



**Auszug aus der
Niederschrift
der Sitzung der Kommission Barrierefreies Bauen**

Sitzungstermin: Montag, 07.02.2022

Sitzungsbeginn: 15:00 Uhr

Sitzungsende: 17:30 Uhr

Ort, Raum: Zoom-Konferenz

Sitzung des Mobilitätsausschusses am 17.02.2022

Vorlage zu TOP 3 – FB 61/0270/WP18 – Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren: Ratsantrag 32/18 der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft vom 09.12.2020

Beschluss der Kommission Barrierefreies Bauen:

Die Kommission begrüßt, dass ein konstruktiver Dialog aller Akteure stattfinden wird. Die Barrierefreiheit sollte in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung sein.

Für Menschen mit Behinderungen muss gewährleistet werden, dass sie alle notwendigen Ziele (z.B. Ärzte, wichtige Anlaufstellen) in der Innenstadt, z.B. am Templergraben auch weiterhin mit dem PKW anfahren dürfen. Ein großer Personenkreis – Menschen mit Behinderungen und Seniorinnen und Senioren - kann weder das Fahrrad noch den ÖPNV nutzen. Dies muss berücksichtigt werden.

Das Modell des Shared-Space lehnt die Kommission ab. Eine Orientierung für Menschen mit Behinderungen ist nicht vorhanden. Hochgradig sehbehinderte und blinde Menschen sowie hörgeschädigte und gehörlose Menschen können Fahrzeuge, die die gemeinsame Mischverkehrsfläche nutzen, nicht rechtzeitig wahrnehmen. Ihnen wird bei Umsetzung der Planung eine nicht vorhandene Sicherheit vorgetäuscht.

Vorlage zu TOP 5 - FB 61/0321/WP18 - Salierallee; hier: Bauliche Anpassung nach Regionetz-Maßnahme

Beschluss der Kommission Barrierefreies Bauen:

Die Kommission bittet darum, unsere Einlassungen den Bürger*innen bereits bei der Bürgerinformation zur Kenntnis zu bringen. Dadurch entsteht mehr Verständnis für die Belange der Menschen mit Behinderungen.

Die Kommission begrüßt zunächst grundsätzlich, dass die Gehwege deutlich vergrößert werden. Im Einzelnen befürwortet sie die Varianten 2 und 4c, da in diesen der Gehweg das Mindestmaß laut RAST06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) von 2,50 m aufweist. Die H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) empfehlen grundsätzlich 2,70 m, diese können aber in Variante 2 auf 2,50 m reduziert werden, da der Radverkehr nicht niveaugleich mit dem Gehweg geführt wird.

Sollte allerdings die Führung doch niveaugleich ausgestaltet werden ist, eine bauliche Trennung zu installieren, die nicht die Gehwegbreite verschmälern darf (siehe auch Radentscheid Ziel 3 „Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.“)

Bei einer Hauptverkehrsstraße gerade mit vielen Schulen im näheren Umfeld und daraus resultierendem punktuell starken Busverkehr, muss der Gehweg eine Regelbreite von mind. 2,70 m – zumindest aber 2,50 m – haben und es darf an solchen längeren Abschnitten von ca. 750 m nicht von Anfang an eine Ausnahme gemacht werden.

Insbesondere im Hinblick auf die Inklusion an Schulen ist es unabdingbar, hier ein Leitsystem aus Rippen- und Noppenplatten mit Regel-Gehwegbreite vorzusehen. Zudem ist noch zu klären, wie die Haltestellen ausgestattet und gestaltet werden, da dort teils Wartehäuschen vorzusehen sind.

Da Menschen mit Behinderungen im Not- bzw. Gefahrenfall die Protected Bike Lane queren müssen, ist ein Abstand zwischen den einzelnen Elementen von mindestens 90 cm vorzusehen, damit Rollstuhl-Nutzende und Rollator-Nutzende die Fahrbahn queren können. Die Elemente sind kontrastreich zu gestalten, damit Menschen mit einer hochgradigen Sehbehinderung (z.B. mit einem stark eingeschränkten Sichtfeld) die Elemente wahrnehmen können und somit nicht über die einzelnen Elemente in den fließenden Pkw-Verkehr geraten.

Die Kommission bittet nach dem Motto „Nichts über uns - ohne uns!“ darum, frühzeitig in weitere Planungen eingebunden zu werden.

Vorlage zu TOP 8 - FB 61/0327/WP18 - Kommunalen Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1: Umgestaltung der Krefelder Straße zwischen Soerser Weg und Bastei (Bürger*inneninformation)

Beschluss der Kommission Barrierefreies Bauen:

Da Menschen mit Behinderungen im Not- bzw. Gefahrenfall die Protected Bike Lane queren müssen, ist ein Abstand zwischen den einzelnen Elementen von mindestens 90 cm vorzusehen, damit Rollstuhl-Nutzende und Rollator-Nutzende die Fahrbahn queren können.

Die Elemente sind kontrastreich zu gestalten, damit Menschen mit einer hochgradigen Sehbehinderung (z.B. mit einem stark eingeschränkten Sichtfeld) die Elemente wahrnehmen können und somit nicht über die einzelnen Elemente in den fließenden Pkw-Verkehr geraten.

An die Vorsitzende des Mobilitätsausschusses Frau Monika Wenzel

An die Mitglieder des Mobilitätsausschusses

Stellungnahme der Kommission Barrierefreies Bauen zum Mobilitätsausschusses am 17.02.2022

zu TO 11 Mikromobilität free floating - Es wird mündlich berichtet.

leider keine Vorlage vorhanden

Leider nahm die zuständige Bauverwaltung nicht an der Sitzung der Kommission teil. Daher konnten wir unsere Belange hier nicht mitteilen. Da die Auswirkungen des free floatings aber insbesondere Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen betrifft, nutzen wir diesen Weg zu ihrer Information und bitten darum diesen Punkt zu vertagen, damit die Kommission zu einer schriftlichen Vorlage Stellung nehmen kann.

Die grundsätzliche Problematik der E-Tret-Roller für zu Fuß Gehende, insbesondere für Menschen mit Behinderungen, haben wir bereits vor Einführung der E-Tret-Roller der Stadtverwaltung zur Kenntnis gebracht. In der untenstehenden Anlage finden Sie nochmals die wichtigsten Punkte einschließlich Begründungen aus diesem Papier.

Die Brisanz, die das Abstellen von E-Tret-Rollern auf öffentlichen Fußwegen mit sich bringt, ist jedem aus dem täglichen Leben bekannt. Gerade aber hochgradig sehbehinderte oder blinde Menschen sehen diese Stolperfallen nicht und riskieren Stürze und starke Verletzungen. Aber auch auf Rollen angewiesene Menschen sind zu großen Umwegen gezwungen, da die Gehwege oft zu schmal sind um an den Hindernissen vorbei zu kommen.

Caline Strack

(Vorsitzende der Kommission Barrierefreies Bauen)

Anlage: siehe untenstehend

E-Tret-Roller

Forderungen an die Rahmenbedingungen für E-Tret-Roller aus Sicht der Barrierefreiheit

Forderungen:

1. Nicht nur Ärgernis, sondern Gefahr für Leib und Leben:
Abgestellte E-Tret-Roller werden oft zu Stolperfallen und/oder verhindern das Nutzen der Gehwege.
2. In Verkehrsberuhigten Bereichen brauchen wir zwingend einen geschützten Bereich für zu Fuß Gehende.
3. Verbotszonen für E-Tret-Roller ausweisen, insbesondere für Fußgängerzonen, Spielstraßen.
4. Parkgebotszonen ausweisen, damit sie nicht überall rumstehen und nur bestimmte Flächen zum Parken erlaubt sind.

5. E-Tret-Roller dürfen nicht an der Hauskante abgestellt werden, wenn es kein Leitsystem für ALLE gibt.
6. E-Tret-Roller dürfen auf keinen Fall auf dem „Leitsystem für ALLE“ abgestellt werden.

Begründungen:

Zu 1. E-Tret-Roller werden oft einfach irgendwo abgestellt. Dies führt dazu, dass Menschen mit hochgradiger Sehbehinderung und auch Blinde über die E-Tret-Roller stolpern bzw. teils schwer stürzen. Aber auch für mobilitätseingeschränkte Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellen die E-Tret-Roller ein teils nicht zu überwindendes Hindernis dar. Dies führt dazu, dass sie den E-Tret-Rollern ausweichen müssen. Bei schmalen Gehwegen ist dies oft nicht möglich, so dass teils weite Umwege in Kauf genommen werden müssen oder aber die Fahrbahn genutzt werden muss, welches zu Unfällen führen kann.

Zu 2. In verkehrsberuhigten Bereichen – oft auch Spielstraßen genannt – dürfen zu Fuß Gehende die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt. Für Menschen mit Behinderung ist es erforderlich auch hier einen geschützten Bereich zu haben. Denn z. B. Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen können nicht schnell, ähnlich wie ältere Menschen, und spontan auf Fahrzeuge wie Pkw, Fahrräder oder E-Tret-Roller reagieren und zur Seite springen. Menschen mit Sehbehinderungen oder Blinde nehmen Fahrräder oder E-Tret-Roller gar nicht wahr, aber auch für Menschen mit Hörschädigung oder gehörlose Menschen stellen die E-Tret-Roller eine Gefahr dar, weil sie diese nicht hören können. Daher stellen bspw. E-Tret-Roller auch hier eine konkrete Gefahr für diese Menschen dar.

Zu 3. Fußgängerzonen sind grundsätzlich einen geschützten Bereich für zu Fuß Gehende. Wenn diese aber für Radfahrende und/oder E-Tret-Roller frei gegeben werden, ist eine gefahrlose Nutzung der Fußgängerzone für Menschen mit Behinderung, aber auch für ältere Menschen, nicht gegeben.
Wichtig: sollte das Zusatzschild „Radfahrer frei“ (Zeichen 1022-10) bestimmte Zeiten für Radverkehr freigeben, gilt explizit nicht für E-Tret-Roller.

Zu 4. Es sollten aus diesen Gründen grundsätzlich Fußgängerzonen und Spielstraßen als Verbotzone für E-Tret-Roller / Radfahrende ausgewiesen werden.

Zu 5. Parkgebotszonen sollten ausgewiesen werden, damit die E-Tret-Roller nicht überall rumstehen und zu Stolperfallen werden; zudem würden die E-Tret-Roller auch nicht denkmalgeschützte Bereiche verschandeln. Zuwiderhandlungen müssen entsprechend geahndet werden. Diese Parkgebotszonen sind mit der Kommission barrierefreies Bauen abzustimmen.

Zu 6. E-Tret-Roller dürfen nicht an der Hauskante abgestellt werden, wenn kein Leitsystem für ALLE vorhanden ist. Da diese dann die innere Leitlinie für Menschen mit Sehschädigung bzw. Blinde darstellt (FGSV, H BVA, S. 31, Bild 13: Leitlinien-Prinzip mit Belagwechsel im Seitenraum).

Zu 7. Das Leitsystem für ALLE dient den zu Fuß Gehenden, damit die Stadt ohne Einschränkungen zu Fuß erkundet werden kann. Daher darf das Leitsystem auf keinen Fall durch parkende Fahrzeuge aller Art, aber erst Recht nicht durch E-Tret-Roller blockiert werden.

Mitteilung der Verwaltung

für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 17.02.2022

Gottfried-, Richard-, Martin-Luther-Straße - Baubeginn Straßenbau

Sehr geehrte Damen und Herren,
auf Grundlage der Beschlussfassung des Mobilitätsausschusses vom 27.06.2019 kann nach Abschluss der Bautätigkeit durch die Firma Regionetz von Ende Januar 2022 nun der Umbau der oben genannten öffentlichen Verkehrsfläche beginnen. Die entsprechende Bauauftragsvergabe ist inzwischen an die Firma DREUW erfolgt.

Der Straßenbau beginnt nach dem ersten Abstimmungstermin vom 31.01.2022 voraussichtlich Ende Februar 2022, sofern die Witterungsverhältnisse es zulassen, mit den Arbeiten in der Martin-Luther-Straße. Dabei können die Arbeiten erst aufgenommen werden, wenn sichergestellt ist, dass

- das ausgeschriebene Material lieferbar ist,
- eine Verkehrsordnung vorliegt,
- alle weiteren Auflagen erfüllt wurden und
- es keine absehbaren, coronabedingten Beschränkungen geben wird.

Die Gesamtmaßnahme wurde zur Ausführung in die folgenden vier Bauabschnitte unterteilt:

- Martin-Luther-Straße (vom Kaiserplatz bis zur Einmündung Wespienstraße)
- Knotenpunkt (Martin-Luther-Straße zwischen Wespienstraße und Gottfriedstraße)
- Richardstraße (zwischen Gottfried- und Lothringerstraße) sowie
- Parkplatz Gottfriedstraße

Insbesondere die ersten beiden Bauabschnitte sind in Bezug auf die bauzeitliche Erschließung für die Anwohner*innen belastender als bei üblichen Straßenbaumaßnahmen, da infolge der Sackgasse zum Kaiserplatz keine beidseitige Zufahrt an das Baufeld ermöglicht werden kann. In Verbindung mit dem bautechnisch notwendigen Baubeginn im Tiefpunkt der Martin-Luther-Straße ist die Anfahrt privater Stellplätze und die Nutzung durch Liefer- und Ladeverkehr bis zur Fertigstellung der Einmündung Wespienstraße insbesondere für die kaiserplatznahen Anwohner*innen mit den langwierigsten Einschränkungen von ca. 5-6 Monaten verbunden. Erkennbare sowie vermeidbare Verzögerungen sind daher vor Baubeginn unbedingt auszuschließen, um die Dauer der Einschränkungen durch einen zügigen Baufortschritt auf das notwendige Maß zu reduzieren.

Die rettungstechnische Erschließung wird während der gesamten Baumaßnahme gewährleistet.

Die reine Bauzeit der Straßenbaumaßnahme wurde vorab mit ambitionierten 10 Monaten veranschlagt. Behinderungen durch archäologische Funde oder ungünstige Witterungsverhältnisse, aber auch Feier- und Ferientage verlängern die Gesamtbauzeit entsprechen.

In Vertretung

(Frauke Burgdorff)
Stadtbaurätin

Mitteilung der Verwaltung

für die Sitzung Mobilitätsausschuss am 17.2.2022

Start des Lastenradförderprogramms für Aachener Familien

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 30.09.2021 wurde im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) die Auslobung eines städtischen Förderprogramms zur Beschaffung von Lastenfahrrädern für Familien mit Kindern beschlossen. Ziel ist es, einen wichtigen Anreiz zum Umstieg auf eine nachhaltigere Mobilität zu geben, innerstädtische Verkehre möglichst emissionsfrei zu gestalten und damit einen signifikanten Beitrag zum Erreichen der Klimaziele zu leisten.

Das Förderprogramm ist ausgearbeitet, in einem ersten Fördertopf stehen Mittel in Höhe von 200.000 Euro bereit. Die Förderung wird nach dem sogenannten Windhundprinzip vergeben, d.h. ohne zeitliche Befristung, bis die Mittel erschöpft sind. Eine Antragsstellung soll ab dem 21.02.2022 für in Aachen gemeldete Familien und Alleinerziehende möglich sein, in deren Haushalt mindestens ein minderjähriges Kind gemeldet ist. Die Höhe der Förderung beträgt für E-Lastenräder 1.600 Euro und für Lastenräder ohne elektrische Tretunterstützung 1.000 Euro. Antragsstellende die in Besitz eines Aachen-Passes sind, erhalten eine um 1.000 Euro erhöhte Förderung welche bei insgesamt 85% der Anschaffungskosten gedeckelt ist.

Es wird davon ausgegangen, dass ca. 130 Lastenräder in diesem ersten Zeitraum gefördert werden können. Um das Förderprogramm und die Förderbedingungen evaluieren und weiterentwickeln zu können, sollen die Antragsstellenden zudem an einer Begleitumfrage teilnehmen.

Die Integration eines „Autoersatzbonus“ war nach eingehender Prüfung nicht möglich, da der Nichtbesitz und die Nichtverwendung eines PKWs rechtlich nicht zuverlässig überprüfbar ist. Es wird von Seiten der Verwaltung jedoch weiterhin nach einer Möglichkeit gesucht einen gesonderten umweltpolitischen Anreiz in die Richtlinie der nächsten Förderrunden aufzunehmen.

Weitere Informationen und Details zum Programm sind auf der Website der Stadt Aachen unter aachen.de/lara zu finden.

Anlagen:

Anlage 1 – Förderrichtlinie LaRa – das Aachener Lastenrad-Förderprogramm

Förderrichtlinie

LaRa – das Aachener Lastenrad-Förderprogramm

(Stand: 10.02.2022)

1. Ziele der Förderung

Die Stadt Aachen setzt sich für eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität ein. Dazu wurde unter anderem 2018 ein Förderprogramm für gewerblich genutzte Lastenräder ins Leben gerufen. Nachdem diese Förderung erfolgreich abgeschlossen wurde, sollen nun Aachener Familien mit einem eigenen Förderprogramm beim Kauf eines Lastenrades unterstützt werden. Ziel ist es alternative Transportformen sichtbar zu machen, zum Umstieg zu motivieren und damit den Kfz-Bestand und die Kfz-Fahrten in der Stadt zu verringern.

2. Antragsberechtigung

Gefördert werden Familien, eingetragene Lebenspartnerschaften und Alleinerziehende mit mindestens einem im Haushalt lebenden Kind. Folgende Bedingungen müssen erfüllt sein:

- Erstwohnsitz in Aachen
- mindestens ein Kind (bis 18 Jahre) im eigenen Haushalt

Zusätzlich werden Antragsgemeinschaften mit mindestens drei Antragstellenden gefördert. Die/der Hauptantragsstellende muss alle genannten Kriterien erfüllen, die Nebenantragsstellenden müssen ihren Erstwohnsitz in Aachen haben.

Unter den genannten Voraussetzungen und auf Basis einer Einwilligung nach Art. 6 Abs. 1 lit. a) DS-GVO werden von Antragstellenden personenbezogene Daten in folgendem Umfang erhoben und verarbeitet.

- Nachname, Vorname und Geburtsdatum der antragstellenden Person.
- Nachname, Vorname und Geburtsdatum des im Haushalt des Erstwohnsitzes Aachen lebenden Kindes.
- Anschrift (Erstwohnsitz in Aachen) und Kommunikationsdaten (Telefonnummer, Mail-Adresse).

Die den Antrag bearbeitende Stelle ist berechtigt, diese Daten durch einen Abgleich mit den Meldedaten bei der Stadt Aachen zu validieren.

3. Fördergegenstand

Gefördert wird der Kauf eines neuen zwei- oder dreirädrigen, serienmäßigen Lastenrades, welches mehr Ladevolumen bzw. -gewicht als ein herkömmliches Fahrrad aufnehmen kann. Der Transportzweck steht beim Lastenrad im Vordergrund und führt zu einer speziellen Bauform. Es muss daher folgende Voraussetzungen erfüllen:

- verlängerter Radstand von mindestens 130 cm bei zweirädrigen Lastenrädern
- Zulassung für mindestens 40 kg Zuladung (ohne Fahrer)
- Transportmöglichkeit, die unlösbar mit dem Lastenrad verbunden ist, mit einem Transportvolumen von mindestens 140 Litern

Abweichend davon werden auch so genannte Longtails/ Backpacker gefördert, wenn für diese Lastenräder fahrzeugetypische Komponenten gekauft werden, welche auch diese Räder zum Einsatz als Lastenrad befähigen und sich dadurch eindeutig von einem normalen Pedelec unterscheiden.

Dazu gehört bspw. die Kombination eines festverschraubten Transportbehälters am Lenker mit einem oder mehreren Kindersitzen hinter dem Fahrersitz. Ein einfacher Kindersitz reicht zur Erlangung der Förderfähigkeit nicht aus. Die Stadt Aachen behält sich das Recht vor, Förderanträge abzulehnen, wenn die Befähigung zum Lastenrad nicht oder nicht eindeutig einzuordnen ist.

Gefördert werden zulassungs- und versicherungsfreie Lastenfahräder mit oder ohne batterieelektrischer Tretunterstützung. E-Lastenräder dürfen eine maximale Motorleistung von 250 Watt nicht überschreiten

Nicht förderfähig sind:

- Pedelecs (E-Bikes) ohne Auf- oder Anbauten zum Lasten- oder Personentransport
- der Erwerb von gebrauchten Lastenrädern
- Lastenräder die nicht den Anforderungen der StVZO genügen
- Eigenleistungen sowie Finanzierungs-, Zins- oder Nebenkosten

4. Förderfähige Anschaffungsart

- Gefördert wird nur der Neuerwerb von Lastenfahrädern.
- Die Kaufprämie darf als Anzahlung bei Ratenkäufen verwendet werden.
- Leasing ist zulässig, sofern der Leasingvertrag auf drei Jahre begrenzt ist und die Absicht für eine darauffolgende Übernahme des Lastenrades durch den/ die Antragsstellenden schriftlich gegenüber der Stadt erklärt wird.

5. Förderhöhe

- Der Kauf eines E-Lastenrades wird mit einem einmaligen Zuschuss in Höhe von 1.600 Euro gefördert.
- Beim Kauf eines Lastenrades ohne elektrische Unterstützung beträgt der Zuschuss 1.000 Euro.
- Eine Kombination mit weiteren Zuschüssen (Bund/ Land NRW) ist möglich, die Förderquote darf 60% der Anschaffungskosten jedoch nicht übersteigen. Der Zuschuss der Stadt Aachen wird nachrangig gegeben und um den entsprechenden Betrag gekürzt, falls die genannte Förderquote überschritten wird.
- Antragsstellende die ihren Aachen-Pass (aachen.de/aachenpass) vorlegen, erhalten eine zusätzliche Förderung in Höhe von 1.000 Euro. Die prozentuale Gesamtförderhöhe darf 85% der Anschaffungskosten nicht überschreiten.

6. Maximale Förderanzahl

Pro Haushalt kann nur ein Förderantrag gestellt werden.

7. Fördervolumen

Anträge können 2022 bis zu einem Fördervolumen von 200.000 € bewilligt werden. Die Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs und der Antragsberechtigung bewilligt, bis das Fördervolumen erschöpft ist (sogn. Windhundverfahren).

8. Nutzungspflicht

Wer einen Zuschuss erhält, verpflichtet sich dazu, das geförderte Lastenrad mindestens drei Jahre im eigenen Haushalt zu nutzen. Bei Verkauf des Lastenrades vor Ablauf dieses Zeitraums ist der Zuschuss in anteiliger Höhe zurückzuzahlen. Der Verkauf muss der Stadt Aachen vorab gemeldet werden.

Wer eine Förderung erhält, verpflichtet sich zum sichtbaren Anbringen eines von der Stadt Aachen bereitgestellten Aufklebers auf dem geförderten Lastenrad für mindestens 3 Jahre.

9. Monitoring

Wer eine Förderung erhält verpflichtet sich an einer Nachbefragung teilzunehmen, bei der unter anderem die mit dem Fahrzeug gefahrene Distanz abgefragt wird.

10. Rückforderung der Fördermittel

Die Stadt Aachen behält sich vor, den Zuschuss zurückzufordern, wenn

- Die Zuwendung durch falsche oder unvollständige Angaben erwirkt wurde.
- Die Nutzungsverpflichtung nicht erfüllt wurde
- Der Fördergegenstand vor Ablauf der Nutzungsverpflichtung veräußert wurde
- die Einwilligung zur Verarbeitung der personenbezogenen Daten von der antragstellenden Person widerrufen wurde.

11. Förderperiode

Eine Antragsstellung ist frühestens ab dem 21.02.2022 möglich.

Mitteilung der Verwaltung

für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 17.02.2022

Ausrichtung der 16. Fahrradkommunalkonferenz in Aachen im November 2022

Die Stadt Aachen hat sich im letzten Jahr auf die Ausrichtung der 16. Fahrradkommunalkonferenz im November 2022 beworben und erhielt dafür am 1.2.2022 den Zuschlag.

Maßgeblich für die Zuschlagsentscheidung waren die in der Bewerbung transportierte Motivation der Stadt, sich weiter hohe Ziele in der Radverkehrsförderung zu stecken, die vorgeschlagenen Konferenzthemen in Bezug auf aktuelle Fragestellungen im Radverkehr, zahlreiche in Aachen geplante und sich im Bau befindende Maßnahmen, der Radentscheid Aachen, das Integrierte Klimaschutzkonzept sowie Erfahrungen mit der Ausrichtung der CIVITAS Konferenz 2021 als hybride Veranstaltung.

Die Konferenz ermöglicht Entscheidern, Planern und der interessierten Fachöffentlichkeit in Aachen und der StädteRegion eine Plattform für den kommunalen Austausch und liefert wichtige Impulse zur Anreicherung und Verbesserung der Arbeit im Bereich der Radverkehrsplanung und -förderung.

Die Konferenz soll aus 2 Konferenztagen mit ca. 250 bis 300 Teilnehmenden, 2 weiteren Tagen mit einem fachlichen Austausch in kleineren Gruppen (Bund-Länder-Arbeitskreis) sowie optionalem Rahmenprogramm bestehen.

Die Gesamtkoordination der Konferenz liegt beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) und wird gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Hierunter fallen u.a. auch organisatorische Aufgaben, das Teilnehmer*innenmanagement, das Marketing und die Moderation von Arbeitsgruppen. Das Thema der Konferenz wird in Abstimmung mit dem Land, dem BAG, dem BMVI und dem Difu gesetzt. Als Mitveranstalter und ideelle Partner sind der Deutsche Städtetag, der Deutsche Landkreistag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund auf der Konferenz vertreten. Auch die Kommunale Koordinierungsgruppe Radverkehr (KoKoRad) als Vernetzungsgremium zwischen Kommunen und Spitzenverbänden wird auf der Konferenz eingebunden. Die im Zusammenhang mit der örtlichen Ausrichtung stehenden konsumtiven Kosten (Räume, Catering, Technik) werden durch die Stadt Aachen getragen. Entsprechende Mittel stehen im Haushaltsplanentwurf für 2022 bereit. Die Finanzierung kann aus den eingeplanten Mitteln zur Umsetzung einer Mobilitätskampagne erfolgen (PSP 4-120201-947-3 - Kampagne und Förderprogramm Mobilitätswende). Eine Ko-Finanzierung i.H.v. 50% der Gesamtkosten wurde durch das Land Nordrhein-Westfalen bereits in Aussicht gestellt.



Bürger*inneninformation Alt-Haarener Straße & St. Germanus

Donnerstag, den 24.02.2022
18.00 bis 20.00 Uhr

als digitale Veranstaltung die live übertragen
wird: www.youtube.com/stadtaachen

Es ist keine Voranmeldung erforderlich.
Weitere Informationen und Unterlagen gibt es
im Internet unter www.aachen.de/baustellen.

Senden Sie Ihre Fragen und Anregungen an
alt-haarener-str@mail.aachen.de oder
nutzen Sie den Briefkasten im Foyer des
Verwaltungsgebäudes „Am Marschierort“
(Lagerhausstraße 20, 52064 Aachen).

Mo – Do 08:00 bis 18:00 Uhr
Fr 08:00 bis 14:00 Uhr

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

die Alt-Haarener Straße wird im Abschnitt
zwischen Friedenstraße und Haarener Gracht
aufgrund von mehreren gleichartigen Unfällen
mit Radfahrer*innen als Unfallschwerpunkt ein-
geordnet. Zum Schutz der Radfahrer*innen wird
die Straßenaufteilung verändert.

Zusätzlich wird der Platz um die Kirche St.
Germanus umgestaltet.

Diese anstehenden Maßnahmen möchten wir
Ihnen im Rahmen der Bürger*inneninformation
vorstellen.

Ihr Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und
Mobilitätsinfrastruktur



Bürger*innenbeteiligung

Alte Vaalser Straße

Montag, 21.02.2022
18.30 – 20.30 Uhr

Videokonferenz live:
www.youtube.com/stadtaachen

Wenn Sie sich in die Videokonferenz einbringen möchten, finden Sie die Zugangsdaten am Tag der Veranstaltung unter www.aachen.de/altevaalserstrasse

Senden Sie Ihre Fragen und Anregungen an:
altevaalserstrasse@mail.aachen.de

Auslage der Unterlagen im Foyer des Verwaltungsgebäudes „Am Marschiertor“
Lagerhausstraße 20, 52064 Aachen

Vom 07.02.2022 bis 07.03.2022

Mo – Do 8 bis 17 Uhr

Fr 8 bis 14 Uhr

Im Verwaltungsgebäude gilt die 3G-Regel!

Unterlagen auch im Internet unter:
www.aachen.de/altevaalserstrasse

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger!

Im Rahmen des von der EU geförderten grenzüberschreitenden Radverkehrsprojekts „Cycling Connects“ zwischen Deutschland und den Niederlanden wurde die Idee entwickelt, die Alte Vaalser Straße als Fahrradstraße einzurichten.

Die Verwaltung möchte mit der Öffentlichkeit zu der ausgearbeiteten Planung in einen Dialog eintreten. Hierbei wird insbesondere darauf eingegangen, welche Regeln in Fahrradstraßen gelten und wie sich die Einrichtung einer solchen auf die Alte Vaalser Straße auswirken würde.

Die Ihrerseits formulierten Fragen und Anregungen werden in die daran anschließende politische Beratung eingehen.

Ihr Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur