

<b>Vorlage</b>	
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur	<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0270/WP18
Beteiligte Dienststelle/n: FB 01 - Fachbereich Bürger*innendialog und Verwaltungsleitung	<b>Status:</b> öffentlich
FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt	<b>Datum:</b> 28.12.2021
	<b>Verfasser/in:</b> Dez. III / FB 61/300
<b>Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren; hier: Ratsantrag 32/18 der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft vom 09.12.2020</b>	
<b>Ziele:</b>	Klimarelevanz  keine
<b>Beratungsfolge:</b>	
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>
09.02.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte
17.02.2022	Mobilitätsausschuss
	<b>Zuständigkeit</b>
	Anhörung/Empfehlung
	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung damit zu beauftragen, einen Prozess zu einer geänderten Erschließung der Aachener Innenstadt zu starten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung damit, einen Prozess zur geänderten Erschließung der Aachener Innenstadt zu starten.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## PSP-Element Verkehrsentwicklungsplanung 4-120201-905-5

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	180.000	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	180.000	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

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

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

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

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

## Größenordnung der Effekte

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

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

Hinweis: Durch eine geänderte Verkehrsführung für die Aachener Innenstadt ergeben sich sowohl CO<sub>2</sub>-Mehremissionen (durch längere Fahrten mit dem Kfz) als auch Einsparungen (durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel). Eine Verständigung zur Abschätzung der Wirkungen sollte im Rahmen des nun startenden Prozesses stattfinden.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft haben am 09.12.2020 beantragt, dass die Verwaltung ein Konzept für die Neuordnung des Verkehrs innerhalb des Alleenrings erstellen soll. Ziel sei eine deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit des Straßenraums zur sozialen Interaktion.

### **Randbedingungen des Konzeptes aus dem Ratsantrag**

- Ein autoarmes Zentrum innerhalb des Grabenrings. Die Jakobstraße als kurzfristiges Reallabor wird geprüft.
- Eine Regelung der Zufahrtserlaubnis in das autoarme Zentrum für Menschen, die zwingend mit Kraftfahrzeugen in diese Zone einfahren müssen. (*Anwohner\*innen, Besucherinnen von Anwohnerinnen, Inhaberinnen von Stellplätzen innerhalb der Kernzone, mobilitätseingeschränkten Personen, Betriebe mit Stellplätzen innerhalb der Kernzone, Pflegedienste, Handwerkerinnen, Lade- und Lieferverkehr, usw.*)
- Öffentliche Parkhäuser innerhalb des autoarmen Zentrums bleiben auf direktem Weg erreichbar.
- Aufteilung des Gebiets zwischen Alleenring und einschließlich Grabenring in mehrere Zonen z.B. nach dem Vorbild der Städte Gent und Leuven.
- Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV können sich frei und ohne Umwege innerhalb des Alleenrings und innerhalb des Grabenrings bewegen.
- Der Autoverkehr nutzt auf Wegen von Zone zu Zone den Alleen- oder den Außenring.

### **Aus der Begründung des Ratsantrages**

Unsere Mobilität prägt in vielerlei Hinsicht das Aachener Stadtbild und erfordert daher eine einfühlsame und verantwortungsvolle Mobilitätspolitik. Aachen muss eine lebenswerte Stadt bleiben. Eine Stadt, in der Menschen gerne leben und sich gerne aufhalten. Mit geeigneten Mobilitätskonzepten kann Aachen gestärkt werden, das Leben in der Stadt gefördert werden und gleichzeitig für Gäste attraktiv sein. Dies ist auch eine gesellschaftliche Verantwortung.

Der städtische Raum ist die Bühne für die Entwicklung unserer Stadtgesellschaft. Hier müssen die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden damit Menschen sich entdecken, austauschen und verstehen lernen können. Das historisch gewachsene Aachen ist eine besondere Herausforderung bei der Aufteilung des teilweise engen Straßenraums. ÖPNV, Radwege, Bäume, offengelegte Bachläufe, Grünflächen, Aufenthalts- und Verweilzonen sollen zukünftig einen größeren Anteil der begrenzt vorhandenen Fläche erhalten und erfordern kluge Abwägungen und Entscheidungen.

Innerhalb des Grabenrings soll mehr Platz geschaffen werden. Platz für komfortable und barrierefreie Fußwege, Platz für sicheres Radfahren und Platz zum Verweilen, zum Plauschen und zum Bummeln. Der Straßenraum soll so gestaltet werden, dass Menschen bedenkenlos die Straßenseite wechseln können - auch mit Rollator, Kinderwagen oder größeren Einkäufen.

Eine großflächige Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie des ÖPNV innerhalb des Alleenrings kann nur in einer Umgebung mit reduziertem Autoverkehr gelingen. Dafür muss der Autoverkehr auf kluge Weise neu organisiert werden. Damit wird dringend benötigter Platz auf unseren überlasteten Straßen und ein deutlich leiseres Umfeld geschaffen. Der Durchfahrtsverkehr muss dazu die Innenstadt möglichst weiträumig umfahren.

Städte wie Groningen oder neuerdings auch Gent und Leuven zeigen, wie durch eine konsequente Priorisierung der Verkehrsmittel die Lebensqualität einer Stadt deutlich gesteigert werden kann.

Aber auch für Aachen gab es bereits entsprechende Ansätze in der Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 1994, die aufgegriffen und an die heutigen Erfordernisse angepasst werden können.

### **Erste Einschätzung der Verwaltung**

Seitens der Verwaltung wurden in der Vergangenheit verschiedene Konzeptideen auf den Weg gebracht, die sich in einer dem Antrag ähnlichen Art und Weise dem Straßennetz innerhalb des Grabenrings nähern. Bereits die Zielperspektive des mittelfristigen Handlungskonzeptes für das Jahr 2002 des VEP 1994 ähnelt in vielen Aspekten den vorliegenden Antragsvorstellungen.

Aktuellere Vorschläge der Verwaltung beziehen sich auf die Umgestaltung des Grabenringes zum Radverteillerring, die mit großer Mehrheit von der Politik gewünscht mit Konzeptvorschlägen vor der Sommerpause 2021 in den zuständigen Gremien beraten wurde. In der Vorlage sind wesentliche Grundlagen dargestellt, die auch für diesen Ratsantrag relevant sind (Bezirksvertretung Aachen Mitte 09.06.2021, Mobilitätsausschuss 01.07.2021). Im dort beschriebenen Szenario 4b sind neben dem Kfz-Durchfahrtsverbot am Friedrich-Wilhelm-Platz, an vier weiteren Stellen (Templergraben, Jakobstraße, Bushof, Theaterplatz) Netzunterbrechungen für den Kfz-Verkehr dargestellt. Diese haben das Ziel, den Grabenring zu einem als sicher empfundenen Radverteillerring auszubauen. Hierzu liefert aktuell das Reallabor Templergraben Erkenntnisse über die Auswirkungen dieser Sperre für die umliegenden Straßen.

Wie in der Vorlage dargestellt, handelt es sich um „Schleifen“ bei denen die Straßen innerhalb des Alleenringes über diesen erreicht und die Fahrzeuge zu diesem zurückgeführt werden.

Die in Umsetzung befindlichen Reallabore im Templergraben und am Theaterplatz wirken bereits konkret. Im Fall des Theaterplatzes fand die Sperrung für den Kfz-Durchgangsverkehr nach erfolgreicher Evaluierung als grundlegende Rahmenbedingung Eingang in die Auslobungsunterlagen des Realisierungswettbewerbs. Die nun vorliegenden Ergebnisse zeigen eindrucksvoll die Möglichkeiten der gestalterischen Aufwertung ohne die Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt zu beeinträchtigen.

Weitere Erkenntnisse für die Zukunft der Innenstadterschließung sind aus dem beabsichtigten ÖPNV-Gutachten sowie den Gutachten zur Parkraumgestaltung in Aachen zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung einen der Entscheidung vorlaufenden Prozess in Form eines konstruktiven Dialoges der Akteure vor, der folgende Elemente enthalten sollte:

- Erfahrungsbericht aus mind. einer Stadt, die ein Konzept zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs in ihrer Innenstadt umgesetzt hat
- TÖB- und Verbändeanhörung zu den Anforderungen an die Mobilität in der Innenstadt
- Formulierung konkreter Vorschläge im Sinne der Zielsetzung „deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Straßenraums zur sozialen Interaktion“ unter Einbindung der Fachdienststellen, insbesondere des Citymanagements
- Berücksichtigung der Ziele zur Stadtbegrünung (Konzept „Grüne Krone“)
- Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit
- Einbezug des Themenkomplexes „Mobilität der Zukunft“ in den derzeitig konzipierten Zukunftsprozess „Innenstadtmorgen“

Die Ergebnisse des Prozesses münden in die Entwicklung und Vorberatung eines Verwaltungsvorschlages, der Gegenstand der weiteren politischen Beratung sein wird.

Mit der Prozessbegleitung wird ein externes Büro aus Mitteln der Verkehrsentwicklungsplanung beauftragt.

**Anlage/n:**

Ratsantrag 32/18 vom 09.12.2020



## Lebenswerte Aachener Innenstadt

Mobilitätsausschuss  
19.01.2022

[www.aachen.de](http://www.aachen.de)

stadt aachen



# Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren

Ratsantrag Nr. 32/18

Grüne, SPD, Zukunft, Linke  
09. Dezember 2020

[www.aachen.de](http://www.aachen.de)

stadt aachen





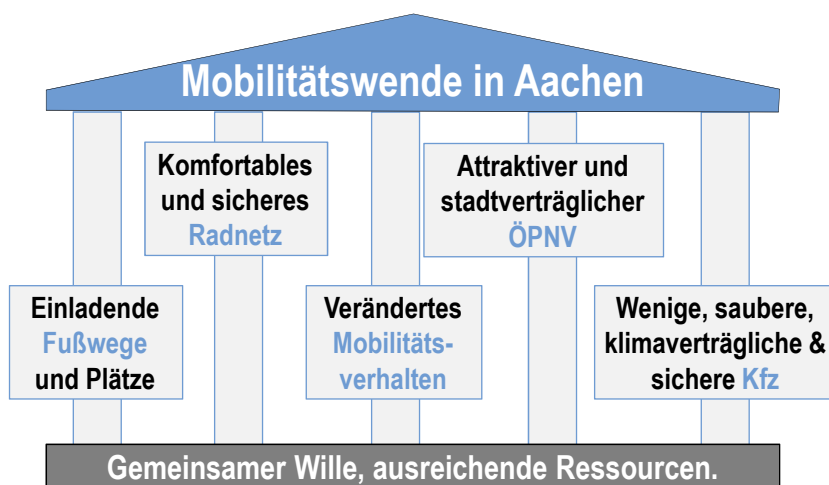
## Auftrag und Ziel

- Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung, ein Konzept für die Neuordnung des Verkehrs innerhalb des Alleinrings zu erstellen.
- Ziel ist eine deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit des Straßenraums zur sozialen Interaktion.



## Mobilitätswende

für eine lebenswerte Innenstadt



## Verkehrsstärken Verkehrsmodell

Vor Corona – Durchfahrtsverbot  
nur am Eisenbrunnen

Kfz pro Tag

Blau: 5-10tsd

Orange 10-20tsd

Rot: > 20tsd



<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23079>

## Inhalte des Konzeptes

- Ein autoarmes Zentrum innerhalb des Grabenrings. Die Jakobstraße als kurzfristiges Reallabor wird geprüft.
- Eine Regelung der Zufahrtserlaubnis in das autoarme Zentrum für Menschen, die zwingend mit Kraftfahrzeugen in diese Zone einfahren müssen. (*Anwohner\*innen, Besucherinnen von Anwohnerinnen, Inhaberinnen von Stellplätzen innerhalb der Kernzone, mobilitätseingeschränkten Personen, Betriebe mit Stellplätzen innerhalb der Kernzone, Pflegedienste, Handwerkerinnen, Lade- und Lieferverkehr, usw.*)
- Öffentliche Parkhäuser innerhalb des autoarmen Zentrums bleiben auf direktem Weg erreichbar.
- Aufteilung des Gebiets zwischen Alleenring und einschließlich Grabenring in mehrere Zonen z.B. nach dem Vorbild der Städte Gent und Leuven.
- Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV können sich frei und ohne Umwege innerhalb des Alleenrings und innerhalb des Grabenrings bewegen.
- Der Autoverkehr nutzt auf Wegen von Zone zu Zone den Alleen- oder den Außenring.

## Begründung (I)

Unsere Mobilität prägt in vielerlei Hinsicht das Aachener Stadtbild und erfordert daher eine einfühlsame und verantwortungsvolle Mobilitätspolitik. Aachen muss eine lebenswerte Stadt bleiben. Eine Stadt, in der Menschen gerne leben und sich gerne aufhalten. Mit geeigneten Mobilitätskonzepten kann Aachen gestärkt werden, das Leben in der Stadt gefördert werden und gleichzeitig für Gäste attraktiv sein. Dies ist auch eine gesellschaftliche Verantwortung.

Der städtische Raum ist die Bühne für die Entwicklung unserer Stadtgesellschaft. Hier müssen die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden damit Menschen sich entdecken, austauschen und verstehen lernen können.

Das historisch gewachsene Aachen ist eine besondere Herausforderung bei der Aufteilung des teilweise engen Straßenraums. ÖPNV, Radwege, Bäume, offengelegte Bachläufe, Grünflächen, Aufenthalts- und Verweilzonen sollen zukünftig einen größeren Anteil der begrenzt vorhandenen Fläche erhalten und erfordern kluge Abwägungen und Entscheidungen.

## Begründung (II)



Innerhalb des Grabenrings soll mehr Platz geschaffen werden. Platz für komfortable und barrierefreie Fußwege, Platz für sicheres Radfahren und Platz zum Verweilen, zum Plauschen und zum Bummeln. Der Straßenraum soll so gestaltet werden, dass Menschen bedenkenlos die Straßenseite wechseln können - auch mit Rollator, Kinderwagen oder größeren Einkäufen.

Eine großflächige Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie des ÖPNV innerhalb des Alleenrings kann nur in einer Umgebung mit reduziertem Autoverkehr gelingen. Dafür muss der Autoverkehr auf kluge Weise neu organisiert werden. Damit wird dringend benötigter Platz auf unseren überlasteten Straßen und ein deutlich leiseres Umfeld geschaffen. Der Durchfahrtsverkehr muss dazu die Innenstadt möglichst weiträumig umfahren.

Städte wie Groningen oder neuerdings auch Gent und Leuven zeigen, wie durch eine konsequente Priorisierung der Verkehrsmittel die Lebensqualität einer Stadt deutlich gesteigert werden kann.

Aber auch für Aachen gab es bereits entsprechende Ansätze in der Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 1994, die aufgegriffen und an die heutigen Erfordernisse angepasst werden können.

# Innenstadtrelevante Mobilitätsprojekte u.a.

1. Umgestaltung Theaterplatz
2. Ansprüche RegioTram
3. Umgestaltung Bushof / Zentralhaltestelle
4. Busnetz Innenstadt
5. Premiumfußwege
6. Rad-Vorrang-Netz
7. Radschnellweg / Wüllnerstraße

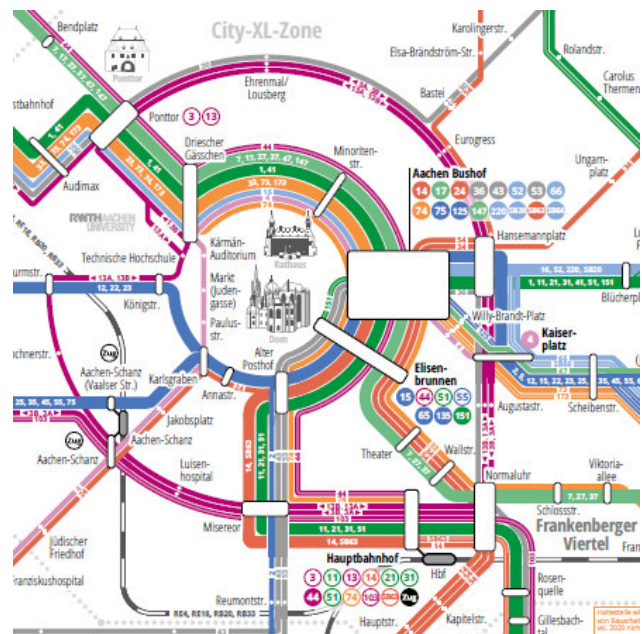


Linie Busbahnhof - Aachener Bahnhof  
**Kommt die Tram zurück in die Städteregion Aachen?**



# Busnetz Innenstadt

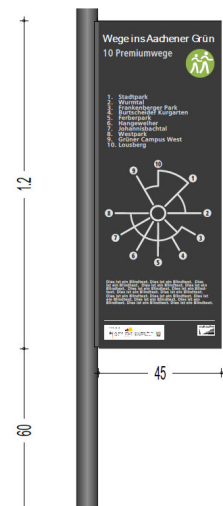
- Möglichst umsteigefreie Verbindungen zw. Stadtteilen und Innenstadt
- Gute Anbindung Hauptbahnhof
- Zentrale Haltestellen Bushof und Elisenbrunnen





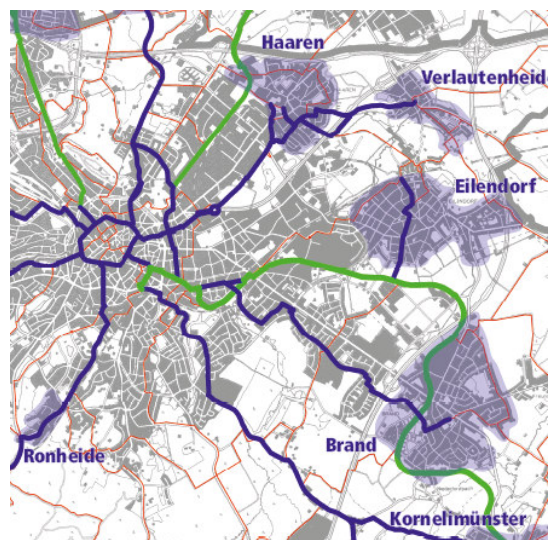
# Premiumfußwege – Wege ins Grüne

komfortabel und barrierefrei von der City zu hochwertigen Grünbereichen



# Rad-Vorrang-Routen: Sicher und komfortabel

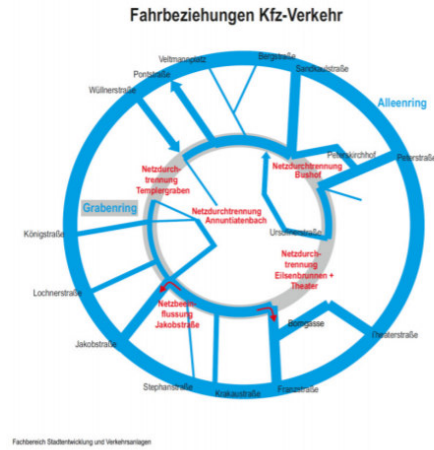
Grabenring als Radverteiler



# Voruntersuchung Grabenring erläutert für RVR-Netz

den Bedarf für Kfz-Sperren am Eisenbrunnen, Templergraben, Annuntiatenbach, Bushof und an der Jakobstraße

## Szenario 4 - Verkürzung der nördlichen und südlichen Schleife (b)

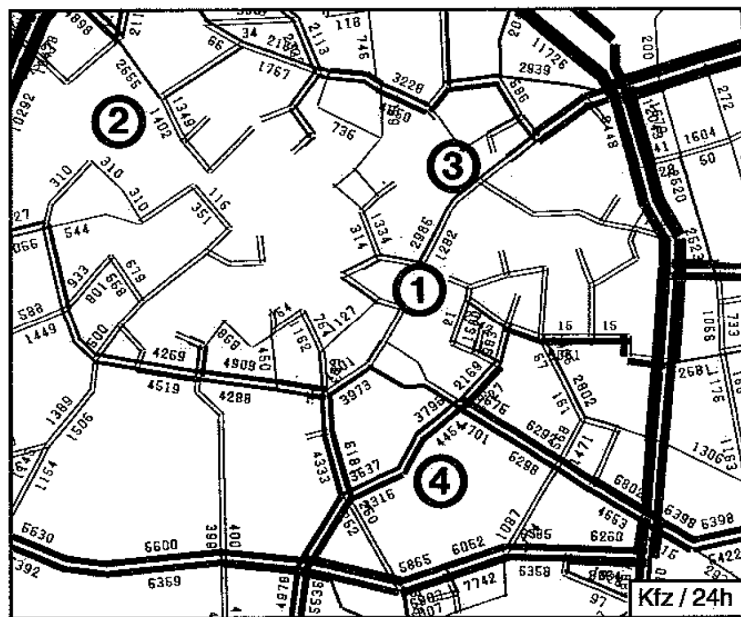


<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23079>

## VEP Aachen 1995

„Push + Pull“-Szenario im „Handlungskonzept 2002“

- **3 Netzerunterbrechungen**
  - 1 Eisenbrunnen
  - 2 Templergraben
  - 3 Bushof (Kurhausstraße)
- **Mehrbelastung Borngasse (4)** durch Verkehrsreduktion am Theater



"Push + Pull"

# Beispiel Gent

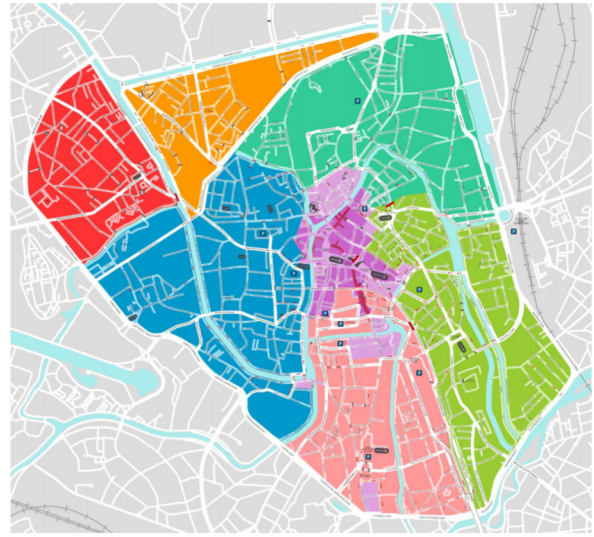
250tsd Einwohner, 60tsd Studierende,  
historische Innenstadt,  
Zonensystem eingeführt 2017

## CIRCULATIEPLAN BINNENSTAD GENT

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent  
24 oktober 2016



De verdere uitwerking van deze doelstellingen leidde uiteindelijk tot de onderstaande figuur.

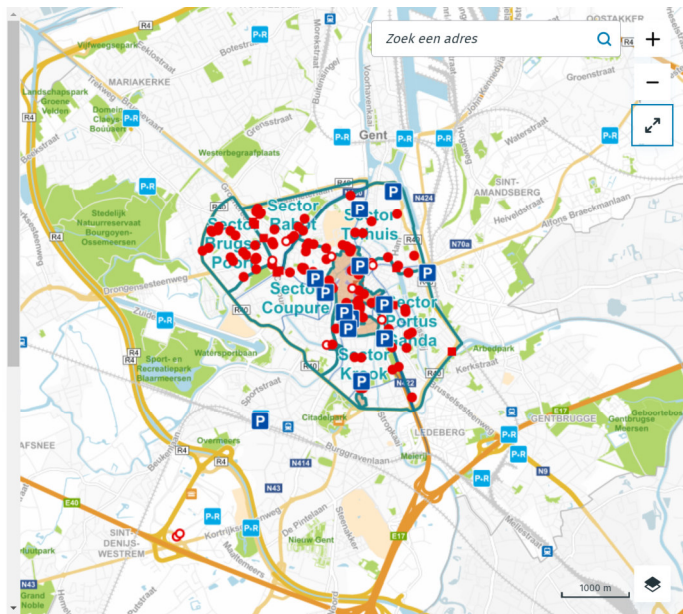


# P+R am Stadtrand von Gent

<https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/cijfers-scholenwerking/mobiliteitsplan-circulatie>

Toon op de kaart

- Parkings**
  - Park-and-Ride
  - Parking
- Knippen**
  - Knip met cameracontrole
  - Knip met palen
  - Knip met middenberm
- Wijzigende rijrichtingen**  
Circulatieplan
  - Geen doorgang
  - Tweerichtingsverkeer
  - Eenrichtingsverkeer
- Aanrijroute R40/B401 naar Parking**
  - Aanrijroute Parking naar R40/B401
  - Belangrijkste invalswegen naar binnenstad
  - Belangrijkste uitvalswegen naar R40/B401
  - Tram- en Busroutes De



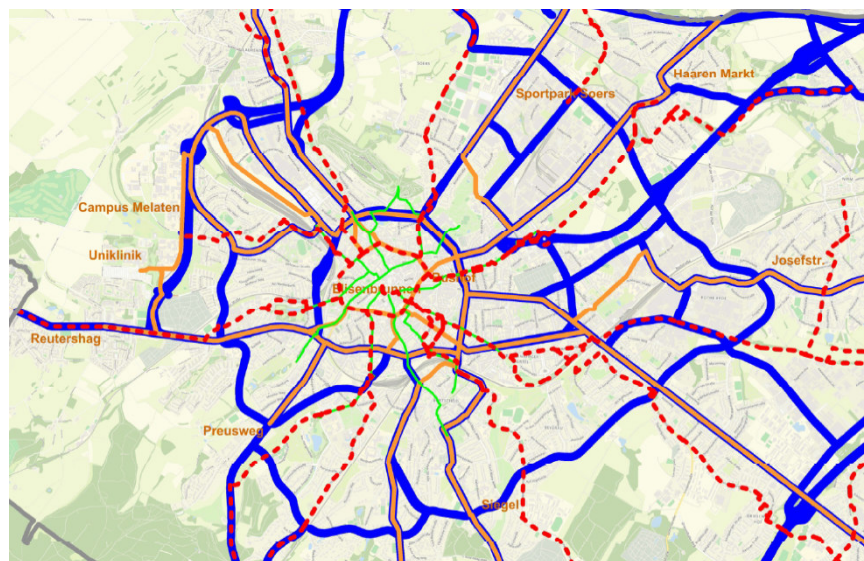


## Literatur zu Gent

- ZEIT ONLINE, 04.06.2018: Einfach mal die Autos aussperren
  - <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-05/gent-nahverkehr-mobilitaet-nachhaltigkeit>
- Nationaler Radverkehrsplan, Präsentation, 89 Seiten
  - [https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/pdf/2014-11-03\\_8-fahrradkommunalkonferenz\\_baets.pdf](https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/pdf/2014-11-03_8-fahrradkommunalkonferenz_baets.pdf)
- VRT NWS, 03.04.2017: Verkehrsberuhigte Zone in Gent in Kraft
  - <https://www.vrt.be/vrtnws/de/2017/04/03/verkehrsberuhigte-zoneingentinkraft-1-2941589/>
- Circulatieplan Binnenstad Gent: 24.10.2016
  - [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/201610\\_24\\_CirculatieplanBinnenstadGent.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/201610_24_CirculatieplanBinnenstadGent.pdf)

## Definierte Hauptachsen in Aachen für alle Verkehrsarten

- Premium-Fußwege
- Rad-Vorrang-Routen
- Bus-Hauptnetz (Entwurf)
- Kfz-Hauptverkehrsstraßen nach RIN





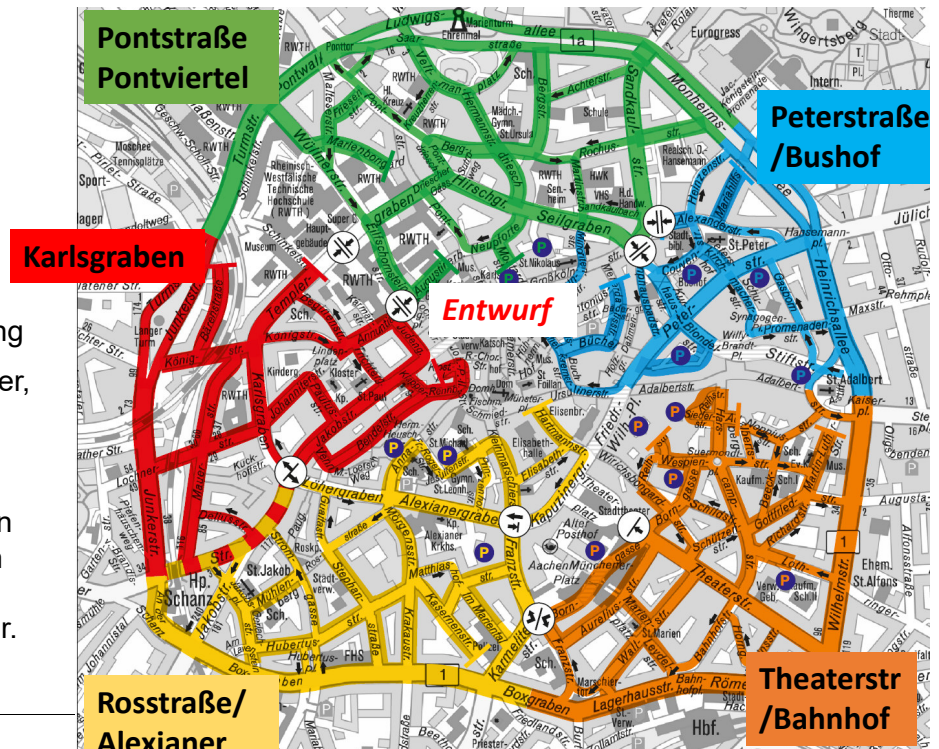
## Für die Ausarbeitung besonders relevante Aspekte

1. Technische und rechtliche Umsetzbarkeit von Sperren bzw. Zufahrtsberechtigungen für Kfz-Verkehr
2. Belange Ver- und Entsorgung und Logistik
3. Erreichbarkeit Parkhäuser / Parkleitsystem
4. Bewohnerparkzonen + Parkraumkonzept
5. Umgestaltung Theaterplatz
6. Umgestaltung Bushof/Zentralhaltestelle



## Eine erste Idee ... zur besseren Veranschaulichung einer geänderten Verkehrsführung

Grundlage: Szenario 4 der  
Voruntersuchung Grabenring  
Alle Straßen und Parkhäuser,  
die vom Alleenring aus  
zwischen den  
Netzunterbrechungen mit  
privaten Kfz erreicht werden  
könnten, gehören zu einem  
(farblich unterschiedenen)  
Innenstadtbereich / Quartier.



## Beteiligungsprozess klären

1. Zu welchem Themenspektrum der „Lebenswerten Innenstadt“ soll beteiligt werden?
2. Welche Gruppen sollen wie beteiligt werden?
  1. Fachdienststellen der Verwaltung
  2. Handel und Logistik
  3. Anlieger
  4. Mobilitätsakteure
  5. Allgemeine Öffentlichkeit
3. Wann soll der MoA eine Rückmeldung erhalten?

