Fraktionen • Verwaltungsgebäude Katschhof • 52058 Aachen

Geschäftsstellen
Verwaltungsgebäude Katschhof
52062 Aachen
Grüne: 0241 / 432 -7217
SPD: 0241 / 432 -7215
Zukunft: 0241 / 432 -7266
Linke: 0241 / 432 -7244

Ausschussvorsitzende
Ratsfrau
Monika Annette Wenzel
52066 Aachen

Aachen, 9. April 2025

Dringlichkeits-Antrag zur Tagesordnung des Mobilitätsausschusses am 10.4.2025
Umleitungssituation Baustelle Bismarckstraße

Sehr geehrte Frau Wenzel,

bitten setzen Sie einen Dringlichkeits-Tagesordnungspunkt „Umleitungssituation Baustelle Bismarckstraße“ auf die Tagesordnung der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 10. April 2025.

Begründung

Bereits vor Beginn der Baustelle ist es auf der offiziell geplanten Umleitungsstrecke zu einem Dooring-Unfall gekommen.

Gleichzeitig halten sich zu viele Autofahrende nicht an das Überholverbot. Die Zählstelle Bismarckstraße hat zuletzt bis zu 4.000 Radfahrende pro Tag gezählt und täglich erreichen uns sowohl Zuschriften über die verstärkte Gefährdung seit Montag als auch Zuschriften über den gestiegenen Parkdruck im Viertel aufgrund der Baustelle.

Daher wollen wir wegen des großen öffentlichen Interesses auch öffentlich dazu beraten und ggf. beschließen.

Mit freundlichen Grüßen

Kaj Neumann
Grüne

Jan van den Hurk
SPD

Noah Wagner
DIE Zukunft

Andreas Nositschka
Die Linke

Mobilitäts-ausschuss

10.04.2025

Herzlich willkommen!

www.aachen.de

stadt aachen

Mobilitätsausschuss

10.04.2025

Öffentlicher Teil

stadt aachen

www.aachen.de

Ö1: Eröffnung der Sitzung.

Ö2: Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13.03.2025

Ö3: Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) - Jahresbericht 2024

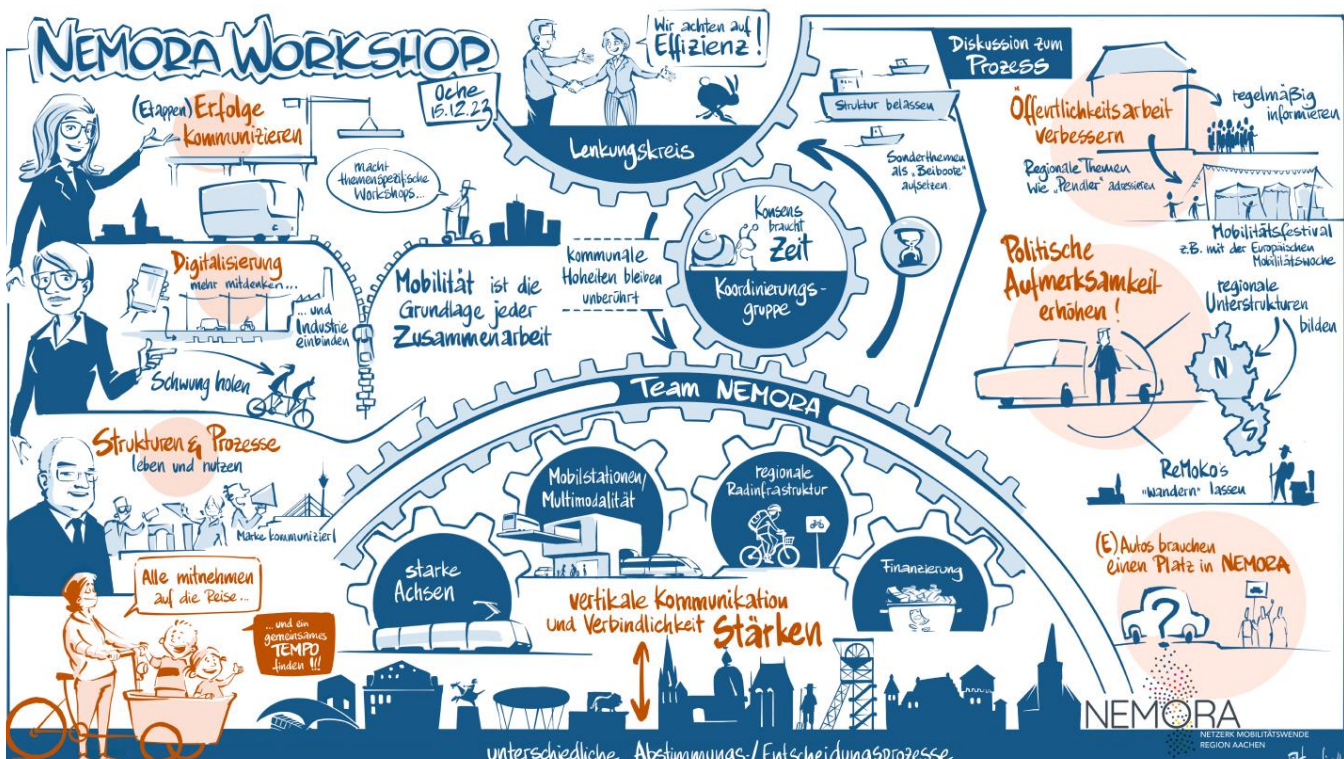
Präsentation anzeigen

Ziele zum Projektstart

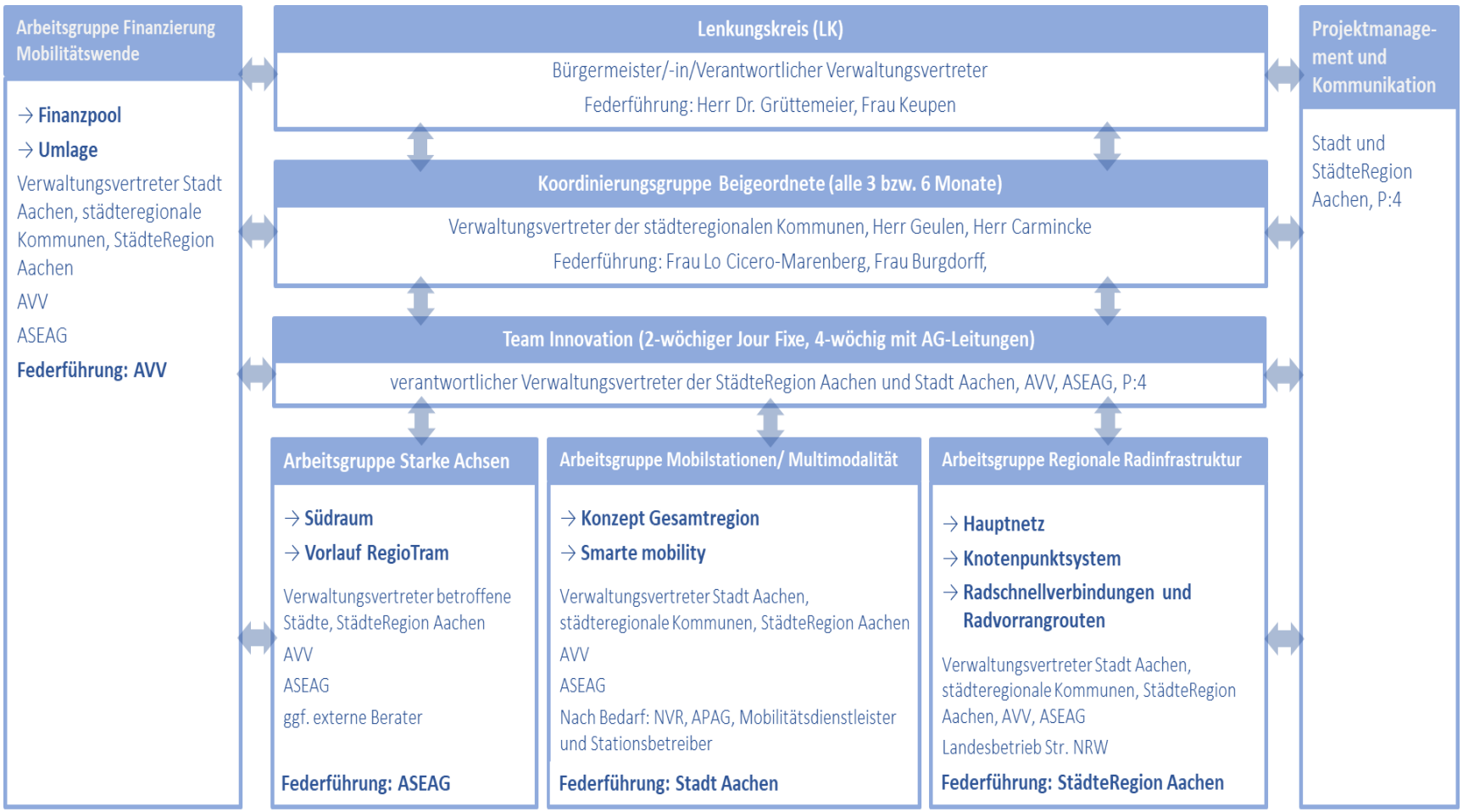
- Wir verabreden uns, gemeinsam die regionale Mobilitätswende voranzubringen.
- Wir schaffen geeignete Formate für die Vernetzung von Verwaltung, Politik und Mobilitätsakteuren.
- Wir setzen die Leitplanken für regional bedeutsame Maßnahmen der Mobilitätswende.

Was wir erreicht haben…

- ✓ Wir haben das Netzwerk Mobilitätswende für und in unserer Region etabliert.
- ✓ Wir bringen in regionalen Mobilitätskonferenzen die Akteure zusammen.
- ✓ Wir haben unsere Ziele und Strukturen im „Memorandum of Understanding“ formuliert und verabredet.
- ✓ Wir arbeiten gemeinsam an der Mobilitätswende in den Arbeitsgruppen.



Struktur NEMORA



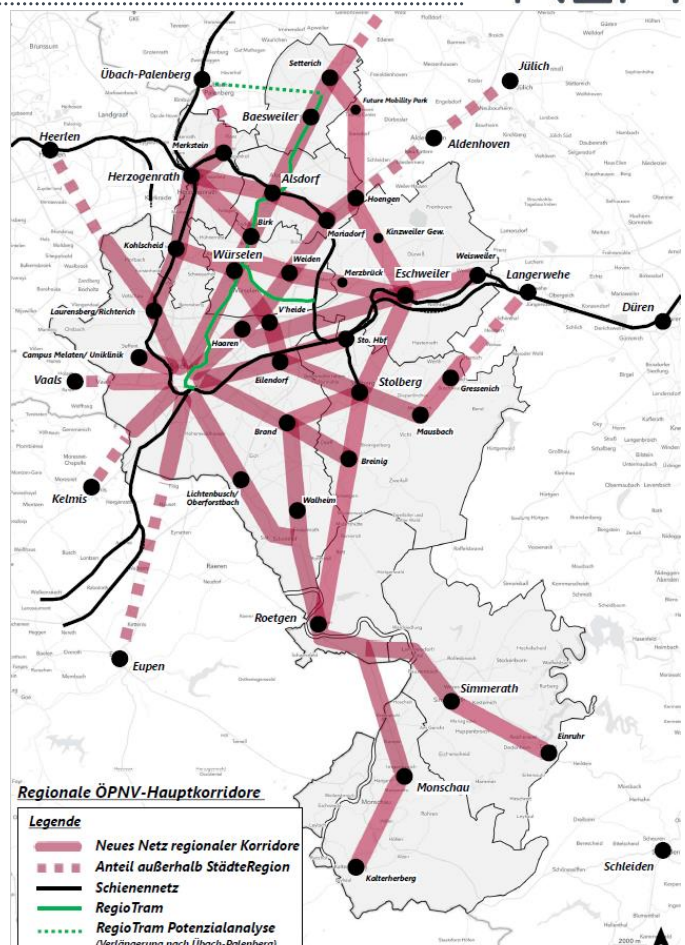
Zielsetzung der Arbeitsgruppe

Wir entwickeln ein Konzept für leistungsfähige regionale ÖPNV-Achsen!

AG Starke Achsen

Das haben wir bisher erreicht:

- ✓ Mit Hilfe eines Gutachtens wurde die Verkehrsnachfrage auf den starken Achsen abgeschätzt.
- ✓ Das regionale Netz an Haupt-korridoren wurde erarbeitet und beschlossen.
- ✓ Wir haben einen Entwurf zu Qualitätskriterien des zukünftigen Angebots vorgelegt.



AG Starke Achsen

Das möchten wir erreichen:

- Wir arbeiten die Qualitätskriterien weiter aus.
- Wir identifizieren je Achse geeignete Beschleunigungsmaßnahmen und bereiten diesbezügliche Beschlüsse vor.
- Wir setzen uns gemeinsam mit der AG Finanzierung für neue Möglichkeiten zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes ein.

AG Starke Achsen -Zeitplan Zielkonzept

Planung

Beschluss komplettes Netz ÖPNV Haupt-Korridore

Gutachten Infrastrukturmaßnahmen auf ausgewählten Korridorabschnitten mit Kostenabschätzung

Erarbeitung Zielkonzept 2037

2026

Planung / Umsetzung

Kommunen planen auf Grundlage des Gutachtens Infrastrukturmaßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV und beginnen mit Umsetzung

Erarbeitung Zielkonzept 2037

Meilenstein 1:

Neuer ÖDA tritt in Kraft

Erste Maßnahmen zum ÖPNV-Infrastrukturausbau auf den Starken Achsen sind fertig

Ende 2027

2032

Meilenstein 2:

Weitere Maßnahmen des ÖPNV-Infrastrukturausbaus auf den Starken Achsen sind fertig

Teilweise Angebotserweiterung/-anpassung nach Qualitätskriterien

Meilenstein 3:
Zielkonzept umgesetzt

Nächster ÖDA tritt in Kraft

Umsetzung des Zielkonzeptes mit abgeschlossenem Infrastrukturausbau und entsprechender Angebotserweiterung auf den Starken Achsen

2037

***ÖDA = öffentlicher Dienstleistungsauftrag**

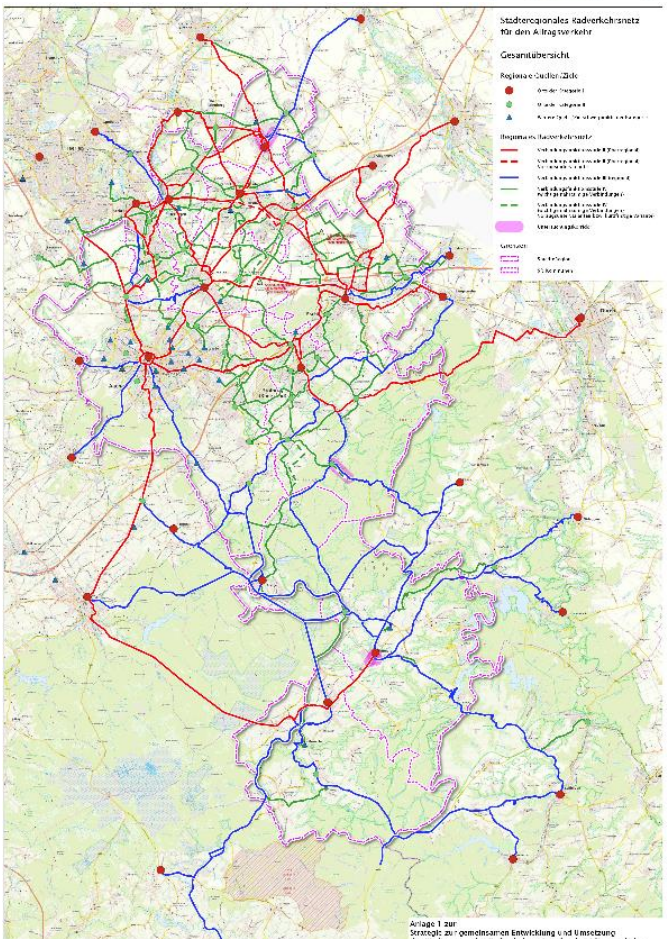
Zielsetzung der Arbeitsgruppe

Wir erarbeiten die Grundlagen für ein hochwertiges, komfortables und durchgängiges regionales Radverkehrsnetz!

AG Regionale Radinfrastruktur

Das haben wir bisher erreicht:

- ✓ Wir haben Qualitätsstandards definiert.
- ✓ Das regionale Radverkehrsnetz wurde ausgearbeitet und beschlossen.
- ✓ Der Masterplan und Machbarkeits-studien für zwei regionale Radachsen sind beauftragt.
- ✓ Wir haben den Auftrag zur Errichtung von Radservicestationen vergeben.



AG Regionale Radinfrastruktur

Das möchten wir erreichen:

- Wir lassen erste Umsetzungskonzepte in einem Masterplan ausarbeiten.
- Wir unterstützen eine Verankerung des städteregionale Zielnetzes in den kommunalen Planungen.
- Wir setzen uns für ein Programm zur schnellen Maßnahmenumsetzung ein.
- Wir schaffen ein Netz regionaler Radzählstellen.

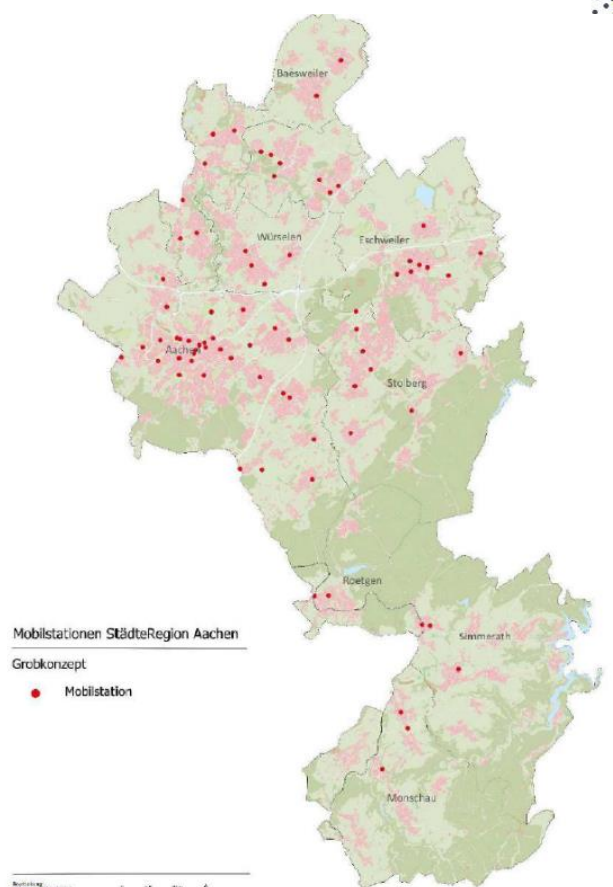
Zielsetzung der Arbeitsgruppe

Wir schaffen die Voraussetzungen für ein abgestimmtes System von attraktiven Mobilstationen und finden gemeinsam Lösungen für multimodale Mobilitätsangebote!

AG Mobilstationen / Multimodalität

Das haben wir bisher erreicht:

- ✓ Wir haben ein Bewertungssystem für die Stationsauswahl entwickelt.
- ✓ Für 42 Stationen in der gesamten Städteregion wurden Entwürfe erarbeitet und politisch beraten.
- ✓ Für 17 Stationen wurden Finanzierungsanträge zur Umsetzung gestellt und 13 weitere sind in Erstellung.



AG Mobilstationen / Multimodalität

Das möchten wir erreichen:

- In allen Kommunen werden die ersten Stationen errichtet. Die restlichen Förderanträge werden gestellt.
- Wir kümmern uns um ein städte-regionales Betreiberkonzept für die Stationen und dessen Finanzierung.
- Wir setzen den Rahmen für ein regionales Sharing-System und erarbeiten ein Konzept zur Förderung der Multimodalität.

Zielsetzung der Arbeitsgruppe

Wir setzen uns dafür ein, dass ein Ausbau des regionalen ÖPNV und weiterer regionaler Mobilitätsangebote finanziert werden kann!

AG Finanzierung Mobilitätswende

Das haben wir bisher erreicht:

- ✓ Wir haben die Einführung eines projektbezogenen, solidarischen Pauschalmittelansatzes gemeinsam beschlossen.
- ✓ Wir unterstützen bei der Suche nach Förderinstrumenten.
- ✓ Wir begleiten und unterstützen kontinuierlich die einzelnen Arbeitsgruppen bei der Zielstellung der nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV bzw. aller weiteren Mobilitätsangebote.

Kommune	Einwohner	Betrag
Aachen	251.918	50.384 EUR
Alsdorf	48.174	9.635 EUR
Baesweiler	27.745	5.549 EUR
Eschweiler	55.971	11.194 EUR
Herzogenrath	46.818	9.363 EUR
Monschau	11.830	2.366 EUR
Roetgen	8.732	1.746 EUR
Simmerath	15.821	3.164 EUR
Stolberg	56.404	11.281EUR
Würselen	38.586	7.717 EUR
Summe	**561.999**	**112.399 EUR**

AG Finanzierung Mobilitätswende

Das möchten wir erreichen:

- Wir werden gemeinsam mit den Verantwortlichen den Pauschalhaushalt managen und verstetigen.
- Wir werden den Austausch mit den übrigen AG intensivieren und optimale Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Projekte schaffen.
- Wir wirken aktiv gemeinsam auf die Landesregierung ein, die Rahmenbedingungen zur Finanzierung der Mobilitätswende zu verbessern.
- Wir unterstützen die Verantwortlichen dabei, die im Rahmen der Projekte anstehenden Maßnahmen angesichts limitierter Haushaltsmittel zu priorisieren.

Fazit

- Mit NEMORA verfügen wir über ein wichtiges Instrument zur gemeinsamen Realisierung der regionalen Mobilitätswende
- Mit NEMORA unterstützen wir die Etablierung einer regionalen Identität
- NEMORA wird von den Beteiligten geschätzt
- Die wichtigen strategischen Grundüberlegungen, Netze und Qualitätskriterien wurden entwickelt –Jetzt beginnen wir mit der Umsetzung von Maßnahmen!

Ö3: Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) - Jahresbericht 2024

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

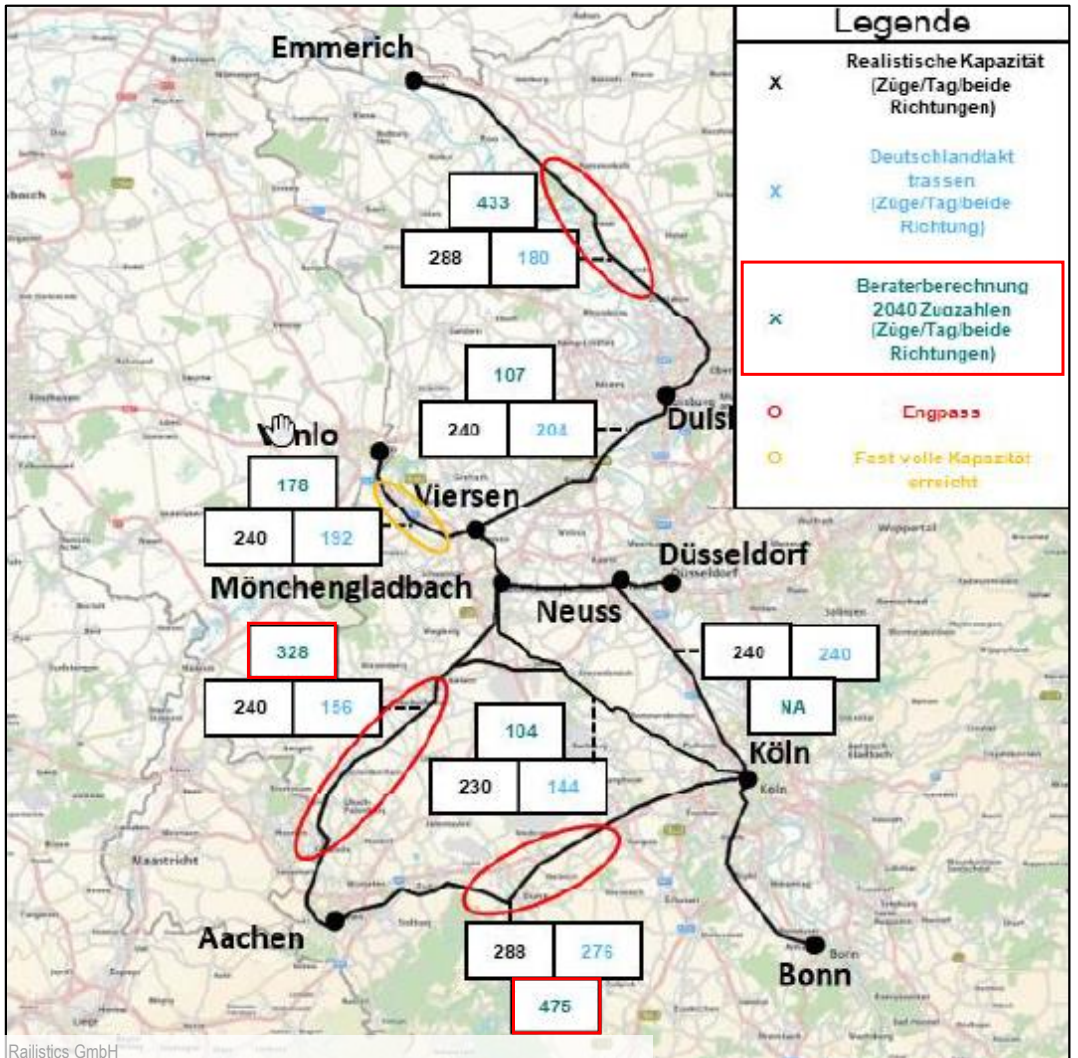
Ö4: Schienengüterverkehrsstudie für das Rheinland

Präsentation anzeigen

Schienengüterverkehrsstudie

- viele Streckenabschnitte an Kapazitätsgrenze und tw. als überlasteter Streckenabschnitt eingestuft
- Investitionen der im akt. BVWP vorgesehenen Maßnahmen in die Schieneninfrastruktur nicht ausreichend
- Prognose des BVWP unterschätzt systematisch das Verkehrsaufkommens im Rheinland
  - heute bereits mehr Güterverkehr auf den Korridoren als in der Prognose
  - zunehmender Wettbewerb zwischen SPV und SGV

➢ Strukturelle Einzelmaßnahmen in Schienen-infrastruktur erforderlich!



Schienenverkehrsgüterstudie

Maßnahmenkatalog (Auszug Knoten Aachen)

Ausbau der Strecke Aachen – Düren durch Einzelmaßnahmen (in Wirkung mit einem 3.Gleis vergleichbar)

- Dreigleisigkeit Burtscheider Viadukt und Dritte Bahnsteigkante Rothe Erde (Aachen Hbf – Aachen Rothe Erde)

- Dreigleisigkeit Rothe Erde bis kurz vor Eilendorf:

  vor Inbetriebnahme so zu verändern, dass das mittlere Gleis wie die beiden anderen flexibel in Richtung und Geschwindigkeit genutzt werden kann, da es bisher nur als 80 km/h GV-Puffergleis in Richtung Aachen geplant ist

- Verlängerung der Dreigleisigkeit von kurz vor Eilendorf bis zum Beginn des Eilendorfer Tunnels (3. Gleis am Haltepunkt Eilendorf)

Schienenverkehrsgüterstudie

Maßnahmenkatalog (Auszug Knoten Aachen)

- Verbleibendes Bündel von Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität aus der IHK-Studie 2017 und dem Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zum überlasteten Streckenabschnitt Stolberg- Aachen-West (Weichenänderungen, Signaländerungen, Blockverdichtungen)

- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Herzogenrath – Heerlen mit Anschluss an internationale Schienennetz über Aachen

- viergleisiger Ausbau auf der Strecke Aachen – Mönchengladbach im Bereich zwischen Aachen und Herzogenrath

Ö4: Schienengüterverkehrsstudie für das Rheinland

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö5: Leitlinien der europäischen Union für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

Präsentation anzeigen

Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Was bedeutet das?

- Ausgangslage EU-Verordnung 2024/1679
  - In Kraft seit Juni 2024

- Übergeordnete Ziele
  - Effizienz, verlässlich und modernes Netz
  - „Nachhaltiges“ Netz

Amtsblatt der Europäischen Union — DE Reihe L

2024/1679 — 28.6.2024

VERORDNUNG (EU) 2024/1679 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Juni 2024

über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses [1],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen [2],

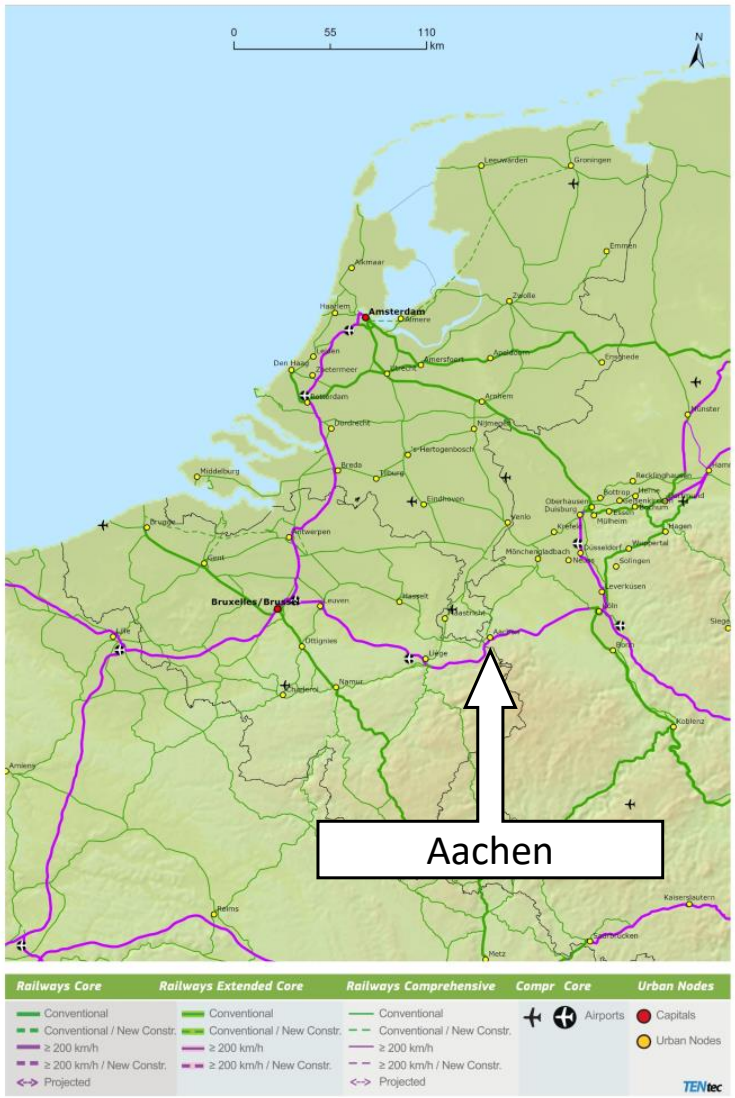
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren [3],

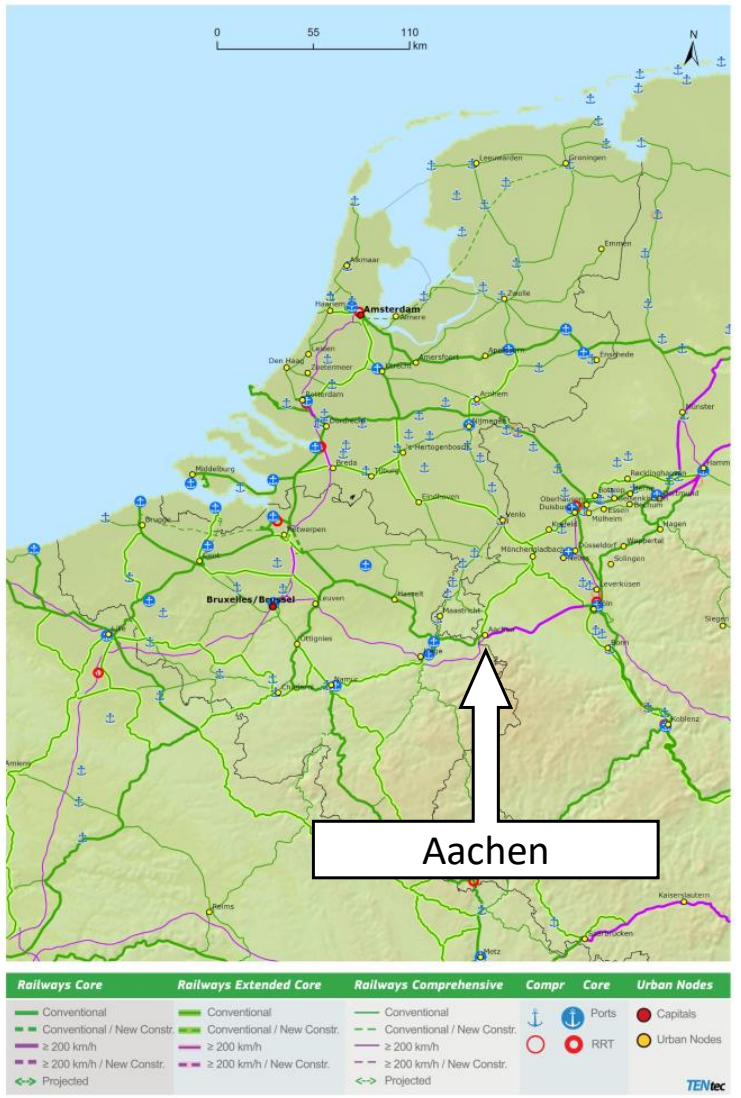
in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ gibt die Kommission das Ziel für die Union vor, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Diese Zielvorgaben werden in der Verordnung

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679

Aachen
https://transport.ec.europa.eu/document/download/3f55bcf7-d2cf-4244-bbf1-fc4f132115ad_en?filename=TEN_T_Schematic_map.pdf
The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.
Regulation (EU) 2024/1679
ATLANTIC
SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
MEDITERRANEAN
NORTH SEA - RHINE - MEDITERRANEAN
BALTIC SEA - ADRIATIC SEA
WESTERN BALKANS - EASTERN MEDITERRANEAN
NORTH SEA - BALTIC
RHINE - DANUBE
BALTIC SEA - BLACK SEA - AEGEAN SEA





https://transport.ec.europa.eu/document/download/aafe050b-17f7-44cb-8c8d-

Aachen ist Teil der TEN-V

Was bedeutet das für Aachen?

12.6/230

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
DE	Aachen	X				
	Andernach				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Aschaffenburg				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Augsburg	X				

DE

➔Aufstellen eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP, dt. Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität)

➔Voraussetzung für EU-Fördergelder ab 2028

Sustainable Urban Mobility Plan

Vorgaben

1. Nachhaltige Zugänglichkeit des funktionalen Stadtgebiets
2. Langfristige Vision mit kurzfristigen Maßnahmen
3. Integration verschiedener Verkehrsträger
4. Eingliederung in das Transeuropäische Netzwerk
5. Partizipativer Ansatz
6. Überwachung mit Indikatoren

Einschätzung seitens der Verwaltung

- VEP seit 2011 verstanden als SUMP
- Verkehrsmittelübergreifend
- Stärke im Bereich von Zielen und Indikatoren
- Klare Ziele für eine nachhaltige Mobilität (Teil 2 Mobilitätsstrategie 2030) sowie mittel- und langfristige Ziele (u.a. „Vision Mobilität 2050“)
- Partizipativer Ansatz: u.a. mit Bürgerwerkstätten, Mobilitätsforen, Fachkommissionen und Lenkungsgruppe
- Vernetzung u.a. zum Masterplan, IKSK, Luftreinhalteplan und zum Radentscheid

Handlungsbedarf

- Reicht Stadt Aachen als „**funktionales Stadtgebiet**“ aus oder muss mit den Nachbarkommunen oder der StädteRegion ein gemeinsamer Plan verabschiedet werden?
- Im **Güterverkehr** Datenlage verbessern und Konzept erstellen
- Reaktion erforderlich auf **Indikatorenset** der EU (Veröffentlichung bis 19.07.2025)
- Beobachtung der Fortschreibung der **SUMP-Guidelines** bis Ende 2025
- Beteiligung an **Begutachtung** aller 27 städtischen Knoten in NRW im Auftrag des Landes + **Förderung fehlender Bausteine** durch Land NRW

Ö5: Leitlinien der europäischen Union für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö6: Beantragung von Fördermitteln zum Ausbau von Carsharing-Diensten in Aachen (FöRi-MM)

Ö7: Interreg Meuse-Rhine (NL-BE-DE): TRANSIT

Ö8: Datenanalyse, Sachstandsbericht

Präsentation anzeigen

Datenanalyse Mobilitätsdaten

- Floating Car Data (Inrix)
- Environmental Insights (Google) Klimabündis.org
- Auswertung Parkhaus Rathaus
- Auswertung Radzählstellen
- Data Tasting AC-Move-App
- Ausblick

Floating Car Data (Inrix)

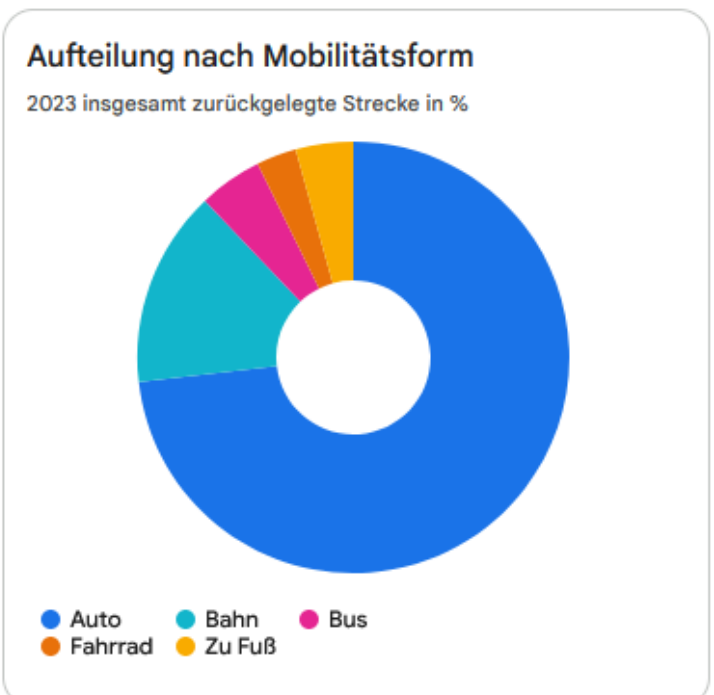
- KOM.IT-Projekt (Verkehrssimulationen im Digitalen Zwilling)
- Wirtschaftsverkehrsgutachten (Tripdaten)
- Auswertung mittlere Reisegeschwindigkeit

Korridor	KM	mittlere Reisegeschw. (2021)	mittlere Reisegeschw. (2022)	mittlere Reisegeschw. (2023)
Brand - Alleenring	5,72	34,01	33,71	35,31
Berensberg - Alleenring	4,95	41,06	43,03	43,76
Preuswald - Alleenring	4,36	40,77	36,80	39,23
Haaren - Alleenring	3,09	28,36	28,15	31,24
Eilendorf - Alleenring	5,86	34,35	34,35	36,47
Walheim - Alleenring	10,27	42,66	43,32	43,60
Vaalserquartier - Alleenring	3,58	32,83	32,49	34,58
Richterrich - Alleenring	3,52	37,52	37,90	37,29

- Live Verkehrsdaten im internen Geoportal

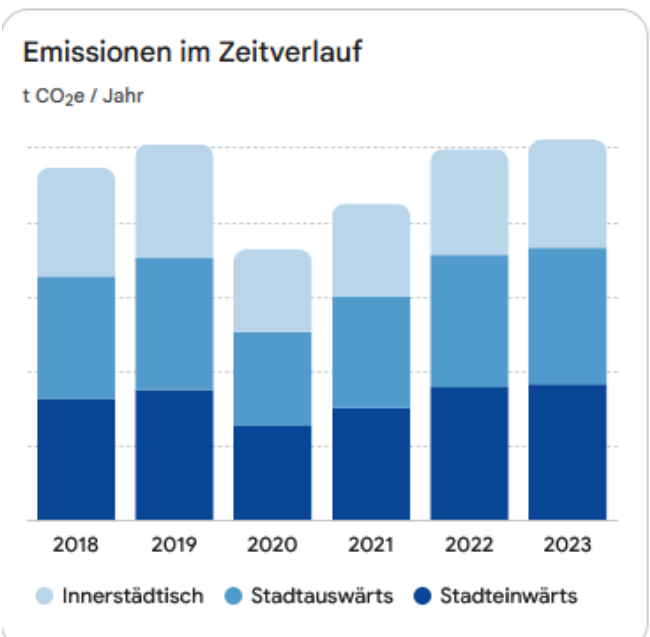
Environmental Insights (Google) - Klimabündis.org

- Zeitraum 2018-2023



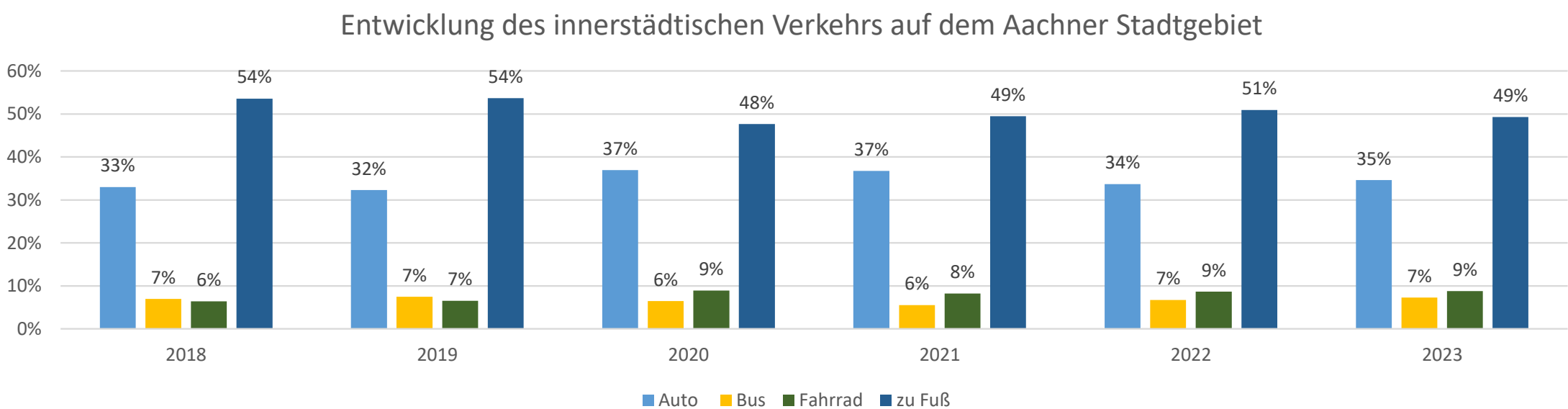
Jährliche Emissionen:

2018	236.000	
2019	252.000	↑ 7 %
2020	182.000	↓ 28 %
2021	212.000	↑ 17 %
2022	249.000	↑ 17 %
2023	**255.000**	↑ 3 %



Environmental Insights (Google) - Klimabündis.org

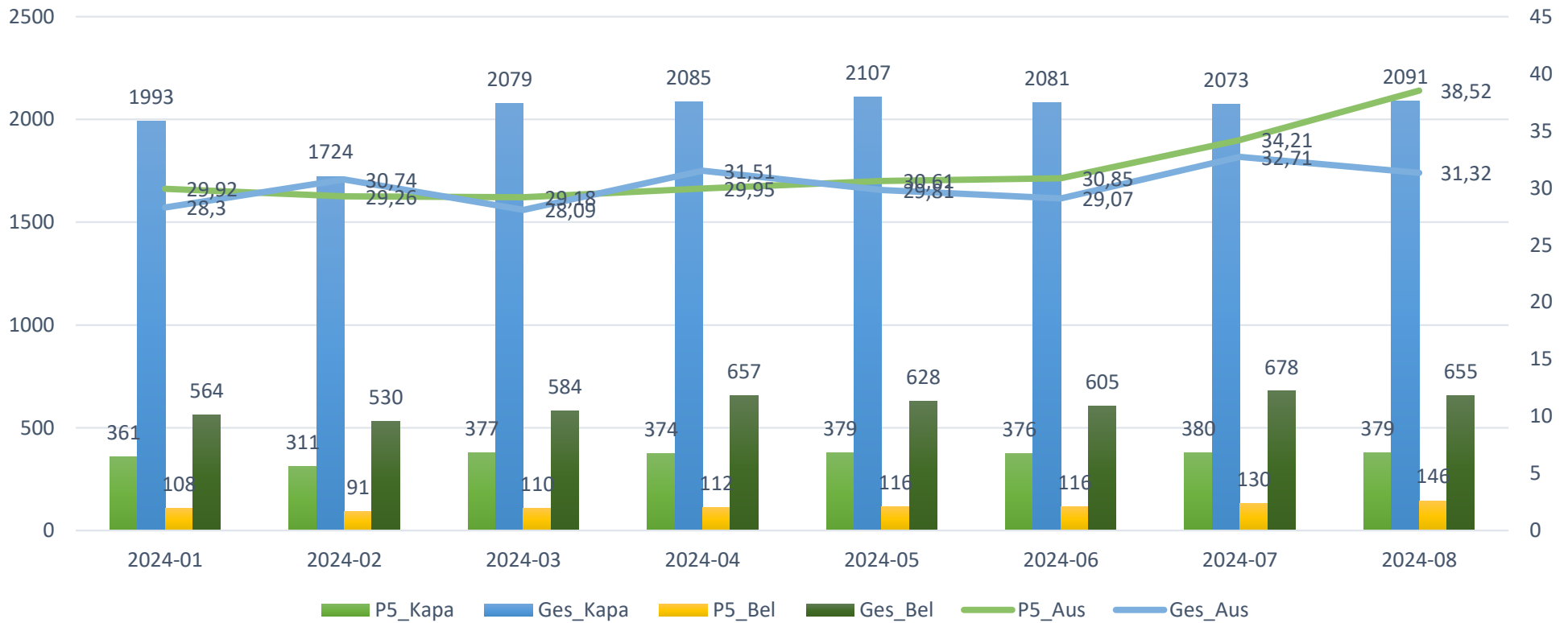
Jahr	Anzahl Trips
2018	165.309.002
2019	178.737.722
2020	134.502.624
2021	153.818.550
2022	173.509.949
2023	171.191.262



Sanierung Parkhaus Rathaus

Auswertung der Auslastung 2024

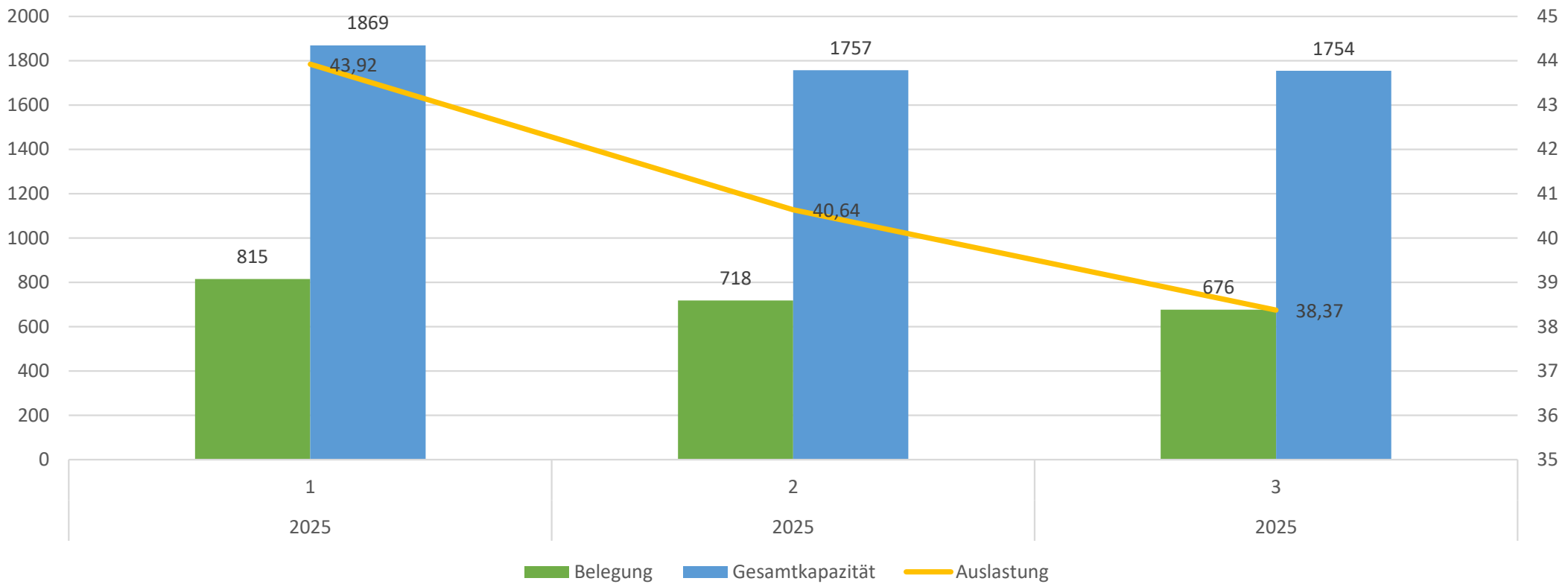
Der durchschnittliche monatliche Verlauf über die sechs Parkhäuser zeigt, dass die Kapazität an freien Parkflächen nicht annähernd ausgenutzt werden und immer ausreichend freie Parkplätze in dem Bereich zur Verfügung stehen.



Sanierung Parkhaus Rathaus

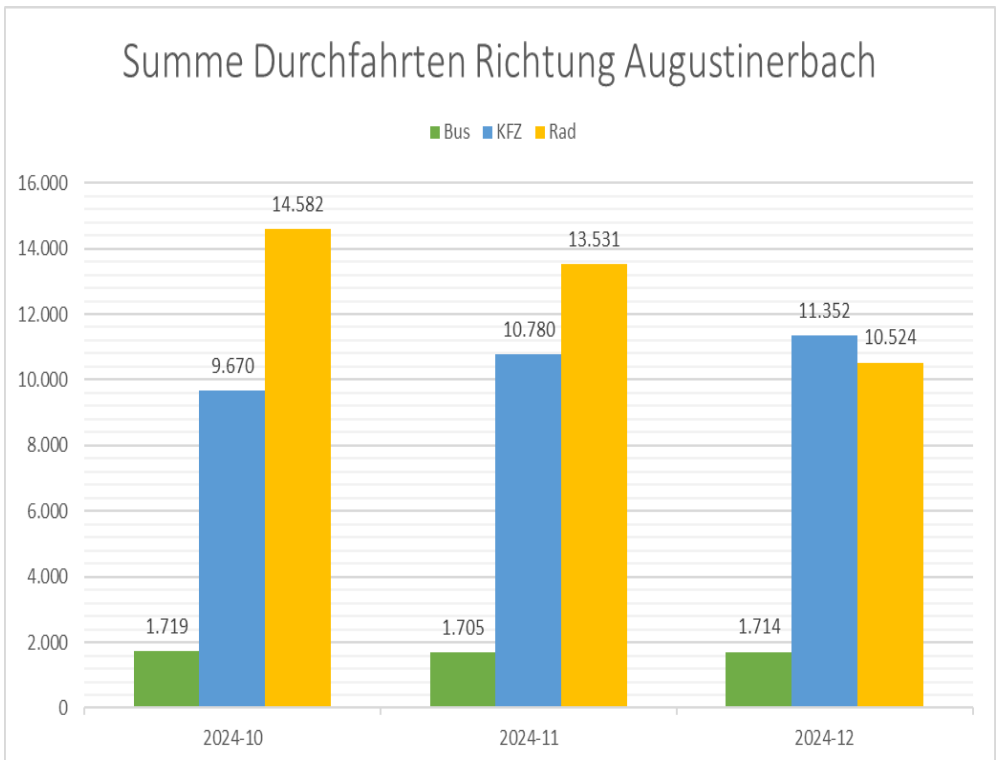
Auswertung der Auslastung 2025

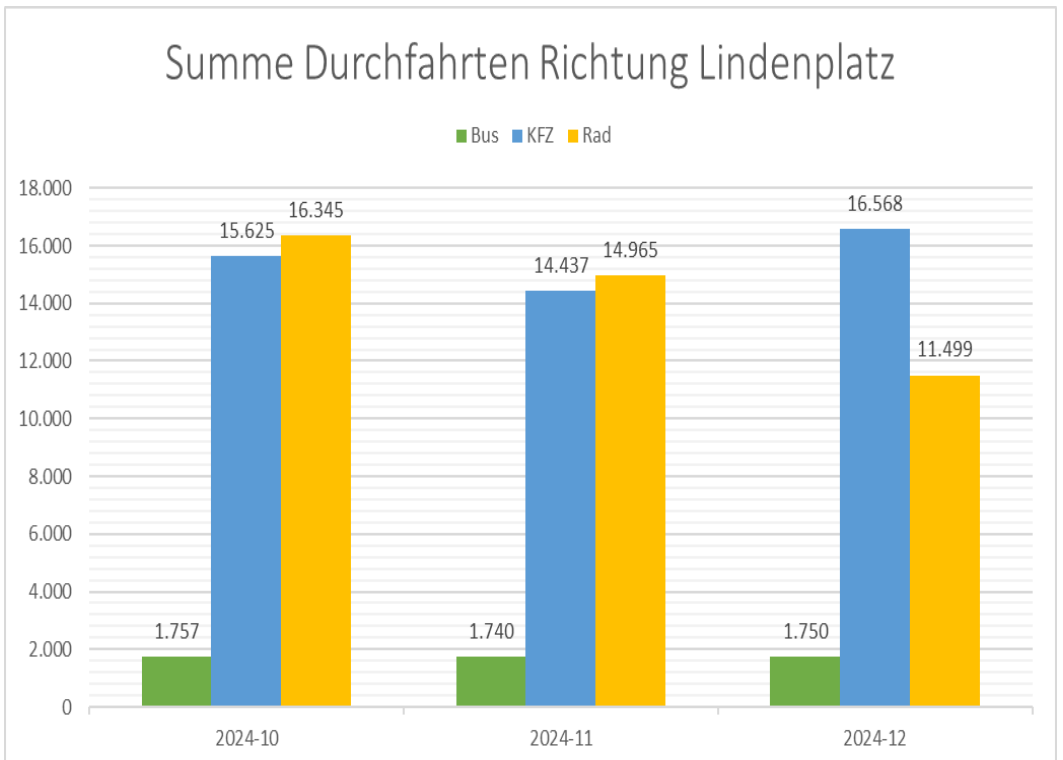
Durchschnittliche Auslastung der fünf übrigen Parkhäuser seit Schließung des Parkhaus Rathaus.



Auswertung Radzählstellen

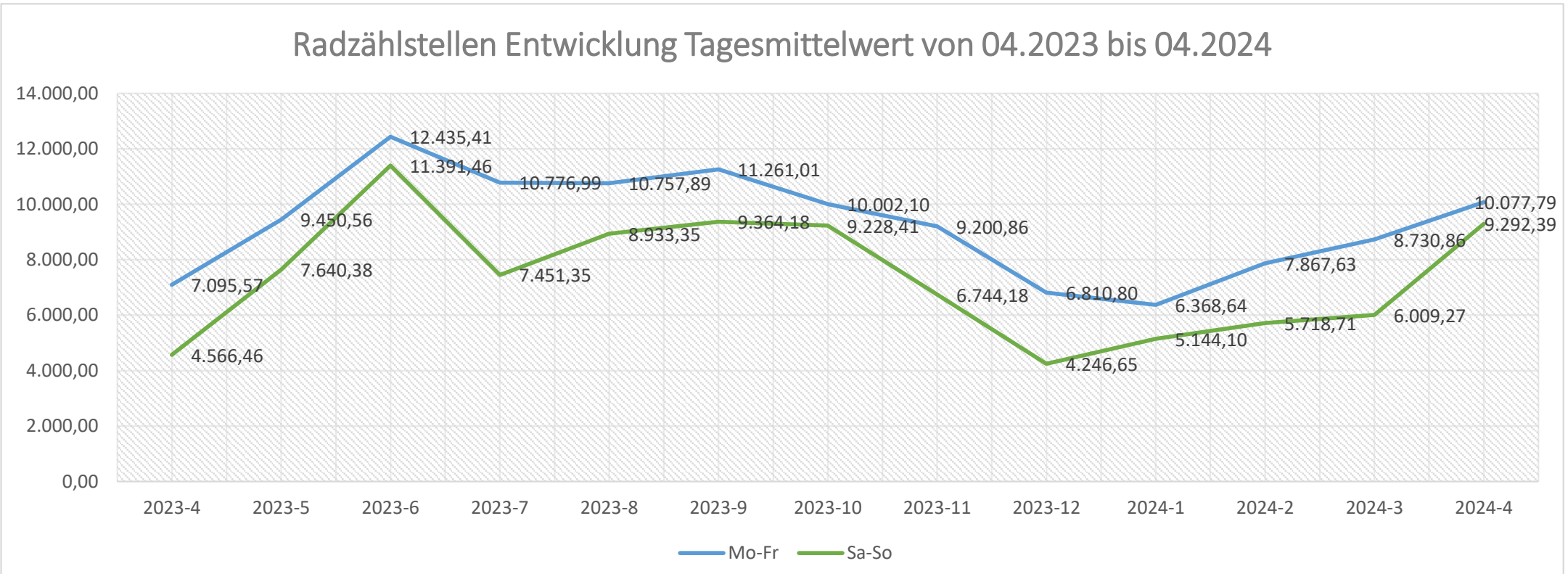
- Auswertung Zählstelle Annuntiatenbach Okt. – Dez. 2024





Auswertung Radzählstellen

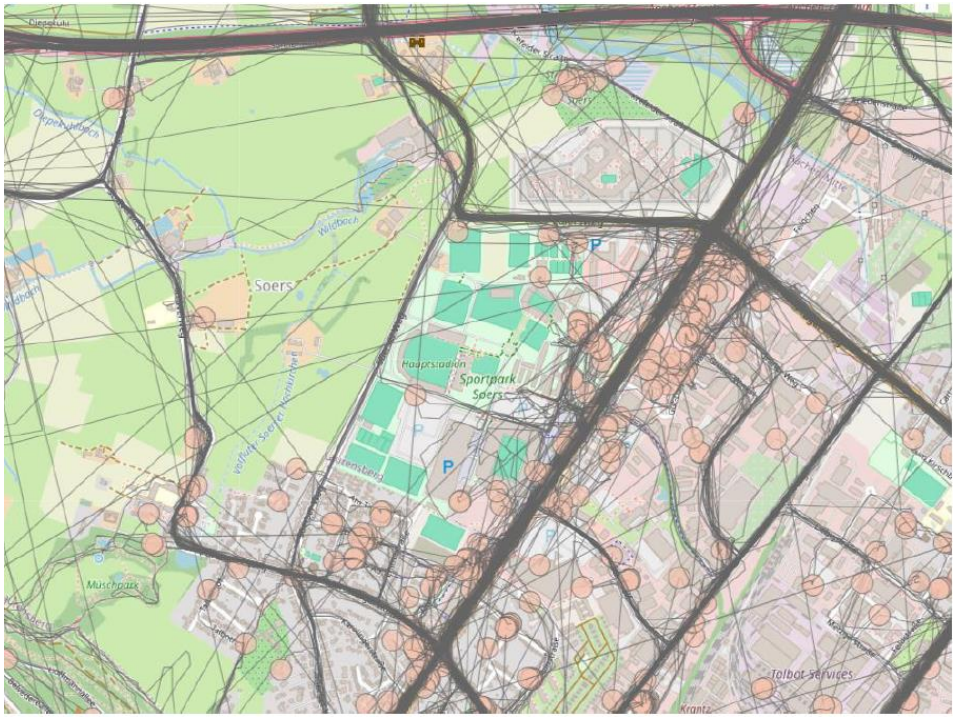
- Entwicklung Radverkehr



Data Tasting AC-Move-App

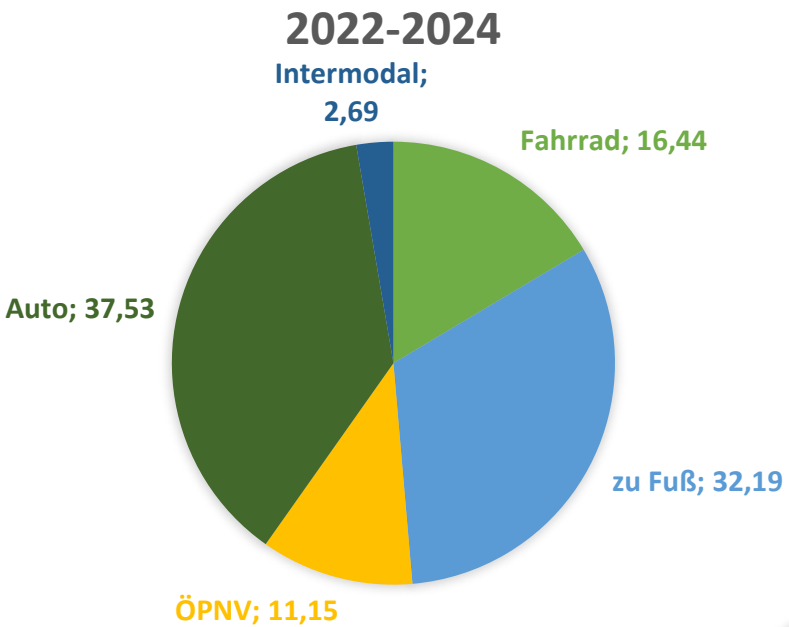
- **Use Case**: Analyse von Nutzungsverhalten innerhalb eines Polygons um den Sportpark Soers als Entscheidungsunterstützung bei der Umsetzung des Masterplan Nutzungsverhalten im Sportpark Soers:

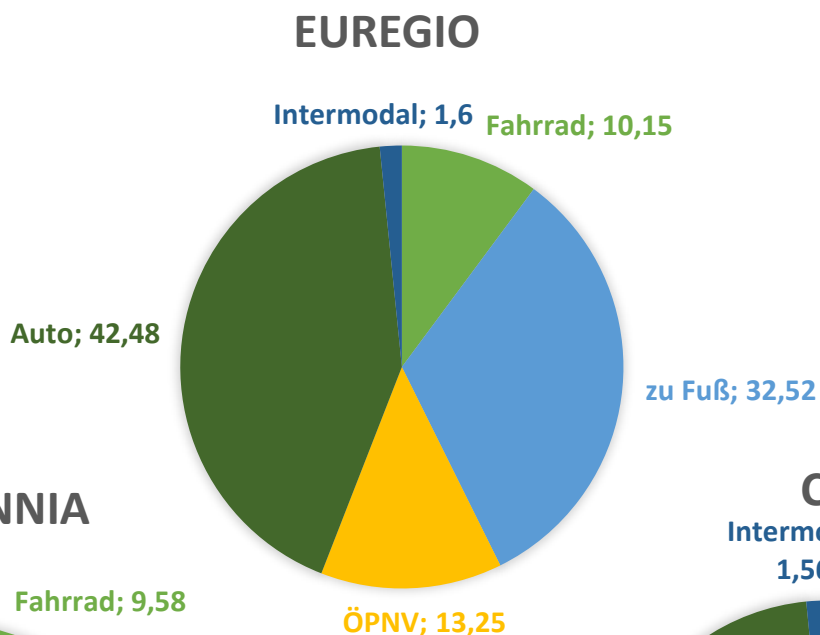
- Wo kommen die Menschen her, mit welchen Transportmitteln, zu welchen Zeitpunkten?
- Wie verändert sich das Nutzungsverhalten in Abhängigkeit bestimmter Events (Jahreszeit, Tageszeit, Wetter, Veranstaltung...) ?
- Daten aus dem Zeitraum 2022 - 2024

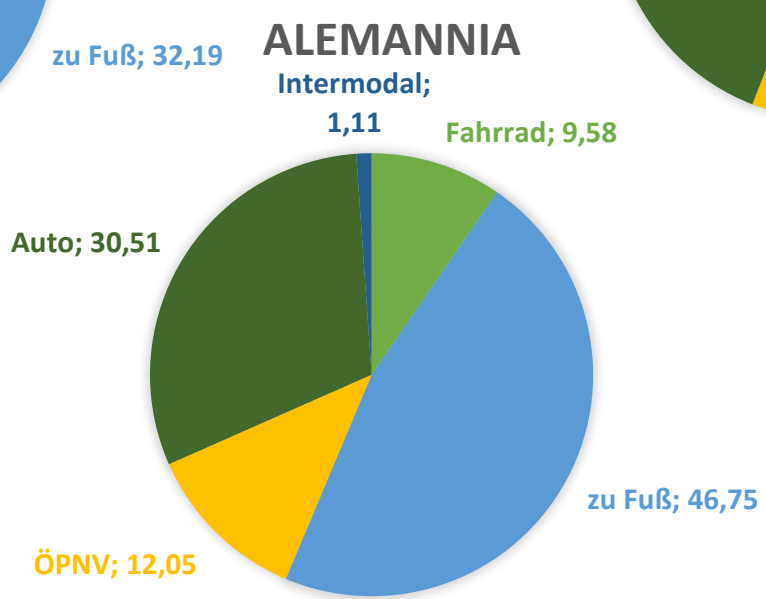


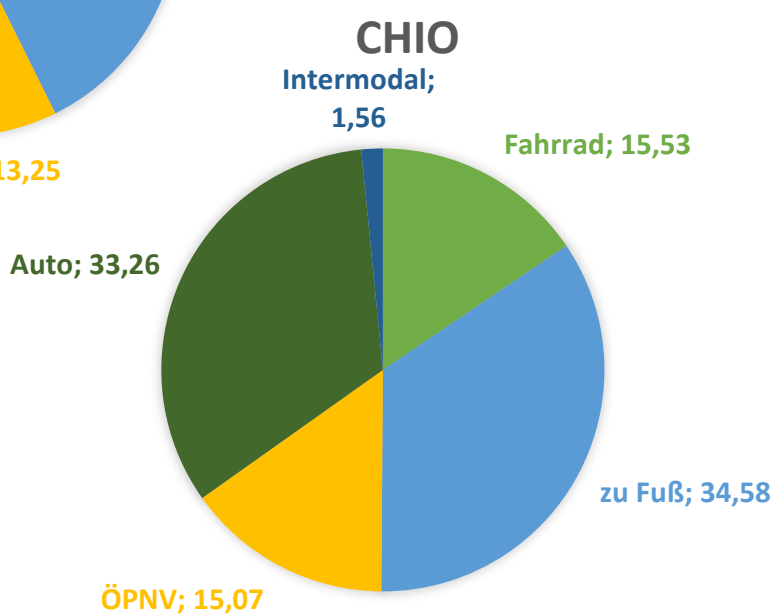
- Die meisten Personen besuchen den Sportpark zu Fuß oder mit dem Auto
- Fast niemand benutzt mehrere Verkehrsmittel zur Anreise
- Der Großteil der Besucher*innen bleibt 1-2 Stunden im Sportpark

Data Tasting AC-Move-App – Mobilitätsverhalten Events

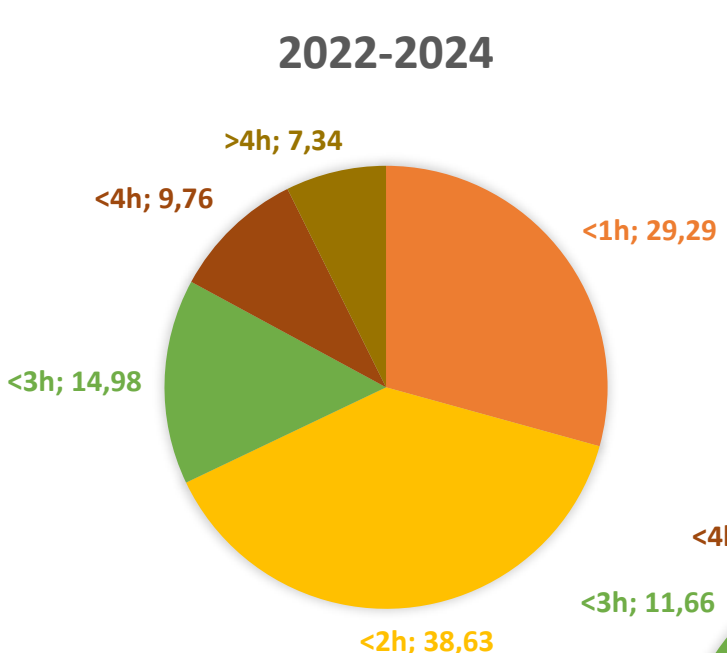


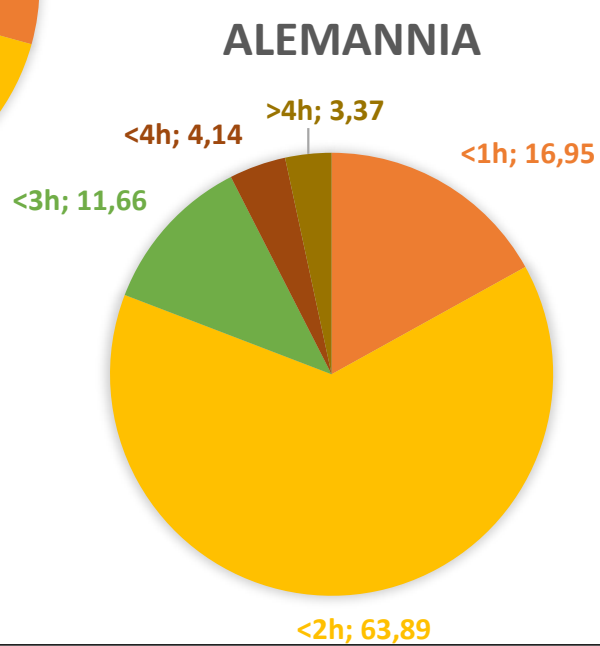


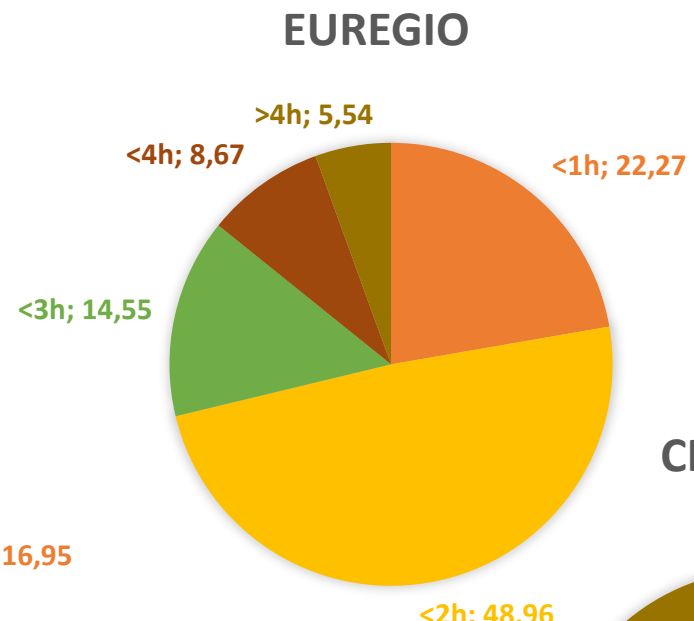


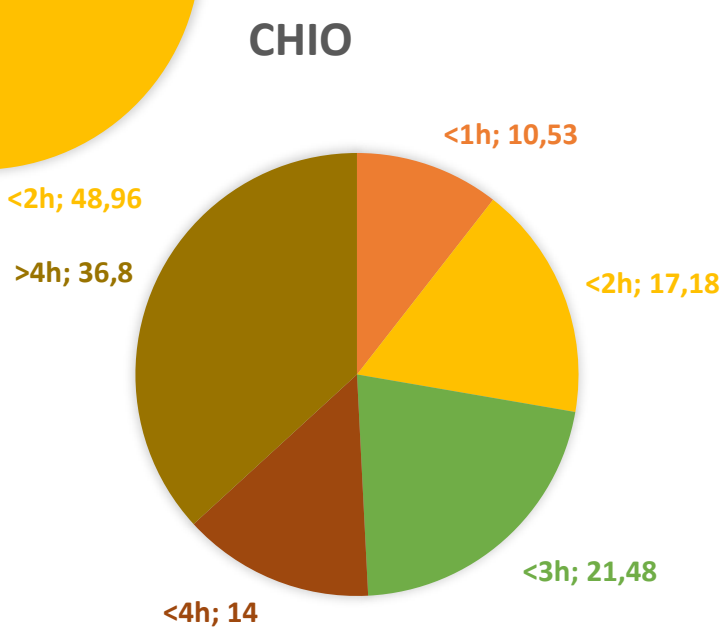


Data Tasting AC-Move-App – Aufenthaltsdauer Events





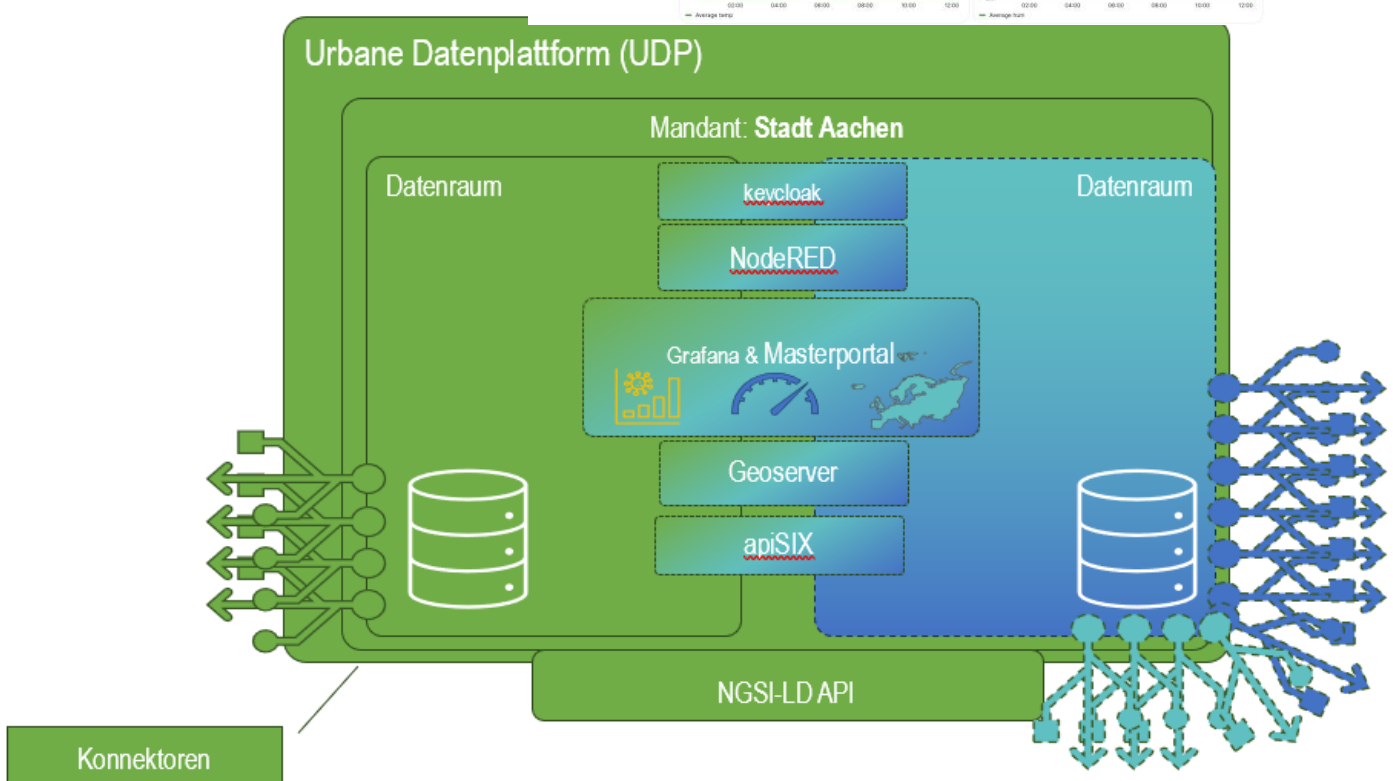




Ausblick

Mobilitätsdaten:

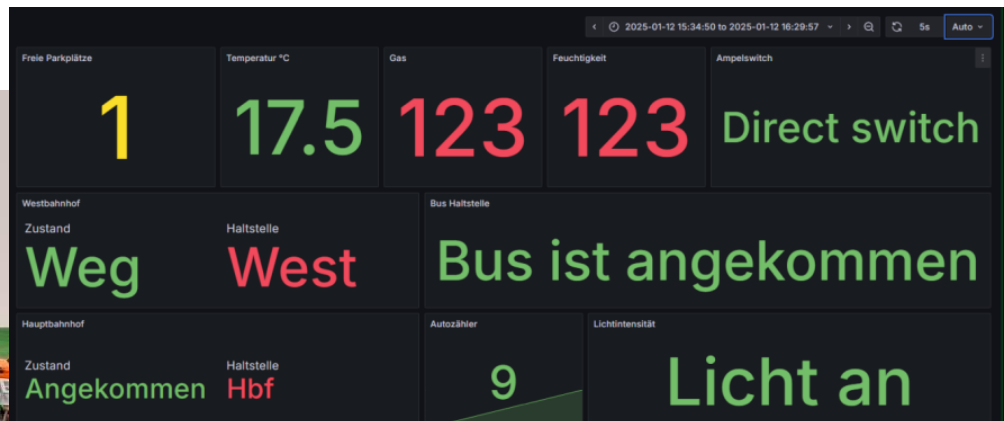
- Verkehrszählungen
- E-Roller
- Dialogdisplays
- Straßenrandparken
- E-Ladesäulen
- Umweltsensoren
- …



Ausblick

Wie können Digitalisierungsthemen rund um die Mobilität (jungen) Leuten näher gebracht werden?

Vorstellung am 29.4.25



Ö8: Datenanalyse, Sachstandsbericht

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

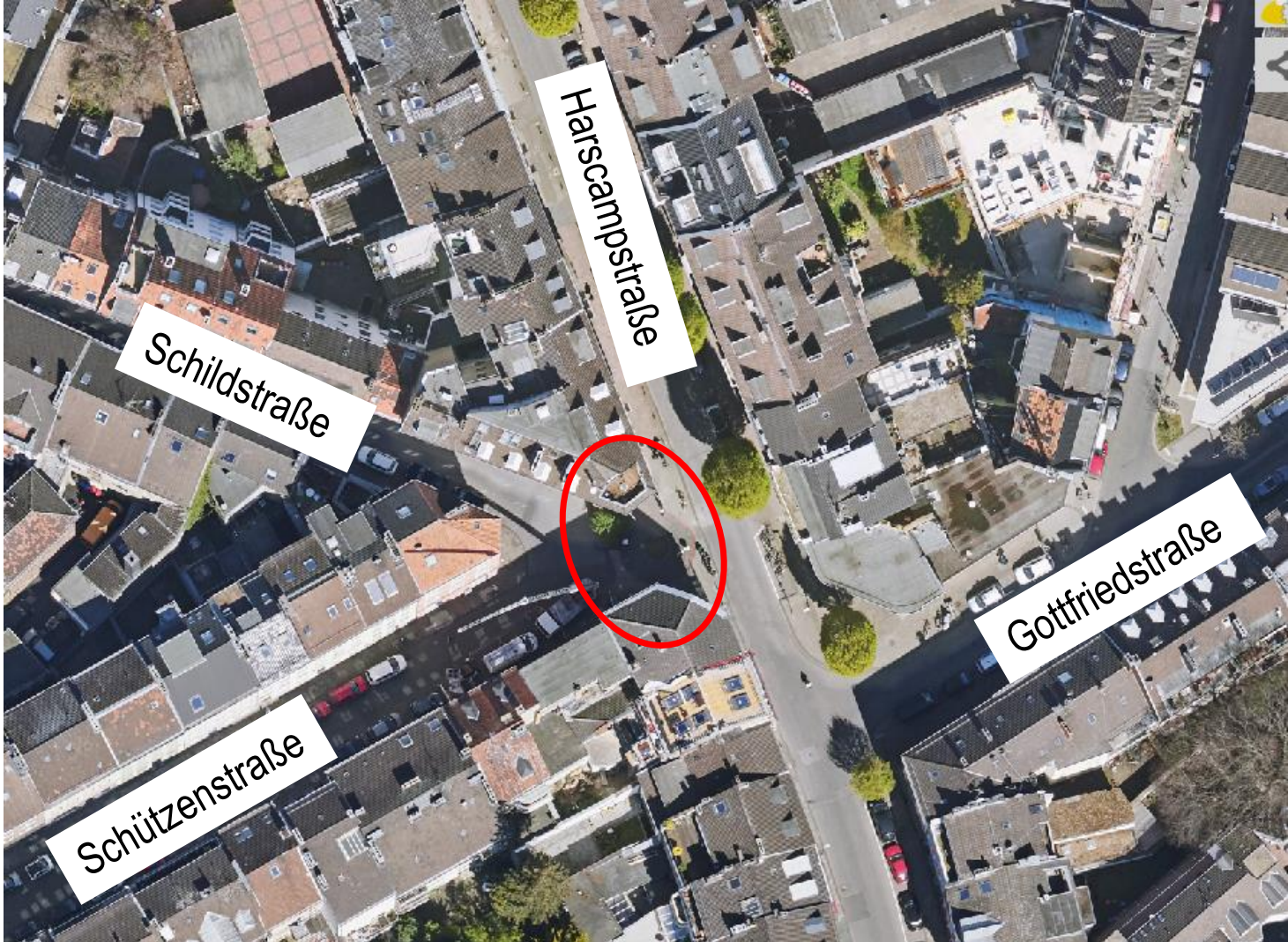
Ö9: Verflechtungsgebiet Harscampstraße – Schildstraße – Schildplatz;
hier: Ausführungsbeschluss

Präsentation anzeigen

Schildplatz

Erläuterung

- Mit dem Schildplatz ist, in dieser Präsentation, der Bereich zwischen Schildstraße und Harscampstraße gemeint.



Agenda

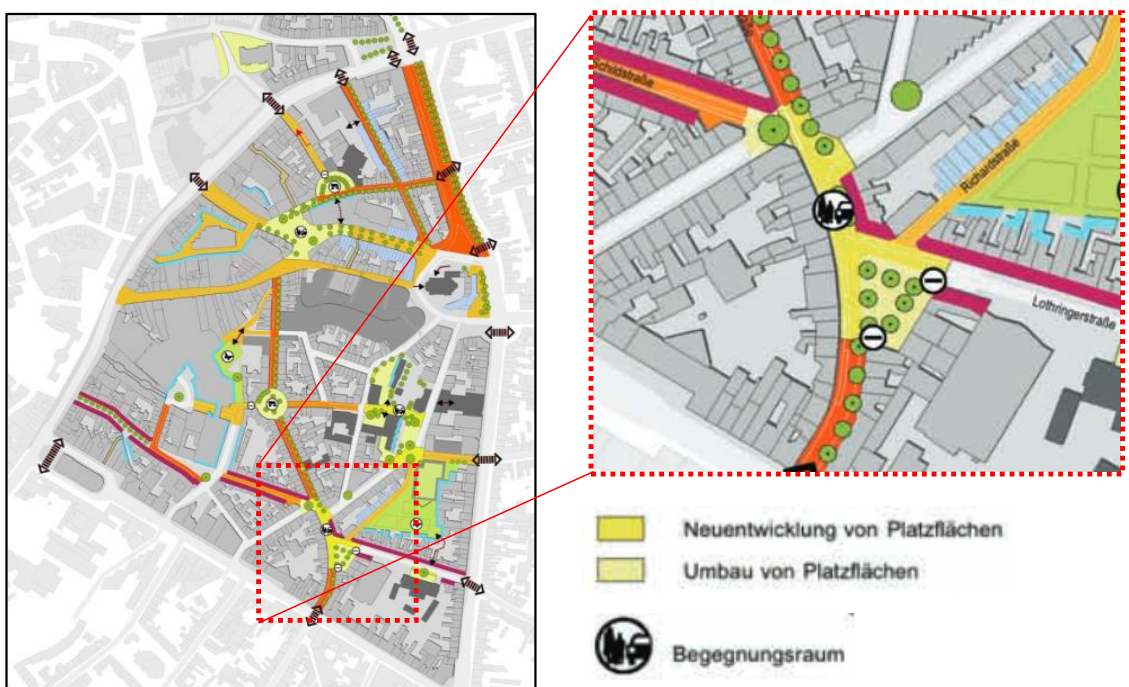
- Ausgangslage
- Ausführungsplanung
- Bürger*inneninformation
- Barrierefreiheit
- Finanzierung
- Zeitplanung

Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz
Ausgangslage

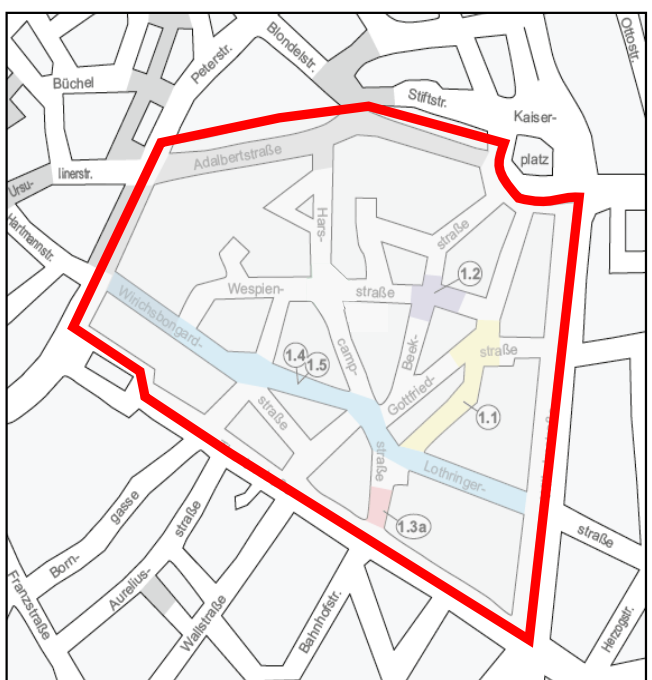
Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

Ausgangslage

- Rahmenplanung Gasborn und Suermondtviertel auf Grundlage des beschlossenen Innenstadtkonzepts



- Handlungsbedarf untersucht im Förderprojekt „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“

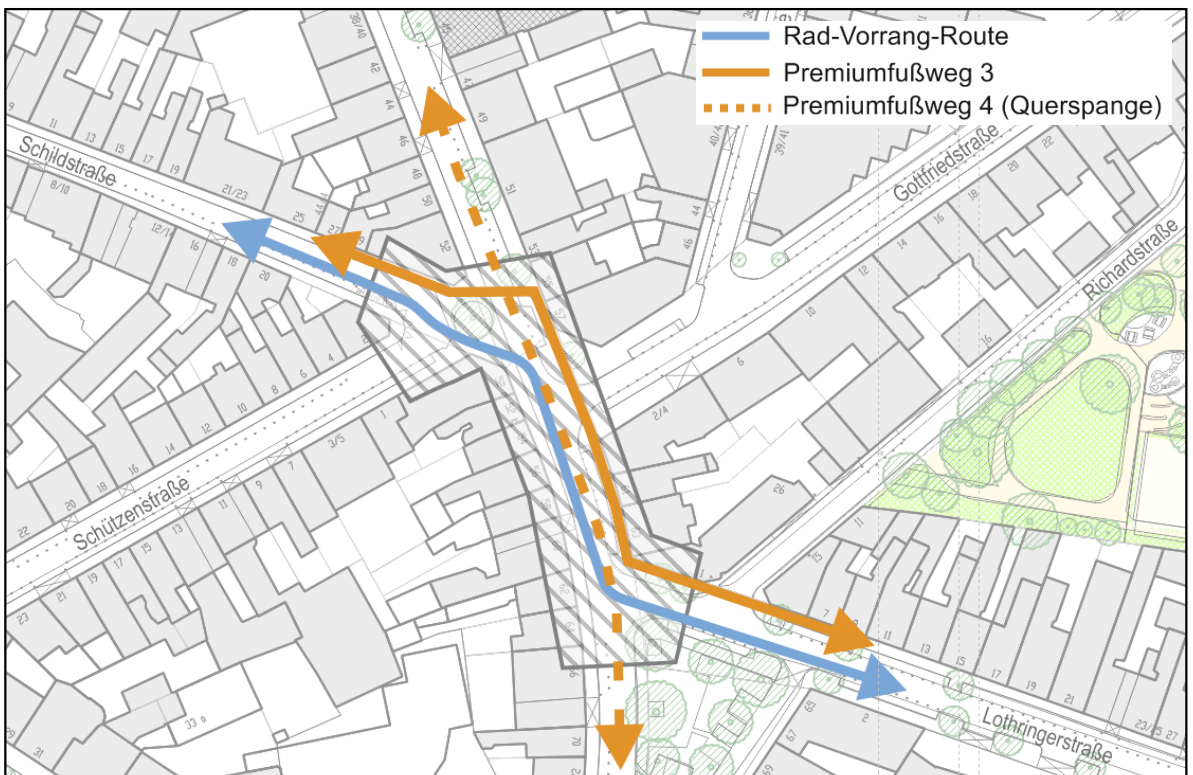


AKTIVE MOBILITÄT IN STÄDTISCHEN QUARTIEREN
ExWoSt

Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

Ausgangslage

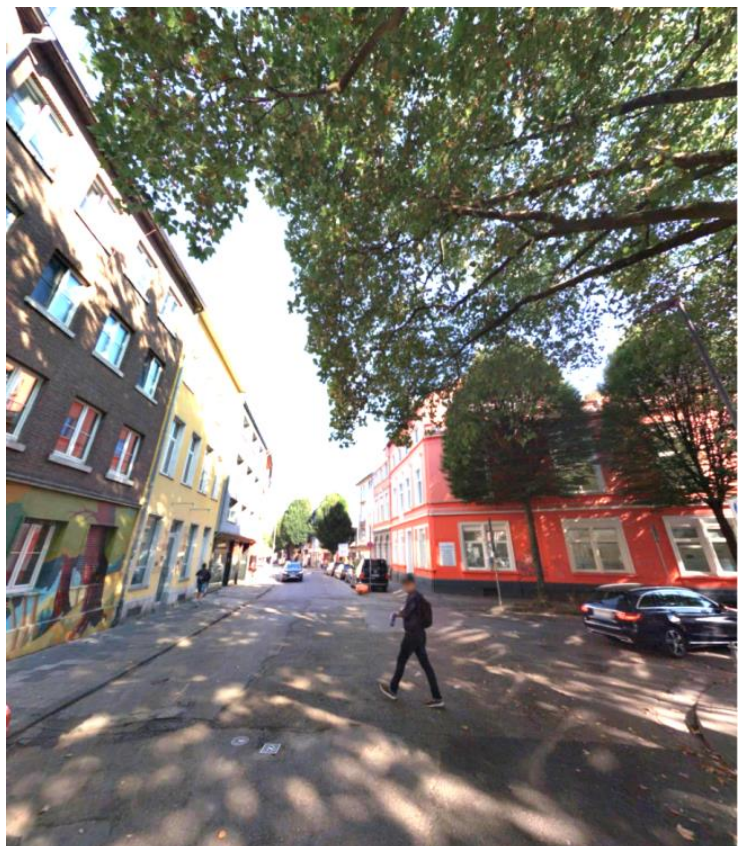
- Handlungsbedarf hinsichtlich Nahmobilität und Aufenthaltsqualität
  - Premiumfußweg Nr.3
  - Verbindungsstrecke HBf - Adalbertstraße
  - Rad-Vorrang-Route Brand
  - Rad-Vorrang-Route Eilendorf
  - KFZ-Verkehre der Anlieger
  - Aufenthaltsbereich Schildplatz
  - Barrierefreiheit



Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

Bestand

- Separationsprinzip in der Aufteilung der Verkehrsflächen
  - Fahrbahn in Asphalt
  - Hochbordstein
  - Gehweg mit Betonsteinplatten 30/30
  - Längsparken auf der Fahrbahn

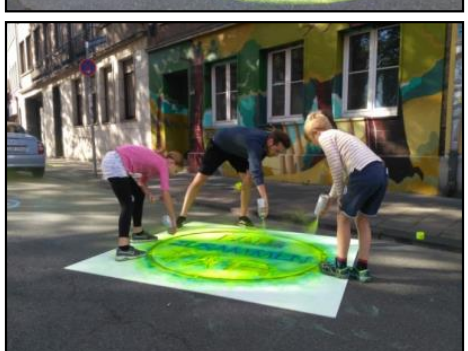


Bildquelle: Street Smart, 12.9.2022

Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

Planungsbeschluss – Vorbereitender Prozess

- Umfangreicher Beteiligungsprozess 2019

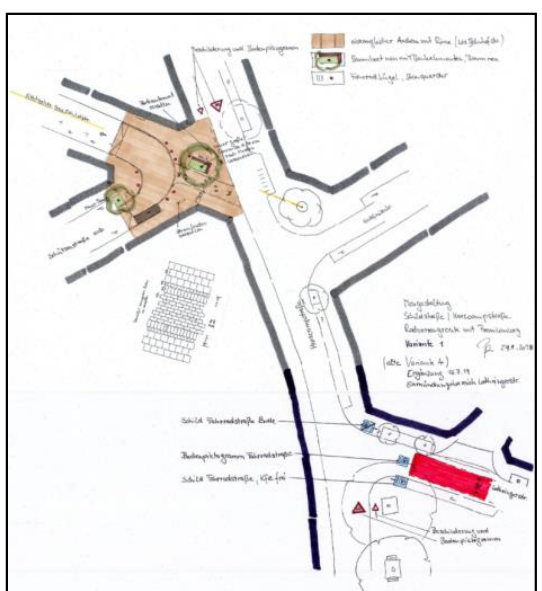


Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

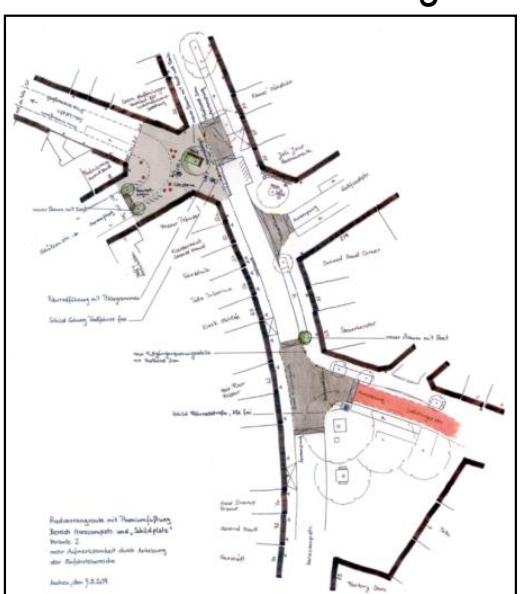
Planungsbeschluss – Vorbereitender Prozess

- Diskussion von 4 Planungsvarianten

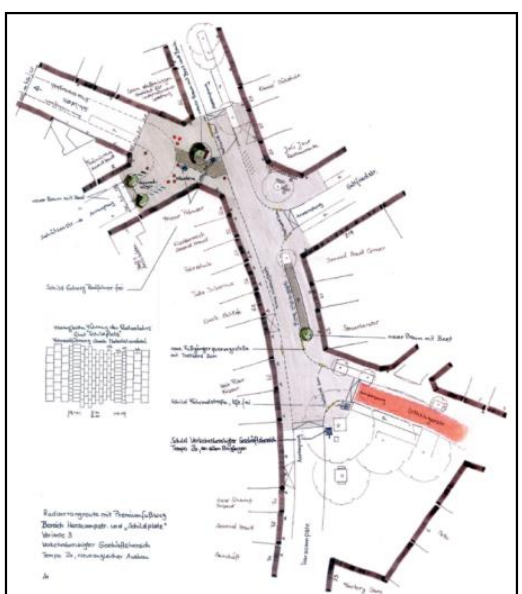
A: Bestandsorientiert



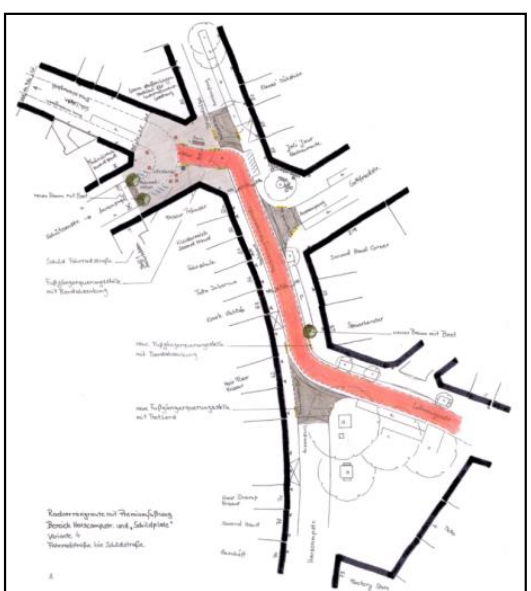
B: Fahrbahnanhebungen



C: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



D: Fahrradstraße



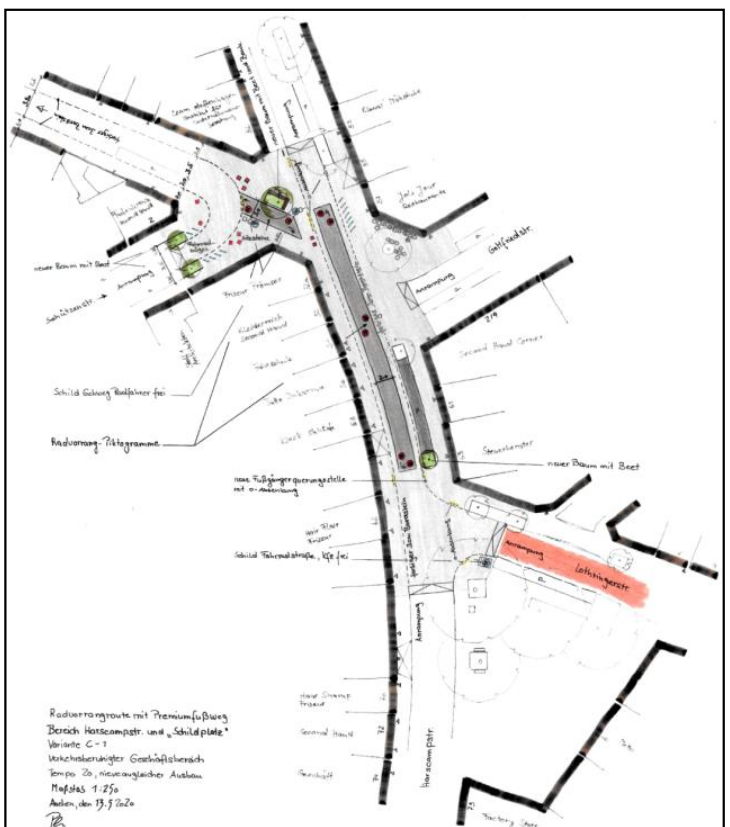
Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

Planungsbeschluss

- Planungsbeschluss am 27.5.2020 in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte (B0) und am 28.5.2020 im Mobilitätsausschuss (MoA)

  → **modifizierte Variante C**

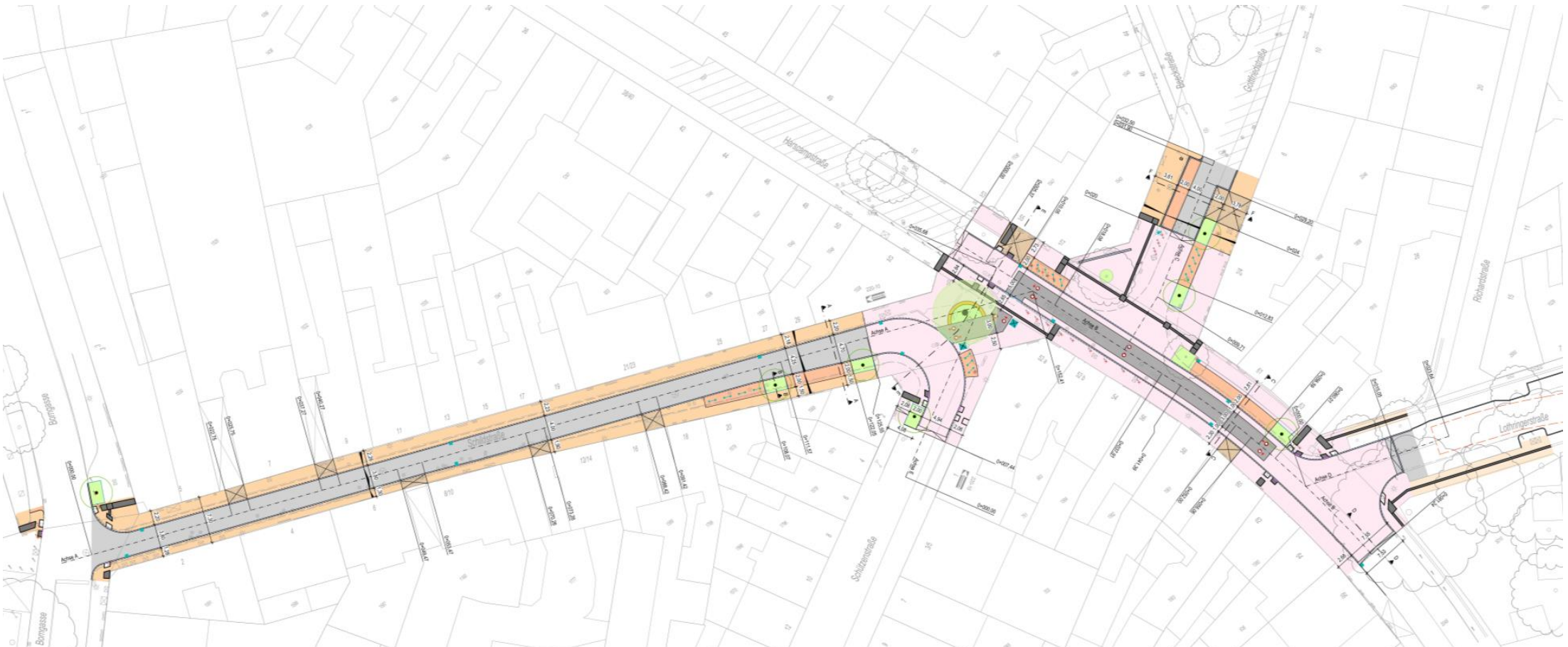
- Haupthandlungsfelder
  - Insgesamt: Verdeutlichung des Verlaufs der RVR
  - Schildstraße: Neue Aufteilung der Verkehrsflächen mit Kompromissbreiten
  - Schildplatz: Führung Fuß- und Radverkehr, großkroniger Baum und Verbessrung der Aufenthaltsqualität
  - Harscampstraße: Anhebung der Fahrbahn
  - Gottfriedstraße: Anschluss an Harscampstraße als Gehwegüberfahrt



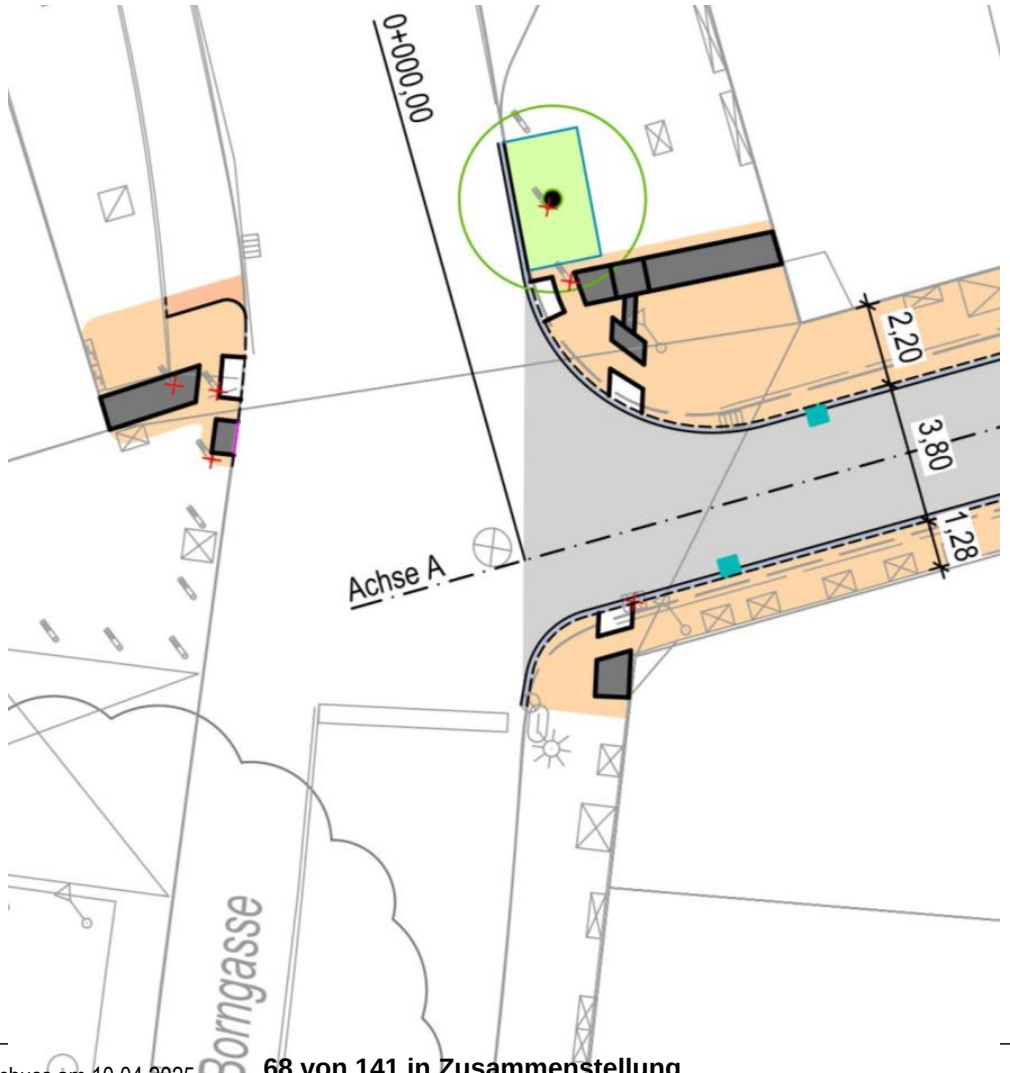
Harscampstraße – Schildstraße - Schildplatz
Ausführungsplanung

Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

Gesamtübersicht



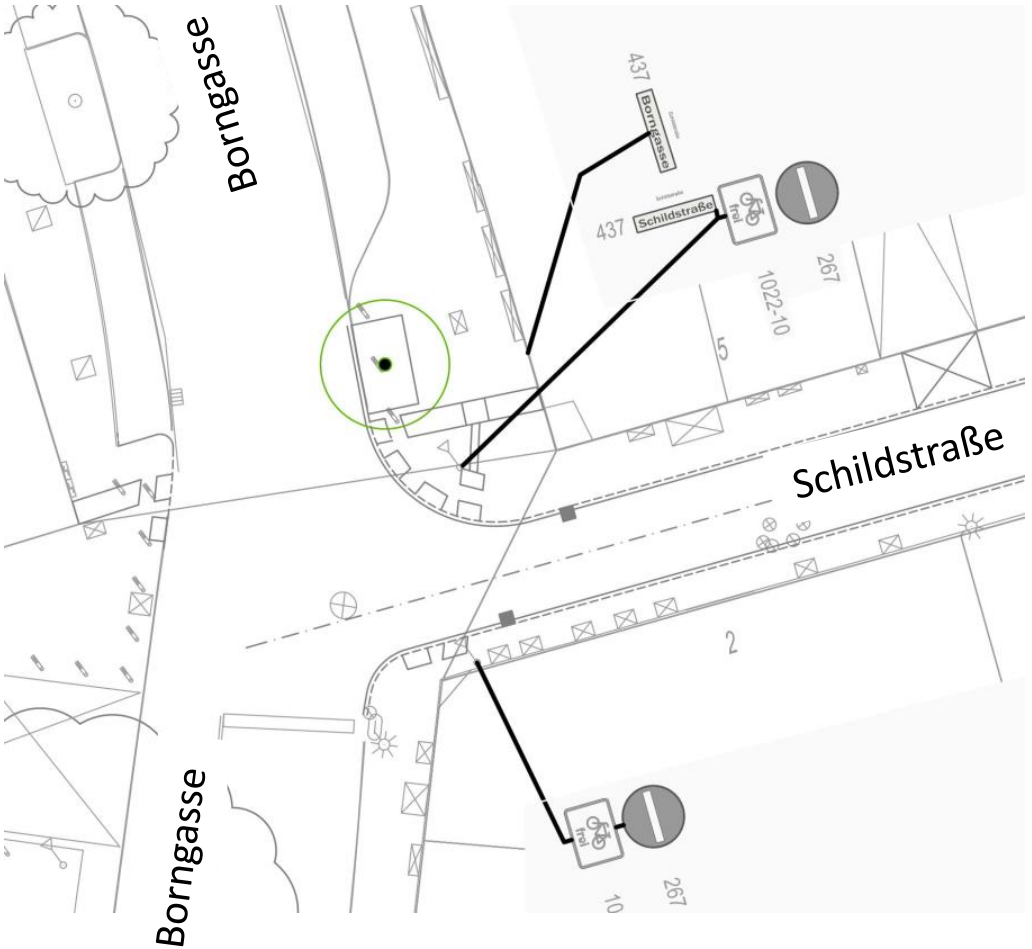
Schildstraße – Kreuzung Borngasse



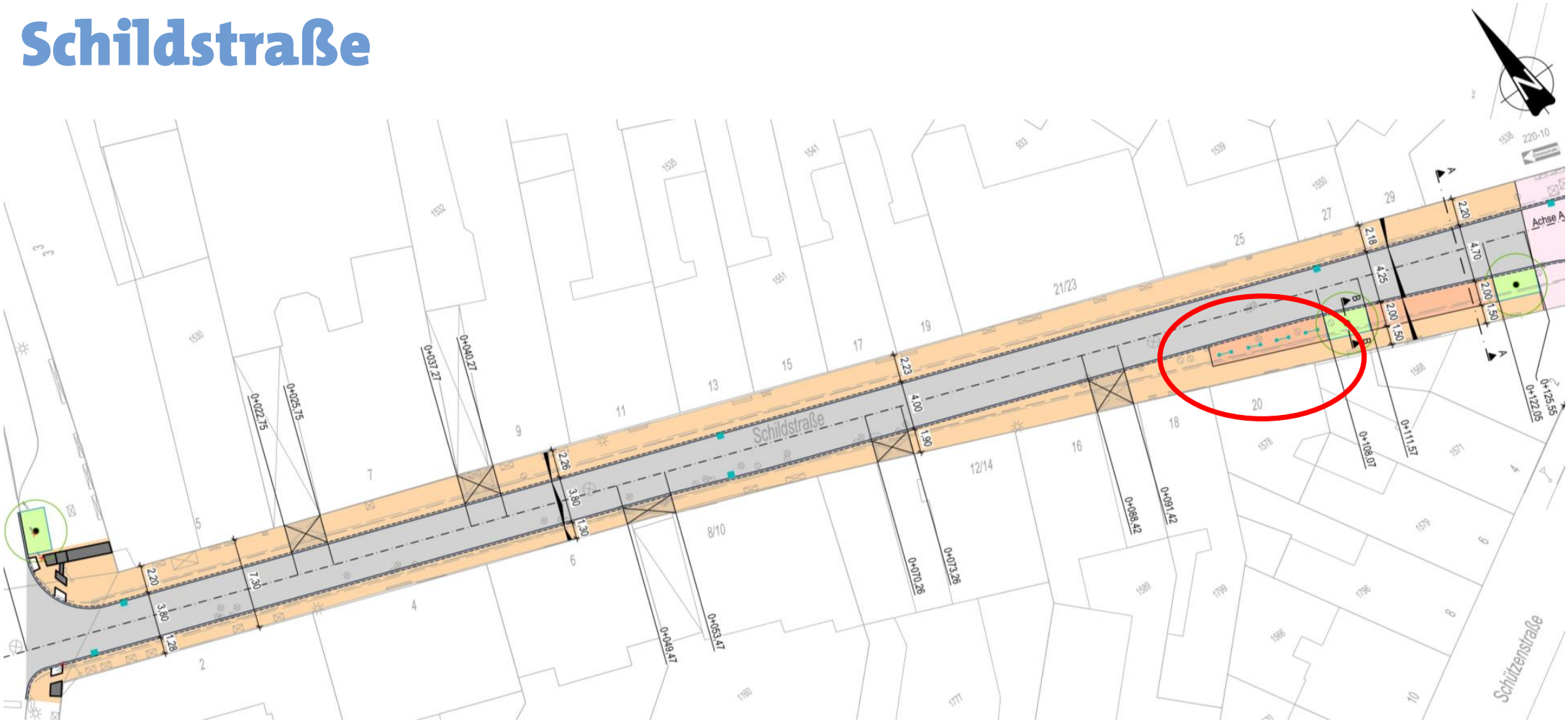
Schildstraße

Schildstraße – Kreuzung Borngasse

Beschilderung



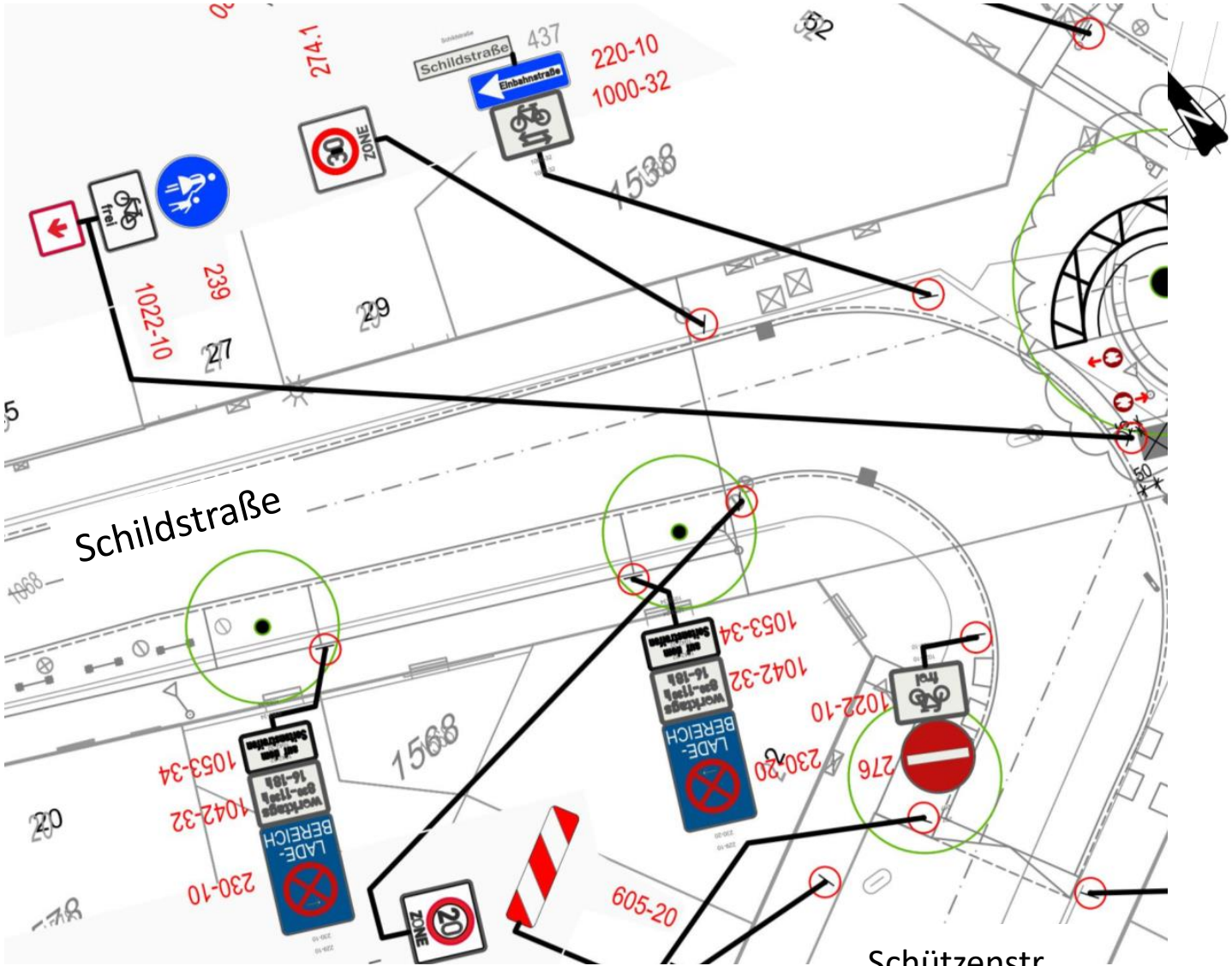
Schildstraße



- Fahrradbügel (rotes Oval)

Schildstraße
Beschilderung

- Liefer-& Ladebereich 8-20 Uhr



Schildstraße
Liefern & Laden

Liefer-& Ladebereich

- Hier: Werktags 8-20 Uhr
- Es darf nur zu Liefer- und Ladezwecke genutzt werden
- nur das Halten und Parken zum Be- und Entladen von Fahrzeugen ist zulässig
- Außerhalb der Zeitbeschränkung darf dort jeder parken

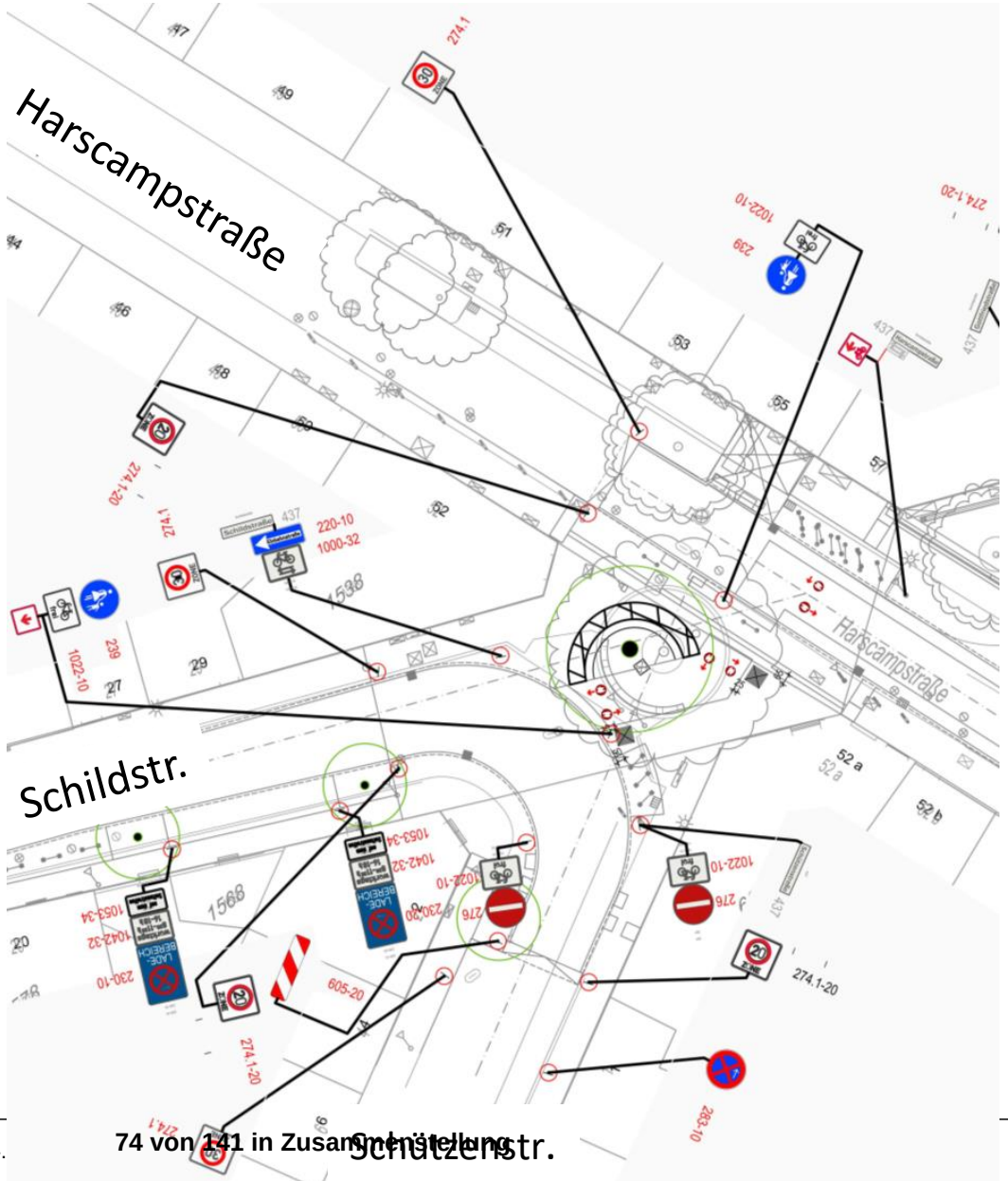
Eingeschränktes Halteverbot

- neben Ladevorgänge ist auch das Ein- und Aussteigen zulässig
- alle sonst Berechtigten mit ihren Parkausweisen dürfen längere Zeit dort stehen und den angedachten Bereich blockieren, z.B. Handwerker, Pflegedienste, Behinderte

Schildplatz

Schildplatz Schützenstraße Harscampstraße

Beschilderung

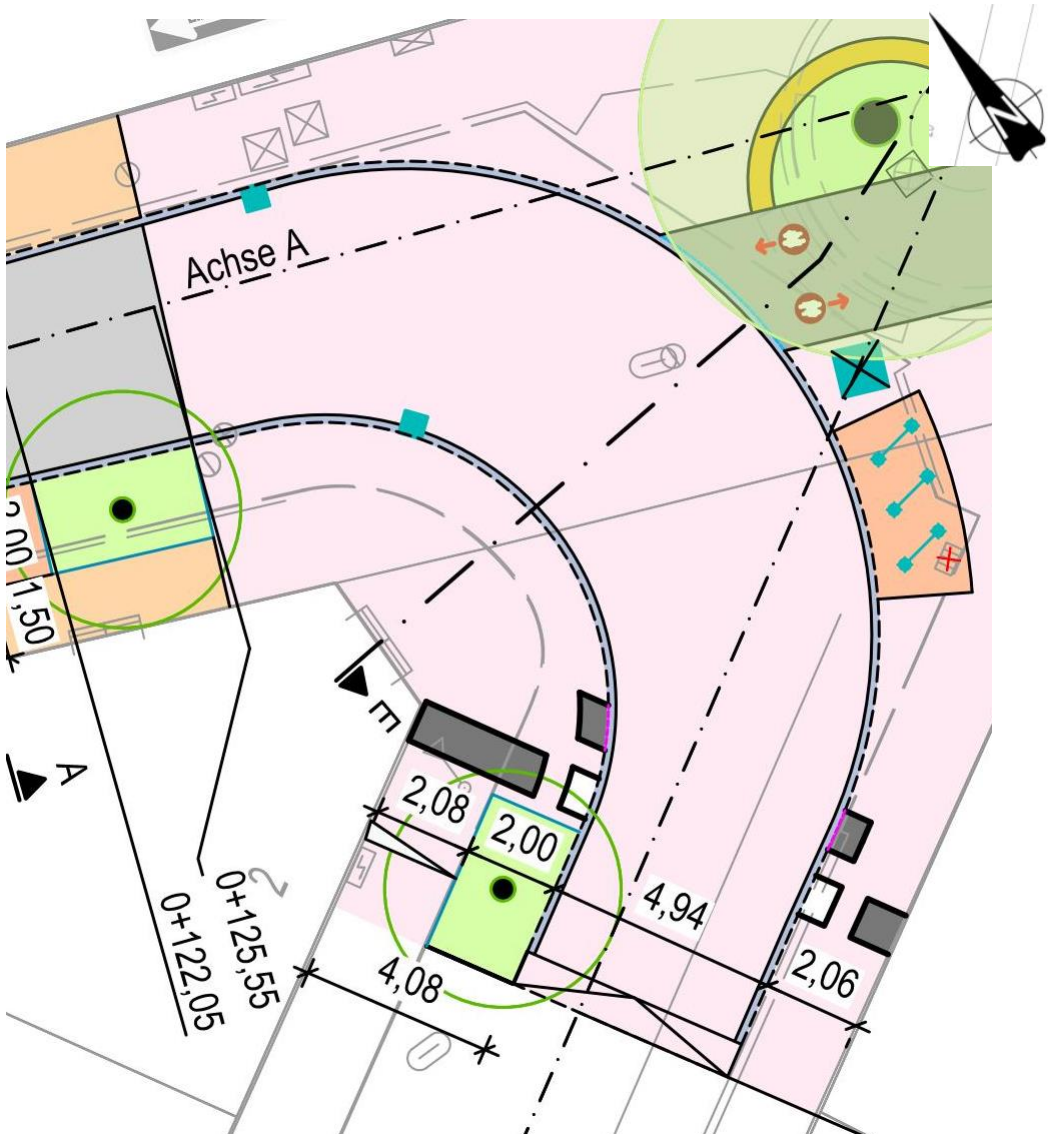


Schildplatz

Drehung Einbahnstraßenregelung

Nachteile

- Kfz-Verkehrs muss hinter langsamen Radverkehr bergauf fahren (--> provoziert ggfs. gefährliches Überholen?)
- aus der Schildstraße kommend, ist es weitaus einladender als Kfz über den Schildplatz weiter geradeaus in Richtung Harscampstraße zu fahren
- die Zielverkehre Schildstraße / Schützenstraße / Wirichsbongardstraße müssten alle über den Knoten Theaterstraße / Borngasse laufen und würden diesen weiter belasten.

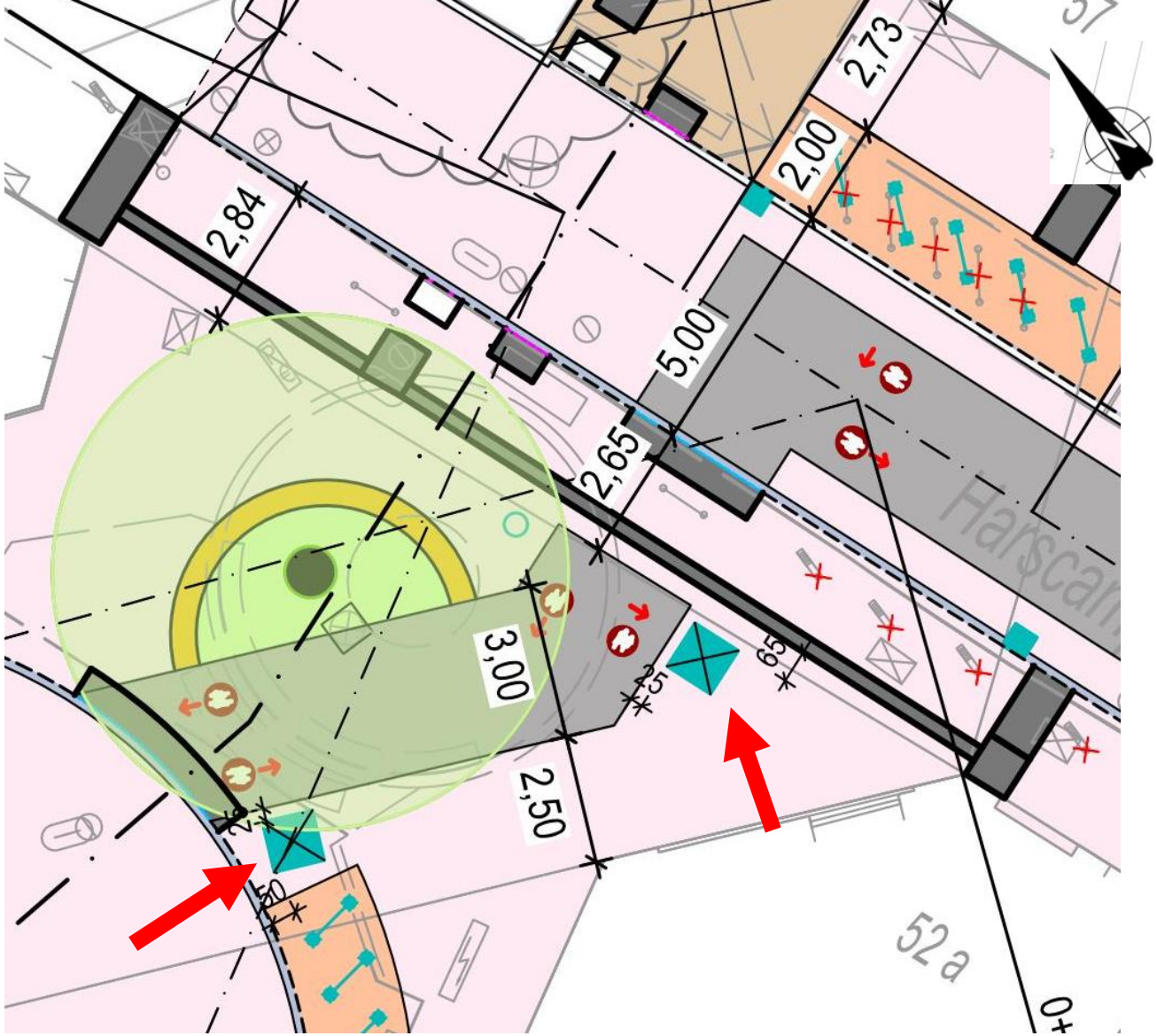


Schildplatz

Baumbeet und Bank

- Gehweg – Rad frei
- Orientierungsstreifen für den Radverkehr
- Armlehnen an der Bank zum Orientierungsstreifen (Blaue Streifen)
- Nutzungsraum um Sitzbank (Schraffur)
- Verschiebung Baumbeet schwer, wegen Leitungen im Umfeld im Untergrund.

Schildplatz
Blocksteine



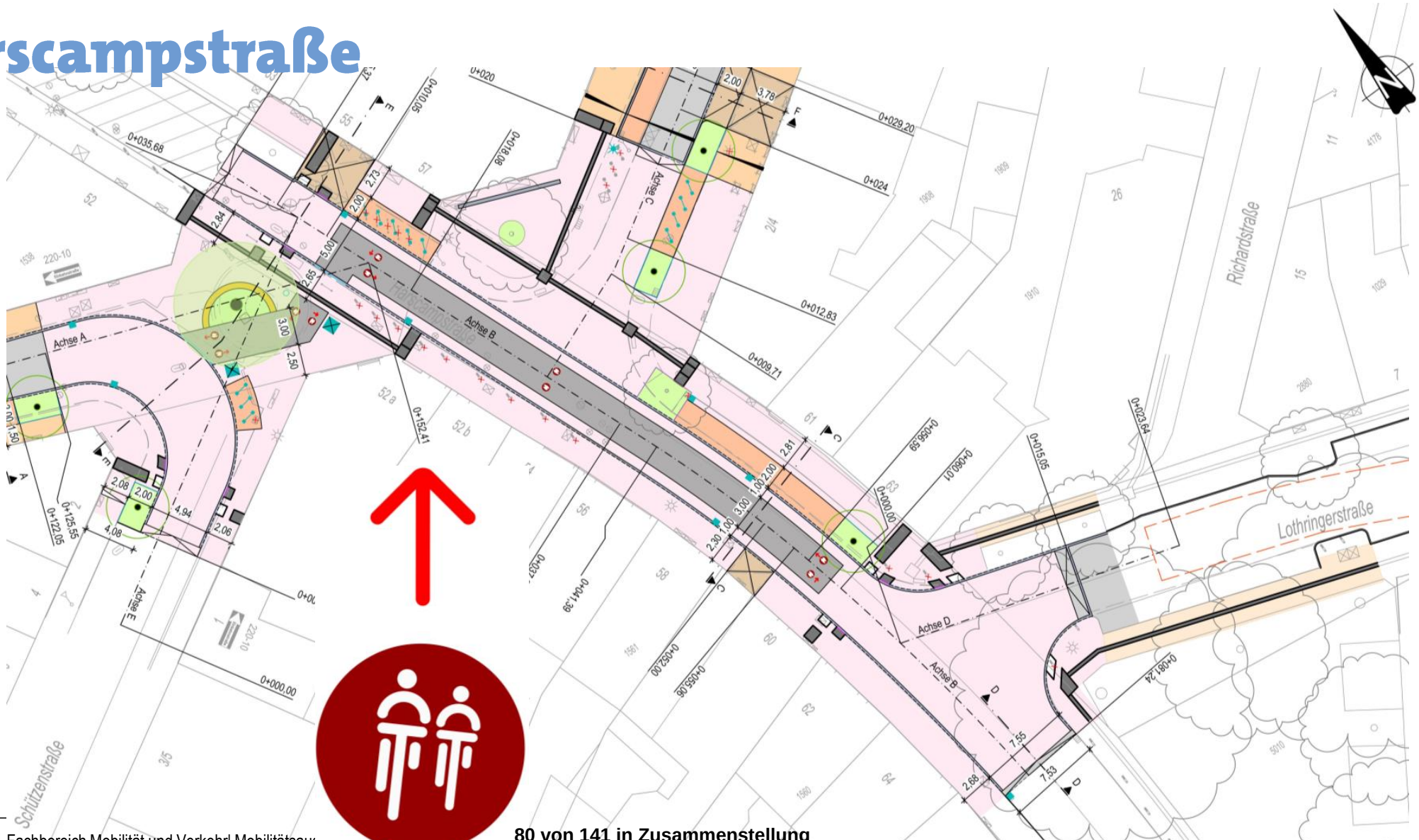
Schildplatz
Alternativen

Schildplatz

Rechtwinkliger Anschluss Harscampstraße

- Geschwindigkeit des Radverkehrs wird reduziert
- Gehweg-Rad frei = Schrittgeschwindigkeit
- Gute Übersicht zu beide Seiten bei der Einfahrt in die Harscampstraße
- Gute Auffahrt auf den Schildplatz aus der Harscampstraße vom Suermondtplatz kommend

Harscampstraße

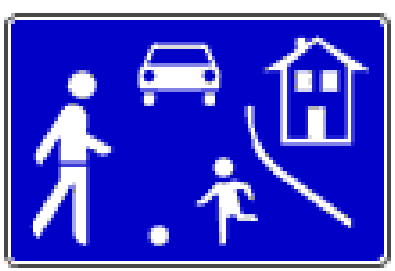


Harscampstraße

Shared Space

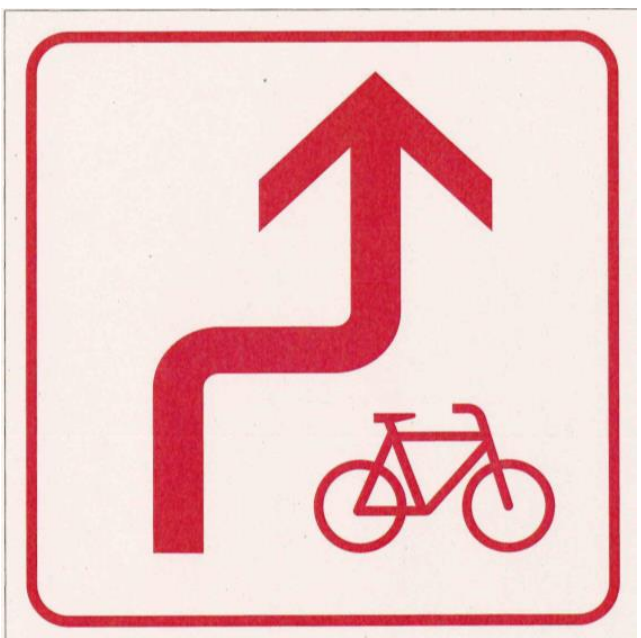
- Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich geht bereits in diese Richtung
  - Bordsteinführungen zur Trennung der Fahrbahn von den Nebenanlagen
  - Geschwindigkeit auf der Fahrbahn von 20 km/h

- Die nächste Stufe ist die verkehrsrechtliche Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich
  - Niveaugleicher Ausbau
  - Schrittgeschwindigkeit für **alle** Verkehrsteilnehmer
  - Keine Option: die Verkehrsmengen sind zu hoch



Harscampstraße

Harscampstraße

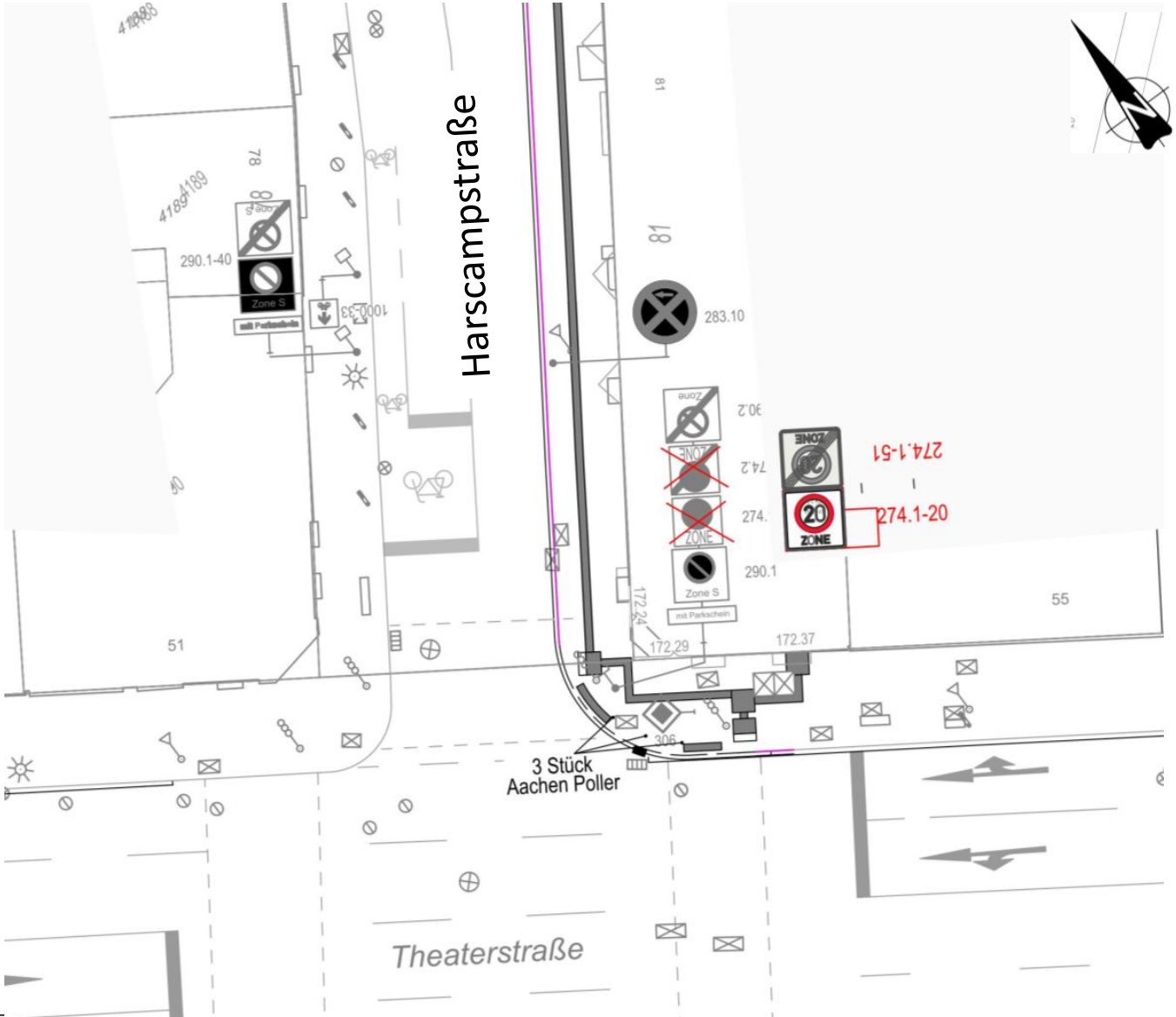


Harscampstraße

Beschilderung

Theaterstraße

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- 20 km/h - Zone

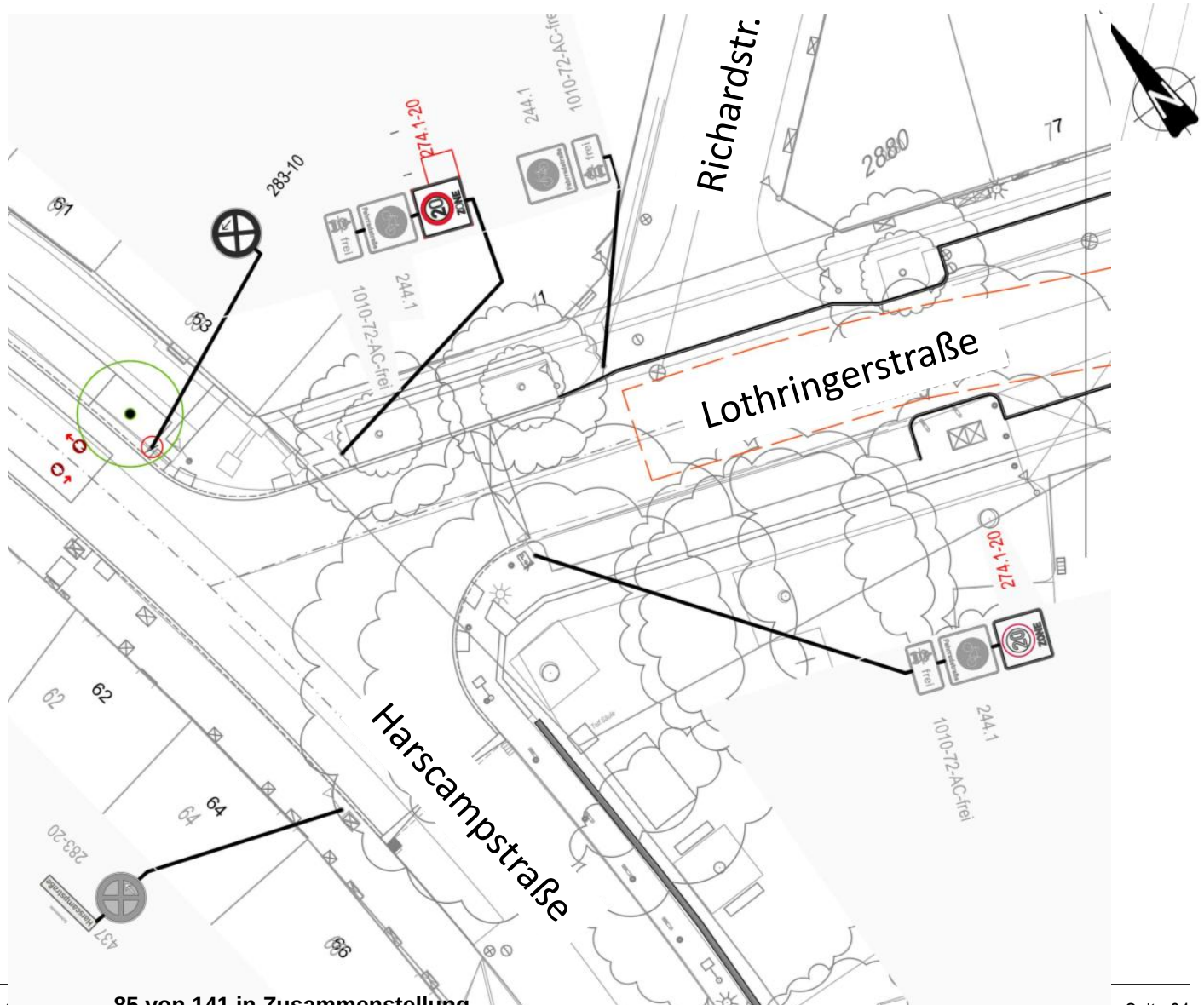


Harscampstraße

Beschilderung

Lothringerstraße

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- 20 km/h - Zone



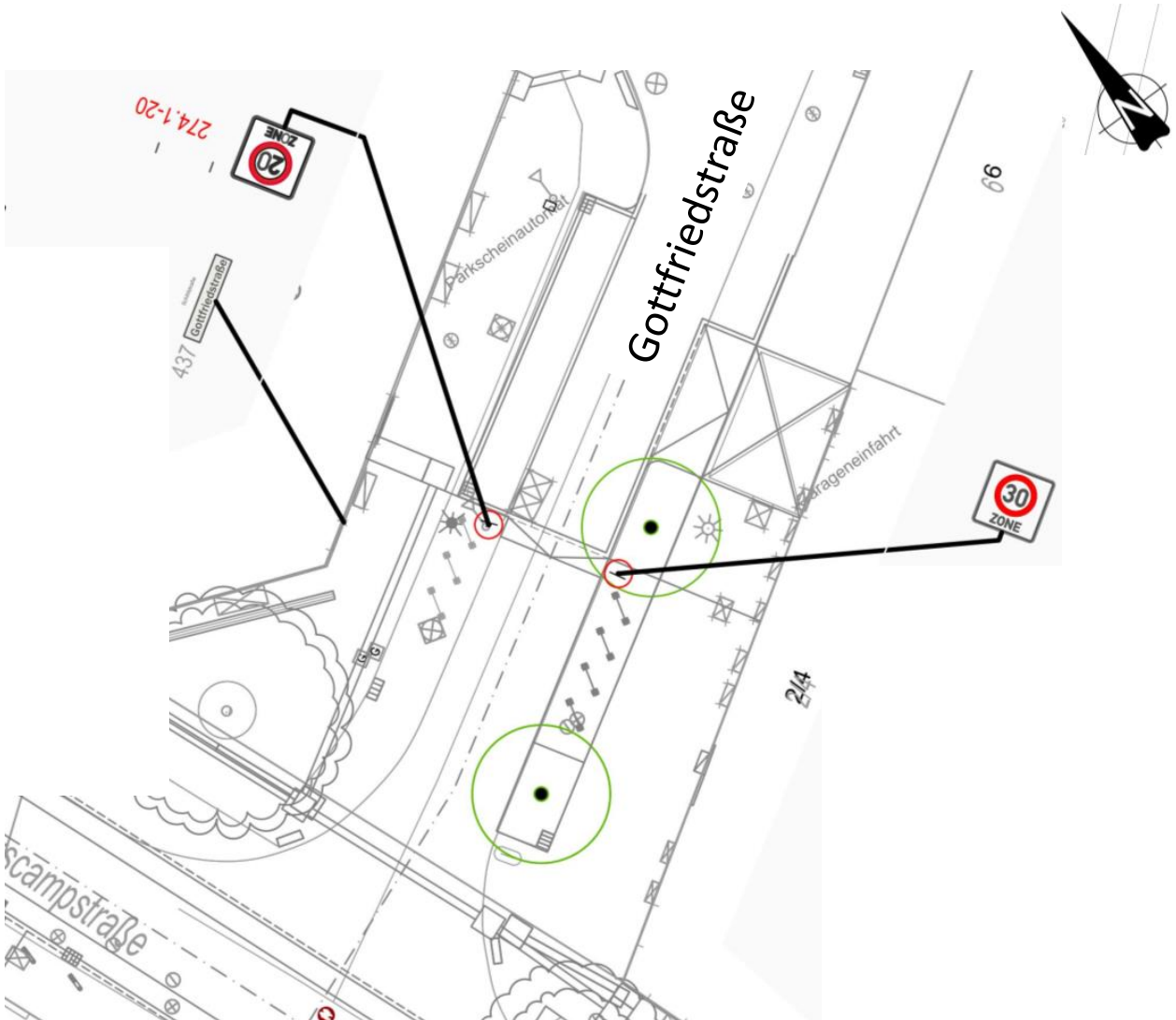
Gottfriedstraße

- Gehwegüberfahrt
- ist untergeordnet zur Harscampstraße

Gottfiedstraße

Beschilderung

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- 20 km/h - Zone



Harscampstraße – Schildstraße – Schildplatz
Bürger*inneninformation

Bürger*inneninformation

Online

- 20. bis 31. Januar 2025
- vertonte Präsentation & Aushang des Lageplans im Foyer des Verwaltungsgebäude Lagerhausstraße

Eingaben

- 24 Eingaben per Mail
- 1 Telefonat
- Keine Eingaben im Foyer

Bürger*inneninformation
Rückmeldungen

Anliegen	Gruppe	Personengruppe	Einzelperson
RVR-Führung durchgängig gemäß Vorschlag der Radverbände	6		7, 14, 18, 23, 24
Planung der Verwaltung genügt nicht den Anforderungen der RVR /des Radverkehrs			11, 12, 13, 14, 16, 17
Planung Verwaltung wird bevorzugt	22	19, 21	20
RVR-Führung nicht intuitiv / ungünstig			5, 10, 23
Vermeidung Schleichverkehr MIV über Schildplatz			10, 17
Schildplatz: Radverkehr soll gebremst werden, Fußverkehr soll Vorrang haben		15, 19	14

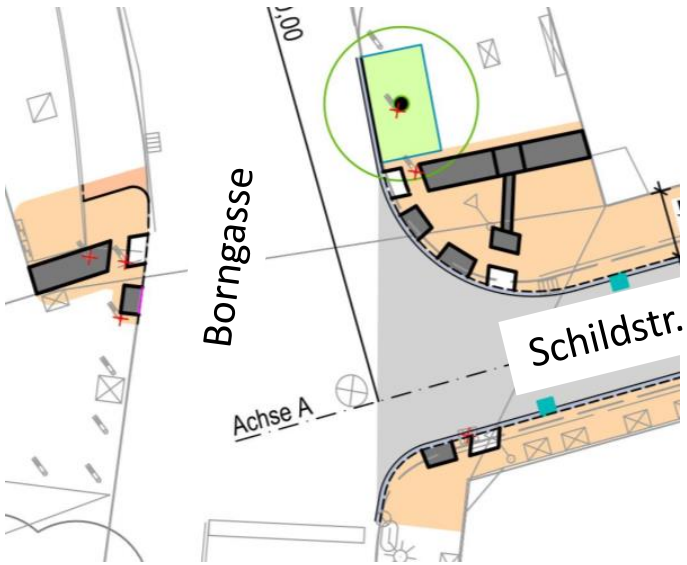
Bürger*inneninformation
Rückmeldungen

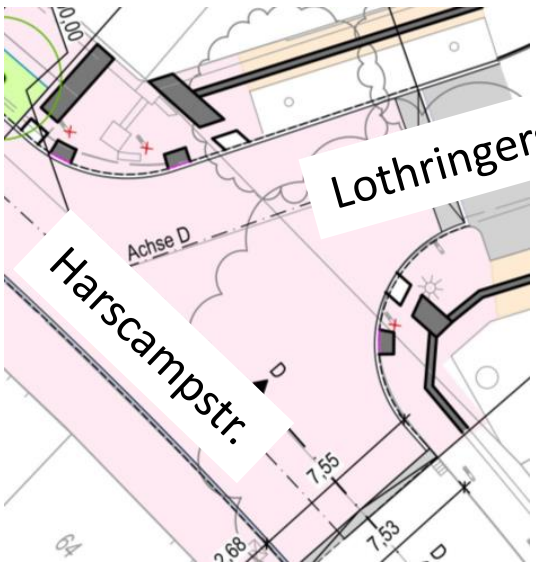
Anliegen	Gruppe	Personengruppe	Einzelperson
Allgemein (Lärm, Verkehrsführung, Materialwahl, Höhen)		9	2, 3
Mehr Grün, größere Baumbeete		15	10, 21
Neupflanzung Baum auf Schildplatz wird gewünscht	22		1, 8
Parkplätze E-Tretroller wird gewünscht			4
Gefahrenstelle Borngasse: Parkhaus Ein- und Ausfahrt			20
Barrierefreiheit fehlt			25
Harscampstraße: Prüfen, ob Parkstreifen oder evtl. Liefer- & Ladebereich keine Gefahrenstelle sind , Liefer- & Ladebereich wird bevorzugt			13, 23

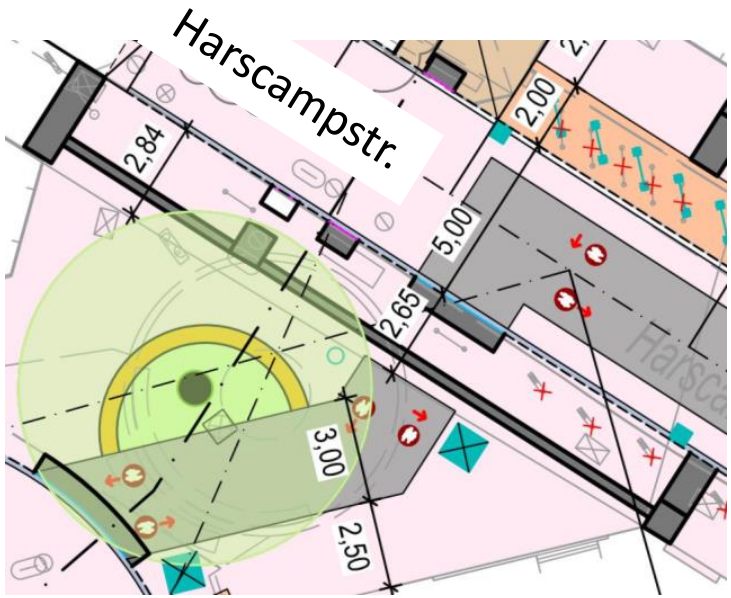
Harscampstraße – Schildstraße – Schildplatz
Barrierefreiheit

Harscampstraße – Schildstraße – Schildplatz

Barrierefreiheit







An der Borngasse:

Anpassung der gemeinsamen Überquerungsstelle zur getrennten Überquerungsstelle über die Schildstraße

An der Harscampstraße:

Anpassung der gemeinsamen Überquerungsstelle zur getrennten Überquerungsstelle über die Lothringerstraße

Schildplatz:

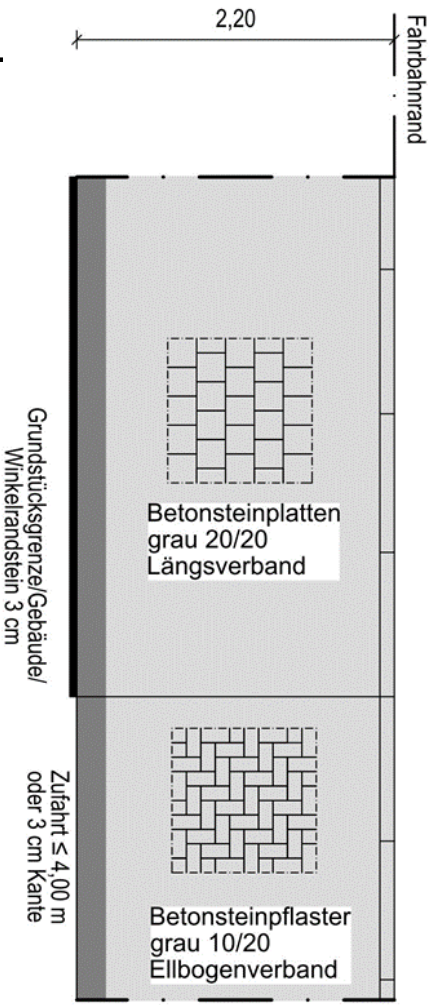
Sicherung der Nullabsenkungen für den Radverkehr mit Sperrfelder

Harscampstraße – Schildstraße – Schildplatz

Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 und DIN 32984

Im einem Workshop am 23.9.2024 mit der Kommission Barrierefreies Bauen wurde vereinbart, eine Musterfläche zwischen zwei Knoten herzustellen. Bei der Suche nach einer zeitnahen Straßenbaumaßnahme ist die Wahl auf die Schildstraße – Harscampstraße gefallen.

- Bord kontrastierend zur Fahrbahn
- Nutzung von vorhandenen baulichen Elementen als Leitsystem
- Sparsame Nutzung von Bodenindikatoren
- Auffangstreifen im Gehwegbereich
- Übergang im Gehweg ohne Längsleitstreifen zum Leitsystem mit Bodenindikatoren
- Ungesicherte getrennte Überquerungsstellen



Schützenstraße

Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 und DIN 32984

- Der Gehwegbereich ist eingefasst durch Bebauung und Bordsteinkanten
- Der ganze Gehwegbreite kann vom Langstocknutzenden genutzt werden
- Der ortskundige Langstocknutzer kennt den Bereich
- Mit dem Langstock können Hindernisse ertastet werden, damit diesen ausgewichen werden kann.
- Viele Langstocknutzende und Seheingeschränkte Menschen orientieren sich visuell über die Kontraste
- Der Gehwegbereich hebt sich visuell kontrastierend von den anderen Nutzungsbereichen (z.B. Radführung) ab.

Leitstreifen im Gehweg

Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 und DIN 32984

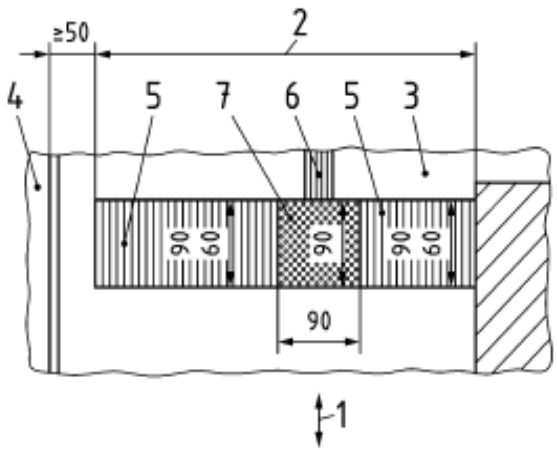
- Der Leitstreifen besteht aus Bodenindikatoren
- Bodenindikatoren sind uneben, damit sie ertastet werden können
- Barrierefreie Gehwege sollen einen ebenen und erschütterungsarmen Bereich von 1,80 m aufweisen. Der Längsleitstreifen in diesem Bereich schränkt die nutzbare Gehwegbreite ein.
- Langstocknutzer wollen nicht über den Leitstreifen laufen, weil die Unebenheit des Leitstreifens sehr unangenehm beim begehen ist. Dies empfinden andere mobilitätseingeschränkte Menschen und zu Fußgehende ebenfalls so.
- Die Sprache des Leitstreifens sagt dem Langstocknutzer, dass es einen Bereich ohne Hindernisse, von beidseitig 60 cm zum Leitstreifen, gibt. (Dies ist auf einem Gehweg nicht zu gewährleisten)

Blindenleitsystem: Auffindestreifen

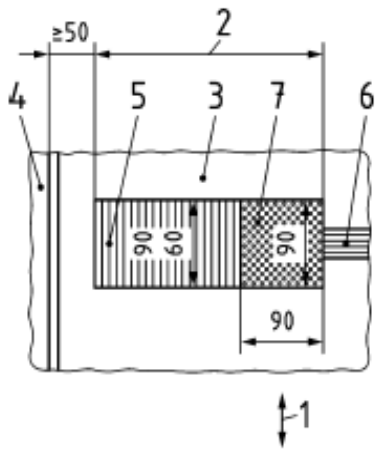
DIN 32984

DIN 32984:2023-04

Maße in Zentimeter



a) Auffindestreifen für Blindenleitsystem in Gehrichtung



b) Auffindestreifen für seitliches Blindenleitsystem

Legende

1 Hauptgehrichtung
2 Gehbahnbreite
3 Gehweg
4 Fahrbahn
5 Auffindestreifen
6 Leitstreifen
7 Abzweigefeld

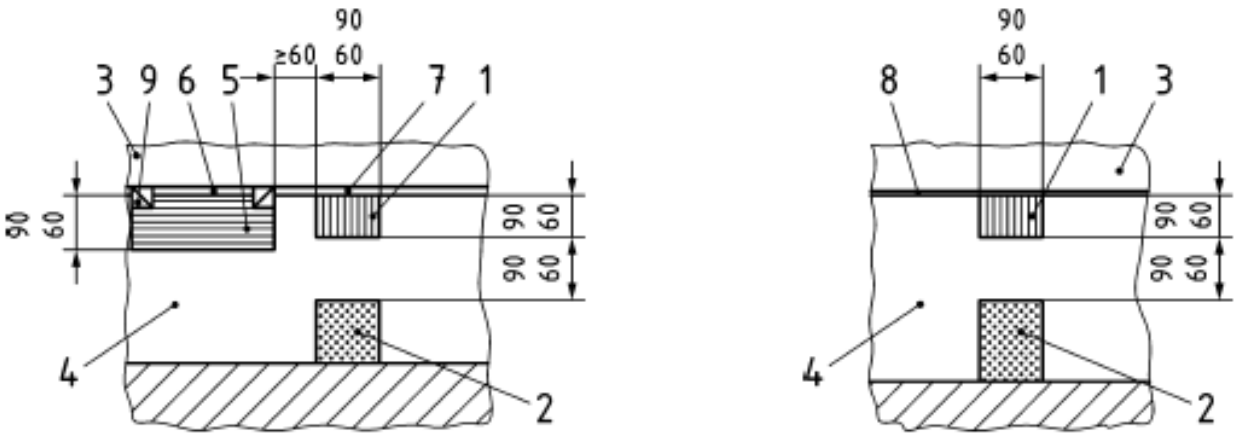
Neben allen Bodenindikatorflächen müssen, bei nicht ausreichenden taktilen und visuellen Kontrasten, Begleitstreifen/-flächen angeordnet werden (siehe 4.3 und 4.6).

Bild 9 — Auffindestreifen für Blindenleitsystem

Blindenleitsystem: ungesicherte Querungen

DIN 32984

Maße in Zentimeter



a) mit differenzierter Bordhöhe

b) mit einheitlichem 3 cm Bord

Legende

1 Richtungsfeld
2 Aufmerksamkeitsfeld/Auffindestreifen
3 Fahrbahn
4 Gehweg
5 Sperrfeld
6 niveaugleicher Übergang
7 Bord 6 cm
8 Bord 3 cm
9 Verziehung

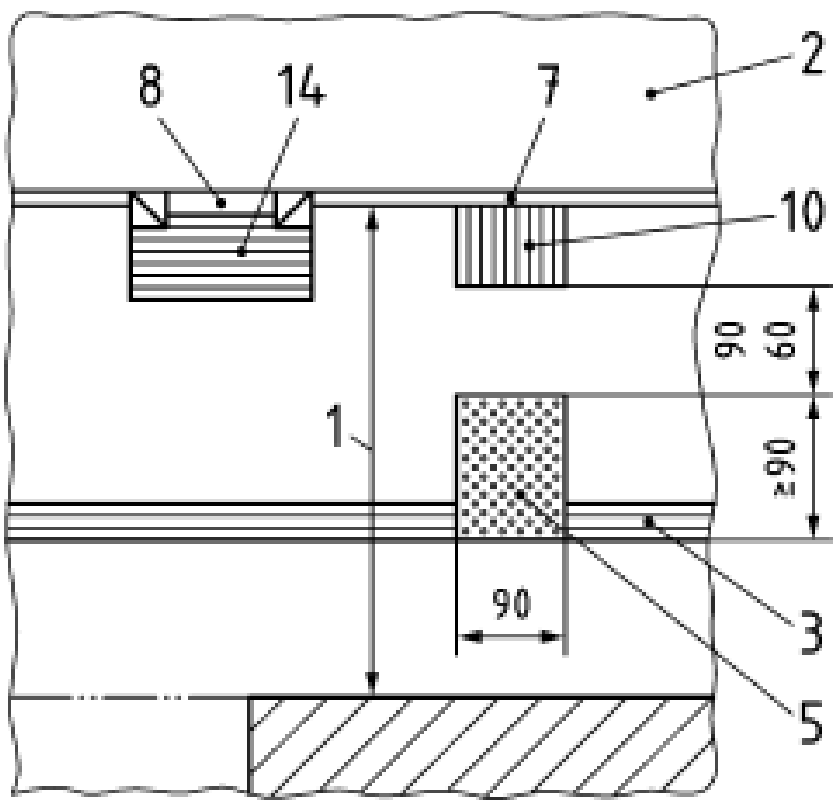
Neben allen Bodenindikatorflächen müssen, bei nicht ausreichenden taktilen und visuellen Kontrasten, Begleitstreifen/-flächen angeordnet werden (siehe 4.3 und 4.6).

Bild 14 — Ungesicherte Überquerungsstelle

Blindenleistsystem: geteilte, ungesicherte Querungsstelle

DIN 32984

Maße in Zentimeter



Legende

1 Gehweg
2 Fahrbahn
3 Leitstreifen
4 Auffindestreifen
5 Abzweigefeld/verkürzter Auffindestreifen
6 Bord 3 cm
7 Bord 6 cm
8 niveaugleicher Übergang 0 cm
9 Haltestellenbord
10 Richtungsfeld
11 Fußgängerfurt
12 Lichtsignalmast
13 Einstiegsfeld
14 Sperrfeld

b) ungesicherte Überquerungsstelle hier: mit differenzierter Bordhöhe (5.3.3)

Harscampstraße – Schildstraße – Schildplatz
Finanzierung

Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

Finanzierung

- Bauprojekt des Förderprogramms Stadterneuerung, Programm Lebendige Zentren Innenstadtkonzept 2022.
- Die **Kostenberechnung** geht von Baukosten in Höhe von rund **1.707.000 €** aus
  - Schildstraße-Schildplatz € 627.000
  - Harscampstraße-Gottfriedstraße € 1.080.000
- Mittel zur Umsetzung sind für den Haushalt 2025 vorgesehen, stehen aber erst nach Rechtskraft des Haushalts 2025, voraussichtlich im Frühjahr 2025, zur Verfügung
- Der Ausbau des Verflechtungsbereichs führt zu **keiner Beitragspflicht nach § 8 KAG**

Harscampstraße-Schildstraße-Schildplatz

Baukostenentwicklung

		Kosten
Einplanungsantrag Städtebauförderung 2021	Zuwendungsfähige Kosten Fördersatz 80 %	€ 869.927
Planungsbeschluss Verflechtungsbereich (ohne Schildstraße)	Grobe Schätzung	€ 510.000
§13-Unterlagen 2023	Kostenschätzung 100% Aufschlag Preisindex	€ 1.790.363
Ausführungsplanung 2025	Kostenberechnung	€ 1.707.000

Preisentwicklungen über die Folgejahre können nur geschätzt werden. Es können keine gesicherten Angaben gemacht werden zur Kostenentwicklung und zu den Angeboten.

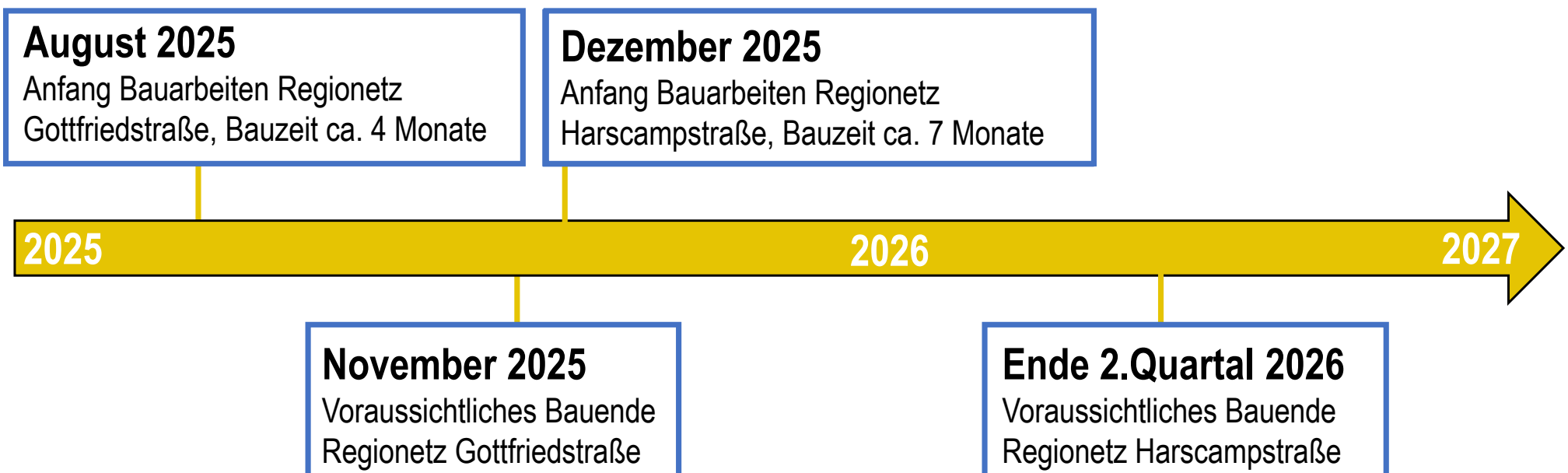
Bauablauf
Zeitplanung

Schildstraße-Schildplatz

Zeitplanung

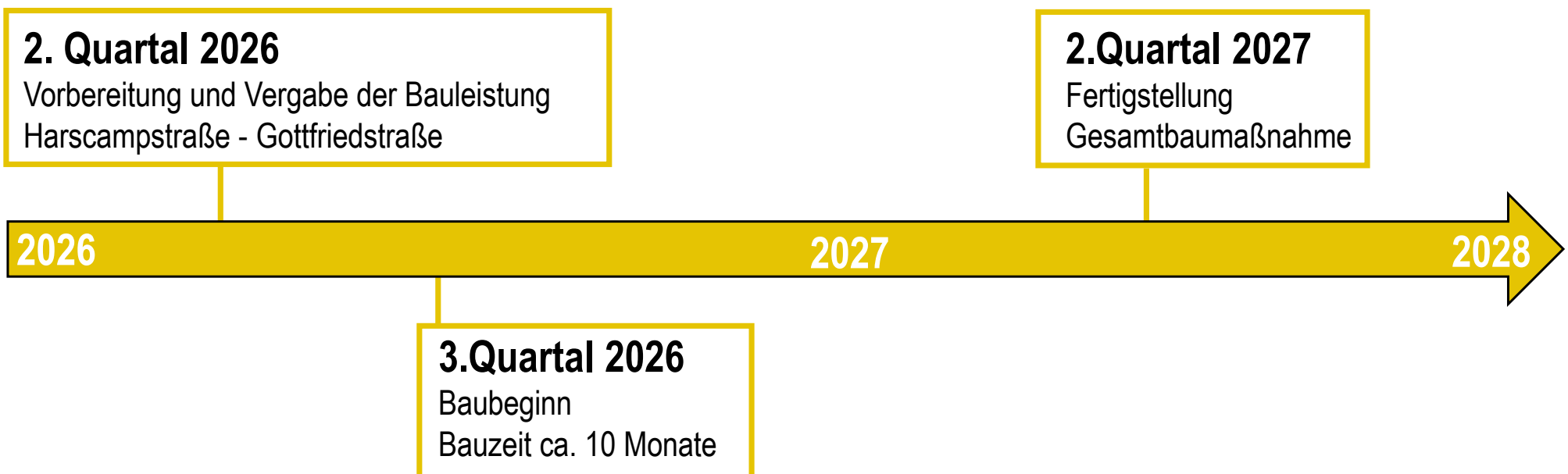
Gottfriedstraße - Harscampstraße

Vorläufige Zeitplanung RegioNetz



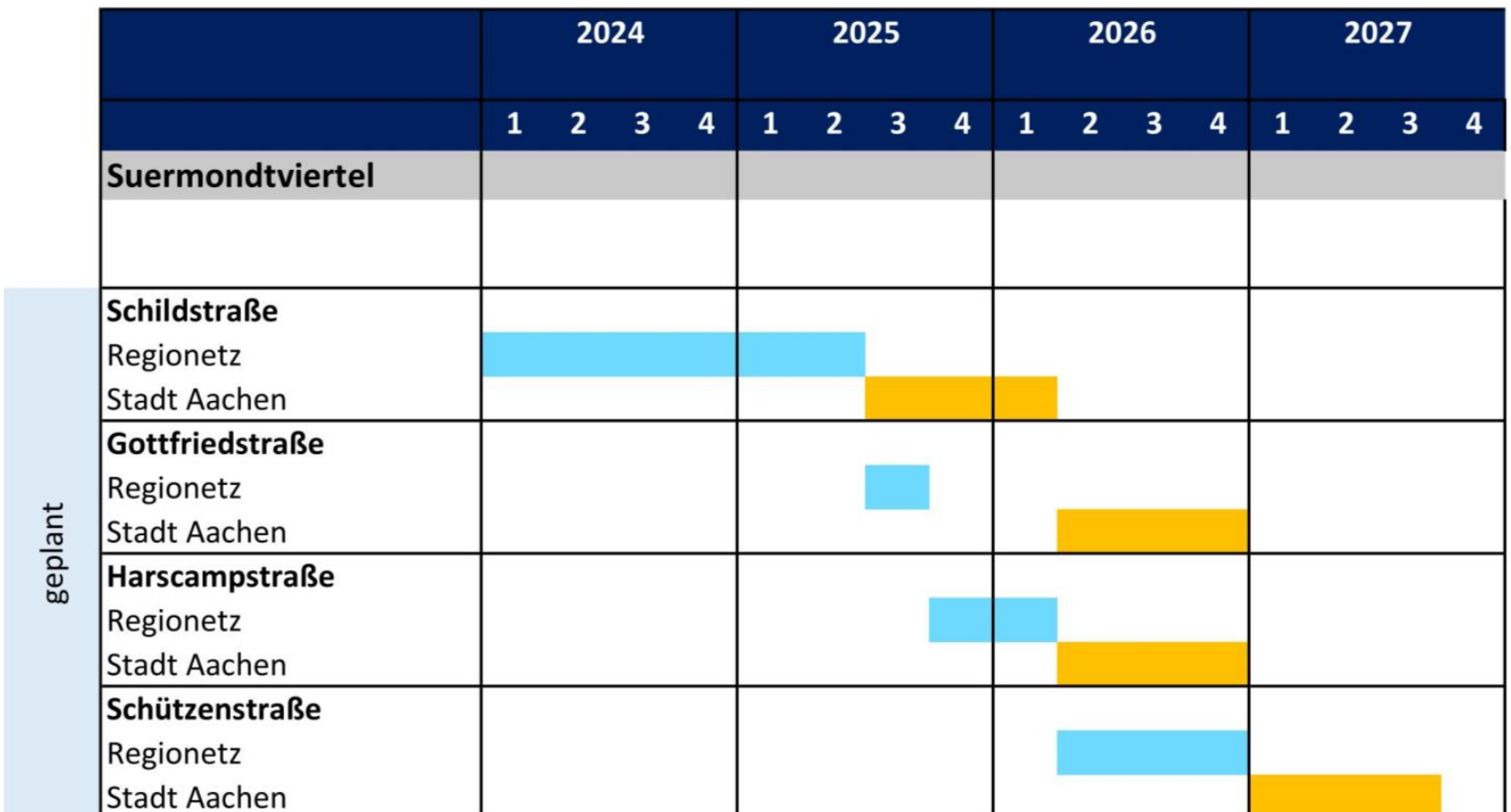
Harscampstraße - Gottfriedstraße

Vorläufige Zeitplanung Stadt Aachen



Übersicht vorläufige Zeitplanung

Stadt Aachen / Regionetz GmbH



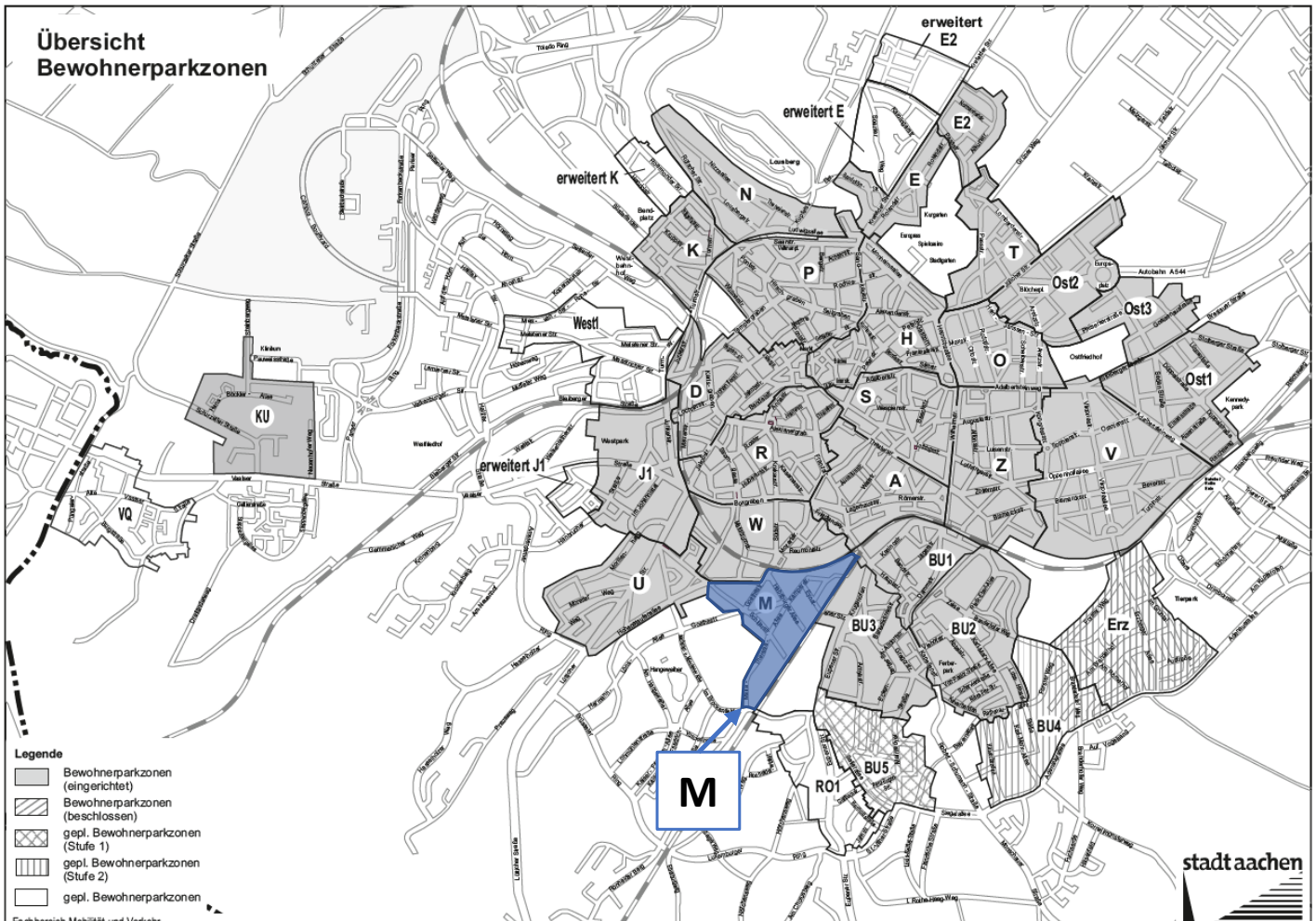
Ö9: Verflechtungsgebiet Harscampstraße – Schildstraße – Schildplatz;
hier: Ausführungsbeschluss

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö10: Bewohnerparkzone "M" (Habsburgerallee) - Ergebnisse der Nacherhebung

Präsentation anzeigen

Übersicht Bewohnerparkzonen (ab Mai 2025)



Erhobene Daten

- Erhebung am 15.08.2023, in den Zeiten 6:00, 11:00 und 22:00 Uhr
- Erfassung aller öffentlichen Parkstände und abgestellten Fahrzeuge
  - Zulassungskennzeichen
  - Parkberechtigungen, wie z.B. Bewohnerparkausweise, Sonderparkberechtigungen, Handwerker- oder Behindertenausweise und gültige Parkscheine
- Auswertung erfolgte in den Kategorien
  - Bewohner*innen mit Bewohnerparkausweis
  - Im Gebiet Gemeldete ohne Bewohnerparkausweis
  - Fremdparkende

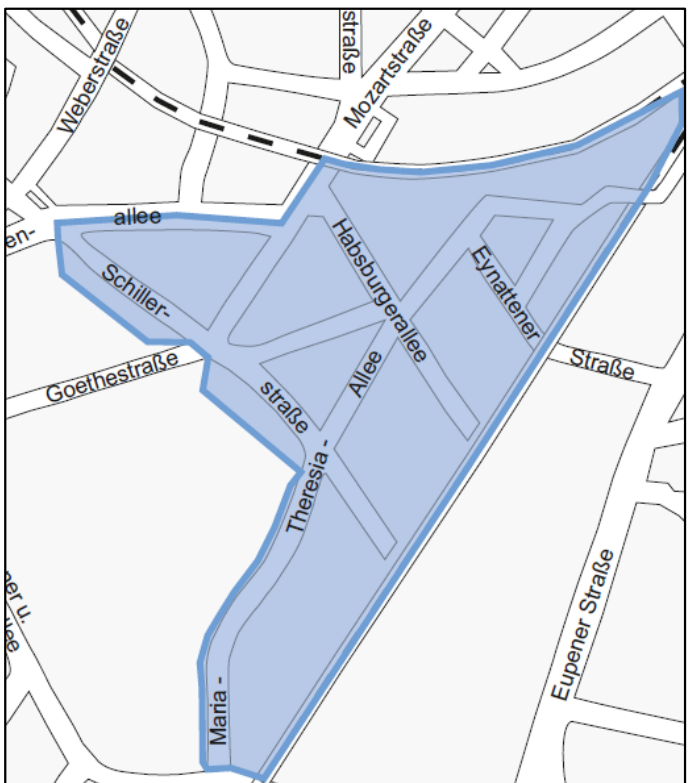


Abb.: Übersicht Bewohnerparkzone „M“ (Stand März 2025)

Belegungs- und Auslastungsgrad

Max. 664 Parkstände, 1.359 gemeldete Kfz und 886 Bewohnerparkausweise

	Anzahl Park-stände	Bewohner-Kfz		Gemeldete Kfz		Fremde- Kfz		Σ Kfz	Belegungsgrad	Blockierte Parkstände	Auslastungsgrad
6 Uhr	664	432	84 %	19	4 %	65	13 %	516	83 %	48	85 %
11 Uhr	664	301	78 %	6	2 %	79	20 %	386	62 %	57	67 %
22 Uhr	664	429	81 %	21	4 %	80	15 %	530	84 %	45	87 %

Auslastung inklusive Falschparker

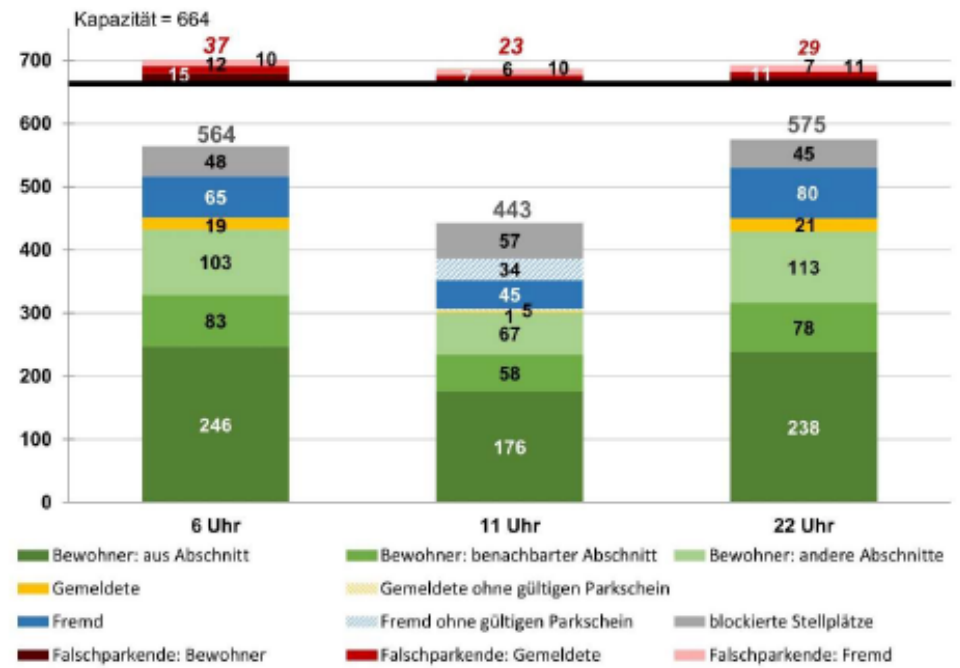
Zum Zeitpunkt der höchsten Belegung um 22 Uhr sind 60 Parkstände frei, sodass unter Berücksichtigung der 29 Falschparkenden der Anteil freier Parkstände bei ca. 9% lag.

	Σ Kfz + block. Parkplätze	Falschparker	Σ	Auslastung inkl. Falschparker
6 Uhr	564	37	601	91 %
11 Uhr	443	23	466	70 %
22 Uhr	575	29	604	91 %

Belegung durch Bewohner*innen und Fremdparker

Insg. ca. 664 öffentliche Parkstände

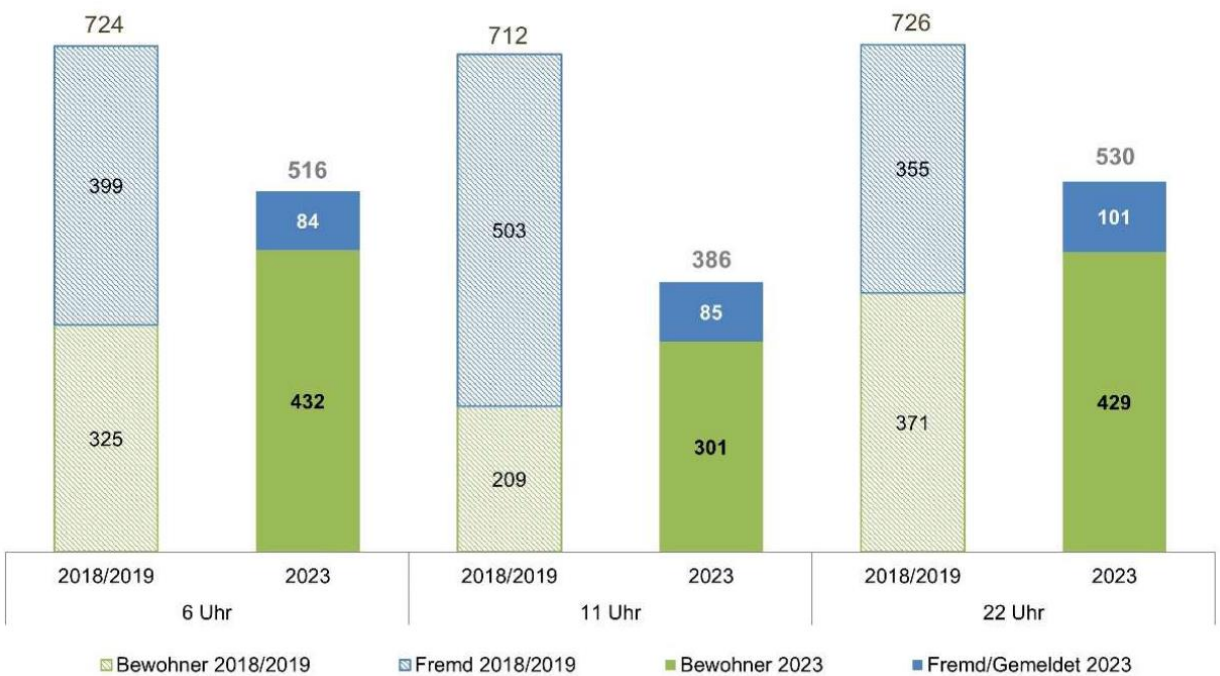
- Die Auswertung der einzelnen Zeitbereiche in der Zone „M“ zeigt, dass im Mittel 81 % aller im öffentlichen Parkraum angetroffenen Kfz einen Bewohnerparkausweis besitzen.
- Um 6 Uhr ist der Anteil der Kfz mit Bewohnerparkausweisen mit 84 % (432 Kfz) am höchsten, um 11 Uhr mit 78 % (301 Kfz) am niedrigsten.
- Der Anteil Fremdparkender ist um 11 Uhr mit 20% am höchsten, um 22 Uhr liegt er bei 15% und um 6 Uhr bei 13%.
- Maximal 21 Fahrzeuge um 22 Uhr (4 %) waren im Gebiet gemeldet, verfügten aber über keinen Bewohnerparkausweis



Quelle: Gutachten Nacherhebung Bewohnerparkzone „M“, Verkehrskonzept 2024

Auslastung der Parkplätze (2018/19 und 2023)

- Im Mittel wurden über alle Zeitbereiche ca. 34 % weniger Kfz im öffentlichen Raum angetroffen als im Jahr 2018/19.
- Im Mittel aller Zeitbereiche wurden 2023 ca. 31 % mehr Kfz von Bewohnenden angetroffen als im Jahr 2018/19.



Quelle: Gutachten Nacherhebung Bewohnerparkzone „M“, Verkehrskonzept 2024

Zusammenfassung Nacherhebung

- Der mittlere Auslastungsgrad der Parkstände im öffentlichen Straßenraum ist von 105 % (2018/19) auf 85 % (2023) zurückgegangen.

- Die Anzahl fremder Kfz in der Zone „M“ ist von 2018/19 zu 2023 deutlich gesunken. Ihr Anteil an der Gesamtkapazität liegt 2023 über alle Zeiteinheiten im Mittel bei rund 19 % im Vergleich zu ca. 58 % 2018/19.

- Der Anteil der Kfz von Bewohner*innen ist im Mittel um ca. 105 % gestiegen.

- Der Anteil Fremdparkender unter den „Dauer- und Mehrfachparker*innen“ ist deutlich gesunken. 2023 waren 94 % den Bewohnenden zuzuordnen.

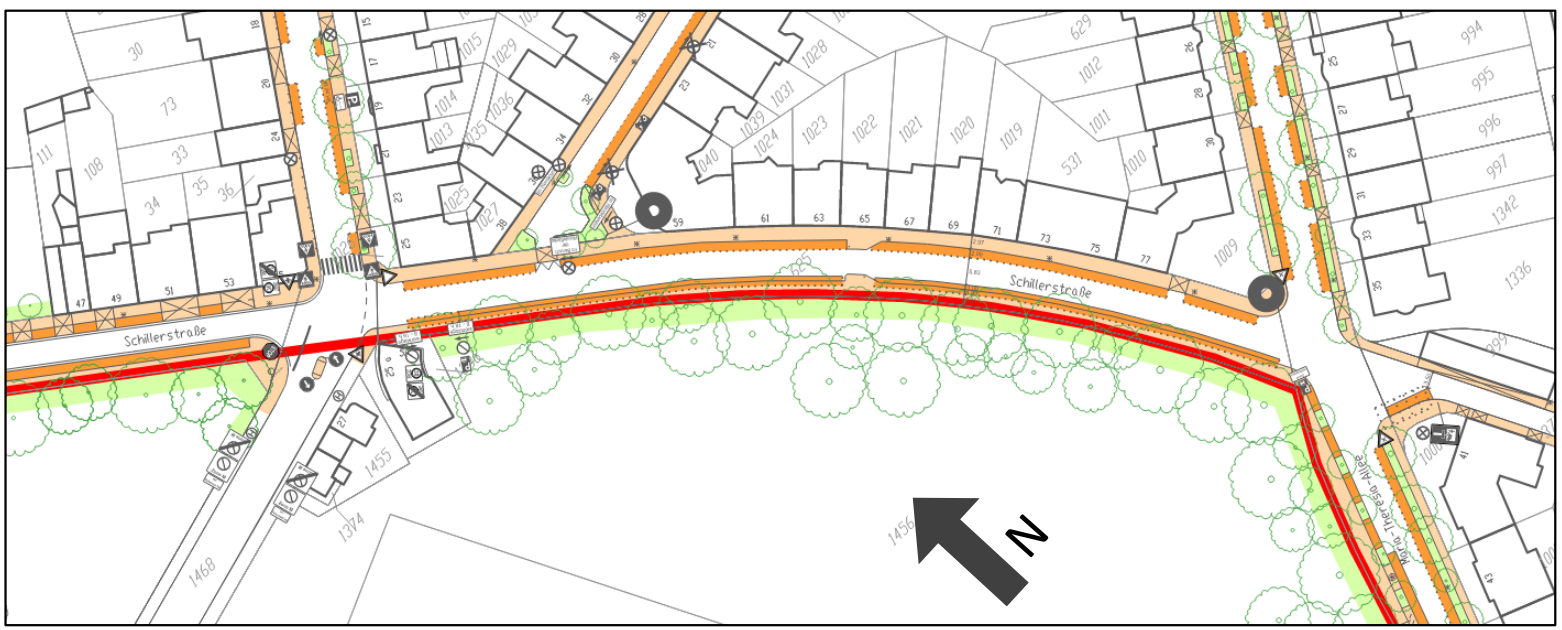
Änderung der Parkordnung

- Aufgrund des verringerten Parkdrucks ist eine Änderung der Parkordnung möglich → Grundsatzbeschluss zum Gehwegparken

- Aufgeschultertes Parken im Bestand:
  - Schillerstraße (34 Parkplätze)
  - Habsburgerallee (7 Parkplätze)
  - Eynattener Straße (19 Parkplätze) und
  - Kamper Straße (39 Parkplätze)

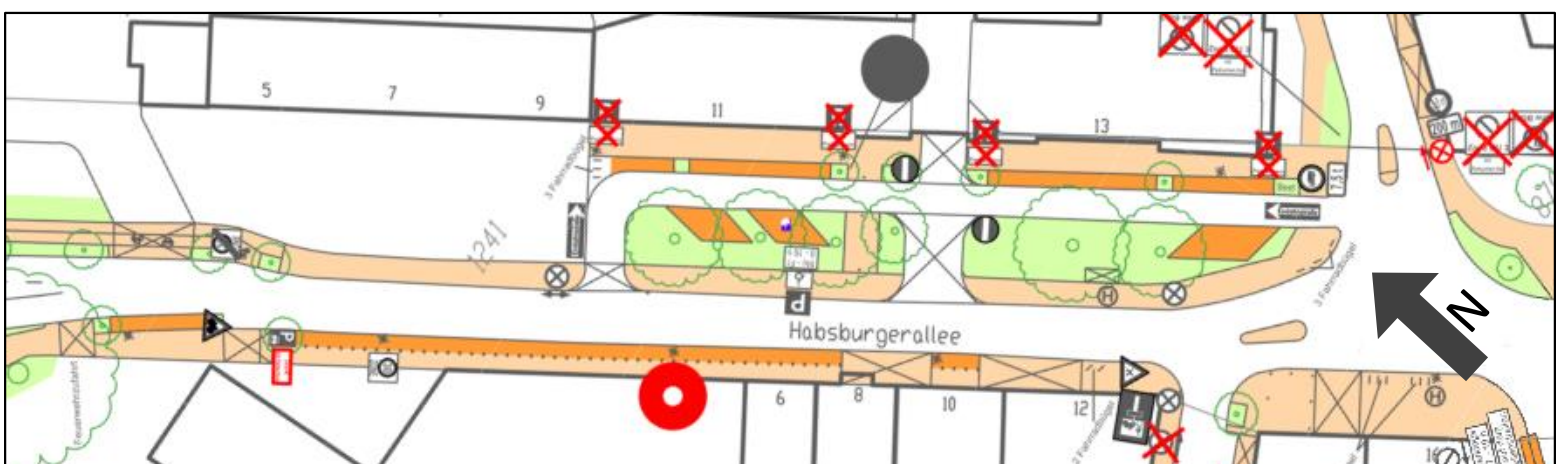
Parkordnung Schillerstraße

- Das Gehwegparken ist angeordnet und markiert
- Die Restgehwegbreite ist mit 2,50 m ausreichend breit
- Empfehlung: Fortführen des aufgeschulterten Parkens



Parkordnung Habsburgerallee

- Das Gehwegparken ist angeordnet
- Die Restfahrbahnbreite ist nicht ausreichend für Fahrbahnrandparken (Bus- und Lieferverkehr)
- Durch die Verlegung der Bushaltestelle „Habsburgerallee“ müssten alle Parkplätze entfallen aufgrund der Anfahrbarkeit der Haltestelle
- Empfehlung: Fortführen des aufgeschulterten Parkens

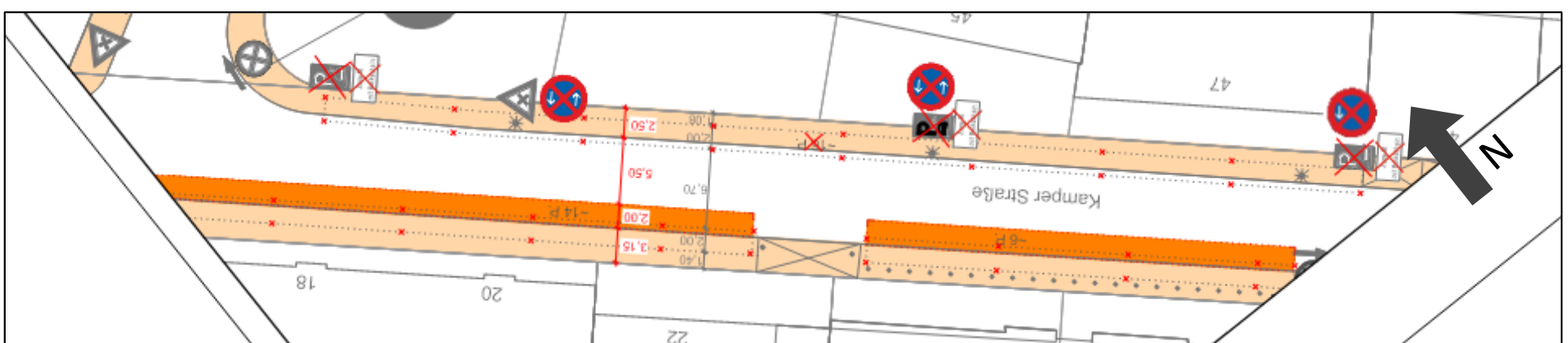


Parkordnung Eynattener Straße

- Die Auslastung war um 22 Uhr sehr hoch, zu anderen Zeiten eher moderat
- Die Fahrbahn ist breit genug für Fahrbahnrandparken
- Empfehlung: Änderung des aufgeschulterten Gehwegparkens auf der süd-westlichen Straßenseite in Fahrbahnrandparken

Parkordnung Kamper Straße

- Restgehwegbreite beträgt ca. 1,20 m bis 1,50 m (Engstellen vorhanden)
- Die Fahrbahn ist nicht breit genug für beidseitiges Fahrbahnrandparken
- Die Auslastung war in allen Zeitabschnitten hoch, aber um 22 Uhr am höchsten
- Empfehlung: Entfall der ca. 16 aufgeschulterten Parkplätze auf der süd-östlichen Straßenseite und Fahrbahnrandparken auf der nord-westlichen Seite (Erhalt von ca. 23 Parkplätzen).



Gehwegoberflächen Kamper Straße

- Unterschiedliche Oberflächen auf den Gehwegen auf der Kamper Straße: auf Gehwegplatten und Doppel-T-Verbundpflaster
- Ein so ausgebauter Seitenraum suggeriert einen zu benutzenden Seitenstreifen

Umgestaltung Kamper Straße Variante 1

- Austausch des Doppel-T-Verbundpflasters und Einbau von Gehwegplatten auf beiden Seiten in Verbindung mit einem absoluten Haltverbot (VZ 283) auf der süd-östlichen Seite
- Klare Verhältnisse durch die Separation zwischen Gehweg und Fahrbahn
- Auf der nord-westlichen Straßenseite muss auf der Fahrbahn am rechten Fahrbahnrand geparkt werden
- Auf der süd-östlichen Seite kann das Halten auf der Fahrbahn mit VZ 283 verboten werden
- Kosten in Höhe von ca. 50.000€

Umgestaltung Kamper Straße Variante 2

- Erhalt des vorhandenen Pflasters
- Einbau von Pollern oder Fahrradbügeln auf der nord-westlichen Seite um das aufgeschulterte Parken auf dem Gehweg zu verhindern
- Unterbindung des Parkens auf der süd-östlichen Seite durch ein absolutes Haltverbot (VZ 283) mit einem Zusatzzeichen „auch auf dem Seitenstreifen“
- Kosten in Höhe von ca. 13.000€ (Poller) bzw. ca. 17.000€ (Fahrradbügel)
- Diese Beschilderung schafft rechtlich keine klaren Verhältnisse, da die Oberflächen ein anderes Erscheinungsbild suggerieren → im Einzelfall eventuell keine rechtssichere Ahndung vor Ort möglich

Umgestaltung Kamper Straße Verwaltungsvorschlag

- Variante 2 ist günstiger und weniger aufwändig ist als Variante 1, macht aber keine rechtssichere Anordnung und im Fall des Parkens zwischen den Pollern bzw. Fahrradbügeln auch kein Ahnden möglich
- Kompromisslösung Variante 2 könnte für eine Übergangsfrist denkbar sein, bis der Austausch des Bodenbelages erfolgt
- Allerdings erhöhen sich bei einer Umsetzung von Variante 1 nach Variante 2 die Gesamtkosten durch das Installieren und den späteren Rückbau der montierten Poller bzw. Bügel
- **Verwaltungsvorschlag:** Umsetzung des Fahrbahnrandparkens durch einen Austausch der Gehwegoberfläche gemäß Variante 1

Ö10: Bewohnerparkzone "M" (Habsburgerallee) - Ergebnisse der Nacherhebung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö11: StVO-Anpassung

Präsentation anzeigen

StVO Novelle 2024
Wichtigste Neuregelungen

- Tempo 30 (Streckengebot nach VZ 274 StV)

- Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen

- Bussonderfahrstreifen / Fußgängerüberwege

- Flächen für Rad- und Fußverkehr - Ladebereiche

StVO Novelle 2024
Wichtigste Neuregelungen

- Die beschriebenen Änderungen sind zum 11.10.2024 in Kraft getreten.
- Die Verwaltungsvorschriften zur StVO, die den Kommunen einen bestimmten Handlungsrahmen vorgibt, wurde am 21.03.2025 vom Bundesrat verabschiedet.
- Da es sich um weitreichende Neuerungen handelt, existieren noch keine Vergleichsfälle bzw. Kommentare, die den Kommunen bei einer rechtssicheren Umsetzung als Orientierungshilfe dienen.
- Dies ist gerade in Bezug auf Geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen und der Einführung von zuvor nicht existierender Regelungen von Bedeutung, um diese rechtssicher durchsetzen und ahnden zu können.
- Weiter müssen Richtlinien, Regelwerke, etc. zudem die Neuerungen der StVO in Ihren Ausführungen aufnehmen

Ö11: StVO-Anpassung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö12: Sachstandsbericht der Vorbereitung des Ausführungsbeschlusses Salierallee auf Basis des Planungsbeschlusses vom 14.9.2023., TO Antrag der Fraktionen Grüne und SPD

Ö13: Mitteilungen der Verwaltung
Mobilitäts-Challenge

Präsentation anzeigen

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitäts-Challenge

- Der FB 68 ruft ab dem 10.5. (Fahrrad & Mobilitätstag) die Mobilitäts-Challenge aus.
- Menschen mit Wohnsitz in der Städteregion Aachen sind dazu aufgerufen aus den drei Kategorien: „**Kennenlernen & Verstehen**“, „**Ausprobieren**“ und „**Regelmäßig nutzen**“ Angebote auszuwählen und die Teilnahme im Challenge-Heft zu dokumentieren.
- Teilnehmer*innen die bis zum 31.12. genügend Einträgen im Heft gesammelt haben, können an einer Verlosung teilnehmen

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitäts-Challenge

- Alle Challenge-Aufgaben werden auf **aachenbewegt.de/ausprobieren** veröffentlicht. Die Aufgaben werden stetig ergänzt.
- Die Challenge-Hefte liegen in den Service-Centern aus und können über den FB68 bezogen werden.
- Die gesamten Teilnahmebedingungen sind unter aachenbewegt.de/ausprobieren einzusehen

Ö13: Mitteilungen der Verwaltung
Mobilitäts-Challenge

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö13: Mitteilungen der Verwaltung

Anpassung Bewohnerparken ab 01.05.2025

Ö13: Mitteilungen der Verwaltung

Baustelle Wüllnerstraße

Ö13: Mitteilung der Verwaltung
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Präsentation anzeigen

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kommende Termine (April / Mai)

10. Mai 2025 Fahrrad- und Mobilitätstag – Elisenbrunnen / Holzgraben bis Dahmengraben

Weitere Infos und Termine unter: achenbewegt.de/Kalender

Ö13: Mitteilung der Verwaltung
Kommunikation und Offentlichkeitsarbeit

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Mobilitäts-ausschuss

10.04.2025

stadt aachen

www.aachen.de