

ADFC-Antrag Verkehr und Lebensqualität

September 2017

Verkehrsentwicklung für mehr Lebensqualität in Aachen

Ein Beitrag zum Luftreinhalteplan der Stadt Aachen



ADFC Aachen e.V.
An der Schanz 1
52064 Aachen
info@adfc-ac.de
www.adfc-ac.de

stadt aachen

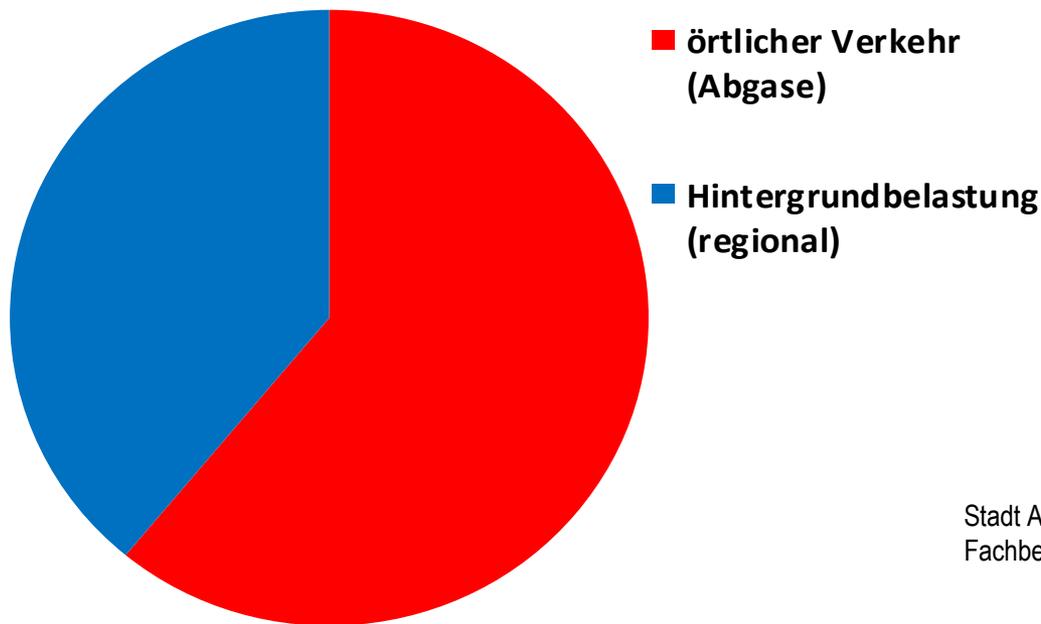


Radverkehr auf dem Grabenring

1. **Luftqualität und Lebensqualität**
2. **Mehr Radverkehr durch Radvorrangnetz**
3. **ADFC-Vorschläge**
4. **Weiteres Vorgehen**

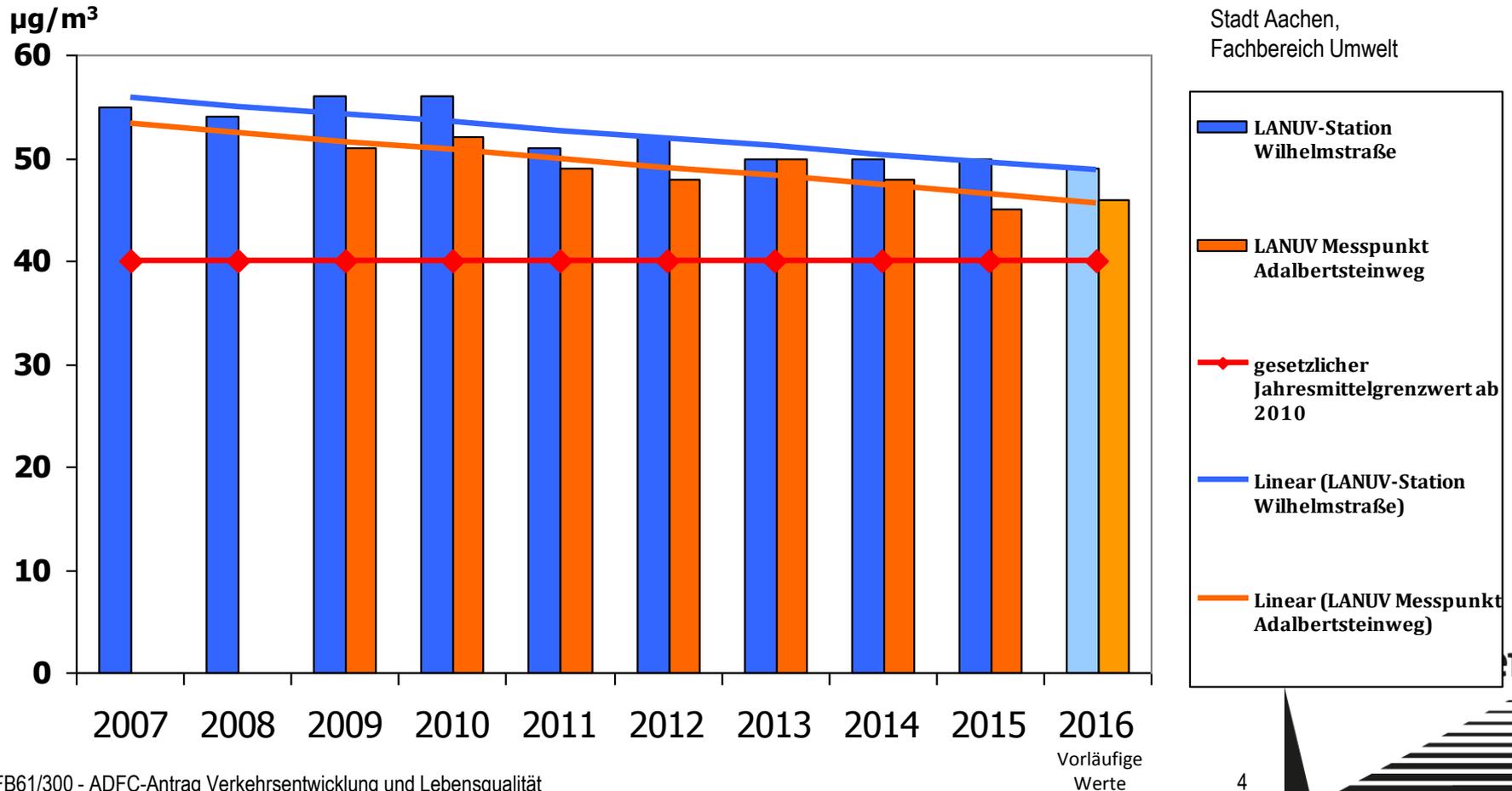
2/3 der Stickoxidbelastung vom Verkehr an großen Hauptverkehrsstraßen

Anteil NO₂ Belastung Wilhelmstr.



Stadt Aachen,
Fachbereich Umwelt

Trend: EU-Grenzwert NO₂ frühestens 2025 erreicht



Verlagerungspotenzial Pkw → Rad

Werte für Aachen

Radverkehrsanteil

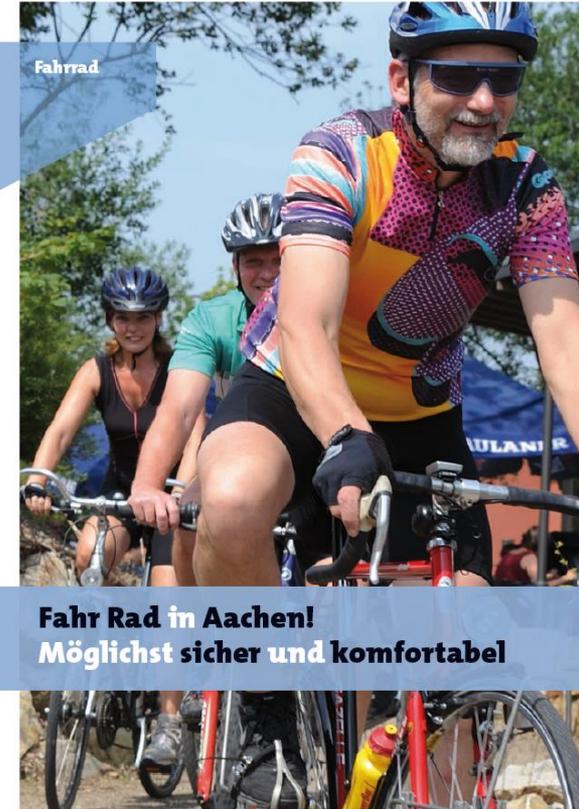
- 1991: 10 %
- 2011: 11 % (Innenstadt: 14 %)
- Neue Daten Mitte 2018 mit Veröffentlichung MiD

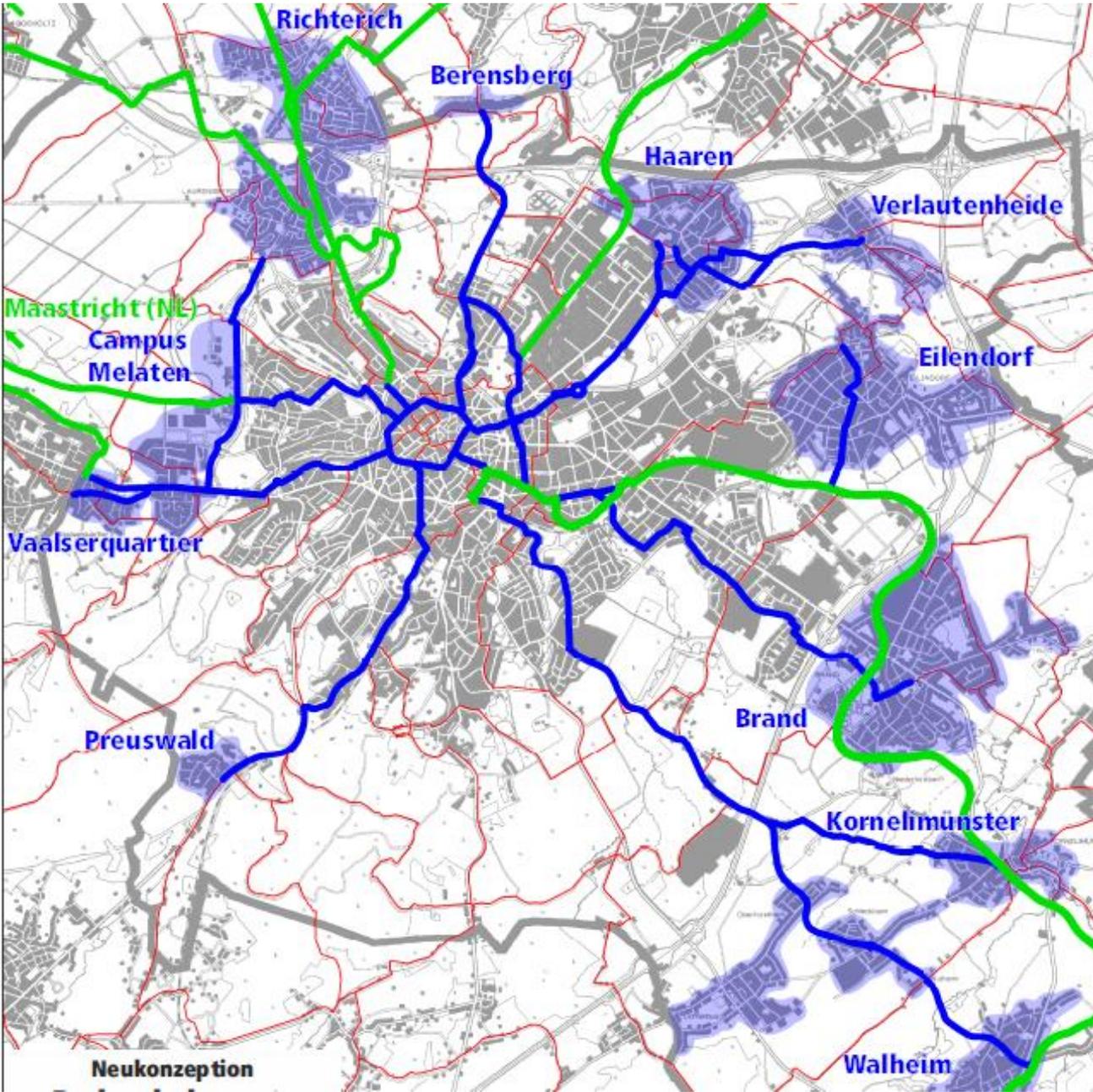
Anteil der Arbeitswege an allen Wegen der Einwohner: 27 %

Anteil der Arbeitswege bis 6 km, die mit dem Pkw zurückgelegt werden: 45 %

Anforderungen an Rad-Vorrang-Routen

- Durchgängig geführt und erkennbar
- Möglichst direkte Führung
- Vorfahrt an Knoten gut erkennbar geregelt
- wo möglich Vorfahrt für die Vorrangroute zur Vermeidung von Wartezeiten
- auch nebeneinander Radeln ist gut möglich
- motorisierte Verkehrsteilnehmer als „Gäste“ mit max. Tempo 30
- Komfortabler Belag
- Besonders gepflegter Zustand





Neukonzeption Radverkehrsnetz

Stadt Aachen

- bestehende + geplante bedeutende regionale Radverbindungen
- geplante Rad-Vorrang-Routen
- bestehende Radrouten

Maßstab 1:65.000

Stand 04/17



Neukonzeption Radverkehrsnetz

Stadt Aachen

-  bestehende + geplante bedeutende regionale Radverbindungen
-  geplante Rad-Vorrang-Routen
-  bestehende Radrouten

Maßstab 1:65.000

Stand 04/17



stadt aachen

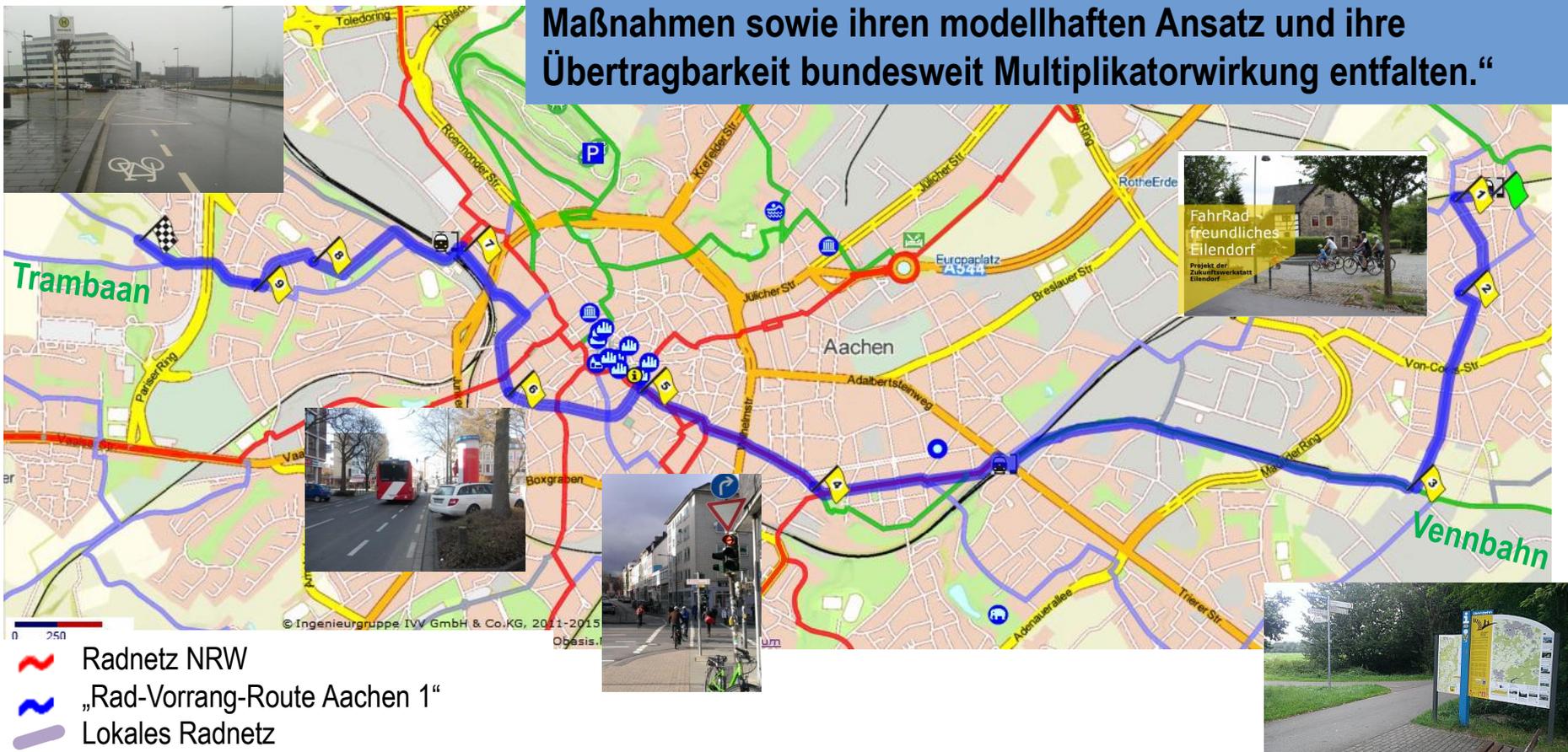


Rad-Vorrang-Route Aachen 1

rd. 1,3 Mio. € für 10 km (ohne Grabenring)

Wettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“

„Ziel ist es, Projekte zu fördern, die durch ihre kosteneffizienten Maßnahmen sowie ihren modellhaften Ansatz und ihre Übertragbarkeit bundesweit Multiplikatorwirkung entfalten.“

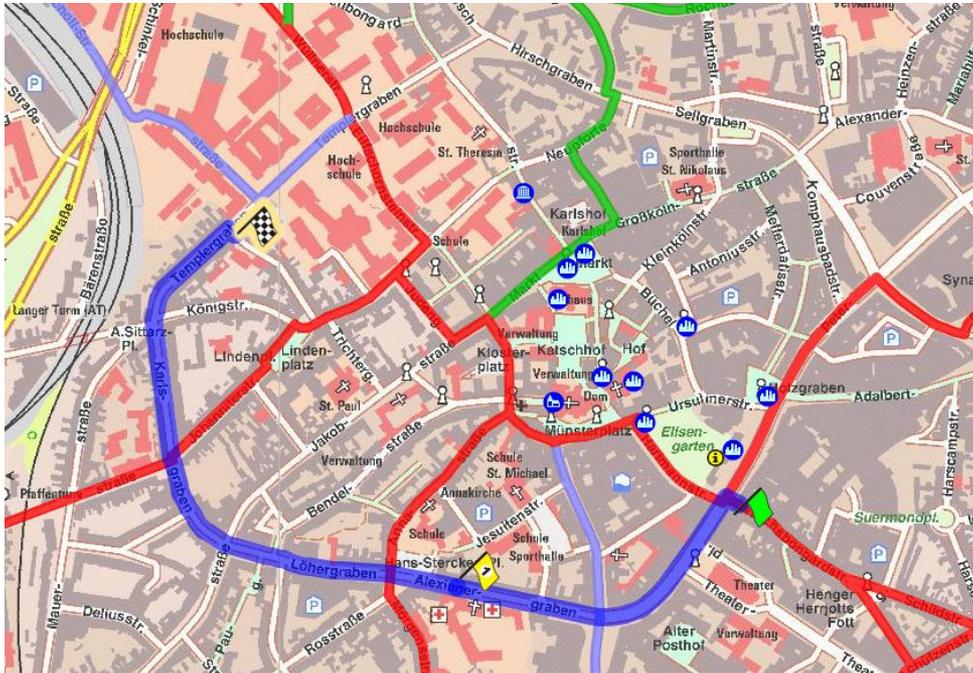


- Radnetz NRW
- „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“
- Lokales Radnetz
- Themenrouten

11 km Pedelec = 33 Minuten

Westlicher Grabenring

1,3 km, 22m bergauf, 6 LSA



Statistik

 **1.3 km**
 **5 min** bei km/h
 **22 m**

Höhenprofil

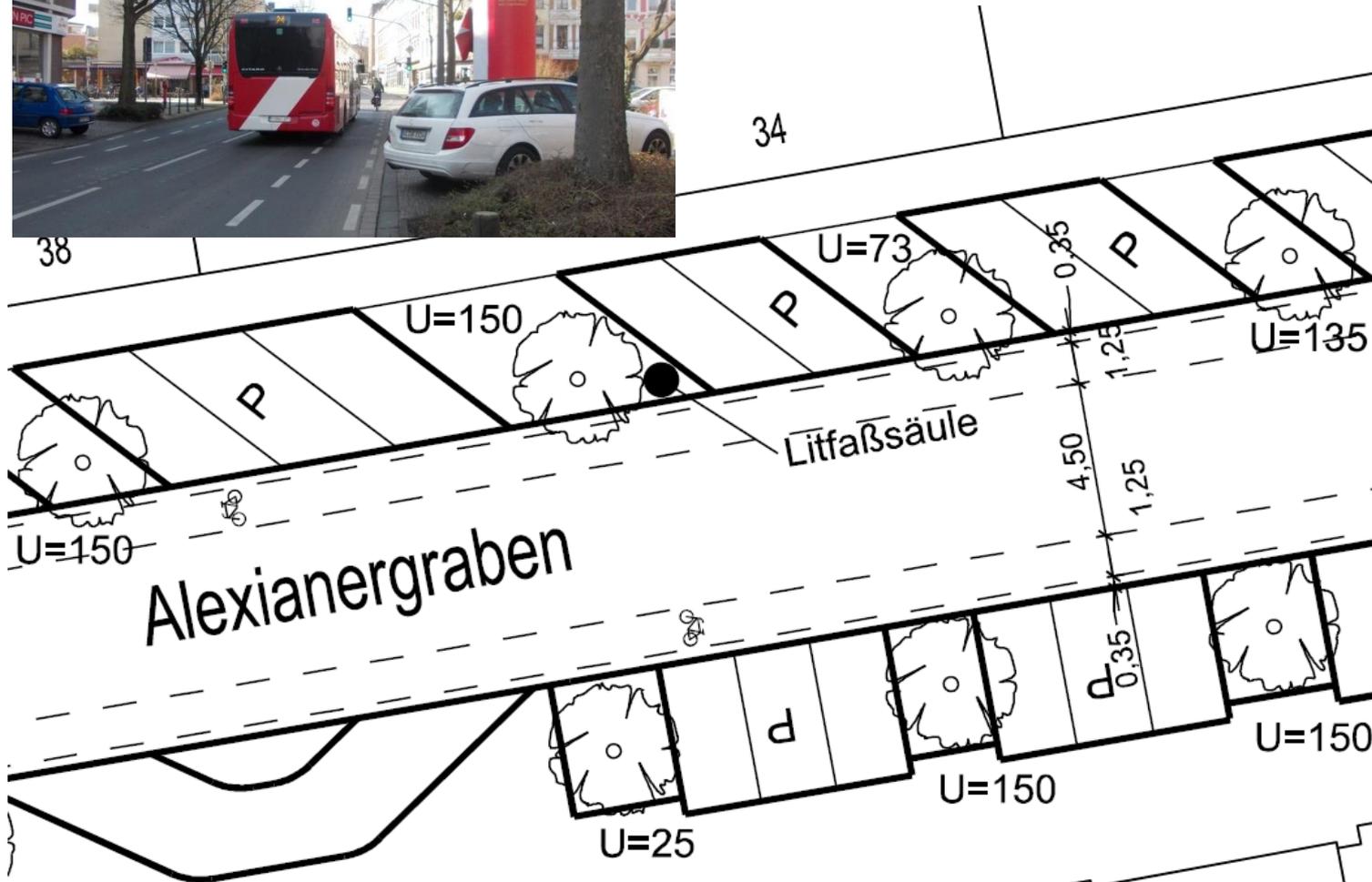


stadt aachen



Alexianergraben (Schutzstreifen 2009)

2013: 638 Pkw/Krad, 52 Bus/Lkw, 90 Räder je h (82%,7%,11%) (17.10.13)

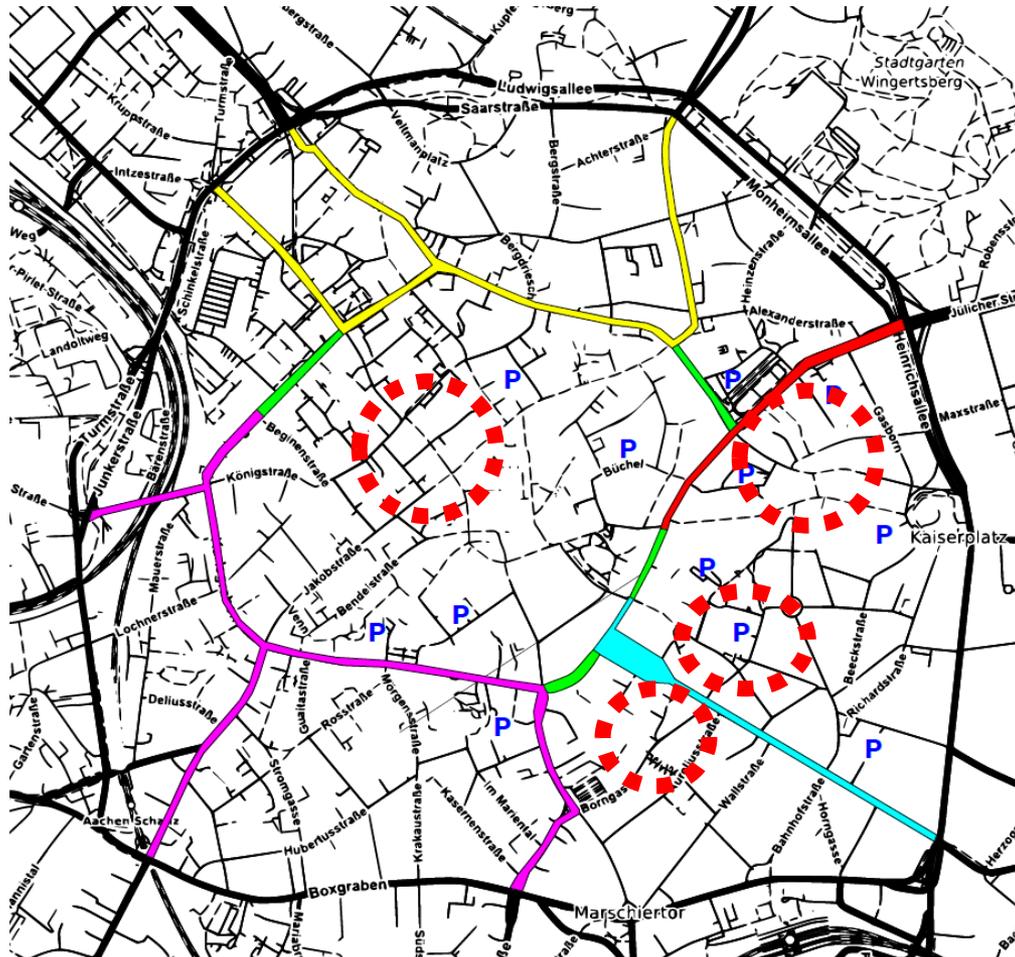


stadt aachen

ADFC-Vorschläge

- 1. Reduzierung Durchgangsverkehr auf dem Grabenring**
- 2. Anhebung Parkgebühren im Straßenraum**
- 3. T30 auf Grabenring und weiteren Straßen innerhalb Alleenring**
- 4. Fahrradstraßennetz Innenstadt**

Vorschlag 1: Weniger Durchgangsverkehr auf Grabenring



**Drei weitere
Netzdurchtrennungen für
den Kfz-Verkehr auf dem
Grabenring**

Vorschlag 2:

Anhebung Parkgebühren im Straßenraum

Zeitraum	Gebühren	
	Parkhaus	öffentlicher Straßenraum
0,5 Stunden	1,00 €	0,50 €
1 Stunde	2,00 €	1,10 €
1,5 Stunden	3,00 €	2,00 €
2 Stunden	4,00 €	3,00 €

**Vorschlag
ADFC**

Vergleich von Parkgebühren innerhalb des Alleenrings
(montags bis samstags, 09:00 bis 20:00 Uhr)

Vorschlag 3:

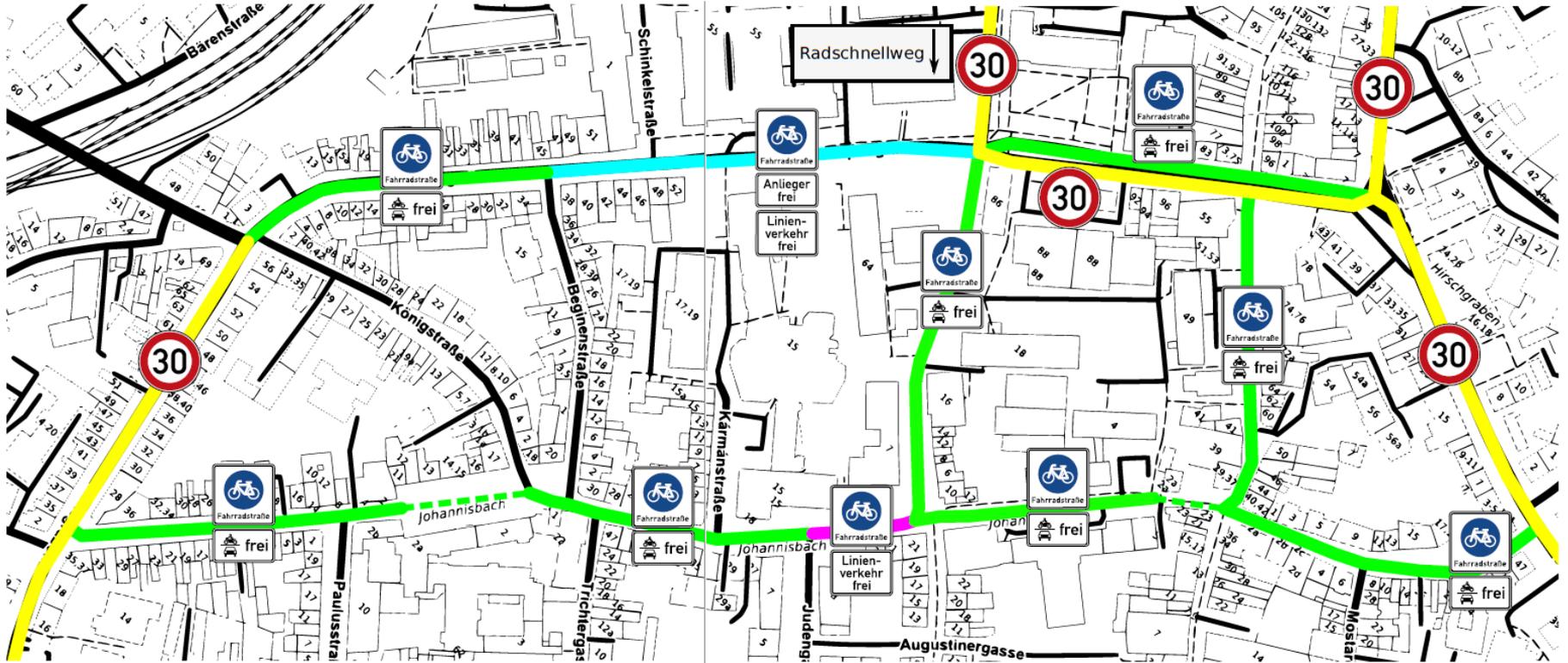
T30 Grabenring und weitere Straßen

Kfz und Fahrräder hintereinander statt nebeneinander, keine Radverkehrsanlagen

Verkürzung des Anhalteweges



Vorschlag 4: Fahrradstraßen im Umfeld Templergraben



stadt aachen

Workshop zu Fahrradstraßen in Aachen Mai 2017

Unterlagen auf www.aachen.de („Fahrradstraßen“)

Stadtweites Konzept „Fahrradstraßen in Bonn“

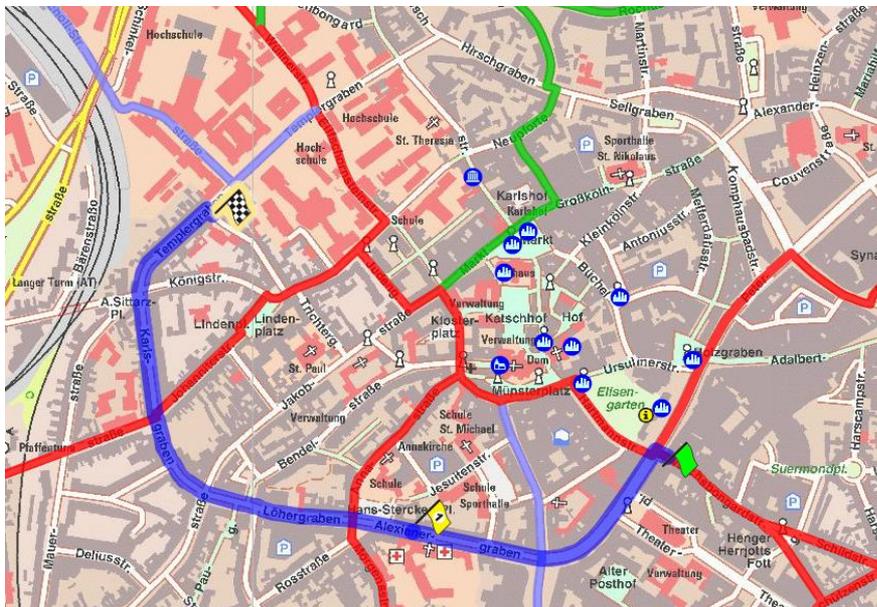
Mehr als 100 Straßen werden zu Fahrradstraßen



Einweihung der Fahrradstraße Breite Straße mit Stadtbaurat Helmut Wiesner und Vertretern des ADFC im Sommer 2016

Weiteres Vorgehen

- Erhalt Bewilligungsbescheid „RVR AC1“
- Vorstellung Entwurf Rad-Vorrang-Routen Netz in Bezirken
- Vorschlag zur Planung des Grabenringes als Radverteilering, dabei Abwägung der Vorschläge des ADFC





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

stadt aachen



StVO Zeichen 244.1

Beginn einer Fahrradstraße



Ge- oder Verbot

- 1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.**
- 2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.**
- 3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.**
- 4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.**

stadt aachen



Fahrradstraße

geregelt in StVO bzw. VwV StVO

VwV StVO zu Zeichen 244.1:

- I. **Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.**

- II. **Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).**



ADFC Aachen e.V.
An der Schanz 1
52064 Aachen
Telefon: 0241 / 88 914 63
E-Mail: info@adfc-ac.de
URL: www.adfc-ac.de



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

Bürgerforum des Rates der Stadt Aachen
Klärungsstelle
Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II.-Straße 1
52062 Aachen

Aachen, 8. März 2017

**Antrag gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW
Verkehrsentwicklung für mehr Lebensqualität in Aachen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Luftreinhaltung ist eine seit vielen Jahren andauernde Herausforderung für Politik und Verwaltung in Aachen. Trotz umfangreicher Pläne zur Luftreinhaltung werden die für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid seit 2010 verbindlichen Grenzwerte weiterhin stark überschritten. Im Luftreinhalteplan 2015 ist eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des Fahrrads bis zum Jahr 2020 auf 20 % vorgesehen. Um die im Luftreinhalteplan vorgegebenen Ziele zu erreichen, ist eine entschlossene und umfassende Förderung des Radverkehrs notwendig.

Die Stadt Aachen beteiligt sich an der Planung eines Radschnellwegs zwischen Aachen und Herzogenrath und hat beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ einen Projektantrag zur Förderung einer Radvorrangroute zwischen Eilendorf und dem Campus Melaten eingereicht. Zusätzlich haben Aachener Bürgerinnen und Bürger weitere Projekte zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet und in den politischen Gremien vorgestellt. Der VCD-Kreisverband Aachen-Düren hat sich im September 2016 mit einer Anregung zur Einrichtung eines Radvorrangroutennetzes an das Bürgerforum im Rat der Stadt Aachen gewandt. Außerdem hat die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ im November 2016 einen Antrag zur Realisierung einer Radvorrangroute Aachen-Brand – Innenstadt eingereicht und im Februar 2017 in der Bezirksvertretung Brand vorgestellt.

Da durch die vorgestellten Projekte die Radverkehrsanbindung einzelner Stadtteile

und umliegender Städte an die Aachener Innenstadt erheblich verbessert werden kann, ist mit einer steigenden Nachfrage nach einem durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetz für die Aachener Innenstadt zu rechnen. Leider zeigt sich immer wieder, dass Radfahrende mit der vorhandenen Infrastruktur unzufrieden sind und sich beim Rad fahren im Stadtverkehr nicht sicher fühlen. In Anbetracht der derzeit diskutierten Radvorrangrouten und des Radschnellwegs Aachen – Herzogenrath ist davon auszugehen, dass der Grabenring für den Radverkehr in Zukunft als Verteilerkreis eine zentrale Rolle spielen wird.

Der ADFC Aachen hat ein Konzept erstellt, das diesem Schreiben beiliegt. Das Konzept soll die bisher in den politischen Gremien diskutierten Konzepte ergänzen und zur Förderung einer sicheren, nicht-motorisierten Mobilität in der Aachener Innenstadt beitragen.

Wir beantragen auf Basis des vorgelegten Konzepts

1. die Erstellung eines Erschließungskonzepts für den Kfz-Verkehr zur Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf dem Grabenring,
2. die Erstellung eines Konzepts zur Verringerung des Parksuchverkehrs und zur Verlagerung des Parkens vom öffentlichen Straßenraum auf P+R-Plätze und Parkplätze in Parkhäusern,
3. die Einführung von Tempo 30 auf dem Grabenring, der Wüllnerstraße, Malteserstraße, Friesenstraße, Marienbongard, Pontdriesch und Pontstraße zwischen Kreuzherrenstraße und Ponttor sowie auf der Sandkaulstraße und
4. die Erstellung eines Konzepts für ein Fahrradstraßennetz in der Innenstadt.

Der ADFC bietet an, sich engagiert in die Bearbeitung und Umsetzung der Konzepte einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen van Bergerem
ADFC Aachen

Verkehrsentwicklung für mehr Lebensqualität in Aachen

Ein Beitrag zum Luftreinhalteplan der Stadt Aachen

vorgelegt vom



ADFC Aachen e.V.
An der Schanz 1
52064 Aachen
info@adfc-ac.de
www.adfc-ac.de

Aachen, März 2017

Zusammenfassung

Der vorliegende Beitrag ergänzt die derzeit in Aachen diskutierten Radvorrangrouten und den Radschnellweg Aachen – Herzogenrath um Verkehrskonzepte für die Aachener Innenstadt. Wir möchten die Stadt in ihrer Funktion als Lebens- und Bewegungsraum stärken und streben eine attraktive und sichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur an. Dazu stellen wir Konzepte für einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in der Innenstadt vor und erarbeiten Routen für ein durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
2	Verkehrskonzepte	9
2.1	Erschließungskonzept Kfz-Verkehr	11
2.2	Tempo 30	13
2.3	Parken	16
2.4	Radverkehrsnetz	22
3	Sofortmaßnahmen	27
3.1	Netzdurchtrennung Templergraben	27
3.2	Netzdurchtrennung Kurhausstraße	27
3.3	Netzdurchtrennung Kapuzinergraben	27
3.4	Tempo 30	28
3.5	Parken	28
3.6	Zusätzliche Fahrradstraßen	28
4	Mittel- und langfristige Maßnahmen	31
4.1	Fahrradstraße Driescher Gässchen und Templergraben	31
4.2	Fahrradstraße Annuntiatenbach	32
4.3	Parken	32
4.4	Nach Schließung des Parkhaus Büchel	32

1 Einleitung

Ein attraktiver Fuß- und Radverkehr bildet zusammen mit einem leistungsfähigen ÖPNV das Rückgrat städtischer Mobilität. Sichere Radwege zur Schule fördern die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen und ein sicheres und komfortables Radverkehrsnetz unterstützt den Erhalt von Mobilität und Lebensqualität im fortgeschrittenen Alter. Ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs verringert die Luft- und Lärmbelastung für Bürgerinnen und Bürger und steigert die Aufenthaltsqualität in der Stadt. Damit führt eine Förderung von nicht-motorisiertem Verkehr zu einer lebendigeren und lebenswerteren Stadt.

Die Luftreinhaltung ist eine seit vielen Jahren andauernde Herausforderung für Politik und Verwaltung in Aachen. Trotz umfangreicher Pläne zur Luftreinhaltung werden die für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid seit 2010 verbindlichen Grenzwerte weiterhin stark überschritten. Im Luftreinhalteplan 2015 ist eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des Fahrrads bis zum Jahr 2020 auf 20 % vorgesehen.¹ Verglichen mit dem Modal-Split-Anteil von 11 %, der in der Mobilitätsenerhebung Aachen 2011 ermittelt wurde,² bedeutet dies fast eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils innerhalb von 9 Jahren. Um die im Luftreinhalteplan vorgegebenen Ziele zu erreichen, ist eine entschlossene und umfassende Förderung des Radverkehrs notwendig.

Die Stadt Aachen beteiligt sich daher an der Planung eines Radschnellwegs zwischen Aachen und Herzogenrath und hat beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ einen Projektantrag zur Förderung einer Radvorrangroute zwischen Eilendorf und dem Campus Melaten eingereicht. Neben den Maßnahmen, die von der Stadtverwaltung entwickelt wurden, sind weitere Projekte zur Förderung des Radverkehrs von Aachener Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet und in den politischen Gremien vorgestellt worden. Der VCD-Kreisverband Aachen-Düren hat sich im September 2016 mit einer Anregung zur Einrichtung eines Radvorrangroutennetzes an das Bürgerforum im Rat der Stadt Aachen gewandt. Außerdem hat die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ im November 2016 einen Antrag zur Realisierung einer Radvorrangroute Aachen-Brand – Innenstadt eingereicht

¹Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung, Seite 91

²Mobilitätsenerhebung Aachen 2011, Folie 89

und im Februar 2017 in der Bezirksvertretung Brand vorgestellt.

Da durch die vorgestellten Projekte die Radverkehrsanbindung einzelner Stadtteile und umliegender Städte an die Aachener Innenstadt erheblich verbessert werden kann, ist mit einer steigenden Nachfrage nach einem durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetz für die Aachener Innenstadt zu rechnen. Leider zeigt sich immer wieder, dass Radfahrende mit der vorhandenen Infrastruktur unzufrieden sind. So war in der Mobilitätserhebung Aachen 2011 weniger als ein Drittel der befragten Menschen in Aachen-Mitte der Meinung, in ihrer Stadt könne man gut Rad fahren.³ Fast die Hälfte der befragten Menschen fühlt sich beim Rad fahren im Stadtverkehr nicht sicher.⁴ In persönlichen Gesprächen, zahlreichen Zuschriften per E-Mail und eigenen Erfahrungen von Mitgliedern auf der Straße wurde dem ADFC Aachen dieser Eindruck in den letzten Jahren weiter bestätigt. Es sind daher zusätzliche Maßnahmen notwendig, um ein Radverkehrsnetz zu schaffen, auf dem sich Menschen sicher fühlen und das von ihnen gerne genutzt wird. Der hier vorliegende Beitrag zum Luftreinhalteplan soll die bisher in den politischen Gremien diskutierten Konzepte ergänzen und zur Förderung einer sicheren, nicht-motorisierten Mobilität in der Aachener Innenstadt beitragen.

³Mobilitätserhebung Aachen 2011, Folie 41

⁴Mobilitätserhebung Aachen 2011, Folie 45

2 Verkehrskonzepte

Die in diesem Kapitel vorgestellten Verkehrskonzepte sollen den nicht-motorisierten Verkehr in der Aachener Innenstadt fördern und die Lebensqualität in der Stadt Aachen verbessern. Neben einer Anpassung der Verkehrsinfrastruktur ist dazu auch eine Entlastung der Stadt als Lebens- und Bewegungsraum vom motorisierten Individualverkehr notwendig. In Anbetracht der derzeit diskutierten Radvorrangrouten und des Radschnellwegs Aachen – Herzogenrath ist davon auszugehen, dass der Grabenring für den Radverkehr in Zukunft als Verteilerkreis eine zentrale Rolle spielen wird.

Wir möchten daher den Kfz-Durchgangsverkehr auf dem Grabenring verringern, aber die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln erhalten. Des Weiteren soll der Parksuchverkehr durch eine Harmonisierung der Parkgebühren und einer stärkeren Bewerbung von P+R-Plätzen und Parkhäusern minimiert werden. Über eine jährliche Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum soll die Stadt in ihrer Rolle als Lebens- und Bewegungsraum mit breiten Rad- und Fußverkehrsanlagen, zusätzlichen Fahrradbügeln, Grünflächen, Bäumen und Laidezonen gestärkt werden. Der motorisierte Individualverkehr soll dadurch weiter verringert werden.

Mit der Einführung von Tempo 30 auf dem Grabenring möchten wir die objektive und subjektive Sicherheit insbesondere für den Fuß- und Radverkehr verbessern und die Lärmbelastung verringern.

Um das Radverkehrsnetz auszubauen und dessen Attraktivität zu steigern, schlagen wir die Umwandlung weiterer Straßen in Fahrradstraßen vor und fordern sichere Radverkehrsanlagen auf dem Grabenring. Radverkehrsanlagen sind so anzulegen, dass auch Menschen im fortgeschrittenen Alter sowie Kinder diese gerne benutzen, sich dabei sicher fühlen und objektiv sicher sind. Insbesondere um sichere Schulwege für Kinder und Jugendliche zu schaffen ist die Verbesserung weiterer Routen notwendig.

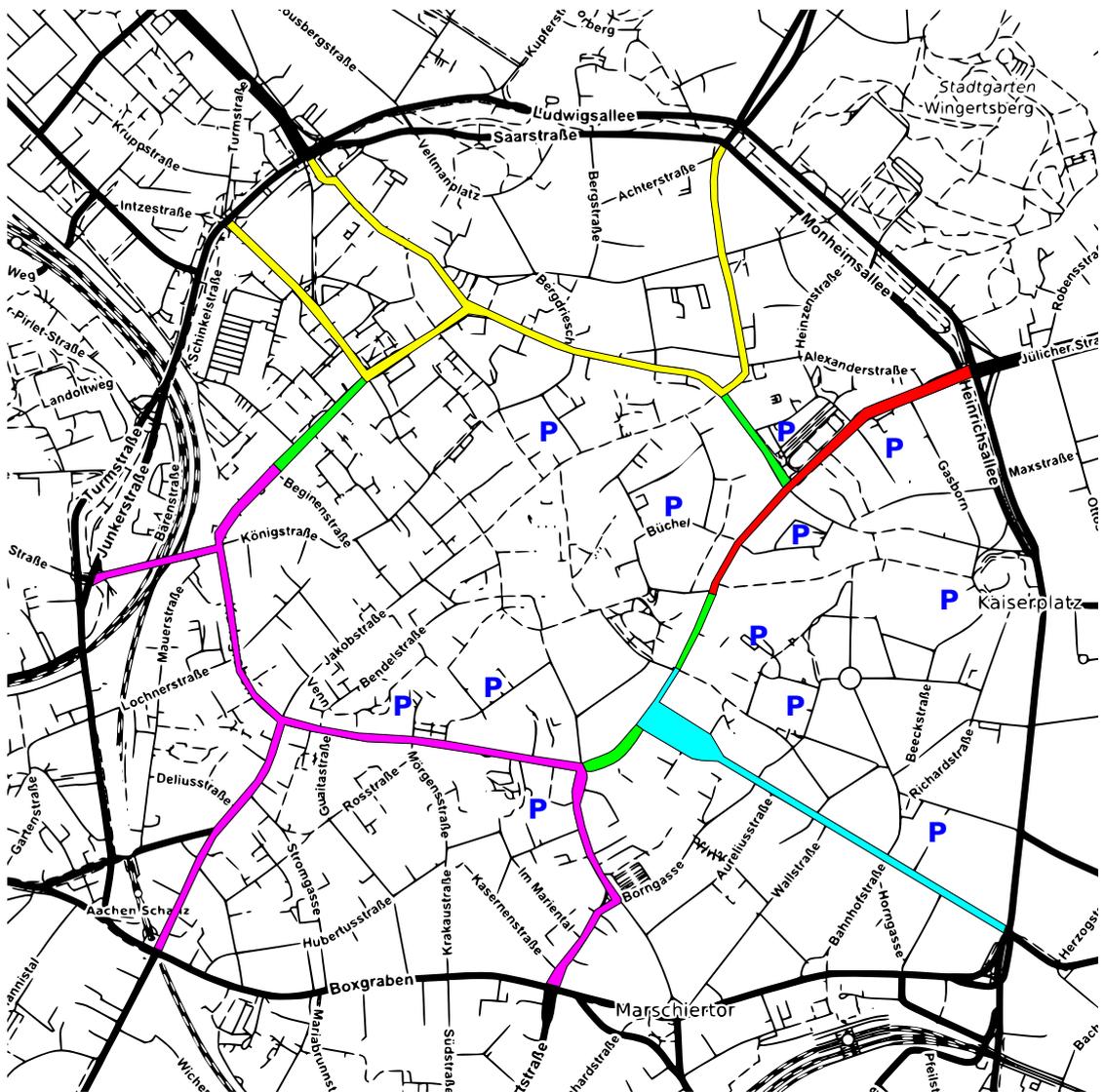


Abbildung 2.1: Erschließungskonzept über Schleifenerschließung (cyan, gelb, magenta, rot) und Netzdurchtrennungen (grün)

2.1 Erschließungskonzept Kfz-Verkehr

Um den Kfz-Durchgangsverkehr auf dem Grabenring zu vermindern, wird die Aachener Innenstadt über eine Schleifenerschließung mit Netzdurchtrennungen angebunden. Dazu wird der Grabenring für den motorisierten Individualverkehr neben der Unterbrechung am Elisenbrunnen an drei zusätzlichen Stellen unterbrochen: an der Kurhaus- und Komphausbadstraße, am Kapuzinergraben und am Templergraben. Der Grabenring kann weiterhin für Zielverkehre genutzt werden und ermöglicht damit eine unveränderte Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln.

Die Kurhausstraße und die Komphausbadstraße werden für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien- und Taxiverkehr, gesperrt. Gleiches gilt für die Couvenstraße hinter der Parkhausein- und -ausfahrt bis zur Komphausbadstraße. An der Kreuzung Peterstraße – Kurhausstraße – Blondelstraße wird durch Abbiegegebote die Weiterfahrt über die Kurhausstraße, mit Ausnahmen für Linien-, Taxi- und Radverkehr, verhindert. Das Parkhaus Couvenstraße bleibt über die Straße Peterskirchhof erreichbar. Die Einbahnstraßenregelung auf der Couvenstraße wird dazu aufgehoben. (siehe Abb. 2.2)

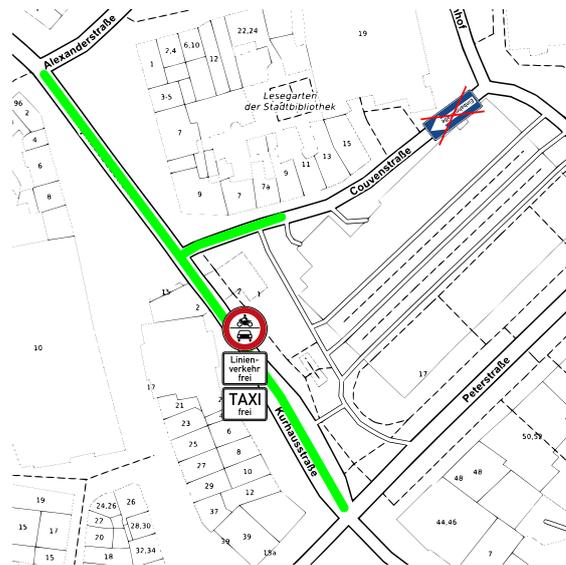


Abbildung 2.2: Netzdurchtrennung Kurhausstraße und Komphausbadstraße

Auch der Kapuzinergraben wird zwischen Theaterstraße und Franzstraße für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien-, Taxi- und Lieferverkehr, gesperrt. (siehe Abb. 2.3)

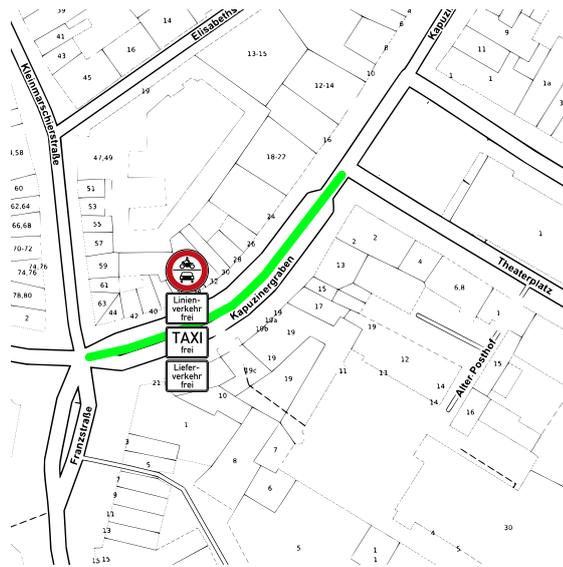


Abbildung 2.3: Netzdurchtrennung Kapuzinergraben

Der Templergraben wird zwischen Wüllerstraße und Beginenstraße als Fahrradstraße mit einer Freigabe für Linien- und Anliegerverkehr ausgeschildert. Der Annuntiatenbach wird zwischen Judengasse und Eilfschornsteinstraße in eine Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Linienverkehr umgewandelt. Die Fahrbahn wird verengt und die Durchfahrt für Kfz durch einen versenkbaren Poller verhindert. (siehe Abb. 2.4)

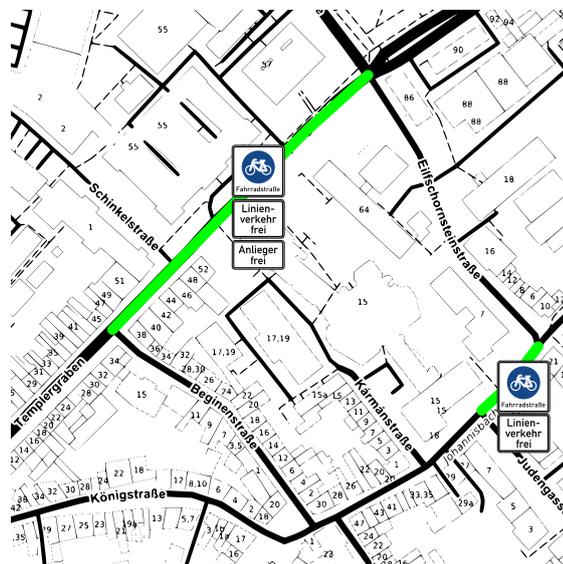


Abbildung 2.4: Netzdurchtrennung Templergraben und Annuntiatenbach

Durch die starke Verringerung von rechts abbiegenden und geradeaus fahrenden Kraftfahrzeugen auf der Wüllnerstraße an der Kreuzung zum Templergraben und zur Eilfischornsteinstraße kann eine allgemeine Fahrspur auf der Wüllnerstraße entfallen und, wie im Luftreinhalteplan für das Busnetzkonzept 2015+¹ vorgesehen, in eine Bustrasse umgewandelt werden.

Es ist auf eine wirksame Durchsetzung der Durchfahrtsverbote zu achten. Langfristig sollte der Straßenraum auf der Kurhaus- und Komphausbadstraße sowie am Kapuzinergraben neu aufgeteilt werden. Auf Grund des zu erwartenden starken Rückgangs des Kfz-Verkehrs ist ausreichend Platz für breitere Fußwege und sichere Radverkehrsanlagen vorhanden. Dabei sollten Fuß-, Rad- und Busverkehr möglichst konfliktarm geführt werden. Durch zusätzliche Grünflächen kann die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima verbessert werden.

2.2 Tempo 30

Das Umweltbundesamt kommt in der im Januar 2017 veröffentlichten Broschüre „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“² zu dem Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 zu einer deutlichen Lärmreduktion führen kann.

„Den straßenverkehrsbehördlichen Tempo-30-Anordnungen liegen in der Regel Immissionsberechnungen nach RLS-90 zugrunde. Je nach Rahmenbedingungen ergeben diese Berechnungen für Tempo 30 und Tempo 50 Differenzen des Mittelungspegels von ca. 2 bis 3 dB(A). Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich. Zum Vergleich: eine Pegelreduzierung um 3 dB(A) entspricht der Halbierung der Verkehrsmenge. Die – allerdings nur noch selten – publizierte Meinung, dass Pegeldifferenzen erst ab 3 dB(A) wahrnehmbar seien, ist bereits seit langem widerlegt.“

Die Einschätzung des Umweltbundesamts wird von einer im Januar 2015 in der Schweiz veröffentlichten Studie gestützt, die durch Messungen in der Stadt Zürich und im Kanton Aargau zu ähnlichen Ergebnissen kommt.³

Die Lärmwirkungsstudie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“) kommt zu dem Ergebnis, dass eine Zunahme des Straßenlärms das Risiko von Herzinfarkten, Schlaganfällen, Herzinsuffizienzen und Depressionen erhöht.⁴

¹Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung, Seite 101, Maßnahme MB1

²umweltbundesamt.de, Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen

³Tiefbauamt des Kantons Zürich, Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärmschutzmassnahmen

⁴www.laermstudie.de, NORAH Wissen Nr. 12



Abbildung 2.5: Anhaltewege bei Tempo 30 und Tempo 50

Die Einführung von Tempo 30 hat außerdem einen positiven Effekt auf die subjektive und objektive Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr. So schreibt das Umweltbundesamt in der oben zitierten Broschüre:

„In der Summe bedeutet dies, dass ein Fahrzeug bei Tempo 30 bereits steht, während ein Fahrzeug mit Tempo 50 in der gleichen Situation noch unverändert mit 50 km/h unterwegs ist. Die bei einem Zusammenstoß umzuwandelnde Energie ist bei Tempo 50 fast dreimal so hoch wie bei Tempo 30.“ (siehe Abb. 2.5)

„Hinzu kommt die Tatsache, dass Verkehrsteilnehmende bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraums wahrnehmen und somit früher reagieren können.“

In der Broschüre werden auch die Ergebnisse einer Untersuchung der Unfallsituation an drei Hauptverkehrsstraßen in Schwerin vor und nach der Einführung von Tempo 30 wiedergegeben. (siehe Abb. 2.6) Die Unfallsituation wurde jeweils 2 bzw. 2,5 Jahre vor und nach der Verkehrsanordnung untersucht und dabei war ein starker Rückgang der Anzahl und Schwere der Unfälle feststellbar. Während die mittlere Verkehrsmenge um 9 Prozent zurückging, halbierte sich die Anzahl der Unfälle.

Befragungen von Anwohnerinnen und Anwohnern in Berlin zeigen, dass die Einführung von Tempo 30 mehrheitlich als eine positive Veränderung wahrgenommen wird.⁵ Die Ergebnisse der Befragungen werden ebenfalls in der Broschüre wiedergegeben:

„Die Mehrheit bewertet Tempo 30 positiv: 61 % aller Befragten sind der

⁵Dr. Annette Rauterberg-Wulff, Beobachtungen zur langjährigen Entwicklung der Luftqualität an Berliner Hauptverkehrsstraßen vor und nach Anordnung von Tempo 30

	50					30				
	Unfälle gesamt	davon mit Sach- schaden	davon mit Ver- letzten	davon mit Ge- töteten	Mittlere Ver- kehrsmenge [Kfz/d]	Unfälle gesamt	davon mit Sach- schaden	davon mit Ver- letzten	davon mit Ge- töteten	Mittlere Ver- kehrsmenge [Kfz/d]
Seehofer Straße	2	1	1	0	3.600	3	2	1	0	4.100
Neumühler Straße	20	16	3	1	13.700	5	5	0	0	11.800
R.-Beltz- Straße	28	21	7	0	9.200	16	13	3	0	8.300
Summe	50 (100%)	38 (100%)	11 (100%)	1 (100%)	26.500 (100%)	24 (48%)	20 (53%)	4 (36%)	0 (0%)	24.200 (91%)

Abbildung 2.6: Unfallsituation vor und nach der Tempo-30-Anordnung an drei Hauptverkehrsstraßen in Schwerin

Meinung, dass es 'mit Tempo 30 leiser ist'. Nur ein knappes Fünftel der Antwortenden ist der Meinung, dass es keinen Unterschied zwischen Tempo 30 und Tempo 50 gibt. Die Zustimmung zu '(mehr) Tempo 30' ist vor allem bei Personen hoch, die bereits an einem Straßenabschnitt mit Tempo 30 wohnen und das Instrument aus praktischer Erfahrung kennen. Auch 56% der Autobesitzenden glauben, dass Tempo 30 zu einem leiseren Verkehr führt. Die Bewertung der Maßnahme hängt außerdem von der persönlichen Lärmbelästigung ab: Tempo 30 wird vor allem von Personen positiv beurteilt, die sich am Wohnort vom Straßenverkehrslärm gestört fühlen. Schließlich spielt bei der Bewertung von Tempo 30 nicht nur der Lärm eine Rolle: 66% aller Befragten stimmen der These zu, dass Tempo 30 den Verkehr sicherer macht. Ähnlich gute Werte erreicht die Aussage 'Fußgänger kommen besser über die Straße'.

Um die Lärmbelastung zu verringern und die subjektive und objektive Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, fordern wir die Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Grabenring. Auf Grund des starken Fußverkehrs im Pontviertel soll auch auf der Wüllnerstraße, Malteserstraße, Friesenstraße, Marienbongard, Pontdriesch und Pontstraße zwischen Kreuzherrenstraße und Ponttor Tempo 30 eingeführt werden. Außerdem fordern wir wegen der anliegenden Gesamtschule die Einführung von Tempo 30 auf der Sandkaulstraße.

Durch die geringere Höchstgeschwindigkeit können an den zuvor genannten Straßen unter Umständen auch einige Lichtsignalanlagen entfallen bzw. durch eine Querung des Fußverkehrs über Fußgängerüberwege ersetzt werden. Damit verringern sich die Reisezeiten insbesondere für den Linienverkehr.

2.3 Parken

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) schreibt in ihrer Broschüre zum Thema Autoparken:⁶

„Zugeparkte Gehwege, stundenlange Parkplatzsuche, kein Durchkommen für Rettungsfahrzeuge: Es ist offensichtlich, dass in den meisten Städten der Bedarf an Pkw-Stellplätzen den vorhandenen Raum übersteigt – und zwar unabhängig von der Stadtgröße. Parkende Autos dominieren das Erscheinungsbild der Straßen und beeinträchtigen ihre Funktionsfähigkeit. Diese ‘Übernutzung’ öffentlicher Straßenräume führt zu zahlreichen (Folge-)Problemen.

Eine Entspannung der Situation ist derzeit nicht absehbar, denn die Zahl der Pkw steigt weiter. Der Nutzungskonflikt zwischen den erklärten Flächenansprüchen von Fuß- und Radverkehr sowie Kfz-Abstellplätzen wird sich folglich weiter verstärken. So waren Anfang 2012 bereits 42,9 Mio. Pkw in Deutschland registriert, davon 38,6 Mio. Privatfahrzeuge. Hintereinander abgestellt würden diese Pkw mehr als alle Kreisstraßen in Deutschland in beiden Fahrtrichtungen zuparken. Tritt bis 2030 der prognostizierte Anstieg auf 49,5 Mio. Fahrzeuge ein, ließe sich das gesamte klassifizierte Straßennetz Deutschlands, also rund 230.000 km, beparken.

Verlierer sind insbesondere Fußgänger und Radfahrer, die sich mit Restflächen im Straßenraum begnügen müssen. Wo ehemals Kinder auf Freiflächen spielten und breite Gehwege zum Flanieren und zum Aufenthalt einluden, dominieren heute Pkw-Stellplätze das Stadtbild. Mit jedem Quadratmeter gewonnenen Parkraums geht somit Lebensraum verloren.“

Auch in Aachen führen die Platzkonflikte zu starken Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr. Sehr oft bemängeln Radfahrende, dass sie sich auf schmalen Schutz- und Radfahrstreifen nicht wohlfühlen. Während an vielen Stellen kein ausreichender Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen existiert, oder die Schutz- und Radfahrstreifen durch falsch parkende Fahrzeuge nicht benutzbar sind, wird der notwendige Sicherheitsabstand zu den Radfahrenden von überholenden Fahrzeugen in vielen Fällen missachtet. Die immer wieder auftretenden Gefährdungen führen zu erheblichen Attraktivitätsverlusten für den Radverkehr.

Die Einschränkungen für den Fußverkehr ergeben sich unter anderem aus schmalen

⁶ agfs-nrw.de, Parken ohne Ende?

Fußwegen und einer Verringerung der benutzbaren Fläche durch parkende Fahrzeuge auf dem Fußweg. Insbesondere im fortgeschrittenen Alter steigt der Platzbedarf beim Fußverkehr durch Rollatoren oder Rollstühle, aber auch für den Begegnungsverkehr mit Kinderwagen ist in einigen Fällen kein ausreichender Platz vorhanden.

Neben Platzkonflikten zwischen parkenden Fahrzeugen und dem nicht-motorisierten Individualverkehr ergibt sich der Handlungsbedarf beim Thema Autoparken auch aus dem zusätzlichen Parksuchverkehr und dessen Einfluss auf die Luftqualität, Lärmbelastung und die Anzahl der Verkehrsunfälle. So schreibt die AGFS in der Broschüre:

„Die Suche nach (kostenlosen) Parkständen entwickelt sich in den Innenstädten immer mehr zu einem Verkehrsproblem. Der Parksuchverkehr erreicht an normalen Tagen einen Anteil von bis zu 40% am städtischen Gesamtverkehrsaufkommen. Daraus können beispielsweise an Adventssamstagen bis zu 90% werden. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der wirklich notwendige Kfz-Verkehr in den Städten im Schnitt einen Anteil von 4 bis 6% hat, ist dies eine große zusätzliche Belastung für Mensch und Umwelt. Der eigentlich gut bündelbare und teilweise auch vermeidbare zusätzliche (Parksuch-)Verkehr bringt nicht nur weitere Feinstaub- und Abgasbelastung, Lärmbelästigungen sowie mehr Verkehrsunfälle mit sich. Er beeinträchtigt auch den generellen Verkehrsfluss und potenziert so die genannten negativen Auswirkungen.“

Das Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) hat in einer 2011 veröffentlichten Studie⁷ die Entwicklung neuer Parkkonzepte in mehreren europäischen Städten untersucht. Dabei wird vor allem der Einfluss des Parkkonzepts auf den Anteil des motorisierten Individualverkehrs hervorgehoben:

„Every car trip begins and ends in a parking space, so parking regulation is one of the best ways to regulate car use. Vehicles cruising for parking often make up a significant share of total traffic. Other reasons for changing parking policies were driven by the desire to revitalize city centers and repurpose scarce road space for bike lanes or bike parking.“

In der Studie werden unter anderem die Gebühren für Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und Richtlinien für die Anzahl der verfügbaren Parkplätze untersucht.

⁷Institute for Transportation and Development Policy, Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation

Parkgebühren

Über eine Harmonisierung der Parkgebühren können finanzielle Anreize für die Benutzung von Parkhäusern statt Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Dies ist bereits im Luftreinhalteplan vorgesehen.⁸ Es ist davon auszugehen, dass eine Harmonisierung der Parkgebühren zu einer größeren Verfügbarkeit von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum (z.B. für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Lieferverkehr) führt. Außerdem kann der Parksuchverkehr dadurch minimiert werden.

Zur Zeit werden innerhalb des Alleenrings für das Parken im öffentlichen Straßenraum folgende Gebühren erhoben:⁹

0,30 €	erste 20 Minuten,
dann 0,20 €	je 10 Minuten bis 60 Minuten,
dann 0,30 €	je 10 Minuten bis 90 Minuten,
darüber hinaus 0,50 €	je 15 Minuten.

Damit ist das Parken im öffentlichen Straßenraum derzeit kostengünstiger als das Parken im Parkhaus. Montags bis samstags kostet das Parken tagsüber in allen Parkhäusern der APAG innerhalb des Alleenrings einen Euro pro 30 Minuten.¹⁰ Bei einer Parkzeit von einer Stunde ist das Parken im Parkhaus fast doppelt so teuer wie das Parken im öffentlichen Straßenraum. (Vgl. Tabelle 2.1)

Zeitraum	Gebühren	
	Parkhaus	öffentlicher Straßenraum
0,5 Stunden	1,00 €	0,50 €
1 Stunde	2,00 €	1,10 €
1,5 Stunden	3,00 €	2,00 €
2 Stunden	4,00 €	3,00 €

Tabelle 2.1: Vergleich von Parkgebühren innerhalb des Alleenrings (montags bis samstags, 09:00 bis 20:00 Uhr)

Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist täglich zwischen 21 und 9 Uhr sowie sonntags ganztägig sogar kostenlos. Im Parkhaus kostet das Parken montags bis samstags zwischen 20 und 8 Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen 8 und 8 Uhr einen Euro pro 60 Minuten.

⁸Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Aachen, 1. Fortschreibung, Seite 113, Maßnahme MP2

⁹aachen.de, Bewohnerparken, abgerufen am 05.02.2017

¹⁰Parkhäuser Rathaus, Adalbertstraße, Büchel, Couvenstraße und Galeria Kaufhof/City.apag.de, abgerufen am 05.02.2017

Der Vergleich mit vielen anderen europäischen Städten zeigt, dass in Aachen sehr niedrige Parkgebühren erhoben werden. Laut der oben zitierten Studie werden für das Parken in der Innenstadt in Amsterdam 5,00 €, London 4,00 €, Stockholm 3,87 €, Kopenhagen 3,86 € und in Paris 3,50 € für die erste Stunde erhoben. Des Weiteren werden in Köln 3,00 €¹¹, in Düsseldorf 2,90 €¹² und in Maastricht und Groningen jeweils 2,60 €^{13 14} für die erste Stunde erhoben. In Aachen liegen die Parkgebühren für die erste Stunde bei 1,10 €.

In Groningen ist in der Innenstadt innerhalb des Diepenring maximal eine Parkzeit von 30 bis 60 Minuten möglich. Die Parkgebühren werden montags bis mittwochs von 9 bis 22 Uhr, donnerstags bis samstags von 9 bis 24 Uhr und sonn- und feiertags von 12 bis 17 Uhr erhoben.

Um finanzielle Anreize zur Nutzung von P+R-Plätzen und Parkhäusern zu schaffen und die im Luftreinhalteplan vorgesehene Maßnahme zur Harmonisierung der Parkgebühren umzusetzen, schlagen wir vor, für das Parken auf der Straße auch sonn- und feiertags von 12 bis 17 Uhr Gebühren zu erheben und die Gebühren wie folgt anzupassen:

0,60 € erste 20 Minuten,
dann 0,60 € je 10 Minuten bis 60 Minuten,
darüber hinaus 1,00 € je 15 Minuten.

Während kostengünstiges Parken zum Be- und Entladen vor Geschäften von bis zu 30 Minuten weiter ermöglicht wird, werden für längeres Parken finanzielle Anreize zur Nutzung von Parkhäusern und P+R-Plätzen geschaffen und der Straßenraum damit entlastet. In Tabelle 2.2 ist ein Vergleich der neuen Parkgebühren mit den Gebühren in Parkhäusern zu finden.

Zeitraum	Gebühren	
	Parkhaus	öffentlicher Straßenraum
0,5 Stunden	1,00 €	1,20 €
1 Stunde	2,00 €	3,00 €
1,5 Stunden	3,00 €	5,00 €
2 Stunden	4,00 €	7,00 €

Tabelle 2.2: Vergleich der angepassten Parkgebühren innerhalb des Alleenrings (montags bis samstags, 09:00 bis 20:00 Uhr)

¹¹stadt-koeln.de, Parkgebührenordnung, abgerufen am 07.03.2017

¹²duesseldorf.de, Parkgebührenordnung, abgerufen am 07.03.2017

¹³www.car-parking.eu/netherlands/maastricht, abgerufen am 07.03.2017

¹⁴gemeente.groningen.nl/parken, abgerufen am 05.02.2017

Öffentlichkeitsarbeit

Neben einer Harmonisierung der Parkgebühren ist eine offensivere Bewerbung der Parkmöglichkeiten auf den P+R-Plätzen und in den Parkhäusern durch die Stadt Aachen notwendig. Für die Stadt Amsterdam werden die P+R-Plätze wie folgt beworben:

„Die Straßen und Grachten der historischen Innenstadt aus dem 17. Jahrhundert sind nicht für die immense Anzahl der motorisierten Besucher, Einwohner und Pendler geschaffen. Und auch außerhalb des eigentlichen Zentrums herrscht in der Regel dichter Verkehr. Wenn Sie Amsterdam mit dem Auto besuchen wollen, sollten Sie das umfangreiche P+R (Park & Ride)-Angebot nutzen. Fast überall in Amsterdam – in dem Bereich innerhalb des Stadtrings – ist Parken nur dort und in den Parkhäusern erlaubt. Wenn Sie lieber im Zentrum zu Parken, bietet das Parkhaus P1 erhebliche Rabatte, wenn Sie einen Platz im Voraus reservieren.“¹⁵

„Bei Besuchen in Amsterdam mit dem Auto ist es am einfachsten und preisgünstigsten, seinen Wagen bei einem P+R-Parkplatz abzustellen. Dabei handelt es sich um größere Parkplätze am Stadtrand und in den Außenbezirken der Stadt.“¹⁶

In ähnlicher Weise könnte die Stadt Aachen unter aachen.de/parken die Benutzung von P+R-Plätzen und Parkhäusern bewerben. Dabei sollten unter anderem die finanziellen Vorteile, die längeren Parkzeiten und die Zeitersparnis durch das Parkleitsystem hervorgehoben werden.

Anzahl der Parkplätze

In der Broschüre zum Thema Autoparken schreibt die AGFS weiterhin:

„Urbane und lebendige Städte sind gekennzeichnet durch Funktionsmischung und eine hohe Bevölkerungsdichte. In unseren historisch gewachsenen und dicht bevölkerten Innenstädten ist die verfügbare Fläche so begrenzt, dass die Nachfrage an Parkraum in der Regel nicht im öffentlichen Raum gedeckt werden kann. [...] Der teilweise massive ruhende Pkw-Verkehr und die mit ihm einhergehende Flächeninanspruchnahme schränken den Lebens- und Bewegungsraum mehr und mehr ein. Dies hebt die Funktion des öffentlichen Raums als Aufenthaltsort und als Stätte sozialer Begegnungen und Kommunikation stellenweise sogar

¹⁵iamsterdam.com, Parken in Amsterdam, abgerufen am 05.02.2017

¹⁶iamsterdam.com, Parken und Reisen, abgerufen am 05.02.2017

aus. Fakt ist: Es fehlt schlicht der Platz, um allen Nutzungen gerecht werden zu können.“

In der oben zitierten Studie des ITDP werden auch Maßnahmen in verschiedenen europäischen Städten beschrieben, um die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu verringern und die dadurch gewonnene Fläche wieder als Lebens- und Bewegungsraum einzusetzen. So wurden in Kopenhagen von 1995 bis 2000 die Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt um 380 Plätze von 3100 auf 2720 gesenkt. Dies entspricht einer Senkung um 12 % in 6 Jahren und einem Flächengewinn von mindestens 4000 m². Ungefähr zur gleichen Zeit wurde das Netz aus Fußgängerzonen um 4020 m² vergrößert. Von 2002 bis 2008 wurden weitere 218 Parkplätze durch Radverkehrsanlagen ersetzt.

In der Stadt Zürich gilt seit 1996 der „historische Parkplatzkompromiss“. Dieser legt fest, dass die Anzahl der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt („City und citynahe Gebiete“) auf dem Stand von 1990 bleiben soll. Für jeden zusätzlichen Parkplatz in einem Parkhaus muss ein Parkplatz in öffentlichen Straßenraum entfernt werden. Teil dieser Strategie ist die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in unterirdische Anlagen. Die gewonnene Fläche soll zur Attraktivierung des Fußverkehrs genutzt werden.¹⁷

In der Stadt Aachen waren im Jahr 2000 innerhalb des Alleenrings 4607 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Zusätzlich waren in APAG-Parkhäusern 2047 Parkplätze vorhanden. Im Jahr 2014 gab es im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Alleenrings noch 4165 Parkplätze. Derzeit gibt es in APAG-Parkhäusern 2490 Parkplätze, von denen 460 im Jahr 2000 noch vom Kaufhof bewirtschaftet wurden.^{18 19} Weiterhin wurden im Parkhaus am Dom 327²⁰, im EBV-Carré 480²¹, im Kapuziner-Karree 250²² und im Aquis Plaza 600²³ neue Parkplätze geschaffen. Damit sind in der Bilanz seit dem Jahr 2000 insgesamt 1198 zusätzliche Parkplätze innerhalb des Alleenrings geschaffen worden.

Wir fordern daher eine Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Alleenrings um 90 Plätze pro Jahr. Dies entspricht aktuell einer Reduzierung von ca. 2 % pro Jahr. Die dadurch gewonnene Fläche kann für die Anlage

¹⁷Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich, Der Historische Kompromiss von 1996

¹⁸Stellungnahme zur Ratsanfrage von Ratsherrn Servos (SPD) vom 08.04.2014, Thema: Parkgebühren

¹⁹apag.de

²⁰Aachener Nachrichten: Parkhaus am Dom offiziell eröffnet (17.06.2005)

²¹Aachener Nachrichten: 480 neue Stellplätze im Herzen der Stadt (03.10.2004)

²²parkinglist.de, Parkhaus Kapuziner-Karree Aachen, aufgerufen am 27.02.2017

²³aquis-plaza.de, aufgerufen am 27.02.2017

von sicheren Radverkehrsanlagen, breiteren Fußwegen, Fahrradbügeln, zusätzlichen Grünflächen und Bäumen sowie Ladezonen genutzt werden.

2.4 Radverkehrsnetz



Abbildung 2.7: Fahrradstraße in Freiburg

Zur Förderung des Radverkehrs ist ein durchgängiges Radverkehrsnetz in der Innenstadt notwendig. Insbesondere auf dem Grabenring werden sichere und komfortable Radverkehrsanlagen benötigt. Neben Beispielen zur Umgestaltung des Grabenrings stellen wir einige weitere Routen vor.

Driescher Gässchen und Templergraben

Durch die in Abschnitt 2.1 beschriebene weitgehende Sperrung des Templergrabens für den Kfz-Verkehr und die Verringerung des Kfz-Verkehrs in der Eilschornsteinstraße kann von einer starken Abnahme des Kfz-Verkehrs vom Pontdriesch über Driescher Gässchen und Templergraben bis zur Wüllnerstraße ausgegangen werden.

An den Kreuzungen zum Pontdriesch und zur Wüllnerstraße werden die beiden Fahrtrichtungen bereits durch einen Grünstreifen getrennt. Mittelfristig kann der Grünstreifen auf dem dazwischen liegenden Abschnitt fortgesetzt und damit eine vollständige Trennung der Fahrtrichtungen vollzogen werden. Vom Pontdriesch bis zur Wüllnerstraße werden Driescher Gässchen und Templergraben dann in Fahrtrichtung Wüllnerstraße als Fahrradstraße ausgeschildert. Der Kfz-Verkehr ist freizugeben und der bisher vorhandene Schutzstreifen entfällt.

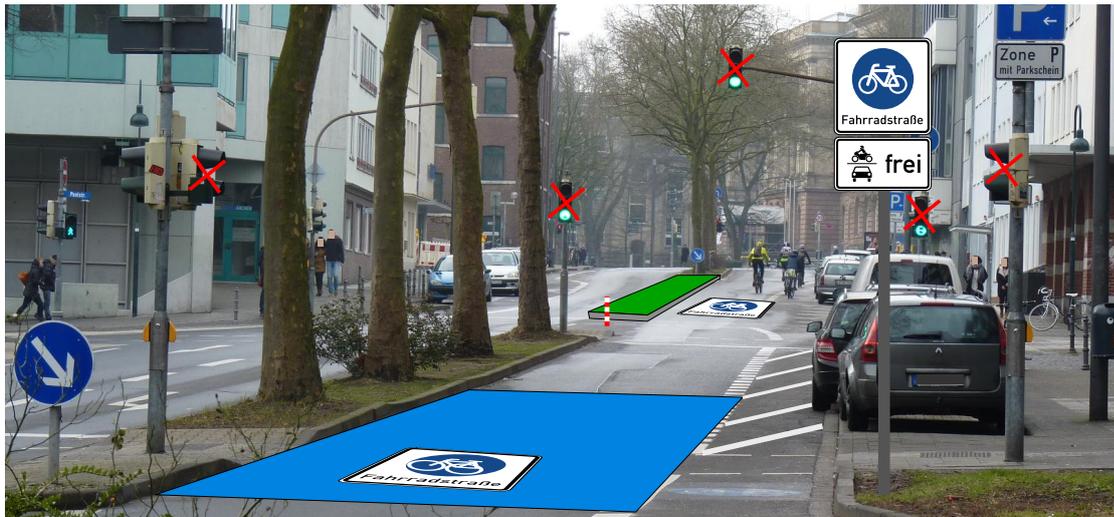


Abbildung 2.8: Bauliche Veränderungen am Templergraben

Die Einbahnstraßenregelung der Fußgängerzone Pontstraße wird umgedreht, so dass der Lieferverkehr vom Driescher Gässchen rechts in die Pontstraße einbiegen und am Ende der Fußgängerzone über die Pontstraße Richtung Ponttor fahren kann.

Kfz-Verkehr, der die Pontstraße von der Neupforte Richtung Driescher Gässchen befährt, darf nur noch rechts auf das Driescher Gässchen abbiegen. Die Trennung der Fahrtrichtungen wird auf der Kreuzung so gestaltet, dass Fuß- und Radverkehr weiterhin problemlos kreuzen können.

Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Driescher Gässchen – Pontstraße kann in Fahrtrichtung Wüllnerstraße entfallen. Wegen des anzunehmenden starken Rückgangs des Kfz-Verkehrs ist dort eine Kreuzung des Fußverkehrs auch ohne Signalisierung möglich. In entgegengesetzter Fahrtrichtung bleiben die Lichtsignalanlagen unverändert. Die Lichtsignalanlage für den Fußverkehr an der Kreuzung Pontdriesch – Driescher Gässchen kann in Fahrtrichtung Wüllnerstraße ebenfalls entfallen.

Bereits heute werden Templergraben und Wüllnerstraße von vielen Radfahrenden benutzt. Durch den Radschnellweg Aachen – Herzogenrath ist mit einer weiteren Steigerung des Radverkehrs zu rechnen. An der Kreuzung Templergraben – Wüllnerstraße erhält daher der vom Pontdriesch kommenden Radverkehr, der in die Wüllnerstraße rechts abbiegt, eine zusätzliche Lichtsignalanlage. Das Rechtsabbiegen ist immer dann zu ermöglichen, wenn kein Fußverkehr den Templergraben kreuzt.



Abbildung 2.9: Hohe Auslastung beim Fahrradparken am Templergraben, aufgenommen am Sonntag, 12.02.2017

Der Templergraben zwischen Beginenstraße und Königstraße wird als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

Direktverbindung zwischen Seilgraben und Karlsgraben

Die Straßen Neupforte, Augustinerbach, Annuntiatenbach, Lindenplatz und Johanniterstraße bilden eine direkte Verbindung zwischen Seil- und Karlsgraben und werden bis auf drei Ausnahmen in für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraßen umgewandelt. Die für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen Augustinerbach und Lindenplatz bleiben bestehen.

Auf dem Lindenplatz ist darauf zu achten, dass die Radverkehrsführung eindeutig ist, damit Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr vermieden werden. Der Annuntiatenbach wird wie in Abschnitt 2.1 beschrieben zwischen Judengasse und Eilfschornsteinstraße in eine Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Linienverkehr umgewandelt.

Die nun von weniger Kfz-Verkehr befahrene Eilfschornsteinstraße wird als eine für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraße ausgeschildert. Gleiches gilt für die Pontstraße zwischen Driescher Gässchen und Neupforte.

Annastraße, Mörgensstraße, Krakaustraße, Südstraße

Die Annastraße beginnt am Fischmarkt als für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone und wird im weiteren Verlauf zunächst als verkehrsberuhigter Be-



Abbildung 2.10: Rush Hour in Kopenhagen

reich und dann als Fahrradstraße weitergeführt. Durch die Ausschilderung von Mörgensstraße, Krakaustraße und Südstraße als für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraßen kann die bereits heute aus dem Aachener Süden viel genutzte Route zum Fischmarkt weiter aufgewertet werden.

Fahrradstraßen zwischen Elisenbrunnen und Seilgraben

Nach der baldigen Schließung des Parkhaus Büchel werden die Straßen Ursulinerstraße, Buchkremerstraße, Büchel, Nikolausstraße, Kleinkölnstraße und Minoritenstraße als Fahrradstraßen ausgeschildert. Bestehende Einbahnstraßenregelungen werden aufgehoben.

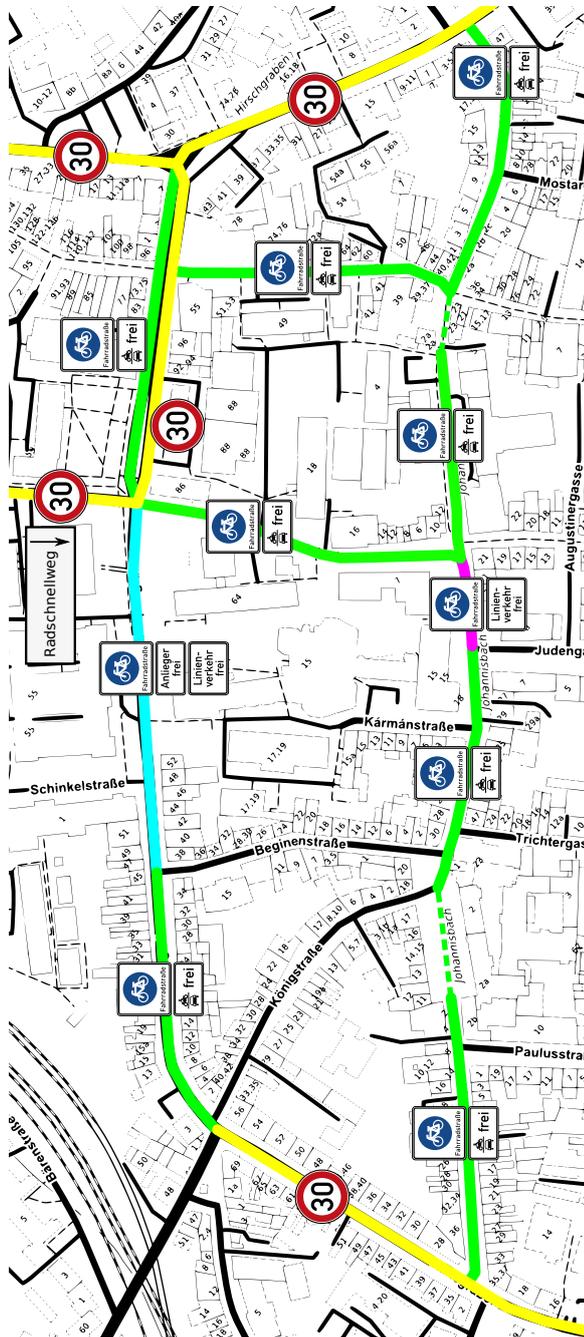


Abbildung 2.11: Radverkehrsnetz am Templergraben

3 Sofortmaßnahmen

3.1 Netzdurchtrennung Templergraben

Maßnahme 3.1.1 (Fahrradstraße Templergraben)

Der Templergraben wird zwischen Wüllnerstraße und Beginnenstraße als Fahrradstraße mit einer Freigabe für Linien- und Anliegerverkehr ausgeschildert.

Maßnahme 3.1.2 (Fahrradstraße Annuntiatenbach)

Der Annuntiatenbach wird zwischen Judengasse und Eilfschornsteinstraße in eine Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Linienverkehr umgewandelt.

3.2 Netzdurchtrennung Kurhausstraße

Maßnahme 3.2.1 (Beschilderung Kurhaus- und Komphausbadstraße)

Die Kurhausstraße und die Komphausbadstraße werden für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien- und Taxiverkehr, gesperrt.

Maßnahme 3.2.2 (Beschilderung Couvenstraße)

Die Couvenstraße wird hinter der Parkhausein- und -ausfahrt bis zur Komphausbadstraße für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien- und Taxiverkehr, gesperrt. Die Einbahnstraßenregelung auf der Couvenstraße wird aufgehoben.

3.3 Netzdurchtrennung Kapuzinergraben

Maßnahme 3.3.1 (Beschilderung Kapuzinergraben)

Der Kapuzinergraben wird zwischen Theaterstraße und Franzstraße für den motorisierten Verkehr, mit Ausnahme von Linien-, Taxi- und Lieferverkehr, gesperrt.

3.4 Tempo 30

Maßnahme 3.4.1 (Tempo 30 Grabenring)

Auf dem gesamten Grabenring wird Tempo 30 angeordnet.

Maßnahme 3.4.2 (Tempo 30 Pontviertel)

Auf der Wüllnerstraße, Malteserstraße, Friesenstraße, Marienbongard, Pontdriesch und Pontstraße zwischen Kreuzherrenstraße und Ponttor wird Tempo 30 angeordnet.

Maßnahme 3.4.3 (Tempo 30 Sandkaulstraße)

Auf der Sandkaulstraße wird Tempo 30 angeordnet.

3.5 Parken

Maßnahme 3.5.1 (Parkgebühren)

Für das Parken im Straßenraum innerhalb und auf dem Alleenring und auf Zollamtstr-, Hackländer-, Friedlandstraße und unterer Burtscheider Straße werden montags bis samstags von 9 bis 21 Uhr und sonn- und feiertags von 12 bis 17 Uhr folgende Gebühren erhoben:

0,60 € erste 20 Minuten,
dann 0,60 € je 10 Minuten bis 60 Minuten,
darüber hinaus 1,00 € je 15 Minuten.

Maßnahme 3.5.2 (Öffentlichkeitsarbeit P+R)

Die P+R-Plätze und Parkhäuser werden auf der Webseite der Stadt Aachen stärker beworben.

3.6 Zusätzliche Fahrradstraßen

Maßnahme 3.6.1 (Fahrradstraße Neupforte)

Die Neupforte wird als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

Maßnahme 3.6.2 (Fahrradstraße Augustinerbach)

Der Augustinerbach wird mit Ausnahme der bereits existierenden Fußgängerzone als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

Maßnahme 3.6.3 (Fahrradstraße Annuntiatenbach)

Der Annuntiatenbach wird zwischen Judengasse und Lindenplatz als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

Maßnahme 3.6.4 (Fahrradstraße Johanniterstraße)

Die Johanniterstraße wird als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

Maßnahme 3.6.5 (Fahrradstraße Eilfschornsteinstraße)

Die Eilfschornsteinstraße wird als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

Maßnahme 3.6.6 (Fahrradstraße Pontstraße)

Die Pontstraße wird zwischen Neupforte und Templergraben als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

Maßnahme 3.6.7 (Fahrradstraße Templergraben bis Königstraße)

Der Templergraben wird zwischen Beginenstraße und Königstraße als Fahrradstraße mit einer Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgeschildert.

4 Mittel- und langfristige Maßnahmen

4.1 Fahrradstraße Driescher Gässchen und Templergraben

Maßnahme 4.1.1 (Fahrradstraße Driescher Gässchen und Templergraben)

Auf dem Driescher Gässchen und dem Templergraben an den Kreuzungen zum Pontdriesch und zur Wüllnerstraße werden die beiden Fahrtrichtungen bereits heute durch einen Grünstreifen getrennt. Der Grünstreifen auf dem dazwischen liegenden Abschnitt wird fortgesetzt und damit eine vollständige Trennung der Fahrtrichtungen vollzogen. Vom Pontdriesch bis zur Wüllnerstraße werden Driescher Gässchen und Templergraben in Fahrtrichtung Wüllnerstraße als Fahrradstraße ausgeschildert. Der Kfz-Verkehr ist freizugeben und der bisher vorhandene Schutzstreifen entfällt.

Die Einbahnstraßenregelung der Fußgängerzone Pontstraße wird umgedreht, sodass der Lieferverkehr vom Driescher Gässchen rechts in die Pontstraße einbiegen und am Ende der Fußgängerzone über die Pontstraße Richtung Ponttor fahren kann. Kfz-Verkehr, der die Pontstraße von der Neupforte Richtung Driescher Gässchen befährt, darf nur noch rechts auf das Driescher Gässchen abbiegen. Die Trennung der Fahrtrichtungen wird auf der Kreuzung so gestaltet, dass Fuß- und Radverkehr weiterhin problemlos kreuzen können.

Maßnahme 4.1.2 (Wegfall Lichtsignalanlage Pontdriesch – Driescher Gässchen)

Die Lichtsignalanlage für den Fußverkehr an der Kreuzung Pontdriesch – Driescher Gässchen in Fahrtrichtung Wüllnerstraße entfällt.

Maßnahme 4.1.3 (Wegfall Lichtsignalanlage Driescher Gässchen – Pontstraße)

Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Driescher Gässchen – Pontstraße in Fahrtrichtung Wüllnerstraße entfällt.

Maßnahme 4.1.4 (Lichtsignalanlage Templergraben – Wüllnerstraße)

An der Kreuzung Templergraben – Wüllnerstraße erhält der vom Pontdriesch kommenden Radverkehr, der in die Wüllnerstraße rechts abbiegt, eine zusätzliche Lichtsignalanlage. Das Rechtsabbiegen ist immer dann zu ermöglichen, wenn kein Fußverkehr den Templergraben kreuzt.

4.2 Fahrradstraße Annuntiatenbach

Maßnahme 4.2.1 (Versenkbarer Poller Annuntiatenbach)

Die Fahrbahn der in Maßnahme 3.1.2 ausgeschilderten Fahrradstraße Annuntiatenbach wird zwischen Judengasse und Eilfschornsteinstraße verengt und die Durchfahrt wird für Kraftfahrzeuge mit Ausnahme des Linienverkehrs durch einen versenkbaren Poller verhindert.

4.3 Parken

Maßnahme 4.3.1 (Verringerung der Parkplatzanzahl)

Die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Alleerings wird jedes Jahr um 90 gesenkt. Die dadurch gewonnene Fläche soll für die Anlage von sicheren Radverkehrsanlagen, breiteren Fußwegen, Fahrradbügeln, zusätzlichen Grünflächen und Bäumen sowie Ladezonen genutzt werden.

4.4 Nach Schließung des Parkhaus Büchel

Maßnahme 4.4.1 (Fahrradstraße Ursulinerstraße)

Die Ursulinerstraße wird als Fahrradstraße ausgeschildert. Die bestehende Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben.

Maßnahme 4.4.2 (Fahrradstraße Büchel)

Der Büchel wird als Fahrradstraße ausgeschildert.

Maßnahme 4.4.3 (Fahrradstraße Nikolausstraße)

Die Nikolausstraße wird als Fahrradstraße ausgeschildert. Die bestehende Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben.

Maßnahme 4.4.4 (Fahrradstraße Kleinkölnstraße)

Die Kleinkölnstraße wird als Fahrradstraße ausgeschildert. Die bestehende Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben.

Maßnahme 4.4.5 (Fahrradstraße Minoritenstraße)

Die Minoritenstraße wird als Fahrradstraße ausgeschildert. Die bestehende Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben.

Abbildungsverzeichnis

2.1	Erschließungskonzept Kfz-Verkehr	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors	10
2.2	Netzdurchtrennung Kurhausstraße und Komphausbadstraße	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors	11
2.3	Netzdurchtrennung Kapuzinergraben	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors	12
2.4	Netzdurchtrennung Templergraben und Annuntiatenbach	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors	12
2.5	Anhaltewege bei Tempo 30 und Tempo 50	
	Quelle: umweltbundesamt.de, Wirkungen von Tempo 30 an Haupt- verkehrsstraßen	14
2.6	Unfallsituation vor und nach der Tempo-30-Anordnung an drei Haupt- verkehrsstraßen in Schwerin	
	Quelle: umweltbundesamt.de, Wirkungen von Tempo 30 an Haupt- verkehrsstraßen	15
2.7	Fahrradstraße in Freiburg	
	© (i) Payton Chung	22
2.8	Bauliche Veränderungen am Templergraben	
	© (i) Steffen van Bergerem	23
2.9	Fahrradparken am Templergraben	
	© (i) Steffen van Bergerem	24
2.10	Rush Hour in Kopenhagen	
	© (i) (s) (e) Mikael Colville-Andersen	25
2.11	Radverkehrsnetz am Templergraben	
	© inkatlas.com, OpenStreetMap contributors	26