mobilitätsstrategie 2030 erfasst werden soll. Die Veränderung im Verhalten wird durch die beschlossene Teilnahme an der repräsentativen Mobilitätserhebung "Mobilität in Deutschland" erfasst. Zusätzlich wird eine beabsichtigte Zunahme der Radverkehrsnutzung in umgestalteten Straßen durch Vorher- und Nachher-Zählungen beobachtet.

Erläuterungen:

Anlass

Am 04.11.2019 hat der Rat der Stadt Aachen bei einer Enthaltung einstimmig das Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ als zulässig erachtet. Er hat darüber hinaus bei vier Gegenstimmen mehrheitlich in der Sache dem zulässigen Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ mit seinen in den nächsten acht Jahren umzusetzenden sieben Zielen entsprochen.

Die Verwaltung hat in der Sitzung vom 25.06.2020 über den Umgang mit dem bereits bestehenden und laufend bearbeiteten Projektportfolio berichtet sowie in der Sitzung vom 18.03.2021 über das Arbeitsprogramm des Jahres 2020 informiert und einen Ausblick die Arbeiten in 2021 gegeben.

Die Arbeiten des Jahres 2021 sind – je Ziel – im Tätigkeitsbericht 2021 dokumentiert. Dieser wurde kürzlich veröffentlicht.

(https://aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Radentscheid/Beicht_2021.pdf)

Über die Inhalte des Berichts wurde am 08.02.2022 in einer öffentlichen digitalen Veranstaltung im digitalCHURCH informiert und diskutiert (Ziel 7).

Im Rahmen dieser Vorlage möchte die Fachverwaltung die Bilanz des Jahres 2021 vorstellen und einen Ausblick auf das Jahr 2022 geben.

Umsetzung Radentscheid – Bilanz des Jahres 2021 und Ausblick ins Jahr 2022

Im Jahr 2021 – dem zweiten Umsetzungsjahr des Radentscheides – wurden eine Vielzahl an Projekten geplant und umgesetzt, die zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen beitragen. 2022 werden sich die Aktivitäten der Stadtverwaltung fortsetzen.

Nachfolgend sind Fortschritte je Ziel im Jahr 2021 aufgelistet und es wird ein Ausblick auf das Jahr 2022 gegeben.

Ziel 1 (Planung durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz sowie Erstellung von 10 km dieses Netzes/Jahr)

Teilziel Planung durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz:

Bilanz 2021

Der Neuentwurf eines ganzheitlichen Radhauptnetzes in Aachen wurde Mitte 2021 an das Büro AB Stadtverkehr vergeben. Die Entwicklung des Netzes berücksichtigt die bestehende Netzinfrastruktur sowie die bereits politisch beschlossenen Rad-Vorrang-Routen und ergänzt diese durch neue Verbindungen gemäß den Qualitätsanforderungen des Ziel 1. Der Prozess ist im Jahr 2021 mit einer umfangreichen Grundlagenermittlung gestartet.

Ausblick 2022

Im Jahr 2022 wird das Aachener Radhauptnetz unter anderem in aktorsübergreifenden Workshops weiterentwickelt. Der so erarbeitete Entwurf wird im Anschluss zur politischen Beratung vorgelegt.

Teilziel Erstellung von 10 km des Netzes/ Jahr

Durch den Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 12.09.2019 zur Umsetzung eines Rad-Vorrang-Netzes für die Stadt Aachen werden einzelne Rad-Vorrang-Routen sukzessive als Radhauptverbindungen geplant und umgesetzt.

Der Zeitplan der bisher vorgesehenen Maßnahmen zu Ziel 1 ist in der folgenden Tabelle - soweit zum jetzigen Zeitpunkt möglich - aufgeführt:

Maßnahme	Planungsbeschluss	Ausführungsbeschluss	Bau	Finanzierung	Förderung
RVR Eilendorf					
<i>Maßnahme abgeschlossen</i>					
Lothringerstraße 1.BA (Roteinfärbung)	2019	2020	2021	ja	RVRAC1
<i>Fortlaufende Maßnahmen</i>					
Querung Von-Coels-Straße	2020	2020	2022	ja	RVRAC1
Bismarckstraße	2021	2022	2022/23	ja	-
Lothringerstraße 2. BA	2020	2022	2022/23		
Harscampstraße / Schildstraße	2020		2024/25	ja	ISK
RVR Campus Melaten					
Schinkelstraße	2022	2023	2024		-
RVR Brand					
<i>Maßnahme abgeschlossen</i>					
Marktstraße	2020	2020	2021	ja	#AachenMooVe!
Wolferskaul	2020	2020	2021	ja	#AachenMooVe!
Herder Straße	2020	2021	2021	ja	#AachenMooVe!
Danziger Straße	2020	2020	2021	ja	#AachenMooVe!
Sittarder Straße (ohne Teilstück Schopenhauer Straße – Fichtestraße)	2020	2020	2021	ja	#AachenMooVe!
Altstraße	2020	2020	2021	ja	#AachenMooVe!
Clermontstraße	2020	2020	2021*	ja	#AachenMooVe!
Drimbornstraße	2020	2020	2021	ja	#AachenMooVe!
Krautmühlenweg	2020	2021	2021	ja	#AachenMooVe!
<i>Fortlaufende Maßnahmen</i>					
Rombachstraße	2021	2022/23	2023/24		
Brander Wall	2021	2021	2021/22	ja	#AachenMooVe!
Lintertstraße	2021	2022	2022/23		
Querung Adenauerallee	2021	2022	2023		
RVR Vaals					

Lochnerstraße	2022	2023	2024		
Welkenrather Straße	2022	2023	2023		
Weststraße	2022	2023	2023		
Vaalseer Straße (Keltenstraße – Grenze)	2022	2022	2022		
Alte Vaalseer Straße	2022	2022	2023	ja	Cycling Connects
RVR Berensberg					
Sandkaulstraße	2022	2023			
Krefelder Str. / Rolandstr.	2022	2023	2023		
RVR Haaren / Verlautenheide					
Gesamte Route	2022	2022/2023	2023/24	ja	ModellprojektRad
RVR Preuswald					
Krakastraße	2022	2023	2024		
Gesamte Route	2023				
RVR Walheim / Kornelimünster					
Gesamte Route	2023	-	-	Planung	-
Grabenring					
Templergraben	2022	2022	-	ja	#AachenMooVe!
Kapuzinergraben	2022		2024		
Alexianergraben	2023		2025		
Gesamte Route	Ab 2022				
Regionale Radverbindungen					
RSW EUREGIO	2022	Ab 2023	Ab 2024	ja	Landesprogramm
Vennbahnweg (Verbreiterung)	2021	2022	Ab 2022	ja	#AachenMooVe!
Vennbahnweg (Beleuchtung)	2021	2022	2022	ja	ModellprojektRad
Grüner Weg (BTRW Aachen-Jülich)	2022	2023	Ab 2024	ja	Landesprogramm

* Rotmarkierung noch ausstehend

Bei Umsetzung aller genannten Projekte entstehen ca. 75 km Radhauptverbindungen (s. **Anlage 1**).

Maßnahmen zu Ziel 2 (Kreuzungen sicher gestalten: 3 große Ampelkreuzungen/Jahr; 15 Einmündungen/Jahr) und Ziel 3 (Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen: 5 km/Jahr)

Die Anforderungen des Radentscheides an die Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen werden in den Zielen 2 und 3 formuliert. Die Anlage eines baulich getrennten 2,30 m breiten Radweges entsprechend des Ziels 3 erfordert im Regelfall die Umverteilung der zur Verfügung stehenden Flächen des Straßenraums. Erste politische und öffentliche Beratungsprozesse zur Umsetzung „radentscheidkonformer“ Radverkehrsanlagen im Jahr 2020 haben gezeigt, dass unterschiedliche Interessen verschiedener Akteure existieren, was intensive Beratungs- und Beteiligungsarbeit erfordert. Dafür hat die Stadtverwaltung insbesondere in 2021 neue Dialogformate erprobt und eingeführt. So erfolgt die Prüfung der Eins-zu-Eins-Umsetzbarkeit der Anforderungen des

Radentscheides immer im Einzelfall bei Betrachtung von Alternativmöglichkeiten und unter Berücksichtigung und Abwägung aller Belange.

Bezüglich der Machbarkeit und Sicherheit des gewünschten Kreuzungsdesigns entsprechend des Ziels 2 konnten in den vergangenen beiden Jahren viele Detailfragen im bundesweiten Austausch mit anderen Kommunen und anderen Experten beantwortet werden. Aktuell sind noch zwei offene Rechtsfragen zu klären [erheblich abgesetzte Radfurten und deren Auswirkung auf Bevorrechtigung und fehlende Vorgaben für Fußgängerüberwege (sogenannte Zebrastreifen)], bevor die Ausführungsplanung für den ersten Knoten beginnen kann.

Da die Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen auf der Strecke in der Regel auch Einfluss auf die Führung an Knoten und Einmündungen haben, werden die Ziele 2 und 3 in der Regel in einem Projekt zusammengefasst, wobei die Umsetzung in verschiedenen Stufen erfolgen kann.

Der Zeitplan der bisher vorgesehenen Maßnahmen der Ziele 2 und 3 ist in der folgenden Tabelle - soweit zum jetzigen Zeitpunkt bekannt - aufgeführt:

Maßnahme	Planungsbeschluss	Ausführungsbeschluss	Bau	Finanzierung	Förderung
Adenauerallee (Lintertstraße ↔ Trierer Straße)					Zushg Maßnahme strassen.nrw
Bastei (Knoten)	2021	2022	2022/23		
Breslauer Straße (Berliner Ring ↔ Sedanstraße)	2021	2021	2022	ja	
Europaplatz	2021	2022	2023	ja	Aachen Nord
Freunder Landstraße (Trierer Straße ↔ Ortsausgang)	2022	2022/23		Studie	
Heinrichsallee (Maxstraße -> Hansemannplatz)	2021	2021	2022	ja	#AachenMooVe!
Hohenstaufenallee (1. BA, Mozartstr. ↔ Limburger Str.)	2021	2022	2022/23		
Hohenstaufenallee (2. BA, Limburger Str. ↔ Lütticher Str.)					
Jülicher Straße (Hansemannplatz ↔ Lombardenstr.)	2022/23				
Jülicher Straße (Lombardenstr. ↔ Prager Ring)	2022/23	2023	2024		
Junkerstraße (Königstraße -> Prof-Pirlet-Straße)	2022	2022/23	2023		
Krefelder Str. / Rolandstr. (Monheimsallee ↔ Soerser Weg)	2023	2024	2024/25		
Krefelder Straße (Passestraße ↔ Soerser Weg)	2022	2022			
Ludwigsallee	2020	2021	2021/22		

Maßnahme	Planungsbeschluss	Ausführungsbeschluss	Bau	Finanzierung	Förderung
(Krefelder Str. -> Lousbergstraße)					
Lütticher Straße 2.BA (Limburgerstr. ↔ Amsterdamer R.)	2023	2024	2024/25	ja	Landesprogramm
Lütticher Straße 3. BA (Amsterdamer R. ↔ Brüsseler R.)	2024			ja	Landesprogramm
Monheimsallee (Hansemannplatz ↔ Bastei)	2021	2021	2022	ja	#AachenMooVe!
Pontwall (Wüllnerstraße -> Malteser Straße)	2022	2022			
Roermonder Straße (Kackertstr. ↔ Rathausstr.)	2022	2022	2022		
Roermonder Straße (Pontwall ↔ Kohlscheider Str)	2023				
Turmstraße (Wüllnerstr. ↔ Prof-Pirlet-Str.)	2022	2022	2024	ja	Landesprogramm
Turmstraße (Prof-Pirlet-Str. – Maastrichter Str.)	2022	2022			
Vaalseer Straße (Halifaxstr. ↔ Schurzelter Str.)	2024	-	-	-	-
Wilhelmstraße (Kaiserplatz ↔ Normaluhr)	2023	-	-	-	-

Außerdem beschäftigt sich die Verwaltung mit der Einrichtung von (nicht radentscheidkonformen) Radverkehrsanlagen auf folgenden Straßen:

- Alt-Haarener-Straße (*Planung beschlossen*)
- Campus Band
- Ferberberg
- Grauenhofer Weg
- Kasinostraße
- Lintertstraße (*Planungsbeschluss liegt vor*)
- Münsterstraße
- Pontstraße
- Richtericher Dell, Haupterschließung
- Salierallee
- Schleidener Straße
- Süsterfeldstraße
- Theaterstraße
- Venwegener Straße
- Wüllnerstraße

Bei Umsetzung aller genannten Projekte würden ca. 39 km Radwege an Hauptverkehrsstraße realisiert werden (s. **Anlage 1**). In diesen Projekten wird auch der Umbau großer Ampelkreuzungen sowie von Einmündungen und Grundstückszufahrten betrachtet.

Der Knoten Bastei wird derzeit als erste große Ampelkreuzung entsprechend der Gestaltungsvorgaben des Radentscheides umgeplant. Die Erkenntnisse dieses aktuellen umfangreichen Planungs- und Abstimmungsprozesses werden exemplarisch für die Gestaltung zukünftiger Ampelkreuzungen genutzt.

Projekte zu Ziel 5 (Fahrradstellplätze umfassend ausbauen)

Ziel 5 des Radentscheides fordert, dass Fahrradstellplätze umfassend ausgebaut werden sollen, u.a. an Bahnhaltedpunkten und Bushaltstellen.

Im Rahmen des Klimaschutz-Projektes #AachenMoove! wurde 2021 ein Konzept zur Errichtung von überdachten und gesicherten Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum erarbeitet. Die Ergebnisse wurden im Mobilitätsausschuss am 11.11.2021 vorgestellt.

Die Ergebnisse beinhalten Vorschläge für neue Fahrradbügelstandorte, Standorte für kleine Fahrradparkhäuser, Vorschläge für das Fahrradparken an den Aachener Bahnhöfen sowie wichtige Bushaltstellen mit Verknüpfungsrelevanz und Carsharing Stationen. Hinzu kommt die Umsetzung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen an ausgewählten städtischen Verwaltungsgebäuden und Schulen. Ausschreibungen für sieben Standorte wurden vorangetrieben und die Errichtung dieser Anlagen wird in 2022 erfolgen. Die Suche nach weiteren geeigneten Standorten läuft.

Mit dem Neubau der Radstation im Neubauvorhaben „BlueGate“ neben dem Aachener Hauptbahnhof werden im Jahr 2022 weitere 400 gesicherte Stellplätze zur Verfügung stehen.

Für den Haltepunkt Schanz wurde im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! ein Fahrradparkhaus mit 32 Stellplätzen ausgeschrieben. Der Aufbau des Parkhauses erfolgt im Jahr 2022.

Ebenso wurde im Jahr 2021 für den Standort Brabantstraße ein Fahrradparkhaus mit 10 Stellplätzen ausgeschrieben, welches in diesem Jahr aufgebaut wurde.

Für Fahrradabstellplätze an den Haltepunkten Rothe Erde und Westbahnhof konnte 2021 kein geeigneter Standort gefunden werden. Ein weiteres Gutachten, welches im Jahr 2022 ausgeschrieben und vergeben wird, soll Aufschluss über mögliche Standorte und Machbarkeit geben.

Das Meldeportal „Radbügel für Aachen“ war 2021 weiterhin für Bürger*innen erreichbar (Meldungen konnten bis August 2020 eingegeben werden), um sich über den Stand der Umsetzungen zu informieren. Wichtige sowie häufig gemeldete Standorte sollen auch in die weiteren Überlegungen und Planungen zum Thema Fahrradparken (zum Beispiel Fahrradabstellanlagenkonzept, Sammelschließanlagen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser) einfließen. Im Jahresverlauf wurden insgesamt 601 Fahrradbügel geplant. Zwei Drittel der Planungen entstanden durch die Wünsche der Bürger*innen aus dem Meldeportal, weitere Planungen entstanden im Zuge von Umbaumaßnahmen in verschiedenen Straßen.

Die Verwaltung hat im Jahr 2021 erstmals einen Rahmenvertrag für die Errichtung von Fahrradbügel ausgeschrieben, um den Aufwand der Ausschreibungen zu reduzieren und die Fahrradbügelstandorte schneller errichten zu können. Trotz zahlreicher Abrufe der Vergabeunterlagen gab es keinen Bieter im Ausschreibungsverfahren. Dies hatte nach Rücksprache mit verschiedenen Firmen unterschiedliche Gründe (Größe des Auftragsvolumens aus personellen und logistischen Gründen

nicht möglich, Preisentwicklung vor allem beim Rohstahl nicht vorhersehbar, Auftragsvolumen übersteigt die Lagerungsmöglichkeiten). Seit dem vierten Quartal 2021 werden die Fahrradbügelstandorte wieder quartalsweise ausgeschrieben. Der Rahmenvertrag wurde überarbeitet und wird in diesem Jahr erneut veröffentlicht. Umgesetzt wurden von den geplanten Fahrradbügel 88 Stück. Weitere 123 Fahrradbügel sind aktuell ausgeschrieben. Die Ausschreibung der weiteren Fahrradbügel erfolgt umgehend.

Finanzausstattung

Nicht alle in den oben aufgeführten Listen dargestellten Maßnahmen sind derzeit im Haushalt abgebildet. Dies betrifft im Wesentlichen die Maßnahmen, mit deren Planung zu einem späteren Zeitpunkt begonnen wird.

Für zahlreiche Maßnahmen wurden Förderanträge gestellt und bewilligt. Die neuen Förderaufrufe, insbesondere das Bundesprogramm Stadt und Land, das durch weitere Mittel des Landes aufgestockt werden soll, eröffnet weitere Möglichkeiten, die bei den aktuellen Planungen berücksichtigt werden. Insgesamt stehen umfangreich Mittel zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung, die der beiliegenden Tabelle zu entnehmen sind. Aufgeführt sind alle Maßnahmen, die teilweise oder ausschließlich zur Herstellung von Radverkehrsinfrastruktur herangezogen werden. Die Radverkehrsanteile in den sog. „Gesamtmaßnahmen“ können erst nach Fertigstellung separat ausgewiesen werden; die hier aufgeführten Gesamtsummen sind zum Teil deutlich höher.

Jahresveranstaltung 2022

In der digitalen Jahresveranstaltung hat die Verwaltung am 08. Februar 2022 über die Entwicklungen zum Radentscheid informiert und diverse Themen mit zweistufig bis zu 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmern diskutiert. Zum Auftakt der Veranstaltung begrüßte Städtbaurätin Frauke Burgdorff aus der digitalCHURCH am Blücherplatz alle, die sich zugeschaltet hatten. Sie betonte die Rolle des Radverkehrs bei der Verkehrswende und verdeutlichte welchen Stellenwert der Dialog zur Gestaltung des Zukunftsbildes der Stadt einnimmt.

Wer an der Veranstaltung teilnahm, konnte Fragen an die Fachverwaltung stellen. Der Mitschnitt der digitalen Veranstaltung wird in der kommenden Woche auf dem Youtube Kanal der Stadt Aachen verfügbar sein. Das während der Veranstaltung gezeigte Video zur Arbeit der Fachverwaltung zur Umsetzung der Ziele des Radentscheids ist bereits dort zu finden

(<https://www.youtube.com/watch?v=1baCrn60D6o>). Die Fachverwaltung wird unter www.aachen.de/radentscheid die Antworten auf die Fragen, die aus Zeitgründen nicht während der Veranstaltung beantwortet werden konnten, veröffentlichen.

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtskarte: In 2021 umgesetzte und in den nächsten Jahren geplante Maßnahmen

Radentscheid Aachen 2020 bis 2024

- Bestand
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023
- 2024
- offen

