

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0718/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 05.07.2023
		Verfasser/in: Dez. III FB 61/300
Mobilitätskonzept Aachen-Brand, Vorstellung der Ergebnisse		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Entscheidung
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, das Umsetzungskonzept insbesondere in Bezug auf kurzfristig realisierbare Maßnahmenvorschläge unter Berücksichtigung von Ergebnissen der politischen Beratung weiter auszuarbeiten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, das Umsetzungskonzept insbesondere in Bezug auf kurzfristig realisierbare Maßnahmenvorschläge unter Berücksichtigung von Ergebnissen der politischen Beratung weiter auszuarbeiten.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

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

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

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

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

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

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

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

Größenordnung der Effekte

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

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

gering	<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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Das Mobilitätskonzept Aachen Brand soll als Leitlinie für die zukünftige, nachhaltige klimafreundliche Mobilitätsentwicklung in Aachen Brand dienen. Mit der Umsetzung von einzelnen Maßnahmen werden positive Effekte auf den Klimaschutz erwartet, die zum aktuellen Zeitpunkt aber noch nicht ermittelbar sind.

Erläuterungen:

Auf Grundlage von Ratsanträgen der CDU-Fraktion und der Grünen-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Brand wurde die Verwaltung durch entsprechende Beschlüsse der Bezirksvertretung am 09.12.2020 und des Mobilitätsausschusses am 18.02.2021 beauftragt, die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für den Bezirk Aachen-Brand auszuschreiben. Nach dem Ausschreibungsverfahren wurde Ende 2021 der Auftrag an das Büro Spiekermann Ingenieure, Düsseldorf, vergeben.

Ziel des erarbeiteten Konzeptes ist, in Ergänzung und unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Pläne und Konzepte (z.B. Verkehrsentwicklungsplanung, Integriertes Klimaschutzkonzept) eine Leitlinie für die zukünftige, nachhaltige und integrierte Mobilitätsentwicklung und das darauf gerichtete politische Handeln im Bezirk auszuarbeiten.

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes orientierte sich an den Leitlinien der auf europäischer Ebene als Richtlinie erlassenen „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP), die zum Ziel haben, ganzheitlich, langfristig und nachhaltig einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Dafür werden nicht nur alle relevanten Formen der Mobilität in die Planung einbezogen, sondern auch die Bedürfnisse der Bürger*innen und Nutzer*innen des öffentlichen Raums in den Mittelpunkt gestellt.

Durch die Beteiligung von Öffentlichkeit und relevanten Stakeholdern wurden zahlreiche Hinweise und Vorschläge aufgegriffen. Dazu wurde u. a. eine digitale Beteiligungsplattform genutzt und ein Infostand auf dem Fest des Bürgervereins Brand im September 2022 genutzt. Daneben wurden verschiedene, öffentliche Veranstaltungen (Bürgerwerkstatt, öffentliche Radrundfahrt respektive Ortsbegehung mit den Planer*innen, Zukunftswerkstatt sowie eine Kinder- und Jugendkonferenz) durchgeführt, die den direkten Austausch mit dem Planer-Team ermöglichten. Auch die kontinuierliche Abstimmung mit Akteuren aus Aachen-Brand, der Fachverwaltung und weiteren mobilitätsrelevanten Stakeholdern waren ein zentraler Bestandteil der Projektarbeit.

Der Bearbeitungsprozess und die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes Aachen Brand sind im Erläuterungsbericht sowie in den Anlagen in Form eines Maßnahmenkataloges und einzelnen Maßnahmen-Steckbriefen dargestellt.

Das beauftragte Büro Spiekermann Ingenieure wird den Prozess und die wesentlichen Ergebnisse darüber hinaus in der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen Brand am 16.8.2023 vorstellen.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der politischen Beratung das Umsetzungskonzept insbesondere in Bezug auf kurzfristig realisierbare Maßnahmenvorschläge weiter ausarbeiten und entsprechende Vorschläge für prioritär umzusetzende Maßnahmen in die politische Beratung einbringen.

Anlagen (nur digital im Ratsinformationssystem)

Anlage „Mobilitätskonzept Aachen Brand – Endbericht“

Anlage 1.1 – Maßnahmenkatalog (konkreter Ortsbezug)

Anlage 1.2 – Maßnahmenkatalog (weitere Maßnahmen und Handlungsfelder)

Anlage 2 – Maßnahmensteckbriefe

Anlage 3 – Ablaufplan Evaluation

Anlage 4 – Dokumentation Beteiligungsverfahren

Anlage 5 – Dokumentation Online Bürgerwerkstatt

Anlage 6 – Dokumentation Radtour

Anlage 7 – Dokumentation Ortsbegehung

Anlage 8 – Dokumentation Infostand Bürgerfest

Anlage 9 – Dokumentation Kinder- und Jugendkonferenz

Anlage 10 – Dokumentation Zukunftswerkstatt

Anlage 11 – Ergebnisse Mobilitätsprojekt Gesamtschule Aachen-Brand

Anlage 12 – Dokumentation Online-Elternbefragung

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 4: DOKUMENTATION BETEILIGUNGSVERFAHREN GESAMT

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

1.1 Beteiligungsverfahren

Zu Beginn des Projektes erfolgte eine **Akteursanalyse**, in deren Zuge relevante Akteure für den Planungsdialo g sowie Schlüsselpersonen („Multiplikatoren“) für die Ansprache und Aktivierung der Brander Bevölkerung identifiziert wurden. Neben den Verwaltungsmitarbeiter:innen der Stadt Aachen wurden weitere Behörden und kommunale Unternehmen, bspw. die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) und weiteren Trägern öffentlicher Belange, z. B. die Polizei und Feuerwehr, in den Planungsprozess einbezogen.

Für die Ansprache und gezielte Motivation zur Mitwirkung der Brander Bevölkerung wurden zentrale öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Bürger- und Sportvereine, Schützen- und Karnevalsgesellschaften wie auch kirchliche und soziale Einrichtungen, in die Kommunikation eingebunden. Da die Kinder- und Jugendbeteiligung einen besonderen Schwerpunkt im Projekt bildete, wurden in Brand sämtliche Kinderbetreuungs- und Bildungseinrichtungen, also Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten, sowie Jugendfreizeiteinrichtungen für eine dezidierte Ansprache im Projekt identifiziert. Um neben den explizit an den verkehrlichen Themen interessierten Bürger:innen auch diejenigen zu Wort kommen zu lassen, die in Beteiligungsprozessen in der Regel unterrepräsentiert sind, wie z. B. Senior:innen, Jugendliche oder mobilitätseingeschränkte Personen, wurden diese gesondert adressiert bzw. druckte Veranstaltungshinweise in zielgruppenrelevanten Einrichtungen aufgehangen.

Für das Mobilitätskonzept Aachen-Brand wurde eine projektspezifische **Online-Beteiligungsplattform**¹ aufgebaut, die neben der projektbezogenen Webseite der Stadt Aachen dazu diente, grundsätzliche Informationen zum Projekt vorzustellen, über verschiedene Veranstaltungen und Mitwirkungsmöglichkeiten im Projekt zu informieren und mittels einer kartenbasierten Befragung die Möglichkeit anzubieten, im Hinblick auf spezifische Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentliche Verkehrsmittel [Bus], Kfz-Verkehr und Sharing-Angebote) individuelle Mängelhinweise und Verbesserungsideen sowie sonstige mobilitätsrelevante Hinweise zu äußern. Die Veröffentlichung jener Beiträge auf der Plattform ermöglichte anderen Interessierten wiederum, diese Einträge zu kommentieren bzw. eine positive Zustimmung oder eher kritische Haltung zum Ausdruck zu bringen. Da die **kartenbasierte Befragung** sehr gut angenommen wurde, wurde die Möglichkeit zur dortigen Beteiligung bis zum 30. November 2022 gewährleistet. Insgesamt gingen über 300 Beiträge und Kommentare auf der Plattform ein.

¹ Online unter: <https://adhocracy.plus/mobilitaetskonzept-brand/>

Online-Beteiligung
ab 26. April 2022

Bürger*innenwerkstatt
am 12. Mai 2022

Die Beteiligung ist aktuell nicht möglich. Sie hat am 30. November 2022 23:59 geendet.

Phase zur Einreichung von Ideen

26. April 2022 00:00 – 30. September 2022 23:59

An dieser Stelle können alle Hinweise, die Sie zu Verkehrsmitteln in Aachen-Brand haben, eingegeben und kommentiert werden. Bitte verorten Sie Ihre Hinweise auf der Karte. Klicken Sie dazu auf "Idee anlegen". Sie müssen angemeldet sein, um Hinweise eingeben/ kommentieren zu können.

Bewertungsphase

1. Oktober 2022 00:00 – 30. November 2022 23:59

Bewertung zuvor angelegter Ideen.

Idee anlegen

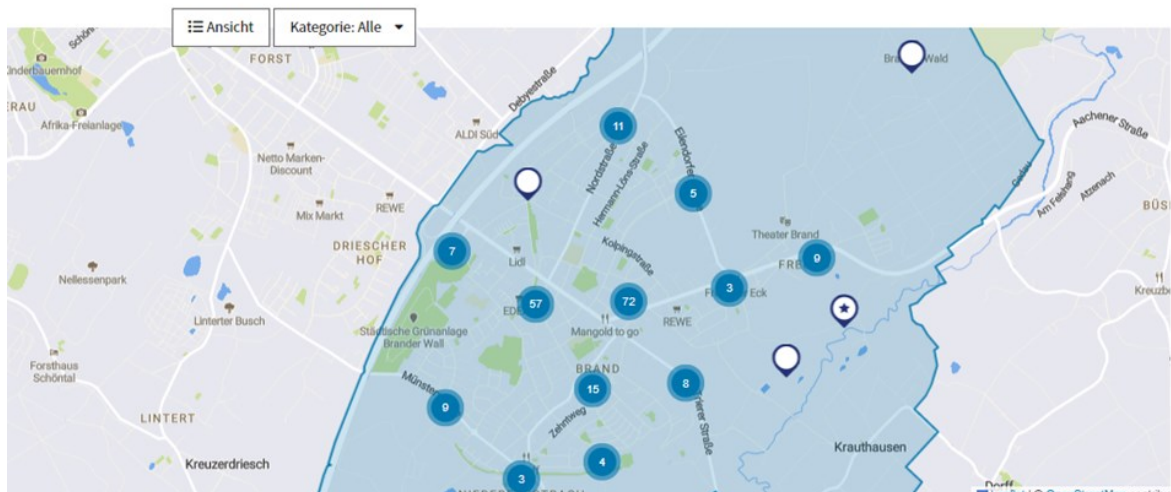


Abbildung 1: Kartenbefragung auf dem Online-Beteiligungsportal adhocracy+

Screenshot der Online-Beteiligungsplattform adhocracy+ zum „Mobilitätskonzept Aachen-Brand“ | Abruf am 12.12.2022

Neben der rege genutzten Online-Beteiligungsplattform wurden auch verschiedene **Vor-Ort-Veranstaltungen und -Beteiligungsformate angeboten**, zu denen die interessierte Öffentlichkeit eingeladen wurde. Alle Veranstaltungen waren darauf ausgelegt, neben einer Öffentlichkeitsinformation zum Projektfortschritt auch die interessierten Personen interaktiv in die Veranstaltungen einzubeziehen. Die erste Bürgerveranstaltung wurde ursprünglich als Vor-Ort-Bürgerwerkstatt geplant, musste letztlich jedoch aufgrund pandemiebedingter Vorgaben als Online-Veranstaltung durchgeführt werden. In Kleingruppen wurden die Verkehrsarten

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Kfz-Verkehr

... vertieft und die jeweiligen verkehrlichen Probleme und Situationen mit Handlungsbedarf erfasst.

Basierend auf der selbstständigen Bestandsanalyse des Gutachter-Teams (Desk Research), den bis dato erfolgten Online-Rückmeldungen in adhocracy+ sowie den Erkenntnissen aus der genannten Online-Bürgerwerkstatt wurden je eine **geführte Radtour bzw. ein begleiteter Bürgerspaziergang** durch Aachen-Brand organisiert, deren Routen zu den am häufigsten benannten Problemfeldern im Bezirk führten. Zu beiden Veranstaltungen waren alle interessierten Personen eingeladen, die entsprechende Vorab-Information erfolgte cross-medial über verschiedenste analoge und Online-Informationskanäle. Zuzüglich einer Vertreterin / eines Vertreters aus der Fachverwaltung sowie zwei Projektverantwortlichen des zuständigen, beratenden Ingenieurbüros fanden sich sowohl zum Bürgerspaziergang am 31. Mai 2022 als auch zur Radtour am 01. Juni 2022 jeweils zwölf Teilnehmer:innen ein. An den jeweils vorab ausgewählten Stationen wurde gemeinsam die gegenwärtige verkehrliche Situation erörtert und daran anknüpfend mögliche Lösungen diskutiert. Die zentralen Themen der Radtour waren unter anderem:

- Bike- und Carsharing (Mobilstation) Brander Bahnhof
- Fahrradstraße Karl-Kuck-Straße
- Gesamtschule Brand: Schulwegsicherheit
- Vennbahnweg: Querungsstellen
- Vorfahrtsregelungen Niederforstbacher Straße
- Konflikte Trierer Straße
- Querungsmöglichkeit Freunder Landstraße (Höhe Josefsallee)

Der Bürgerspaziergang war explizit so angelegt, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen die Route absolvieren können. Folgende Themen wurden an den Stationen thematisiert:

- Aufenthaltsqualität am Marktplatz Brand
- Hol- und Bringverkehre an der Grundschule / Elternhaltestelle vor Marktschule
- Teilweise schwer einsehbare Kreuzungen, z. B. Ringstraße / Marktstraße
- Querende Personen zwischen den Parktaschen rund um den Marktplatz
- Trierer Straße: Konflikte Radfahrer durch endenden Radweg
- Schmalen Gehweg entlang der Trierer Straße
- Bushaltestelle Trierer Straße
- Schleichverkehre im Wohngebiet (Kfz-Schleichverkehr durch Auf der Eil / Ellerstraße)
- Problem Gehwegparken, erlaubtes Gehwegparken und unerlaubtes Gehwegparken
- Fußgängerquerung Nordstraße
- Vernetzung Bike- und Carsharing am Brander Bahnhof
- Aufenthaltsqualität Brander Bahnhof

Die Ergebnisse der Veranstaltungen flossen in die Analyse der Ist-Situation des Bezirks ein.

Einen besonderen Schwerpunkt im Mobilitätskonzept bildete die Berücksichtigung der **Kinder- und Jugendmobilität**. Da sich das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen, die als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmergruppe gelten, zum Teil deutlich von dem der erwachsenen Verkehrsteilnehmer:innen unterscheidet und gleichzeitig die Anforderungen an verkehrliche Infrastruktur höher sind, wurden zu Beginn des Projektes verschiedene Materialien erarbeitet, mit denen die örtlichen Akteure der Kinder- und Jugendmobilität in Aachen-Brand die Verkehrssituation gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen unter die Lupe nehmen können. In einer Online-Informationsveranstaltung mit den diesbezüglich bedeutenden Akteuren wurden die entsprechenden Materialien sowie ein Zeitplan bis zur örtlichen Kinder- und Jugendkonferenz vorgestellt. Anschließend wurden jene Materialien zur Anregung bzw. Begleitung eines Malwettbewerbs zur Mobilität in Aachen-Brand sowie eine Anleitung zur selbstständigen Durchführung von Mobilitätschecks im Schulumfeld zur Verfügung gestellt.

Den Abschluss der umfänglichen Kinder- und Jugendbeteiligung stellte eine Kinder- und Jugendkonferenz dar, die im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2022 am 20.09.2022 in der Städtischen Gesamtschule Aachen-Brand veranstaltet wurde. Im Zuge der Präsentation und Diskussion der bis dato von den Kindern und Jugendlichen erstellten Bilder des Malwettbewerbs sowie eines umfänglichen Mobilitätschecks sowie weiterer interaktiver Formate wurden die Kinder und Jugendlichen zur aktiven Teilnahme und Beteiligung animiert. Im Zentrum des Interesses standen insbesondere folgende Fragen:

- Nahmobilität und Aufenthaltsorte in Brand: „Wohin gehe und fahre ich in Aachen-Brand?“
- Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Brand: „Wie komme ich zu diesen Orten? Welche Besonderheiten gibt es auf den Wegen?“
- Mobilitätsbezogene Zukunftswünsche der Kinder und Jugendlichen in Brand?
- Welche Forderungen zur Kinder- und Jugendmobilität leiten sich für das Mobilitätskonzept Aachen-Brand ab?

Neben dieser direkten Einbindung von Kinder- und Jugendlichen wurden auch die Eltern von Kindern und Jugendlichen aller Altersklassen mittels einer dezidierten Online-Elternbefragung involviert. Schwerpunkte dieser Befragung, die mit 152 Teilnehmer:innen und teilweise sehr ausführlichen Rückmeldungen einen regen Zulauf verzeichnete, waren:

- Haushaltszusammensetzung und Mobilitätsressourcen
- Mobilität auf Schul- und Kindergartenwegen
- Mobilität mit Kindern auf Alltagswegen

Für die weitere, allgemeine Bekanntmachung des Projekts und speziell für die Aufrufe zur Teilnahme an der Kinder- und Jugendkonferenz und der Zukunftswerkstatt wurde neben

den benannten Online-Informationskanälen insbesondere auch das „Festwochenende anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Bürgervereins Brand“ (Bürgerfest) genutzt: An **einem Informationsstand** stand das Planer-Team am 10. und 11.09.2022 bereit, um mit interessierten Bürger:innen Mobilitätskonzept in den Austausch über das bezirkliche Mobilitätskonzept zu kommen und über mögliche Lösungen für verkehrliche Probleme in Brand zu diskutieren. Darüber hinaus wurden Einladungsflyer für die bevorstehenden Veranstaltungen (Kinder- und Jugendkonferenz, Zukunftswerkstatt) verteilt sowie Plakate an Stromkästen im Bezirk aufgehangen.

Das finale, allgemein öffentliche Beteiligungsformat im Projekt bildete die Zukunftswerkstatt am 21.09.2022 in der Städtischen Gesamtschule Aachen-Brand. Der Hauptanliegen der Veranstaltung bestand in einer Präsentation und gemeinsamen Diskussion der Zwischenergebnisse. Im Fokus standen u. a. die Bestandsanalyse, die Ziele der verkehrlichen Entwicklung sowie diesbezüglich identifizierte, bedeutsame Maßnahmenbereiche. In vier Werkstätten wurden folgende Handlungsfelder zu Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und Kfz-Verkehr vertieft:

- Handlungsfelder des Radverkehrs: Radverkehrsanlagen für fließenden und ruhenden Radverkehr, Knotenpunkte (Einmündungen / Kreuzungen) und Querungshilfen sowie Radservice-Elemente
- Handlungsfelder des Fußverkehr: Gehweginfrastruktur, Knotenpunkte und Querungen, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit/ Design für alle
- Handlungsfelder ÖPNV: Infrastruktur und Verkehrsangebot, Betrieb und Marketing,
- Handlungsfelder Kfz-Verkehr: Straßenverkehrslenkung und Straßeninfrastruktur, Straßenverkehrsorganisation fließender und ruhender Verkehr

Etwa 30 Bürger:innen folgten der Einladung und diskutierten mit Vertreter:innen der Verwaltung und dem Gutachter-Team über aus ihrer Perspektive begrüßenswerte wie auch kritisch zu beurteilende Gestaltungsansätze. Wie auch im Falle aller weiteren Beteiligungsformate flossen die geäußerten Rückmeldungen der Zukunftswerkstatt in die weitere Projektbearbeitung ein.



Abbildung 2: Diskussionen in den Werkstätten der Zukunftswerkstatt

Fotos: spiekermann ingenieure

Neben diesem kontinuierlichen öffentlichen Dialog und Diskurs mit der Bürgerschaft wurde während der gesamten Projektlaufzeit auch ein fortwährender Austausch zwischen dem Gutachter-Team, verschiedenen Fachbereichen der Aachener Stadtverwaltung sowie sonstigen relevanten, öffentlichen Stakeholdern gepflegt. Im Sinne eines **Planungsdialogs** fanden – inhaltlich und terminlich angelehnt an relevante Arbeitsschritte und Zwischenergebnisse im Projekt – vier Online-Veranstaltungen statt, in denen jeweils Arbeitszwischenergebnisse vorgestellt und diese anschließend intensiv diskutiert wurden. Folgende Inhalte wurden in den einzelnen Besprechungen vertieft:

- Ersten Arbeitsbesprechung: Vorstellung des Projekts und erste Zwischenergebnisse der Bestandsanalyse. Diskussion zu weiteren verkehrsspezifischen Hinweisen und mobilitätsrelevante Themen für das Projekt
- Interner Workshop: Vorstellung Inhalte, Ablauf und Material der ersten Bürgerwerkstatt. Diskussion zu weiteren Vertiefungsthemen für die Kleingruppen der Bürgerwerkstatt
- Zweite Arbeitsbesprechung: Vorstellung des Projektstands und Diskussion der Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche je Verkehrssektor in Vorbereitung der Zukunftswerkstatt
- Dritte Arbeitsbesprechung: Vorstellung von Programm und Ablauf der Zukunftswerkstatt und Jugendkonferenz. Diskussion zu inhaltlichen und organisatorischen Unterstützungsmöglichkeiten

Die Arbeitsstände des Mobilitätskonzepts Aachen-Brand wurden darüber hinaus am 12. Januar 2022, am 22. Juni 2022 und am 30. November 2022 in **interfraktionellen Gesprächen** mit politischen Vertreter:innen des Bezirks Brand diskutiert und Hinweise für die weitere Bearbeitung aufgenommen.

1.2 Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren

Die Mitwirkungsmöglichkeiten in verschiedenen Veranstaltungen, (Online-)Befragungen und der kartenbasierten Beteiligungsplattform wurden je nach dezidiertem Frage- bzw. Zielstellung, Termin und Ort des jeweiligen Formats von verschiedensten Personengruppen wahrgenommen. Die jeweiligen Veranstaltungen und Formate wurden separat dokumentiert und können den Anlagen dieses Berichts entnommen werden.

Als äußerst wertvoller Impulsgeber für das Mobilitätskonzept erwies sich insbesondere die **kartenbasierte Online-Beteiligung** (siehe Abbildung 1): Über 230 Verbesserungsideen oder Mängel-Hinweise wurden von der Bürgerschaft hinterlegt, weiterhin wurden 130 darauf Bezug nehmende Kommentare geäußert. Abgesehen vom teilweise hohen inhaltlichen Wertgehalt einzelner Beiträge vermittelt die Gesamtschau der eingegangenen Meldungen einen sehr guten Eindruck sowohl über räumliche wie auch inhaltliche Schwerpunkte, die die Brander Bürger:innen im Hinblick auf ihr Mobilitätsverhalten bzw. das Verkehrsgeschehen im Bezirk beschäftigen.

Aus räumlicher Perspektive ist zu erkennen, dass sich die über 230 von den Bürger:innen konkret verorteten Optimierungs- und Defizithinweise nicht gleichmäßig über das Bezirksamtgebiet verteilen, sondern erwartungsgemäß punktuell oder straßenabschnittsweise häufen. Für die in Abbildung 3 veranschaulichten räumlichen Schwerpunkte wurden vorab jene Rückmeldungen herausgefiltert, die einen ortsunspezifischen bzw. das gesamte Bezirksamtgebiet betreffenden Charakter aufwiesen (dies betraf insbesondere die ÖPNV-bezogenen Meldungen, in denen bspw. eine allgemeine Qualitätsverbesserung des Busverkehrs im Bezirksamtgebiet gewünscht wurde). In den inhaltlichen Auswertungen wurden jene Beiträge selbstverständlich berücksichtigt.

Räumliche Konzentrationen einzelner Meldungen sind entlang der Trierer Straße, Freunder Straße, Rombachstraße, den Straßenzügen rund um den Marktplatz, den Marktplatz selbst betreffend sowie dem nahe gelegenen Knotenpunkt Trierer Straße / Freunder Landstraße / Marktstraße zu erkennen.

Inhaltlich deckten die eingegangenen Meldungen sämtliche Themen ab, mit denen sich dieses Mobilitätskonzept auseinandersetzt. Gleichwohl sind nicht nur räumliche, sondern auch inhaltliche Schwerpunkte zu identifizieren.

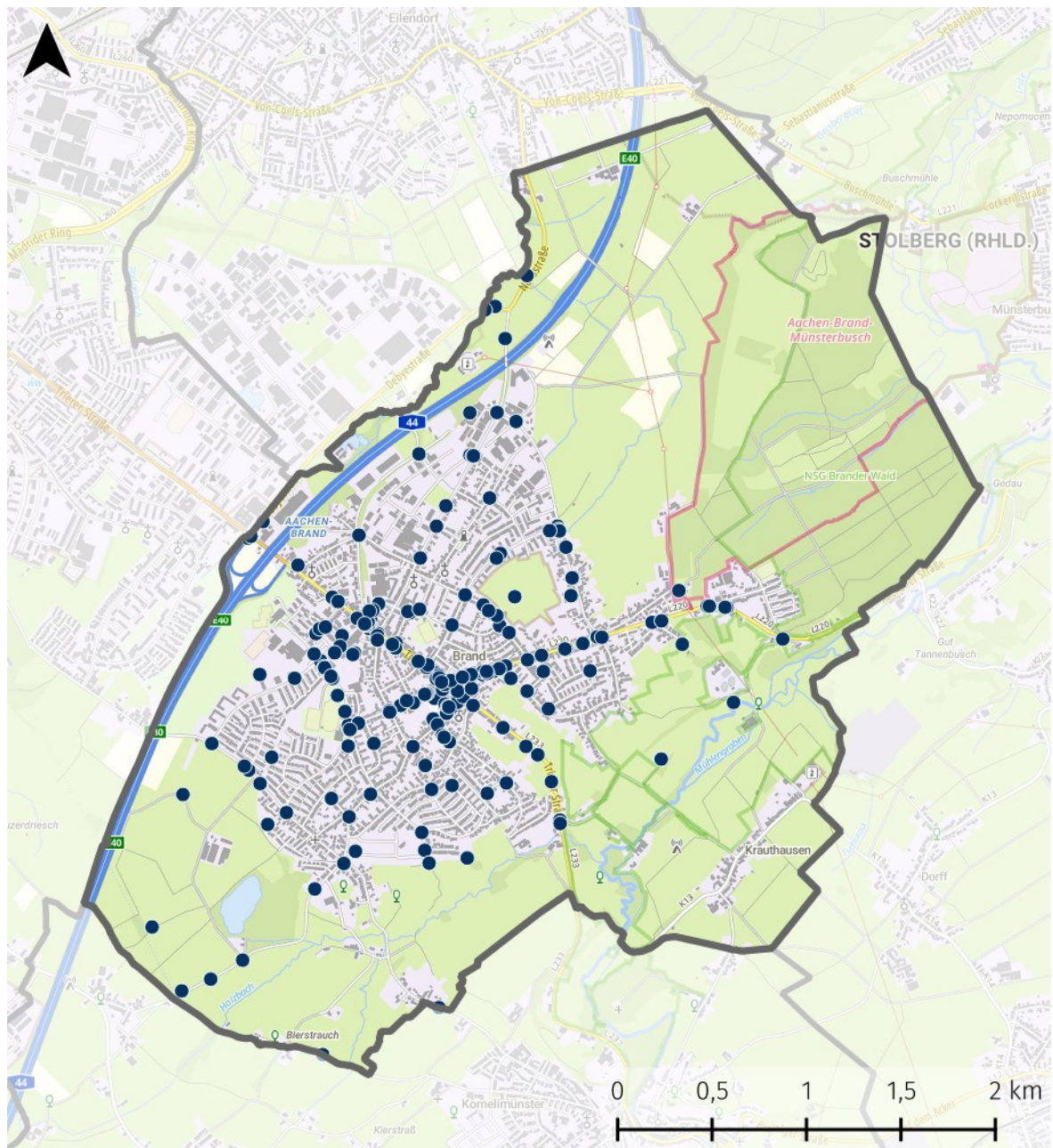


Abbildung 3: Verortung von Beiträgen in kartenbasierter Online-Beteiligung

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)

Etwa 70 % der auf dieser Plattform eingegangenen Meldungen sind aus Perspektive von Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen formuliert und weisen auf verkehrsartentypische Defizite hin oder äußern allgemeine Wünsche bzw. in teils sehr konstruktiver Weise auch konkrete Verbesserungsvorschläge. Eine weitere inhaltliche Kategorisierung aller eingegangenen Beiträge schlüsselt die 15 am häufigsten problematisierten Themen auf (absteigende Reihenfolge nach Häufigkeit):

- Fuß- und Radverkehr: Einmündung/Kreuzung problematisch (z. B. fehlende Querungshilfe, weitere Ursachen)
- Subjektive Wahrnehmung der Nichteinhaltung von Verkehrsregeln seitens anderer Verkehrsteilnehmer:innen (z. B. Überschreiten zulässiger Höchstgeschwindigkeit)
- Radverkehr: Radverkehrsanlage fehlend/ungenügend
- Fuß- und Radverkehr: Konflikte Zufußgehende und Radfahrende
- Verkehrssituation nicht intuitiv
- Sichteinschränkungen
- Kfz-Verkehrsaufkommen zu hoch
- Fußverkehr: Gehweg zu schmal (Grund: Gehwegparken)
- Fuß- und Radverkehr: Bordsteinabsenkung fehlend
- Allgemeine Verkehrsberuhigung gewünscht
- Fuß- und Radverkehr: Wanderweg/Verbindungsweg/Laubengang-Ertüchtigung erwünscht
- Radverkehr: Fahrradabstellanlagen fehlend
- Fuß- und Radverkehr: Querungshilfe im Straßenverlauf erwünscht bzw. Umgestaltung von Querungshilfe erwünscht

Die **Online-Bürgerwerkstatt** war die erste öffentliche Veranstaltung, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts am 12. Mai 2022 – COVID19-Pandemie-bedingt im Online-Format – stattfand. Neben Vertreter:innen der Aachener Stadtverwaltung nahmen etwa 30 Personen an der Veranstaltung teil. Die wichtigsten Themen (Nennungen in Prozentangaben), die die soziodemografisch sehr durchmischte Teilnehmerschaft mitbrachte waren mit der höchsten Priorität die Verbesserung des Radverkehrs (62 %), die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (je 33 %), eine bessere Erreichbarkeit mit dem Bus sowie die Verbesserung des Fußverkehrs (jeweils 29 %) (vgl. Abbildung 4).

**Welche Themen sind Ihnen heute Abend besonders wichtig?
(Online-Befragung der Teilnehmer:innen in der Bürgerwerkstatt)**

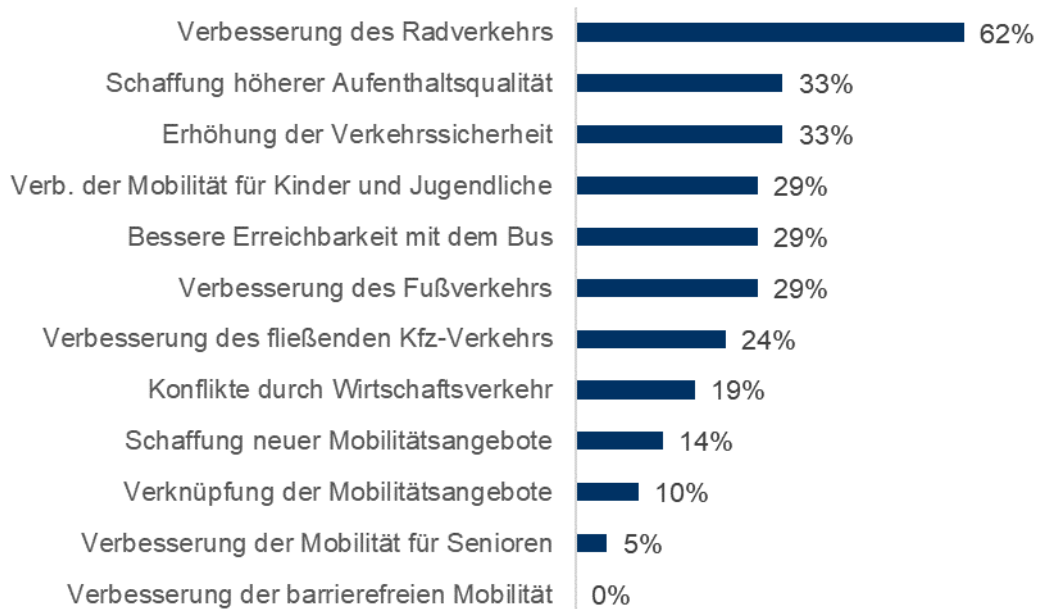


Abbildung 4: Echtzeitbefragung im Rahmen der Online-Bürgerwerkstatt

Auswertung der Echtzeitbefragung: Themen, die den Teilnehmer:innen in der Veranstaltung wichtig sind

In Kleingruppen vertieften die Teilnehmer:innen Mängel und Problemfelder im Fuß- und Radverkehr, im Öffentlichen Personennahverkehr und im Kfz-Verkehr. Die Teilnehmer:innen konnten Hinweise zu Problemstellen im Bezirk benennen und mit den Planer:innen zu Verbesserungsmöglichkeiten ins Gespräch kommen.

Im Fußverkehr vertieften die Teilnehmer:innen u. a.

- vom ruhenden Verkehr genutzten Gehwege
- an Hauptverkehrsstraßen gelegenen, zu schmalen Gehwege durch die Konflikte der Zufußgehenden mit Radfahrer:innen und Autofahrer:innen entstehen,
- erschwerte Bedingungen für das Queren von Straßen und Kreuzungen,
- Geschwindigkeitsüberschreitungen des Kfz-Verkehrs und deren Unterbindung.

Im Radverkehr wurden folgende Themen als unzufriedenstellend bzw. mangelhaft empfundene

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bzw. die Mitnutzung der Gehwege entlang der Freunder Landstraße und den noch nicht umgebauten Abschnitten der Trierer Straße,
- Situation rund um den Marktplatz diskutiert, an dem vielfältige räumliche Nutzungen und verschiedenste Verkehrsteilnehmer:innen aufeinandertreffen,

- Beengte Fahrbahn auf der in beide Richtungen freigegebenen Einbahnstraße Hermann-Löns-Straße (zwischen Kolpingstraße und Karl-Kuck-Straße),
- in vom ruhenden Verkehr gekennzeichneten Straßen das Problem eines oft nur sehr gefährlichen Querens von Straßen,

Im Öffentlichen Personennahverkehr ging es in der Diskussion um folgende Themen:

- Haltestellen mit Defiziten in ihrer Ausstattung (z. B. fehlende Elemente zur Gewährleistung der Barrierefreiheit, Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten) und Probleme im unmittelbaren Umfeld von Bushaltestellen, zum Beispiel an der Trierer Straße,
- Angebotsverbesserungspotenziale in der Netzausgestaltung, z.B. „Stärkung der Achse Trierer Straße“, Angebotsverdichtung in Schwachverkehrszeiten und am Wochenende,

Auch das Thema der Verknüpfung wurde aus verschiedenen Betrachtungswinkeln beleuchtet:

- Installation von Park + Ride-Parkplätze an Autobahn-Anschlussstellen und intermodale Kombination von Pkw und ÖPNV,
- Optimierung der Umstiege zwischen verschiedenen Buslinien, insbesondere an der zentralen Haltestelle Brand,

Bei den Themen des Kfz-Verkehrs richtete sich das Augenmerk auf

- Konfliktpotenzialen, infolge des hohen Verkehrsaufkommens und der vielfältigen Nutzungen an den Hauptverkehrsstraßen Trierer Straße und Freunder Landstraße,
- Schleichverkehre auf der Kolpingstraße und Parksuchverkehre
- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur (Anzahl und Nutzbarkeit von E-Ladesäulen), Carsharingangebots,
- Güterverkehrsaufkommen durch das Gewerbegebiet auf der Eilendorfer Straße und der Nordstraße,
- Kontrolle der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr,

Die Online-Bürgerwerkstatt diente ebenfalls dazu, die Bürger:innen auf weitere Beteiligungsmöglichkeiten während der Projektlaufzeit, wie die begleitete Radtour und Ortsbegehung und auf die Nutzung des Beteiligungsportals aufmerksam zu machen.

Eine **begleitete Fahrradtour** am 31. Mai 2022 durch Aachen-Brand bot den zwölf Teilnehmer:innen die Möglichkeit, sich im direkten gemeinsamen Gespräch mit dem Planer-Team an vier vorab ausgewählten Standorten im Bezirksgebiet exemplarisch über Verbesserungspotenziale der Radverkehrsinfrastruktur im Bezirk auszutauschen. Dazu diskutierten die Teilnehmer:innen folgende Inhalte an den aufgesuchten Standorten:

- Rad- & Carsharing (Mobilstation) am Brander Bahnhof und die Situation auf der Fahrradstraße Karl-Kuck-Straße
- Der Radweg entlang der Trierer Straße stadteinwärts
- Verkehrsberuhigung und Querungsmöglichkeiten in der Heussstraße
- Verkehrliche Auswirkungen des Neubaugebiets Tuchmacherviertel

- Konfliktpotenziale auf dem Vennbahnweg
- Vorfahrtsregelungen, u.a. an der Niederforstbacher Straße

Als sinnvolle Verbesserungsmaßnahmen zu den besuchten Stationen (vgl. Abbildung 5) wurden insbesondere eine Verdeutlichung der heutigen Verkehrsregelungen durch bauliche Maßnahmen, eine klare Trennung zwischen Rad- und Fußwegen sowie Einfärbungen und Aufpflasterungen an Querungen erachtet.

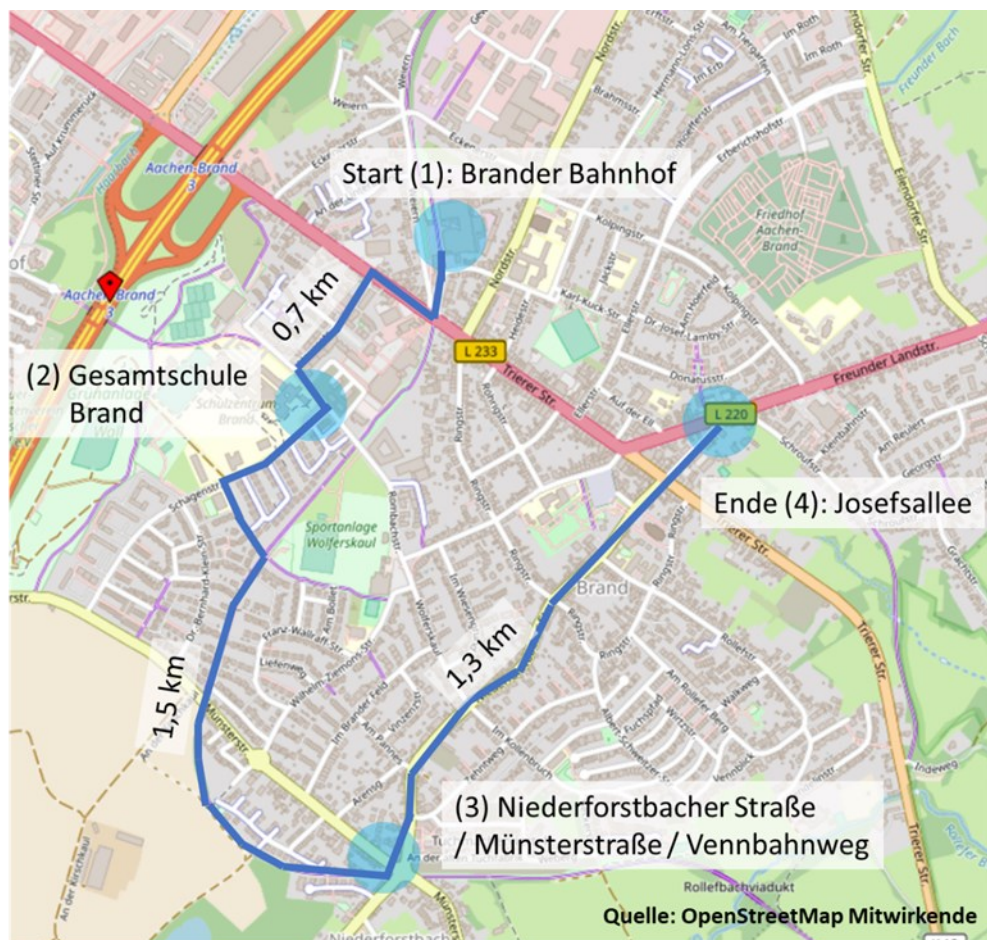


Abbildung 5: Route der begleiteten Radtour durch Aachen-Brand

Route zu vier Orten mit radverkehrsrelevanten Themen für das Mobilitätskonzept | Eigene Darstellung basierend auf Open-Streetmap-Kartengrundlage [© [OpenStreetMap](#) Mitwirkende]

Im Rahmen eines **Bürgerspaziergangs** durch Aachen-Brand setzten sich zwölf Teilnehmer:innen (berufstätigen Personen, Rentner:innen / Pensionär:innen, Eltern minderjähriger Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen) zu insbesondere fußgängerrelevanten Themen am 01. Juni 2022 in Aachen-Brand auseinander (vgl. Abbildung 6). An jeder be-

suchten Station erfolgte eine gemeinsame Diskussion zu verbesserungswürdigen Bedingungen für Fußgänger:innen bzw. für Personen, die auf Mobilitätshilfen (z. B. Rollator, Rollstuhl, Langstock) angewiesen sind. Insbesondere wurden von den Teilnehmer:innen fehlende Querungshilfen, durch parkende Pkw und Haltestelleneinrichtungen beengte Gehwegverhältnisse, wünschenswerte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und gefährliche Situationen beim Hol- und Bringverkehr (Elterntaxis) im Umfeld der Karl-Kuck-Grundschule beanstandet. Daran anknüpfend wurden vielfältige Verbesserungsvorschläge unterbreitet und diskutiert, u. a.:

- technische Maßnahmen, z. B. Gelbphasen oder digitale Sanduhren an Fußgängerampeln, „Mobile Smileys“ zur Geschwindigkeitseinhaltung,
- Ideen zu Serviceangeboten wie Trinkwasserstellen und Einkaufstransporte sowie
- die Idee zum Aufstellen von mobilem Grün am Marktplatz zur Steigerung der stadtkologischen und Aufenthaltsqualität.



Abbildung 6: Route des geführten Bürgerspaziergangs durch Aachen-Brand

Route zu fünf Orten mit fußgängerrelevanten Themen für das Mobilitätskonzept | Eigene Darstellung basierend auf OpenStreetMap-Kartengrundlage [© OpenStreetMap Mitwirkende]

An einer dezidierten **Elternbefragung** beteiligten sich im Zeitraum zwischen Mai bis August 2022 152 Personen, die angaben, mit mind. einem Kind im Haushalt zu leben. Die teilnehmenden Haushalte dieser nicht repräsentativen Befragung verfügen über zahlreiche Mobilitätsressourcen: 97 % verfügen über einen Pkw und 55 % sogar über zwei Pkw im Haus-

halt. Gleichzeitig ließen sich durch die Angaben durchschnittlich 3,5 zur Verfügung stehende Fahrräder je Haushalt ermitteln. Weiterhin wurde erkenntlich, dass in Bezug auf das Teilnehmerfeld der Elternbefragung 43 % der Haushalte über mind. ein Pedelec / E-Bike verfügen und in 29 % der Haushalte mind. eine Zeitfahrkarte für den ÖPNV vorhanden ist. Für den Weg zum Kindergarten werden überwiegend das Fahrrad (mind. 1x wöchentlich: 69 %) und der Pkw (mind. 1x wöchentlich: 63 %) genutzt. Wege zu Fuß und mit dem Rad werden mehrheitlich als nicht hinreichend sicher bewertet. Häufig genannte Gründe sind fehlende, teilweise nicht ausreichende Geh-/ Radwege, zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten und unübersichtliche Straßenüberquerungen. Zur (Grund-)Schule kommen die Kinder mehrheitlich zu Fuß / mit Rad, teilweise auch mit Pkw (Hol- und Bringverkehre). Häufige Gründe für unsichere Fuß- und Radwege sind ein als zu hoch wahrgenommenes Kfz-Aufkommen im Schulumfeld, Geschwindigkeitsüberschreitungen, gefährliche und unübersichtliche Kreuzungen. Die Verkehrssicherheit wird auch im unmittelbaren Wohnumfeld als verbesserungswürdig bewertet. Häufige Gründe für Unsicherheit beim Zufußgehen sind schlechte Einsehbarkeit an Kreuzungen (parkende Pkw) und zu hohe Pkw-Geschwindigkeiten in Wohnvierteln. Unsicherheiten beim Radfahren resultieren häufig aus lückenhafter Radinfrastruktur, kritischer Führung an Kreuzungen und Haltestellen, schmalen Geh-/Radwege und zugeparkten Kreuzungen. Die Mehrheit der Befragten kann sich mehr Nahmobilität mit Kindern vorstellen. Die Befragten wünschen sich u.a. mehr Verkehrsberuhigung, v. a. im Schulumfeld, besser einsehbare Kreuzungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, familienfreundliche Bustarife, Direktverbindungen mit dem Bus sowie ein Lastenrad-sharing-Angebot.

Die **Kinder- und Jugendkonferenz** am 20. September 2022 wurde von 15 Kindern und Jugendlichen besucht. Sie bot die Gelegenheit, gemeinsam mit dem Planer-Team über die Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Brand – heute und in Zukunft – zu sprechen. Die Konferenz verfolgte das Anliegen, das Expertenwissen der Kinder in das Mobilitätskonzept aktiv einzubeziehen. Neben der Vorstellung eines Beitrags aus dem Malwettbewerb wurde das Ergebnis einer Begehung einer Schülergruppe der Gesamtschule Brand, der sogenannten „Mobilitätscheck“, von Schüler:innen vorgestellt. So veranschaulicht der Beitrag des Malwettbewerbs, wie Kinder mit Hilfe eines (mittlerweile umgesetzten) Zebrastreifens von der Kirche St. Donatus hinüber zum Marktplatz zum Spielen gelangen können. Gleich sechs problematische bzw. gefährliche Stellen in Brand wurden im Rahmen des Mobilitätschecks identifiziert und ebenfalls erste Vorschläge zur Entschärfung der jeweiligen Situationen erarbeitet. Verbesserungen sind ihrer Überzeugung nach insbesondere an jenen Stellen in Brand umzusetzen, an denen es vor allem zu Schulanfangs- und -endzeiten zu unübersichtlichen Verhältnissen und teils unklaren Verkehrsregelungen im Straßenraum kommt. Zu diesen Orten gehört das unmittelbare Schulumfeld der Gesamtschule (Rombachstraße / Schagenstraße) wie auch die direkte Umgebung der Marktschule. Auch für den Einmündungsbereich des Wolferskaul an der Schwimmhalle Brand sowie den hinteren Zugangsbereich des Vennbahncenters präsentierten die Schüler:innen Ideen, um insbe-

sondere für Fußgänger:innen die Sicherheit zu erhöhen. Für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen gleichermaßen schwierig sind zwei Querungen auf dem Vennbahnweg – einerseits an der Rombachstraße sowie andererseits an der Trierer Straße. Hier wünschen sich die anwesenden Kinder und Jugendlichen der Konferenz klarere Regelungen, um von Autofahrer:innen besser gesehen zu werden. Daneben benannte ein Beitrag der Grundschule Brander Feld im Rahmen des städtischen Schülerparlaments die mangelnde Sicherheit auf Schulwegen zur Grundschule und äußerte insbesondere den Wunsch, dass die Straßen vor den Schulen besser geschützt werden und ein niedriges Tempolimit eingeführt wird. Darüber hinaus können Dialogdisplays Autofahrer auf Geschwindigkeitsüberschreitungen hinweisen. Auch die fehlende Beleuchtung des Vennbahnwegs in den Morgenstunden ist ein Kritikpunkt der Schüler:innen. Dabei geht es zum einen um den Weg zur Grundschule Brander Feld darüber hinaus aber auch um die sichere Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen. Aus diesem Grund fordern die Schüler:innen Beleuchtung auf dem Vennbahnweg von Kornelimünster bis zum Vennbahnspielplatz in Brand.

Am 21. September 2022, eingebettet in die Europäische Mobilitätswoche, wurde das Integrierte Mobilitätskonzept für Aachen-Brand in der Gesamtschule Brand etwa 30 Bürger:innen Brands im Rahmen einer **Zukunftswerkstatt** vorgestellt und diskutiert. Wichtige erfragte Themen der Teilnehmer:innen waren die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende, der Pkw-Verkehr in Wohngebieten sowie die Stärkung des öffentlichen Busangebotes im Bezirk. Zum Fußverkehr gab es intensive Diskussionen u.a. über fehlende Gehwegbreiten bzw. teilweise nicht benutzbaren Gehwegen. An der Debyestraße und Nordstraße wurde exemplarisch das Problem von starkem Pflanzenbewuchs (Hecken) auf Gehwegen hervorgebracht, was zur weiteren Reduktion der Gehwegflächen wie auch zu eingeschränkten Sichtbarkeiten auf Verkehrsflächen führt. Die fehlende Barrierefreiheit bzw. fehlende und nicht immer konsistente Leitelemente auf Gehwegen, insbesondere im Bereich der Gesamtschule, waren ebenfalls Bestandteil der Diskussion. Weiterhin wurde der Wunsch nach einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs – vor allem in Wohngebieten sowie an der Karl-Kuck-Schule und der Gesamtschule – geäußert. Damit zusammenhängend wurde das Problem der nicht eingehaltenen Geschwindigkeitsbegrenzungen durch den Kfz-Verkehr in den Schulumfeldern und in Wohngebieten benannt, was wiederum die Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen beeinträchtigt. Im Gegensatz dazu konzentrierte sich die Diskussion zum Radverkehr weniger auf die Hauptverkehrsstraßen bzw. neuralgische Punkte im Bezirk, sondern vielmehr auf konfliktfreie Fuß- und Radverkehrsführung, z. B. an ÖPNV-Haltestellen und an der vielbefahrenen Trierer Straße. Das Gleiche gelte auf der Freunder Landstraße, auf der es derzeit keine adäquaten Radverkehrsanlagen gebe. Gleichzeitig wurde auch über die guten Alternativen zu den stark frequentierten Straßen gesprochen, wie zum Beispiel den Vennbahnweg und die Rad-Vorrang-Route Brand, über die zukünftig vergleichsweise komfortabel in die Stadt gefahren werden kann. Auch Schulwegpläne wurden besprochen. Das Stichwort "Verkehr der Zukunft" sollte insbesondere für die aktuellen und die zukünftigen Schüler:innen in Brand gelten. Themen zum öf-

fentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) waren zunächst der Ticketvertrieb und Fahrgastinformationen. Der Vertrieb von Fahrscheinen solle nicht nur über digitale Kanäle abgewickelt werden, sondern müsse auch vor Ort und möglichst einfach möglich sein. Auch die Tarife sollten einfach gestaltet werden. Die Informationen zu Routen und aktuellen Verspätungs- und Störungsmeldungen, die über verschiedene Apps, wie zum Beispiel vom AVV (Naveo) und ASEAG (movA) bereits weitergegeben werden, wurden angesprochen. Gewünscht wird die Zusammenführung von Informationen, im Idealfall auf Landesebene. Insgesamt wurde in großer Einigkeit herausgestellt, dass der ÖPNV das Rückgrat der Mobilitätswende sein soll, da mit dem ÖPNV viele Menschen verhältnismäßig emissionsarm befördert werden können. Es wurde auch positiv hervorgehoben, dass Brand bereits gut an das städtische ÖPNV-Netz angebunden ist. Dennoch wurden verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten debattiert, zum Beispiel für die Hauptverkehrszeiten, in denen auch der Bus im Stau stehe. Hier könnten infrastrukturelle Verbesserungen in Angriff genommen werden, um den Bussen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr einzuräumen. Darüber hinaus wurde der Wunsch geäußert, das Angebot in den Tagesrandlagen und am Wochenende weiter auszubauen, insbesondere um mehr Freizeitverkehre mit dem ÖPNV zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang wurde das Thema On-Demand-Angebot angesprochen. In ländlichen Gebieten gibt es bereits das Angebot des Netliners, das die Brander:innen auch gern nutzen würden. Als visionäre Lösung kam auch das Thema Stadtbahn auf, das bereits vor 10 Jahren intensiv in Brand diskutiert wurde. Das Aachener Projekt RegioTram greift diese Diskussion stadtweit wieder auf. Bei dem Kfz-Verkehr wurde vor allem über das Thema Verkehrsvermeidung diskutiert. So war man sich einig, dass die Wirtschafts- und Einzelhandelsstandorte in Brand gut angebunden sind, diese aber dennoch für die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht gut erreichbar sind. Auch die Belastung durch den Lkw-Verkehr in den Wohngebieten war Bestandteil der Diskussion. Hier wurde auf eine Initiative verwiesen, die Lkw-Routen in Navigationssystemen abbildet und damit zu einer besseren Führung von Lkw-Verkehren durch Gewerbegebiete und über Hauptverkehrsstraßen beitragen kann. Auch im Hinblick auf die geplante neue Autobahnanschlussstelle sei es wichtig, die damit einhergehenden Verkehrsströme und verkehrlichen Auswirkungen im Bezirk, insbesondere in den Wohngebieten, durch die Planer:innen und die Verwaltung zu berücksichtigen. Ein wesentliches Thema in der Werkstatt war die Möglichkeit, mit Geschwindigkeitsbegrenzungen gleichzeitig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung von Emissionen beizutragen. Dabei kam die Gruppe zu dem Schluss, dass zur wirksamen Reduktion der Geschwindigkeit verkehrsrechtliche Anordnungen und Beschilderungen allein nicht ausreichend sind, sondern auch Verkehrskontrollen insbesondere an Schul- und Kindergartenstandorten wie auch in Wohnbereichen notwendig wären. Das Thema von Schleichverkehren durch Wohngebiete nahm ebenfalls einen großen Teil der Diskussion ein. Hierzu wurden verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Es wurden Vorschläge wie Einbahnstraßenregelungen angesprochen, inklusive der damit zusammenhängenden Vor- und Nachteile. Diese Ideen sollten in dem Konzept für einzelne Straßenabschnitte im Bezirk vertieft geprüft werden, um die Durchgangsverkehre zu reduzieren. Ein weiterer

wichtiger Punkt war das Thema Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken. Es wurde vielfach geschildert, dass der öffentliche Parkraum z. B. von Lieferdiensten oder Gewerbefahrzeugen genutzt würde. Auch das Thema Park + Ride im öffentlichen Straßenraum wurde in diesem Zusammenhang benannt. Fahrgemeinschaften werden grundsätzlich sehr begrüßt, allerdings brauche man dafür ein zentrales Angebot, damit der Verkehr nicht in die Wohngebiete verlagert wird.

Insgesamt fanden fünf Online-Veranstaltungen im Sinne eines **Planungsdialogs** statt. In der ersten Arbeitsbesprechung am 17. März 2022 stand das fachkundliche und ortsspezifische Fachwissen der Teilnehmer:innen der Fachverwaltung im Vordergrund: Neben der Abfrage der wichtigsten Themen mit Bezug zu dem integrierten Mobilitätskonzept stand in der anschließenden Diskussion die wesentlichen Hinweise und Anregungen der Gesprächsteilnehmer:innen zur Sammlung zu verkehrsmittelspezifischen und allgemeinen mobilitätsrelevanten Themen im Fokus. In einem Workshop mit der Verwaltung und weiteren Trägern öffentlicher Belange am 5. April 2022 diskutierten die Teilnehmer:innen das verkehrliche Zielkonzept und die Teilziele je Modul Ergänzungen wie zum Beispiel zu der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und der Ermöglichung von lückenlosem Radverkehr wurden aufgenommen. Hinweise zu dem Erwartungsmanagement an einzelne Maßnahmen im Mobilitätskonzept im Zusammenhang mit dem Pkw-Verkehr wurden ebenfalls aufgenommen. Die Ergänzungen an den Teilzielen wurden für die Vorbereitung der Bürgerwerkstatt genutzt. Die zweite Arbeitsbesprechung im August 2022 hatte die Bewertung und Kommentierung konkreter Vorschläge für Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche zum Ziel. Die Kommentare der Teilnehmer:innen bezogen sich unter anderem auf derzeit im bzw. für den Bezirk Brand vorangetriebenen Planungen und bedeutsamen Grundsatzentscheidungen der Stadt Aachen. Weitere interne Arbeitsbesprechungen fanden zur Vorbereitung und Abstimmung von Material zur Jugendkonferenz und Zukunftswerkstatt im September 2022 statt.

Im Rahmen der **interfraktionellen Gespräche** mit den politischen Vertretern in Aachen-Brand wurden die Arbeitsstände im Projekt vorgestellt und verschiedene Inhalte in Diskussionen vertieft. In dem Startgespräch im Februar 2022 standen Hinweise durch die Teilnehmer:innen zu den vorgesehenen Arbeitspaketen im Projekt im Mittelpunkt des Gesprächs. Darüber hinaus wurden Informationen zu der Beteiligung von Bürger:innen ausgetauscht und auf vorhandene Unterlagen und Beschlüsse hingewiesen. Ein weiteres interfraktionelles Gespräch im November 2022 reflektierte den Arbeitsstand, die Berücksichtigung aller relevanten Planungsinformationen sowie die Beteiligungsformate im Mobilitätskonzept.

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 5: DOKUMENTATION ONLINE- BÜRGERWERKSTATT AM 12.05.2022

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

1 EINLEITUNG

Anlässlich der Erarbeitung eines Integrierten Mobilitätskonzepts für Aachen-Brand wurde am 12. Mai 2022 eine Online-Bürgerwerkstatt veranstaltet, zu der die Vertreter:innen der Aachener Stadtverwaltung sowie das unterstützende Planer-Team von spiekermann etwa 30 Teilnehmer:innen begrüßten. Die öffentliche Veranstaltung bot der Bürgerschaft die Gelegenheit, sich einerseits allgemein über die Ziele, Inhalte und den Bearbeitungsstand des Mobilitätskonzepts zu informieren und andererseits mit den verantwortlichen Akteuren in den Dialog zu treten.

In der direkt zum Veranstaltungsbeginn durchgeführten Live-Befragung zum persönlichen Bezug der Teilnehmer:innen zu Aachen-Brand bzw. dem Mobilitätskonzept nahmen 21 Personen teil. Von ihnen gaben 95 Prozent an, in Brand zu wohnen; 52 Prozent der Befragten wohnen mit mind. einem Kind im Haushalt. Fast alle Antwortenden (90 Prozent) sind nach eigener Auskunft regelmäßig mit dem Fahrrad innerhalb Brands unterwegs. Auch der Pkw wird von 67 Prozent der Befragten regelmäßig genutzt (siehe Abbildung 1).

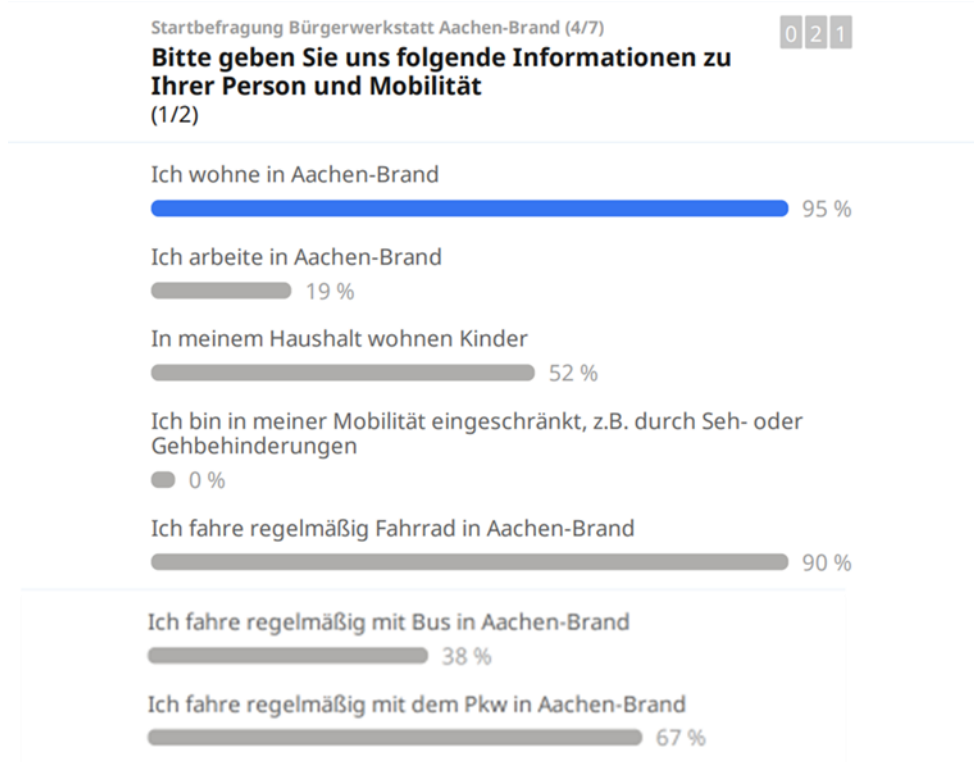


Abbildung 1: Live-Befragung: Persönlicher Hintergrund der Teilnehmer:innen zur Mobilität in Aachen-Brand

Quelle: Screenshot aus mentimeter

Zusätzlich wurden die Teilnehmer:innen gefragt, welche Themen ihnen auf der Bürgerwerkstatt wichtig sind (Mehrfachnennungen möglich):

Die Verbesserung des Radverkehrs hatte unter den Antwortenden die höchste Priorität (62 Prozent). Auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (je 33 Prozent), eine bessere Erreichbarkeit mit dem Bus sowie die Verbesserung des Fußverkehrs (jeweils 29 Prozent) waren für die Teilnehmer:innen Themen von hoher Relevanz (siehe Abbildung 2).

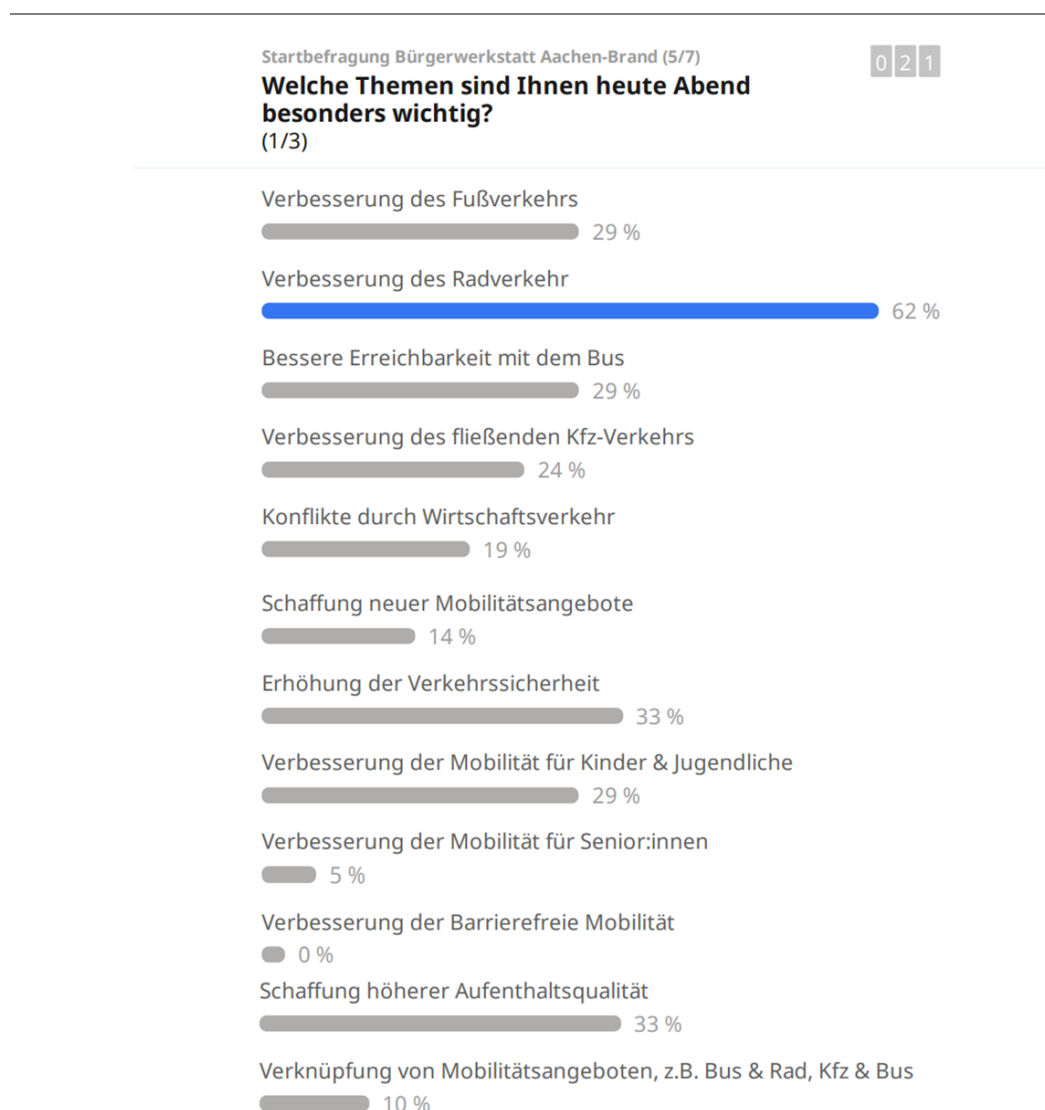


Abbildung 2: Live-Befragung: Wichtige Themen der Teilnehmer:innen für die Veranstaltung

Quelle: Screenshot aus mentimeter

Nach einer Begrüßung durch den Bezirksbürgermeister, Herrn Peter Tillmanns, stellte Herr Müller, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität der Stadt Aachen, die fünf tragenden Säulen der anvisierten Aachener Mobilitätswende vor. Sie basieren auf dem Fundament eines gemeinsamen Willens sowie ausreichender Ressourcen (siehe Abbildung 3).

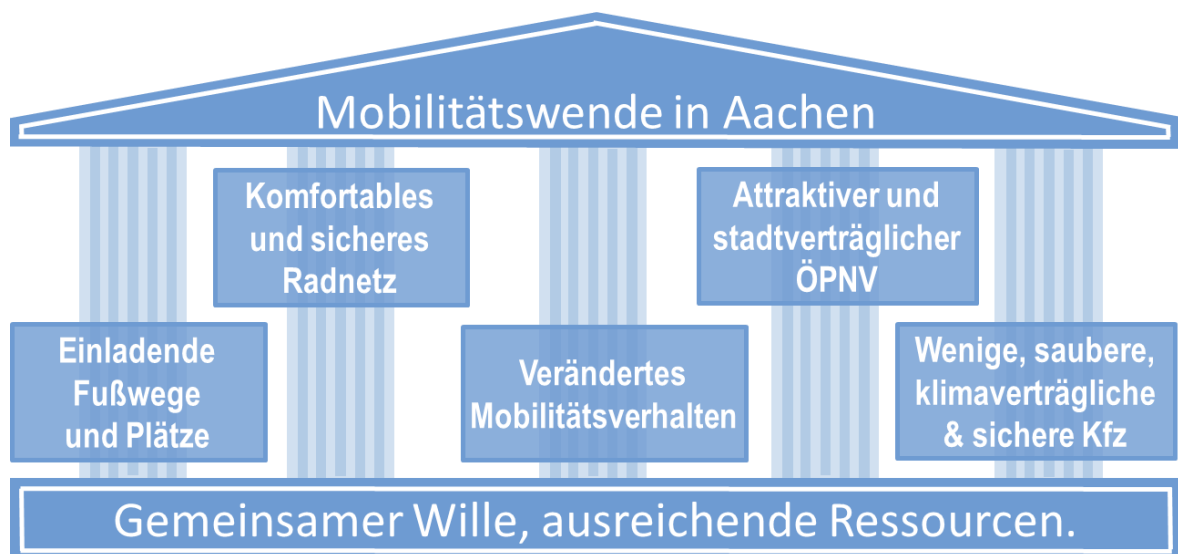


Abbildung 3: Die fünf Säulen der Mobilitätswende in Aachen

Quelle: Stadt Aachen, Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur

In diesem Sinne sind in Aachen-Brand in jüngerer Vergangenheit bereits zahlreiche verkehrliche Verbesserungen erzielt worden, bspw. die Ausweisung der Fahrradstraße Wolferskaul/Marktstraße oder die fußgängerfreundliche Umgestaltung des Marktplatzes, deren Realisierung Herr Müller zufolge auch dem Engagement der Brander Bürger:innen zu verdanken sei. Abschließend verwies er auf weitere Projekte und Veranstaltungen, die die Gelegenheit bieten, sich als Bürger:in aktiv in verkehrliche Themen einzubringen.

Daraufhin präsentierte Frau Maximini, Projektleiterin des Mobilitätskonzepts Aachen-Brand, die Ziele, Inhalte und den Ablauf der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzept für Aachen-Brand. Das Kernanliegen des Mobilitätskonzeptes ist es, ein umweltverträgliches und zukunftsfähiges Mobilitätskonzept für Aachen Brand zu erstellen, das einerseits die bestehenden Ziele und Vorgaben aufnehme und andererseits die Fachplanungen berücksichtige. Wesentliche Themen sind die Identifikation fehlender und mangelhafter Nahmobilitäts-Infrastruktur (Fuß- und Radverkehr), die Prüfung weiterer Angebote im ÖPNV und Verkehrsregelungen und -lenkungen im Kfz-Verkehr.

Eine umfassende Beteiligung der Bürger:innen ist während der gesamten Erarbeitungsphase des Mobilitätskonzepts vorgesehen. In diesem Sinne wird ein breit angelegter Planungsdialog verfolgt, der mit verschiedensten Veranstaltungen zum aktiven Mitwirken der Bürgerschaft einlädt. Ein besonderer Fokus liegt auf der Aktivierung von Kindern und Jugendlichen, um ihre Perspektive einzubinden und ihre spezifischen Anforderungen und Bedürfnisse gebührend zu berücksichtigen.

Im Anschluss an diese einführenden Erläuterungen waren die an der Bürgerwerkstatt teilnehmenden Bürger:innen eingeladen, sich in Kleingruppen an sogenannten Marktständen, die jeweils spezifische verkehrliche Themen fokussierten, zum aktuellen Stand der Bestandsanalyse zu informieren und dabei auch selbst Mängel-Hinweise oder Anregungen für mögliche Verbesserungen zu äußern. Nach einem jeweiligen Intro durch die Betreuer:innen bzw. Moderator:innen eines Marktstands, in dem spezifische Problemsituation in Aachen-Brand dargestellt wurden, wurden diese bereits identifizierten Defizite und weitere Mängel mit den Teilnehmer:innen diskutiert. Den Teilnehmer:innen standen vier Marktstände zur Auswahl:

- Fußverkehr,
- Radverkehr,
- ÖPNV und Vernetzung und
- Kfz-Verkehr und Lärm.

Durch das selbstständige Betreten eines entsprechenden Konferenzraums in der genutzten Videokonferenz-Software konnten die Teilnehmer:innen sinnbildlich an einen Marktstand Ihrer Wahl herantreten und mit Akteuren der Aachener Stadtverwaltung sowie des Planer-Teams in den Austausch treten. Nach 30-minütiger Information und Diskussion an einem Marktstand erhielten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit, einen weiteren Marktstand aufzusuchen und ein weiteres Thema zu vertiefen¹.

Im Folgenden werden die wesentlichen Diskussionsinhalte der zwei Marktstand-Runden differenziert nach Marktständen zusammengefasst.

¹ Auch während der Durchführung der zwei Marktstand-Runden bestand für die Teilnehmer:innen fortwährend die Möglichkeit, den Konferenzraum bzw. den Marktstand zu wechseln.

2 MARKTSTAND FUßVERKEHR

Am ‚Marktstand Fußverkehr‘ vertieften die Teilnehmer:innen u. a. die Diskussion von Möglichkeiten, das häufig stattfindende Beparken von Gehwegen zu verhindern. Vom ruhenden Verkehr genutzte Gehwege – unabhängig davon, ob dies abschnittsweise legal oder nicht legal geschieht – schränken Zufußgehende ganz allgemein ein (bspw. werden Begegnungssituationen erschwert). Zudem beeinträchtigen sie u. a. aufgrund der eingeeengten Gehwegflächen und eingeschränkten Sichtbeziehungen ganz speziell die barrierefreie und sichere Fußmobilität von Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie von Kindern. Als Ärgernis wurden auch im öffentlichen Raum abgestellte Pkw angeführt, für die vermeintlich ein Stellplatz auf privatem Grund zu Verfügung stünde, der genutzt werden sollte.

Weiterhin wurden allgemein die insbesondere an Hauptverkehrsstraßen gelegenen, zu schmalen Gehwege thematisiert, die Konflikte der Zufußgehenden mit Radfahrer:innen und Autofahrer:innen zur Folge haben. Zudem wurden die aus verschiedensten Gründen erschwerten Bedingungen für das Queren von Straßen und Kreuzungen problematisiert (bspw. bereits installierte Querungshilfen, die sich jedoch an als ungünstig empfundenen Stellen befinden; eingeschränkte Sichtbarkeit von Fußgänger:innen für abbiegende Kfz-Fahrer:innen an LSA-gesteuerten Kreuzungen). Auch vermeintliche Geschwindigkeitsüberschreitungen des Kfz-Verkehrs und ihr Unterbinden etwa durch eine dichtere Verkehrsraumüberwachung oder digitale Dialog-Tafeln im Umfeld von Schulen waren Gegenstand der Debatte zu Verbesserungspotenzialen des Fußverkehrs.

3 MARKTSTAND RADVERKEHR

Am ‚Marktstand Radverkehr‘ wurden als unzufriedenstellend bzw. mangelhaft empfundene Radverkehrsanlagen in Aachen-Brand debattiert. Die konkreten Diskussionen bezogen sich u. a. auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bzw. die Mitnutzung der Gehwege entlang der Freunder Landstraße und den noch nicht umgebauten Abschnitten der Trierer Straße. Auch die konflikträchtige Situation auf der Rombachstraße, insbesondere im näheren Umfeld des Schulzentrums, wurde thematisiert – wohlwissend, dass hier von Seiten der Aachener Verwaltung bereits – ebenfalls mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung – das Verfahren zur Umgestaltung dieser Straße angestoßen wurde.

Weiterhin wurde die Situation rund um den Marktplatz diskutiert, an dem vielfältige räumliche Nutzungen und verschiedenste Verkehrsteilnehmer:innen aufeinandertreffen. Der allgemein in diesem Bereich und speziell auf der Fahrradstraße (Marktstraße) stattfindende Kfz-Verkehr wird aus Perspektive der Radfahrer:innen kritisch und konflikterzeugend beurteilt, sodass eine Einschränkung bzw. gänzliche Heraushaltung eben jenes Kfz-Verkehrs aus dem unmittelbaren Marktplatz-Umfeld angeregt wurde.

Am Beispiel der für den Radverkehr in beide Richtung freigegebenen Einbahnstraße Hermann-Löns-Straße wurde die infolge des ruhenden Verkehrs beengte Fahrbahn problematisiert, die kritische Begegnungsfälle zwischen entgegenkommenden Kfz-Fahrer:innen und Radfahrer:innen erzeugt. Hier wurden von den Bürger:innen u. a. abschnittsweise Parkverbote vorgeschlagen, um Freiräume für Ausweichmanöver herzustellen.

Für Kinder, die bis zur Vollendung des 8. Lebensjahres verpflichtet sind (und bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres weiterhin die Option haben), als Radfahrende den Gehweg zu nutzen, ergibt sich in vom ruhenden Verkehr gekennzeichneten Straßen das Problem eines oft nur sehr gefährlichen Querens von Straßen.

Weiterhin wurde von den Bürger:innen auch angemerkt, dass zumindest auf den Fahrradhaupttrouten eine Bevorrechtigung des Radverkehrs an Kreuzungen zur einer Attraktivierung des Radverkehrs beitragen könnte. Für Querungsstellen wurden Fahrbahnerhebungen im Bereich der Radverkehrsfurten gewünscht, die das komfortable Fahren für Radfahrende ermöglichen und für die untergeordneten Knotenarme geschwindigkeitsdämpfend wirkende Anrampungen aufweisen.

Die in der Vergangenheit stetig erweiterten Fahrradabstellanlagen an verschiedensten Orten im Bezirk wurden grundsätzlich gelobt, jedoch wurde der Wunsch auch nach gesicherten Abstellmöglichkeiten für höherwertige Räder geäußert.

4 MARKTSTAND ÖPNV UND VERNETZUNG

Im Marktstand ÖPNV wurden zunächst einzelne Haltestellen mit Defiziten in ihrer Ausstattung (z. B. fehlende Elemente zur Gewährleistung der Barrierefreiheit, Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten) und Probleme in ihrem unmittelbaren Umfeld thematisiert: So wurde z. B. auch an diesem Marktstand die ebenfalls an anderen Marktständen problematisierte Trierer Straße besprochen, da sich hier in den beengten räumlichen Verhältnissen der Nebenflächen eine räumliche Überlagerung von Fahrgastaufstellflächen, -unterständen und passierenden Zufußgehenden und Radfahrer:innen zeigt.

Anschließend weitete sich der Blick auf das Gesamt-ÖPNV-System und entsprechende Angebotsverbesserungspotenziale in der Netzausgestaltung. Hier wurden von der Bürgerschaft sehr verschiedene Vorschläge unterbreitet bzw. Wünsche geäußert, die eine Attraktivierung des ÖPNV in Gänze bewirken könnten: Eine mehrfach geäußerte Anregung bezog sich auf die ‚Stärkung der Achse Trierer Straße‘, bspw. mittels Bus-Beschleunigungsmaßnahmen, einer Angebotsverdichtung in Schwachverkehrszeiten und am Wochenende sowie einem erneuten In-Betracht-ziehen auch alternativer (schienengebundener) ÖPNV-Verkehrsmittel.

Anregungen für von den Bürger:innen als sinnvoll erachtete Busliniennetz-Ergänzungen bezogen sich einerseits auf ausbaufähige Tangentialverbindungen (die bereits in Betrieb genommenen Linien 10 und 50 seien begüßenswert, jedoch noch nicht das gesamte Potenzial ausschöpfend), bspw. nach Eilendorf oder zum wichtigen Arbeitsstandort Oberforstbach, und andererseits auf eine Direktverbindung zwischen dem Ortsteil Freund und dem Bereich des Schulzentrums (bzw. in einer ‚griffigen‘ Formel: zwischen Brand Wald und Brander Wall).

Auch das Thema der Verknüpfung wurde aus verschiedenen Betrachtungswinkeln beleuchtet: Zum einen wurde angemerkt, dass nahe der derzeitigen und perspektivischen Autobahn-Anschlussstellen Park&Ride-Parkplätze installiert werden könnten, mit denen man eine intermodale Kombination von Pkw und ÖPNV ermöglichen würde. Auch die Umstiege zwischen verschiedenen Buslinien sind insbesondere an der zentralen Haltestelle Brand aufgrund der relativ langen Fußwege sowie als lang empfundenen Wartezeiten an den Ampeln optimierungsbedürftig.

Weiterhin wurde Anstoß gegeben, sich abseits der ‚konventionellen‘ Haltestellen und Linien des ÖPNV auch mit der Integration von Elektrokleinstfahrzeugen zu befassen, die als Sharing-Angebot an Quartiersmobilstationen räumlich konzentriert werden könnten und eine Erweiterung der individuellen Mobilitätsketten im ÖPNV bis nah an die persönliche Haustür bezwecken. Damit könnte ein zur zumeist komfortablen Auto-Nutzung adäquates Pendant des ÖPNV für ‚Haustür-zu-Haustür‘-Verbindungen bereitgestellt werden.

5 MARKTSTAND KFZ-VERKEHR UND LÄRM

Am ‚Marktstand Kfz-Verkehr‘ richtete sich das Augenmerk zunächst auf die beiden Hauptverkehrsstraßen Trierer Straße und Freunder Landstraße mit ihren ihren spezifischen Konfliktpotenzialen, die sich infolge des hohen Verkehrsaufkommens und der vielfältigen Nutzungen in ihren Randbereichen offenbaren. Die diesbezüglich von der Bürgerschaft geäußerten Anliegen und Hinweise standen sich zum Teil konträr gegenüber. Während einige Bürger:innen forderten, an diesen Straßen die Leistungsfähigkeit bzw. Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs zu erhalten, plädierten andere für eine zumindest abschnittsweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zugunsten der dortigen Aufenthaltsqualität.

Weiterhin wurde von den Bürger:innen mehrfach auf Schleichverkehre auf der Kolpingstraße verwiesen, die künftig stärker unterbunden werden sollten (bspw. mittels Fahrbahneinengungen oder sogenannte Drempel).

Weiterhin waren allgemein der ruhende Verkehr, die von den Bürger:innen als ausbaufähig empfundene E-Ladeinfrastruktur (Anzahl und Nutzbarkeit von E-Ladesäulen) und das Carsharingangebot Gegenstand der Diskussionen. Bemängelt wurde von einigen Bürger:innen zudem Verständlichkeit von Verkehrsregelungen bzw. die Unübersichtlichkeit durch eine hohe Dichte an Verkehrsschildern.

Kritisch thematisiert wurde auch das durch das Gewerbegebiet bedingte hohe Güterverkehrsaufkommen auf der Eilendorfer Straße und der Nordstraße.

Konkrete Anregungen der Bürgerschaft waren weiterhin, die Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr noch stärker zu kontrollieren, den Umweltverbund zu stärken um damit den Parksuchverkehr zu reduzieren und künftig stärker die Anzahl von Bürger:innen (bzw. Anwohner:innen) zu berücksichtigen, die von Problemen bzw. geplanten Verkehrsmaßnahmen betroffen seien.

6 VERANSTALTUNGSENDE

Nach einem an die Bürger:innen gerichteten Hinweis, dass Sie sich auch im Nachgang der heutigen Veranstaltung gern an der kartenbasierten Online-Befragung beteiligen können, bedankte sich Frau Maximini bei allen Teilnehmer:innen für ihre aktive Teilnahme an der heutigen Online-Bürgerwerkstatt und lud zugleich zu einer Teilnahme an einer der zahlreichen weiteren Veranstaltungen ein (siehe Abbildung 4).

Beteiligungsmöglichkeiten

Veranstaltungshinweise

- **Aktuelle Informationen zum Mobilitätskonzept Aachen-Brand** finden Sie unter
 - www.aachen.de/mobilitaetskonzept-brand
(von dort kann man auf die **Online-Beteiligungsplattform** gelangen)
- **Veranstaltungen in Aachen-Brand**
 - 31.05.22 ab 17 Uhr: Radtour durch Brand (Anmeldung per E-Mail)
 - 01.06.22 ab 17 Uhr: Bürger*innenspaziergang durch Brand (Anmeldung per Mail)
 - 20.09.22 Jugendkonferenz
 - 21.09.22 (vorauss.) Zukunftswerkstatt
- **Fragen und Anregungen zum Mobilitätskonzept Aachen-Brand** auch per **E-Mail** möglich an: mobilitaetskonzept-brand@mail.aachen.de



Abbildung 4: Weitere Beteiligungsmöglichkeiten / Veranstaltungshinweise

Quelle: Stadt Aachen

Das abschließende Live-Feedback der Teilnehmer*innen fiel überwiegend positiv aus (siehe Abbildung 5). Anregungen für zukünftige Veranstaltungen bezogen sich auf gezieltere und breiter gestreute Hinweise an die Bürger:innen. Außerdem wünschten die die Teilnehmer:innen noch mehr Zeit für den vertieften Dialog zwischen Planer:innen und Bürger:innen. Die Möglichkeit der Online-Beteiligung über Befragungen und Kartenabfragen wurde positiv bewertet.

Feedback-Befragung Bürgerwerkstatt Aachen-Brand (1/2)

0 1 1

Wie bewerten Sie die heutige Veranstaltung insgesamt?



Abbildung 5: Live-Befragung: Abschließendes Feedback der Teilnehmer:innen zur Bürgerwerkstatt

Quelle: Screenshot mentimeter

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 6: DOKUMENTATION DER RADTOUR AM 31.05.2022

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

Anlässlich der Erarbeitung eines Integrierten Mobilitätskonzepts für Aachen-Brand veranstaltete die Aachener Stadtverwaltung gemeinsam mit dem unterstützenden Ingenieurbüro spiekermann am 31.05.2022 eine dreistündige Fahrradtour durch Aachen-Brand. Dieser Vor-Ort-Termin bot allen interessierten Bürger:innen eine Möglichkeit, sich im direkten gemeinsamen Gespräch mit dem Planer-Team an vier vorab ausgewählten Standorten im Bezirksgebiet exemplarisch über Verbesserungspotenziale der Radverkehrsinfrastruktur im Bezirk auszutauschen. Die entsprechende Einladung wurde vorab über verschiedene analoge und digitale Kanäle verbreitet.

Zum Auftakt um 17 Uhr am Brander Bahnhof begrüßte das Planer-Team zwölf Teilnehmer:innen, von denen zehn in Brand wohnen und zwei in Brand arbeiten. Alle Teilnehmer:innen verfügen zwar über ein Auto, sind aber (auch) regelmäßig mit dem Fahrrad in Brand unterwegs. Nach einer kurzen Einführung zu den allgemeinen Zielen, Inhalten und dem derzeitigen Bearbeitungsstand des Mobilitätskonzepts ergründeten die Teilnehmer:innen gemeinsam mit dem Planer-Team die Situation des Radverkehrs an vier Standorten (sowie den zwischendurch zurückgelegten Wegstrecken), die u. a. basierend auf den Rückmeldungen der bisher erfolgten bzw. kontinuierlich stattfindenden Bürgerbeteiligungsformate (Online-Bürgerwerkstatt am 12.05.2022, kartenbasierte Online-Befragung) ausgewählt wurden:

- 1) Brander Bahnhof Mobilstation / Fahrradstraße Karl-Kuck-Straße
- 2) Schulzentrum Aachen-Brand über Zufahrt Heussstraße
- 3) Kreisverkehr Niederforstbacher Straße / Vennbahnweg
- 4) Josefsallee

Nach der jeweiligen Ankunft an diesen Stationen füllten die Teilnehmer:innen zunächst selbstständig die zum Veranstaltungsbeginn ausgehändigten Bewertungsbögen aus, auf denen sie ihre spezifische Perspektive auf die standörtliche Radverkehrssituation dokumentierten. Hierbei hatten sie insbesondere auch die Gelegenheit, einerseits auf problematische bzw. konfliktträchtige örtliche Gegebenheiten hinzuweisen und andererseits konkrete Verbesserungsideen bzw. -wünsche einzubringen. Im Anschluss erfolgte an jeder Station eine gemeinsame Diskussion der von den verschiedenen Teilnehmer:innen als optimierungsbedürftig empfundenen lokalen Radverkehrsbedingungen.

Als sinnvolle Verbesserungsmaßnahmen wurden insbesondere eine Verdeutlichung der heutigen Verkehrsregelungen durch bauliche Maßnahmen, eine klare Trennung zwischen Rad- und Fußwegen sowie Einfärbungen und Aufpflasterungen an Querungen erachtet.

Das Planer-Team dankt allen Teilnehmer:innen der Fahrradtour für ihre zahlreichen Hinweise und Anregungen, die in der weiteren Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzepts berücksichtigt werden: So werden die unterbreiteten Verbesserungsvorschläge einerseits fachlich geprüft und andererseits auch mit weiteren Ideen und Belangen abgewogen.

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 1.1: MAßNAHMENKATALOG: MAßNAHMEN MIT KONKRETEM ORTS- UND HANDLUNGSBEZUG

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

Modul Nr.	Fortlaufende Nr.	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Verortung (1) Gesamtstadt: Stadtbezirk; Beispiellorte- Auswahl; Konkreter Ort	Verortung (2) Areal/Gebiet; Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt); Straße/Straßenabschnitt	Verortung (3) Konkreter Ort; Beispiell- Orte	Zeithorizont für die Umsetzung	Dringlichkeit / Notwendigkeit	Kostenschätzung (relativ)	Zuständigkeit - in der Verwaltung (Fachbereich) [obligatorisch: Bezirk Aachen-Brand B1]	Zu beteiligende Akteure	Herausforderungen / Realisierungshemmnisse / Erfolgsbedingungen	Priorisierungsstufe	Maßnahmenbündel	Ziel/Ziele
Rad 12	028	Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Radverkehr)	Querungshilfe speziell an Haupt- bzw. Vorrangroute	Bevorrechtigung des Vennbahnwegs über die Eckenerstraße	Neben der dringend angeratenen Verbreiterung und Beleuchtung des Vennbahnwegs (siehe auch: Maßnahme-Nr. 30 / Fuß & Rad 02) kann dessen Attraktivität noch weiterhin gesteigert werden: So sollte u. a. an ausgewählten, querenden Wohngebichtsstraßen (erneuert) die Bevorrechtigung des Radverkehrs des Vennbahnwegs erwogen werden. Als ein erstes Pilotprojekt bietet sich die Querung zur Eckenerstraße an: Anknüpfend an die für Tempo-30-Zonen konzipierte Prinzipskizze QSR Q28 der AGFS-NRW [1] wird angeregt, den Vennbahnweg über die Straße hinweg niveaugleich aufzupflastern und mittels Anrampung den Kfz-Verkehr zu sensibilisieren und zu verlangsamen. Weitere Gestaltungselemente sind eine Roteinfärbung der Aufpflasterung, Markierung mit "Sinnbild Fahrrad" und gegenläufigen Pfeilen sowie für Kfz eine „Wartelinie“ (VZ 341 StVO) oder alternativ Haifischzähne (VZ 342 StVO).	Konkreter Ort	Straßenunabhängiger Geh- /Radweg	Vennbahnweg / Eckenerstraße	mittelfristig	niedrig	mittel	FB 61/300 FB 61/400	Polizei Allgemeine Öffentlichkeit und speziell Zivilgesellschaftliche Organisationen / Interessensvertreterinnen	Insbesondere in Form eines einzelnen Pionierprojekts würde zunächst die Einheitlichkeit der Vorrangregelungen entlang des Vennbahnwegs unterbrochen Öffentlichkeitsbeteiligung angeraten (allgemeiner Einbezug der Bürgerschaft und speziell von Zivilgesellschaftlichen Organisationen und Interessensvertreter:innen)	Niedrig	✓ MaBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad 01	029	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ertüchtigung vorhandener Fuß- und Radverkehrsanlagen	Verbreiterung des Vennbahnwegs	[1] AGFS NRW: Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr, 1. Der von Fußgängerinnen, Radfahrerinnen sowie weiteren Nutzer:innengruppen (z. B. Inlineskater:innen) insgesamt rege genutzte und in einigen Abschnitten hoch frequentierte Vennbahnweg ist während seines Verlaufs durch den Stadtbezirk Brand in zumindest einigen Abschnitten in seiner Breite zu gering dimensioniert, sodass er den Anforderungen eines sicheren, komfortabel und konfliktfrei nutzbaren gemeinsamen Geh-/Radwegs im Bedarfsverkehr nicht gerecht wird. Zusätzlich relevant ist die Problematik, weil der Vennbahnweg gemäß städtischem Radhauptnetz eine Verbindungsfunktion einnimmt. Auf Brander Gemarkung ist im Zuge des Projekts 'Pocketpark' eine Verbreiterung zwischen Rombachstraße und Trierer Straße vorgesehen. Weitere Verbreiterungen des Weges werden dringend empfohlen.	Konkreter Ort	Straßenunabhängiger Geh- /Radweg	Vennbahnweg	langfristig	hoch	hoch	FB 61/300 FB 61/400 FB 61/720	Allgemeine Öffentlichkeit und speziell Zivilgesellschaftliche Organisationen / Interessensvertreterinnen	Landschaftsschutzbelange Öffentlichkeitsbeteiligung angeraten (allgemeiner Einbezug der Bürgerschaft und speziell von Zivilgesellschaftlichen Organisationen und Interessensvertreter:innen)	Mittel	✓ MaBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad 02	030	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Beleuchtung	"Mitlaufende" / "mitfahrende" Beleuchtung auf dem Vennbahnweg	Für den Vennbahnweg wird die Installation einer sog. "mitlaufenden" bzw. "mitfahrenden" Beleuchtung auf Basis einer radarbasierten Näherungserkennung empfohlen. Der Vennbahnweg erfüllt durch seine straßenunabhängige, attraktive Wegeführung sowohl innerbereichlich als auch durch seine Anbindung einerseits in die Innenstadt und andererseits Richtung Kornelünster eine bedeutende Verbindungsfunktion (auch gemäß Radhauptnetz), die sich auch in seiner Nutzung während der Dunkelheit widerspiegelt. Aus diesem Grunde wird eine Beleuchtung des Weges empfohlen, wobei sich per sé sowie aber speziell auch im Hinblick auf die Gültigkeit des Landschaftsschutzes eine besonders umweltsensible Ausgestaltung empfiehlt. Eine adaptive Beleuchtung gewährleistet einerseits die Sichtbarkeit der verschiedenen nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen untereinander, steigert die "soziale Kontrolle" bzw. das individuelle Sicherheitsgefühl und ist gleichzeitig mittels moderner Lichtsteuerungsmechanismen (Lichtmanagement) so konzipiert, dass unnötige Lichtverschmutzung vermieden wird.	Konkreter Ort	Straßenunabhängiger Geh- /Radweg	Vennbahnweg	mittelfristig	niedrig	hoch	FB 61/300 FB 61/400 FB 61/720	Allgemeine Öffentlichkeit und speziell Zivilgesellschaftliche Organisationen / Interessensvertreterinnen	Landschaftsschutzbelange Öffentlichkeitsbeteiligung angeraten (allgemeiner Einbezug der Bürgerschaft und speziell von Zivilgesellschaftlichen Organisationen und Interessensvertreter:innen)	Niedrig	✓ MaBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad 03	031	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ertüchtigung vorhandener Fußverkehrsanlagen	Verschiedene Zuwegungen zum Vennbahnweg radfahrtauglich ertüchtigen	Verschiedene Ortslagen in Brand sollten noch besser an den bedeutenden Vennbahnweg angebunden werden, indem neue Zuwegungen errichtet oder etwa vorhandene Trampelpfade so ertüchtigt werden, dass sie für den Fuß- und Radverkehr gleichermaßen und konfliktfrei nutzbar sind (als Oberfläche genügt eine wassergebundene Decke). Dies betrifft u. a. folgende Zuwegungen zum Vennbahnweg: ➔ Debyestraße ➔ Franz-Wallraff-Straße (dort auch Beseitigung eines Kantsteins mit hohem Absatz) ➔ Münsterstraße/Wilhelm-Ziemons-Straße ➔ Nördlicher Teil des Gewerbepark Brand (z. B. Sigfeldstraße zwischen Hausnr. 10 und 12) ➔ Tuchmacherviertel	Beispielorte-Auswahl	Straßenunabhängiger Geh- /Radweg	Debyestraße Franz-Wallraff-Straße (dort auch Beseitigung eines Kantsteins mit hohem Absatz) Nördlicher Teil des Gewerbepark-Brand (z. B. Sigfeldstraße zwischen Hausnr. 10 und 12) Münsterstraße/Wilhelm- Ziemons-Straße	langfristig	mittel	hoch	FB 61/300 FB 61/400 FB 61/720	Landschaftsschutzbelange	Niedrig	✓ MaBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität	
Fuß & Rad 04	032	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Errichtung neuer Fuß- und Radverkehrsanlagen	Verbindung zwischen Vennbahnweg und Vennbahncenter	Eine direkte Zuwegung vom Vennbahnweg zum Vennbahncenter würde sowohl für den Fuß- wie auch Radverkehr die Erreichbarkeitsqualität des Nahversorgungszentrums erheblich steigern und könnte - trotz des in Kauf zu nehmenden Umwegs - insbesondere für Radfahrer:innen eine attraktive Alternative zur Ein-/Ausfahrt an der Trierer Straße darstellen.	Konkreter Ort	Straßenunabhängiger Geh- /Radweg	Vennbahnweg	langfristig	mittel	hoch	FB 61/300 FB 61/400 FB 61/720	Privatwirtschaftlicher Akteur (Vennbahncenter-Betreiber)	Landschaftsschutzbelange Beteiligung eines privaten Akteurs nötig (Vennbahncenter-Betreiber)	Niedrig	✓ MaBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad 05	033	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ertüchtigung vorhandener Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ertüchtigung des außerörtlichen gemeinsamen Geh- /Radwegs an der Trierer Straße	Die an der außerörtlichen Trierer Straße Richtung Kornelünster befindliche, straßenbegleitende Radverkehrsanlage (gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsführung) muss ertüchtigt werden: Der Weg ist teilweise untermäßig (<2,50 m Regelbreite), die Fahrbahnoberfläche ist schadhafte (zum Teil komplett zerbrochene Asphaltdeckschicht) und vonseiten der Bürgerschaft wird eine mangelhafte Entwässerung berichtet. Die Zuständigkeit/Baulast liegt - zumindest teilweise - bei Straßen.NRW.	Konkreter Ort	Straße/Straßenabschnitt	Trierer Straße (außerorts)	langfristig	niedrig	hoch	Straßen.NRW	Straßen.NRW	Beschränkte Flächenverfügbarkeit bzw. mögliche Notwendigkeit zum Grunderwerb	Niedrig	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität	
Fuß & Rad 06	034	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ertüchtigung vorhandener Fuß- und Radverkehrsanlagen	Qualifizierung des außerörtlichen Gehwegs an der Nordstraße als gemeinsamer Geh- /Radweg	Der straßenbegleitende und für Radfahrer:innen in beide Richtungen freigebene Gehweg entlang der Nordstraße (nördlich der Kreuzung zu Gewerbepark Brand / Brander Heide) sollte hinsichtlich seiner Breite als gemeinsamer Geh-/Radweg ertüchtigt werden. Darüber hinaus sind Oberflächenverbesserungen nötig. Gemäß dem städtischen Radhauptnetz nimmt der Weg eine Verbindungsfunktion für den Radverkehr ein.	Konkreter Ort	Straße/Straßenabschnitt	Nordstraße (Gewerbepark Brand <-> Bezirksgrenze)	langfristig	niedrig	hoch	FB 61/300 FB 61/400		Beschränkte Flächenverfügbarkeit bzw. mögliche Notwendigkeit zum Grunderwerb	Niedrig	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität	
Fuß & Rad 07	035	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Errichtung neuer Fuß- und Radverkehrsanlagen	Neuer gemeinsamer Geh- /Radweg an der Niederforstbacher Straße	Die Relation zwischen Brand und Oberforstbach (bedeutender Arbeitsstandort) ist bedeutsam (gemäß städtischem Radhauptnetz-Entwurf handelt es sich um eine Verbindung), für den Radverkehr fehlen jedoch adäquate infrastrukturelle Voraussetzungen. Radfahrer:innen fahren entweder über nicht befestigte Feldwege oder im Mischverkehr auf der Niederforstbacher Straße, was sich jedoch in Anbetracht der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (70 km/h), der Kurven sowie der Längsneigung der Straße als gefährlich darstellt. Aus diesem Grunde sollte ab der Einmündung von An der Kirschkaul in Richtung Südwesten ein gemeinsamer Geh-/Radweg in	Konkreter Ort	Straße/Straßenabschnitt	Niederforstbacher Straße (außerorts)	langfristig	mittel	hoch	FB 61/300 FB 61/400		Beschränkte Flächenverfügbarkeit bzw. mögliche Notwendigkeit zum Grunderwerb	Niedrig	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität	
Fuß & Rad 08	036	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ertüchtigung vorhandener Fußverkehrsanlagen	Versetzen der Umlaufsperrre am Walkweg / Zuwegung Spielplatz	Die Umlaufsperrre am Walkweg (Zuwegung Spielplatz) sind so nah beieinander angeordnet, dass das Passieren mit Kinderwagen oder Rollstuhl problematisch ist. Entweder sollte eine der Sperrre gänzlich demontiert oder der Abstand der Umlaufsperrre zueinander vergrößert werden.	Konkreter Ort	Straßenunabhängiger Geh- /Radweg	Walkweg - Zuwegung Spielplatz	kurzfristig	mittel	niedrig	FB 61/300 FB 61/400		-	Mittel	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität	
Fuß & Rad 09	037	Fuß- und Radverkehr	Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen	Ertüchtigung vorhandener Fuß- und Radverkehrsanlagen	Umbau Treppe zur Rampe: Eschenallee	Der gemeinsame Geh-/Radweg Eschenallee stellt eine nützliche Verbindung für den Radverkehr zwischen Hochstraße und der als Rad-Vorrang-Route Brand bzw. dem Beginn der Fahrradstraße Marktstraße dar. Am südlichen Ende der Eschenallee ist die Weiterführung des Radverkehrs in östliche Richtung eingeschränkt durch eine Treppe vor dem Haus der KAB Begegnungsstätte. Die Installation einer Rampe (mit Handlauf) wäre sowohl für den Radverkehr wie auch den barrierefreien Fußverkehr gewinnbringend. Der anknüpfende Verbindungsweg zwischen dieser derzeitigen Treppe und der Hochstraße könnte in diesem Zuge verkehrstechnisch als "Fußweg - Radfahrer frei" angeordnet. Weiterhin sollte auch die Aufleitung des Radverkehrs auf die	Konkreter Ort	Straßenunabhängiger Geh- /Radweg	Verbindungsweg: Eschenallee <-> Hochstraße	mittelfristig	niedrig	mittel	FB 61/300 FB 61/400		-	Mittel	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität	
Fuß & Rad 10	038	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Querungshilfe allgemein	Errichtung weiterer Querungshilfen an der Freunder Landstraße	Für die Freunder Landstraße soll eine Machbarkeitsstudie eines externen Büros die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Bereitstellung separater Fuß- und Radverkehrsanlagen ergründen. Aus Perspektive des Mobilitätskonzepts sollte in diesem Zuge die Errichtung verschiedener Querungsmöglichkeiten über die Freunder Landstraße geprüft werden. Insbesondere zwischen Ellerhofweg und Josefaller wurde vonseiten der Bürgerschaft aus Fuß- wie auch Radverkehrsperspektive mehrfach eine Querungshilfe gewünscht.	Beispielorte-Auswahl	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Freunder Landstraße / Ellerhofweg / Josefaller Knotenpunkt Freunder Landstraße / Goertzbrunnenstraße	langfristig	mittel	hoch	FB 61/300 FB 61/400	Landesbetrieb Straßenwesen Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)	Hohe Bedeutung der als Landesstraße klassifizierten Freunder Landstraße für den Kfz-Verkehr erschwert Installation weiterer Querungshilfen	Niedrig	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität	
Fuß & Rad 11	039	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrsführung an Knotenpunkten	Anpassung der LSA- Programmierung an Vennbahncenter-Ausfahrt	Im Hinblick auf die signaltechnische Steuerung des Knotens Trierer Straße / Vennbahncenter / Karl-Kuck-Straße / Vennbahnweg wird vorgeschlagen, die zeitlich recht nah aufeinander folgenden LSA-Grünphasen (Ampel) für einerseits die Vennbahncenter-Ausfahrt und andererseits die Fußgängerinnen und Radfahrerinnen zwischen Vennbahnweg und Karl-Kuck-Straße zu entzerren (Verlängerung der Sperrzeit. Aktuell kommt es insbesondere dann gehäuft zu sicherheitskritischen Situationen, wenn mehrere Kfz vom Vennbahncenter aus nach rechts in die Trierer Straße (Richtung stadtauswärts) abbiegen: Die Grünphase ermöglicht ungefähr vier bis fünf Kfz das Rechtsabbiegen, wobei wiederholt das jeweils letzte abbiegende Kfz in Konflikt gerät mit dem dann bereits grün signalisierten Fuß- und Radverkehrsstrom zwischen Karl-Kuck-Straße und Vennbahnweg. Weiterhin wird empfohlen, den Fußgängerinnen und Radfahrerinnen in Tagesrandzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen ein sehr zeitnahe Grünsignal infolge ihrer Anforderung zu erteilen	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahncenter / Karl- Kuck-Straße/Tankstelle	kurzfristig	mittel	niedrig	FB 61/300 FB 61/400	Landesbetrieb Straßenwesen Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)	-	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter- Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad 12	040	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrsführung an Knotenpunkten	Verdeutlichung sich kreuzender Verkehrsströme im südlichen Seitenraum der Trierer Straße an der Fuß- /Radwegefurt zwischen Vennbahnweg und Karl- Kuck-Straße	Radfahrer:innen, die auf dem Vennbahnweg von Süden kommend auf die Querung der Trierer Straße zufahren, müssen vor dem Befahren der Radwegefurt den südwestlichen, straßenbegleitenden, getrennten Geh-/Radweg (für Radverkehr in beide Richtungen freigebenen) der Trierer Straße passieren. Dabei ist den Verkehrsströmen jenes getrennten Geh-/Radwegs Vorrang zu gewähren, wofür die Radfahrer:innen des Vennbahnwegs nicht hinreichend sensibilisiert werden. Einzig das beschilderte Ende des gemeinsamen Geh-/Radwegs (VZ 240 StVO mit dem Zusatz "Ende") signalisiert die Wartepflicht des vom Vennbahnweg auf die Ampel zufahrenden Radverkehrs. Die erforderliche Sichtbeziehung zwischen diesen verschiedenen Radverkehrsströmen wird zudem durch Vegetation beeinträchtigt, die sich an der nördlichen Spitze des angrenzenden Parkplatzes befindet. Zur stärkeren Verdeutlichung des Sachverhalts bzw. zur Vermeidung von Kollisionen wird empfohlen, auf dem Vennbahnweg noch einmal etwa 20 m bis 30 m weiter südlich ein entsprechendes Hinweisbild aufzustellen und darüber hinaus mit Bodenmarkierungen auf die kreuzenden Verkehrsströme aufmerksam zu machen.	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahncenter / Karl- Kuck-Straße/Tankstelle	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 FB 61/400		-	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter- Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

Modul Nr.	Fortlaufende Nr.	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Verortung (1) Gesamtsstadt; Stadtbezirk; Beispiellorte- Auswahl; Konkreter Ort	Verortung (2) Areal/Gebiet; Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt); Straße/Straßenabschnitt	Verortung (3) Konkreter Ort; Beispiel- Orte	Zeithorizont für die Umsetzung	Dringlichkeit / Notwendigkeit	Kostenschätzung (relativ)	Zuständigkeit - in der Verwaltung (Fachbereich) [obligatorisch: Bezeichnung B1]	Zu beteiligende Akteure	Herausforderungen / Realisierungshemmnisse / Erfolgsbedingungen	Priorisierungsstufe	Maßnahmenbündel	Ziel/Ziele
Fuß & Rad	13	041	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrs-führung an Knotenpunkten	Umwandlung der Fußgängerföhrung über Trierer Straße westlich der Vennbahnhöfenters-Zufahrt in kombinierte Geh-/Radwegeföhrung	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahnhöfenters / Karl-Kuck-Straße/Tankstelle	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 FB 61/400	Landesbetrieb Straßenwesen (Straßen.NRW)	-	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahnhöfenters-Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	14	042	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrs-führung an Knotenpunkten	Herstellung einer Radverkehrs-föhrung in der Vennbahnhöfenters-Ausfahrt	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahnhöfenters / Karl-Kuck-Straße/Tankstelle	langfristig	mittel	mittel	FB 61/300	Privatwirtschaftlicher Akteur (Vennbahnhöfenters-Betreiber)	Verantwortung für Umsetzung liegt bei Privateigentümer bzw. Betreiber des Vennbahnhöfenters	Mittel	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Vennbahnhöfenters-Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	15	043	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrs-führung an Knotenpunkten	Durchföhrung eines Verkehrssicherheitsaudits an der Kreuzung Trierer Straße / Vennbahnhöfenters / Karl-Kuck-Straße / Vennbahnweg	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahnhöfenters / Karl-Kuck-Straße/Tankstelle	langfristig	mittel	niedrig	FB 61/300	Landesbetrieb Straßenwesen (Straßen.NRW)	-	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahnhöfenters-Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	16	044	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrs-führung an Knotenpunkten	Gewöhleistung direkter Sichtbeziehungen im Einmündungsbereich Münsterstraße / Schagenstraße	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Münsterstraße / Schagenstraße	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 FB 61/400	Altglasentsorgungsunternehmen	-	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Vennbahnhöfenters-Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	17	045	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrs-führung an Knotenpunkten	Gewöhleistung direkter Sichtbeziehungen im Einmündungsbereich Wilhelm-Ziemons-Straße / Wolferskaul	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Wilhelm-Ziemons-Straße / Wolferskaul	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 FB 61/400	-	-	Hoch	✓ MaBü 4: Schwimmhalle Brand	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	18	046	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrs-führung an Knotenpunkten	Vorhandene, niveaugleiche Fuß- und Radwegeföhrung an der Einmündung von An der Schmitt in die Rombachstraße stärker hervorheben	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Rombachstraße / An der Schmitt	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 FB 61/400	-	-	Hoch	✓ MaBü 3: Städtische Gesamtschule Aachen-Brand	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	19	047	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrs-führung an Knotenpunkten	Fuß- und radverkehrsfreundliche Anpassung der LSA-Programmierung	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Trierer Straße (verschiedene Knotenpunkte)	mittelfristig	mittel	niedrig	FB 61/300 FB 61/400	Landesbetrieb Straßenwesen (Straßen.NRW)	-	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahnhöfenters-Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	20	048	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Querungshilfe allgemein	Frequentierte Geh- und Radweg-überfahrten entlang der Trierer Straße deutlicher hervorheben	Beispielorte-Auswahl	Straße/Straßenabschnitt	Trierer Straße (Grundstückszufahrten)	kurzfristig	mittel	niedrig	FB 61/300 FB 61/400	-	-	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahnhöfenters-Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	21	049	Fuß- und Radverkehr	Knotenpunkte / Querungshilfen (Fuß- und Radverkehr)	Fuß- und Radverkehrs-führung an Knotenpunkten	Rückbau Freier Rechtsabbieger an Kreuzung Freunder Landstraße / Eilendorfer Straße	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Freunder Landstraße / Eilendorfer Straße/Schroufstraße	mittelfristig	mittel	hoch	FB 61/300 FB 61/400	Landesbetrieb Straßenwesen (Straßen.NRW)	-	Niedrig	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Vennbahnhöfenters-Zufahrt	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
Fuß & Rad	22	050	Fuß- und Radverkehr	Service Fuß- und Radverkehr	Über das Mindestmaß hinausgehende Wegeunterhaltung	Hochfrequente Wegeunterhaltung auf dem Vennbahnweg	Stadtbezirk	Straßenunabhängiger Geh-/Radweg	Vennbahnweg	sukzessive / Daueraufgabe	mittel	mittel	FB 61/300 FB 61/400 FB 61/720	-	-	Mittel	✓ MaBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 1: Alle Menschen wöhlen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
ÖPNV	01	051	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Fahrplankontakt, Betriebszeit	Angebotsverbesserung durch Taktverdichtung	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Achse Trierer Straße	mittelfristig	hoch	mittel	FB 61/300	ASEAG AVV	Kapazität der Trierer Straße Gewährleistung von Anschlussbeziehungen	Hoch	✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen	

Modul Nr.	Fortlaufende Nr.	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Verortung (1) Gesamtstadt; Stadtbezirk; Beispielorte- Auswahl; Konkreter Ort	Verortung (2) Areal/Gebiet; Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt); Straße/Straßenabschnitt	Verortung (3) Konkreter Ort; Beispiel- Orte	Zeithorizont für die Umsetzung	Dringlichkeit / Notwendigkeit	Kostenschätzung (relativ)	Zuständigkeit - in der Verwaltung (Fachbereich) [obligatorisch: Bezirk Aachen-Brand B1]	Zu beteiligende Akteure	Herausforderungen / Realisierungshemmnisse / Erfolgsbedingungen	Priorisierungsstufe	Maßnahmenbündel	Ziel/Ziele
ÖPNV 02	052	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Fahrplankontakt, Betriebszeit	Erweiterung der ÖPNV- Betriebszeiten	Auf einigen Linien werden in den Tagesrandzeiten oder am Wochenende keine bzw. nur sehr wenige Fahrten angeboten. Diese Defizite sollten durch eine Erweiterung der Betriebszeit in den Abendstunden auf den Linien in und aus Richtung Innenstadt zur Nutzung der kulturellen Angebote beseitigt werden und es sollten zusätzliche Wochenendangebote geprüft werden, z. B. ein 60-Minuten-Takt auf den Linien 55 und 65 abends und am Wochenende.	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Linien 55 und 65	mittelfristig	mittel	mittel	FB 61/300	ASEAG AVV	Finanzierung des erweiterten Fahrtenangebotes	Hoch		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 03	053	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Direktverbindungen Bus	Verbessertes Angebot auf Tangentialverbindungen	Zwischen den Stadtteilen sollten Fahrten ohne Umweg über das Stadtzentrum als umsteigefreie Direktverbindungen möglich sein. Auf ausgewählten Relationen werden bereits Tangentialverbindungen angeboten, u. a. nach Eilendorf (Linie 50) und Burtscheid (Linie 10). Weitere Tangentialverbindungen wie z. B. Oberforstbach - Brand - Stolberg über die Freunder Landstraße, die für den Berufsverkehr von Bedeutung sind, sollten geprüft werden.	Gesamtstadt	Areal/Gebiet	Relationen Brand - Eilendorf Brand - Burtscheid Oberforstbach - Brand - Stolberg	kurzfristig	hoch	hoch	FB 61/300	ASEAG AVV	Bedarfsermittlung	Mittel	✓ MaBü 9: Verkehrsversuche an konfliktreichen Stellen	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 04	054	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Direktverbindungen Bus	Schnellbusverbindung nach Oberforstbach	Die auf der Relation Brand - Oberforstbach verkehrenden Linien 55 und 65 haben aufgrund der Fahrtstrecke durch sehr enge Straßen (Wolferkskaul, Münsterstraße, Niederforstbacher Straße) eine sehr lange Fahrzeit, verkehren nur halbstündlich und sind sehr störanfällig. Als Lösung sollte eine Schnellbusverbindung in der Berufsverkehrszeit (über Trierer Straße - Kornelmünster - Schleckheim) oder alternativ der Einsatz von kleineren Fahrzeugen (außerhalb der Schülerverkehrszeit) geprüft werden.	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Relation Brand - Oberforstbach	mittelfristig	mittel	hoch	FB 61/300	ASEAG AVV	Finanzierung des erweiterten Fahrtenangebotes	Mittel		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 05	055	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Direktverbindungen Bus	Angebot umsteigefreier Direktverbindungen zum Hauptbahnhof	Für die Relation Aachen-Brand - Aachen-Hauptbahnhof sollten direkte Busverbindungen über die Hauptachse Trierer Straße geprüft werden. Damit sollen für Fahrgäste, die meist mit Gepäck unterwegs sind, Umsteigevorgänge vermieden werden.	Stadtbezirk	Haltestelle	Relation Aachen-Brand - Aachen-Hauptbahnhof	mittelfristig	mittel	mittel	FB 61/300	ASEAG AVV	Kapazität der Haltestelle Hauptbahnhof	Hoch		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 06	056	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Verbesserung der ÖPNV- Erschließung	Erweiterung der Ortsbuslinie über die Markttage hinaus	Zur besseren Erschließung des Siedlungsgebietes, insbesondere in den Randlagen, soll geprüft werden, die Ortsbuslinie OL5, die bisher nur dienstags und samstags an den Markttagen in Brand verkehrt, in einen Dauerbetrieb zu überführen. Dabei sollte das Fahrtenangebot zu einem täglichen Betrieb, werktags 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr, erweitert werden. Der Fahrplan ist auf Anschlüsse an die Linien Richtung Innenstadt auf der Trierer Straße auszurichten.	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Ortsbuslinie OL5	kurzfristig	hoch	hoch	FB 61/300	ASEAG AVV	Reisezeit Finanzierung des erweiterten Fahrtenangebotes	Mittel		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 07	057	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Verbesserung der ÖPNV- Erschließung	ÖPNV-Erschließung des Gewerbepark Brand	Bisher wird der Gewerbepark Brand nur mit Haltestellen an der Nordstraße erschlossen. Mit der weiteren Ansiedlung von Unternehmen im Gewerbepark wird der Beschäftigtenverkehr weiter anwachsen. Deshalb sollen schrittweise Haltestellen direkt im Gewerbepark eingerichtet und, wie bereits geplant, durch Buslinien mit Ausrichtung auf die Geschäftszeiten der ansässigen Unternehmen bedient werden. Dies wird die Akzeptanz der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg deutlich erhöhen.	Konkreter Ort	Haltestelle	Gewerbepark Brand	kurzfristig	mittel	niedrig	FB 61/300	ASEAG AVV	Lage der Haltestellen	Hoch	✓ MaBü 8: Gewerbepark Brand	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen

Modul Nr.	Fortlaufende Nr.	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Verortung (1) Gesamtstadt; Stadtbezirk; Beispielorte- Auswahl; Konkreter Ort	Verortung (2) Areal/Gebiet; Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt); Straße/Straßenabschnitt	Verortung (3) Konkreter Ort; Beispiel- Orte	Zeithorizont für die Umsetzung	Dringlichkeit / Notwendigkeit	Kostenschätzung (relativ)	Zuständigkeit - in der Verwaltung (Fachbereich) [obligatorisch: Bezirk Aachen-Brand B1]	Zu beteiligende Akteure	Herausforderungen / Realisierungshemmnisse / Erfolgsbedingungen	Priorisierungsstufe	Maßnahmenbündel	Ziel/Ziele
ÖPNV 08	058	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Umstiege	Umstiege an Verknüpfungshaltestellen	Da nicht für alle Relationen Direktverbindungen angeboten werden können soll geprüft werden, inwiefern an den Verknüpfungshaltestellen Brand und Ringstraße komfortable Umstiege zwischen den erschließenden Zubringerlinien und den Schnellbuslinien bzw. den wichtigen Linien Richtung Innenstadt gewährleistet werden können.	Konkreter Ort	Haltestelle	Haltestelle Brand Haltestelle Ringstraße	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300	ASEAG AVV	Fahrplankonflikte aufgrund der Zielstellung eines einheitlichen Taktangebotes	Hoch		✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 09	059	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Verbesserung der ÖPNV- Erschließung	Schließung von ÖPNV- Angebotslücken mit Hilfe von On-Demand- Angeboten	Räumlich ist der kompakt strukturierte Stadtbezirk Brand sehr gut erschlossen. Für randstädtische, ungenügend angebundene Siedlungsstrukturen sollte die Erreichbarkeit des Marktes mit Ruf-taxi gewährleistet werden. In der betriebszeitlichen Erschließung bestehen noch Lücken, die mit Hilfe von On-Demand-Angeboten geschlossen werden können. Es sollte eine Kombination von Linienfahrten in der Hauptverkehrszeit und einem Anruf-Linien-Taxi außerhalb der Hauptverkehrszeit, das nur bei vorheriger Fahrtnmeldung verkehrt, geschaffen werden. Beispielsweise verkehrt die Linie 15 nach Krauthausen samstags zu den Marktzeiten bereits als Anruf-Linien-Taxi. Diese Zeiten sollten ausgedehnt und auch sonntags angeboten werden.	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Gebiete in randstädtischen Bereichen (z. B. Krauthausen) bzw. mit unzureichendem Fahrtangebot in Tagesrandzeiten bzw. am Wochenende	mittelfristig	mittel	mittel	FB 61/300	ASEAG AVV	Finanzierung des erweiterten Fahrtenangebotes	Hoch	✓ MaBü 9: Verkehrsversuche an konfliktreichen Stellen	✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 10	060	ÖPNV	Bus-Infrastruktur	Radverkehrsführung an Haltestellen	Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrsführung an Haltestellen	An einigen Bushaltestellen entlang der Trierer Straße, insbesondere an der Haltestelle Brand stadtauswärts, ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine verkehrssichere Radverkehrsführung möglich und für Fußgänger:innen ist aufgrund des Fahrgastunterstandes und wartender Fahrgäste die verbleibende Gehwegbreite zu gering. Grundsätzlich sollte die Radverkehrsführung an allen Haltestellen an der Trierer Straße optimiert werden. Nach einer langfristig möglichen Verringerung der Fahrspuren auf der Trierer Straße können diese Haltestellenbereiche verkehrssicher umgebaut werden. Als kurzfristige Lösung sollte geprüft werden, den Radverkehr, wie bereits an einigen Haltestellen praktiziert, über die Busspuren zu führen. Dafür sind ggf. bauliche Anpassungen erforderlich.	Beispielorte-Auswahl	Haltestelle	Haltestelle Brand	langfristig	niedrig	hoch	FB 61/300 Straßenverkehrsamt	ASEAG	Gegenwärtige Verkehrsbelastung der Trierer Straße	Niedrig		✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 11	061	ÖPNV	Bus-Infrastruktur	ÖPNV-Beschleunigung	ÖPNV-Beschleunigung durch Busvorrangschaltung an Lichtsignalanlagen entlang der Trierer Straße	Die Linienbusse bewegen sich im Fahrzeugstrom der Trierer Straße und sind entsprechend langsam unterwegs. Deshalb ist eine ÖPNV-Beschleunigung erforderlich. Möglich ist das u. a. durch eine Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen (LSA). Der aus der Haltestelle ausfahrende Bus erhält am nächsten signalisierten Knotenpunkt auf Anforderung seine Grünphase über eine spezielle Signalisierung. An der Haltestelle Ringstraße stadteinwärts könnte bei gleichzeitiger Verschiebung der Haltelinie nach hinten dem Bus eine ungehinderte Ausfahrt aus der Haltestelle sowie ein Vorrang an der Lichtsignalanlage Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße gewährt werden. Ebenso sollte der aus der Haltestelle Brand stadtauswärts ausfahrende Bus an der Lichtsignalanlage Trierer Straße/ Marktplatz bevorrechtigt werden.	Beispielorte-Auswahl	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	LSA nach Bushaltestelle Ringstraße (stadteinwärts) LSA nach Bushaltestelle Brand (stadtauswärts)	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt	ASEAG Landesbetrieb Straßenwesen Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)	Separate Signalisierung für den Busverkehr Veränderung der Fahrbahnmarkierungen	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter- Zufahrt	✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 12	062	ÖPNV	Bus-Infrastruktur	ÖPNV-Beschleunigung	ÖPNV-Beschleunigung durch separate Busspuren	Auf der Trierer Straße sollten in einigen Teilabschnitten separate Busspuren eingerichtet werden, um den Fahrzeugrückstau an den Knotenpunkten zu umgehen. Dies kann bereits jetzt auf der Trierer Straße zwischen Freunder Landstraße und Karl-Kuck-Straße (stadteinwärts) durch die Einbeziehung der langen Haltestellenbereiche und eine abschnittsweise Umnutzung von Parkstreifen realisiert werden. Langfristig sollten die dann ggf. entfallenden Fahrstreifen der Trierer Straße dafür genutzt werden.	Beispielorte-Auswahl	Straße/Straßenabschnitt	Trierer Straße: zwischen Freunder Landstraße und Karl-Kuck-Straße (stadteinwärts)	mittelfristig	hoch	hoch	FB 61/300 Straßenverkehrsamt Straßen.NRW	ASEAG Landesbetrieb Straßenwesen Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)	Gegenwärtige Verkehrsbelastung der Trierer Straße Bauliche Anpassungen erforderlich	Mittel	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter- Zufahrt	✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen
ÖPNV 13	063	ÖPNV	Service und Marketing	Fahrgastinformation	Verbesserung der Fahrgastinformation	Die Zuverlässigkeit der Störungsmeldungen ist zu erhöhen, da es teilweise zu widersprüchlichen Meldungen auf verschiedenen Informationskanälen wie Mova-App und ASEAG-Website kommt. Weiterhin wird empfohlen, die Haltestellenausstattung mit Dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) über den im Nahverkehrsplan festgelegten Standard hinaus zu erweitern. Damit sind Echtzeitinformationen zu Abfahrtszeiten und Betriebsstörungen möglich. Mit der Installation dieser digitalen Anzeigetechnik sollte an den Haltestellen auf der Trierer Straße (Brand, Ringstraße, Eckenerstraße) begonnen und an weiteren Verknüpfungshaltestellen, die von mehreren Linien bedient sind (u. a. Schulzentrum, Schwimmhalle, Wolferskaul), fortgesetzt werden.	Gesamtstadt	Haltestelle	DFI an Haltestellen Brand, Ringstraße, Eckenerstraße sowie an weiteren hochfrequentierten Haltestellen Schulzentrum, Schwimmhalle, Wolferskaul	mittelfristig	mittel	hoch	FB 61/300	ASEAG AVV	Sehr hoher Kostenaufwand	Niedrig		✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
Kfz 01	064	Kfz-Verkehr	Verkehrsentwicklung	Lkw-Verkehr	Schwerverkehr der Gewerbegebiete auf Hauptverkehrsstraßen bündeln	Der Schwerverkehr ist auf Hauptverkehrsstraßen zu bündeln sowie auf Anliegerstraßen zu vermeiden. Dementsprechend sind die Zufahrten zum Gewerbepark Brand von der Freunder Landstraße und der Trierer Straße über die Debyestraße auszuzeichnen. Die Erschließung der Gewerbebestände in Brand darf nur über die Debyestraße und die nördlichen Abschnitte der Nord- und Eilendorfer Straße erfolgen. Auf den südlichen Abschnitten der Nord- und Eilendorfer Straße sowie auf der Erberichshofstraße bestehen bereits Lkw-Durchfahrtsverbote. Diese sind stärker zu überwachen.	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Wohnstraßen, z. B. Niederforstbacher Straße Hermann-Löhns-Straße (südlich Brander Heide) Nordstraße (südlicher Abschnitt) Eilendorfer Straße (südlicher Abschnitt)	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt		Durchsetzung der Anordnungen	Hoch	✓ MaBü 8: Gewerbepark Brand	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz- Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.
Kfz 02	065	Kfz-Verkehr	Verkehrsentwicklung	Verbesserte Zufahrten zu den Hauptverkehrsstraßen	Ausfahrt aus Wohngebiet Ringstraße in Richtung Innenstadt ermöglichen	Es gibt keine alternative Ausfahrsmöglichkeit aus dem Wohngebiet Ringstraße / Röhrigstraße / Kirchheidstraße auf die Trierer Straße in Richtung Innenstadt, sodass man entweder über Wolferskaul/Marktstraße (vorbei an der Marktschule über die Fahrradstraße) oder über Heusstraße (vorbei an der Gesamtschule) fahren muss. Deshalb wird vorgeschlagen, am Knoten Kirchheidstraße / Trierer Straße das Linksabbiegen zu ermöglichen. Das setzt eine Umgestaltung des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage und Neuordnung auf der Trierer Straße voraus. Es werden damit Umwegfahrten vermieden und die Ausfahrten Heusstraße, Marktplatz und Hochstraße An den Knotenpunkten Debyestraße/ Nordstraße und Debyestraße/ Gewerbepark Brand sind die jeweiligen Linksabbiegevorgänge aufgrund der starken Verkehrsströme aus den Gewerbegebieten Brand und Eilendorf von und zur Autobahnanschlussstelle Brand stark beeinträchtigt. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbe Parks Brand wird der Verkehr noch anwachsen. Deshalb sollte eine Ausstattung der beiden Knotenpunkte mit einer Lichtsignalanlage geprüft werden.	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Trierer Straße / Kirchheidstraße	mittelfristig	mittel	hoch	FB 61/300 Straßenverkehrsamt		Anpassungen an der Trierer Straße	Niedrig		✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz- Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.
Kfz 03	066	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Verkehrssteuerung an Knotenpunkten	Steuerung von Knotenpunkten durch Lichtsignalanlagen	An den Knotenpunkten Debyestraße/ Nordstraße und Debyestraße/ Gewerbepark Brand sind die jeweiligen Linksabbiegevorgänge aufgrund der starken Verkehrsströme aus den Gewerbegebieten Brand und Eilendorf von und zur Autobahnanschlussstelle Brand stark beeinträchtigt. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbe Parks Brand wird der Verkehr noch anwachsen. Deshalb sollte eine Ausstattung der beiden Knotenpunkte mit einer Lichtsignalanlage geprüft werden.	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Debyestraße / Nordstraße Knotenpunkt Debyestraße / Gewerbepark Brand	mittelfristig	mittel	hoch	FB 61/300 Straßenverkehrsamt		Hoher baulicher und Kostenaufwand	Niedrig	✓ MaBü 8: Gewerbepark Brand	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz- Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

Modul Nr.	Fortlaufende Nr.	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahme-Beschreibung	Verortung (1) Gesamtschicht: Stadtbezirk; Beispiellorte-Auswahl; Konkreter Ort	Verortung (2) Areal/Gebiet: Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt); Straße/Straßenabschnitt	Verortung (3) Konkreter Ort; Beispiellorte	Zeithorizont für die Umsetzung	Dringlichkeit / Notwendigkeit	Kostenschätzung (relativ)	Zuständigkeit - in der Verwaltung (Fachbereich) [obligatorisch: Bezirk Aachen-Brand B1]	Zu beteiligende Akteure	Herausforderungen / Realisierungshemmnisse / Erfolgsbedingungen	Priorisierungsstufe	Maßnahmenbündel	Ziel/Ziele
Kfz 04	067	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Geschwindigkeitsreduzierung	Einrichtung weiterer Verkehrsberuhigter Bereiche	Mit der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit kann in Wohnstraßen eine spürbare Verkehrsberuhigung erzielt werden. Für Straßen, die ausschließlich zur Erschließung von Wohnquartieren dienen und keinerlei Verbindungsfunktion besitzen, ist die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche zu prüfen. Darüber hinaus sind verkehrsberuhigte Bereiche für besonders schützenswerte Straßenabschnitte, insbesondere im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten, empfehlenswert.	Beispiellorte-Auswahl	Straße/Straßenabschnitt	Vor den Schulen an der Schagenstraße und Karl-Kuck-Straße sowie im Wiesengrund. Weitere derartige Straßen z. B. Vinzenzstraße, Drosselpfad, Lontzenweg etc.	mittelfristig	mittel	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt		ÖPNV-Linienbetrieb berücksichtigen	Mittel	✓ MaBü 2: Grundschule Karl-Kuck-Straße	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.
Kfz 05	068	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Regulierung Durchgangsverkehr	Zufussdosierung durch Einrichtung von Einbahnstraßen: Kolpingstraße und Auf der Ell	Als Maßnahme zur Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten bzw. zur Verkehrsberuhigung in sehr schmalen Straßen kann Einbahnstraßenverkehr angeordnet werden. Im konkreten Fall der Kolpingstraße und der Straße Auf der Ell kommt es nach Aussagen der Anwohner:innen zu Ausweichverkehren von den Hauptverkehrsstraßen. Infolge des Rückstaus auf der Freunder Landstraße an der Einmündung in die Trierer Straße wird der Knoten über die Kolpingstraße bzw. Auf der Ell umfahren. Dieser Durchgangsverkehr kann durch Sperrung der beiden Straßen in Richtung Nordstraße bzw. Ellerstraße vermieden werden. Ebenso bestehen in Straßen mit sehr geringen Fahrbahnbreiten wie in der Schroufstraße oder der Albert-Schweitzer-Straße zwischen Ringstraße und Benediktusstraße Probleme wie Gehwegbefahrung oder Behinderung des fließenden Verkehrs. Auch in diesen Fällen kann ein Einbahnstraßenverkehr zur Verkehrsberuhigung und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Dies sollte zunächst in Verkehrsversuchungen erprobt und evaluiert werden, da es auch zu negativen Wirkungen kommen kann (wie z. B. höhere Geschwindigkeiten und Mehrbelastung auf umliegenden Straßen).	Beispiellorte-Auswahl	Straße/Straßenabschnitt	Kolpingstraße Auf der Ell Schroufstraße Albert-Schweitzer-Straße zwischen Ringstraße und Benediktusstraße	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt		Ggf. negative Wirkungen wie z. B. höhere Geschwindigkeiten und Mehrbelastung auf umliegenden Straßen	Mittel	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.	
Kfz 06	069	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Verbesserte, eindeutige Markierung und Beschilderung	Beschilderung 'Ende Tempo-30-Zone' beim Übergang in Marktstraße	Die Beschilderung "Ende Tempo-30-Zone" beim Übergang in Fahrradstraße entfernt: Marktstraße Die Beschilderung "Ende Tempo-30-Zone" ist ein Hinweis auf den Beginn der Tempo-30-Zone. Marktstraße kann zu Missverständnissen hinsichtlich der erlaubten Geschwindigkeit führen und sollte deshalb entfernt werden. Gemäß VwV-StVO ist das Zeichen 274.2 ("Ende der Tempo-30-Zone") ist entbehrlich, wenn die Zone in eine Fahrradstraße (VZ 244.1 StVO) übergeht. Stattdessen sind die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.	Beispiellorte-Auswahl	Areal/Gebiet	Marktstraße/Wolferskaul (Fahrradstraße)	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt		Rechtliche Prüfung	Hoch	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.	
Kfz 07	070	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Verbesserte, eindeutige Markierung und Beschilderung	Gefahrenstelle Trierer Straße/Indeweg für Kfz-Führer:innen signalisieren	An der Einmündung des Indeweg ist auf der Trierer Straße eine Mittelinsel als Querungshilfe angelegt. So lang hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h gilt, sollten Kfz-Fahrer:innen aus beiden Fahrtrichtungen mit Verkehrszeichen 133-30 StVO für das mögliche Betreten der Fahrbahn von Fußgänger:innen sensibilisiert werden. Alternativ wird hier zur Beseitigung dieser Gefahrenstelle eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h empfohlen. Der zuständige Bausträger ist Straßen.NRW.	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Trierer Straße / Indeweg	kurzfristig	mittel	niedrig	Straßen.NRW	Polizei	Prüfung durch Verkehrsbehörde	Mittel	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.	
Kfz 08	071	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Verbesserte, eindeutige Markierung und Beschilderung	Beschilderung zur Verdeutlichung des Durchfahrtsverbots für Lkw an Kreuzung Nordstraße / Eilendorfer Straße	Auf der Nordstraße und der Eilendorfer Straße wird das Durchfahrtsverbot für Lkw jeweils nur am Anfang und am Ende des betreffenden Abschnittes durch Verkehrszeichen-Nr. 253 "Verbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t" ausgewiesen. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kraftfahrzeugführer:innen und der Wirksamkeit der Anordnung sollte diese Beschilderung an den dazwischen liegenden Knoten wiederholt werden.	Konkreter Ort	Straße/Straßenabschnitt	Nordstraße Eilendorfer Straße Vennbahnweg / Beckerstraße	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt			Hoch	✓ MaBü 8: Gewerbebrand Brand	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.
Kfz 09	072	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Verkehrsberuhigung	Einrichtung von sog. "Schulstraßen" vor Schulen	Durch den Alltagsverkehr sowie den Bring- und Abholverkehr kommt es im Bereich von Schulen immer wieder zu Konflikten zwischen zu Fuß gehenden Kindern und fahrenden sowie ein- und ausparkenden Pkw. Zur Vermeidung derartiger Situationen sollte in der Umgebung von Schulen, insbesondere vor den Zugängen zu den Schulgebäuden, die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche in Form von sogenannten „Schulstraßen“ geprüft werden. „Schulstraßen“ beschreiben temporäre Einbahnstraßen für den motorisierten Verkehr zu Schulbeginn und/oder -ende. Die hiermit im unmittelbaren Schulumfeld bezweckte Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Allgemeinen und des Elternauto-Verkehrs im Speziellen führt zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Kinder und Jugendlichen, die die jeweilige Schule eigenständig zu Fuß, mit Fahrrad, Roller, Skateboard oder ähnlichen Verkehrsmitteln aufsuchen. Nähere Erläuterungen zu diesem Instrument finden sich im Endbericht in Kapitel 7.2.2.	Beispiellorte-Auswahl	Straße/Straßenabschnitt	Straßenabschnitte vor Schulen, z. B. Karl-Kuck-Schule (Karl-Kuck-Straße)	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 FB 45 Straßenverkehrsamt	ASEAG	Einschränkungen für Anwohner	Hoch	✓ MaBü 9: Verkehrsversuche an konfliktreichen Stellen	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.
Kfz 10	073	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Verkehrsüberwachung	Überwachung der Durchfahrts-, Park- bzw. Halteverbote	Den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ist zu entnehmen, dass in Wohnstraßen Verkehrsverstöße wie das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, die Missachtung der Vorfahrt an gleichrangigen Knoten, die Befahrung von Gehwegen bei Gegenverkehr bzw. an Engstellen, das Parken in eingeschränktem Halteverbot bzw. auf Rad- und Gehwegen oder die Durchfahrt von Lkw trotz Durchfahrtsverbot vorkommen. Z. B. kommt es regelmäßig zu Verstößen gegen die Lkw-Durchfahrtsverbote auf der Nordstraße und der Eilendorfer Straße. Zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin sind auch in Wohnstraßen verstärkt Geschwindigkeitsrollen mit stationären und mobilen Anlagen durchzuführen. Diese, mit einer Anordnung der Verstöße verbundenen Kontrollen sollten kombiniert werden mit der Aufstellung von Dialog-Displays, die den Kraftfahrzeugführer:innen die gefahrte Geschwindigkeit digital anzeigen, insbesondere im Bereich von Schulen, Kinder- und Senioreneinrichtungen. Ebenso ist eine intensivere Überwachung der Durchfahrts-, Park- bzw. Halteverbote erforderlich. Insbesondere die unten genannten Straßen sollten einbezogen werden.	Beispiellorte-Auswahl	Straße/Straßenabschnitt	Eckenerstraße Eilendorfer Straße Hochstraße Karl-Kuck-Straße Kolpingstraße Niederforstbacher Straße Nordstraße Rollefstraße	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt Ordnungsamt	Polizei	Durchsetzung der Anordnungen	Hoch	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter-Zufahrt ✓ MaBü 3: Städtische Gesamtschule Aachen-Brand ✓ MaBü 7: Gefahrenstellen und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.
Kfz 11	074	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Knotenpunktgestaltung	Umgestaltung des Knotenpunktes Gewerbebrand / Nordstraße	Aufgrund von weiteren Ansiedlungen im Gewerbebrand Brand ist mit einem stetigen Anwachsen des Güterverkehrs in diesem Bereich zu rechnen. Um eine weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs im angebauten Teil der Nordstraße zwischen Brander Heide und Trierer Straße zu verhindern, ist der Knotenpunkt Nordstraße / Gewerbebrand Brand / Brander Heide gemäß vorliegender Planung (B-Plan 82b) umzubauen. Mit der geplanten Veränderung der Knotenpunktegeometrie soll u. a. das Rechtsabbiegen für Lkw aus dem Gewerbebrand in den südlichen Abschnitt der Nordstraße und die Geradeausfahrt in die Straße Brander Heide unterbunden werden.	Konkreter Ort	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Nordstraße / Gewerbebrand Brand/Brander Heide	mittelfristig	mittel	hoch	FB 61/300 Straßenverkehrsamt			Niedrig	✓ MaBü 8: Gewerbebrand Brand	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.
Kfz 12	075	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Knotenpunktgestaltung	Plateaupflasterung von Kreuzungsbereichen	Von den Anwohner:innen wird häufig die zu hohe Geschwindigkeit einzelner Kraftfahrzeuge trotz Anordnung von Tempo 30 und die Missachtung von gleichrangigen Einmündungen an Knoten ohne Hauptstraßenbeschilderung bemängelt. Um dies zu verhindern, empfiehlt sich eine Plateaupflasterung des gesamten Kreuzungsbereiches. Diese gut sichtbare und spürbare Fläche trägt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer:innen und zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit bei und sorgt somit für eine Verkehrsberuhigung. Bei der technischen Ausführung ist auf eine lärmarme Gestaltung der Anrampung zu achten. Mit dem Ausbau der Dr.-Josef-Lamy-Straße und der Straße Am Hoerfeld entstand eine überhöhte Fahrbahn jeweils bis zur Einmündung in die Eller- bzw. Kolpingstraße. Zur Verkehrsberuhigung an diesen Knoten und zur Vermeidung von Missverständnissen bzgl. der Vorfahrt sollte die Überhöhung bis in die Eller- bzw. Kolpingstraße durchgezogen werden. Die vom ÖPNV befahrenen Strecken sollten davon ausgeschlossen werden.	Beispiellorte-Auswahl	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	Knotenpunkt Ellerstraße / Dr.-Josef-Lamy-Straße Knotenpunkt Kolpingstraße / Am Hoerfeld Knotenpunkt Kolpingstraße / Dr.-Josef-Lamy-Straße	mittelfristig	mittel	hoch	FB 61/300 Straßenverkehrsamt		Lärmbelastung für Anwohner	Niedrig	✓ MaBü 1: Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter-Zufahrt	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.
Kfz 13	076	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Umverteilung von Verkehrsflächen	Verringerung von Fahrspuren auf der Trierer Straße	Für die Trierer Straße sollte langfristig im Sinne der Verkehrswende eine Verringerung von 4 auf 2 Fahrspuren geprüft werden. Mit der angestrebten, spürbaren Verlagerung von Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird zukünftig eine Umverteilung von Verkehrsflächen möglich sein. Die freierwerdenden Flächen bieten dann den notwendigen Platz für Busspuren, ausreichend große Haltestellenbereiche, komfortable Radfahrstreifen, Lieferparkzonen oder Grünstreifen. Ein Verkehrsversuch mit Fahrbahnmarkierungen zur Erprobung des Verkehrsablaufes und Untersuchung der Auswirkungen kann vorab durchgeführt werden.	Konkreter Ort	Straße/Straßenabschnitt	Trierer Straße	langfristig	niedrig	hoch	Straßen.NRW FB 61/300 Straßenverkehrsamt	ASEAG Landesbetrieb Straßenwesen Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)	Hohe Bedeutung der als Landesstraße klassifizierten Trierer Straße für den Kfz-Verkehr erschwert nach aktueller Rechtslage die Möglichkeiten zur Verkehrsflächenanpassung	Niedrig	✓ MaBü 9: Verkehrsversuche an konfliktreichen Stellen	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.
Kfz 14	077	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	Verkehrsberuhigung - Verengung der Fahrbahn oder Versätze der Linienführung durch wechselseitiges Parken	Eine Verkehrsberuhigung kann auch durch folgende Maßnahmen erreicht werden: → Gezielte Fahrbahnverengungen: → zur Vermeidung von Begegnungsverkehr an der Nordstraße, → an Schlüsselstellen wie sensiblen Querungen, u. a. Rombachstraße - Querung Vennbahnweg, Nordstraße / Karl-Kuckstraße - am Zebrastreifen, → am Beginn von Durchfahrtsverboten an der Eilendorfer Straße - Höhe Firma Gade Boote am Beginn des Lkw-Verbots. → Weiterhin sollten Engstellen an Einmündungen, u. a. Ringstraße / Niederforstbacher Straße, in Form von Gehwegvorstreckungen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse eingerichtet werden. → Auch mit Versätzen in der Linienführung durch wechselseitiges Parken in Wohngebietsstraßen, u. a. an der oberen Ringstraße, wird die Fahrgeschwindigkeit verringert und somit eine Entschleunigung des Verkehrs bewirkt.	Beispiellorte-Auswahl	Straße/Straßenabschnitt	Rombachstraße - Querung Vennbahnweg Eilendorfer Straße - am Beginn des Lkw-Verbots Nordstraße / Karl-Kuckstraße - am Zebrastreifen Ringstraße / Niederforstbacher Straße	mittelfristig	mittel	mittel	FB 61/300 Straßenverkehrsamt	Polizei	ÖPNV-Linienbetrieb berücksichtigen	Niedrig	✓ MaBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.
Kfz 15	078	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	Vermeiden gefährlicher Überholmanöver mittels flexibler Mini-Baken auf der Sperrlinie an der Schagenstraße	An der Bushaltestelle Schulzentrum in der Schagenstraße wurden häufig gefährliche Überholmanöver beobachtet. Pkw fahren an haltenden Bussen vorbei, indem sie die vor der Mittelinsel markierte Sperrlinie überfahren und zum Teil sogar die Gegenfahrbahn an der Mittelinsel befahren. Diese sehr gefährlichen Manöver könnten durch Installation von flexiblen, sich selbst aufrichtenden Mini-Baken auf der Sperrlinie unterbunden werden.	Konkreter Ort	Straße/Straßenabschnitt	Schagenstraße - Haltestelle Brand Schulzentrum	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt	Polizei		Hoch	✓ MaBü 3: Städtische Gesamtschule Aachen-Brand	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvorgänglich abgewickelt.

Modul Nr.	Fortlaufende Nr.	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Verortung (1) Gesamtsstadt; Stadtbezirk; Beispielorte- Auswahl; Konkreter Ort	Verortung (2) Areal/Gebiet; Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt); Straße/Straßenabschnitt	Verortung (3) Konkreter Ort; Beispiel- Orte	Zeithorizont für die Umsetzung	Dringlichkeit / Notwendigkeit	Kostenschätzung (relativ)	Zuständigkeit - in der Verwaltung (Fachbereich) [obligatorisch: Bezirk Aachen-Brand B1]	Zu beteiligende Akteure	Herausforderungen / Realisierungshemmnisse / Erfolgsbedingungen	Priorisierungsstufe	Maßnahmenbündel	Ziel/Ziele
Kfz 16	079	Kfz-Verkehr	Ruhender Verkehr	Parkraummanagement	Kreuzungsbereiche von parkenden Fahrzeugen freihalten	Im oder zu nah am Kreuzungsbereich parkende Kfz beeinträchtigen an diversen Knotenpunkten im Brander Gebiet die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen. Dies erzeugt insbesondere für Kinder gefährliche Situationen. Zudem sind rechtsabbiegende Kfz-Fahrer:innen wie auch Radfahrer:innen gezwungen, nach dem Abbiegen dann unmittelbar in die Gegenfahrbahn einzufahren, da rechts am Fahrbahnrand parkende Pkw die rechte Fahrspur blockieren. In den betreffenden Kreuzungen/Einmündungen sollten konsequent die nötigen Sichtdreiecke freigehalten werden, bspw. durch die explizite Ausweisung von Parkverboten, die mittels Beschilderung und Fahrbahnmarkierung (z. B. Grenzmarkierungen) gekennzeichnet werden. Alternativ könnten bei ausreichender Straßenbreite auch Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen eingebaut werden. Darüber hinaus sind Kontrollen mit Ahndung erforderlich.	Beispielorte-Auswahl	Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt)	U. a. sind die folgende Knoten betroffen, die Reihenfolge entspricht der Priorität der Maßnahme: 1. Knotenpunkt Niederforstbacher Straße / Ringstraße 2. Knotenpunkt Ringstraße / Albert-Schweitzer-Straße 3. Knotenpunkt Albert-Schweitzer-Straße / Zehntweg 4. Knotenpunkt Hermann-Löns-Straße / Tiergarten 5. Knotenpunkt Albert-	mittelfristig	hoch	niedrig	E 18/400 FB 61/300 Straßenverkehrsamt	ASEAG Polizei	Reduzierung der Stellplatzanzahl	Hoch		✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.
Kfz 17	080	Kfz-Verkehr	Ruhender Verkehr	Parkraumbewirtschaftung	Einführung des gebührenpflichtigen Parkens	Zur Steuerung des ruhenden Verkehrs in der näheren Umgebung von Handelseinrichtungen sollte schrittweise das gebührenpflichtige Parken eingeführt werden. Zunächst im Umfeld des Marktplatzes, da hier ein erhöhter Parkdruck besteht. Ebenso sollte in Ergänzung zum gebührenpflichtigen Parken an der Trierer Straße auch deren Umfeld bewirtschaftet werden. Für die Nebenstraßen ist zu prüfen, inwieweit das gebührenpflichtige Parken mit Anwohnerparken in diesen Bereichen kombiniert werden sollte. Das betrifft die unten genannten Nebenstraßen. Die flächendeckende Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Brand ist nicht erforderlich.	Konkreter Ort	Straße/Straßenabschnitt	Heidestraße Kirchheidstraße Hochstraße Josephaallee Ellerstraße Ringstraße Rohrigstraße	mittelfristig	mittel	niedrig	E 18/400 FB 61/300 Straßenverkehrsamt	Polizei	Kosten für Parkscheinautomaten ggf. Parkgebühren für Anwohner	Mittel		✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.
Kfz 18	081	Kfz-Verkehr	Ruhender Verkehr	Ausstattung der Parkplätze	Ausstattung von Parkplätzen mit Elektroladesäulen	An größeren Parkplätzen öffentlicher Einrichtungen mit hoher Verweildauer sollte bedarfsgerecht Elektroladeinfrastruktur für Pkw auch bereitgestellt werden. Begonnen werden sollte an der Schwimmhalle, weiteren Sportanlagen, Freizeiteinrichtungen wie Brander Bahnhof und Friedhof. Weiterhin sind der Bedarf an Elektroladeinfrastruktur für Fahrräder sowie ggf. die geeigneten Standorte dafür zu prüfen. Die Stadtverwaltung sollte diesen Prozess langfristig unterstützen.	Beispielorte-Auswahl	Areal/Gebiet	Friedhof Kolpingstraße Marktplatz Schwimmhalle Sportanlage Wolferkskaul	mittelfristig	mittel	mittel	FB 61/300 Straßenverkehrsamt	-		Niedrig		✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.
Kfz 19	082	Kfz-Verkehr	Ruhender Verkehr	Partielle Parkraumkonzepte	Überprüfung bestehender und Entwicklung neuer Parkraumkonzepte	An einigen größeren Parkplätzen bestehen Probleme mit den Zu- bzw. Abfahrten, mit der inneren Erschließung und Verkehrssicherheit sowie mit den Kapazitäten (z. B. an der Schwimmhalle). Hier wird empfohlen, diese Anlagen zu überprüfen und u. a. ein "Parkraumkonzept Sportanlagen" mit dem Ziel zu entwickeln, die Umgebung der Anlagen nicht durch den zu- und abfließenden Verkehr zu überlasten und bei der inneren Erschließung auch die zahlreicher werdenden Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu berücksichtigen. Mit Parkzeitbeschränkung bzw. Bewirtschaftung können Kapazitätsengpässe gemindert werden.	Beispielorte-Auswahl	Areal/Gebiet	Schwimmhalle Sportanlage Wolferkskaul	mittelfristig	mittel	niedrig	E 18/400 FB 61/300 Straßenverkehrsamt	Polizei	-	Mittel	✓ MaßBü 4: Schwimmhalle Brand	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.
Geteilte & vernetzt 01	083	Geteilte & Vernetzte Mobilität	Räumliche Konzentration und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten	P+R-Anlagen	Erichtung einer P+R-Anlage	Um stadteinwärts gerichtete Pkw-Verkehrsströme zu reduzieren bzw. auf den OPNV zu verlagern, sollte die Verknüpfung von Pkw und Bus auf einzelnen Wegen – insbesondere der erwerbsbedingten Pendelmobilität – mittels der Errichtung einer P+R-Anlage optimiert werden. Zumindest ein konkreter Standort für eine (gebührenfreie) P+R-Anlage in Brand sollte geprüft werden: Die Errichtung eines P+R-Parkplatzes im südöstlichen Bereich der Trierer Straße, bspw. zwischen den Hausnr. 864 und 886, hätte den Vorteil, dass die umsteigenden Arbeitspendler:innen nicht mit ihrem privaten Pkw durch Brand fahren würden, sondern zuvor bereits in den Bus umsteigen. Alternativ könnte ein P+R-Parkplatz im nordwestlichen Streckenabschnitt der Trierer Straße am Autobahn-Ast geprüft werden. Unabhängig vom konkreten Standort gilt – ebenso wie für die B+R-Anlagen –, dass ein hochwertiges OPNV-Angebot (mindestens 10-Minuten-Takt und Sitzplatzgarantie) sowie ein kurzer, komfortabler und sicherer Fußweg vom Parkplatz zur Haltestelle essenzielle Voraussetzungen für die Akzeptanz einer solchen Umsteigemöglichkeit.	Beispielorte-Auswahl	Straße/Straßenabschnitt	Trierer Straße Süd (zwischen Nr. 864 und 886)	langfristig	mittel	hoch	FB 61/300 FB 61/400	ASEAG AVV	Flächenverfügbarkeit	Niedrig		✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und
Geteilte & vernetzt 02	084	Geteilte & Vernetzte Mobilität	Räumliche Konzentration und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten	B+R-Anlagen	Erichtung neuer bzw. Aufwertung vorhandener B+R-Anlagen (Anlehnbügel, Überdachung, gesicherte Ausführungen)	An der Haltestelle Ringstraße ist die derzeit einzige offizielle B+R-Anlage des Bezirkes Brands vorzufinden. Weiterhin stehen z. B. entlang der Trierer Straße sowie am Marktplatz weitere Fahrradabstellanlagen bereit, die auch der Verknüpfung von Rad und Bus auf einzelnen Wegen dienen. Zur weiteren Förderung dieser umweltfreundlichen Kombination von Rad und Bus sollte das Angebot jener vorrangig diesem Zweck dienenden, Haltestellen-nahen, überdachten Fahrradabstellanlagen kontinuierlich erweitert werden (z. B. am Marktplatz [Haltestelle Brand]). Weiterhin ist angeraten, an ausgewählten Haltestellen (bspw. auch in Kombination mit der empfehlenswerten P+R-Anlage [siehe auch: Maßnahme-Nr. 83 / Geteilt & vernetzt 01]) auch vandalismus- und diebstahlgeschützter Typen zu bereitstellen (z. B. Fahrradboxen, Sammelschließanlagen inkl. Gepäckschließfächer / Smart Locker). Gerade im Zuge der erwerbsbedingten Pendelmobilität weisen die Fahrräder zum Teil recht lange Standzeiten auf oder stehen auch nachts über an jenen B+R-Anlagen, während zugleich immer höherwertige Fahrräder (z. B. E-Bikes) abgesetzt werden. Diese Bedarfe sollten auch mit entsprechenden, gesicherten	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Haltestelle Ringstraße Marktplatz (Haltestelle Brand)	sukzessive / Daueraufgabe	mittel	mittel	FB 61/300 FB 61/400	ASEAG	Beschränkte Flächenverfügbarkeit bei gleichzeitig konkurrierenden Nutzungsansprüchen	Niedrig	✓ MaßBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und
Geteilte & vernetzt 03	085	Geteilte & Vernetzte Mobilität	Förderung geteilter Mobilitätsangebote	Angebotsorientiertes Fahrradmietsystem	Räumliche Ausweitung und Diversifizierung des bestehenden Bikesharingsystems	Angebotsorientierte Fahrradmietsysteme wie das in Brand an derzeit vier Standorten verfügbare Bikesharing-Angebot von Velocity sind eine bedeutende Systemkomponente eines modernen, nachhaltigen, multimodalen Mobilitätsverbunds. Angeraten wird, das Velocity-Angebot kontinuierlich sowohl hinsichtlich seiner räumlichen Verfügbarkeit (u. a. auch an multimodalen Mobilstationen) als auch der angebotenen Fahrradtypen (z. B. Lastenräder) stetig zu erweitern. Insbesondere preisintensive E-Bikes und E-Lastenräder werden so breiten Bevölkerungsschichten zugänglich gemacht. Eine standörtliche Integration des Bikesharings in das Leistungsangebot der empfohlenen Mobilstationen (siehe auch: Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06) anzuraten.	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Siehe Standortvorschläge in Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06 (Errichtung eines flächendeckenden Netzes von (Quartiers-)Mobilstationen)	sukzessive / Daueraufgabe	niedrig	mittel	FB 61/300 FB 61/400	Velocity Region Aachen GmbH	-	Niedrig	✓ MaßBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und
Geteilte & vernetzt 04	086	Geteilte & Vernetzte Mobilität	Förderung geteilter Mobilitätsangebote	Angebotsorientiertes Fahrradmietsystem	Förderung eines Lastenrad-Sharingsystems	Lastenräder eignen sich infolge der zunehmenden Ausstattung mit Elektromotoren sowie dank der mittlerweile recht hoch bemessenen Zuladungskapazitäten für diverse alltägliche Kinderbeförderungs- und private wie gewerbliche Gütertransportzwecke. Dabei sind Lastenräder im Vergleich zu Pkw sehr flächeneffizient und erzeugen keine (lokalen) Lärm-, Luftschadstoff und Klimagasemissionen. Insbesondere eine Zurverfügungstellung solcher Vehikel mittels eines Sharing-Systems bietet sich an, um diese nachhaltige Mobilitätsoption der breiten Bevölkerung zugänglich zu machen. Deutschlandweit werden derzeit verschiedene Modelle, die zum Teil auch auf soziale/gemeinnützige Initiativen zurückgehen, erprobt und gefördert (z. B. dein-lastenrad.de, TINK). Auch in der Stadt Aachen ist ein entsprechendes Angebot vorzufinden (lastenraeder-aachen.teiltapp). Der Bezirk Brand sollte die Ansiedlung eines jener genannten bzw. vergleichbarer Angebote forcieren. Denkbar ist z. B. mit fahrradaffinen örtlichen Akteuren (z. B. der Projektwerkstatt „Fahradfreundliches Brand“) zu kooperieren, um so die Organisation einer freien Lastenradinitiative zu ermöglichen. Eine standörtliche Integration des Lastenrad-Sharings in das Leistungsangebot der empfohlenen Mobilstationen (siehe auch: Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06) anzuraten.	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Siehe Standortvorschläge in Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06 (Errichtung eines flächendeckenden Netzes von (Quartiers-)Mobilstationen)	mittelfristig	mittel	mittel	FB 61/300 FB 61/400	Velocity Region Aachen GmbH oder alternative privatwirtschaftliche Sharinganbieter Zivilgesellschaftliche Initiativen / Organisationen für Lastenrad-Sharing	-	Niedrig	✓ MaßBü 5: Vennbahnweg	✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und
Geteilte & vernetzt 05	087	Geteilte & Vernetzte Mobilität	Förderung geteilter Mobilitätsangebote	Carsharing	Ausweitung des Carsharing-Angebots	Carsharing-Angebote sind eine wichtige Komponente eines modernen Mobilitätsangebots. Die wohnortnahe Möglichkeit einer flexiblen Miete eines Pkw im Bedarfsfall kann bewirken, dass Menschen sich bewusst gegen privates Pkw-Eigentum entscheiden und stattdessen lediglich im Bedarfsfall auf ein Carsharing-Fahrzeug zurückgreifen. Dies senkt letztlich sowohl das Aufkommen an fließendem wie auch ruhendem Pkw-Verkehr im Bezirk. In diesem Sinne sollte das im Bezirk bereits vorhandene, von einem Privatanbieter betriebene Carsharing-Angebot hinsichtlich seiner Standorte wie auch verfügbaren Fahrzeugtypen ausgeweitet werden. Insbesondere die Verfügbarkeit unterschiedlicher Fahrzeuge, die sich für verschiedene Einsatzzwecke bzw. Nutzerkonstellationen eignen, und die Kindersitzverfügbarkeit sind Erfolgskriterien. Eine standörtliche Integration des Carsharings in das Leistungsangebot der empfohlenen Mobilstationen (siehe auch: Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06) anzuraten.	Stadtbezirk	Areal/Gebiet	Siehe Standortvorschläge in Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06 (Errichtung eines flächendeckenden Netzes von (Quartiers-)Mobilstationen)	mittelfristig	niedrig	mittel	FB 61/300 FB 61/400	Cambio Carsharing oder alternative Carsharing-Betreiber	-	Niedrig		✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und

Modul Nr.	Fortlaufende Nr.	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Verortung (1) Gesamtstadt; Stadtbezirk; Beispielorte-Auswahl; Konkreter Ort	Verortung (2) Areal/Gebiet; Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt); Straße/Straßenabschnitt	Verortung (3) Konkreter Ort; Beispiel-Orte	Zeithorizont für die Umsetzung	Dringlichkeit / Notwendigkeit	Kostenschätzung (relativ)	Zuständigkeit - in der Verwaltung (Fachbereich) [obligatorisch: Bezirk Aachen-Brand B1]	Zu beteiligende Akteure	Herausforderungen / Realisierungshemmnisse / Erfolgsbedingungen	Priorisierungsstufe	Maßnahmenbündel	Ziel/Ziele
Geteilte & vernetzt	06	088	Mobilität	Räumliche Konzentration und Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Errichtung eines flächendeckenden Netzes von (Quartiers-)Mobilstationen	Mobilstationen stellen den Zugang zu den vielfältigen Mobilitätsangeboten eines modernen, innovativen Umweltverbunds sicher. Sie halten an einem räumlich konzentrierten Punkt verschiedenste Mobilitätsangebote (z. B. konventioneller ÖPNV, Bikesharing, Carsharing, e-Scooter-Sharing), verkehrsbezogene Zusatzdienste (z. B. Fahrradabstellanlagen, E-Auto/E-Bike-Lademöglichkeiten) und/oder weitere optionale Services (z. B. Nahversorgung, Packstation) bereit. Mit ihrer nutzerfreundlichen Gesamtgestaltung, einer wohn- bzw. zielt nahen Lage sowie der digitalen Integration all dieser Angebote (z. B. per App) stellen sie einen Anreiz dar, flexibel und anlassbezogen das passende Mobilitätsangebot auszuwählen. Speziell die sog. Quartiersmobilstationen (QM) werden als "Mini-" Mobilitäts-Hubs (auch ohne direkte Bus-Anbindung) direkt in die Wohnlagen bzw. -quartiere integriert. QM sind Ausgangspunkt für diverse Wege, die die unmittelbare Anwohnerschaft nach der Auswahl eines bedarfsgerechten Verkehrsmittels unterstützen. Letztlich unterstützen QM die Bevölkerung dabei, auf die Nutzung – und womöglich sogar dessen Eigentum – eines eigenen Pkw zu verzichten.	Beispielorte-Auswahl	Brander Bahnhof Brander Markt Debyestraße / Trierer Straße Friedhof Brand Gewerbepark Brand Karl-Kuck-Straße Neubaugebiet (Bebauungsplan Nr. 973 - Karl-Kuck-Straße / Sportplatz) Ortschaft Freund Schulzentrum Schwimmhalle / Sportanlage Wolferkskaul Tuchmacherviertel Vennbahncenter	sukzessive / Daueraufgabe	niedrig	mittel	FB 61/300 FB 61/400	ASEAG AWV Immobilienwirtschaft / Projektentwickler Privatwirtschaftliche Mobilitätsanbieter	Erst ein dichtes Netz von relativ nah beieinander gelegenen Mobilstationen erlaubt die flexible Anmietung und Abgabe der ausgeliehenen Fahrzeuge in einem für die/den Nutzer:in zumutbaren wie auch für den Anbieter wirtschaftlich zu betreibenden Areal. Errichtung im landeseinheitlichen Design mobil.nrw zu empfehlen	Mittel	✓ MaBü 4: Schwimmhalle Brand ✓ MaBü 5: Vennbahnweg ✓ MaBü 8: Gewerbepark Brand	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.	
MoMa 01	089	Mobilitätsmanagement	Kommunales Mobilitätsmanagement	Kommunales Mobilitätsmanagement in der Bezirksverwaltung	Ressourcen für Mobilitätsmanagement im Bezirk "Mobilitäts-Büro Brand" schaffen	Mobilitätsmanagement sollte ein fester Bestandteil auf Bezirksebene sein, zum Beispiel mithilfe eines "Mobilitätskoordinators" in der Bezirksverwaltung. Ziel ist die Initiierung und Koordination von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement im Bezirk. Der Koordinator kann verantwortlich sein für Vernetzung, Zusammenarbeit und ggf. Dialogformate mit Akteuren im Bezirk, Verwaltung und mobilitätsrelevanten Stakeholdern, z. B. Schlüsselpersonen der Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche, Pendler, Betriebe, Standorte, etc. sein. Darüber vermittelt der Koordinator Informationen zu Angeboten und Services nachhaltiger Mobilität. Für die Umsetzung eines "Mobilitätskoordinators" im Bezirk sind: → Strukturen und Ressourcen zu definieren → Handlungsrahmen festzulegen → Dialogformate und -kanäle mit Akteuren festzulegen Der "Mobilitätskoordinator" sollte in die Strukturen der Stadtverwaltung eingebunden werden.	Stadtbezirk		sukzessive / Daueraufgabe	niedrig	mittel	FB 13 FB 61	-	Niedrig	✓ MaBü 6: Koordination und Kommunikation im Akteursnetzwerk Brand	✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.		
MoMa 02	090	Mobilitätsmanagement	Kommunales Mobilitätsmanagement	Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Kommunalverwaltung	(Sichtbare) Umsetzung betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Bezirksverwaltung	Die Bezirksverwaltung Brand kann im Rahmen des bezirklichen Mobilitätskonzepts mit dem (sichtbaren) Ausbau von nachhaltigen Mobilitätsangeboten ein Zeichen nachhaltiger Mobilität vor Ort setzen. Von diesen Angeboten profitieren auch die Bürger:innen Brands. Konkrete Maßnahmen können sein: → Erweiterung der vorhandenen Anlagen am Karl-Küpper-Platz (Ladestation, Fahrradständer) um Car- und Bikesharing-Angebote → Errichtung einer Mobilstation am Marktplatz (siehe auch: Maßnahme-Nr. 88 / Geteilte & vernetzt 06)	Konkreter Ort	Karl-Küpper-Platz (Bezirksamt Aachen-Brand) Straße am Marktplatz an (Stichstraße auf Höhe St. Donatus)	sukzessive / Daueraufgabe	niedrig	mittel	Bezirk Aachen-Brand (B1) Programmbüro Aachen clever mobil FB 13 FB 56 FB 61	Zukunftsnetz Mobilität NRW (Fortbildungsangebote) Privatwirtschaftliche Mobilitätsanbieter / Shared Mobility, z. B. Cambio, e2Go, Scooter, Velocity	-	Mittel	✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.		
MoMa 03	091	Mobilitätsmanagement	Schulisches Mobilitätsmanagement	Infrastruktur und Verkehrsangebot	Verbesserung der Sichtbeziehungen auf Schul- und Kindergartenwegen	Beseitigung von Sichthindernissen (z. B. Pflanzenbewuchs, falsch abgestellte Mülltonnen, parkende Autos) insbes. auf niedriger Höhe. Verbesserung von Sichtbedingungen an Kreuzungen durch vorgezogene Seitenräume. Dies gilt insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Kindergärten und Schulen. Konkrete und ggf. saisonale Situationen wie z. B. Pflanzenbewuchs, Mülltonnen auf Geh- und Radwegen können durch einen allen Akteuren und Bürger:innen bekannten Mängelmelder benannt werden (z. B. Hinweise zu Rückmeldemöglichkeiten in Schulen und Kindergärten sichtbar aushängen) (siehe auch mehrere Maßnahmen Fuß und Kfz): → Bereich Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) in Höhe Karl-Kuck-Straße: Verbesserung der Sichtfelder durch Ausweitung des Parkverbots und Vorziehen der Seitenräume → Vorziehen des östlichen Seitenraumes Haupteingang der Kita Erlöserkirche und Nebeneingang der Karl-Kuck-Grundschule → Städtische Gesamtschule: Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Pflanzenrückschnitt Rombachstraße / Schagenstraße → Schwimmhalle Brand: Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Pflanzenrückschnitt Wolferkskaul / Rombachstraße (siehe auch: Maßnahme-Nr. 16 / Fuß 16) → Pflanzenrückschnitt an Straßenkreuzungen Niederforstbacherstraße (Elternbefragung)	Konkreter Ort	Städtische Gesamtschule Aachen-Brand: Knotenpunkt Rombachstraße / Schagenstraße Turnhalle Rombachstraße Schwimmhalle: Knotenpunkt Rombachstraße / Wolferkskaul Sädtische katholische Grundschule Karl-Kuck-Schule: Karl-Kuck-Straße Kita St. Monika: Niederforstbacherstraße	sukzessive / Daueraufgabe	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt	-	Hoch	✓ MaBü 4: Schwimmhalle Brand ✓ MaBü 7: Gefahrenstellen und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.			
MoMa 04	092	Mobilitätsmanagement	Schulisches Mobilitätsmanagement	Infrastruktur und Verkehrsangebot	Beseitigung von baulichen Hindernissen auf Schul- und Kindergartenwegen	Auf einigen Geh- und Radwegen werden Kinder und Jugendliche auf Schulwegen durch Schilder oder Poller in ihrer Bewegung und Sicht eingeschränkt. Ziel ist es, Sicht- und Bewegungshindernisse (z. B. Sperrpfosten ["Poller"], Schilder, Glascontainer) auf (Schul- und Kindergarten-) Wegen zu beseitigen. Dies gilt insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Kindergärten und Schulen wo zu Stoßzeiten viele Verkehrsteilnehmer:innen auf wenig Raum zusammenkommen: → Städtische Gesamtschule: Entfernung von Pollern an der Rombachstraße / Schagenstraße → Rombachstraße / Vennbahnweg: Verkehrsschild verdeckt Kinder (Elternbefragung) → Schagenstraße / Münsterstraße: Glascontainer versperrt Sicht (Elternbefragung) (siehe auch: Maßnahme-Nr. 44 / Fuß & Rad 16) → Schwimmhalle Brand: (Teilweise) Demontage von Sperrpfosten ("Poller") → Hochstraße / Donatusplatz: (Teilweise) Demontage von Sperrpfosten ("Poller")	Konkreter Ort	Knotenpunkt Karl-Kuck-Straße / Trierer Straße Knotenpunkt Rombachstraße / Wolferkskaul Marktstraße: auf Höhe Marktschule Knotenpunkt Niederforstbacherstraße / Ecke Wolferkskaul Knotenpunkt Rombachstraße / Schagenstraße Knotenpunkt Rombachstraße / Vennbahnweg Knotenpunkt Schagenstraße	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt	-	Hoch	✓ MaBü 4: Schwimmhalle Brand	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.		
MoMa 05	093	Mobilitätsmanagement	Schulisches Mobilitätsmanagement	Infrastruktur und Verkehrsangebot	Einrichten von Elternhaltestellen an Schulen und Verlegen von Elternhaltestellen aus dem direkten Schulumfeld	Die unmittelbaren Schulumgebungen sollten möglichst freigehalten werden von sog. Elterntaxis, die mit ihren zahlreichen Halte-, Ein- und Ausparkvorgängen und häufig auch verkehrsregelwidrigem Rangieren unübersichtliche und teils gefährliche Verkehrssituationen erzeugen und den Straßenraum bspw. auch für den ÖPNV blockieren. Vorrangig sollte das Erlernen einer eigenständigen Mobilität von Schüler:innen zu Fuß, mit dem Fahrrad, Roller o. ä. gefördert werden, weiterhin hat die allgemeine Gewährleistung ihrer Verkehrssicherheit die höchste Priorität. Die im Bedarfsfall dennoch notwendigen Bring- und Abholverkehre mit dem Pkw sollten mittels ausgewiesener Elternhaltestellen in einer Entfernung zwischen 200 bis 500 m zur jeweiligen Schule räumlich konzentriert werden. In diesem Sinne ist für die Schulen in Aachen-Brand jeweils zu prüfen, ob einzelne Parkstände in Elternhaltestellen umgewidmet werden können (zusätzlich: Beschilderung mittels VZ 286 StVO [eingeschränktes Halteverbot, möglichst zeitlich beschränkt]). Die bereits existierenden Elternhaltestellen der Städtischen Gesamtschule Aachen-Brand sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der selbstständig mobilen Schüler:innen in der Rombachstraße von der Heuss- bzw. der Rombachstraße in entferntere Bereiche verlegt werden (bspw. zum Parkplatz vor der Schwimmhalle).	Konkreter Ort	Grundschule Karl-Kuck-Schule: östliche Seite der Nordstraße, etwa 50 m nördl. des Fußgängerüberwegs Grundschule Marktschule Brand: in der Röhrstraße oder Ringstraße Gemeinschaftsgrundschule Brander Feld: in der Schagenstraße Gesamtschule Aachen-Brand: Parkplatz der Schwimmhalle	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 32 FB 45 FB 61	Polizei Schulen Eltern /Schüler:innen Schulweghelfer Verkehrswacht	-	Hoch	✓ MaBü 2: Grundschule Karl-Kuck-Straße	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität ✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.	
MoMa 06	094	Mobilitätsmanagement	Schulisches Mobilitätsmanagement	Infrastruktur und Verkehrsangebot	Senkung zulässiger Höchstgeschwindigkeit vor Schulen und Kindergärten	Senkung der Kfz-Geschwindigkeit durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen, Mittelinsel/Mittelstreifen, Fahrbahneinengungen) im unmittelbaren Umfeld von Schulen und Kindergärten (siehe auch mehrere Maßnahmen Kfz): → Kinderladen Nordstraße (Elternbefragung) → Kita St. Monika Niederforstbacher Straße (Elternbefragung) → Kita Regenbogen: Freunder Landstraße (Elternbefragung) → Karl-Kuck-Grundschule: Optische und bauliche Einengung der Fahrbahn der Nordstraße als Beitrag zum Einhalten der zulässigen Geschwindigkeit → Karl-Kuck-Grundschule: (optische) Einengung der Fahrbahn östlich der Heidestraße → Karl-Kuck-Grundschule: Aufpflasterung vor dem Haupteingang der Schule (Karl-Kuck-Straße) → Aufpflasterung (oder Bodenmarkierung) (in Abstimmung mit den Schulbusunternehmen) vor dem Haupteingang der Kita Erlöserkirche und Nebeneingang der Karl-Kuck-Grundschule → Marktschule: Marktstraße, unmittelbar vor dem Schuleingang	Beispielorte-Auswahl	Regenbogen-Kita (Freunder Landstraße) Städtische katholische Grundschule Marktschule (Marktstraße) Kinderladen (Nordstraße) Kita St. Monika (Niederforstbacher Straße) Städtische katholische Grundschule Karl-Kuck-Schule (Nordstraße, Heidestraße, Karl-Kuck-Straße)	kurzfristig	hoch	niedrig	FB 61/300 Straßenverkehrsamt	-	Hoch	✓ MaBü 2: Grundschule Karl-Kuck-Straße	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität ✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.		

Modul Nr.	Fortlaufende Nr.	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Verortung (1) Gesamtsstadt; Stadtbezirk; Beispielorte- Auswahl; Konkreter Ort	Verortung (2) Areal/Gebiet; Einmündung/Kreuzung (Knotenpunkt); Straße/Straßenabschnitt	Verortung (3) Konkreter Ort; Beispiel- Orte	Zeithorizont für die Umsetzung	Dringlichkeit / Notwendigkeit	Kostenschätzung (relativ)	Zuständigkeit - in der Verwaltung (Fachbereich) [obligatorisch: Bezirk Aachen-Brand B1]	Zu beteiligende Akteure	Herausforderungen / Realisierungshemmnisse / Erfolgsbedingungen	Priorisierungsstufe	Maßnahmenbündel	Ziel/Ziele
MoMa 07	095	Mobilitätsmanagement	Schulisches Mobilitätsmanagement	Organisation & Information	Verkehrssicherheit stärken und überwachen, insbesondere Schulanfangs- und endzeiten	Zu Schulanfangs- und -endzeiten kommt es im unmittelbaren Umfeld der Grundschulen Marktschule und Karl-Kuck-Schule sowie der Gesamtschule Brand zu komplexen und unübersichtlichen Verkehrssituationen. Schulweghelfer zu Schulanfangszeiten werden an der Karl-Kuck-Schule gut angenommen. Zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder können folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Schulkinder, Strukturierung der Verkehrssituation und Warnung anderer VerkehrsteilnehmerInnen einen Beitrag leisten: <ul style="list-style-type: none"> ➔ Ehrenamtliche SchulweghelferInnen für Grundschulen insbesondere Marktschule (Marktstraße / Ringstraße), Gesamtschule Brand, Grundschule Brander Feld (Rombachstraße, Schagenstraße) ➔ Polizeipräsenz schaffen ➔ Dialog-Displays im Schulumfeld aufstellen ➔ Aufmerksamkeitslenkende Objekte in Annäherungsbereichen vor Gefahrenstellen (z. B. Sondermarkierungen, Figuren) ➔ Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 10 km/h zu Schulanfangs- und -endzeiten an der Karl-Kuck-Grundschule: Karl-Kuck-Straße, Richard-Wagner-Straße und Herman-Löns-Straße ➔ Anbringen von Verkehrsspiegeln an Ein- und Ausfahrten im unmittelbaren Schulumfeld 	Konkreter Ort	Städtische Gesamtschule Aachen-Brand (Knotenpunkt Rombachstraße/Schagenstraße) Städtische Katholische Grundschule Marktschule Städtische Katholische Grundschule Karl-Kuck-Schule Städtische Gemeinschaftsgrundschule Brander Feld Zebrastrifen im Umfeld von Kindergärten und Schulen	sukzessive / Daueraufgabe	hoch	niedrig	FB 32 FB 45 FB 61	Polizei Schulen Eltern /SchülerInnen Schulweghelfer Verkehrswacht	–	Hoch	✓ MaBü 2: Grundschule Karl-Kuck-Straße ✓ MaBü 3: Städtische Gesamtschule Aachen-Brand	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität ✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen	
MoMa 08	096	Mobilitätsmanagement	Schulisches Mobilitätsmanagement	Organisation & Information	Mobilitätsbildung als Bestandteil des Schul-Curriculums	Für die systematische Vermittlung von Wissen und Kompetenzen für eine sichere und nachhaltige Mobilität von Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr in Aachen-Brand soll Mobilitätsbildung ein fester Bestandteil des Schul-Curriculums sein. Im Rahmen von Workshops und standardisierten Unterrichtseinheiten können Gefahrenstellen mit Hilfe von Begehungen (zum Beispiel "Mobilitätschecks") altersgerecht erhoben, Mobilitätskompetenzen erworben und das eigene Verhalten reflektiert werden. Die Inhalte der Schulwegpläne sollen Eltern und Kindern regelmäßig (mind. einmal pro Schuljahr) neu vermittelt werden.	Konkreter Ort	Städtische Katholische Grundschule Marktschule Städtische Katholische Grundschule Karl-Kuck-Schule Gemeinschaftsgrundschule Brander Feld Städtische Gesamtschule Aachen-Brand	sukzessive / Daueraufgabe	hoch	niedrig	FB 46 FB 61	Schulen und Kindergärten Eltern und Familien Zukunftsnetz Mobilität NRW (Material, Trainingsangebote) Verkehrswacht Aachen / Landesverkehrswacht NRW (Material, Informationen) Polizei	–	Hoch	✓ MaBü 2: Grundschule Karl-Kuck-Straße ✓ MaBü 3: Städtische Gesamtschule Aachen-Brand	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gem zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen	

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 1.2: MAßNAHMENKATALOG: WEITERE MAßNAHMEN UND HANDLUNGSFELDER

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

ID	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Ziel / Ziele
Fuß - Weitere Maßnahme 01	Fußverkehr	Gehweginfrastruktur	Abbau von Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen (z. B. Radfahrer:innen, Scooter-Nutzer:innen, ruhender Verkehr) in Seitenräumen und auf Gehwegen	Unterbindung Gehwegparken	<p>Das Gehwegparken in Brand schränkt zum Teil ohnehin schmale Gehwege zusätzlich ein (z. B. Ellerstraße, Josefsallee [an der Sparkasse], Niederforstbacher Straße, Rollefer Berg) und sollte kurzfristig und kontinuierlich dort geahndet werden, wo es regelwidrig stattfindet. Mittel-/langfristig sollte es dort unterbunden werden, wo es derzeit angeordnet ist (VZ 315 StVO). Alternative Parkmöglichkeiten stellen Quartiersgaragen dar, wobei damit u. a. zwei wesentliche Herausforderungen verbunden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Bei betroffenen Bewohner:innen muss die Akzeptanz für weitere Wege vom/zum Auto vom/zum Wohnort erzeugt werden (vgl. Einzugsradien von Bushaltestellen) ➔ Grunderwerb bzw. vorausschauende, planungsrechtliche Flächensicherung für etwaige Quartiersgaragen (die sich überdies zum Mobilitäts-Hubs bzw. Mobilstationen ausbauen lassen mit weiteren Sharing-Angeboten, E-Lademöglichkeiten etc.): Denkbar ist z. B. Flurstück 973 zwischen Sportplatz und Vennbahnweg (Möglicher Ersatzparkplatz für die im Zuge der Umgestaltung der Rombachstraße wegfallenden Stellplätze B-Plan 678 zum Brander Feld) 	<p>✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität</p>
Fuß - Weitere Maßnahme 02	Fußverkehr	Knotenpunkte / Querungsmöglichkeiten (Fußverkehr)	Querungshilfen mittels verkehrsrechtlicher Maßnahmen	Errichtung von Querungshilfen zur besseren Erreichbarkeit von Bushaltestellen	<p>Fahrgäste des ÖPNV habe ihre Quellen und Ziele häufig beidseitig von Straßen und müssen deshalb in vielen Fällen die Straßenseite wechseln. An stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen kann das, insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen, gefährlich sein. Daher sollten in der Nähe der Haltestellen an derartigen Straßen Querungshilfen in Form von bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen, Mittelinseln oder Fußgängerüberwegen errichtet werden.</p>	<p>✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität</p> <p>✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.</p>
Fuß - Weitere Maßnahme 03	Fußverkehr	Aufenthaltsqualität / Attraktivität des öffentlichen Raums	Möbelierung und Begrünung	Steigerung der Attraktivität des Zufußgehens wie auch des Verweilens im öffentlichen Raum	<p>Die allgemeine Qualität zu Zufußgehens wie auch die Bedeutung des öffentlichen Raums als Ort der Begegnung, Erholung, Kommunikation, des Freizeitvertriebs, Spielens etc. kann mit verschiedenen Maßnahmen im gesamten Bezirk erhöht werden. Von maßgeblicher Bedeutung sind jeweils über den Stadtbezirk verteilte Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten. Darüber hinaus wächst mit der prognostizierten Klimaerwärmung bspw. auch der Bedarf nach begrünten, verschatteten Verweilzonen und öffentlichen Trinkwasserbrunnen.</p> <p>Insbesondere der Marktplatz sollte eine weitere Begrünung erfahren. Eine zusätzliche Aufwertung stellen z. B. Wasserfontänen /-spiele dar, die während des Sommers auch von Kindern zur Abkühlung genutzt werden können.</p>	<p>✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität</p> <p>✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.</p> <p>✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.</p> <p>✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.</p> <p>✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.</p>

ID	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Ziel / Ziele
Rad - Weitere Maßnahme 01	Radverkehr	Radverkehrsanlagen für fließenden und ruhenden Radverkehr	Neubau oder Erweiterung von Fahrradabstellanlagen (frei zugänglich und gesichert)	Errichtung neuer bzw. Aufwertung vorhandener Abstellanlagen (Anlehnbügel, Überdachung, gesicherte Ausführungen)	Qualitativ hochwertige Möglichkeiten zum Fahrradparken sind an allen bedeutenden Quell- und Zielorten des Radverkehrs von elementarer Bedeutung: Ihr Vorhandensein ist Grundvoraussetzung für die individuelle Motivation zur Fahrradnutzung. In diesem Sinne sollen an allen bedeutenden Brander Bildungs-, Dienstleistungs-, Einkaufs-, Freizeit-, Kultur-, Sport- und sonstigen Versorgungseinrichtungen sowie weiteren zentralen öffentlichen Orten (z. B. Rathaus, Kirche) Fahrräder verschiedenster Typen (z. B. Fahrräder mit Gepäcktaschen, Fahrrad-Anhänger-Gespanne, Lastenräder) standsicher, komfortabel (ebenerdige, einfache Zuwegung, behinderungsfrei und mit ausreichendem Abstand der Fahrräder zueinander) und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Auch Kinderfahrräder sind bspw. durch Rahmenhalter in Doppelholm-Ausführung zu bedienen. In diesem Sinne sollte das Angebot an Fahrradabstellanlagen sukzessive erweitert und das bereits bestehende Angebot kontinuierlich aufgewertet werden. Eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs ist stets zu vermeiden.	✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
ÖPNV - Weitere Maßnahme 01	ÖPNV	Linien- und Fahrtangebot Bus	Schülerverkehr	Erweiterung des Fahrtenangebotes im Schülerverkehr	Das Fahrtenangebot im Schülerverkehr für die Brander Schulen sollte schrittweise erweitert und stärker auf die Schulbeginn- und Schulendezeiten abgestimmt werden. Darüber hinaus ist der Bedarf für Fahrten zu anderen weiterführenden Schulen im Stadtgebiet zu prüfen. Der Austausch zwischen den einzelnen Schulen und der ASEAG zu ihren jeweiligen Beginn- und -endzeiten bzw. zu außerordentlichen Tage, freien Tage etc. sollte verbessert werden.	✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.
ÖPNV - Weitere Maßnahme 02	ÖPNV	Bus-Infrastruktur	Ausstattung Haltestellen	Verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen	Aus Sicht des Komfortanspruchs und des Sicherheitsbedürfnisses der Fahrgäste sind als Mindestanforderung sämtliche Bushaltestellen mit Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung auszustatten. Hochfrequentierte Bushaltestellen bzw. Verknüpfungshaltestellen sind darüber hinaus auszustatten mit Ticketautomaten und digitaler Fahrgastinformation für eine Echtzeitinformation zu den Abfahrtszeiten. Weiterhin sollte es an ausgewählten Haltestellen oder in deren Nähe möglich sein, Fahrräder sicher abzustellen. Dieser Ausstattungsumfang geht über die Standards für Bushaltestellen des gültigen Nahverkehrsplanes hinaus, sollte aber langfristig Standard werden. Ausgenommen davon sind klassische „Ausstiegshaltestellen“.	✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.
ÖPNV - Weitere Maßnahme 03	ÖPNV	Bus-Infrastruktur	Barrierefreie Haltestellen	Weiterführung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen	Bushaltestellen, die nicht barrierefrei gestaltet bzw. nicht barrierefrei erreichbar sind, stellen für den potenziellen Fahrgast einen hohen Widerstand zur Nutzung des ÖPNV dar. Neben den Haltestellenanlagen und Zuwegungen sind auch die Wegebeziehungen beim Umsteigen zwischen den Haltestellenbereichen barrierefrei auszubauen. Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist eine gesellschaftspolitische Aufgabe zur Stärkung des Umweltverbundes.	✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.
ÖPNV - Weitere Maßnahme 04	ÖPNV	Bus-Betrieb	Erhöhung der ÖPNV-Betriebsqualität	Vermeidung von Behinderungen des Busverkehrs	Durch Befahrungen ist zu erfassen, in welchen Straßenabschnitten der Busverkehr wesentlich durch parkende Kraftfahrzeuge behindert wird. Diese Behinderungen sind durch Anordnung von Parkverboten zu beseitigen. Parktaschen im Straßenseitenraum können weiterhin genutzt werden.	✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.

ID	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Ziel / Ziele
ÖPNV - Weitere Maßnahme 05	ÖPNV	Service und Marketing	Öffentlichkeitsinformation	Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit	Vielen Bürgerinnen und Bürgern sind die umfangreichen ÖPNV-Angebote des Stadt- und Regionalverkehrs in Aachen nicht oder nur unzureichend bekannt. Um die Nutzung des ÖPNV-Systems zu erhöhen, sollten zusätzlich zu den Online-Kanälen auch Informationen zu Fahrplan und Tarif allen Bürgerinnen und Bürgern direkt, z. B. postalisch als Flyer, zugesandt werden. Weiterhin sollten diese Informationen durch Mitteilungen in der Tagespresse, im Amtsblatt und in lokalen Veröffentlichungen verstärkt gestreut werden. Im Rahmen von Veranstaltungen im Stadtbezirk sollten Informationskampagnen zur Vermittlung von Wissen über nachhaltige Mobilitätsangebote durchgeführt werden (vgl. Maßnahmen Mobilitätsmanagement).	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
ÖPNV - Weitere Maßnahme 06	ÖPNV	Service und Marketing	Tarifangebot	Übersichtliche Tarifstruktur	Viele potenzielle Fahrgäste bzw. Fahrgäste, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen, fühlen sich in der Anwendung des Tarifsystems überfordert, was einen erheblichen Widerstand für die Nutzung des ÖPNV darstellt. Es muss für alle Fahrgäste klar erkennbar sein, welcher Fahrausweis benötigt wird und welcher Preis dafür zu zahlen ist. Dafür ist eine übersichtliche, nachvollziehbare und ohne Ortskenntnis verständliche Tarifgestaltung erforderlich. Auch nach Einführung des "Deutschlandtickets" wird es für die gelegentliche ÖPNV-Nutzung einen Bedarf an lokal gültigen Fahrausweisen geben.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
ÖPNV - Weitere Maßnahme 07	ÖPNV	Service und Marketing	Tarifangebot	Attraktive Preisgestaltung	Um potenzielle Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen, sollten preisgünstigere Tickets angeboten werden. Im Segment der Einzelfahrscheine könnten z. B. Kurzstreckentickets für Fahrten innerhalb des Stadtbezirkes Brand zum Markt oder zur Schwimmhalle sowie veranstaltungsbezogene Tickets Alternativen sein. Im Zuge der Ausweitung des E-Tarifs werden Aktionen wie "Karnevalsticket", "Brander Weihnachtsmarktticket" oder ähnliches möglich. Es sollte die Einführung von Kombitickets geprüft werden.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
ÖPNV - Weitere Maßnahme 08	ÖPNV	Service und Marketing	Ticketing	Unkomplizierter Fahrausweiserwerb	Auch der Fahrausweiserwerb ist für viele Menschen eine Hürde im Zugang zum ÖPNV. Ziel muss es daher sein, vielfältige Möglichkeiten für einen einfachen und verständlichen, an die jeweilige Situation angepassten Fahrausweiserwerb anzubieten. Sowohl die herkömmlichen Vertriebswege über Servicebüros und Fahrkartenautomaten als auch der digitale Kauf mittels unkomplizierter Buchung von Fahrausweisen per App sollen gewährleistet werden.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
Kfz - Weitere Maßnahme 01	Kfz-Verkehr	Verkehrsvermeidung	Siedlungsstruktur	Verkehrsgerechte Bauleitplanung - dezentrale Nahversorgung und Nutzungsmischung	Im Rahmen der Siedlungsentwicklung ist auf eine dezentrale Nahversorgung in den Wohngebieten und eine Nutzungsmischung von Wohnen und nichtstörendem Gewerbe zu achten. Die Stadt der kurzen Wege ermöglicht es, die notwendigen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu absolvieren.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
Kfz - Weitere Maßnahme 02	Kfz-Verkehr	Verkehrsvermeidung	Siedlungsstruktur	Verkehrsgerechte Bauleitplanung - Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete	Gemäß den Rechtsgrundlagen der Bauleitplanung sind bei der Erstellung von Bebauungsplänen mit Verkehrsgutachten die infolge der Ansiedlung von Wohn- und Gewerbegebieten entstehenden Neuverkehre für sämtliche Verkehrsarten zu prognostizieren und die Auswirkungen auf die Umgebung abzuschätzen. Mit der Planung der Verkehrserschließung der Neuansiedlungen sollten die Belastungen für angrenzenden Siedlungsbereiche minimiert und verstärkt verkehrsberuhigte Quartiere gestaltet werden.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
Kfz - Weitere Maßnahme 03	Kfz-Verkehr	Verkehrslenkung	Durchgangsverkehr	Durchgangsverkehr zwischen der Innenstadt und der Städtereion auf Hauptverkehrsstraßen bündeln	Der Durchgangsverkehr ist auf Hauptverkehrsstraßen zu bündeln sowie auf Anliegerstraßen wie z. B. der Kolpingstraße zu vermeiden. Die Wegweisung für den Durchgangsverkehr ist zu prüfen und auf die Relationen der Hauptverkehrsstraßen auszurichten. Zur konsequenten Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten ist die Wegweisung zu ergänzen durch Anordnung von Durchfahrtsverboten.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.
Kfz - Weitere Maßnahme 04	Kfz-Verkehr	Verkehrssteuerung	Verbesserte, eindeutige Markierung und Beschilderung	Markierung und Beschilderung zur Verdeutlichung der Verkehrsregelung	Mit überhöhter Geschwindigkeit fahrende Kfz sorgen in sensiblen Bereichen immer wieder für gefährliche Situationen. Insbesondere in der Umgebung von Schulen, Kinder- und Senioreneinrichtungen sind deshalb Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit in Form von zusätzlichen Beschilderungen bzw. Piktogrammen sowie von Fußgängerüberwegen und auf der Fahrbahn markierten Tempo-30-Abschnitten erforderlich, auch zur Verdeutlichung der Kfz-Zufahrtsverbote z. B. am Vennbahnweg/Beckerstraße.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

ID	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Ziel / Ziele
Kfz - Weitere Maßnahme 05	Kfz-Verkehr	Ruhender Verkehr	Parkraummanagement	Einseitiges Parken aufgrund zu geringer Straßenbreite	In Wohnstraßen mit geringer Straßenbreite bestehen Probleme bei Gegenverkehr sowie beim Einsatz von Linienbussen, Rettungsfahrzeugen sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeugen. Um diese Situationen zu vermeiden, ist Parkverbot im Fahrbahnbereich anzuordnen oder für das Parken auf der Fahrbahn nur einseitiges Parken in markierten Parkzonen zu erlauben. Die Nutzung von Stellplätzen am Fahrbahnrand sollte verstärkt mit der Markierung von Stellplätzen geregelt werden. Durch die Markierung wird eindeutig festgelegt, wo geparkt werden darf. Es sollte generell nur noch das Parken in baulich hergestellten Parktaschen bzw. Parkstreifen im Straßenseitenraum oder in markierten Parkzonen auf der Fahrbahn zugelassen werden. Damit kann eine höhere Disziplin im ruhenden Verkehr durchgesetzt sowie das Parken in Kurven- und Kreuzungsbereichen und vor allem das illegale Gehwegparken minimiert werden. In Straßen, wo bereits einseitiges Parken angeordnet ist, muss dies auch mittels Überwachung durchgesetzt werden. Schwerpunkte sind - für einseitiges Parken: Zehntweg zwischen Albert-Schweitzer-Straße und im Kollenbruch, Rollefstraße, Niederforstbacher Straße - für abschnittsweises Parkverbot: Albert-Schweitzer-Straße zwischen Ringstraße und Benediktusstraße,	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.
Kfz - Weitere Maßnahme 06	Kfz-Verkehr	Ruhender Verkehr	Ausstattung der Parkplätze	Verbesserte Kennzeichnung von Behindertenparkplätzen	Häufig werden Behindertenparkplätze bzw. andere auf Personengruppen beschränkte Parkplätze missbräuchlich genutzt. Das beruht aber nicht immer auf vorsätzlichem Fehlverhalten, sondern die besondere Bestimmung dieser Stellplätze ist oft nur schwer erkennbar. Deshalb sind diese Stellplätze durch Beschilderung und Fahrbahnmarkierung gut erkennbar zu kennzeichnen.	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.
Kfz - Weitere Maßnahme 07	Kfz-Verkehr	Ruhender Verkehr	Parkraumbewirtschaftung	Verringerung des Parkraumbedarfs durch Erweiterung von Carsharing-Angeboten	Infolge der hohen Pkw-Besitzquote müssen mit hohem Aufwand große Flächen für den Ruhenden Verkehr vorgehalten werden. Durch die verstärkte Nutzung von Carsharing-Angeboten könnte die Pkw-Besitzquote und damit der Bedarf an Parkraum verringert werden. Demgemäß sollte die Erweiterung von Carsharing-Angeboten in Aachen-Brand durch die Stadtverwaltung unterstützt werden (vgl. Maßnahmen Geteilte & Vernetzte Mobilität sowie Mobilitätsmanagement).	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
Kfz - Weitere Maßnahme 08	Kfz-Verkehr	Ruhender Verkehr	Partielle Parkraumkonzepte	Entwicklung von Parkraumkonzepten für Quartiersgaragen	Für Neubaugebiete sollten im Rahmen der Bauleitplanung verkehrsberuhigte Quartiere gestaltet und dabei die für den ruhenden Verkehr erforderlichen Flächen durch Quartiersgaragen mit mehreren Ebenen reduziert werden. Aber auch in den Bestandsgebieten ist zur Neuorganisation des flächenintensiven Parkraums ein Parkraummanagement einzuführen, das auf die Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs aus dem öffentlichen Straßenraum hin zu privaten Stellplätzen oder Quartiersgaragen orientiert. Damit können Straßenräume zugunsten der Nahmobilität neu aufgeteilt werden. Es ist deshalb notwendig, potenzielle Flächen für Quartiersgaragen auszuwählen und langfristig zu sichern. Darüber hinaus könnten Quartiersmobilstationen mit Zusatzangeboten wie z. B. sichere Fahrradabstellanlagen, Ladestationen und unterschiedliche Sharing-Angebote entstehen.	✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
MoMa - Weitere Maßnahme 01	Mobilitätsmanagement	Kommunales Mobilitätsmanagement	Kommunikation & Dialog nach innen und außen	Dialog "Brand erlebt nachhaltige Mobilität"	Mobilität wird erlebbar und Informationen zu Angeboten und deren Nutzungsmöglichkeiten durch Aktionen/ Wettbewerbe (z. B. Stadtradeln) gegeben. Mobilitätsangebote wie z. B. Lastenfahrrad, Elektroräder können im Rahmen von aufsuchenden Aktionen (z. B. auf Veranstaltungen, an Markttagen, vor dem Supermarkt oder durch zielgruppenspezifische Aktionen ausprobiert werden. Aktionen können Mobilitätstage/ Testivals/ Exkursionen/ Workshops, z.B im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche oder bestehende städtische Angebote sein, z. B. "Pedelec-Testwochen", „Mobilitäts-Testwochen" (siehe IHK Aachen). Für die Ankündigung sind Informationskanäle mit großer Reichweite im Bezirk zu nutzen, z. B. Anzeigen (Aachener Zeitung, Stadtteilmagazin "Nöits op D'r Brand"), stadtweite Kampagnen, Informationen auf Webseiten, SocialMedia-Kanäle, direkte Ansprache von Akteuren/ Zielgruppen (Newsletter, Rundschreiben/ Info-Mailings).	✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

ID	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Ziel / Ziele
MoMa - Weitere Maßnahme 02	Mobilitätsmanagement	Kommunales Mobilitätsmanagement	Kommunikation & Dialog nach innen und außen	Informationen & Beratung zu Mobilitätsangeboten durch zentrale Anlaufstelle im Bezirk	Informationen zu Angeboten und Services nachhaltiger Mobilität ist über die Bezirksverwaltung bereitzuhalten, es wird ein:e Ansprechpartner:in in Brand benannt (siehe "Mobilitätskoordinator"). Der/ die Ansprechpartner:in stellt Informationen zur Nutzung von Mobilitätsangeboten zur Verfügung und stellt ggf. Kontakte zu den städtischen Mobilitätsmanagern für Beratungen her. Schulungen zur Buchung von Carsharing- bzw. Bikesharing-Angeboten könnten ebenfalls interessierten Bürger:innen angeboten werden.	<p>✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.</p> <p>✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.</p>
MoMa - Weitere Maßnahme 03	Mobilitätsmanagement	Kommunales Mobilitätsmanagement	Kommunikation & Dialog nach innen und außen	Planungsdialog "Mobilität in Brand" im Akteurs-Netzwerk etablieren	<p>Zur Fortsetzung des Planungsdialogs mit Akteuren ist ein Gesprächsformat in Brand zu etablieren, um sich anlassbezogen austauschen zu können. Relevante Akteure eines solchen Netzwerks sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Kommunales Mobilitätsmanagement, z. B. Verwaltung, Politik, Verkehrsverbänden / NGOs ➔ Lokale Multiplikatoren, z. B. Initiativen, Elternverbände, Seniorenvertretungen, Einzelhandelsverband ➔ Verkehrsdienstleister, z. B. ÖPNV-Verbünde/ -unternehmen, Carsharing-/ Fahrradverleih-Unternehmen) ➔ Verkehrserzeuger (Unternehmen, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Unternehmen im Gewerbegebiet, große Einzelhändler) <p>Das Programmbüro "Aachen clever mobil", dass federführend das betriebliche Mobilitätsmanagement in der Stadtregion Aachen vorantreibt, führt regelmäßig Themen-Meetings mit Themenwünschen der teilnehmenden Arbeitgebenden durch. Dieses Vorgehen könnte analog für Akteure und Multiplikatoren in den Bezirken angeboten werden.</p>	<p>✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.</p>
MoMa - Weitere Maßnahme 04	Mobilitätsmanagement	Kommunales Mobilitätsmanagement	Kommunikation & Dialog nach innen und außen	Dauerhafte (Online-) Beteiligung der Bürger:innen in Brand	<p>Beteiligungs- und Informationsformate sind dauerhaft zu etablieren und weiterzuentwickeln, zu denen intuitiv auf der Webseite der Bezirksverwaltung Informationen auffindbar sind.</p> <p>Online-Beteiligung, z. B. der im Rahmen des städtischen "Mängelmelders" kann um Funktionen erweitert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ intern und extern Zugang zu mobilitätsrelevanten Informationen ➔ Teilen von Umfragen ➔ Ankündigung und Anmeldung zu Veranstaltungen (z. B. Austausch im Netzwerk, Vorstellung Planungen, Aufruf zur Mitwirkung). ➔ Rückmeldungsmöglichkeiten der Bürger:innen zu Planungen und Weiterleitung indie Fachbereiche der Verwaltung Neben der Möglichkeit online Rückmeldung zu geben, sollte auch ein "Bürger:innen-Beirat", auf bezirklicher Ebene etabliert werden, der sich zu verschiedenen Themen in Brand berät (zum Beispiel zu Meilensteine der Evaluation) und über den Information in die Bürgerschaft Brand getragen werden (Multiplikatorenfunktion). 	<p>✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.</p>

ID	Modul	Handlungsfeld	Maßnahmenbereich	Maßnahme-Titel	Maßnahmebeschreibung	Ziel / Ziele
MoMa - Weitere Maßnahme 05	Mobilitätsmanagement	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	Experimentierräume in Brand auf Zeit	Temporäre Mobilitätsaktionen (im Sinne einer öffentlichen Versammlung bzw. Sondernutzung) in Brand	An bedeutenden Zielorten / POIs in Brand, an denen Gefahrenstellen ermittelt wurden, sind temporäre Mobilitätsaktionen sinnvolle Maßnahmen, um Veränderungen für die Menschen vor Ort erlebbar zu machen. Um zum einen auf Kritik durch Bürger:innen zu reagieren und zum anderen eine Verbesserung der Situation herbeizuführen, könnten im Rahmen von Experimentierräumen (z. B. Spielstraßen oder temporären Aktionen) im limitierten räumlichen und zeitlichen Umfang (z. B. autofreie Tage, Parking Day) Veränderungen erprobt werden. Parklets, die auf einen Parkstand beschränkt sind, aber für einen längeren Zeitraum bleiben, sind wirkungsvolle, zeitlich beschränkte Maßnahmen um verkehrliche Veränderungen erlebbar und vorstellbar zu machen. Die Maßnahme ist zu evaluieren, um die Wirkung zu dokumentieren. Denkbar ist zum Beispiel die Sperrung der Marktstraße an einem Markttag oder für eine Veranstaltung.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität ✓ Ziel 3: Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.
MoMa - Weitere Maßnahme 06	Mobilitätsmanagement	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	Verkehrssicherheit für Zielgruppen in Brand	Dialog & Sicherheitstrainings mit mobilitätseingeschränkten Bürger:innen	Da es sich bei mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer:innen um besonders schutzbedürftige, vulnerable (sog. "schwache") Verkehrsteilnehmer:innen handelt, sind die Mobilitätsanforderungen dieser Zielgruppe in besonderem Maße zu berücksichtigen. Ziel ist die Förderung des eigenständigen Unterwegsseins, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Personengruppen, die Unterstützung bei der Alltagsmobilität benötigen. Der Dialog mit mobilitätseingeschränkten Bürger:innen im Sinne eines Informations- und Erfahrungsaustausch mit der Verwaltung spielt eine genauso große Rolle wie Sicherheitstrainings mit theoretischen und praktischen Übungen für Senioren / Mobilitätseingeschränkte, z. B. ÖPNV-Trainings (Rollatorstage) / Seminare zur Nutzung von Mobilitätsangeboten / Qualifizierungsmaßnahmen / Überschlagssimulator / Alterssimulationsanzug. Große sichtbare Kampagnen sind dabei genauso wirksam wie kleine Aktionen vor Ort. Die Aktionen können mit verschiedenen Partnern wie Polizei, Verkehrswacht, ADFC, VCD begleitet werden.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ziel 1: Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität ✓ Ziel 2: Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund. ✓ Ziel 4: Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt. ✓ Ziel 5: Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 2: MAßNAHMENSTECKBRIEFE

Auftraggeber: Stadt Aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur

Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh

Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

ENTNAHME VON SPERRPFOSTEN AM FUßGÄNGERÜBERWEG WOLFERSKAUL

Nr.: 1

Modul: Fuß 01

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Direkt am Fußgängerüberweg am Wolferskaul sind mehrere Sperrpfosten ("Poller") sehr dicht zueinander positioniert, sodass z. B. Personen, die auf Mobilitätshilfen angewiesen sind oder bspw. einen Kinderwagen oder Fahrrad schieben, nur schwerlich hindurchkommen. Die Anzahl der Sperrpfosten soll halbiert werden, um größere Abstände zwischen den Sperrpfosten zu gewährleisten.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Wolferskaul Fußgängerüberweg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**PRÜFUNG DER VERBREITERUNG BESTEHENDER GEHWEGE ODER
EINRICHTUNG VERKEHRSBERUHIGTER BEREICHE**

Nr.: 2

Modul: Fuß 02

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die vorhandenen Gehwege an Am Pannes, Grauenhofer Weg, Kirchheidstraße, Münsterstraße*, Röhrigstraße sind – zumindest abschnittsweise – in ihrer Breite derzeit so gering dimensioniert, dass Begegnungen zwischen zwei Fußgänger:innen nicht konfliktfrei möglich sind. Im Falle der Nutzung von Mobilitätshilfen oder der Mitführung von Gepäck verstärkt sich die Problematik. Mittels baulicher Maßnahmen sollte eine durchgängige Gehwegbreite von mind. 2,50 m gewährleistet werden. Alternativ könnte fallweise – wie in der Dr.-Josef-Lamby-Straße bereits erfolgt – auch die Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs erwogen werden, in dem alle Verkehrsteilnehmer:innen gleichberechtigt eine Verkehrsfläche nutzen (z. B. Am Pannes) (weitere Vorschläge für verkehrsberuhigte Bereiche in separater Maßnahme Kfz-Verkehr).

* Für die Münsterstraße wird derzeit im Rahmen einer Ausführungsplanung die Verbreiterung des auch für Radfahrer:innen in beiden Richtungen freigegebenen Gehwegs auf 3,40 m geprüft.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Am Pannes
Kirchheidstraße/Röhrigstraße
Münsterstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Beschränkte Flächenverfügbarkeit bei gleichzeitig konkurrierenden Nutzungsansprüchen
- Öffentlichkeitsbeteiligung angeraten (allgemeiner Einbezug der Bürgerschaft und speziell von Zivilgesellschaftlichen Organisationen und Interessensvertreter:innen)

NEUE FUßVERKEHRSFÜHRUNG VOR DER SCHWIMMHALLE BRAND

Nr.: 3

Modul: Fuß 03

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Führung des Fußverkehrs zwischen dem vorhandenen Fußgängerüberweg (FGÜ) Wolfskaul und dem Eingang der Schwimmhalle ist optimierungsbedürftig, denn derzeit finden sich vom FGÜ kommende Fußgänger:innen nach dessen Überquerung direkt auf dem zur Schwimmhalle gehörenden Parkplatz wieder. Im Zuge der separat empfohlenen Erstellung einer partiellen Parkraumkonzeption auch für dieses Areal sollte die Fußverkehrsführung deutlich optimiert werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Schwimmhalle Brand

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

UMBAU TREPPE ZUR RAMPE: VERBINDUNG VENNBAHNWEG <> IM KOLLENBRUCH

Nr.: 4

Modul: Fuß 04

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Der Verbindungsweg zwischen Im Kollenbruch bzw. dem Spielplatz Beckerstraße und dem Vennbahnweg ist nicht barrierefrei. Mehrere Trampelpfade neben der Treppe bezeugen den Bedarf nach einer entsprechenden Lösung, bspw. einer Rampe. Durch solch eine Rampe würde sich auch für die Menschen, die im Bereich Rollefer Berg leben, ein direkterer Anschluss an den Vennbahnweg Richtung Süden ergeben.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
!!!	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Verbindungsweg: Vennbahnweg <> Im Kollenbruch

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

UNTERBINDEN DES GEHWEGBEFAHRENS DURCH Kfz

Nr.: 5

Modul: Fuß 05

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

In der Albert-Schweitzer-Straße (Ringstraße <> Benediktusstraße), Schroufstraße (insbesondere zwischen Hausnr. 6 und 12) sowie in der Kolpingstraße kommt es häufiger zu Ausweichfahrten von Kfz-Fahrer:innen auf den Gehweg. Dieses für Gehwegnutzer:innen mitunter sehr gefährliche Fehlverhalten sollte durch Ordnungsamt/Polizei konsequent sanktioniert werden. Eine Unterbindung dieser Gefährdung könnte auf den stark betroffenen Abschnitten durch die Installation baulicher Barrieren, wie z. B. Sperrpfosten ("Poller"), Fahrradabwehrbügel oder Blumenkübel, erwirkt werden, wobei hier wiederum eine nötige Restgehwegbreite von 1,80 m zu gewährleisten ist. Eine gänzliche Vermeidung von Begegnungsverkehren über die gesamten, betroffenen Straßen(-abschnitte) kann final auch mit einer Einbahnstraßenregelung erzielt werden (siehe auch: Maßnahme-Nr. 68 / Kfz 05).

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Albert-Schweitzer-Straße (Ringstraße <> Benediktusstraße)
Schroufstraße (Hausnr. 6<>12)
Kolpingstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

BEFAHREN/BEPARKEN DES GEHWEGS AM MARKTPLATZ UNTERBINDEN

Nr.: 6

Modul: Fuß 06

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Pkw befahren oder beparken häufig den nordöstlichen Gehweg der von der Hochstraße abzweigenden Stichstraße "Marktplatz" (u. a. vor der Fleischerei). Dieses ordnungswidrige und für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen mitunter sehr gefährliche Verhalten sollte mittels baulicher Maßnahmen, bspw. Blumenkübeln oder Sperrpfosten ("Poller"), konsequent unterbunden werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Marktplatz (Abzweigung von Hochstraße)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

ERRICHTUNG WEITERER BORDSTEINABSSENKUNGEN

Nr.: 7

Modul: Fuß 07

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Im Sinne diverser Einzelbeiträge im Zuge des Beteiligungsverfahrens sollte im gesamten Bezirk an weiteren Stellen das sichere und barrierefreie Queren von Straßen und Einmündungen/Kreuzungen mittels Bordabsenkungen gewährleistet werden. Bei der konkreten baulichen Realisierung sollte gemäß DIN 32984 den jeweils spezifischen Anforderungen und Bedürfnissen verschiedener Personengruppen mittels räumlich differenzierter Bordhöhen Rechnung getragen werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Am Pannes
Beckerstraße (gegenüber des verkehrsberuhigten Bereichs)
Knotenpunkt Nordstraße / Gewerbepark Brand / Brander Heide
Knotenpunkt Nordstraße / Brahmsstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Unter Umständen müssen – in jeweils relativ geringem Umfang – Kfz-Parkstände an den betreffenden Stellen entfallen

ERRICHTUNG VON FUßWEGEFURTEN ÜBER DIE TRIERER STRAÙE

Nr.: 8

Modul: Fuß 08

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An verschiedenen Kreuzungen/Einmündungen der Trierer Straße ist nur einseitig eine Fußgängerfurt markiert. An den betreffenden Stellen sind direkte Querungen der Trierer Straße nicht möglich bzw. sie werden ungesichert unternommen. Zur Vermeidung von Umwegen, wofür Fußgänger:innen besonders sensibel sind, sollten an den Kreuzungen/Einmündungen zur Nordstraße/Ringstraße, Röhrigstraße/Heidestraße sowie zur Hochstraße/Josefsallee an den jeweils fehlenden Seiten Fußgängerfurten markiert und ein entsprechend dazugehöriges LSA-Signal (Ampel) installiert werden. Speziell mit Blick auf eine solche zusätzliche Furt an der Einmündung der Hochstraße sollte im Falle eines bedeutenden Konflikts mit dem Liegsabbiegerstrom aus der Hochstraße heraus auf die Trierer Straße (die Kfz stauen sich dort teilweise zurück bis St. Donatus) die Grünphasen separat geschaltet werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Trierer Straße / Hochstraße/Josefsallee
Knotenpunkt Trierer Straße / Nordstraße/Ringstraße
Knotenpunkt Trierer Straße / Röhrigstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Realisierung erfordert auch die die kostenintensive Installation entsprechender Signalgeber ("Fußgängerampeln")

QUERUNGSHILFE AN DER NORDSTRAÙE / EILENDORFER STRAÙE

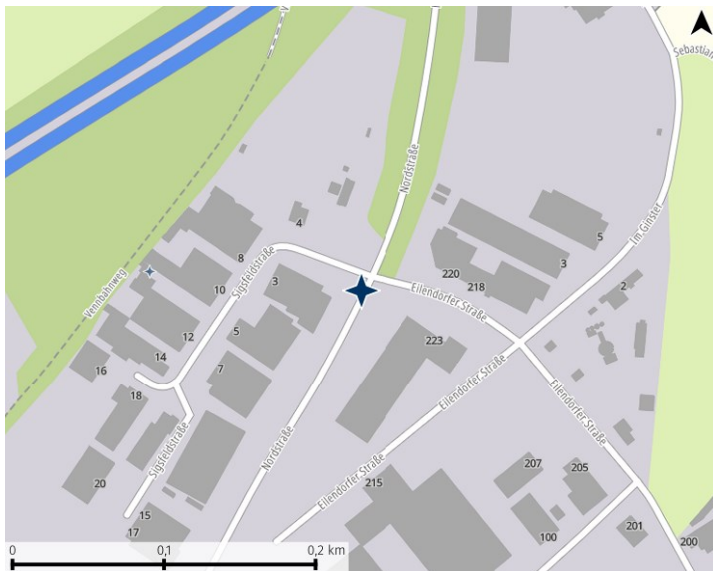
Nr.: 9

Modul: Fuß 09

...: MAÙNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Fußgänger:innen, die die Nordstraße im Kreuzungsbereich der Eilendorfer Straße / Sigsfeldstraße queren, müssen eine relativ weite, ungeschützte Distanz überwinden, um die komplette Fahrbahn zu überqueren. Zugleich ist aufgrund des angrenzenden Gewerbeparks ein relativ hohes Lkw-Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Angeregt wird, im südlichen Zulauf der Nordstraße auf diese Kreuzung die jeweils relativ mittig gelegene Linksabbieger-Spur zugunsten einer Mittelinsel aufzugeben und stattdessen sämtliche Fahrzeuge über eine einzige, nicht mit Richtungspfeilen versehene Spur in den Knotenpunktbereich hineinzuführen. Dies würde die Verbindung zwischen Vennbahn und Brander Wald auch für den Radverkehr attraktiveren.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAÙNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Nordstraße / Eilendorfer Straße/Sigsfeldstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**ERRICHTUNG EINES FUBGÄNGERÜBERWEGS AN DER
KREUZUNG KOLPINGSTRABE / HERMANN-LÖNS-STRABE**

Nr.: 10

Modul: Fuß 10

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Im nahe zur Karl-Kuck-Schule gelegenen Abschnitt der Kolpingstraße ist ein hohes Bring- und Abholverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Insbesondere zu diesen Zeiten haben eigenständig mobile Schüler:innen Schwierigkeiten, die Kolpingstraße zu überqueren. Aus diesem Grunde wird nahe der Kreuzung zur Hermann-Löns-Straße die Errichtung eines Fußgängerüberwegs vorgeschlagen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Kolpingstraße/Richard-Wagner-Straße / Hermann-Löns-Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Nicht beabsichtigte Entschleunigung des Busverkehrs

MARKIERUNG VON GEHWEGÜBERFAHRTEN AN DER MARKTSTRAßE

Nr.: 11

Modul: Fuß 11

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Zwischen Marktschule und Marktplatz befinden sich auf dem südlichen, straßenbegleitenden Gehweg der Marktstraße zwei Gehwegüberfahrten zu einem Parkplatz. Aufgrund der zentralen Lage und der damit einhergehend hohen Frequentierung des Gehwegs wie auch des Parkplatzes kommt es häufiger zu gefährlichen Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrer:innen sollten die Gehwegüberfahrten mittels rotem Pflasterstein und Piktogrammen noch deutlicher kenntlich gemacht werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Gehwegüberfahrten zwischen Marktschule und Marktplatz

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

ERRICHTUNG NEUER QUERUNGSHILFE AN EILENDORFER STRAÙE

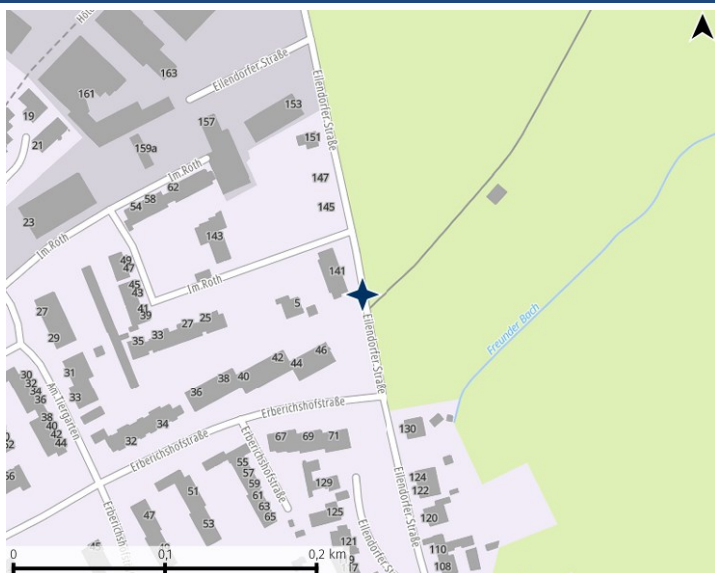
Nr.: 12

Modul: Fuß 12

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die bereits vorhandene Querungshilfe (Mittelinsel) auf der Eilendorfer Straße südlich der Einmündung der Erberichshofstraße liegt für die Bewohner:innen des Wohngebiets "Im Roth" zu weit südlich. Insbesondere Schulkinder, die die Bushaltestelle Erberichshofstraße erreichen möchten, haben zwischen eben jener Bushaltestelle und der Einmündung von "Im Roth" Querungsbedarf, der mit einer weiteren, adäquat positionierten Querungshilfe bedient werden sollte.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Eilendorfer Straße / Im Roth

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Beschränkte Flächenverfügbarkeit bzw. mögliche Notwendigkeit zum Grunderwerb im Falle einer etwaig notwendigen Fahrbahnaufweitung

**ZÜGIGERE GRÜNPASE INFOLGE DER ANFORDERUNG DURCH FUßGÄNGER:INNEN
AN DER KREUZUNG FREUNDER LANDSTRABE / EILENDORFER STRABE/SCHROUFSTRABE**

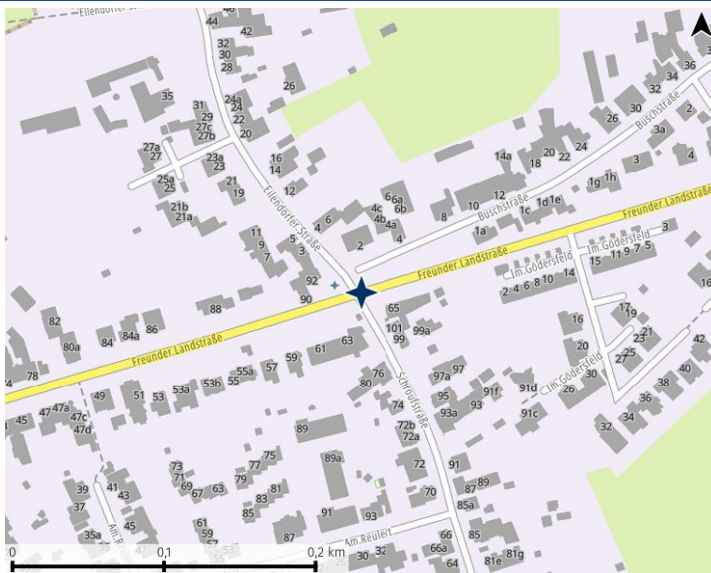
Nr.: 13

Modul: Fuß 13

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Fußgänger-Lichtsignalanlage (Ampel) an der Kreuzung Freunder Landstraße / Eilendorfer Straße / Schroufstraße funktioniert derzeit bedarfsgesteuert (Anforderungstaster). Fußgänger:innen queren hier häufig bei rotem Signal, um z. B. auf der gegenüberliegenden Seite die Bushaltestelle zu erreichen. Zur Verbesserung der Situation sollte eine zügigere Freigabe für Fußgänger:innen infolge ihrer Grün-Anforderung ("Sofortgrün") realisiert werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität

Kostenabschätzung

Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Freunder Landstraße / Eilendorfer Straße/Schroufstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**ERSETZEN DES FUßGÄNGERÜBERWEGES FREUNDER LANDSTRASSE / KOLPINGSTRASSE
DURCH EINE LICHTSIGNALANLAGE**

Nr.: 14

Modul: Fuß 14

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Für die Freunder Landstraße soll eine Machbarkeitsstudie eines externen Büros die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Bereitstellung separater Fuß- und Radverkehrsanlagen ergründen. In diesem Zuge sollte auch der bestehende Fußgängerüberweg (FGÜ) an der Freunder Landstraße / Kolpingstraße überprüft werden. Aufgrund des hohen Fahrzeugaufkommens und des hohen Querungsbedarfs, insbesondere durch die Bushaltestelle und den ansässigen REWE-Markt, ist ein Ersatz des FGÜ durch eine Lichtsignalanlage (Ampel) angeraten.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Freunder Landstraße / Kolpingstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

BARRIEREFREIE ZUWEGUNG VON KLEINBAHNSTRASSE ZUR REWE-FILIALE

Nr.: 15

Modul: Fuß 15

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Zuwegung von der Kleinbahnstraße zur Filiale des Nahversorgers in der Freunder Landstraße ist derzeit nicht barrierefrei (drei Stufen). Aufgrund der Bedeutung dieser Versorgungseinrichtung für den alltäglichen Bedarf sowie den von betroffenen Personen zu tätigen Umwegen sollte mit dem Eigentümer der Fläche (Privatfläche) die Herstellung einer barrierefreien Wegeverbindung (z. B. Installation einer Rampe mit Handlauf) herbeigeführt werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Verbindungsweg Rewe-Filiale <-> Kleinbahnstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMHNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Beteiligung eines privaten Akteurs nötig

**GEWÄHRLEISTUNG DIREKTER SICHTBEZIEHUNGEN AM FUBGÄNGERÜBERWEG
AN KREUZUNG ROMBACHSTRABE / WOLFERSKAUL**

Nr.: 16

Modul: Fuß 16

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Der Fußgängerüberweg ist auf der östlichen Seite vom Wolferskaul mit einer Hecke bewachsen. Schon bei nur niedrigem Bewuchs sind kleine Kinder, die sich dem Fußgängerüberweg annähern, für Kfz-Fahrer:innen nur schwer erkennbar, da sie von der Hecke verdeckt werden. Die Hecke sollte im unmittelbar fahrbahnnahen Bereich entnommen werden, zumindest jedoch sollte während der Vegetationsperiode auf einen akkuraten Heckenschnitt geachtet werden (siehe auch: Maßnahme-Nr. 91 / MoMa 03).

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
!!!	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Rombachstraße / Wolferskaul

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**ERTÜCHTIGUNG BZW. NEUERRICHTUNG VON RADVERKEHRSANLAGEN
AN DER INNERÖRTLICHEN TRIERER STRASSE**

Nr.: 17

Modul: Rad 01

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die innerörtliche Trierer Straße bindet zahlreiche bedeutende Alltagsziele der Brander Bevölkerung an. Gleichzeitig sind die beidseitigen Radverkehrsanlagen defizitär (fehlende Führungskontinuität, infrastrukturell bedingte Gefährdungen durch Kfz-Verkehr und Konflikte mit Fußgänger:innen und wartende ÖPNV-Fahrgäste an den Haltestellen). Auch entspricht ihr aktueller Ausbauzustand – zumindest in Teilen – nicht (mehr) den gegenwärtig gültigen (ERA 2010) und künftig noch anspruchsvolleren technischen Gestaltungsrichtlinien (z. B. geplante ERA 2023 f.). Abgesehen von der kurz- und mittelfristigen Beseitigung der auch seitens der Stadt Aachen bereits identifizierten Gefahrenpunkte (auch trotz des mit Fördermitteln erfolgten Umbaus möglich [1]) wird im Mobilitätskonzept darüber hinaus das längerfristige Ziel befürwortet, auf beiden Seiten der Trierer Straße richtungstreue und für alle Radnutzer:innengruppen sicher und komfortabel nutzbare Radverkehrsanlagen zu errichten, auch wenn die damit unter Umständen auf dieser Landesstraße eine Reduzierung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr verbunden ist.

[1] <https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=100678>

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Trierer Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Hohe Bedeutung der als Landesstraße klassifizierten Trierer Straße für den Kfz-Verkehr erschwert nach aktueller Rechtslage die Möglichkeiten zur Verkehrsflächenanpassung

BEREITSTELLUNG SICHERER RADVERKEHRSANLAGEN ENTLANG EILENDORFER STRAÙE

Nr.: 18

Modul: Rad 02

...: MAÙNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Gemäß dem Radhauptnetz der Stadt Aachen nimmt die Eilendorfer Straße in Brand eine Verbindungsfunktion für den Radverkehr ein. Gleichzeitig stellt sie eine bedeutende Relation des Kfz-Durchgangsverkehrs dar und erschließt darüber hinaus angrenzende Gewerbebetriebe, die Lkw-Verkehre erzeugen. Eine infrastrukturelle Verbesserung der Ausgangsbedingungen für den Radverkehr erscheint geboten, zumal seine bisherige Führung in Teilen defizitär bzw. gefährlich ist (zu schmaler Schutzstreifen + ohne Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Längsparkstreifen, z. B. am östlichen Fahrbahnrand gegenüber der Einmündung der Erberichshofstraße). Die prinzipielle Flächenverfügbarkeit am nördlichen Straßenrand ermöglicht perspektivisch die Verbreiterung des gesamten Straßenraumquerschnitts und damit die Bereitstellung sicherer, regelkonformer Fuß- und Radverkehrsanlagen im Seitenraum.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAÙNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Eilendorfer Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Beschränkte Flächenverfügbarkeit bzw. diesbezügliches Ergebnis der externen Machbarkeitsstudie

**FAHRRADSTRAÙE KARL-KUCK-STRASSE UND EINMÜNDUNG IN TRIERER STRASSE:
KONFLIKTENSCHÄRFUNG MIT KFZ-VERKEHR**

Nr.: 19

Modul: Rad 03

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Der als Fahrradstraße ausgewiesene Abschnitt der Karl-Kuck-StraÙe bildet gemeinsam mit der Einmündung der Karl-Kuck-StraÙe in die Trierer Straße einen verkehrlich hoch sensiblen Bereich: Räumlich konzentrieren sich hier die Überleitung des Radverkehrs vom Hochbord auf die Fahrbahn sowie die Tankstellenausfahrt. Das aus Richtung Brander Bhf. geltende Einfahrtsverbot wird häufiger missachtet und auch richtungskonforme Kfz akzeptieren den Vorrang des Radverkehrs nicht ausreichend. Zuvorderst sollte die Fahrradstraße gemäß Aachener Gestaltungsstandards stärker hervorgehoben werden. Ihre südliche Begrenzung sollte zur Tankstellenausfahrt vorgezogen werden. Weiterhin würde eine Plateaupflasterung die Situation im Bereich der Tankstellenausfahrt durch eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs (von der Trierer Straße nach rechts in die Karl-Kuck-StraÙe abbiegend / von der Tankstelle herausfahrend / regelwidrig vom Brander Bahnhof aus kommend) entschärfen. Unabhängig davon sollte das bestehende Durchfahrtsverbot stärker verdeutlicht werden: Beidseitiges VZ 267 StVO + weiteres VZ 267 StVO in Kombination mit dem VZ 1004-30 StVO direkt am Gebäude des Brander Bahnhofs.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Karl-Kuck-StraÙe (Fahrradstraße)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

PRÜFUNG EINER ANORDNUNG DER HERMANN-LÖNS-STRAßE ALS FAHRRADSTRAßE

Nr.: 20

Modul: Rad 04

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Hermann-Löns-Straße erfüllt gemäß dem städtischen Radhauptnetz eine Verbindungsfunktion für den Radverkehr, weiterhin verläuft sie in ihrem südlichen Abschnitt im unmittelbaren Umfeld der Karl-Kuck-Schule. Vorgeschlagen wird die Prüfung der Anordnung einer Fahrradstraße* (Karl-Kuck-Straße <> Brander Heide), sodass generell ein Bündelungseffekt des Radverkehrs auf dieser Nord-Süd-Relation erzielt wird und speziell im direkten Schulumfeld eine Entschleunigung und offizieller Nachrang des zugelassenen Kfz-Anliegerverkehrs (z. B. Hol- und Bringverkehre) zugunsten der schutzbedürftigen, eigenständig mobilen Schüler:innen bewirkt werden kann.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Hermann-Löns-Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Zu hohes Kfz-Verkehrsaufkommen (> 400 Kfz/h) widerspräche diesem Vorhaben
- Öffentlichkeitsbeteiligung angeraten (allgemeiner Einbezug der Bürgerschaft und speziell von Zivilgesellschaftlichen Organisationen und Interessensvertreter:innen)

AUFHEBUNG DES LÄNGSPARKSTREIFEN IM SÜDLICHEN ABSCHNITT DER HERMANN-LÖNS-STRASSE

Nr.: 21

Modul: Rad 05

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Unabhängig von einer möglichen Ausweisung der Hermann-Löns-Straße als Fahrradstraße (siehe auch: Maßnahme-Nr. 20 / Rad 04) sollte in ihrem südlichen Abschnitt (Karl-Kuck-Straße <-> Kolpingstraße / Richard-Wagner-Straße) der Längsparkstreifen am östlichen Fahrbahnrand aufgehoben und ein Parkverbot angeordnet werden, denn Begegnungen zwischen auf der Einbahnstraße richtungstreu fahrenden Kfz und in die freigegebene Gegenrichtung verkehrende Radfahrer:innen erfolgen auf einer engen Restfahrbahn.

Zumindest jedoch sollten Unterbrechungen des Längsparkstreifens gewährleistet werden, um dem Radverkehr Lücken zum Ausweichen im Falle entgegenkommender Kfz anzubieten.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Hermann-Löns-Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Im Zuge einer etwaigen Realisierung dieses Vorhabens sollten betroffene Kfz-Eigentümer:innen für die Problematik sensibilisiert, über das Vorhaben informiert und im Prozess mit beteiligt werden

OBERFLÄCHENVERBESSERUNG EINES AUßERÖRTLICHEN FELDWEG-ABZWEIGS VON AN DER KIRSCHKAUL

Nr.: 22

Modul: Rad 06

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Zusätzlich zu den beiden bedeutendsten Radverkehrsverbindungen von Brand in Richtung Aachener Innenstadt, der Rad-Vorrang-Route und dem Vennbahnweg, wird aus der Bürgerschaft von einer weiteren attraktiven Route berichtet, die insbesondere auch Richtung Burtscheid verbindet und Bestandteil der Radroutenwegweisung ist: Sie führt von Brand aus südwärts über An der Kirschkaul, dann westwärts durch die Unterquerung der A 44 und weiter durch Kreuzerdriesch und dem Waldfriedhof. Der von An der Kirschkaul nach Westen abzweigende Feldweg (ohne Namen, mit Autobahnunterführung) weist jedoch als Fahrbahnoberfläche groben Schotter auf, der das Fahrradfahren auf diesem speziellen Abschnitt erschwert. Eine Verbesserung der Fahrbahn, bspw. durch Errichtung einer wassergebundenen Decke, würde die Attraktivität dieser abseits des aktuell definierten Radhaupttroutennetzes verlaufenden Relation erheblich steigern.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Feldweg-Abzweigung von An der Kirschkaul

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Mögliches Hemmnis: Route erfüllt im städtischen Radhauptnetz keine Funktion

ROTFÄRBUNG VERSCHIEDENER RADWEGEFURTEN ENTLANG DER TRIERER STRASSE

Nr.: 23

Modul: Rad 07

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die vorhandenen Radwegefurten entlang der Trierer Straße sollten insbesondere an den nicht durch LSA geregelten (Ampeln) Einmündungen rot gefärbt werden, da der Radverkehr hier teilweise abgesetzt von der Fahrbahn geführt wird und parkende Pkw die Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr im Vorlauf der Kreuzungen einschränken. Diese Einfärbung entspricht seit der Annahme des Radentscheids auch dem städtischen Standard.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Knotenpunkt Trierer Straße / Ellerstraße
- Knotenpunkt Trierer Straße / Heidestraße
- Knotenpunkt Trierer Straße / Hochstraße
- Knotenpunkt Trierer Straße / Marktplatz/Freunder Landstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**VERDEUTLICHUNG DER ZWEIRICHTUNGSRADWEGEFURT
AN DER EINMÜNDUNG TRIERER STRABE / HEUSSSTRABE**

Nr.: 24

Modul: Rad 08

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Innerorts möglichst gänzlich zu vermeidende Zweirichtungsradwege bergen insbesondere in Kreuzungsbereichen ein hohes Unfallrisiko. Trotz der bereits vorhandenen LSA-Regelung (Ampel) an dieser Einmündung der Heussstraße in die Trierer Straße sollte die Zweirichtungsradwegefurt insbesondere für den aus der Trierer Straße nach rechts in die Heussstraße abbiegenden Verkehr noch stärker kenntlich gemacht werden, z. B. mittels einer Rotfärbung sowie der Markierung mit dem "Sinnbild Fahrrad". Weiterhin steigert dies auch im Falle einer technischen Störung der LSA die Aufmerksamkeit der aus der Heussstraße in die Trierer Straße abbiegenden Kfz-Fahrer:innen, die auch den von rechts kommenden Radfahrer:innen Vorrang gewähren müssen. Diese Einfärbung entspricht seit der Annahme des Radentscheids auch dem städtischen Standard.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Trierer Straße / Heussstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

VERDEUTLICHUNG DER ZWEIRICHTUNGSRADWEGEFURT AN DEN EINMÜNDUNGEN DER SCHAGENSTRAÙE UND DR.-BERNHARD-KLEIN-STRAÙE IN DIE MÜNSTERSTRAÙE

Nr.: 25

Modul: Rad 09

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Innerorts möglichst gänzlich zu vermeidende Zweirichtungsradwege bergen insbesondere in Kreuzungsbereichen hohes Unfallrisiko. Die Empfehlung der stärkeren Verdeutlichung von Zweirichtungsradwegefurten gilt auch für die Einmündungen der Schagenstraße und Dr.-Bernhard-Klein-StraÙe in die Münsterstraße, deren straÙenbegleitender Gehweg für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist. Dies könnte im Zuge der von der Stadtverwaltung vorgesehenen Verbreiterung der Nebenanlagen (Autobahn <> Wilhelm-Ziemons-StraÙe) realisiert werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Münsterstraße / Dr.-Bernhard-Klein-StraÙe
Knotenpunkt Münsterstraße / Schagenstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMHNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

AUFHEBUNG DES DURCHFAHRTSVERBOTS FÜR RADVERKEHR IN DER RINGSTRASSE

Nr.: 26

Modul: Rad 10

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Für jenen Abschnitt der Ringstraße, der sich unmittelbar südlich der Einmündung in die Trierer Straße befindet, gilt ein Einfahrtsverbot, das mittels VZ 267 StVO sowie im weiteren Vorlauf dieses aufgepflasterten Abschnitts mit einem Sackgassen-Schild ausgewiesen wird. Im Sinne einer durchgängigen Verbindung vom Marktplatz über die Ringstraße, die Trierer Straße hinweg in die Nordstraße sollte der Radverkehr vom Einfahrtsverbot ausgenommen werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Ringstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Fehlende Radwegefurt und Radfahrerampel über Trierer Straße

AUGUST-KÖRPER-WEG FÜR RADVERKEHR FREIGEBEN

Nr.: 27

Modul: Rad 11

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Der August-Körper-Weg ist ein straßenunabhängiger Gehweg, der die Freunder Landstraße mit dem südlich gelegenen Wohngebiet Am Reulert / Schroufstraße / Georgstraße verbindet. Mit ca. 3 m in der Breite bietet dieser aktuell auch schon von Radfahrer:innen genutzte Weg genügend Raum, um ihn auch offiziell für den Radverkehr freizugeben (gemeinsamer Geh-/Radweg oder "Radfahrer frei"). Im Zuge dessen sollte der Bordstein zur Freunder Landstraße hin abgesenkt werden, um eine Überquerung der Freunder Landstraße zu erleichtern.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

August-Körper-Weg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

BEVORRECHTIGUNG DES VENNBAHNWEGS ÜBER DIE ECKENERSTRASSE

Nr.: 28

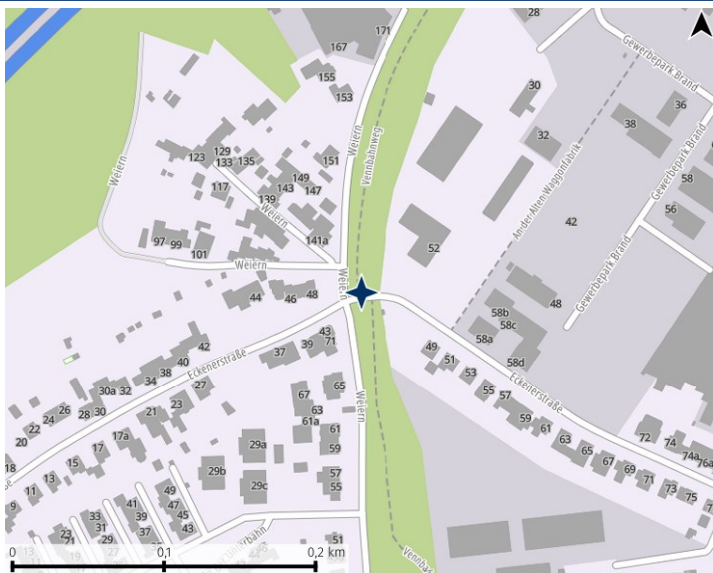
Modul: Rad 12

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Neben der dringend angeratenen Verbreiterung und Beleuchtung des Vennbahnwegs (siehe auch: Maßnahme-Nr. 30 / Fuß & Rad 02) kann dessen Attraktivität noch weiterhin gesteigert werden: So sollte u. a. an ausgewählten, querenden Wohngebietsstraßen (erneut) die Bevorrechtigung des Radverkehrs des Vennbahnwegs erwogen werden. Als ein erstes Pilotprojekt bietet sich die Querung zur Eckenerstraße an : Anknüpfend an die für Tempo-30-Zonen konzipierte Prinzipskizze QSR 02B der AGFS-NRW [1] wird angeregt, den Vennbahnweg über die Straße hinweg niveaugleich aufzupflastern und mittels Anrampungen den Kfz-Verkehr zu sensibilisieren und zu verlangsamen. Weitere Gestaltungselemente sind eine Roteinfärbung der Aufpflasterung, Markierung mit "Sinnbild Fahrrad" und gegenläufigen Pfeilen sowie für Kfz eine „Wartelinie“ (VZ 341 StVO) oder alternativ Haifischzähne (VZ 342 StVO).

[1] AGFS NRW: Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr, 1. Veröffentlichung, 05/2021.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Vennbahnweg / Eckenerstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Insbesondere in Form eines einzelnen Pionierprojekts würde zunächst die Einheitlichkeit der Vorrangregelungen entlang des Vennbahnwegs unterbrochen
- Öffentlichkeitsbeteiligung angeraten (allgemeiner Einbezug der Bürgerschaft und speziell von Zivilgesellschaftlichen Organisationen und Interessensvertreter:innen)

VERBREITERUNG DES VENNBAHNWEGS

Nr.: 29

Modul: Fuß & Rad 01

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Der von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen sowie weiteren Nutzer:innengruppen (z. B. Inlineskater:innen) insgesamt rege genutzte und in einigen Abschnitten hoch frequentierte Vennbahnweg ist während seines Verlaufs durch den Stadtbezirk Brand in zumindest einigen Abschnitten in seiner Breite zu gering dimensioniert, sodass er den Anforderungen eines sicheren, komfortabel und konfliktfrei nutzbaren gemeinsamen Geh-/Radwegs im Beidrichtungsverkehr nicht gerecht wird. Zusätzlich relevant ist die Problematik, weil der Vennbahnweg gemäß städtischem Radhauptnetz eine Verbindungsfunktion einnimmt. Auf Brander Gemarkung ist im Zuge des Projekts 'Pocketpark' eine Verbreiterung zwischen Rombachstraße und Trierer Straße vorgesehen. Weitere Verbreiterungen des Weges werden dringend empfohlen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Vennbahnweg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Landschaftsschutzbelange
- Öffentlichkeitsbeteiligung angeraten (allgemeiner Einbezug der Bürgerschaft und speziell von Zivilgesellschaftlichen Organisationen und Interessensvertreter:innen)

"MITLAUFENDE" / "MITFAHRENDE" BELEUCHTUNG AUF DEM VENNBAHNWEG

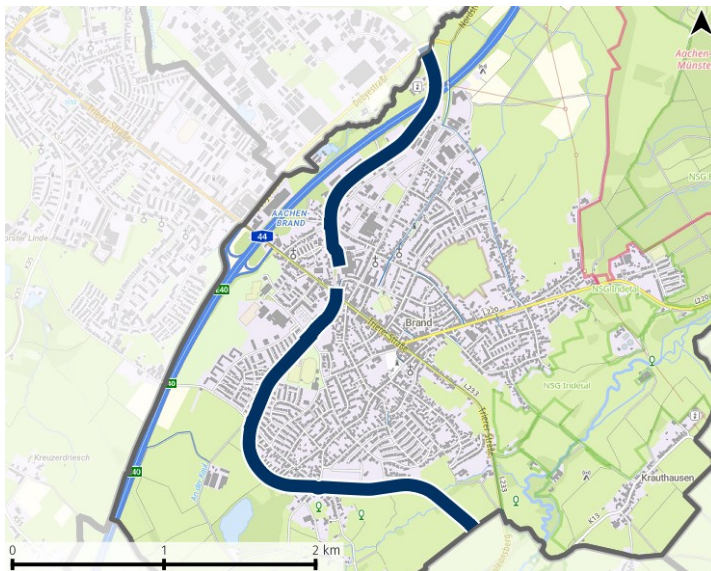
Nr.: 30

Modul: Fuß & Rad 02

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Für den Vennbahnweg wird die Installation einer sog. "mitlaufenden" bzw. "mitfahrenden" Beleuchtung auf Basis einer radarbasierten Näherungserkennung empfohlen. Der Vennbahnweg erfüllt durch seine straßenunabhängige, attraktive Wegführung sowohl innerbezirklich als auch durch seine Anbindung einerseits in die Innenstadt und andererseits Richtung Kornelimünster eine bedeutende Verbindungsfunktion (auch gemäß Radhauptnetz), die sich auch in seiner Nutzung während der Dunkelheit widerspiegelt. Aus diesem Grunde wird eine Beleuchtung des Weges empfohlen, wobei sich per sé sowie aber speziell auch im Hinblick auf die Gültigkeit des Landschaftsschutzes eine besonders umweltsensible Ausgestaltung empfiehlt. Eine adaptive Beleuchtung gewährleistet einerseits die Sichtbarkeit der verschiedenen nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen untereinander, steigert die "soziale Kontrolle" bzw. das individuelle Sicherheitsgefühl und ist gleichzeitig mittels moderner Lichtsteuerungsmechanismen (Lichtmanagement) so konzeptioniert, dass unnötige Lichtverschmutzung vermieden wird.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Vennbahnweg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Landschaftsschutzbelange
- Öffentlichkeitsbeteiligung angeraten (allgemeiner Einbezug der Bürgerschaft und speziell von Zivilgesellschaftlichen Organisationen und Interessensvertreter:innen)

VERSCHIEDENE ZUWEGUNGEN ZUM VENNBAHNWEG RADFAHRTAUGLICH ERTÜCHTIGEN

Nr.: 31

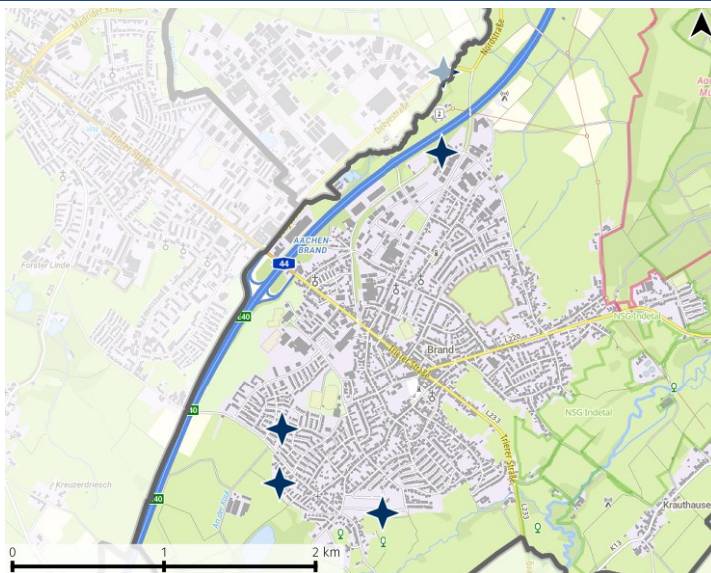
Modul: Fuß & Rad 03

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Verschiedene Ortslagen in Brand sollten noch besser an den bedeutenden Vennbahnweg angebunden werden, indem neue Zuwegungen errichtet oder etwaig vorhandene Trampelpfade so ertüchtigt werden, dass sie für den Fuß- und Radverkehr gleichermaßen und konfliktfrei nutzbar sind (als Oberfläche genügt eine wassergebundene Decke). Dies betrifft u. a. folgende Zuwegungen zum Vennbahnweg:

- ➔ Debyestraße
- ➔ Franz-Wallraff-Straße (dort auch Beseitigung eines Kantsteins mit hohem Absatz)
- ➔ Münsterstraße/Wilhelm-Ziemons-Straße
- ➔ Nördlicher Teil des Gewerbepark Brand (z. B. Sigsfeldstraße zwischen Hausnr. 10 und 12)
- ➔ Tuchmacherviertel

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Debyestraße
- Franz-Wallraff-Straße (dort auch Beseitigung eines Kantsteins mit hohem Absatz)
- Nördlicher Teil des Gewerbepark-Brand (z. B. Sigsfeldstraße zwischen Hausnr. 10 und 12)
- Münsterstraße/Wilhelm-Ziemons-Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Landschaftsschutzbelange

VERBINDUNG ZWISCHEN VENNBAHNWEG UND VENNBAHNCENTER

Nr.: 32

Modul: Fuß & Rad 04

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Eine direkte Zuwegung vom Vennbahnweg zum Vennbahncenter würde sowohl für den Fuß- wie auch Radverkehr die Erreichbarkeitsqualität des Nahversorgungszentrums erheblich steigern und könnte – trotz des in Kauf zu nehmenden Umwegs – insbesondere für Radfahrer:innen eine attraktive Alternative zur Ein-/Ausfahrt an der Trierer Straße darstellen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Vennbahnweg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSEHMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Landschaftsschutzbelange
- Beteiligung eines privaten Akteurs nötig (Vennbahncenter-Betreiber)

ERTÜCHTIGUNG DES AUßERÖRTLICHEN, GEMEINSAMEN GEH-/RADWEGS AN DER TRIERER STRAßE

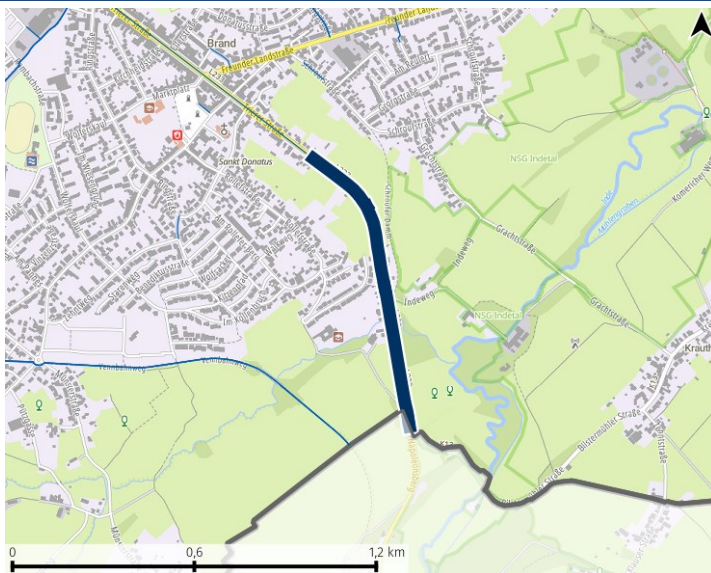
Nr.: 33

Modul: Fuß & Rad 05

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die an der außerörtlichen Trierer Straße Richtung Kornelimünster befindliche, straßenbegleitende Radverkehrsanlage (gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsführung) muss ertüchtigt werden: Der Weg ist teilweise untermaßig (<2,50 m Regelbreite), die Fahrbahnoberfläche ist schadhaft (zum Teil komplett zerbrochene Asphaltdeckschicht) und vonseiten der Bürgerschaft wird eine mangelhafte Entwässerung berichtet. Die Zuständigkeit/Baulast liegt – zumindest teilweise – bei Straßen.NRW.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Trierer Straße (außerorts)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Beschränkte Flächenverfügbarkeit bzw. mögliche Notwendigkeit zum Grunderwerb

**QUALIFIZIERUNG DES AUßERÖRTLICHEN GEHWEGS
AN DER NORDSTRAßE ALS GEMEINSAMER GEH-/RADWEG**

Nr.: 34

Modul: Fuß & Rad 06

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Der straßenbegleitende und für Radfahrer:innen in beide Richtungen freigegebene Gehweg entlang der Nordstraße (nördlich der Kreuzung zu Gewerbepark Brand / Brander Heide) sollte hinsichtlich seiner Breite als gemeinsamer Geh-/Radweg ertüchtigt werden. Darüber hinaus sind Oberflächenverbesserungen nötig. Gemäß dem städtischen Radhauptnetz nimmt der Weg eine Verbindungsfunktion für den Radverkehr ein.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Nordstraße (Gewerbepark Brand <-> Bezirksgrenze)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Beschränkte Flächenverfügbarkeit bzw. mögliche Notwendigkeit zum Grunderwerb

NEUER GEMEINSAMER GEH-/RADWEG AN DER NIEDERFORSTBACHER STRASSE

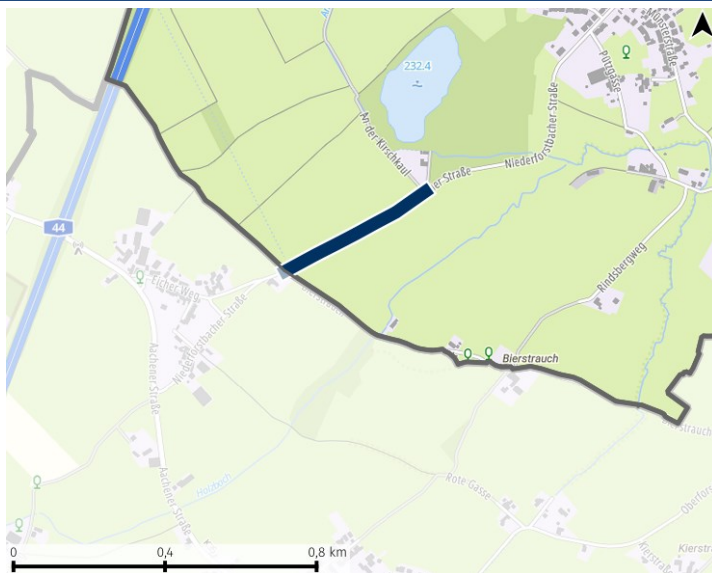
Nr.: 35

Modul: Fuß & Rad 07

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Relation zwischen Brand und Oberforstbach (bedeutender Arbeitsstandort) ist bedeutsam (gemäß städtischem Radhauptnetz-Entwurf handelt es sich um eine Verbindung), für den Radverkehr fehlen jedoch adäquate infrastrukturelle Voraussetzungen. Radfahrer:innen fahren entweder über nicht befestigte Feldwege oder im Mischverkehr auf der Niederforstbacher Straße, was sich jedoch in Anbetracht der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (70 km/h), der Kurven sowie der Längsneigung der Straße als gefährlich darstellt. Aus diesem Grunde sollte ab der Einmündung von An der Kirschkaul in Richtung Südwesten ein gemeinsamer Geh-/Radweg in Zweirichtungsführung angelegt werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
!!!	€€€	🕒🕒🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Niederforstbacher Straße (außerorts)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Beschränkte Flächenverfügbarkeit bzw. mögliche Notwendigkeit zum Grunderwerb

VERSETZEN DER UMLAUFSPERRE AM WALKWEG / ZUWEGUNG SPIELPLATZ

Nr.: 36

Modul: Fuß & Rad 08

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Umlaufsperrungen am Walkweg (Zuwegung Spielplatz) sind so nah beieinander angeordnet, dass das Passieren mit Kinderwagen oder Rollstuhl problematisch ist. Entweder sollte eine der Sperrungen gänzlich demontiert oder der Abstand der Umlaufsperrungen zueinander vergrößert werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Walkweg - Zuwegung Spielplatz

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

UMBAU TREPPE ZUR RAMPE: ESCHENALLEE

Nr.: 37

Modul: Fuß & Rad 09

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...

Der gemeinsame Geh-/Radweg Eschenallee stellt eine nützliche Verbindung für den Radverkehr zwischen Hochstraße und der als Rad-Vorrang-Route Brand bzw. dem Beginn der Fahrradstraße Marktstraße dar. Am südlichen Ende der Eschenallee ist die Weiterführung des Radverkehrs in östliche Richtung eingeschränkt durch eine Treppe vor dem Haus der KAB Begegnungsstätte. Die Installation einer Rampe (mit Handlauf) wäre sowohl für den Radverkehr wie auch den barrierefreien Fußverkehr gewinnbringend. Der anknüpfende Verbindungsweg zwischen dieser derzeitigen Treppe und der Hochstraße könnte in diesem Zuge verkehrsrechtlich als "Fußweg - Radfahrer frei" angeordnet. Weiterhin sollte auch die Aufleitung des Radverkehrs auf die Hochstraße gewährleistet sein.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...



Foto: Upload von G. Hermens auf Online-Beteiligungsplattform
adhocracy

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Verbindungsweg: Eschenallee <> Hochstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...

■ -

ERRICHTUNG WEITERER QUERUNGSHILFEN AN DER FREUNDER LANDSTRAÙE

Nr.: 38

Modul: Fuß & Rad 10

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Für die Freunder Landstraße soll eine Machbarkeitsstudie eines externen Büros die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Bereitstellung separater Fuß- und Radverkehrsanlagen ergründen. Aus Perspektive des Mobilitätskonzepts sollte in diesem Zuge die Errichtung verschiedener Querungsmöglichkeiten über die Freunder Landstraße geprüft werden. Insbesondere zwischen Ellerhofweg und Josefsallee wurde vonseiten der Bürgerschaft aus Fuß- wie auch Radverkehrsperspektive mehrfach eine Querungshilfe gewünscht.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Freunder Landstraße / Ellerhofweg / Josefsallee
Knotenpunkt Freunder Landstraße / Goertzbrunnenstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Hohe Bedeutung der als Landesstraße klassifizierten Freunder Landstraße für den Kfz-Verkehr erschwert Installation weiterer Querungshilfen

ANPASSUNG DER LSA-PROGRAMMIERUNG AN VENNBAHNCENTER-AUSFAHRT

Nr.: 39

Modul: Fuß & Rad 11

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Im Hinblick auf die signaltechnische Steuerung des Knotens Trierer Straße / Vennbahncenter / Karl-Kuck-Straße / Vennbahnweg wird vorgeschlagen, die zeitlich recht nah aufeinander folgenden LSA-Grünphasen (Ampel) für einerseits die Vennbahncenter-Ausfahrt und andererseits die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zwischen Vennbahnweg und Karl-Kuck-Straße zu entzerren (Verlängerung der Sperrzeit. Aktuell kommt es insbesondere dann gehäuft zu sicherheitskritischen Situationen, wenn mehrere Kfz vom Vennbahncenter aus nach rechts in die Trierer Straße (Richtung stadtauswärts) abbiegen: Die Grünphase ermöglicht ungefähr vier bis fünf Kfz das Rechtsabbiegen, wobei wiederholt das jeweils letzte abbiegende Kfz in Konflikt gerät mit dem dann bereits grün signalisierten Fuß- und Radverkehrsstrom zwischen Karl-Kuck-Straße und Vennbahnweg.

Weiterhin wird empfohlen, den Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in Tagesrandzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen ein sehr zeitnahes Grünsignal infolge ihrer Anforderung zu erteilen ("Sofortgrün").

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahncenter / Karl-Kuck-Straße/Tankstelle

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

VERDEUTLICHUNG SICH KREUZENDER VERKEHRSSTRÖME IM SÜDLICHEN SEITENRAUM DER TRIERER STRASSE AN DER FUß-/RADWEGEFURT ZWISCHEN VENNBAHNWEG UND KARL-KUCK-STRASSE

Nr.: 40

Modul: Fuß & Rad 12

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Radfahrer:innen, die auf dem Vennbahnweg von Süden kommend auf die Querung der Trierer Straße zufahren, müssen vor dem Befahren der Radwegefurt den südwestlichen, straßenbegleitenden, getrennten Geh-/Radweg (für Radverkehr in beide Richtungen freigegeben) der Trierer Straße passieren. Dabei ist den Verkehrsströmen jenes getrennten Geh-/Radwegs Vorrang zu gewähren, wofür die Radfahrer:innen des Vennbahnwegs nicht hinreichend sensibilisiert werden. Einzig das beschilderte Ende des gemeinsamen Geh-/Radwegs (VZ 240 StVO mit dem Zusatz "Ende") signalisiert die Wartepflicht des vom Vennbahnweg auf die Ampel zufahrenden Radverkehrs. Die erforderliche Sichtbeziehung zwischen diesen verschiedenen Radverkehrsströmen wird zudem durch Vegetation beeinträchtigt, die sich an der nördlichen Spitze des angrenzenden Parkplatzes befindet. Zur stärkeren Verdeutlichung des Sachverhalts bzw. zur Vermeidung von Kollisionen wird empfohlen, auf dem Vennbahnweg noch einmal etwa 20 m bis 30 m weiter südlich ein entsprechendes Hinweisschild aufzustellen und darüber hinaus mit Bodenmarkierungen auf die kreuzenden Verkehrsströme aufmerksam zu machen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahncenter / Karl-Kuck-Straße/Tankstelle

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**UMWANDLUNG DER FUßGÄNGERFURT ÜBER TRIERER STRAÙE WESTLICH DER
VENNBANHNCENTER-ZUFABRT IN KOMBINIERTF GEH-/RADWEGEFURT**

Nr.: 41

Modul: Fuß & Rad 13

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die westlich der Zufahrt zum Vennbahncenter gelegene Fußgängerfurt über die Trierer Straße sollte in eine kombinierte Fuß-/Radwegefurt mit entsprechend gemeinsamer Lichtsignalisierung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen umfunktioniert werden. Denn um sich aktuell regelkonform zu verhalten, müssen aus der Karl-Kuck-StraÙe kommende Radfahrer:innen, die zum auf der gegenüberliegenden (Süd-)Seite der Trierer Straße befindlichen Zweirichtungsradweg (Fahrtrichtung stadteinwärts / Heussstraße) gelangen möchten, entweder ihr Fahrrad über benannte Fußwegefurt schieben oder zunächst die bereits vorhandene kombinierte Fuß-/Radwegefurt nutzen, die zum Vennbahnweg hinüber führt. Anschließend müssen sie dann jedoch noch die Zufahrt des Vennbahncenters queren (entspricht im Prinzip einem "indirekten Rechtsabbiegen").

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahncenter / Karl-Kuck-StraÙe/Tankstelle

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

HERSTELLUNG EINER RADVERKEHRSFÜHRUNG IN DER VENNBAHNCENTER-AUSFAHRT

Nr.: 42

Modul: Fuß & Rad 14

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Vorbehaltlich der Tatsache, dass es sich um ein Privatgelände handelt, ist die ungenügende Radverkehrsführung an der Ausfahrt des Vennbahncenters kritisch anzumerken. An der Ausfahrt des Vennbahncenters ist aktuell je ein (Kfz-)Fahrstreifen zum Links- und Rechtsabbiegen in die Trierer Straße markiert. Für den Radverkehr hingegen fehlt eine gesonderte Knotenpunktzuführung vom Vennbahncenter aus. Es könnte z. B. einer der Richtungsfahrstreifen des Kfz-Verkehrs zugunsten eines Vorbeifahrstreifens (verkehrsrechtlich ein Schutzstreifen) und einer vorgezogenen Haltelinie (anstelle der derzeitigen Kfz-Rechtsabbiegerspur) errichtet werden. Ein weiterhin ausreichendes Abfließen des Kfz-Verkehrs über eine einzige verbleibende, nicht mit Richtungspfeilen markierte Fahrspur könnte mittels einer Verlängerung der Grünphase gewährleistet werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahncenter / Karl-Kuck-Straße/Tankstelle

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMHNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Verantwortung für Umsetzung liegt bei Privateigentümer bzw. Betreiber des Vennbahncenters

**DURCHFÜHRUNG EINES VERKEHRSSICHERHEITSAUDITS AN DER KREUZUNG
TRIERER STRABE / VENNBAHNCENTER / KARL-KUCK-STRABE / VENNBAHNWEG**

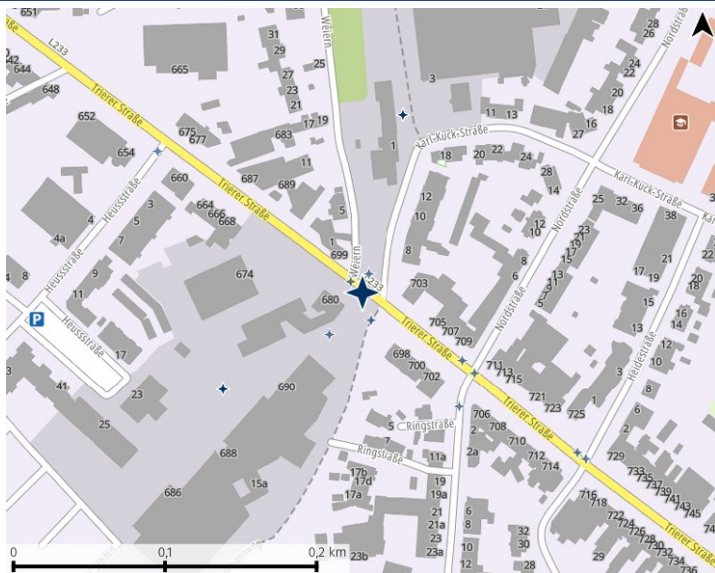
Nr.: 43

Modul: Fuß & Rad 15

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Kreuzung Trierer Straße / Vennbahncenter / Karl-Kuck-Straße / Vennbahnweg stellt einen verkehrlich sehr sensiblen Bereich dar, an dem motorisierte und nicht-motorisierte Verkehrsströme aus verschiedensten Richtungen aufeinandertreffen. Im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurden sowohl durch die Öffentlichkeitsbeteiligung als auch die gutachterliche Inaugenscheinnahme der örtlichen Situation verschiedenste (potenzielle) Gefahrenquellen wie auch Optimierungspotenziale zum Komfortgewinn für die selbstaktiven Mobilitätsformen identifiziert. Der Knotenpunkt stellt keine Unfallhäufungsstelle im engeren definitorischen Sinne dar, gleichwohl haben sich hier zwischen 2015 und 2020 ausweislich der polizeilichen Unfallstatistik mehrere Unfälle ereignet. Angeraten wird deshalb, eine dezidierte Analyse aller Sicherheitsdefizite und Gefahrenquellen im Sinne eines Sicherheitsaudits durchzuführen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Vennbahncenter / Karl-Kuck-Straße/Tankstelle

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**GEWÄHRLEISTUNG DIREKTER SICHTBEZIEHUNGEN IM
EINMÜNDUNGSBEREICH MÜNSTERSTRABE / SCHAGENSTRABE**

Nr.: 44

Modul: Fuß & Rad 16

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An der Einmündung der Schagenstraße in die Münsterstraße sind aufgrund der Positionierung der Altglascontainer verschiedene Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmer:innen eingeschränkt. Zur Gewährleistung freier Sichtdreiecke sollten die Glascontainer versetzt werden. Ein alternativer Standort könnten die etwas weiter nördlich befindlichen Parkstände (Parkbuchten) sein.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Münsterstraße / Schagenstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**GEWÄHRLEISTUNG DIREKTER SICHTBEZIEHUNGEN IM
EINMÜNDUNGSBEREICH WILHELM-ZIEMONS-STRABE / WOLFERSKAUL**

Nr.: 45

Modul: Fuß & Rad 17

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An der Einmündung der Wilhelm-Ziemons-Straße in den Wolferskaul sind aufgrund der Positionierung der Altglascontainer verschiedene Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmer:innen eingeschränkt (insbesondere für Linksabbieger aus der Wilhelm-Ziemons-Straße). Zur Gewährleistung freier Sichtdreiecke sollten die Glascontainer versetzt oder ein Verkehrsspiegel installiert werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Wilhelm-Ziemons-Straße / Wolferskaul

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

VORHANDENE, NIVEAUGLEICHE FUß- UND RADWEGEFURT AN DER EINMÜNDUNG VON AN DER SCHMITT IN DIE ROMBACHSTRASSE STÄRKER HERVORHEBEN

Nr.: 46

Modul: Fuß & Rad 18

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die angehobene Fuß- und Radwegefurt entlang der Rombachstraße an der Einmündung von An der Schmitt sollte insbesondere gegenüber den aus den An der Schmitt ausbiegenden Fahrzeugen noch stärker verdeutlicht werden, bspw. mittels einer Rotfärbung der Furt sowie einer "Haifischzähne"-Linie (VZ 342 StVO).

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Rombachstraße / An der Schmitt

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

FUß- UND RADVERKEHRSFREUNDLICHE ANPASSUNG DER LSA-PROGRAMMIERUNG

Nr.: 47

Modul: Fuß & Rad 19

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen zur Verfügung stehenden Grünphasen (inkl. Räumzeiten) an LSA-gesteuerten Knotenpunkten (Ampeln) entlang der Trierer Straße werden vielfach als zu kurz empfunden (bspw. Marktplatz / Freunder Landstraße; Vennbahncenter / Vennbahnweg). Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen mit höherem Querungszeitbedarf verstärkt dieser Sachverhalt die zumindest mentale Barrierewirkung der mehrstreifigen Trierer Straße. Eine Verlängerung dieses Zeitintervalls (Grün- und Räumphase) sollte erwogen werden. Weiterhin wird für die Ampeln des Fuß- und Radverkehrs, der die Trierer Straße überquert, die Installation von Restzeitanzeigen für Grünphasen empfohlen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Trierer Straße (verschiedene Knotenpunkte)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

**FREQUENTIERTE GEH-(UND RADWEG-)ÜBERFAHRTEN ENTLANG
DER TRIERER STRAÙE DEUTLICHER HERVORHEBEN**

Nr.: 48

Modul: Fuß & Rad 20

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Geh-(und Rad-)wegüberfahrten entlang der Trierer Straße bergen aufgrund teilweise sehr zügiger Überfahrten abbiegender oder von den Grundstücken ausfahrender Kfz Gefahrenpotenziale für Fußgänger:innen (und Radfahrer:innen). Neben den von der Brander Bezirksvertretung und Aachener Stadtverwaltung bereits thematisierten Grundstückszufahrten zu einer Drogerie- oder Bank-Filiale werden entsprechende Probleme vonseiten der Bürgerschaft auch an weiteren, ebenfalls von Pkw höher frequentierten Überfahrten gemeldet, bspw. an der stadtauswärtigen Tankstelle (Trierer Straße 856). Auch hier sollte mittels rotem Pflasterstein und Piktogrammen die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer:innen erhöht werden. Die Einfärbung entspricht seit der Annahme des Radentscheids auch dem städtischen Standard.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Trierer Straße (Grundstückszufahrten)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

RÜCKBAU FREIER RECHTSABBIEGER AN KREUZUNG FREUNDER LANDSTRASSE / EILENDORFER STRASSE

Nr.: 49

Modul: Fuß & Rad 21

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An der Einmündung der Eilendorfer Straße in die Freunder Landstraße steht rechts abbiegenden Kfz-Fahrer:innen eine gesonderte Fahrbahn zur Verfügung, die ohne LSA-Signalisierung an einer Dreiecksinsel vorbeigeführt wird ("freier/freilaufender Rechtsabbieger"). Diese beschleunigte Abwicklung des Kfz-Verkehrs stellt im Gegenzug für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ein stetiges Unfallrisiko dar, da sie diese gesonderte Fahrbahn ungeschützt überqueren müssen, um die Dreiecksinsel mit der dortigen Aufstellfläche der LSA zu erreichen. Insbesondere im innerörtlichen Raum werden freie Rechtsabbieger deshalb mittlerweile höchst kritisch beurteilt und mit verschiedenen Methoden "entschärft" bzw. gänzlich zurückgebaut. Als kurzfristige Mindestvariante der Sicherung des Fuß- und Radverkehrs sollte über die Rechtsabbiegerspur hinweg ein Fußgängerüberweg in Kombination mit einer Radwegefurt angelegt werden, wobei letztere auch aufgrund der Radverkehrsführung entlang einer Vorfahrtstraße im Kreuzungsbereich zu markieren ist (vgl. VwV-StVO zu § 9 StVO, Rn. 4). Eine längerfristige Zielvariante, die im Zuge der Erarbeitung der externen Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Freunder Landstraße geprüft werden sollte, stellt der komplette Rückbau des freien Rechtsabbiegers samt Dreiecksinsel dar.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Freunder Landstraße / Eilendorfer Straße/Schroufstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

HOCH FREQUENTE WEGEUNTERHALTUNG AUF DEM VENNBAHNWEG

Nr.: 50

Modul: Fuß & Rad 22

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Verbindungsfunktion, die dem Vennbahnweg im städtischen Radhauptnetz attestiert wird, sollte sich auch in einer ganzjährigen Benutzbarkeit widerspiegeln. In diesem Sinne sollten sowohl die Beräumung von Herbstlaub als auch von Schnee sowie das Freihalten von seitlichem Vegetationsbewuchs als Daueraufgaben etabliert sein. In diesem Zuge würde auch die Fahrbahndecke kontinuierlich überprüft werden im Hinblick auf Wurzelhebungen, Risse im Asphalt etc.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Vennbahnweg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

ANGEBOTSVERBESSERUNG DURCH TAKTVERDICHTUNG

Nr.: 51

Modul: ÖPNV 01

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Auf der Hauptachse Trierer Straße sollen die wichtigsten Linien ein einheitliches Taktschema erhalten. Es soll dann in Richtung Stadtzentrum ein klarer 10-Minuten-Takt erreicht werden. Dabei sind die Anschlüsse der Zubringerlinien zu berücksichtigen. Insbesondere für die Linie 25 Vaals - AC Bushof - Brand - Stolberg sollte in der Hauptverkehrszeit vom derzeitigen 30-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden.

Infolge der Taktverdichtung des Bus-Verkehrs auf der Trierer Straße kommt die "Starke Achse" immer näher an ihre Kapazitätsgrenze. Darüber hinaus sind die Fahrten im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr sehr störanfällig. Die Fahrzeuge sind in den Hauptverkehrszeiten häufig überlastet und der Fahrkomfort sinkt auf ein niedriges Niveau.

Da die Achse Trierer Straße stadtbahnwürdig erscheint, sollte die Möglichkeit eines Stadtbahnbetriebes auf der Trierer Straße geprüft werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:

The image shows a screenshot of the ASEAG website displaying departure times for the 'Brand' station. It includes sections for 'montags bis freitags' and 'samstags', with columns for destination, departure time, and vehicle type. The website header includes 'ASEAG Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG' and 'RNV Verkehrsverbund Rhein-Nearn'.

Abb.: © ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität

Kostenabschätzung

Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Achse Trierer Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Kapazität der Trierer Straße
- Gewährleistung von Anschlussbeziehungen

ERWEITERUNG DER ÖPNV-BETRIEBSZEITEN

Nr.: 52

Modul: ÖPNV 02

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Auf einigen Linien werden in den Tagesrandzeiten oder am Wochenende keine bzw. nur sehr wenige Fahrten angeboten. Diese Defizite sollten durch eine Erweiterung der Betriebszeit in den Abendstunden auf den Linien in und aus Richtung Innenstadt zur Nutzung der kulturellen Angebote beseitigt werden und es sollten zusätzliche Wochenendangebote geprüft werden, z. B. ein 60-Minuten-Takt auf den Linien 55 und 65 abends und am Wochenende.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:

Linie	samstags								sonn- und feiertags							
	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Vaals Grenze	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17		21:38	23:38								
Kellenstraße	18	19	18	18	16		39	39	9:38	11:35	13:35	15:35	17:35	19:35	21:38	23:38
Beulertbus	21	21	21	21	21		42	42	42	39	39	39	39	39	42	42
Westfriedhof	23	23	23	23	23		44	44	44	41	41	41	41	41	44	44
Kuddekom	27	27	27	27	27		47	47	47	44	44	44	44	44	47	47
Schanz H.5 (Walter Str.)	30	30	30	30	30		49	49	49	47	47	47	47	47	49	49
Kärrigstein	32	32	32	32	32		50	50	50	49	49	49	49	49	50	50
Elsenbunnen H.1	37	37	37	37	37		55	55	55	54	54	54	54	54	55	55
Aachen Bushof H.12	40	40	40	40	40		49:45	57:00	57:00	8:00	57:00	57:00	57:00	57:00	57:00	57:00
Aachen Kaiserplatz H.1	43	43	43	43	43		46:23:03	0:03	03	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	20:53	22:53
Josefstraße (Ladizentrum)	46	46	46	46	46		51	06	06	06	06	06	06	06	06	06
Elisenstraße	49	49	49	49	49		53	09	09	08	08	08	08	08	09	09
Bahnhof Rothe Erde H.2	50	50	50	50	50		54	09	09	09	09	09	09	09	09	09
Adenauerplatz	53	53	53	53	53		57	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Tobler Platz	57	57	57	57	57		21:00	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Brand Röntgenstraße	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53		08	21	21	21	21	21	21	21	21	21
Brand	04	04	04	04	04		07	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Brand Schwannstraße	06	06	06	06	06		09	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Brand Kellerbach	08	08	08	08	08		11	26	26	26	26	26	26	26	26	26
Niederforstbach	13	13	13	13	13		31		30	31	31	31	31	31	31	31
Kornelrings-/Schulberg	17	17	17	17	20		35	36	32	35	35	35	35	35	35	35
Schneckener Kapelle	18	18	18	18	21		38:40	36	33	36:40	36:40	36:40	36:40	36:40	36:40	36
Oberforstbach	20	20	20	20	23		42	0:38	34	42	40	40	40	40	42	0:38
SCHNABG																
Oberforstbach Pascalstraße																
Lichtenbusch	18:25	17:25	18:25	19:25	20:25		21	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Lichtenbusch									8:37	8:47	10:47	12:45	14:45	16:45	18:45	20:47



...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

Abb.: © ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität | Kostenabschätzung | Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Linien 55 und 65

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Finanzierung des erweiterten Fahrtenangebotes

VERBESSERTES ANGEBOT AUF TANGENTIALVERBINDUNGEN

Nr.: 53

Modul: ÖPNV 03

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Zwischen den Stadtteilen sollten Fahrten ohne Umweg über das Stadtzentrum als umsteigefreie Direktverbindungen möglich sein. Auf ausgewählten Relationen werden bereits Tangentialverbindungen angeboten, u. a. nach Eilendorf (Linie 50) und Burtscheid (Linie 10).
Weitere Tangentialverbindungen wie z. B. Oberforstbach - Brand - Stolberg über die Freunder Landstraße, die für den Berufsverkehr von Bedeutung sind, sollten geprüft werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:

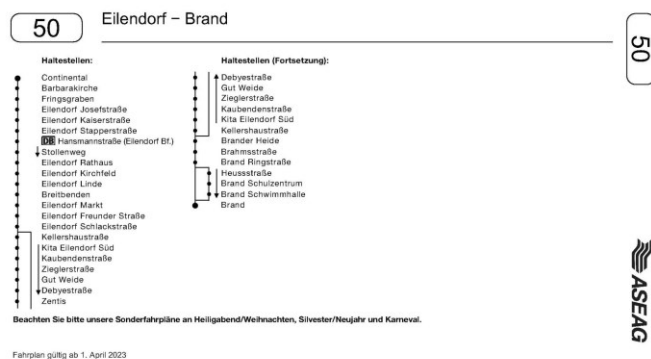


Abb.: © ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Relationen Brand - Eilendorf
- Brand - Burtscheid
- Oberforstbach - Brand - Stolberg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Bedarfsermittlung

SCHNELLBUSVERBINDUNG NACH OBERFORSTBACH

Nr.: 54

Modul: ÖPNV 04

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die auf der Relation Brand - Oberforstbach verkehrenden Linien 55 und 65 haben aufgrund der Fahrtstrecke durch sehr enge Straßen (Wolferskaul, Münsterstraße, Niederforstbacher Straße) eine sehr lange Fahrzeit, verkehren nur halbstündlich und sind sehr störanfällig.
Als Lösung sollte eine Schnellbusverbindung in der Berufsverkehrszeit (über Trierer Straße - Kornelimünster - Schleckheim) oder alternativ der Einsatz von kleineren Fahrzeugen (außerhalb der Schülerverkehrszeit) geprüft werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Abb.: © ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Relation Brand - Oberforstbach

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Finanzierung des erweiterten Fahrtenangebotes

ANGEBOT UMSTEIFREIER DIREKTVERBINDUNGEN ZUM HAUPTBAHNHOF

Nr.: 55

Modul: ÖPNV 05

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Für die Relation Aachen-Brand - Aachen-Hauptbahnhof sollten direkte Busverbindungen über die Hauptachse Trierer Straße geprüft werden. Damit sollen für Fahrgäste, die meist mit Gepäck unterwegs sind, Umsteigevorgänge vermieden werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:

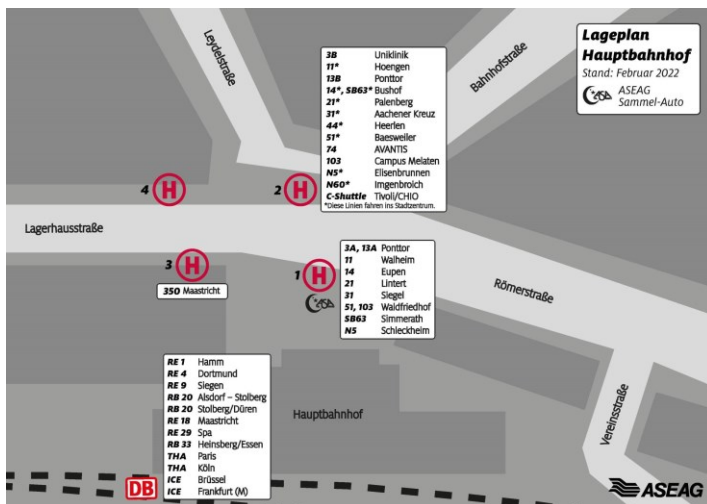


Abb.: © ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Relation Aachen-Brand - Aachen-Hauptbahnhof

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Kapazität der Haltestelle Hauptbahnhof

ERWEITERUNG DER ORTSBUSLINIE ÜBER DIE MARKTTAGE HINAUS

Nr.: 56

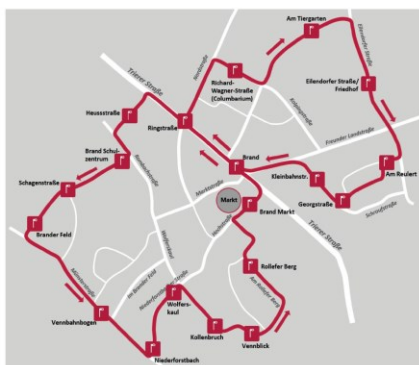
Modul: ÖPNV 06

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Zur besseren Erschließung des Siedlungsgebietes, insbesondere in den Randlagen, soll geprüft werden, die Ortsbuslinie OL5, die bisher nur dienstags und samstags an den Markttagen in Brand verkehrt, in einen Dauerbetrieb zu überführen. Dabei sollte das Fahrtenangebot zu einem täglichen Betrieb, werktags 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr, erweitert werden. Der Fahrplan ist auf Anschlüsse an die Linien Richtung Innenstadt auf der Trierer Straße auszurichten.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:

Linienführung Ortsbus Brand



aseag.de

Informationen

Uhrzeiten	zwischen 9 Uhr und 13 Uhr (30-Minuten-Takt)
Tage	an den Markttagen dienstags und samstags
Tarif	1,60 Euro - Flugs-Ticket (pro Fahrt, unabhängig von der Anzahl der Haltestellen) oder andere vorhandene Zeitkarten und gültige AVV-Tickets

Haben Sie Fragen oder Anregungen zum Ortsbus Brand? Nutzen Sie bitte das Kontaktformular auf aseag.de oder rufen Sie uns an: 0241 1688-3040.



Abb.: © ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Ortsbuslinie OL5

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Reisezeit
- Finanzierung des erweiterten Fahrtenangebotes

ÖPNV-ERSCHLIEBUNG DES GEWERBEPARK BRAND

Nr.: 57

Modul: ÖPNV 07

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...

Bisher wird der Gewerbepark Brand nur mit Haltestellen an der Nordstraße erschlossen. Mit der weiteren Ansiedlung von Unternehmen im Gewerbepark wird der Beschäftigtenverkehr weiter anwachsen. Deshalb sollen schrittweise Haltestellen direkt im Gewerbepark eingerichtet und, wie bereits geplant, durch Buslinien mit Ausrichtung auf die Geschäftszeiten der ansässigen Unternehmen bedient werden. Dies wird die Akzeptanz der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg deutlich erhöhen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Gewerbepark Brand

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...

- Lage der Haltestellen

UMSTIEGE AN VERKNÜPFUNGSHALTESTELLEN

Nr.: 58

Modul: ÖPNV 08

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Da nicht für alle Relationen Direktverbindungen angeboten werden können soll geprüft werden, inwieweit an den Verknüpfungshaltestellen Brand und Ringstraße komfortable Umstiege zwischen den erschließenden Zubringerlinien und den Schnellbuslinien bzw. den wichtigen Linien Richtung Innenstadt gewährleistet werden können.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:

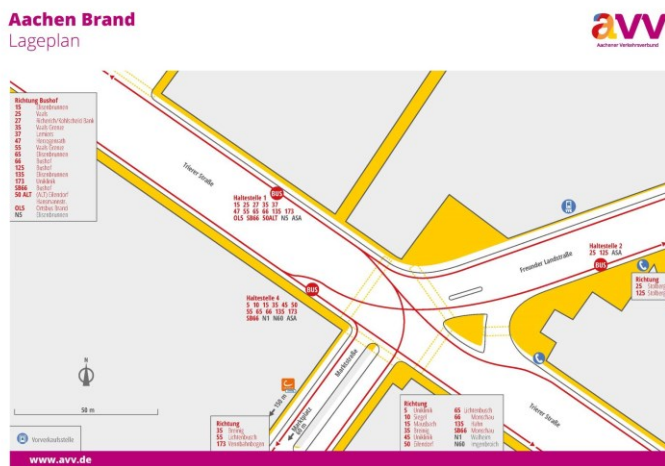


Abb.: © ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität

Kostenabschätzung

Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Haltestelle Brand
Haltestelle Ringstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Fahrplankonflikte aufgrund der Zielstellung eines einheitlichen Taktangebotes

SCHLIEßUNG VON ÖPNV-ANGEBOTSLÜCKEN MIT HILFE VON ON-DEMAND-ANGEBOTEN

Nr.: 59

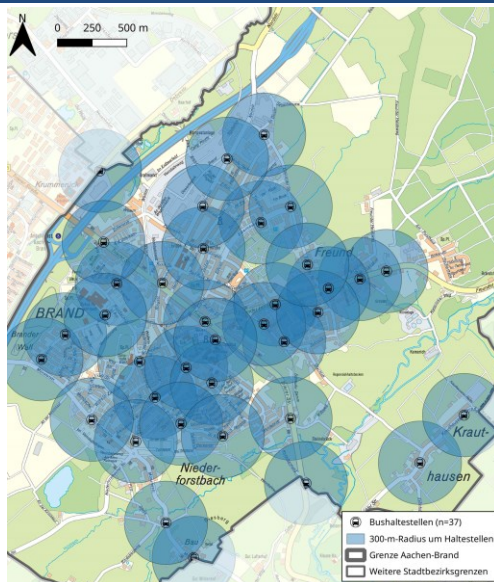
Modul: ÖPNV 09

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Räumlich ist der kompakt strukturierte Stadtbezirk Brand sehr gut erschlossen. Für randstädtische, ungenügend angebundene Siedlungsstrukturen sollte die Erreichbarkeit des Marktes mit Ruftaxi gewährleistet werden.

In der betriebszeitlichen Erschließung bestehen noch Lücken, die mit Hilfe von On-Demand-Angeboten geschlossen werden können. Es sollte eine Kombination von Linienfahrten in der Hauptverkehrszeit und einem Anruf-Linien-Taxi außerhalb der Hauptverkehrszeit, das nur bei vorheriger Fahrtanmeldung verkehrt, geschaffen werden. Beispielsweise verkehrt die Linie 15 nach Krauthausen samstags zu den Marktzeiten bereits als Anruf-Linien-Taxi. Diese Zeiten sollten ausgedehnt und auch sonntags angeboten werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Karte: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Gebiete in randstädtischen Bereichen (z. B. Krauthausen) bzw. mit unzureichendem Fahrtenangebot in Tagesrandzeiten bzw. am Wochenende

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Finanzierung des erweiterten Fahrtenangebotes

VERBESSERUNG DER FUßGÄNGER- UND RADVERKEHRSFÜHRUNG AN HALTESTELLEN

Nr.: 60

Modul: ÖPNV 10

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An einigen Bushaltestellen entlang der Trierer Straße, insbesondere an der Haltestelle Brand stadtauswärts, ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine verkehrssichere Radverkehrsführung möglich und für Fußgänger:innen ist aufgrund des Fahrgastunterstandes und wartender Fahrgäste die verbleibende Gehwegbreite zu gering. Grundsätzlich sollte die Radverkehrsführung an allen Haltestellen an der Trierer Straße optimiert werden. Nach einer langfristig möglichen Verringerung der Fahrspuren auf der Trierer Straße können diese Haltestellenbereiche verkehrssicher umgebaut werden. Als kurzfristige Lösung sollte geprüft werden, den Radverkehr, wie bereits an einigen Haltestellen praktiziert, über die Busspuren zu führen. Dafür sind ggf. bauliche Anpassungen erforderlich.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität

Kostenabschätzung

Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Haltestelle Brand

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Gegenwärtige Verkehrsbelastung der Trierer Straße

**ÖPNV-BESCHLEUNIGUNG DURCH BUSVORRANGSCHALTUNG AN LICHTSIGNALANLAGEN
ENTLANG DER TRIERER STRABE**

Nr.: 61

Modul: ÖPNV 11

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Linienbusse bewegen sich im Fahrzeugstrom der Trierer Straße und sind entsprechend langsam unterwegs. Deshalb ist eine ÖPNV-Beschleunigung erforderlich. Möglich ist das u. a. durch eine Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen (LSA). Der aus der Haltestelle ausfahrende Bus erhält am nächsten signalisierten Knotenpunkt auf Anforderung seine Grünphase über eine spezielle Signalisierung. An der Haltestelle Ringstraße stadteinwärts könnte bei gleichzeitiger Verschiebung der Haltelinie nach hinten dem Bus eine ungehinderte Ausfahrt aus der Haltestelle sowie ein Vorrang an der Lichtsignalanlage Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße gewährt werden. Ebenso sollte der aus der Haltestelle Brand stadtauswärts ausfahrende Bus an der Lichtsignalanlage Trierer Straße/ Marktplatz bevorrechtigt werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- LSA nach Bushaltestelle Ringstraße (stadteinwärts)
- LSA nach Bushaltestelle Brand (stadtauswärts)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Separate Signalisierung für den Busverkehr
- Veränderung der Fahrbahnmarkierungen

ÖPNV-BESCHLEUNIGUNG DURCH SEPARATE BUSSPUREN

Nr.: 62

Modul: ÖPNV 12

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Auf der Trierer Straße sollten in einigen Teilabschnitten separate Busspuren eingerichtet werden, um den Fahrzeugrückstau an den Knotenpunkten zu umgehen. Dies kann bereits jetzt auf der Trierer Straße zwischen Freunder Landstraße und Karl-Kuck-Straße (stadteinwärts) durch die Einbeziehung der langen Haltestellenbereiche und eine abschnittsweise Umnutzung von Parkstreifen realisiert werden. Langfristig sollten die dann ggf. entfallenden Fahrstreifen der Trierer Straße dafür genutzt werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Trierer Straße: zwischen Freunder Landstraße und Karl-Kuck-Straße (stadteinwärts)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Gegenwärtige Verkehrsbelastung der Trierer Straße
- Bauliche Anpassungen erforderlich

VERBESSERUNG DER FAHRGASTINFORMATION

Nr.: 63

Modul: ÖPNV 13

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Zuverlässigkeit der Störungsmeldungen ist zu erhöhen, da es teilweise zu widersprüchlichen Meldungen auf verschiedenen Informationskanälen wie Mova-App und ASEAG-Website kommt. Weiterhin wird empfohlen, die Haltestellenausstattung mit Dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) (über den im Nahverkehrsplan festgelegten Standard hinaus) zu erweitern. Damit sind Echtzeitinformationen zu Abfahrtszeiten und Betriebsstörungen möglich. Mit der Installation dieser digitalen Anzeigetechnik sollte an den Haltestellen auf der Trierer Straße (Brand, Ringstraße, Eckenerstraße) begonnen und an weiteren Verknüpfungshaltestellen, die von mehreren Linien bedient sind (u. a. Schulzentrum, Schwimmhalle, Wolferskaul), fortgesetzt werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

DFI an Haltestellen Brand, Ringstraße, Eckenerstraße sowie an weiteren hochfrequentierten Haltestellen Schulzentrum, Schwimmhalle, Wolferskaul

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Sehr hoher Kostenaufwand

SCHWERVERKEHR DER GEWERBEGEBIETE AUF HAUPTVERKEHRSSTRABEN BÜNDELN

Nr.: 64

Modul: Kfz 01

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Der Schwerverkehr ist auf Hauptverkehrsstraßen zu bündeln sowie auf Anliegerstraßen zu vermeiden. Dementsprechend sind die Zufahrten zum Gewerbepark Brand von der Freunder Landstraße und der Trierer Straße über die Debyestraße auszuschildern. Die Erschließung der Gewerbestandorte in Brand darf nur über die Debyestraße und die nördlichen Abschnitte der Nord- und Eilendorfer Straße erfolgen. Auf den südlichen Abschnitten der Nord- und Eilendorfer Straße sowie auf der Erberichshofstraße bestehen bereits Lkw-Durchfahrtsverbote. Diese sind stärker zu überwachen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
!!!	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Wohnstraßen, z. B. Niederforstbacher Straße
- Hermann-Löhns-Straße (südlich Brander Heide)
- Nordstraße (südlicher Abschnitt)
- Eilendorfer Straße (südlicher Abschnitt)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Durchsetzung der Anordnungen

AUSFAHRT AUS WOHNGEBIET RINGSTRASSE IN RICHTUNG INNENSTADT ERMÖGLICHEN

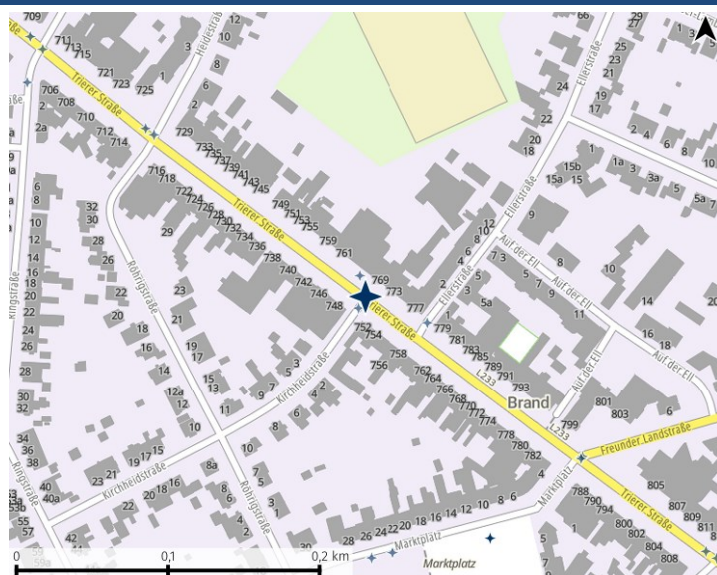
Nr.: 65

Modul: Kfz 02

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Es gibt keine alternative Ausfahrsmöglichkeit aus dem Wohngebiet Ringstraße / Röhrigstraße / Kirchheidstraße auf die Trierer Straße in Richtung Innenstadt, sodass man entweder über Wolferskaul / Marktstraße (vorbei an der Marktschule über die Fahrradstraße) oder über Heussstraße (vorbei an der Gesamtschule) fahren muss. Deshalb wird vorgeschlagen, am Knoten Kichheidstraße / Trierer Straße das Linksabbiegen zu ermöglichen. Das setzt eine Umgestaltung des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage und Neuordnung auf der Trierer Straße voraus. Es werden damit Umwegfahrten vermieden und die Ausfahrten Heussstraße, Marktplatz und Hochstraße entlastet.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität

Kostenabschätzung

Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Trierer Straße / Kirchheidstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Anpassungen an der Trierer Straße

STEUERUNG VON KNOTENPUNKTEN DURCH LICHTSIGNALANLAGEN

Nr.: 66

Modul: Kfz 03

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An den Knotenpunkten Debyestraße/ Nordstraße und Debyestraße/ Gewerbepark Brand sind die jeweiligen Linksabbiegevorgänge aufgrund der starken Verkehrsströme aus den Gewerbegebieten Brand und Eilendorf von und zur Autobahnanschlussstelle Brand stark beeinträchtigt. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbeparks Brand wird der Verkehr noch anwachsen. Deshalb sollte eine Ausstattung der beiden Knotenpunkte mit einer Lichtsignalanlage geprüft werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Debyestraße / Nordstraße
Knotenpunkt Debyestraße / Gewerbepark Brand

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Hoher baulicher und Kostenaufwand

EINRICHTUNG WEITERER VERKEHRSBERUHIGTER BEREICHE

Nr.: 67

Modul: Kfz 04

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Mit der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit kann in Wohnstraßen eine spürbare Verkehrsberuhigung erzielt werden. Für Straßen, die ausschließlich zur Erschließung von Wohnquartieren dienen und keinerlei Verbindungsfunktion besitzen, ist die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche zu prüfen. Darüber hinaus sind verkehrsberuhigte Bereiche für besonders schützenswerte Straßenabschnitte, insbesondere im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten, empfehlenswert.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Vor den Schulen an der Schagenstraße und Karl-Kuck-Straße sowie Im Wiesengrund. Weitere derartige Straßen z. B. Vinzenzstraße, Drosselpfad, Lontzenweg etc.

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- ÖPNV-Linienbetrieb berücksichtigen

**ZUFLUSSDOSIERUNG DURCH EINRICHTUNG VON EINBAHNSTRABEN:
KOLPINGSTRABE UND AUF DER ELL**

Nr.: 68

Modul: Kfz 05

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Als Maßnahme zur Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten bzw. zur Verkehrsberuhigung in sehr schmalen Straßen kann Einbahnstraßenverkehr angeordnet werden. Im konkreten Fall der Kolpingstraße und der Straße Auf der Ell kommt es nach Aussagen der Anwohner:innen zu Ausweichverkehren von den Hauptverkehrsstraßen. Infolge des Rückstaus auf der Freunder Landstraße an der Einmündung in die Trierer Straße wird der Knoten über die Kolpingstraße bzw. Auf der Ell umfahren. Dieser Durchgangsverkehr kann durch Sperrung der beiden Straßen in Richtung Nordstraße bzw. Ellerstraße vermieden werden. Ebenso bestehen in Straßen mit sehr geringen Fahrbahnbreiten wie in der Schroufstraße oder der Albert-Schweitzer-Straße zwischen Ringstraße und Benediktusstraße Probleme wie Gehwegbefahrung oder Behinderung des fließenden Verkehrs. Auch in diesen Fällen kann ein Einbahnstraßenverkehr zur Verkehrsberuhigung und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Dies sollte zunächst in Verkehrsversuchungen erprobt und evaluiert werden, da es auch zu negativen Wirkungen kommen kann (wie z. B. höhere Geschwindigkeiten und Mehrbelastung auf umliegenden Straßen).

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Kolpingstraße
- Auf der Ell
- Schroufstraße
- Albert-Schweitzer-Straße zwischen Ringstraße und Benediktusstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Ggf. negative Wirkungen wie z. B. höhere Geschwindigkeiten und Mehrbelastung auf umliegenden Straßen

**BESCHILDERUNG 'ENDE TEMPO-30-ZONE' BEIM
ÜBERGANG IN FAHRRADSTRAÙE ENTFERNEN: MARKTSTRAÙE**

Nr.: 69

Modul: Kfz 06

...: MAÙNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Beschilderung "Ende Tempo-30-Zone" beim Übergang in Fahrradstraße an der Straße Marktplatz kann zu Missverständnissen hinsichtlich der erlaubten Geschwindigkeit führen und sollte deshalb entfernt werden. Gemäß VwV-StVO ist das Zeichen 274.2 ["Ende der Tempo-30-Zone"] ist entbehrlich, wenn die Zone in eine Fahrradstraße (VZ 244.1 StVO) übergeht. Stattdessen sind die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAÙNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Marktstraße/Wolferskaul (Fahrradstraße)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Rechtliche Prüfung

GEFAHRENSTELLE TRIERER STRASSE/INDEWEG FÜR KFZ-FÜHRER:INNEN SIGNALISIEREN

Nr.: 70

Modul: Kfz 07

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An der Einmündung des Indewegs ist auf der Trierer Straße eine Mittelinsel als Querungshilfe angelegt. So lang hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h gilt, sollten Kfz-Fahrer:innen aus beiden Fahrtrichtungen mit Verkehrszeichen 133-30 StVO für das mögliche Betreten der Fahrbahn von Fußgänger:innen sensibilisiert werden.

Alternativ wird hier zur Beseitigung dieser Gefahrenstelle eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h empfohlen.

Der zuständige Baulastträger ist Straßen.NRW.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Trierer Straße / Indeweg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Prüfung durch Verkehrsbehörde

**BESCHILDERUNG ZUR VERDEUTLICHUNG DES DURCHFAHRTSVERBOTS FÜR LKW AN
KREUZUNG NORDSTRAßE / EILENDORFER STRAßE**

Nr.: 71

Modul: Kfz 08

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Auf der Nordstraße und der Eilendorfer Straße wird das Durchfahrtsverbot für Lkw jeweils nur am Anfang und am Ende des betreffenden Abschnittes durch Verkehrszeichen-Nr. 253 "Verbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t" ausgewiesen. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kraftfahrzeugführer:innen und der Wirksamkeit der Anordnung sollte diese Beschilderung an den dazwischen liegenden Knoten wiederholt werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Nordstraße
Eilendorfer Straße
Vennbahnweg / Beckerstraße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

EINRICHTUNG VON SOG. "SCHULSTRABEN" VOR SCHULEN

Nr.: 72

Modul: Kfz 09

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Durch den Alltagsverkehr sowie den Bring- und Abholverkehr kommt es im Bereich von Schulen immer wieder zu Konflikten zwischen zu Fuß gehenden Kindern und fahrenden sowie ein- und ausparkenden Pkw. Zur Vermeidung derartiger Situationen sollte in der Umgebung von Schulen, insbesondere vor den Zugängen zu den Schulgebäuden, die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche in Form von sogenannten „Schulstraßen“ geprüft werden: „Schulstraßen“ beschreiben temporäre Einfahrtsverbote für den motorisierten Verkehr zu Schulbeginn und/oder -ende. Die hiermit im unmittelbaren Schulumfeld bezweckte Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Allgemeinen und des Elterntaxi-Verkehrs im Speziellen führt zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Kinder und Jugendlichen, die die jeweilige Schule eigenständig zu Fuß, mit Fahrrad, Roller, Skateboard oder ähnlichen Verkehrsmitteln aufsuchen. Nähere Erläuterungen zu diesem Instrument finden sich im Endbericht in Kapitel 7.2.2.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Straßenabschnitte vor Schulen, z. B. Karl-Kuck-Schule (Karl-Kuck-Straße)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Einschränkungen für Anwohner

ÜBERWACHUNG DER DURCHFahrTS-, PARK- BZW. HALTEVERBOTE

Nr.: 73

Modul: Kfz 10

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ist zu entnehmen, dass in Wohnstraßen Verkehrsverstöße wie das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, die Missachtung der Vorfahrt an gleichrangigen Knoten, die Befahrung von Gehwegen bei Gegenverkehr bzw. an Engstellen, das Parken im eingeschränkten Halteverbot bzw. auf Rad- und Gehwegen oder die Durchfahrt von Lkw trotz Durchfahrtsverbot vorkommen. Z. B. kommt es regelmäßig zu Verstößen gegen die Lkw-Durchfahrtsverbote auf der Nordstraße und der Eilendorfer Straße. Zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin sind auch in Wohnstraßen verstärkt Geschwindigkeitsrollen mit stationären und mobilen Anlagen durchzuführen. Diese, mit einer Ahndung der Verstöße verbundenen Kontrollen sollten kombiniert werden mit der Aufstellung von Dialog-Displays, die den Kraftfahrzeugführer:innen die gefahrene Geschwindigkeit digital anzeigen, insbesondere im Bereich von Schulen, Kinder- und Senioreneinrichtungen. Ebenso ist eine intensivere Überwachung der Durchfahrts-, Park- bzw. Halteverbote erforderlich. Insbesondere die unten genannten Straßen sollten einbezogen werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Eckenerstraße
Eilendorfer Straße
Hochstraße
Karl-Kuck-Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Durchsetzung der Anordnungen

UMGESTALTUNG DES KNOTENPUNKTES GEWERBEPARK BRAND / NORDSTRAÙE

Nr.: 74

Modul: Kfz 11

...: MAÙNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Aufgrund von weiteren Ansiedlungen im Gewerbepark Brand ist mit einem stetigen Anwachsen des Güterverkehrs in diesem Bereich zu rechnen. Um eine weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs im angebauten Teil der Nordstraße zwischen Brander Heide und Trierer Straße zu verhindern, ist der Knotenpunkt Nordstraße / Gewerbepark Brand / Brander Heide gemäß vorliegender Planung (B-Plan 828) umzubauen. Mit der geplanten Veränderung der Knotenpunktgeometrie soll u. a. das Rechtsabbiegen für Lkw aus dem Gewerbepark in den südlichen Abschnitt der Nordstraße und die Geradeausfahrt in die Straße Brander Heide unterbunden werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Lageplan: Stadt Aachen

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAÙNAHME ...:

Priorität

Kostenabschätzung

Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Knotenpunkt Nordstraße / Gewerbepark Brand/Brander Heide

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

PLATEUAUFPLASTERUNG VON KREUZUNGSBEREICHEN

Nr.: 75

Modul: Kfz 12

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Von den Anwohner:innen wird häufig die zu hohe Geschwindigkeit einzelner Kraftfahrzeuge trotz Anordnung von Tempo 30 und die Missachtung von gleichrangigen Einmündungen an Knoten ohne Hauptstraßenbeschilderung bemängelt. Um dies zu verhindern, empfiehlt sich eine Plateaupflasterung des gesamten Kreuzungsbereiches. Diese gut sichtbare und spürbare Fläche trägt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer:innen und zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit bei und sorgt somit für eine Verkehrsberuhigung. Bei der technischen Ausführung ist auf eine lärmarme Gestaltung der Anrampung zu achten.

Mit dem Ausbau der Dr.-Josef-Lamy-Straße und der Straße Am Hoerfeld entstand eine überhöhte Fahrbahn jeweils bis zur Einmündung in die Eller- bzw. Kolpingstraße. Zur Verkehrsberuhigung an diesen Knoten und zur Vermeidung von Missverständnissen bzgl. der Vorfahrt sollte die Überhöhung bis in die Eller- bzw. Kolpingstraße durchgezogen werden. Die vom ÖPNV befahrenen Strecken sollten davon ausgeschlossen werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Knotenpunkt Ellerstraße / Dr.-Josef-Lamy-Straße
- Knotenpunkt Kolpingstraße / Am Hoerfeld
- Knotenpunkt Kolpingstraße / Dr.-Josef-Lamy-Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Lärmbelastung für Anwohner

VERRINGERUNG VON FAHRSPUREN AUF DER TRIERER STRAÙE

Nr.: 76

Modul: Kfz 13

...: MAÙNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Für die Trierer Straße sollte langfristig im Sinne der Verkehrswende eine Verringerung von 4 auf 2 Fahrspuren geprüft werden. Mit der angestrebten, spürbaren Verlagerung von Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird zukünftig eine Umverteilung von Verkehrsflächen möglich sein. Die freiwerdenden Flächen bieten dann den notwendigen Platz für Busspuren, ausreichend große Haltestellenbereiche, komfortable Radfahrstreifen, Lieferparkzonen oder Grünstreifen. Ein Verkehrsversuch mit Fahrbahnmarkierungen zur Erprobung des Verkehrsablaufes und Untersuchung der Auswirkungen kann vorab durchgeführt werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAÙNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Trierer Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Hohe Bedeutung der als Landesstraße klassifizierten Trierer Straße für den Kfz-Verkehr erschwert nach aktueller Rechtslage die Möglichkeiten zur Verkehrsflächenanpassung

**VERKEHRSBERUHIGUNG - VERENGUNG DER FAHRBAHN ODER
VERSÄTZE DER LINIENFÜHRUNG DURCH WECHSELSEITIGES PARKEN**

Nr.: 77

Modul: Kfz 14

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Eine Verkehrsberuhigung kann auch durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- ➔ Gezielte Fahrbahnverengungen:
 - ▶ zur Vermeidung von Begegnungsverkehr an der Nordstraße,
 - ▶ an Schlüsselstellen wie sensiblen Querungen, u. a. Rombachstraße - Querung Vennbahnweg, Nordstraße / Karl-Kuckstraße - am Zebrastreifen,
 - ▶ am Beginn von Durchfahrtsverboten an der Eilendorfer Straße - Höhe Firma Gade Boote am Beginn des Lkw-Verbots.
- ➔ Weiterhin sollten Engstellen an Einmündungen, u. a. Ringstraße / Niederforstbacher Straße, in Form von Gehwegvorstreckungen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse eingerichtet werden.
- ➔ Auch mit Versätzen in der Linienführung durch wechselseitiges Parken in Wohngebietsstraßen, u. a. an der oberen Ringstraße, wird die Fahrgeschwindigkeit verringert und somit eine Entschleunigung des Verkehrs bewirkt.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Rombachstraße - Querung Vennbahnweg
- Eilendorfer Straße - am Beginn des Lkw-Verbots
- Nordstraße / Karl-Kuckstraße - am Zebrastreifen
- Ringstraße / Niederforstbacher Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- ÖPNV-Linienbetrieb berücksichtigen

**VERMEIDEN GEFÄHRLICHER ÜBERHOLMANÖVER MITTELS FLEXIBLER MINI-BAKEN
AUF DER SPERRLINIE AN DER SCHAGENSTRASSE**

Nr.: 78

Modul: Kfz 15

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An der Bushaltestelle Schulzentrum in der Schagenstraße wurden häufig gefährliche Überholmanöver beobachtet. Pkw fahren an den haltenden Bussen vorbei, indem sie die vor der Mittelinsel markierte Sperrlinie überfahren und zum Teil sogar die Gegenfahrbahn an der Mittelinsel befahren. Diese sehr gefährlichen Manöver könnten durch Installation von flexiblen, sich selbst aufrichtenden Mini-Baken auf der Sperrlinie unterbunden werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Schagenstraße - Haltestelle Brand Schulzentrum

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

KREUZUNGSBEREICHE VON PARKENDEN FAHRZEUGEN FREIHALTEN

Nr.: 79

Modul: Kfz 16

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Im oder zu nah am Kreuzungsbereich parkende Kfz beeinträchtigen an diversen Knotenpunkten im Brander Gebiet die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen. Dies erzeugt insbesondere für Kinder gefährliche Situationen. Zudem sind rechtsabbiegende Kfz-Fahrer:innen wie auch Radfahrer:innen gezwungen, nach dem Abbiegen dann unmittelbar in die Gegenfahrbahn einzufahren, da rechts am Fahrbahnrand parkende Pkw die rechte Fahrspur blockieren. An den betreffenden Kreuzungen/Einmündungen sollten konsequent die nötigen Sichtdreiecke freigehalten werden, bspw. durch die explizite Ausweisung von Parkverboten, die mittels Beschilderung und Fahrbahnmarkierung (z. B. Grenzmarkierungen) gekennzeichnet werden. Alternativ könnten bei ausreichender Straßenbreite auch Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen eingebaut werden. Darüber hinaus sind Kontrollen mit Ahndung erforderlich.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- U. a. sind die folgende Knoten betroffen, die Reihenfolge entspricht der Priorität der Maßnahme: 1. Knotenpunkt Niederforstbacher Straße / Ringstraße
- 2. Knotenpunkt Ringstraße / Albert-Schweitzer-Straße
- 3. Knotenpunkt Albert-Schweitzer-Straße / Zehntweg

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Reduzierung der Stellplatzanzahl

EINFÜHRUNG DES GEBÜHRENPFLLICHIGEN PARKENS

Nr.: 80

Modul: Kfz 17

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Zur Steuerung des ruhenden Verkehrs in der näheren Umgebung von Handelseinrichtungen sollte schrittweise das gebührenpflichtige Parken eingeführt werden. Zunächst im Umfeld des Marktplatzes, da hier ein erhöhter Parkdruck besteht. Ebenso sollte in Ergänzung zum gebührenpflichtigen Parken an der Trierer Straße auch deren Umfeld bewirtschaftet werden. Für die Nebenstraßen ist zu prüfen, inwieweit das gebührenpflichtige Parken mit Anwohnerparken in diesen Bereichen kombiniert werden sollte. Das betrifft die unten genannten Nebenstraßen.
Die flächendeckende Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Brand ist nicht erforderlich.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität

Kostenabschätzung

Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Heidestraße
- Kirchheidstraße
- Hochstraße
- Josephsallee

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Kosten für Parkscheinautomaten
- ggf. Parkgebühren für Anwohner

AUSSTATTUNG VON PARKPLÄTZEN MIT ELEKTROLADESÄULEN

Nr.: 81

Modul: Kfz 18

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An größeren Parkplätzen öffentlicher Einrichtungen mit hoher Verweildauer sollte bedarfsgerecht Elektroladeinfrastruktur für Pkw bereitgestellt werden. Begonnen werden sollte an der Schwimmhalle, weiteren Sportanlagen, Freizeiteinrichtungen wie Brander Bahnhof und Friedhof. Weiterhin sind der Bedarf an Elektroladeinfrastruktur für Fahrräder sowie ggf. die geeigneten Standorte dafür zu prüfen. Die Stadtverwaltung sollte diesen Prozess langfristig unterstützen.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Friedhof Kolpingstraße
- Marktplatz
- Schwimmhalle
- Sportanlage Wolferskaul

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

ÜBERPRÜFUNG BESTEHENDER UND ENTWICKLUNG NEUER PARKRAUMKONZEPTE

Nr.: 82

Modul: Kfz 19

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An einigen größeren Parkplätzen bestehen Probleme mit den Zu- bzw. Abfahrten, mit der inneren Erschließung und Verkehrssicherheit sowie mit den Kapazitäten (z. B. an der Schwimmhalle). Hier wird empfohlen, diese Anlagen zu überprüfen und u. a. ein "Parkraumkonzept Sportanlagen" mit dem Ziel zu entwickeln, die Umgebung der Anlagen nicht durch den zu- und abfließenden Verkehr zu überlasten und bei der inneren Erschließung auch die zahlreicher werdenden Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu berücksichtigen. Mit Parkzeitbeschränkung bzw. Bewirtschaftung können Kapazitätsengpässe gemindert werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Schwimmhalle
Sportanlage Wolferskaul

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

ERRICHTUNG EINER P+R-ANLAGE

Nr.: 83

Modul: Geteilt & vernetzt 01

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Um stadteinwärts gerichtete Pkw-Verkehrsströme zu reduzieren bzw. auf den ÖPNV zu verlagern, sollte die Verknüpfung von Pkw und Bus auf einzelnen Wegen – insbesondere der erwerbsbedingten Pendelmobilität – mittels der Errichtung einer P+R-Anlage optimiert werden. Zumindest ein konkreter Standort für eine (gebührenfreie) P+R-Anlage in Brand sollte geprüft werden: Die Errichtung eines P+R-Parkplatzes im südöstlichen Bereich der Trierer Straße, bspw. zwischen den Hausnr. 864 und 886, hätte den Vorteil, dass die umsteigenden Arbeitspendler:innen nicht mit ihrem privaten Pkw durch Brand fahren würden, sondern zuvor bereits in den Bus umsteigen. Alternativ könnte ein P+R-Parkplatz im nordwestlichen Streckenabschnitt der Trierer Straße am Autobahn-Ast geprüft werden. Unabhängig vom konkreten Standort gilt – ebenso wie für die B+R-Anlagen –, dass ein hochwertiges ÖPNV-Angebot (mindestens 10-Minuten-Takt und Sitzplatzgarantie) sowie ein kurzer, komfortabler und sicherer Fußweg vom Parkplatz zur Haltestelle essenzielle Voraussetzungen für die Akzeptanz einer solchen Umstiegsmöglichkeit.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Trierer Straße Süd (zwischen Nr. 864 und 886)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Flächenverfügbarkeit

**ERRICHTUNG NEUER BZW. AUFWERTUNG VORHANDENER B+R-ANLAGEN
(ANLEHNBÜGEL, ÜBERDACHUNG, GESICHERTE AUSFÜHRUNGEN)**

Nr.: 84

Modul: Geteilt & vernetzt 02

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

An der Haltestelle Ringstraße ist die derzeit einzige offizielle B+R-Anlage des Bezirks Brands vorzufinden. Weiterhin stehen z. B. entlang der Trierer Straße sowie am Marktplatz weitere Fahrradabstellanlagen bereit, die auch der Verknüpfung von Rad und Bus auf einzelnen Wegen dienen. Zur weiteren Förderung dieser umweltfreundlichen Kombination von Rad und Bus sollte das Angebot jener vorrangig diesem Zweck dienenden, Haltestellen-nahen, überdachten Fahrradabstellanlagen kontinuierlich erweitert werden (z. B. am Marktplatz [Haltestelle Brand]). Weiterhin ist angeraten, an ausgewählten Haltestellen (bspw. auch in Kombination mit der empfehlenswerten P+R-Anlage [siehe auch: Maßnahme-Nr. 83 / Geteilt & vernetzt 01]) auch vandalismus- und diebstahlgeschützter Typen zu bereitzustellen (z. B. Fahrradboxen, Sammelschließanlagen inkl. Gepäckschließfächer / Smart Locker). Gerade im Zuge der erwerbsbedingten Pendelmobilität weisen die Fahrräder zum Teil recht lange Standzeiten auf oder stehen auch nachts über an jenen B+R-Anlagen, während zugleich immer höherwertigere Fahrräder (z. B. E-Bikes) abgesetzt werden. Diese Bedarfe sollten auch mit entsprechenden, gesicherten Fahrradabstellangeboten bedient werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
! ! !	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Haltestelle Ringstraße
Marktplatz (Haltestelle Brand)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Beschränkte Flächenverfügbarkeit bei gleichzeitig konkurrierenden Nutzungsansprüchen

RÄUMLICHE AUSWEITUNG UND DIVERSIFIZIERUNG DES BESTEHENDEN BIKESHARINGSYSTEMS

Nr.: 85

Modul: Geteilt & vernetzt 03

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Angebotsorientierte Fahrradmietsysteme wie das in Brand an derzeit vier Standorten verfügbare Bikesharing-Angebot von Velocity sind eine bedeutende Systemkomponente eines modernen, nachhaltigen, multimodalen Mobilitätsverbunds. Angeraten wird, das Velocity-Angebot kontinuierlich sowohl hinsichtlich seiner räumlichen Verfügbarkeit (u. a. auch an multimodalen Mobilstationen) als auch der angebotenen Fahrradtypen (z. B. Lastenräder) stetig zu erweitern. Insbesondere preisintensive E-Bikes und E-Lastenräder werden so breiten Bevölkerungsschichten zugänglich gemacht. Eine standörtliche Integration des Bikesharings in das Leistungsangebot der empfohlenen Mobilstationen (siehe auch: Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06) anzuraten.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Siehe Standortvorschläge in Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06 (Errichtung eines flächendeckenden Netzes von (Quartiers-)Mobilstationen)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

FÖRDERUNG EINES LASTENRAD-SHARINGSYSTEMS

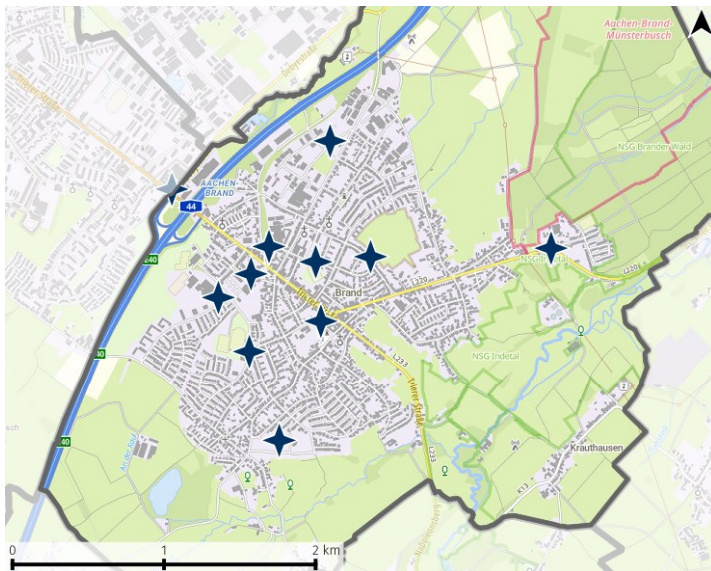
Nr.: 86

Modul: Geteilt & vernetzt 04

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Lastenräder eignen sich infolge der zunehmenden Ausstattung mit Elektromotoren sowie dank der mittlerweile recht hoch bemessenen Zuladungskapazitäten für diverse alltägliche Kinderbeförderungs- und private wie gewerbliche Gütertransportzwecke. Dabei sind Lastenräder im Vergleich zu Pkw sehr flächeneffizient und erzeugen keine (lokalen) Lärm-, Luftschadstoff und Klimagasemissionen. Insbesondere eine Zurverfügungstellung solcher Vehikel mittels eines Sharing-Systems bietet sich an, um diese nachhaltige Mobilitätsoption der breiten Bevölkerung zugänglich zu machen. Deutschlandweit werden derzeit verschiedene Modelle, die zum Teil auch auf soziale/gemeinnützige Initiativen zurückgehen, erprobt und gefördert (z. B. dein-lastenrad.de, TINK). Auch in der Stadt Aachen ist ein entsprechendes Angebot vorzufinden (lastenraeder-aachen.teilt.app). Der Bezirk Brand sollte die Ansiedlung eines jener genannten bzw. vergleichbarer Angebote forcieren. Denkbar ist z. B., mit fahrradaffinen örtlichen Akteuren (z. B. der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“) zu kooperieren, um so die Organisation einer freien Lastenradinitiative zu ermöglichen. Eine standörtliche Integration des Lastenrad-Sharings in das Leistungsangebot der empfohlenen Mobilstationen (siehe auch: Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06) anzuraten.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Siehe Standortvorschläge in Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06 (Errichtung eines flächendeckenden Netzes von (Quartiers-)Mobilstationen)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

AUSWEITUNG DES CARSHARING-ANGEBOTS

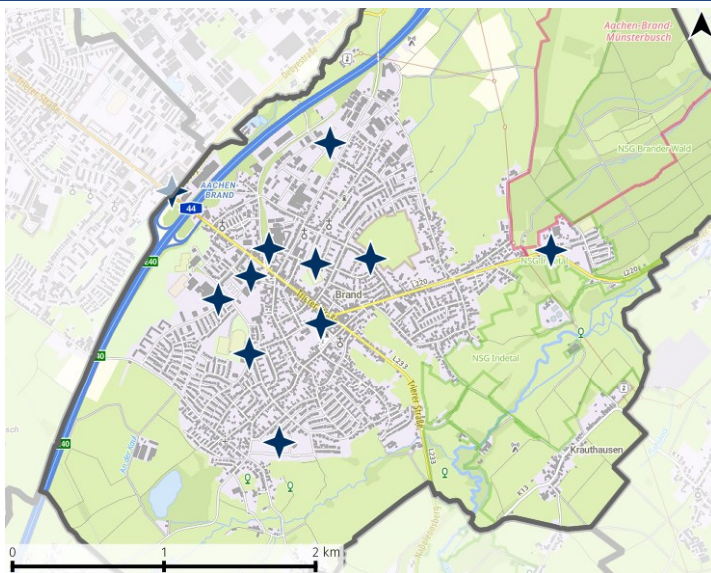
Nr.: 87

Modul: Geteilt & vernetzt 05

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Carsharing-Angebote sind eine wichtige Komponente eines modernen Mobilitätsangebots. Die wohnortnahe Möglichkeit einer flexiblen Miete eines Pkw im Bedarfsfall kann bewirken, dass Menschen sich bewusst gegen privates Pkw-Eigentum entscheiden und stattdessen lediglich im Bedarfsfall auf ein Carsharing-Fahrzeug zurückgreifen. Dies senkt letztlich sowohl das Aufkommen an fließendem wie auch ruhendem Pkw-Verkehr im Bezirk. In diesem Sinne sollte das im Bezirk bereits vorhandene, von einem Privatanbieter betriebene Carsharing-Angebot hinsichtlich seiner Standorte wie auch verfügbaren Fahrzeugtypen ausgeweitet werden. Insbesondere die Verfügbarkeit unterschiedlicher Fahrzeuge, die sich für verschiedene Einsatzzwecke bzw. Nutzerkonstellationen eignen, und die Kindersitzverfügbarkeit sind Erfolgskriterien. Eine standörtliche Integration des Carsharings in das Leistungsangebot der empfohlenen Mobilstationen (siehe auch: Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06) anzuraten.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Siehe Standortvorschläge in Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06 (Errichtung eines flächendeckenden Netzes von (Quartiers-)Mobilstationen)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

ERRICHTUNG EINES FLÄCHENDECKENDEN NETZES VON (QUARTIERS-)MOBILSTATIONEN

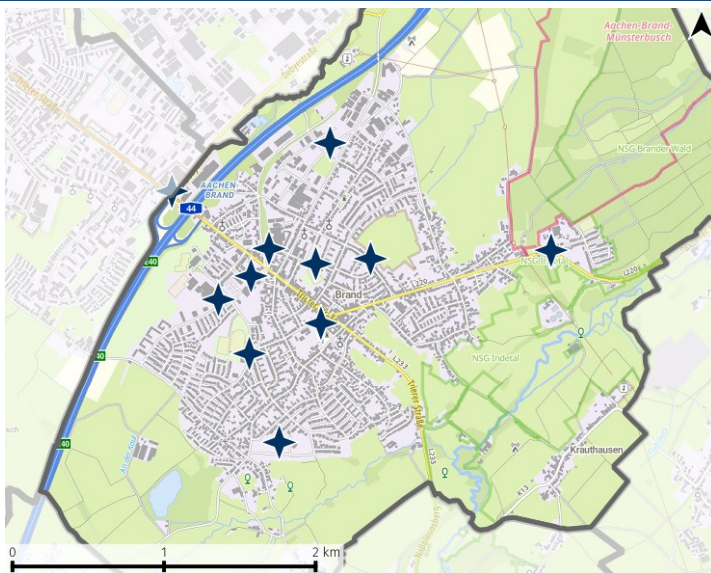
Nr.: 88

Modul: Geteilt & vernetzt 06

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Mobilstationen stellen den Zugang zu den vielfältigen Mobilitätsangeboten eines modernen, innovativen Umweltverbunds sicher. Sie halten an einem räumlich konzentrierten Punkt verschiedenste Mobilitätsangebote (z. B. konventioneller ÖPNV, Bikesharing, Carsharing, e-Scooter-Sharing), verkehrsbezogene Zusatzdienste (z. B. Fahrradabstellanlagen, E-Auto/E-Bike-Lademöglichkeiten) und/oder weitere optionale Services (z. B. Nahversorgung, Packstation) bereit. Mit ihrer nutzerfreundlichen Gesamtgestaltung, einer wohn- bzw. zielortnahen Lage sowie der digitalen Integration all dieser Angebote (z. B. per App) stellen sie einen Anreiz dar, flexibel und anlassbezogen das passende Mobilitätsangebot auszuwählen. Speziell die sog. Quartiersmobilstationen (QM) werden als "(Mini-) Mobilitäts-Hubs" (auch ohne direkte Bus-Anbindung) direkt in die Wohnlagen bzw. -quartiere integriert. QM sind Ausgangspunkt für diverse Wege, die die unmittelbare Anwohnerschaft nach der Auswahl eines bedarfsgerechten Verkehrsmittels unternimmt. Letztlich unterstützen QM die Bevölkerung dabei, auf die Nutzung – und womöglich sogar dessen Eigentum – eines eigenen Pkw zu verzichten.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Hintergrundkarte: © basemap.de / BKG Mai 2023 | dl-de/by-2-0

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Brander Bahnhof
- Brander Markt
- Debyestraße / Trierer Straße
- Friedhof Brand

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

- Erst ein dichtes Netz von relativ nah beieinander gelegenen Mobilstationen erlaubt die flexible Anmietung und Abgabe der ausgeliehenen Fahrzeuge in einem für die/den Nutzer:in zumutbaren wie auch für den Anbieter wirtschaftlich zu betreibenden Areal.
- Errichtung im landeseinheitlichen Design mobil.nrw zu empfehlen

RESSOURCEN FÜR MOBILITÄTSMANAGEMENT IM BEZIRK "MOBILITÄTS-BÜRO BRAND" SCHAFFEN

Nr.: 89

Modul: MoMa 01

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Mobilitätsmanagement sollte ein fester Bestandteil auf Bezirksebene sein, zum Beispiel mithilfe eines "Mobilitätskoordinators" in der Bezirksverwaltung: Ziel ist die Initiierung und Koordination von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement im Bezirk. Der Koordinator kann verantwortlich sein für Vernetzung, Zusammenarbeit und ggf. Dialogformate mit Akteuren im Bezirk, Verwaltung und mobilitätsrelevanten Stakeholdern, z. B. Schlüsselpersonen der Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche, Pendler, Betriebe, Standorte, etc. sein. Darüber vermittelt der Koordinator Informationen zu Angeboten und Services nachhaltiger Mobilität. Für die Umsetzung eines "Mobilitätskoordinators" im Bezirk sind:

- ➔ Strukturen und Ressourcen zu definieren
- ➔ Handlungsrahmen festzulegen
- ➔ Dialogformate und -kanäle mit Akteuren festzulegen

Der "Mobilitätskoordinator" sollte in die Strukturen der Stadtverwaltung eingebunden werden, damit Maßnahmen auch bezirksübergreifend koordiniert werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: Stadt Aachen (Sanders)

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
-----------	-------------------	--------------------



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

(SICHTBARE) UMSETZUNG BETRIEBLICHEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS IN DER BEZIRKSVERWALTUNG

Nr.: 90

Modul: MoMa 02

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die Bezirksverwaltung Brand kann im Rahmen des bezirklichen Mobilitätskonzepts mit dem (sichtbaren) Ausbau von nachhaltigen Mobilitätsangeboten ein Zeichen nachhaltiger Mobilität vor Ort setzen. Von diesen Angeboten profitieren auch die Bürger:innen Brands. Konkrete Maßnahmen können sein:

- ➔ Erweiterung der vorhandenen Anlagen am Karl-Küpper-Platz (Ladestation, Fahrradständer) um Car- und Bikesharing-Angebote
- ➔ Errichtung einer Mobilstation am Marktplatz (siehe auch: Maßnahme-Nr. 88 / Geteilt & vernetzt 06)

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

Karl-Küpper-Platz (Bezirksamt Aachen-Brand)
Straße am Marktplatz an (Stichstraße auf Höhe St. Donatus)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

VERBESSERUNG DER SICHTBEZIEHUNGEN AUF SCHUL- UND KINDERGARTENWEGEN

Nr.: 91

Modul: MoMa 03

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Beseitigung von Sichthindernissen (z. B. Pflanzenbewuchs, falsch abgestellte Mülltonnen, parkende Autos) insbes. auf niedriger Höhe. Verbesserung von Sichtbedingungen an Kreuzungen durch vorgezogene Seitenräume. Dies gilt insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Kindergärten und Schulen. Konkrete und ggf. saisonale Situationen wie z. B. Pflanzenbewuchs, Mülltonnen auf Geh- und Radwegen können durch einen allen Akteuren und Bürger:innen bekannten Mängelmelder benannt werden (z. B. Hinweise zu Rückmeldemöglichkeiten in Schulen und Kindergärten sichtbar aushängen) (siehe auch mehrere Maßnahmen Fuß und Kfz):

- ➔ Bereich Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) in Höhe Karl-Kuck-Straße: Verbesserung der Sichtfelder durch Ausweitung des Parkverbots und Vorziehen der Seitenräume
- ➔ Vorziehen des östlichen Seitenraumes Haupteingang der Kita Erlöserkirche und Nebeneingang der Karl-Kuck-Grundschule
- ➔ Städtische Gesamtschule: Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Pflanzenrückschnitt Rombachstraße / Schagenstraße
- ➔ Schwimmhalle Brand: Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Pflanzenrückschnitt Wolferskaul / Rombachstraße (siehe auch: Maßnahme-Nr. 16 / Fuß 16)

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Städtische Gesamtschule Aachen-Brand: Knotenpunkt Rombachstraße / Schagenstraße
- Turnhalle Rombachstraße
- Schwimmhalle: Knotenpunkt Rombachstraße / Wolferskaul
- Städtische Katholische Grundschule Karl-Kuck-Schule: Karl-Kuck-Straße

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

▪ -

BESEITIGUNG VON BAULICHEN HINDERNISSEN AUF SCHUL- UND KINDERGARTENWEGEN

Nr.: 92

Modul: MoMa 04

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Auf einigen Geh- und Radwegen werden Kinder und Jugendliche auf Schulwegen durch Schilder oder Poller in ihrer Bewegung und Sicht eingeschränkt. Ziel ist es, Sicht- und Bewegungshindernissen (z. B. Sperrpfosten ["Poller"], Schilder, Glascontainer) auf (Schul- und Kindergarten-) Wegen zu beseitigen. Dies gilt insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Kindergärten und Schulen wo zu Stoßzeiten viele Verkehrsteilnehmer:innen auf wenig Raum zusammenkommen:

- ➔ Städtische Gesamtschule: Entfernung von Pollern an der Rombachstraße / Schagenstraße
- ➔ Rombachstraße / Vennbahnweg: Verkehrsschild verdeckt Kinder (Elternbefragung)
- ➔ Schagenstraße / Münsterstraße: Glascontainer versperrt Sicht (Elternbefragung)
(siehe auch: Maßnahme-Nr. 44 / Fuß & Rad 16)
- ➔ Schwimmhalle Brand: (Teilweise) Demontage von Sperrpfosten ("Poller")
- ➔ Hochstraße / Donatusplatz: (Teilweise) Demontage von Sperrpfosten ("Poller")

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Knotenpunkt Karl-Kuck-Straße / Trierer Straße
- Knotenpunkt Rombachstraße / Wolferskaul
- Marktstraße: auf Höhe Marktschule
- Knotenpunkt Niederforstbacherstraße /Ecke Wolferskaul

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

▪ -

**EINRICHTEN VON ELTERNHALTESTELLEN AN SCHULEN UND
VERLEGEN VON ELTERNHALTESTELLEN AUS DEM DIREKTEN SCHULUMFELD**

Nr.: 93

Modul: MoMa 05

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Die unmittelbaren Schulumgebungen sollten möglichst freigehalten werden von sog. Elterntaxis, die mit ihren zahlreichen Halte-, Ein- und Ausparkvorgängen und häufig auch verkehrsregelwidrigem Rangieren unübersichtliche und teils gefährdende Verkehrssituationen erzeugen und den Straßenraum bspw. auch für den ÖPNV blockieren. Vorrangig sollte das Erlernen einer eigenständigen Mobilität von Schüler:innen zu Fuß, mit dem Fahrrad, Roller o. ä. gefördert werden, weiterhin hat die allgemeine Gewährleistung ihrer Verkehrssicherheit die höchste Priorität. Die im Bedarfsfall dennoch notwendigen Bring- und Abholverkehre mit dem Pkw sollten mittels ausgewiesener Elternhaltestellen in einer Entfernung zwischen 200 bis 500 m zur jeweiligen Schule räumlich konzentriert werden.

In diesem Sinne ist für die Schulen in Aachen-Brand jeweils zu prüfen, ob einzelne Parkstände in Elternhaltestellen umgewidmet werden können (zusätzlich: Beschilderung mittels VZ 286 StVO [eingeschränktes Halteverbot, möglichst zeitlich beschränkt]). Die bereits existierenden Elternhaltestellen der Städtischen Gesamtschule Aachen-Brand sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der selbstständig mobilen Schüler:innen in der Rombachstraße von der Heuss- bzw. der Rombachstraße in entferntere Bereiche verlegt werden (bspw. zum Parkplatz vor der Schwimmhalle).

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
- ✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Grundschule Karl-Kuck-Schule: östliche Seite der Nordstraße, etwa 50 m nördl. des Fußgängerüberwegs
- Grundschule Marktschule Brand: in der Röhrigstraße oder Ringstraße
- Gemeinschaftsgrundschule Brander Feld: in der Schagenstraße
- Gesamtschule Aachen-Brand: Parkplatz der Schwimmhalle

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

SENKUNG ZULÄSSIGEN HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT VOR SCHULEN UND KINDERGÄRTEN

Nr.: 94

Modul: MoMa 06

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Senkung der Kfz-Geschwindigkeit durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen, Mittelinseln/Mittelstreifen, Fahrbahneinengungen) im unmittelbaren Umfeld von Schulen und Kindergärten (siehe auch mehrere Maßnahmen Kfz):

- ➔ Kinderladen Nordstraße (Elternbefragung)
- ➔ Kita St. Monika Niederforstbacher Straße (Elternbefragung)
- ➔ Kita Regenbogen: Freunder Landstraße (Elternbefragung)
- ➔ Karl-Kuck-Grundschule: Optische und bauliche Einengung der Fahrbahn der Nordstraße als Beitrag zum Einhalten der zulässigen Geschwindigkeit
- ➔ Karl-Kuck-Grundschule: (optische) Einengung der Fahrbahn östlich der Heidestraße
- ➔ Karl-Kuck-Grundschule: Aufpflasterung vor dem Haupteingang der Schule (Karl-Kuck-Straße)
- ➔ Aufpflasterung (oder Bodenmarkierung) (in Abstimmung mit den Schulbusunternehmen) vor dem Haupteingang der Kita Erlöserkirche und Nebeneingang der Karl-Kuck-Grundschule
- ➔ Marktschule: Marktstraße, unmittelbar vor dem Schuleingang

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
- ✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Regenbogen-Kita (Freunder Landstraße)
- Städtische Katholische Grundschule Marktschule (Marktstraße)
- Kinderladen (Nordstraße)
- Kita St. Monika (Niederforstbacher Straße)

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

▪ -

VERKEHRSSICHERHEIT STÄRKEN UND ÜBERWACHEN, INSBESONDERE SCHULANFANG- UND ENDZEITEN

Nr.: 95

Modul: MoMa 07

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Zu Schulanfangs- und -endzeiten kommt es im unmittelbaren Umfeld der Grundschulen Marktschule und Karl-Kuck-Schule sowie der Gesamtschule Brand zu komplexen und unübersichtlichen Verkehrssituationen. Schulweghelfer zu Schulanfangszeiten werden an der Karl-Kuck-Schule gut angenommen. Zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder können folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Schulkinder, Strukturierung der Verkehrssituation und Warnung anderer Verkehrsteilnehmer:innen einen Beitrag leisten:

- ➔ Ehrenamtliche Schulweghelfer:innen für Grundschulen insbesondere Marktschule (Marktstraße / Ringstraße), Gesamtschule Brand, Grundschule Brander Feld (Rombachstraße, Schagenstraße)
- ➔ Polizeipräsenz schaffen
- ➔ Dialog-Displays im Schulumfeld aufstellen
- ➔ Aufmerksamkeitslenkende Objekte in Annäherungsbereichen vor Gefahrenstellen (z. B. Sondermarkierungen, Figuren)
- ➔ Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 10 km/h zu Schulanfangs- und -endzeiten an der Karl-Kuck-Grundschule: Karl-Kuck-Straße, Richard-Wagner-Straße und Herman-Löns-Straße
- ➔ Anbringen von Verkehrsspiegeln an Ein- und Ausfahrten im unmittelbaren Schulumfeld

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:



Foto: spiekermann ingenieure gmbh

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
- ✓ Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität	Kostenabschätzung	Umsetzungshorizont
⚠ ⚠ ⚠	€ € €	🕒 🕒 🕒

(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Städtische Gesamtschule Aachen-Brand (Knotenpunkt Rombachstraße/ Schagenstraße)
- Städtische Katholische Grundschule Marktschule
- Städtische Katholische Grundschule Karl-Kuck-Schule
- Städtische Gemeinschaftsgrundschule Brander Feld

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

▪ -

MOBILITÄTSBILDUNG ALS BESTANDTEIL DES SCHUL-CURRICULUMS

Nr.: 96

Modul: MoMa 08

...: MAßNAHME-BESCHREIBUNG ...:

Für die systematische Vermittlung von Wissen und Kompetenzen für eine sichere und nachhaltige Mobilität von Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr in Aachen-Brand soll Mobilitätsbildung ein fester Bestandteil des Schul-Curriculums sein.

Im Rahmen von Workshops und standardisierten Unterrichtseinheiten können Gefahrenstellen mit Hilfe von Begehungen (zum Beispiel "Mobilitätschecks") altersgerecht erhoben, Mobilitätskompetenzen erworben und das eigene Verhalten reflektiert werden. Die Inhalte der Schulwegpläne sollen Eltern und Kindern regelmäßig (mind. einmal pro Schuljahr) neu vermittelt werden.

...: ABBILDUNG / FOTO / KARTE ...:

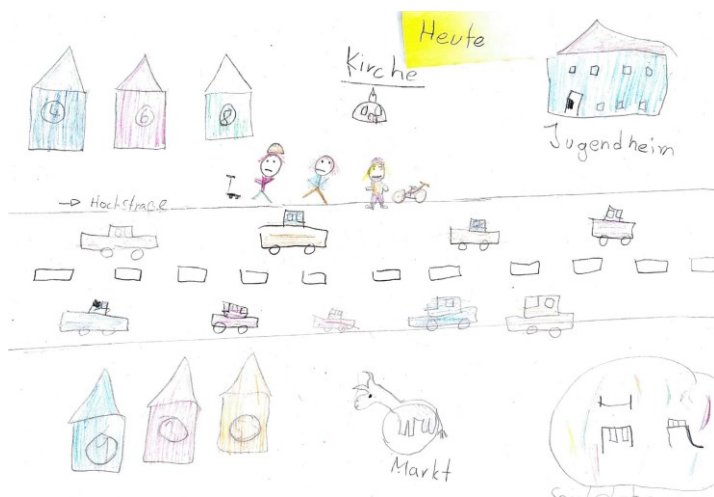


Foto: Beitrag aus dem Wettbewerb "Mobil in Brand"

...: BEITRAG ZU FOLGENDEN ZIELEN ...:

- ✓ Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität
- ✓ Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.

...: EINSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MAßNAHME ...:

Priorität



Kostenabschätzung



Umsetzungshorizont



(Beispiel-)Orte / Gebiet / ÖPNV-Relationen

- Städtische Katholische Grundschule Marktschule
- Städtische Katholische Grundschule Karl-Kuck-Schule
- Gemeinschaftsgrundschule Brander Feld
- Städtische Gesamtschule Aachen-Brand

...: MÖGLICHE HERAUSFORDERUNGEN / REALISIERUNGSHEMMNISSE / UMSETZUNGSHINWEISE ...:

■ -

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 3: ABLAUFPLAN EVALUATION

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

Verkehrliche Ziele	Indikator / Methode	Ziel der Evaluation	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Zielhorizont (Kurz-, mittel-, langfristig)	Hinweise / Informationen
Meilensteine der Evaluation			Bis Ende 2024 sind t0 (vorher) -Messungen vorzunehmen, falls keine Messungen vorhanden sind, auf die zurückgegriffen werden kann			Meilenstein-Informationsveranstaltung zum Umsetzungsstand (z.B. an Ort mit umgesetzter Maßnahme)			Meilenstein-Informationsveranstaltung zum Umsetzungsstand (z.B. an Ort mit umgesetzter Maßnahme)		
Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität.	(Dauer-) Zählstellen Radverkehr	Steigerung des Radverkehrs in Brand									z.B. an Hermann-Löns-Straße und Vennbahnweg
	(Dauer-) Zählstellen Fußverkehr	Steigerung des Fußverkehrs in Brand									z.B. Vennbahnweg und Hochstraße
	Unfallstatistik	Steigerung der Verkehrssicherheit									t0-Messung (Aufbereitung der Unfallstatistik) ist mit Mobilitätskonzept erfolgt
	Belegung der Fahrradabstellanlagen	Steigerung des Radverkehrs in Brand									
	Erfassung von "Wildparkern"	Verbesserung der Fahrradabstellanlagen									
	Befragung zur subjektiven Sicherheit	Erhöhung subjektiver Sicherheit									kann als Bestandteil einer bezirklichen Befragung erhoben werden
Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.	Ein- und Aussteigerzahlen Bushaltestellen Brand	Anstieg der Fahrgastzahlen									Von ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG
	Qualitätsmessungen im Nahverkehr (Erhebungen der ASEAG zu Pünktlichkeit, ausgefallene Kurse etc.)	Steigerung der Fahrgast-Zufriedenheit									Von ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG
	Fahrplanangebot	Steigerung Fahrtenangebot									Heutiger Stand kann als t0-Messung angenommen werden. Verbesserungen/ Erweiterungen zu Fahrtenangebot sind u.a. Taktverdichtungen, Linienweigerweiterungen, Betriebszeiterweiterungen.
	Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge auf den Buslinien in Brand	Reduzierung der örtlichen Emissionen									Von ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG
Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtvträglich abgewickelt	Anzahl Buchungen Car-Sharing	Reduzierung Parkraumerfordernis									
	Anzahl elektrisch betriebener Fahrzeuge, die von der Kommune in Brand eingesetzt werden	Reduzierung des örtlichen Emissionen									Siehe Förderprojekt #AachenMooVe: Fuhrparkfahrzeuge bis Oktober 2022
	Anzahl öffentlicher Ladesäulen für Pkws	Reduzierung der örtlichen (verkehrsbedingten) Emissionen									Siehe Förderprojekt "ALiGN": Ausbau Ladeinfrastruktur bis voraussichtlich Dezember 2023. Bis April 2022 konnten 340 Ladepunkte an 33 Standorten installiert werden. Je nach Liefersituation der Ladesäulen wird die Stadt Aachen bis September 2022 rund 550 bis 600 Ladepunkte errichtet haben, ca. 250 bis 300 davon öffentlich zugänglich. Bis zum voraussichtlichen Projektende im Dezember 2023 könnten noch einmal 150 bis 200 hinzukommen.
	Anzahl Geschwindigkeitskontrollen und Anzahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen	Steigerung der Verkehrssicherheit									Z.B. Rombachstraße, Nordstraße und Kolpingstraße
	Kfz-Verkehrszählung mit Differenzierung der Kfz-Arten	Reduzierung des Kfz-Verkehrs und des Schwerverkehrs									Z.B. an Eilendorfer Straße und Elberichshofstraße
	Erhebung der Parkraumbelastung	Reduzierung Parkraumerfordernis									Z.B. entlang der Trierer Straße und am Marktplatz
	Lärmmessung und Ermittlung der Lärmbetroffenheiten	Lärmreduzierung									Siehe Lärmaktionsplanung Stadt Aachen
	Messung der Emissionen	Reduzierung des örtlichen Emissionen									Z.B. an Eilendorfer Straße und Freunder Landstraße
Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.	Anzahl P&R und B&R-Anlagen/Stellplätze	Verbesserung der Intermodalität									
	Anzahl Buchungen Bike-Sharing (& Carsharing)	Verbesserung der Multimodalität									Siehe Indikator "Anzahl Buchungen Carsharing"
	Qualitätsmessungen Mobilitätsangebote	Steigerung Bekanntheit und Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten									Kann als Bestandteil einer bezirklichen Befragung erhoben werden.
	Belegung der P&R-Stellplätze (nach Errichtung P&R-Stellplätze)	Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds									
Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seiner Quartieren ausgerichtet und bekannt.	Anzahl barrierefreier Haltestellen	Förderung der Teilhabe									Informationen aus dem Tiefbauamt
	Anteil Wege, die zu Fuß- oder mit dem Fahrrad zu Schule und Kindergarten zurückgelegt werden	Steigerung des Fuß- und Radverkehrs in Brand									Eltern- und Schüler*innenbefragung
	Monitoring von Gefahrenstellen auf Schulwegen	Steigerung der Verkehrssicherheit									Eltern- und Schüler*innenbefragung
	Anzahl bezirksinterner Öffentlichkeitskampagnen / Veranstaltungen, Kennenlernmöglichkeiten von Mobilitätsangeboten	Steigerung der Angebotskenntnisse									
Alle Ziele	Mobilitätsbefragungen / Haushaltsbefragungen	abhängig von Befragungsinhalt									Siehe Aufstockerstudie "Mobilität in Deutschland 2023", siehe bezirkliche Mobilitätsthemen, z.B. subjektive Sicherheit, Zufriedenheit Mobilitätsangebote
	Anzahl umgesetzter Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept	Umsetzung von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept									
	Anzahl umgesetzter Verkehrsversuche	Umsetzung von Verkehrsversuchen aus dem Mobilitätskonzept									
	Einrichtung von Ressourcen für die bezirkliche Koordination von Mobilität	Ressourcen für bezirkliches Mobilitätsmanagement									
	Anzahl durchgeführter zielgruppenspezifischer Aktionen mobilitätsrelevanter Veranstaltungen	Umsetzung zielgruppenspezifischer Aktionen /mobilitätsrelevanter Veranstaltungen									Z.B. Aktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
	Anzahl Brand-spezifischer Mess-/ Zählstellen	Einrichtung Brand-spezifischer Messstellen, z. B. Dauerzählstellen, Mängelmeldemöglichkeiten									Siehe Verkehrsäger- / ortsspezifische Messungen zu anderen Teilzielen
Evaluationsbericht										Evaluationsberichte sollten neben Veränderungen der Evaluationskennwerte, auch den Umsetzungsprozess des MOK darstellen und reflektieren. Der erste Evaluationsbericht fokussiert auf die Sichtbarkeit der Umsetzung von Maßnahmen für die Öffentlichkeit und die Erhebung fehlender t0-Messungen bzw. der Initiierung von Umsetzungen. Wichtige Kennwerte der Evaluation können in einfacher Form als Dashboard den Bürger:innen zugänglich gemacht werden.	

◆ Meilenstein der Evaluation

Zeithorizont der Evaluation

- kurzfristig (1-2 Jahre)
- mittelfristig (3-5 Jahre)
- langfristig (5 und mehr Jahre)

- Befragung, z.B. Haushalte, Zielgruppenspezifisch
- Zählung, z.B. Nutzung, Belegung, Wildparker, Kontrollen
- Zählungen (Dritte), Unfallstatistik, Buchungszahlen, Angebots-Kennzahlen, Lärmmessungen
- Veranstaltung, Themenbezogene Sitzungen, Aktionen, Informationsangebote

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 11: MOBILITÄTSPROJEKT STÄDTISCHE GESAMTSCHULE AACHEN-BRAND

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

Mobilitätsprojekt der Gesamtschule Aachen-Brand



Havin Gecer, Anastasia Ioannidis, Florian Ziemons und Kai Lürken

Betreuer: Maurice Breuer und Andreas Lux

Einleitung

Vom 13. – 15. Juni 2022 haben in der Gesamtschule Aachen-Brand Projekttag stattgefunden. Innerhalb dieser Zeit hat sich eine Projektgruppe aus vier Schüler*innen im Alter zwischen 16 und 18 Jahren sowie zwei Betreuern zum Thema „Mobilität in Aachen-Brand“ gefunden (nachfolgend: Projektgruppe). Diese Gruppe hat sich das Ziel gesetzt, Gefahrenstellen auf den Schulwegen zu benennen, beschreiben, analysieren und Vorschläge zur Lösung zu unterbreiten. Es handelt sich um eine Sicht auf die Verkehrssituation aus der Schüler*innenperspektive. Entsprechend sind vor allem die Fußgänger*innen- und die Fahrradfahrer*innenperspektive berücksichtigt worden.

Die Analyse der Situation und die Vorschläge sind auf der Grundlage eigener Erfahrungen auf dem Schulweg, Wünsche für die eigene Sicherheit und Vermutungen, wie die Situation besser gestaltet sein könnte, erstellt worden. Vorgaben aus dem Verkehrsrecht haben dabei keine Rolle gespielt.

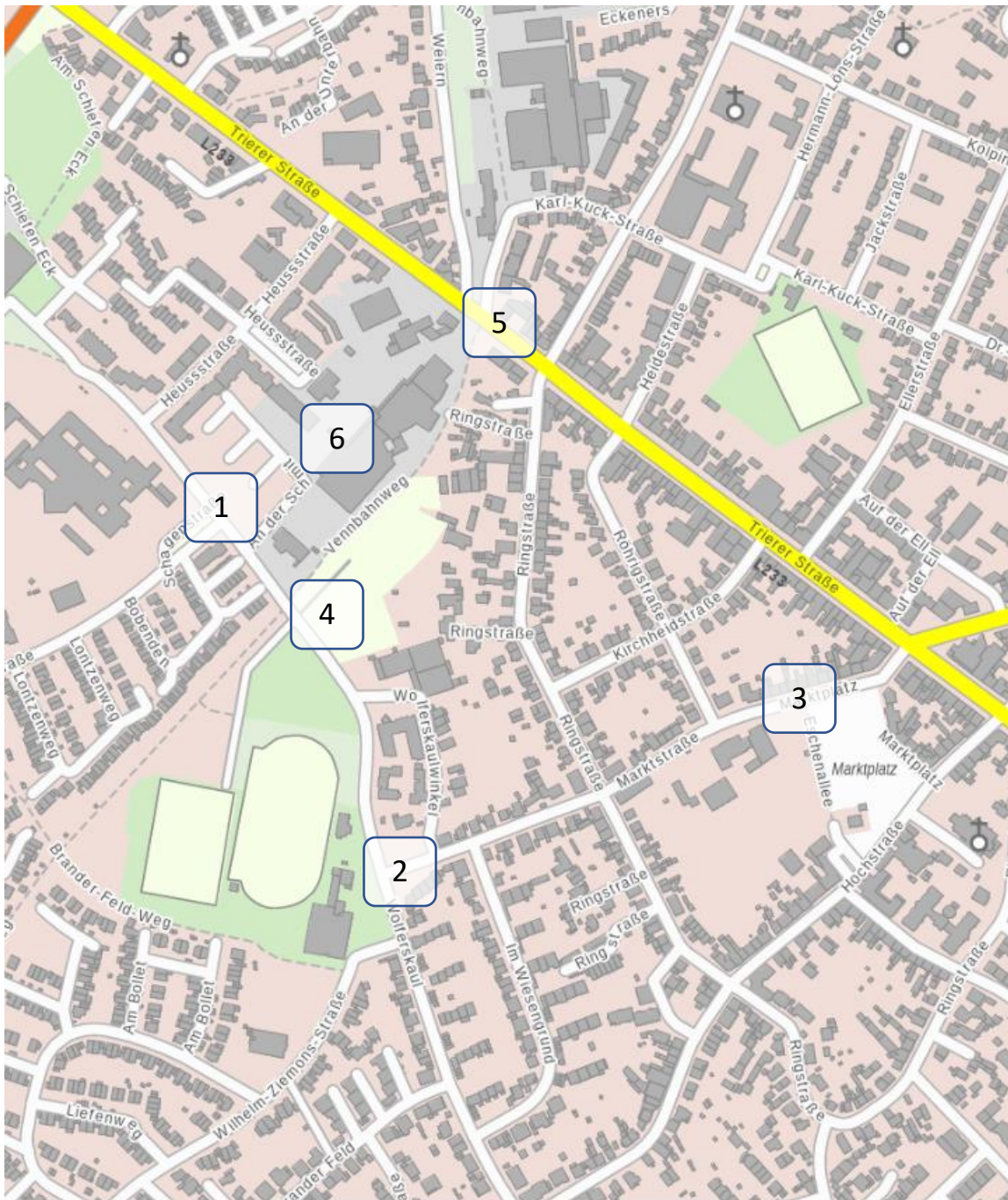
Bei einer Begehung des Verkehrsraums am 13. Juni 2022 habe sich sechs Stellen ergeben, die für Schüler*innen auf dem Weg zu Schule schwierig sind. Keine größeren Schwierigkeiten bereiten den Schüler*innen der Schulweg in Richtung Driescher Hof durch die Unterführung und der Weg über das Schiefe Eck zur Trierer Straße. Alle Gefahrenpunkte

- liegen also in Richtung Brander Zentrum
- zeichnen sich durch eine hohe Verkehrsdichte aus (zumindest zeitweise) und
- enthalten unklare Verkehrsregelungen und erzeugen unübersichtliche Situationen.

In der nachfolgenden Übersicht sind die Gefahrenstellen gekennzeichnet und aufgelistet.



Übersicht: Untersuchte Gefahrenstellen in Aachen-Brand



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 13.06.22)

1. Situation im Eingangsbereich der Gesamtschule Aachen-Brand (Rombachstraße, Ecke Schagenstraße)
2. Situation an der Schwimmhalle Aachen-Brand (Wolferskaul, Ecke Marktstraße)
3. Situation an der Marktschule und am Brander Markt
4. Situation bei der Überquerung der Rombachstraße auf der Vennbahn
5. Situation bei der Überquerung der Trierer Straße auf der Vennbahn
6. Situation im hinteren Bereich des Vennbahncenters

1. Situation im Eingangsbereich der Gesamtschule Aachen-Brand



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 14.06.22)

Problembeschreibungen aus der Sicht der Projektgruppe:

- a) Die Überquerung der Schagenstraße ist vor allem mit dem Fahrrad in beide Richtungen sehr problematisch. Wenn man von der Schwimmhalle kommt, dann sind die Vorfahrtsverhältnisse unklar. Viele Autofahrer*innen fahren aus der Schagenstraße kommend zu schnell um die Kurve. Andere halten und warten darauf, dass die Fahrradfahrer*innen die Straße überqueren. Von der Schule kommend ist vor allem der Abbiegeverkehr von der Rombachstraße in die Schagenstraße ein Problem, weil die Situation nicht immer übersichtlich ist. Kritisch ist auch der Abbiegeverkehr der Busse in die Busschleife oder die Schagenstraße. Nicht alle Busfahrer*innen fahren an dieser Stelle defensiv. Manchmal fehlt auch das Setzen des Blinkers, dann haben Radfahrer*innen kaum eine Chance zu reagieren. Manchmal blockieren quer stehende Busse den Weg.



Foto: Projektgruppe

- b) Bei Schulbeginn und bei Schulende gibt es im Eingangsbereich an der Rombachstraße ein sehr unübersichtliches „Gewusel“. Schüler*innen kommen vom Bus über den Zebrastreifen, Schüler*innen kommen vom Bus in der Busbucht, Fahrradfahrer*innen kommen von beiden

Seiten in beide Richtungen und Schüler*innen stehen in Trauben mitten auf dem Weg. Für Fahrradfahrer*innen gibt es in dieser Zeit praktisch kein Durchkommen. Während es direkt vor dem Tor noch Ausweichflächen gibt, befindet sich am hinteren Ende der Busbucht, die sich auf der Seite der Schule befindet, eine Engstelle, in der es zu jeder Tageszeit eng ist, wenn sich Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen begegnen (s. Bild unten).



Foto: Projektgruppe

- c) Der Pflanzenbewuchs an der Schule ist sowohl an der Ecke Rombachstraße/Schagenstraße als auch im weiteren Verlauf in Richtung Turnhalle der Schule ein Problem. An der Straßenecke kann der Verkehr von Fahrradfahrer*innen nicht gut eingesehen werden. Die Personen, die aus der Busschleife kommen, können nicht gut gesehen werden, wenn man in Richtung Schwimmhalle fährt. Noch problematischer ist aber, dass die Fahrradfahrer*innen, die auf den Schulhof einbiegen, nicht jene Schüler*innen sehen, die im Eingangsbereich verdeckt stehen. Dort kommt es immer wieder zu Beinahe-Unfällen. Die Pflanzen, die in Richtung Turnhalle auf der linken Seite sind, wachsen in den Weg hinein. Selbst wenn sie nicht tun, zwingen sie schon aufgrund ihrer

Höhe Fußgänger, weiter in der Mitte des Weges, also in Richtung Radweg, zu gehen (s. Bilder unten).



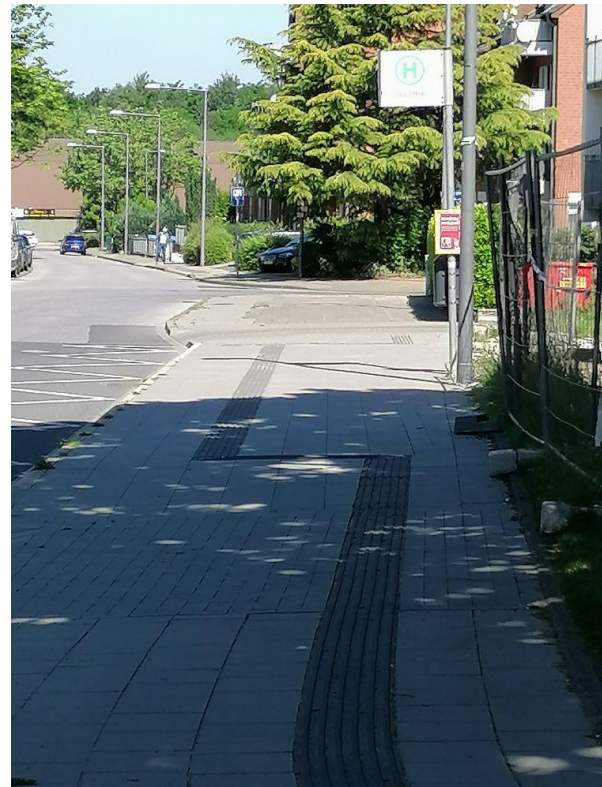
Fotos: Projektgruppe

- d) Die Poller und Schilder verengen den Verkehrsweg für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen und stehen zudem nicht in einer Flucht. Das bedeutet für Fahrradfahrer*innen eine Kurvenfahrt, vor allem, wenn jemand entgegen kommt. Wenn sich Fahrradfahrer*innen aus beiden Richtungen bei der Überquerung von Busspur und Schagenstraße begegnen, müssen die Fahrradfahrer*innen, die aus der Richtung der Schwimmhalle kommen, oft in Richtung Straße ausweichen (s. Bild unten).



Foto: Projektgruppe

- e) Der Leitweg für Blinde entlang der Rombachstraße ist an mehreren Stellen nicht nachvollziehbar.



Fotos: Projektgruppe

Beurteilung von Lösungsvorschlägen und Vorschläge:

zu a) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Eine durchgängige Ausweisung eines Radweges ist (auch an den Engstellen) sinnvoll. Vor allem sollte aber die Überquerung der Schagenstraße als Radvorrangroute sichergestellt werden, damit an dieser Stelle für eine klare Verkehrsregelung gesorgt ist.
- Ein zusätzlicher Zebrastreifen für die Fußgänger*innen zur Überquerung der Schagenstraße ist sinnvoll, weil die Autofahrer*innen dort sowieso warten müssen.

zu b) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Die Busspur an der Rombachstraße verhindert eine vernünftige Lösung für diesen Bereich. Sie sollte entfernt werden. Eine Verlegung in die Busspur in der Schagenstraße scheint möglich. Es gibt nur wenige Bäume, die bei einer Verlängerung der Busspur weichen müssten. Ein kleiner Baum auf dem Schulgelände ist vermutlich noch ein paar Jahre umsetzbar.
- Solange die Busspur bleibt, ist eine Verlegung in den Straßenraum mit gleichzeitiger Verengung der Fahrbahn am Zebrastreifen sinnvoll. Die Schüler*innen müssen vom Überholverkehr gesehen werden. Es ist überhaupt sinnvoll, dass der Verkehr an dieser Stelle langsamer wird. Manchmal rennen Schüler*innen über die Straße, um den Bus noch zu bekommen. Manchmal machen sie in der Gruppe einfach etwas Nicht-Vorhersehbares.
- Der Radweg sollte auf der Seite der Straße bleiben, sonst werden am Schultor Schüler*innen gefährdet.
- Der Zebrastreifen an der Rombachstraße vor dem Schultor sollte über den Fahrradweg gehen, um die Fußgänger*innen nicht zu gefährden. Dies sollte für die Fahrradfahrer*innen deutlich erkennbar sein.

zu c) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösung aus:

- Die Sträucher sollten entfernt und stattdessen Rasenflächen geschaffen werden. Ein freier Blick schafft Sicherheit für alle Beteiligten (s. Bilder auf der nächsten Seite). Dies hätte zusätzlich den Vorteil, dass man am Rand des Weges gehen kann und notfalls eine Ausweichfläche hätte.

zu d) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösung aus:

- Mit der Radvorrangroute Aachen-Brand sollten solche direkten Störungen des Radweges beseitigt werden.

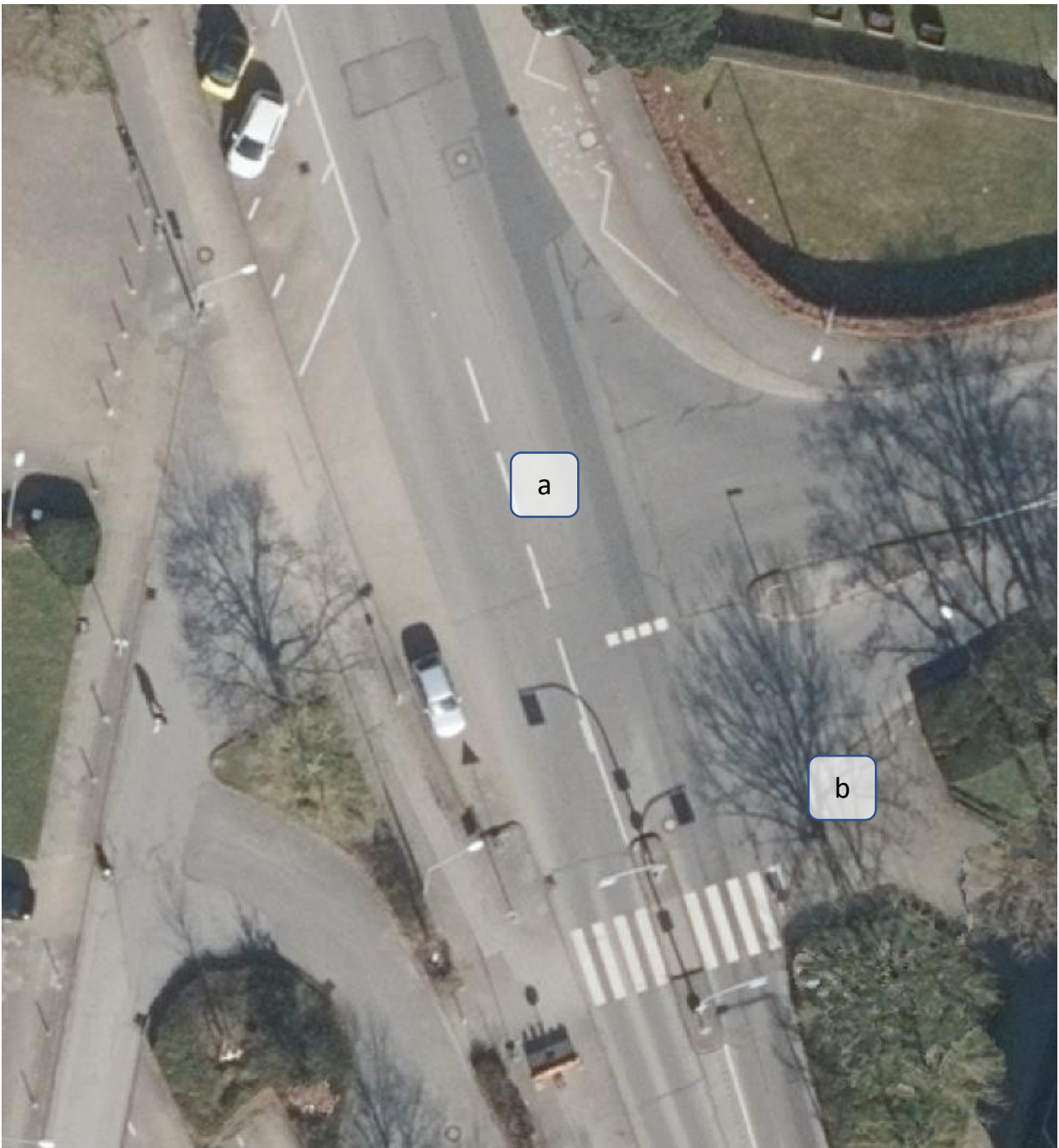


Fotos und Bearbeitung: Projektgruppe

zu e) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösung aus:

- Die Laufmarkierungen für Blinde sollten überprüft und sachgerecht gestaltet werden.

2. Situation an der Schwimmhalle Aachen-Brand



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 14.06.22)

Problembeschreibungen aus der Sicht der Projektgruppe:

- a) Die Überquerung des Wolferskauls am Schwimmbad in Richtung Markt oder umgekehrt, ist für Fahrradfahrer*innen ein riesiges Problem, weil die Kreuzung extrem groß und unübersichtlich ist. Eigentlich weiß man von beiden Seiten gar nicht so richtig, wie man fahren soll. Von der Gesamtschule kommend hat man das zusätzlich Problem, dass die Kreuzung in einer Linkskurve der Straße liegt. Parkende Autos behindern die Sicht für Autofahrer*innen und Fahrradfahrer*innen (s. Bild unten). Der Fahrradweg löst sich genau dort auf, wo man die Straße queren möchte und man steht irgendwo in der riesigen Einfahrt zur Schwimmhalle, wenn man die Straße überqueren möchte. Die Einordnung in den Abbiegeverkehr auf der Straße ist aufgrund der Verkehrssituation schwierig und gefährlich, auch weil viele Autofahrer*innen aus allen Richtungen an dieser Stelle zu schnell fahren. Für eine sichere Überquerung ist der Bereich zu groß und unübersichtlich. Zu Schulbeginn und Schulende, an Markttagen und bei Fußballspielen ist sehr viel Verkehr an dieser Stelle. Es bleibt für Schüler*innen also nur die regelmäßige Nutzung des Zebrastreifens, egal ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad, um die Straße sicher zu überqueren. Das ist für Fahrradfahrer*innen sehr umständlich. Hinzu kommt, dass die Wiedereinordnung in den Straßenverkehr in Richtung Markt an dieser Stelle trotz Rad-Vorrang-Route auch nicht so einfach möglich ist. In der Regel vermeiden Schüler*innen daher diesen Weg.



Foto: Projektgruppe

Vom Markt kommend ist die Situation fast genauso schwierig. Die Kreuzung öffnet sich sehr breit. Die Rombachstraße lässt sich nicht gut einsehen und die Sicht in den Wolferskaul ist durch die Bepflanzung am Zebrastreifen behindert. Fahrradfahrer*innen, die nicht wissen, wie sie an dieser Stelle sinnvoll fahren können, oder Angst vor der Überquerung des Wolferskauls haben, ordnen sich nach rechts ein und fahren sicher über den Busstreifen auf die Rombachstraße (s. Bild unten). Der Fahrradweg auf der gegenüber liegende Seite wird in dieser Situation fast nie benutzt. Das passiert, wenn überhaupt, erst an der Vennbahn oder an der Schule. Schüler*innen der Schule fahren hier gar nicht oder die ganze Strecke bis zum Zebrastreifen an der Gesamtschule auf dem Fußweg oder durch den Wolferskaulwinkel bis zur Rombachstraße und dann auf dem Fußweg. Während unserer Beobachtung sind drei (von drei) Fahrradfahrer*innen an dieser Stelle auf die Rombachstraße gefahren. Einer Fahrradfahrerin wurde dabei sogar die Vorfahrt von einer Autofahrer*in genommen, die mit hoher Geschwindigkeit von links kommend in die Rombachstraße gefahren ist, ohne die Fahrradfahrerin zu beachten. Auch einige Autofahrer*innen, die vom Markt kommen, fahren an dieser Stelle zu schnell und schneiden über Busspur in die Rombachstraße. Die Benutzung des Zebrastreifens zur Überquerung ist an dieser Stelle für Fahrradfahrer*innen ebenfalls sehr umständlich, denn die Straße ist an dieser Stelle sehr breit.



Foto: Projektgruppe

- b) Die Benutzung des Zebrastreifens ist für Fußgänger*innen und schiebende Fahrradfahrer*innen nicht sicher. Die Bepflanzung durch Büsche ist dort so hoch und unübersichtlich, dass Kinder für Autofahrer*innen auf dem Wolferskaul verdeckt werden, umgekehrt können vor allem kleine Kinder nicht gut in den Wolferskaul sehen (s. Bilder unten).



Fotos: Projektgruppe

Ein weiteres Problem sind die Poller, die im Kurvenbereich am Wolferskaul stehen. Sie sollen vermutlich das Parken in diesem Bereich verhindern, aber sie behindern auch Fußgänger*innen mit Rollator oder Kinderwagen, Rollstuhlfahrer*innen und schiebende Fahrradfahrer*innen (s. Bild unten).



Foto: Projektgruppe

Beurteilung von Lösungsvorschlägen und Vorschläge:

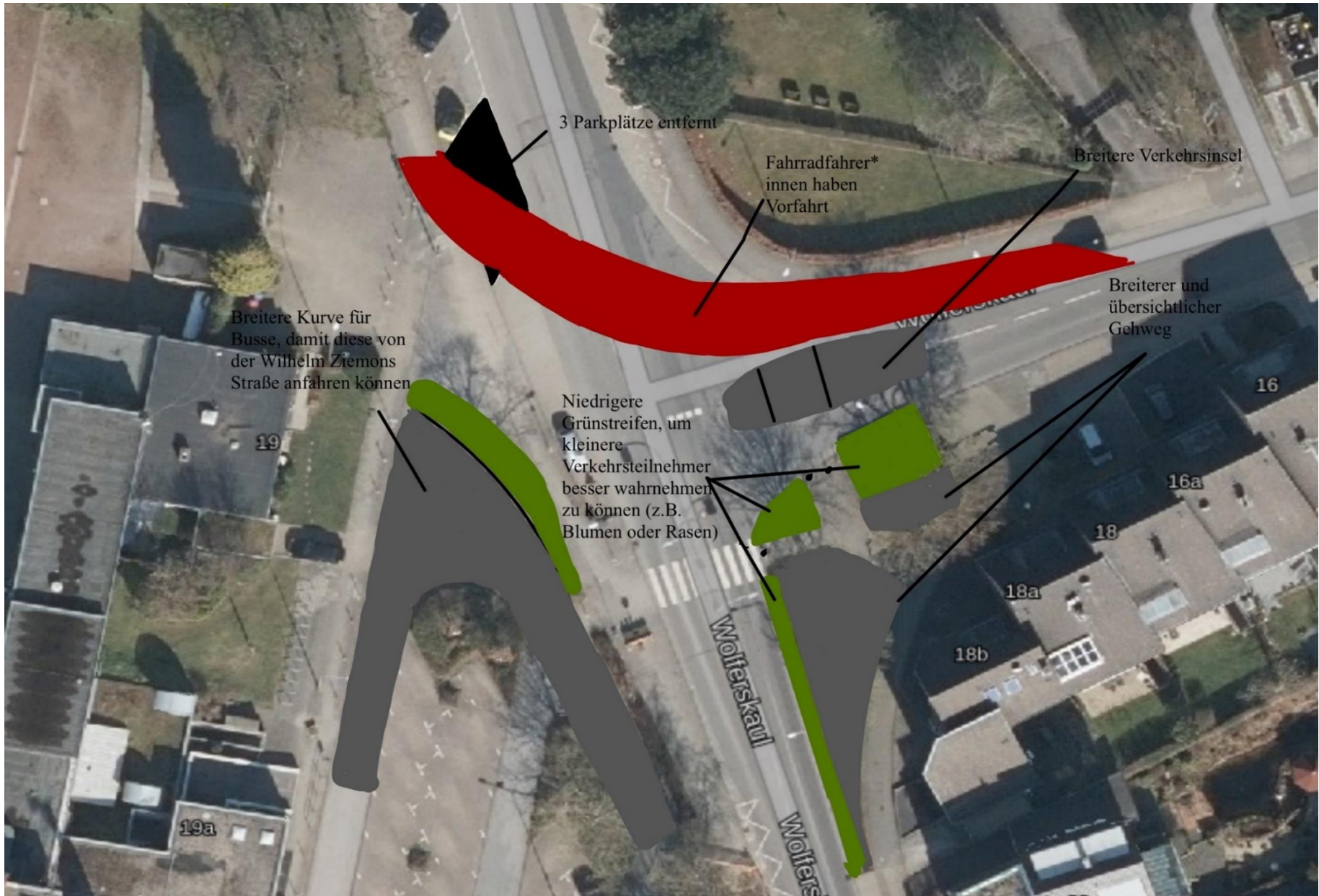
zu a) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösung aus (s. Bild auf übernächster Seite):

- Die Rad-Vorrang-Route sollte bei der Überquerung des Wolferskauls durchgängig Vorrang haben, wenn sie benutzt werden soll. Wir wünschen uns eine attraktive Lösung mit klarer und angenehmer Verkehrsführung für die Fahrradfahrer*innen sowie Stopp-Schildern für die Autofahrer*innen.
- Dafür müssen vermutlich zwei bis drei Parkplätze entfernt oder verlegt werden.
- Der ganze Kreuzungsbereich muss für Autofahrer*innen so weit wie möglich verengt werden (z.B.: Verbreiterung der Verkehrsinsel). Dies würde den Autoverkehr in alle Richtungen langsamer machen und die Sicherheit von Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen erhöhen.

- Die Zufahrt zur Schwimmhalle am Wolferskaul sollte geschlossen werden, um den Kreuzungsbereich zu entlasten. Nach unserer Einschätzung sollte es auch für Busse möglich sein, auf dem Parkplatz der Schwimmhalle zu wenden.

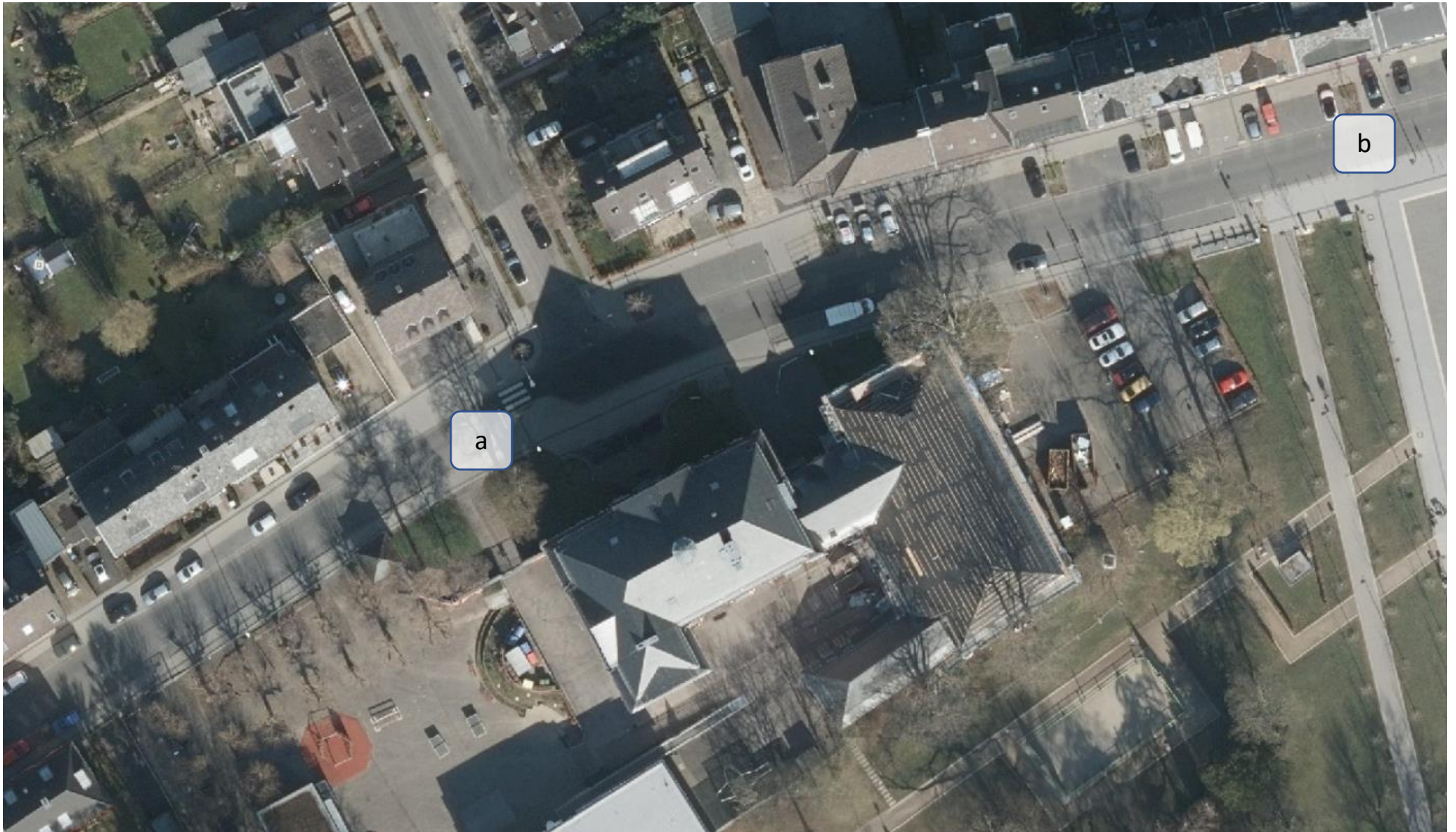
zu b) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösung aus (s. Bild auf nächster Seite):

- Die Sträucher sollten entfernt oder durch kleineren Bewuchs ersetzt werden, damit übersichtliche Sichtverhältnisse entstehen. Diesen niedrigen Bewuchs kann man dafür an anderen Stellen zusätzlich ergänzen.
- Die Poller sollten stark reduziert werden, damit die Situation barrierefrei wird.



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 14.06.22)

3. Situation an der Marktschule und am Brander Markt



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 21.06.22)

Problembeschreibungen aus der Sicht der Projektgruppe:

- a) Die Rad-Vorrangroute hat die Situation für Fahrradfahrer*innen auf der Marktstraße nicht verbessert, sondern eher verschlechtert. Die Geschwindigkeit einzelner Fahrzeuge hat sich eher erhöht, vermutlich weil die Straße jetzt durchgehend Vorfahrtsstraße ist. Es ist für Fahrradfahrer*innen nahezu unmöglich nebeneinander zu fahren, sie werden regelmäßig überholt und es wird durchaus gehupt, wenn Fahrradfahrer*innen keinen Platz zum Überholen von Autos lassen. Die Vorfahrtssituation für die Fahrradfahrer*innen ist zwar ganz eindeutig, wird aber oftmals nicht gewährt. Die betrifft die Ringstraße, den Zebrastreifen an der Marktschule sowie die Ein- bzw. Ausfahrt zur Rad-Vorrang-Route am Brander Markt. An der Ringstraße wird Fahrradfahrer*innen häufig die Vorfahrt genommen. Das starke Gefälle der Ringstraße verleitet Auto- und Fahrradfahrer*innen dazu, auf ihr viel zu schnell zu fahren. Der Zebrastreifen mit der Verengung der Fahrbahn ist für die Schüler*innen der Marktschule eine sichere und sinnvolle Überquerungshilfe der Marktstraße. Allerdings nutzen die Eltern von Kinder der Marktschule und auch Marktbesucher den Bereich vor dem Zebrastreifen (von der Schwimmhalle kommend), um dort rechtsseitig und verkehrswidrig zu halten oder zu parken. Die Schlange der Autos ist oft sehr lang und führt zu einer erheblichen Verengung der Fahrradstraße auf der rechten Seite. Autofahrer*innen, die vom Markt kommen, gehen im Grunde immer davon aus, dass sie vor den entgegenkommenden Radfahrer*innen Vorfahrt haben, weil das Hindernis aus ihrer Sicht im Gegenverkehr liegt und Fahrradfahrer*innen in der Ferne oft auch kaum wahrzunehmen sind (s. Bild auf der nächsten Seite). Das stellt vor allem für ungeübte Fahrradfahrer*innen im Fall der Begegnung auf diesem Stück ein erhebliches Problem dar. Am Zebrastreifen selbst ist die Situation fast noch gefährlicher, weil die rechtsseitige Bucht ganz oft dazu führt, dass Autos, die bergab und nicht selten mit überhöhter Geschwindigkeit vom Markt kommen, den entgegenkommenden Fahrradfahrer*innen die Vorfahrt nehmen und sich dabei im Recht fühlen. Im Bild auf der nächsten Seite ist die entgegenkommende Fahrradfahrerin kaum zu erkennen.



Foto: Projektgruppe

- b) Der Beginn bzw. das Ende der Fahrradstraße ist schräg angelegt und mit Barken verengt. Diese Barken sind bereits beschädigt (s. oberes Bild auf der nächsten Seite). Das Problem ist, dass nicht ausreichend Platz für eine sichere Begegnung von Fahrrad und Auto bzw. einen Überholvorgang ist. Autofahrer*innen sind an dieser Stelle nicht genügend vor- und umsichtig. In dieser Situation gefährden die Barken auch die Radfahrer*innen, da sie seitlich nicht ausweichen können. Die Autos, die an Markttagen überall in diesem Bereich parken und halten, verschärfen die Problematik. Die Schilder, die zur Erläuterung der Fahrradstraße aufgestellt sind, können von fahrenden Autofahrer*innen gar nicht wahrgenommen werden, weil sie zu viele Informationen enthalten (s. unteres Bild auf der nächsten Seite).



Fotos: Projektgruppe

Vorschläge:

zu a) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösung aus:

- Das Einhalten der Verkehrsregeln auf der Fahrradstraße sollte regelmäßig kontrolliert werden, damit allen Verkehrsteilnehmer*innen klar wird, dass der Stadt Aachen die Fahrradstraße wichtig ist, und sich die Regeln etablieren.
- Der Zebrastreifen an der Marktschule sollte beidseitig verengt sein, damit den Autofahrer*innen die Vorfahrtsregel an dieser Stelle bewusst und die Sicht verbessert wird.

zu b) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösung aus:

- Die Barken sollten abgebaut werden. Um die Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen an dieser Stelle zu reduzieren, schlagen wir eine Bodenschwelle vor (s. Bild unten).
- Die Beschilderung sollte vereinfacht und auf das Wesentliche reduziert werden (Beispiel siehe Bild auf der nächsten Seite).

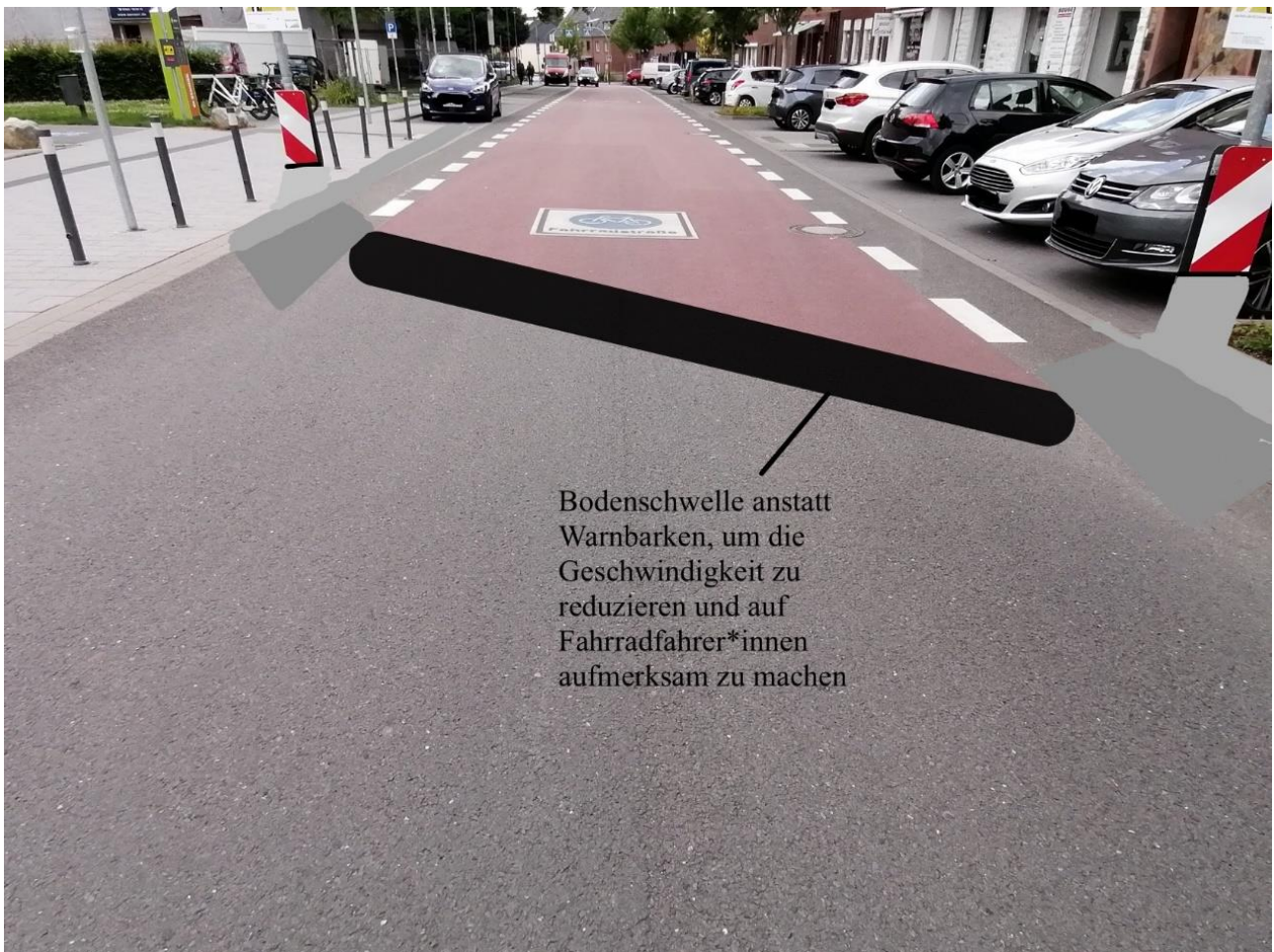
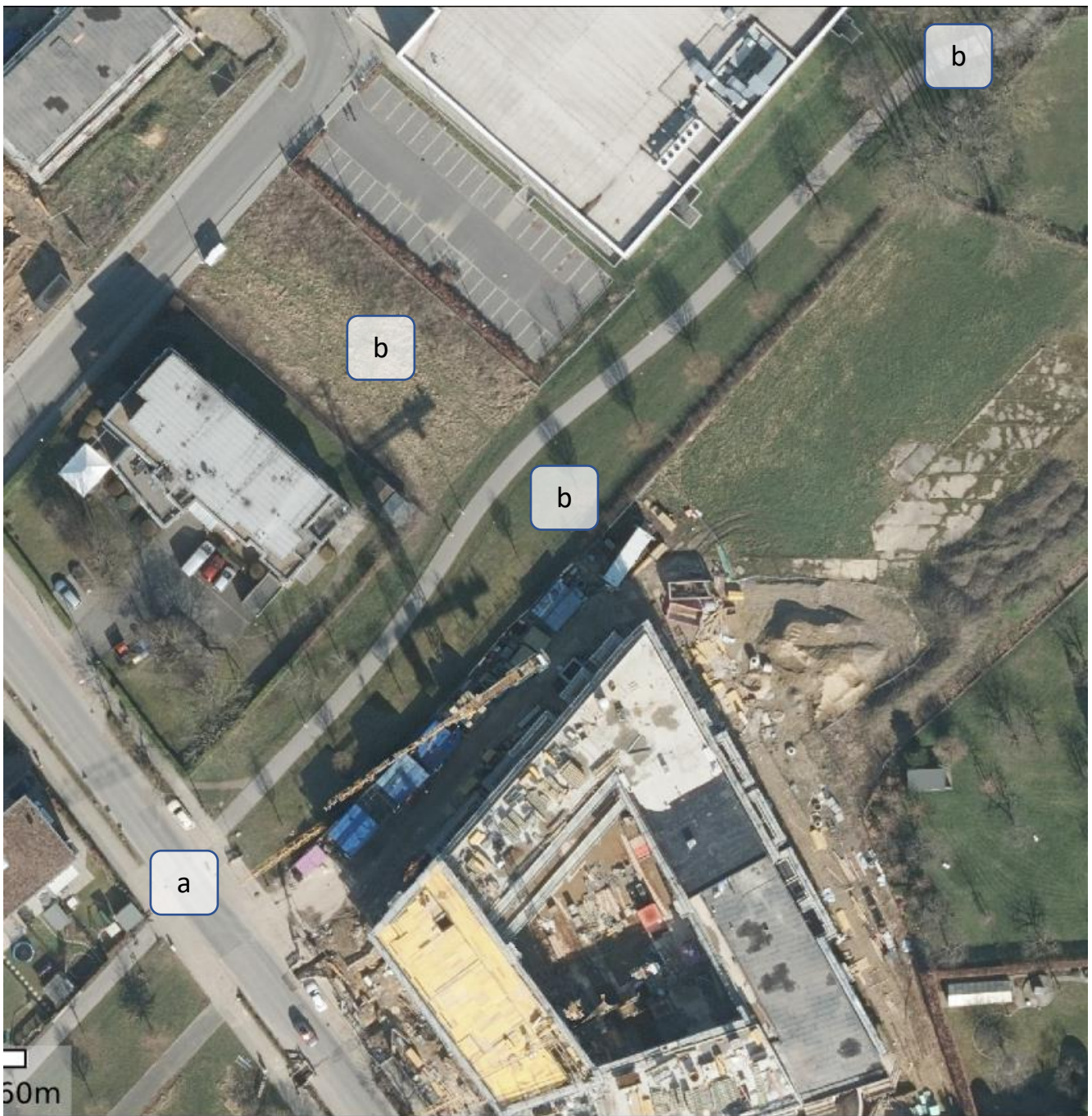


Foto und Bearbeitung: Projektgruppe



Bild: Stadt Aachen, Bearbeitung: Projektgruppe

4. Situation bei der Überquerung der Rombachstraße auf der Vennbahn



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 21.06.22)

Problembeschreibungen aus der Sicht der Projektgruppe:

- a) Die Überquerung der Rombachstraße an der Vennbahn ist vor allem zu Schulbeginn und -ende schwierig, weil es dann ein hohes Verkehrsaufkommen auf der Rombachstraße gibt. Von der Schule kommend ist die Situation besonders schwierig, denn man hat Gegenverkehr auf dem Fahrradweg und die kreuzende Vennbahn ist aufgrund eines Gartenschuppens überhaupt nicht einsehbar.

Hinzu kommen möglicherweise auch noch überholende Fahrradfahrer*innen, sodass an dieser Stelle manchmal selbst das Anhalten schwierig ist (s. Bild unten).



Foto: Projektgruppe

Insgesamt ist zurzeit unklar, wo Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen die Straße genau überqueren dürfen oder sollen (s. Bilder auf der nächsten Seite). Es gibt keine klaren Wegmarkierungen. Parkende Autos und Schilder erschweren die Orientierung. Während unserer Ortsbegehung hat uns ein älteres Ehepaar angesprochen, warum denn die kurzzeitige Fahrbahnverengung wieder entfernt worden sei, das wäre sehr sinnvoll gewesen.



Foto: Projektgruppe

- b) Die Planungen zum Pocketpark an der Vennbahn sind mit den Planungen des Überweges verknüpft. Es stellt sich die Frage, wie die Fahrradfahrer*innen an dieser Stelle geführt werden sollen, um die Anwohner*innen, die sich im Park aufhalten, zu schützen. Außerdem muss geklärt werden, wo möglicherweise getrennte Wege von Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen wieder

zusammen kommen. Eine etwas problematische Stelle im weiteren Verlauf kann dabei vielleicht zusätzlich in den Blick genommen werden. In Richtung Trierer Straße macht die Vennbahn einen Schwenk, der durch Bäume verdeckt ist. An dieser Stelle kommt es zu Gefährdungen von Fußgänger*innen oder durch Hunde, wenn die Fahrradfahrer*innen zu schnell unterwegs sind oder die Kurve schneiden (s. Bild unten). Die abschüssige Vennbahn begünstigt in Richtung Trierer Straße ein zu hohes Tempo von Fahrradfahrer*innen.



Foto: Projektgruppe

Beurteilung von Lösungsvorschlägen und eigene Vorschläge

zu a) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Auch aus unserer Sicht hat sich der kurzzeitig durchgeführte Versuch, eine Bucht zur Überquerung auf der Straßenseite der Schule anzubringen, sehr bewährt. Fahrradfahrer*innen konnten dort von der Schule kommend mit Handzeichen in die Bucht einbiegen, abbremsen und – falls nötig – absteigen. Die Überquerung der Rombachstraße war durch den stark verlangsamten Autoverkehr sehr leicht möglich, weil immer eine Verkehrslücke zu finden gewesen ist.
- Die Querung der Vennbahn sollte übersichtlich gestaltet sein und möglichst freie Sichtachsen bieten. Da sich der Gartenschuppen nicht mehr entfernen lässt, sollte der Kreuzungsbereich

möglichst weit in Richtung Schwimmhalle verschoben werden. Dazu folgen später weitere Überlegungen.

- Zwischenzeitlich wäre das Anbringen eines Spiegels für die Fahrradfahrer*innen sicherlich sehr hilfreich, damit sich kreuzende Radfahrer*innen frühzeitig sehen. Die Fahrbahn sollte verengt werden.

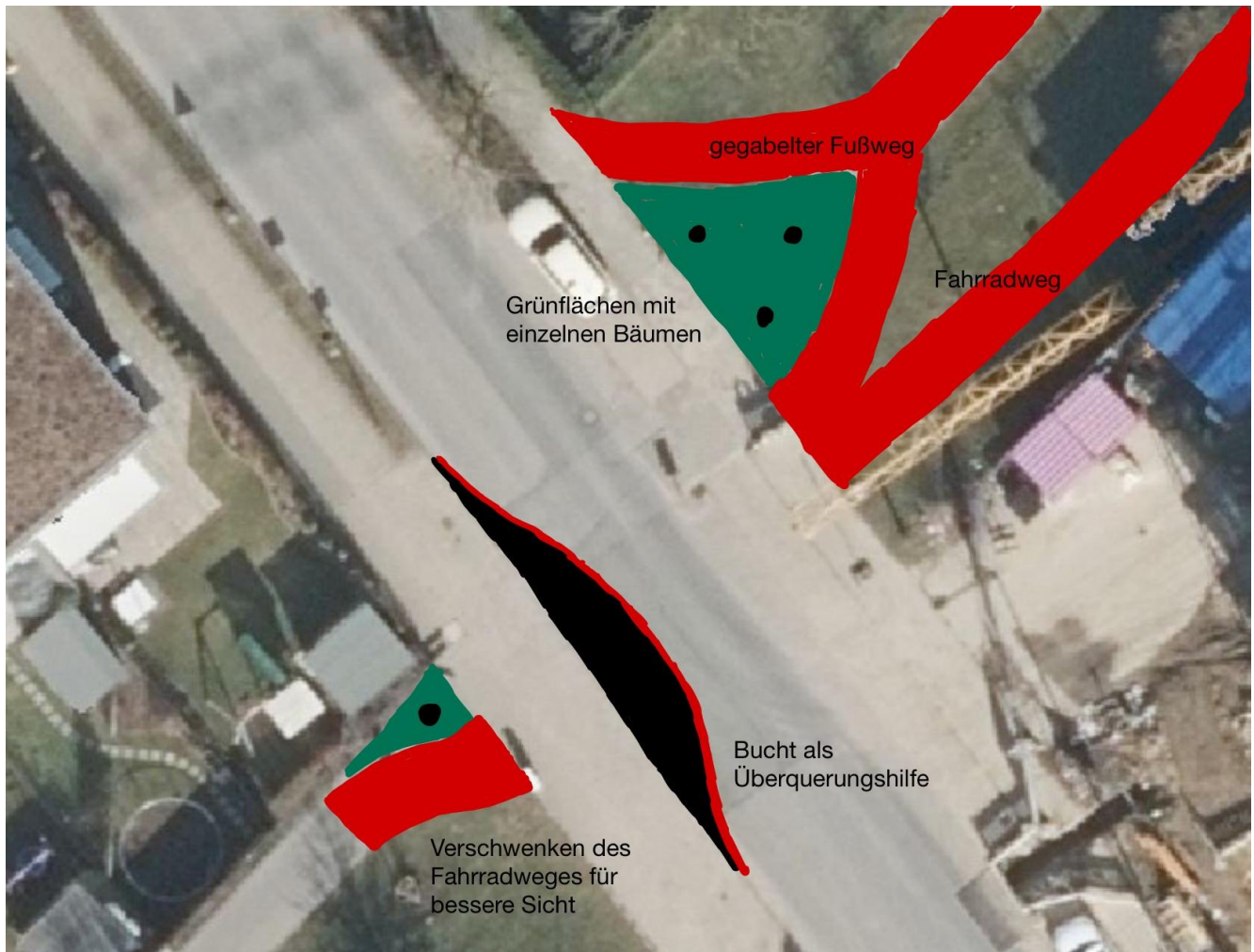
zu b) Als Schüler*innen sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Aufgrund der hohen Dichte an Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen und Hunden auf dem Wegstück zwischen Rombachstraße und Trierer Straße macht es Sinn, Fuß- und Radweg möglichst weit voneinander zu trennen.
- Weiterhin macht es Sinn, den Radweg zu verlegen, damit die Interessen von Fahrradfahrer*innen am Pocketpark nicht mit denen von Fußgängerinnen kollidieren. Auf diese Weise würde möglicherweise auch die Problematik mit dem Schwenk an der Vennbahn entschärft (s. Bild unten).



Foto und Bearbeitung: Projektgruppe

- Damit dieser Fahrradweg auch bei schlechtem Wetter angenommen wird, sollte er asphaltiert sein. Das Wegstück steht regelmäßig unter Wasser.
- Entsprechend ergeben sich für die Überquerung der Rombachstraße verschiedene Möglichkeiten der Gestaltung. Wir bringen auf der Grundlage der von uns genannten Argumente folgenden Vorschlag in die Diskussionen ein:



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 21.06.22), Bearbeitung: Projektgruppe

5. Situation bei der Überquerung der Rombachstraße auf der Vennbahn



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 27.06.22)

Problembeschreibungen aus der Sicht der Projektgruppe:

- a) Aus verkehrstechnischer Sicht ist diese Kreuzung und vor allem die Position „a“ ein absoluter Hotspot. Fahrradfahrer*innen kommen von allen Seiten, ohne dass dies die Radfahrer*innen auf der Vennbahn immer wissen und einsehen können (s. Foto unten). Das Vennbahncenter und die Bushaltestelle sorgen zusätzlich für Fußgänger*innen aus allen Richtungen. Hinzu kommt, dass die Fahrradfahrer*innen von der Rombachstraße kommend oft zu schnell unterwegs sind. Außerdem fahren die Autofahrer*innen, die vom Vennbahncenter kommend nach rechts in Richtung Brander Markt abbiegen, aufgrund der Ampelphasen noch, wenn die Ampel für die Fußgänger*innen, die die Trierer Straße bei „a“ überqueren wollen, schon grün anzeigt. In Anbetracht dieser Situation ist es erstaunlich, wie wenig wirklich kritische Situationen man an dieser Stelle erlebt. Offensichtlich sind viele Verkehrsteilnehmer*innen aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf der Trierer Straße sensibilisiert und verhalten sich mit entsprechender Vorsicht.



Foto: Projektgruppe

- b) Auf der gegenüberliegenden geht die Vennbahn mit der Karl-Kuck-Straße in eine Fahrrad- und Einbahnstraße (in Richtung Trierer Straße) über. An dieser Stelle treten mehrere gravierende Probleme auf. Eine immer wieder auftretende Situation ist, dass Autos, die von der Tankstelle auf die Trierer Straße einbiegen, Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen gefährden, die bei „Grün“ die Straße überqueren. Der Grund ist der folgende: Die Autofahrer*innen stehen in einem spitzen Winkel zur Trierer Straße und schauen weit nach hinten, um den Verkehr auf der Trierer Straße zu

beobachten (s. Foto unten). Das Einfädeln ist bei der hohen Verkehrsdichte nicht einfach. Wenn die Autos auf der Trierer Straße langsam fahren oder verlangsamen, weil die Ampel rot anzeigt, sehen manche Autofahrer*innen ihre Chance gekommen und fahren – bisweilen mit hoher Beschleunigung – auf die Trierer Straße, ohne auf die Fußgänger*innen oder Fahrradfahrer*innen zu achten. Tückisch ist, dass diese Verkehrsteilnehmer*innen meistens nicht direkt grün bekommen, manchmal aber eben doch. Die Ampelschaltungen sind nicht „verlässlich“, manchmal fallen Phasen aus. Einige Autofahrer*innen sind vermutlich trotz der Haltelinie der Meinung, dass sie als Abbieger an dieser Stelle bei „Rot“ gar nicht halten müssen. Die Haltelinie hilft wenig. Sie wird oft auch deshalb überfahren, weil einbiegende Autofahrer*innen die rote Ampel nutzen wollen, um sich in den Verkehr auf der Trierer Straße einzuordnen. Sie fahren dann oft bis an die gestrichelte Linie und verengen die Durchfahrt für den sich begegnenden Fahrradverkehr. Manche Autofahrer*innen fahren auch bei „Rot“ los, wenn keine Verkehrsteilnehmer*innen mehr die Straße überqueren. Schnell fahrende Fahrradfahrer*innen aus der Fahrradstraße können sie dabei nicht rechtzeitig wahrnehmen.



Foto: Projektgruppe

Eine weitere Problematik ist, dass die Karl-Kuck-Straße in der Realität genaugenommen weder eine Fahrradstraße noch eine Einbahnstraße ist. Es handelt sich um eine typische Durchgangsstraße, die von einer Vielzahl von Autofahrer*innen als Abkürzung benutzt wird. Von der Trierer Straße oder der Tankstelle kommen regelmäßig Autos, die in die Karl-Kuck-Straße abbiegen. Dieser Verkehr beachtet den Vorrang der Fahrradfahrer*innen überhaupt nicht. Viele Autofahrer*innen, die dort regelmäßig fahren, wissen nicht einmal, dass hier eine Fahrradstraße vorliegt. Wenn Fahrradfahrer*innen wie auf dem Foto auf der vorangegangenen Seite Gegenverkehr haben, haben sie ein Problem, denn sie können aufgrund der engen Straße mit dem hohen Kantstein kaum ausweichen. Nicht wenige Fahrradfahrer*innen weichen an dieser Stelle – man bedenke: auf einer Fahrradstraße – auf den Fußweg an der Hecke aus. Auf dem Foto auf der nächsten Seite kann man an der regennassen Fahrspur erkennen, dass eine Fahrradfahrer*in genau das kurz zuvor gemacht hat. Beim Einbiegen auf den rot markierten Fahrradweg wird der Kantstein zu einem weiteren Problem. Bei schräger Anfahrt besteht die Gefahr eines Sturzes. Einem von uns ist das an dieser Stelle schon passiert. Ein verschärfendes Problem ist, dass man ganz oft auch noch Gegenverkehr durch Fahrradfahrer*innen hat. All dieser Fahrradverkehr muss irgendwie auf der roten Markierung zwischen Schild (Vorfahrt achten) und Ampel durchkommen. Das Schild steht dem sich begegnenden Fahrradverkehr offensichtlich im Weg. Die Ausweichbewegung auf den Fußweg an der Hecke gelten daher sogar in beide Fahrtrichtungen. Während Fahrradfahrer*innen vom Brander Bahnhof kommend die Straße aufgrund der Verkehrsführung auf Höhe des Verkehrsschildes überqueren, werden die entgegenkommenden Fahrradfahrer*innen auf den Fußweg an der Hecke gedrängt und fahren dort bis zur nächsten Absenkung des Fußweges. Manchmal versperrt auch einfach ein entgegenkommendes Fahrzeug die Einfahrt in die Fahrradstraße. Man muss nämlich jederzeit in falscher Richtung zur Einbahnstraße mit Autoverkehr rechnen. Auf dem sehr kurzen Stück Einbahnstraße riskieren viele Autofahrer*innen das Fahren entgegen der Einbahnstraße. Selbst LKWs fahren diese Abkürzung in beide Richtungen, obwohl sie gar nicht zugelassen sind. Es handelt sich in vielen Fällen um abgekürzte Fahrten zu dem Wohngebiet „An der Unterbahn“, zum Kabelwerk Rhenania oder zum Lokal „Brander Bahnhof“. Es kommt sogar vor, dass Fahrzeuge von der Trierer Straße stadtauswärts kommend in die Karl-Kuck-Straße abbiegen oder vom Vennbahncenter kommend geradeaus über die Trierer Straße fahren, obwohl beides nicht zulässig und sehr gefährlich ist.



Foto: Projektgruppe

- c) Die Situation für Fußgänger*innen am Eingang des Vennbahncenters ist in Anbetracht der großen Anzahl von Menschen, die nicht mit dem Auto zum Einkaufen fahren, bemerkenswert schlecht. Die Fotos sprechen an diesen Stellen fast für sich.



Fotos: Projektgruppe

Da dieser Weg auch für die SchülerInnen der kürzeste Schulweg ist, sind zu bestimmten Tageszeiten Massen von Schüler*innen, die die Bushaltestellen an der Trierer Straße benutzen, auf diesen Wegen unterwegs. Besonders schwierig sind die Wege allerdings für Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl. Ein weiteres Problem ist dabei, dass auch viele Fahrradfahrer*innen in Richtung Gesamtschule auf diesem Weg unterwegs sind, obwohl die Radschulwegroute über die Vennbahn läuft. Ein Grund ist neben der etwas kürzeren Strecke sicherlich, dass die Fahrradfahrer*innen auf diesem Weg den Zebrastreifen an der Schule zur sicheren Überquerung der Rombachstraße nutzen können. Die Überquerung der Rombachstraße auf der Vennbahn ist morgens aufgrund des Verkehrs nicht einfach.

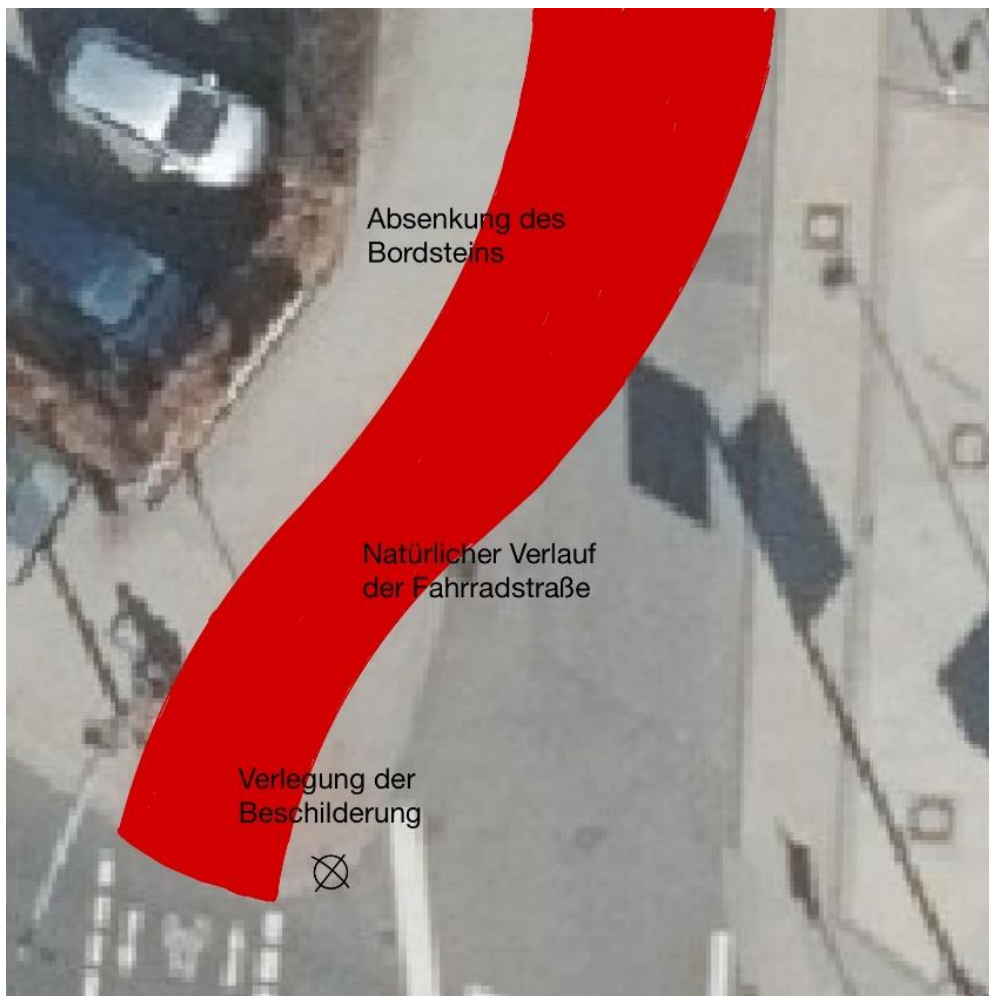
Vorschläge:

zu a) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Möglicherweise macht es Sinn, durch Beschilderung die Fahrradfahrer*innen auf der Vennbahn von der Rombachstraße auf den beidseitig querenden und vorfahrtsberechtigten Radverkehr aufmerksam zu machen.
- Die Ampelphasen sollten so eingestellt werden, dass die Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen nicht regelmäßig bei „Grün“ noch von abbiegenden Autos gefährdet werden.
- Die Ampel sollte tagsüber auf Dauerbetrieb geschaltet werden, damit die Abfolge der Lichtzeichen verlässlich ist.

zu b) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Es sollte geprüft werden, ob die Karl-Kuck-Straße an dieser Stelle für den Autoverkehr vollständig gesperrt werden kann. Fahrrad- und Einbahnstraße lassen sich auf diesem extrem kurzen Stück vermutlich niemals durchsetzen.
- Der Kantstein auf der Seite der Hecke sollte entfernt bzw. abgesenkt werden, um Fahrradfahrer*innen auch auf dieser Seite grundsätzlich ein Ausweichen zu ermöglichen.
- Der Verlauf des Radweges ist natürlich und ohne Hindernisse wie Schilder zu gestalten, um den Vorrang der Vennbahn und der Fahrradstraße zu betonen (s. Foto unten).

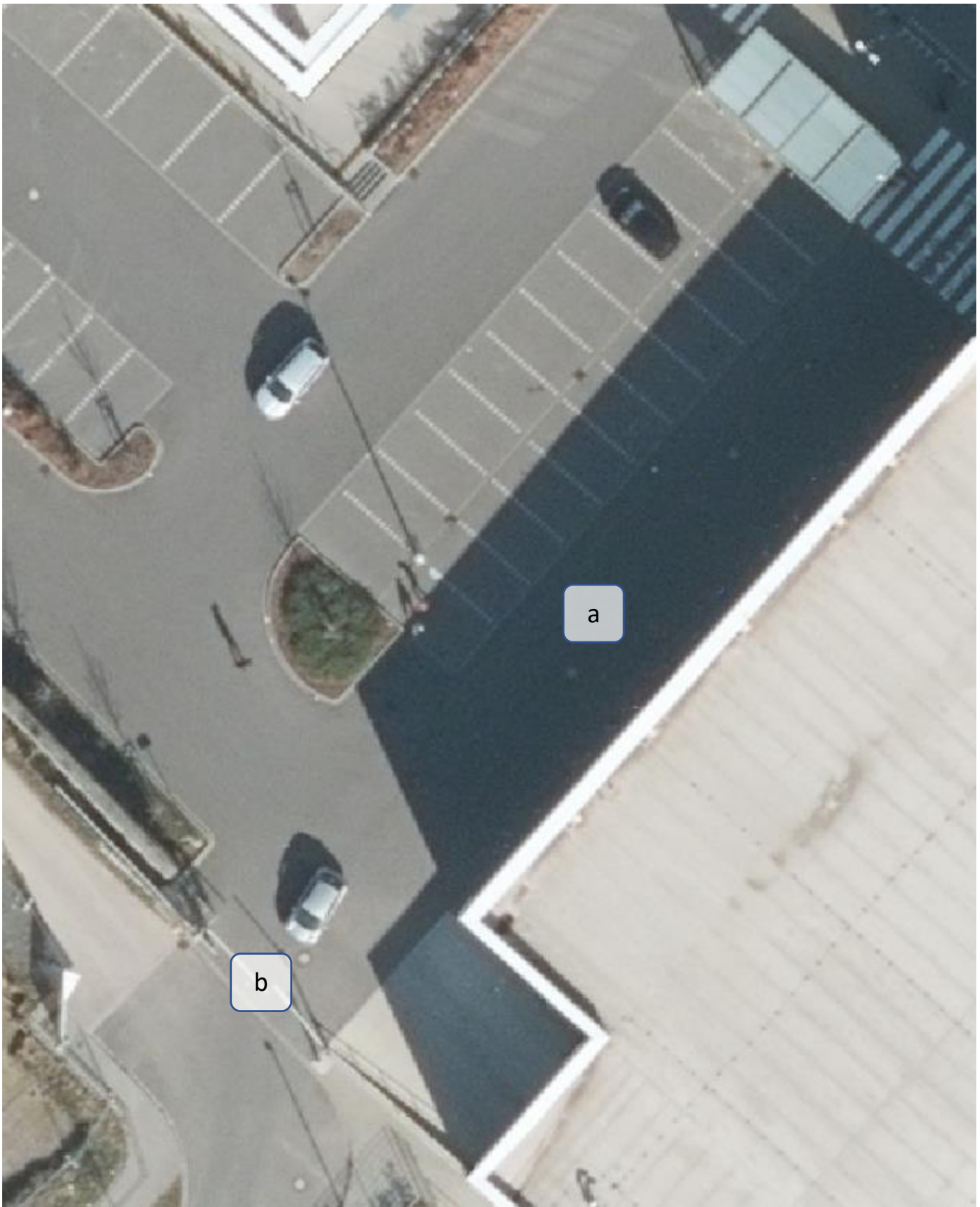


Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 27.06.22), Bearbeitung: Projektgruppe

zu c) Als Schüler*innen sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Die Ampel sollte so verlegt werden, dass sie nicht Fußweg versperrt.
- Der Fußweg auf der linken Seite von der Trierer Straße kommend sollte verbreitert werden. Es sieht so aus, als ob auf dieser Seite Platz für eine solche Verbreiterung wäre.

6. Situation im hinteren Bereich des Vennbahncenters



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 29.06.22)

Problembeschreibungen aus der Sicht der Projektgruppe:

- a) Im hinteren Bereich des Vennbahncenters gibt es – abgesehen von einem schmalen Sicherheitsstreifen – keinen Fußweg (s. Fotos unten). Gleichzeitig ist die Sicht durch das Gebäude und durch den Abstellbereich für die Einkaufswagen stark beschränkt. Manchmal halten zusätzlich LKWs am Gebäude. Trotzdem gibt es in diesem Bereich sehr viele Fußgänger*innen, die aus den Wohngebieten im Brander Feld kommen. Dieser Weg ist nicht nur ein typischer Einkaufsweg, sondern auch eine kurze Verbindung zur Bushaltestelle an der Ringstraße. Auch die Schüler*innen nutzen diese Verbindung. Zu Schulbeginn und -ende treten sie durchaus in Massen auf, viele fahren mit dem Fahrrad. Da all diese Verkehrsteilnehmer*innen auf der Straße gehen müssen, kommt es immer wieder zu den typischen Konflikten mit den parkenden Autos. Einer von uns ist in diesem Bereich – allerdings auf dem Fahrrad – von einem rückwärts ausparkenden Auto angefahren worden.



Foto: Projektgruppe

- b) Auf dem Bild oben ist zu erkennen, dass der natürliche Weg für Fußgänger*innen geradlinig verläuft, also am Vennbahncenter auf der linken und hinter dem Vennbahncenter auf der rechten Straßenseite. Dies führt an dem entsprechenden Eingangstor zwangsläufig zu Konflikten zwischen Fußgänger*innen und Autofahrer*innen. Dieser Bereich ist im Grunde vollkommen ungeregelt (s. Foto auf der nächsten Seite).



Foto: Projektgruppe

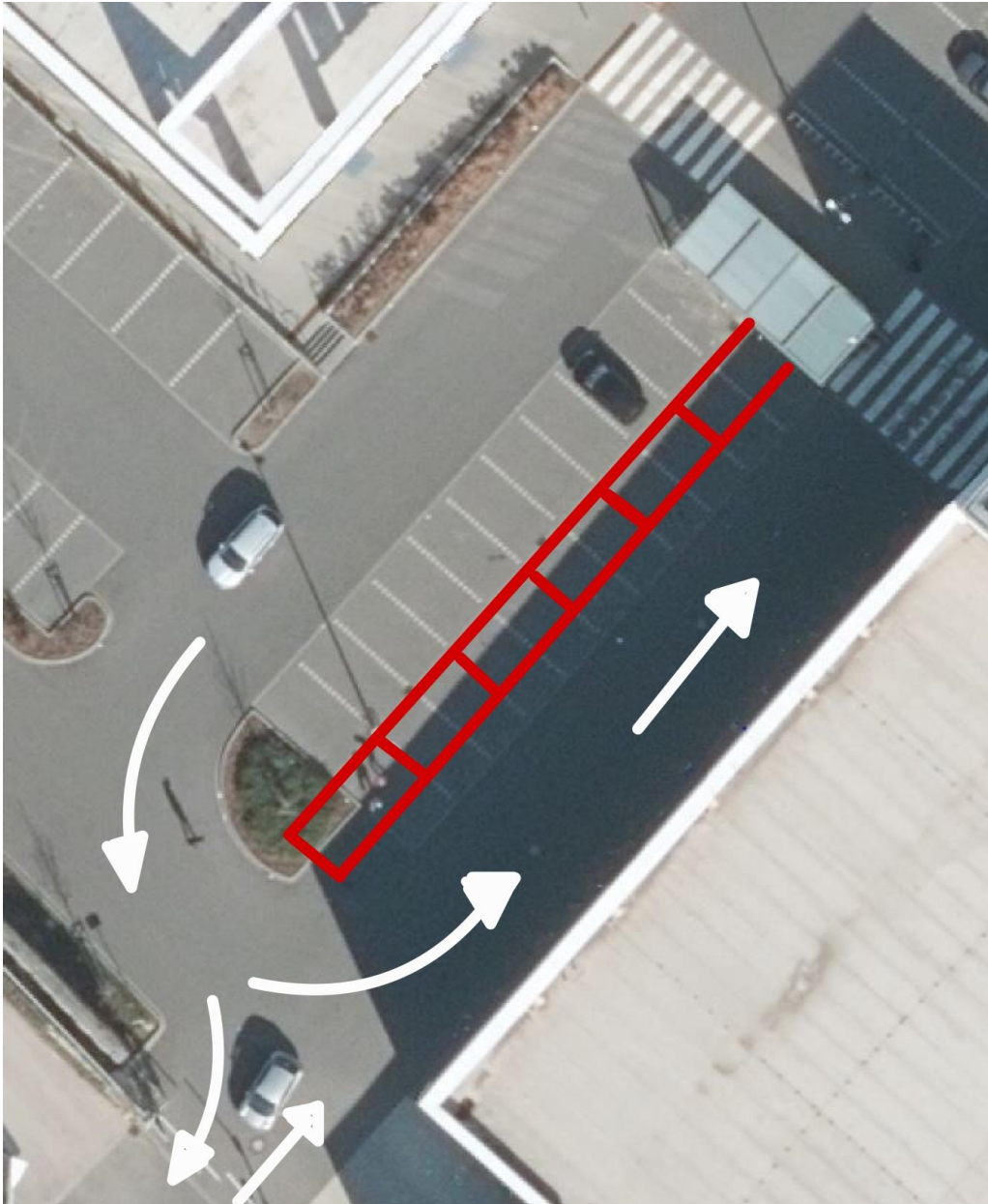
Vorschläge:

zu a) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Um etwas Platz für die Fußgänger*innen zu gewinnen und somit den Einkaufsweg sicherer zu machen, sollten die Parkplätze in diesem Bereich in Fahrtrichtung ausgerichtet werden. Das wird die Zahl der Parkplätze leider um fünf Parkplätze verringern. Dies hätte aber den zusätzlichen Vorteil, dass das Ausparken sicherer wird, weil die Sichtverhältnisse sicherer sind (s. Bild auf der nächsten Seite).
- Vermutlich macht es Sinn, ein Einbahnstraßensystem auf dem Parkplatz zu installieren, um den Begegnungsverkehr zu verhindern. Wird der Verkehr so geführt, wie gezeichnet, könnten weiterhin Fahrzeuge zum Be- oder Entladen am Gebäude halten.

zu b) Als Projektgruppe sprechen wir uns für folgende Lösungen aus:

- Auch wenn wir nicht genau wissen, welche Möglichkeiten es gibt, den Übergang an dieser Stelle zu regeln, sollten die Fußgänger*innen aus dem Brander Feld einen eindeutigen Weg haben, auf dem sie sicher und geregelt gehen können.



Quelle: TIM-online (Abrufdatum: 29.06.22), Bearbeitung: Projektgruppe

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 12: DOKUMENTATION DER ERGEBNISSE DER ONLINE- ELTERNBEFRAGUNG

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0



Mobilitätskonzept Aachen-Brand

Ergebnisse der Elternbefragung

Zusammenfassung Ergebnisse der Elternbefragung zum Mobilitätskonzept Aachen-Brand

- 152 Personen mit Kindern im Haushalt nahmen an der Online-Befragung vom 19.05. bis 30.08.2022 teil.
- Die Haushalte verfügen über zahlreiche Mobilitätsressourcen: 97% verfügen über einen, 55% über zwei Pkws im Haushalt. Fahrräder gibt es im Durchschnitt 3,5 im Haushalt. Die Befragten gaben an, dass in 43% der Haushalte ein Pedelec/ E-Bike und in 29% der Haushalte mind. eine Zeitfahrkarte für den ÖPNV vorhanden ist.
- Für den Weg zum Kindergarten werden überwiegend Fahrrad (wöchentlich 69 %) & Pkw (wöchentlich 63 %) genutzt. Wege zu Fuß und mit dem Rad werden überwiegend als nicht hinreichend sicher bewertet. Häufig genannte Gründe sind fehlende, teilw. nicht ausreichende Geh-/ Radwege, zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten und unübersichtliche Straßenüberquerungen.
- Zur (Grund-)Schule kommen die Kinder mehrheitlich zu Fuß / mit Rad, teilw. auch mit Pkw (Hol- und Bringverkehre). Häufige Gründe für unsichere Fuß- und Radwege sind hohes Kfz-Aufkommen im Schulumfeld, Geschwindigkeitsüberschreitungen, gefährliche & unübersichtliche Kreuzungen.
- Die Verkehrssicherheit wird auch im unmittelbaren Wohnumfeld als verbesserungswürdig bewertet. Häufige Gründe für Unsicherheit beim Zufußgehen sind schlechte Einsehbarkeit an Kreuzungen (parkende Pkws) und zu hohe Pkw-Geschwindigkeiten in Wohnvierteln. Unsicherheiten beim Radfahren resultieren häufig aus lückenhafter Radinfrastruktur, kritischer Führung an Kreuzungen und Haltestellen, schmalen Geh-/Radwege und zugeparkten Kreuzungen.
- Die Mehrheit der Befragten kann sich mehr Nahmobilität mit Kindern vorstellen. Die Befragten wünschen sich u.a. mehr Verkehrsberuhigung, v. a. im Schulumfeld, besser einsehbare Kreuzungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, familienfreundliche Bustarife, Direktverbindungen mit dem Bus, Lastenradsharing.

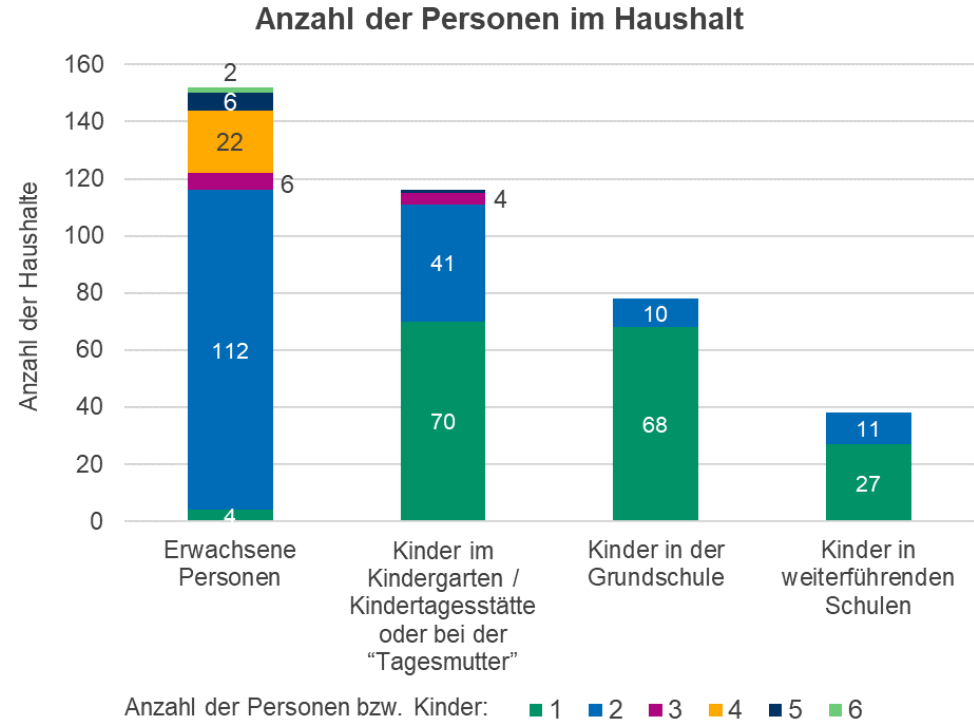
Online-Elternbefragung im Rahmen des Mobilitätskonzepts Aachen-Brand

Steckbrief Online-Elternbefragung Pestalozzi-Grundschule

Befragungszeitraum	19. Mai bis 30. August 2021
Teilnehmer	152 Eltern aus Aachen Brand 135 Teilnehmer:innen mit Wohnort in Aachen-Brand 12 Teilnehmer:innen mit Wohnort außerhalb Brands *5 Teilnehmer:innen ohne Angabe des Wohnorts
Ziele	Teilprojekt zur Kinder- und Jugendmobilität im Rahmen des Mobilitätskonzepts Aachen-Brand
Inhalte	<ol style="list-style-type: none">1 Haushalt und Mobilitätsressourcen2 Mobilität auf Kindergartenwegen3 Mobilität auf (Grund-) Schulwegen4 Mobilität mit Kindern auf Alltagswegen

Zusammensetzung der Teilnehmer:innen

- 152 teilnehmende Eltern
- Durchschnittliche Haushaltsgröße: 1,8 Personen
- Anzahl & Alter Kinder der Teilnehmenden:
 - 115 Kindergartenkinder,
 - 78 Grundschul Kinder,
 - 38 Kinder in weiterführenden Schulen



Zahlreiche Mobilitätsressourcen in den Haushalten der Befragten vorhanden



148 Teilnehmer:innen verfügen über mind. 1 Pkw im Haushalt, 55 % der Haushalte haben 2 oder mehr Pkws im Haushalt (Ø 1,6 Pkw)



144 Haushalte verfügen über mindestens 1 Fahrrad im Haushalt, im Durchschnitt sogar über 3,5 Fahrräder



In 66 Haushalten der Teilnehmenden gibt es ein E-Bike/Pedelec (43 %)

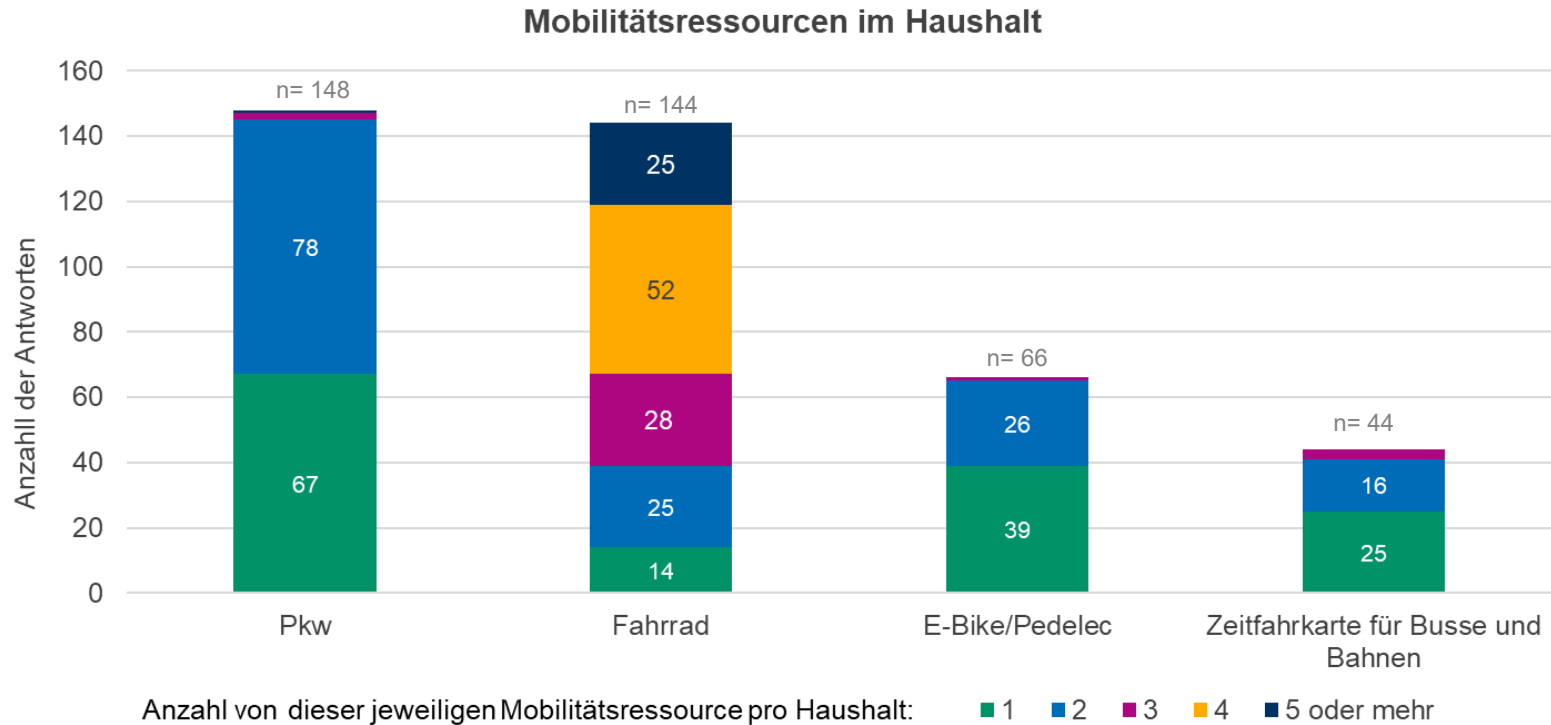


In 44 Haushalten gibt es mindestens 1 Zeitfahrkarte für den ÖPNV (29 %)



22 „sonstige“ genannte Verkehrsmittel, z. B. E-Scooter (n=2), Fahrradanhänger (n=5), Kinder-Tretroller (n=8), Laufrad (n=2), Lastenfahrrad (n=3), Motorrad (n=2)

Zahlreiche Mobilitätsressourcen in den Haushalten der Befragten vorhanden



Angaben in absoluten Nennungen

Kindergartenwege zu Fuß und mit dem Rad überwiegend als nicht hinreichend sicher bewertet



Bei 108 Teilnehmer:innen leben Kinder im Kindergartenalter im Haushalt



Fahrrad (wöchentlich 69 %) & Pkw (wöchentlich 63 %) werden am häufigsten für Wege zu Kindergarten / Kita / Tagesmutter genutzt



Als ‚weniger sicher‘ bzw. ‚unsicher‘ bewerten 46 % der Zufußgehenden und 62 % der Radfahrenden ihre Wege – bzw. die Wege ihrer Kinder – zur Kita



Gründe für unsichere Fuß- und Radmobilität sind: fehlende, teilw. nicht ausreichende Geh- / Radwege, zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten, unübersichtliche Straßenüberquerungen

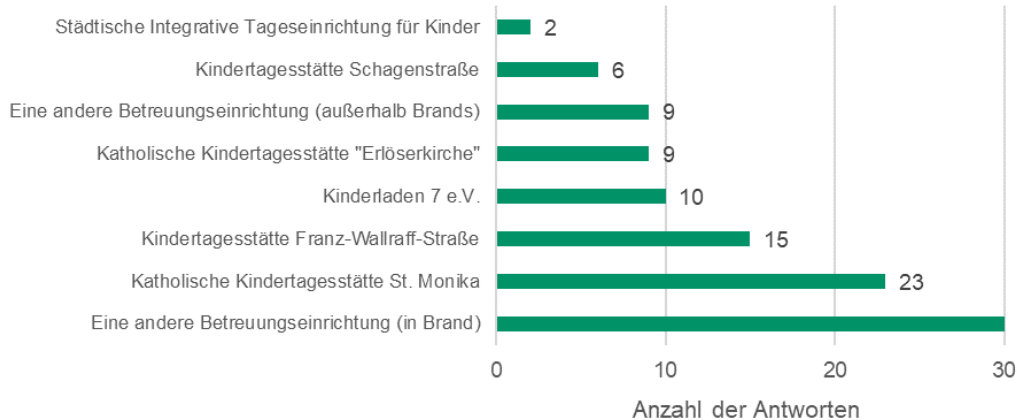


Die meisten Nennungen sind ortsunspezifisch; mit Ortsbezug wurden häufig die Freunder Landstraße und vereinzelt Niederforstbacher Straße sowie Nordstraße benannt

108 Personen mit Kindern im Kindergartenalter im Haushalt

Frage: Welchen Kindergarten / Kindertagesstätte / Tagesmutter besucht Ihr Kind / Ihre Kinder?

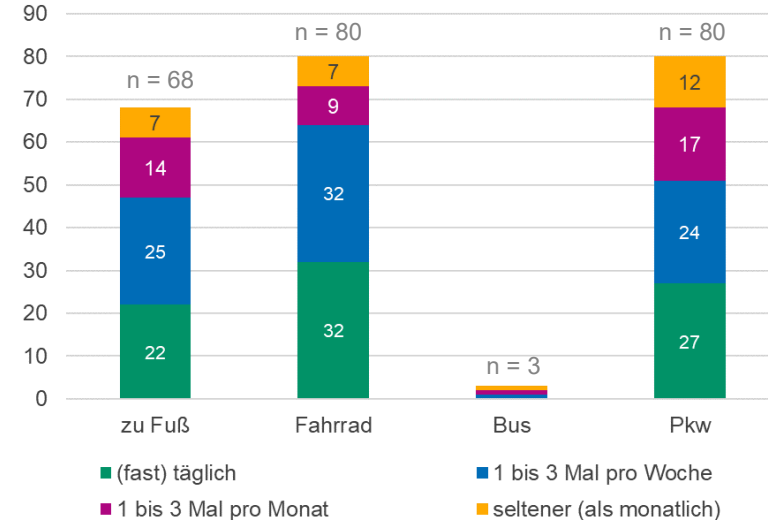
Besuchter Kindergarten / Kindertagesstätte



Filter: Nur Personen, mit Kindern im Kindergartenkindern im Haushalt
Angaben in absoluten Nennungen (n=107)

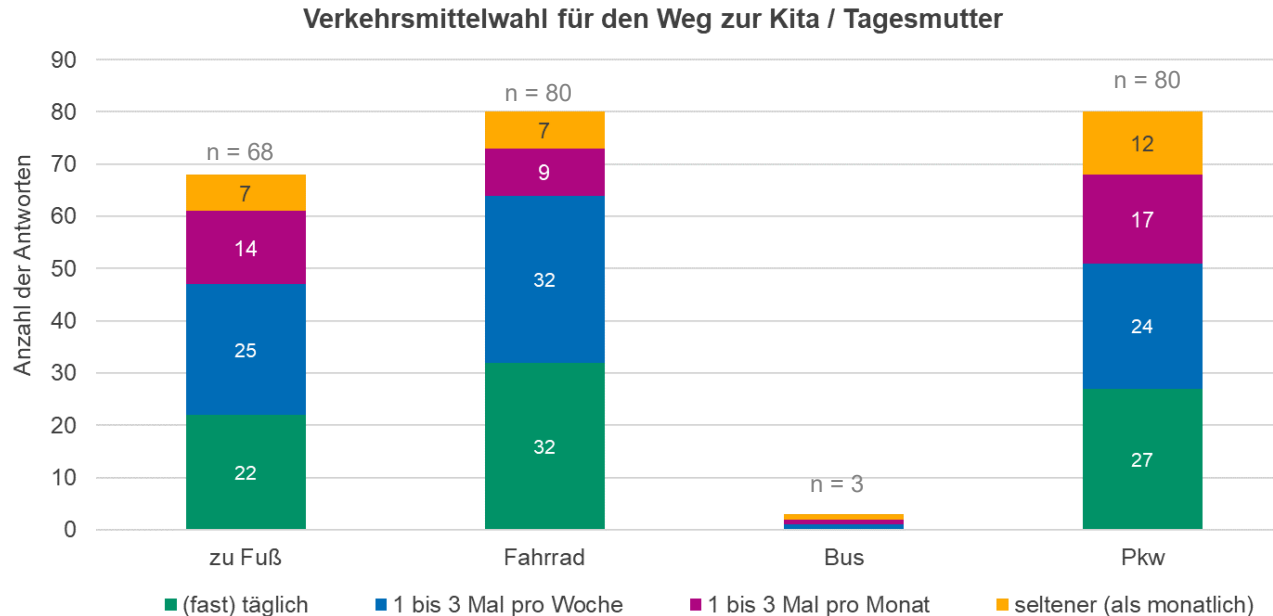
Frage: Wie häufig kommt Ihr Kind mit folgenden Verkehrsmitteln zum Kindergarten / Kindertagesstätte / Tagesmutter?

Verkehrsmittelwahl für den Weg zum Kindergarten / Kindertagesstätte



Verkehrsmittelnutzung für Wege zu Kindergarten / Kita / Tagesmutter

Frage: Wie häufig kommt Ihr Kind mit folgenden Verkehrsmitteln zum Kindergarten / Kindertagesstätte / Tagesmutter?



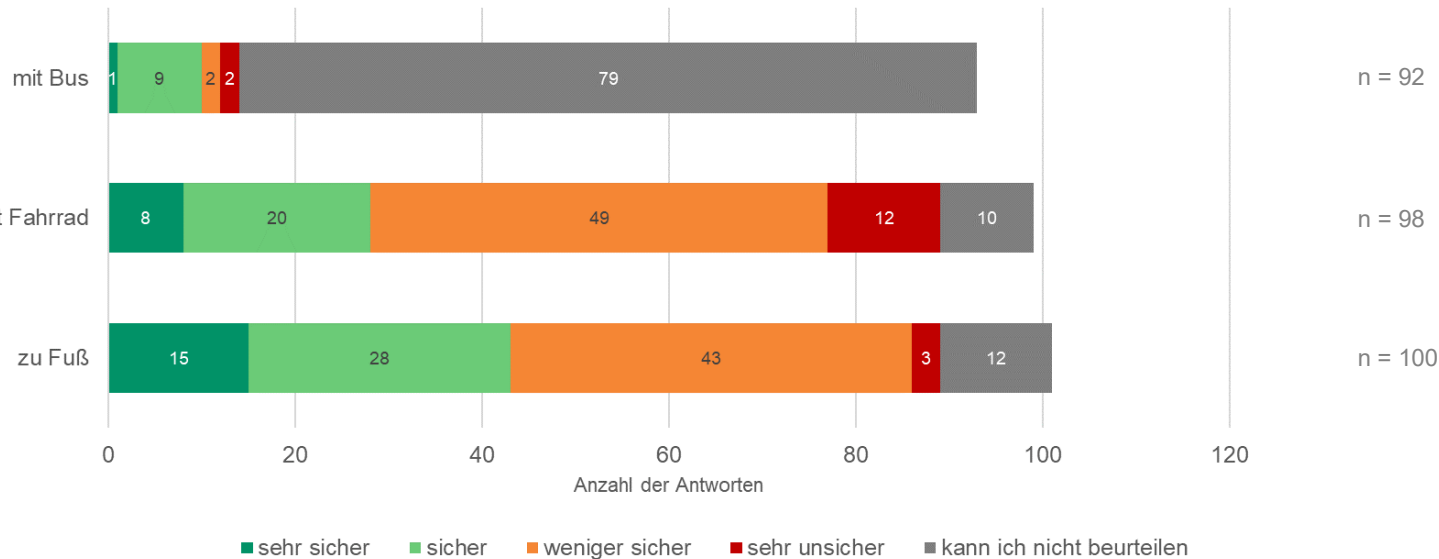
Filter: Nur Personen, mit Kindern im Kindergartenkindern im Haushalt

Angaben in absoluten Nennungen

Kritische Beurteilung der Sicherheit der Wege zu Kinderbetreuungseinrichtungen

Frage: Wie bewerten Sie die Wege für Ihr(e) Kind(er) zum Kindergarten / zur Kindertagesstätte / zur Tagesmutter?

Verkehrsmittelspezifische Bewertung des Wegs zur Kita / Tagesmutter



Angaben in absoluten Nennungen

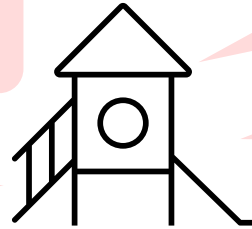
Gründe für Unsicherheiten auf den Wegen zu Kindergarten / Kita / Tagesmutter

Frage: Bitte nennen Sie die Gründe, warum Sie die Sicherheit zu Fuß auf dem Weg zum Kindergarten / Kita / Tagesmutter als "sehr unsicher" bewerten:

Straße vor der Kita gefährlich. Sehr uneinsichtig, Autos parken eng aneinander [...].

Es existieren keine eigenen Radwege [auf dem Weg zur Kita]. [...] Für Fähranfänger oder mit dem Anhänger ist es sehr riskant.

Die Freunder Landstraße ist gegen 8:00 Uhr stark befahren und die Autos sehr schnell unterwegs [...]. Die Fußgängerwege auf beiden Seiten sehr schmal [...].



[...] Gefährliche Ein- und Ausfahrten auf der Triererstraße. Linksabbieger übersehen Fußgänger oft.

Straßenüberquerungen sehr unübersichtlich, durch parkende Autos und fehlende Ampeln oder Zebrastreifen

Straße vor der Kita gefährlich (Nordstraße). Sehr uneinsichtig. Autos parken eng aneinander. Oft starke Beschleunigung, um grüne Ampel zu schaffen.

Weil wir die Niederfortbacherstraße queren müssen, dort niemand 30 fährt und die Bürgersteige auf dem gesamten Weg sehr schmal sind.

Filter: Wenn Sicherheit auf dem Weg zur Kita mit dem Fahrrad oder zu Fuß als „sehr unsicher“ bewertet wurde

Offene Nennungen der Befragten

(Grund-)Schulwege mehrheitlich zu Fuß / mit Rad, teilw. auch mit Pkw (Hol- und Bringverkehre)



Bei 105 Teilnehmer:innen leben Kinder im (Grund-)Schulalter im Haushalt: 68 % davon besuchen eine Grundschule in Brand, 23 % eine weiterführende Schule außerhalb Brands und 9 % die Gesamtschule Brand



Mehrheit der Grundschüler:innen kommt regelmäßig zu Fuß (88 %) oder mit dem Rad (79 %) zur Schule, 58 % werden mind. einmal pro Woche mit dem Pkw gebracht



Als ‚weniger sicher‘ bzw. ‚unsicher‘ bewerten 39 % der Befragten die Wege zu Fuß und 58 % der Befragten die Wege mit dem Fahrrad zur Schule | Busanbindung zu weiterführenden Schulen insg. positiv bewertet.



Gründe für unsichere Fuß- und Radwege sind: Hohes Kfz-Aufkommen im Schulumfeld, Geschwindigkeitsüberschreitungen, gefährliche & unübersichtliche Kreuzungen

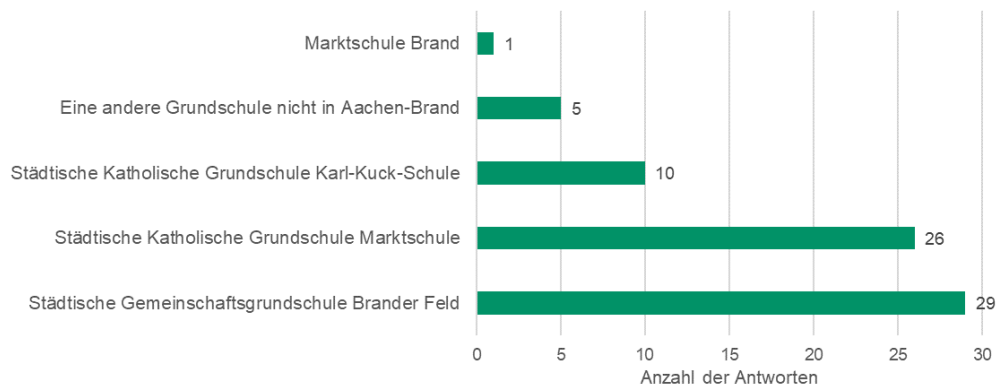


Häufig grundsätzliche Aussagen | falls ortsspezifisch dann in Bezug auf Eilendorfer Straße, Freunder Landstraße, Schulumfeld der Marktschule

72 Personen mit Kindern im Grundschulalter im Haushalt

Frage: Welche (Grund-) Schule besucht Ihr Kind / Ihre Kinder?

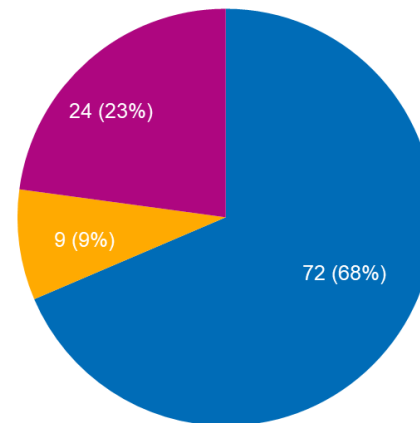
Besuchte Grundschulen in Aachen-Brand



Filter: Nur Personen, mit Kindern in der (Grund-) Schule im Haushalt
Angaben in absoluten Nennungen (n=71)

Frage: Wie häufig kommt Ihr Kind mit folgenden Verkehrsmitteln zur (Grund-) Schule?

Besuchte Schulen der Kinder der Teilnehmer:innen

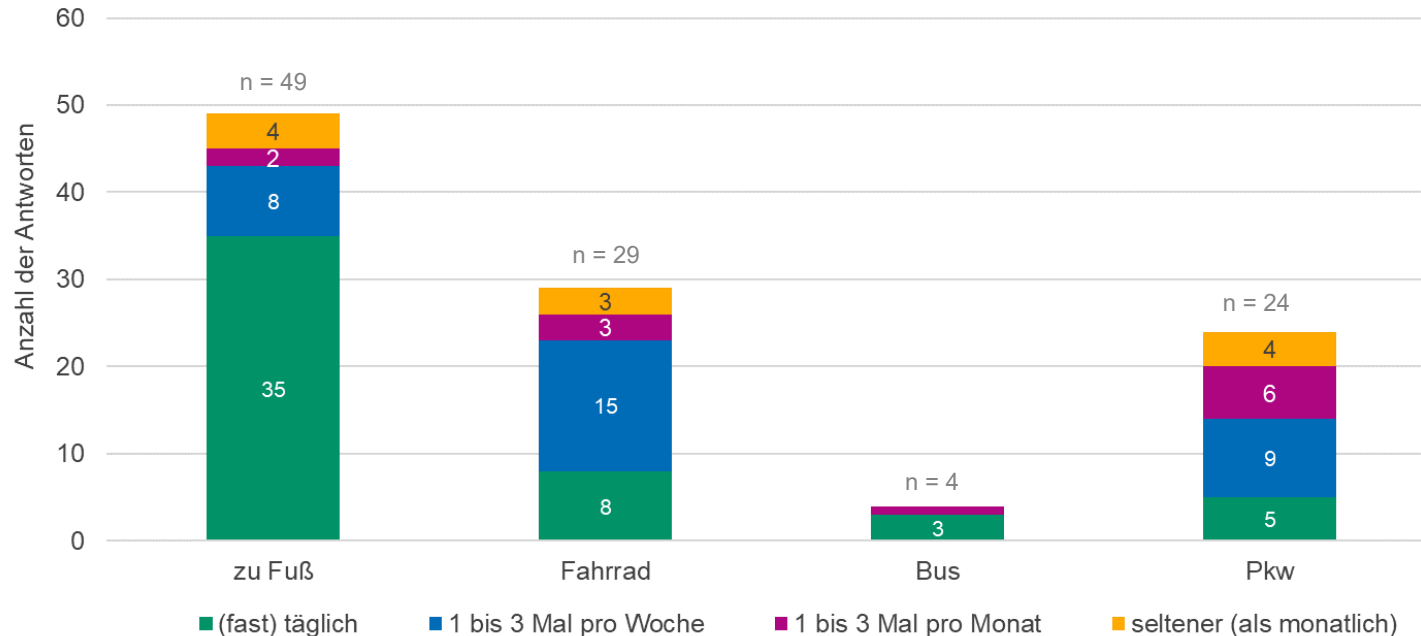


- Grundschule in Brand
- Gesamtschule in Brand
- Weiterführende Schule außerhalb Brands

Wege zur Grundschule werden am häufigsten zu Fuß zurückgelegt

Frage: Wie häufig kommt Ihr Kind mit folgenden Verkehrsmitteln zur (Grund-) Schule?

Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Grundschule

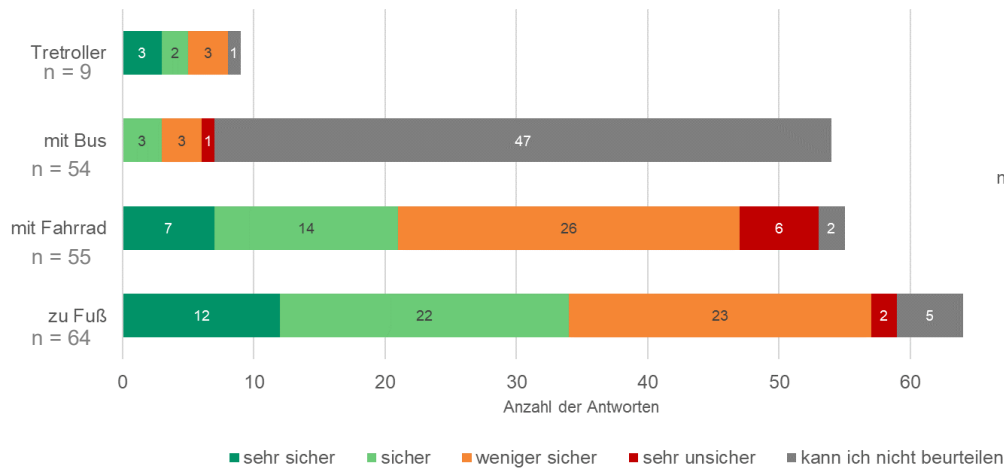


Angaben in absoluten Nennungen

Wege zur Grundschule zu Fuß / mit Rad mehrheitlich nur als unzureichend sicher beurteilt

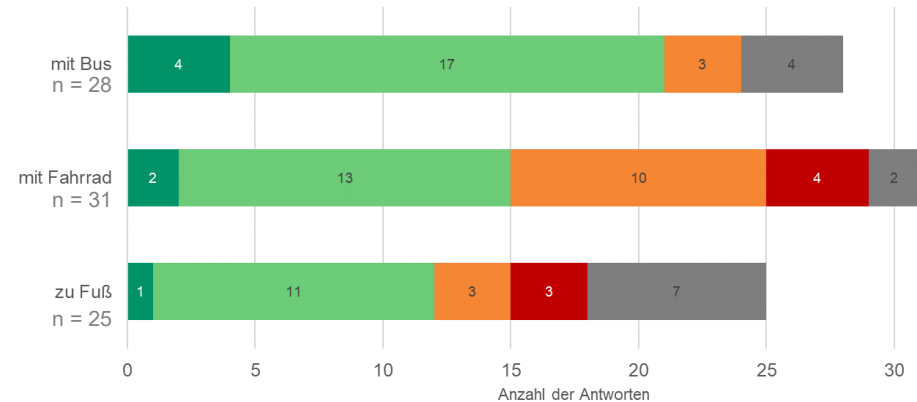
Frage: Wie bewerten Sie die Wege für Ihr(e) Kind(er) zur Grundschule?

Verkehrsmittelspezifische Bewertung des Wegs zur Grundschule



Frage: Wie bewerten Sie die Wege für Ihr(e) Kind(er) zur weiterführenden Schule?

Verkehrsmittelspezifische Bewertung des Wegs zur weiterführenden Schule



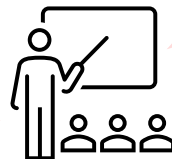
Angaben in absoluten Nennungen

Gründe für Bewertung der Schulwegesicherheit (zu Fuß) als ‚unsicher‘

Frage: Bitte nennen Sie die Gründe, warum Sie die Sicherheit zu Fuß auf dem Weg zur (Grund-) Schule als "sehr unsicher" bewerten:

Kein Radweg auf der Freunder Landstraße, schmaler Bürgersteig, viele Einfahrten [...].

Viele gefährliche Kreuzungen, die alleine bewältigt werden müssen: Hochstraße/ Trierer Straße und Freunder Landstraße / Trierer Straße



Eilendorfer Straße: Berufsverkehr nimmt die Straße als schnellen Schleichweg (jenseits der 30). [...]

Selbstständiges Radfahren in der Stadt ist für ein Grundschulkind im Stadtverkehr morgens sehr unsicher.

Vor der Grundschule ist es für Fahrradfahrer (trotz Fahrradstraße) gefährlich [...]. Die Autofahrer-Eltern sind nicht rücksichtsvoll. Die anderen Auto-Fahrer sind ungeduldig [...].

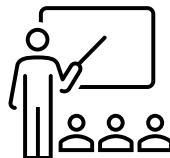
Filter: Wenn Sicherheit auf dem Weg zur Grundschule mit dem Fahrrad oder zu Fuß als „sehr unsicher“ bewertet wurde

Offene Nennungen der Befragten

Wege mit dem Rad zu außerbezirklichen weiter-führenden Schulen teilweise unsicher

Die Gesamtschule liegt in der Stadt. [...] Ab Bahnhof rote Erde ist das Fahrradfahren für Schulkinder, aber auch Erwachsene sehr gefährlich! Wäre ein sicherer Weg möglich, würden meine Kinder das Rad dem Bus definitiv vorziehen

Die Nordstraße [...] ist zwar 30er Zone, aber dort wird leider sehr viel gerast.



Bis zum Bergdriesch gibt es keine gut ausgebauten Fahrradwege-

Die Vennbahn ist aus Tierschutzgründen nicht beleuchtet und somit als Fußweg in den dunkleren Monaten nicht geeignet.

Filter: Wenn Sicherheit auf dem Weg zur weiterführenden Schule mit dem Fahrrad oder zu Fuß als „sehr unsicher“ bewertet wurde

Offene Nennungen der Befragten

Verkehrssicherheit auch im unmittelbaren Wohn-umfeld unzureichend, mehr Nahmobilität denkbar



Im unmittelbaren Wohnumfeld wird das Radfahren von 66 % der Befragten und das Zufußgehen von 39 % der Befragten als ungenügend sicher bewertet



Gründe für Unsicherheit beim Zufußgehen: schlechte Einsehbarkeit an Kreuzungen (parkende Pkws) und zu hohe Pkw-Geschwindigkeiten in Wohnvierteln



Gründe für Unsicherheit beim Radfahren: lückenhafte Radinfrastruktur, kritische Führung an Kreuzungen und Haltestellen, schmale Geh-/Radwege, zugeparkte Kreuzungen



Häufigeres Zufußgehen bzw. Radfahren vorstellbar. Beurteilung von Car- und Bikesharing teilweise nicht möglich (vermutlich fehlende Nutzungserfahrungen)

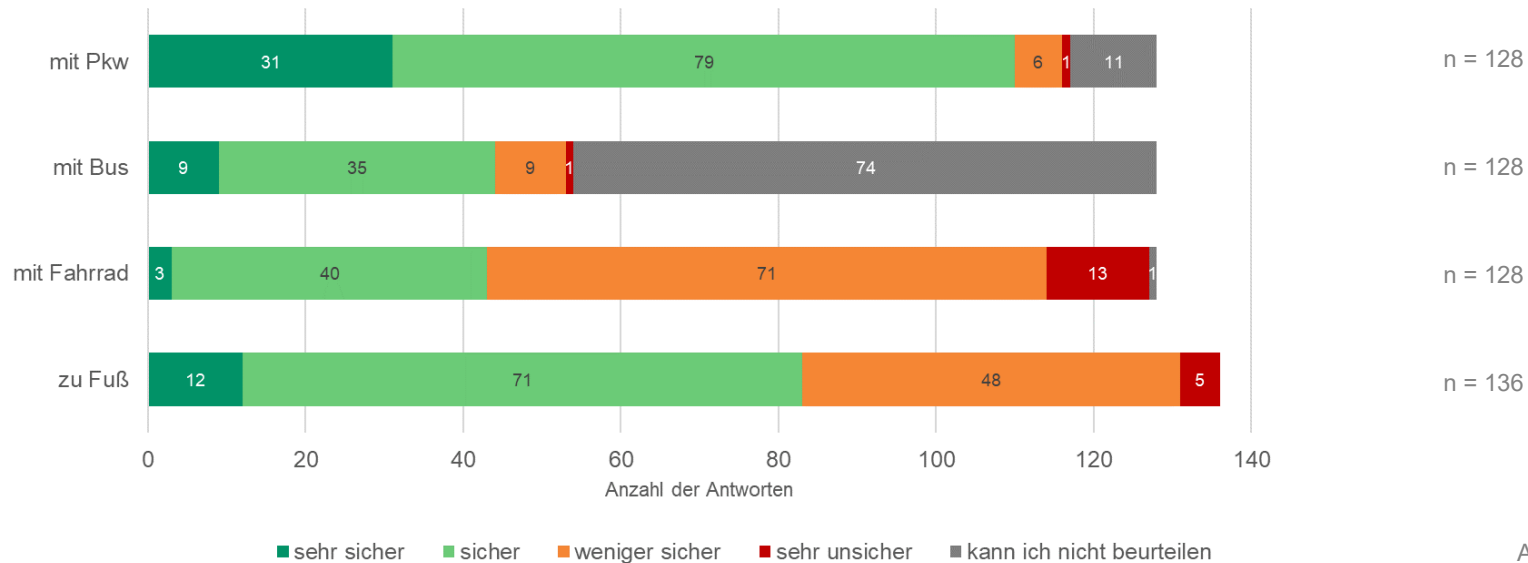


Mehr Verkehrsberuhigung, v. a. Schulumfeld, besser einsehbare Kreuzungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, familienfreundliche Bustarife, Direktverbindungen mit dem Bus, Lastenradsharing

Im Wohnumfeld beurteilen Eltern insbes. das Fahrradfahren als unzureichend sicher

Frage: Wie bewerten Sie die Verkehrssicherheit in ihrem Wohnumfeld mit folgenden Verkehrsmitteln?

Verkehrsmittelspezifische Bewertung des Wohnumfeldes



Angaben in absoluten Nennungen

Gründe für ‚unsicheres‘ Zufußgehen im Wohnumfeld

Der Übergang vom Vennbahnweg über die Triererstr ist mit der dort gegebenen Ampelschaltung gefährlich. Für Fußgänger ist die Zeit viel zu kurz, so schnell kann niemand und schon gar nicht kleine Kinder die Straße überqueren!

Rund um den Brander Markt ist häufig starker Autoverkehr, wenige Verkehrsteilnehmende halten sich an die Tempo 30 Geschwindigkeit. Es fehlt an sicheren Querungshilfen, z.B. zwischen Kirche und Marktplatz.

„Auch in 30er Zone fahren Autos konsequent zu schnell. Unübersichtliche und unzureichende Parksituation.“

„[...] Die Einmündungen von Straße zu Straße liegen oft so, dass man nicht erkennen kann, ob von links oder rechts ein Auto kommt, weil oft geparkte Autos oder Hecken die Sicht stören. [...]“

[...] Eltern setzen ihre Kinder direkt vor der Hofeinfahrt der Schule ab, ohne auf Kinder zu achten, die alleine zu Fuß zur Schule gehen.



Wohne in Spielstraße. Straße ständig zugeparkt. Sichtbarkeit von Kindern zu Fuß oder mit dem Rad oder spielend dadurch stark eingeschränkt.

Schmaler Bürgersteig, viel Verkehr, keine Ampel in der Straße. Autos fahren häufig über den Bürgersteig, da die Straße zu eng ist.

Filter: Wenn Sicherheit im Wohnumfeld zu Fuß als „sehr unsicher“ bewertet wurde

Offene Nennungen der Befragten

Gründe für ‚unsicheres‘ Radfahren im Wohnumfeld

Es gibt keinen sicheren Überweg von der einen Seite der Rombachstraße zur anderen Seite auf Höhe des Vennbahncenters (kein Zebrastreifen, Vennbahnweg für Autos nicht gut sichtbar -> einspurige Fahrbahn für Autos wie an der Münsterstraße wäre hier toll!).

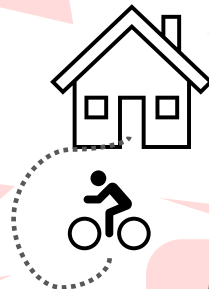
Vennbahnweg unsicher, da Fußgänger und Radfahrer nicht getrennt sind und er zusätzlich viel zu schmal ist. [...]

„[...] Die Einmündungen von Straße zu Straße liegen oft so, dass man nicht erkennen kann, ob von links oder rechts ein Auto kommt, weil oft geparkte Autos oder Hecken die Sicht stören. [...]

Es sind keine Fahrradwege oder Fahrradstreifen auf der Strecke, die genutzt werden können. Somit ist man auf die Rücksichtnahme von Autofahrern abhängig. [...]

Keine durchgehende Fahrrad-Infrastruktur, überholen von Pkws ohne ausreichenden Sicherheitsabstand, enge Gehwege zur Begleitung der Kinder

[...] Zu wenig Platz für Radfahrer und Fußgänger auf dem gemeinsam genutzten Bürgersteig bzw. auch noch in beide Fahrtrichtungen zu nutzendem Bürgersteig (zwischen Schwimmhalle und Schagenstraße)



Filter: Wenn Sicherheit im Wohnumfeld mit dem Rad als „sehr unsicher“ bewertet wurde

Offene Nennungen der Befragten

Gründe für ‚unsichere‘ Bus-Nutzung

Einige Haltestellen sind neu eingerichtet und halb provisorisch am Straßenrand des Grauenhofer Wegs (Linie 10). Besonders Richtung Brand keine Aufenthaltsqualität bei Regen und Schnee bzw. direkt neben der stark und schnell befahrenen Straße.

Die Bushaltestelle liegt an der vielbefahrenen Freunder Landstraße (Bushaltestelle Freund). Hier gibt es keinen Zebrastreifen oder sicheren Straßenübergang in die Freunder Siedlung.

Keine Wartehäuschen, schmale Gehsteige im Haltestellenbereich.



[...] Zu Stoßzeiten sind Busse sehr überfüllt, so dass Schüler auch mal nicht in den Bus

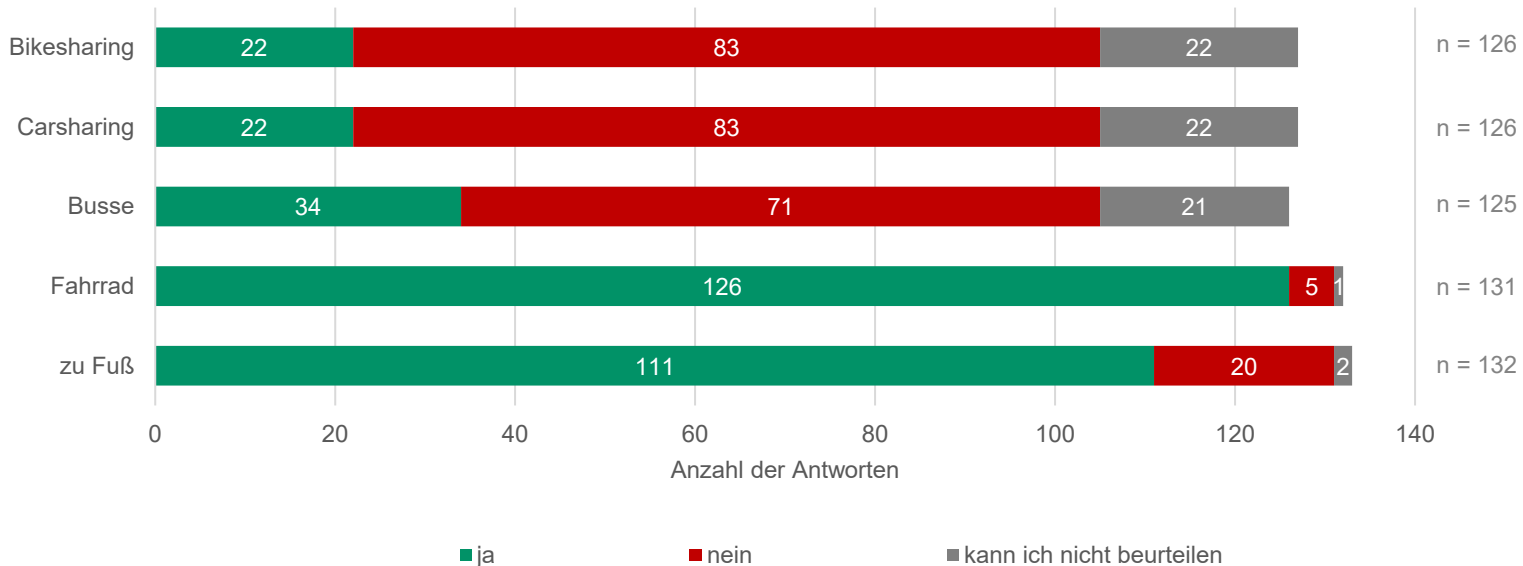
An den Haltestellen ist es oft nicht sicher, weil Autos die Busse dort überholen.

Filter: Wenn Sicherheit im Wohnumfeld mit dem Rad als „sehr unsicher“ bewertet wurde

Offene Nennungen der Befragten

Häufigeres Zufußgehen und Radfahren mit Kindern vorstellbar

Frage: Können Sie sich vorstellen, folgende Verkehrsmittel häufiger auf Ihren Alltagswegen mit Kindern zu benutzen?



Angaben in absoluten Nennungen

Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, häufiger zu Fuß zu gehen?

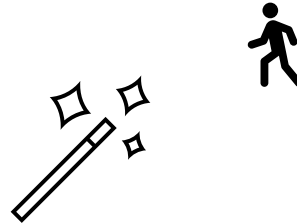
Frage: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, häufiger auf Alltagswegen mit Kindern zu Fuß zu gehen?

[...] mehr sichere
Überquerungsmöglichkeiten wie
Ampeln oder Zebrastreifen an der
Freunder Landstraße

Breitere Bürgersteige,
mehr Zebrastreifen

Bessere Situation für Fußgänger
und Radfahrer zwischen Freund
und Brand und rund um St.
Donatus/ Markt/ Schule Kita

Die Fußgänger müssen sichtbarer
sein, mehr Verkehrsberuhigung,
mehr Sicht, freie Kreuzungen ohne
Parkplätze



Kontrolle der Tempolimits! Mehr
Zebrastreifen. Mittellinie auf dem
Vennbahnweg, der die Richtung
trennt.

Offene Nennungen der Befragten

Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, häufiger zu Rad zu Fahren?

Frage: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, häufiger auf Alltagswegen mit Kindern das Fahrrad zu nutzen?

Anlegen von mehr **Radwegen** (getrennt von Fahrbahn)

[...] **Entfernung der vielen geparkten Fahrzeuge** die eine unübersichtliche Situation erzeugen.



Bessere **Einsehbarkeit im Kreuzungsbereich**, sowohl von den Straßen als auch Gehwegen.



Die **Fahrradstraßen** in Brand ist super, bitte mehr davon.

Fahrradstraßen vor **Schulen und Kitas**.

[...] **Zufahrt zur Schwimmhalle** besser ordnen.

Mehr eigene Fahrradwege auf denen auch kleine Kinder sicher fahren können und mehr **sichere Übergänge** (Ampeln oder Zebrastreifen).

Offene Nennungen der Befragten

Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, häufiger den Bus zu nutzen?

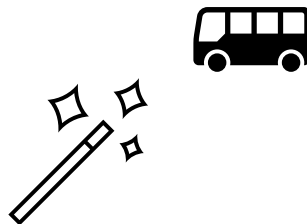
Frage: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, häufiger auf Alltagswegen mit Kindern Busse zu nutzen?

[...] (Direkter) Verbindungen, mehr Schnellbusse, weniger volle Busse, kein Halt im Brennpunktviertel, mehr Personal in Bussen (Begleitung, die für Ordnung und Frieden sorgt), **kürzere Fahrzeiten (Busspur)**

Bessere **Frequenz** der Buslinien

[...] **Sicherheit auch im Wartebereich** / an Haltestellen.

Busse sind für mich nur eine Alternative, wenn es **Direktverbindungen** gibt. [...]



[...] Linie 10 auch **am Wochenende**.

[...] Zufahrt zur **Schwimmhalle** besser ordnen.

Bei regulären **Fahrpreisen** ist eine Fahrt mit der Familie so teuer, dass wir bspw. in die Stadt eher mit dem Auto fahren.

Offene Nennungen der Befragten

Unter welchen Umständen ist die Nutzung von Sharingangeboten vorstellbar?

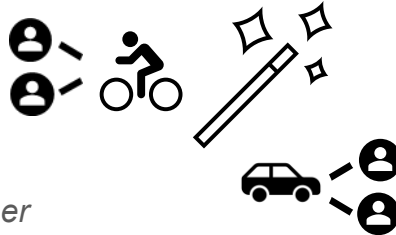
Frage: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, häufiger auf Alltagswegen mit Kindern Bikesharing zu nutzen?

Frage: Unter welchen Umständen können Sie sich vorstellen, häufiger auf Alltagswegen mit Kindern Carsharing zu nutzen?

Als **Kombination mit dem Bus**, aber es müssten auch Kinderräder zur Verfügung stehen

Kindertaugliches Bikesharing, bisher keine Möglichkeiten Kinder zu transportieren > daher **Lastenradsharing** als Lösung!

Einfaches Sharing-Konzept und gute Radwege



Carsharing Stationen ausbauen und in die **Randgebiete** bringen.

Station in der Nähe, Möglichkeit das Auto in anderen Städten abzustellen und neu auszuleihen.

Es müssten Autos mit **[Kinder] Sitzen** zur Verfügung stehen und das möglichst **wohnortsnah**. Es bringt mir ja nichts mit den Kindern noch ewig weit bis zur nächsten Station laufen zu müssen.

Offene Nennungen der Befragten

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

Endbericht

Auftraggeber: Stadt Aachen

spiekermann ingenieure gmbh
Fritz-Vomfelde-Straße 26, 40547 Düsseldorf
www.spiekermann.de

Stand: 29.06.2023

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen



Auftragnehmer:

spiekermann ingenieure gmbh
Fritz-Vomfelde-Straße 26
40547 Düsseldorf
www.spiekermann.de



Bearbeiter:innen:

Dipl.-Ing. Markus Zahn
Dipl. Geographin Inga Deibel
Dipl.-Ing. Kathrin Küppers
M. A. Geograph Roman Parzonka

Wir vertreten die Überzeugung, dass Frauen, Männer und Menschen mit jeglichen anderen Geschlechteridentitäten gleichberechtigt sind. Ausschließlich aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit verwenden wir an vereinzelt Stellen bei der Bezeichnung von Personengruppen das generische Maskulin – es sind jedoch stets alle weiteren Geschlechteridentitäten gleichermaßen mitgemeint.

A ERLÄUTERUNGSTEXT

INHALTSVERZEICHNIS		SEITE
1	EINLEITUNG	1
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	1
1.2	Vorgehensweise	1
1.3	Beteiligungsverfahren	3
2	BESTANDSANALYSE	5
2.1	Raumstruktur	5
2.2	Fußverkehr	10
2.2.1	Berücksichtigte Dokumente	11
2.2.2	Gegenwärtige Ausgangssituation	14
2.2.3	Stärken-Schwächen-Analyse	20
2.3	Radverkehr	21
2.3.1	Berücksichtigte Dokumente	21
2.3.2	Gegenwärtige Ausgangssituation	24
2.3.3	Stärken-Schwächen-Analyse	30
2.4	ÖPNV	31
2.4.1	Berücksichtigte Dokumente	31
2.4.2	Gegenwärtige Ausgangssituation	32
2.4.3	Stärken-Schwächen-Analyse	43
2.5	Kfz-Verkehr	44
2.5.1	Berücksichtigte Dokumente	44
2.5.2	Gegenwärtige Ausgangssituation	45
2.5.3	Stärken-Schwächen-Analyse	61
2.6	Vernetzte und geteilte Mobilität	62
2.6.1	Berücksichtigte Dokumente	63
2.6.2	Gegenwärtige Ausgangssituation	64
2.6.3	Stärken-Schwächen-Analyse	66
2.7	Mobilitätsmanagement	67
2.7.1	Berücksichtigte Dokumente	68
2.7.1	Gegenwärtige Ausgangssituation	69
2.7.2	Stärken-Schwächen-Analyse	70

3	ZUKÜNFTIGE LOKALE UND GESAMTSTÄDTISCHE ENTWICKLUNGEN	72
3.1	Allgemeine Entwicklungen	72
3.2	Städtebauliche Entwicklungen	75
3.3	Verkehrliche Entwicklungen	76
3.4	Abschätzung verkehrlicher Auswirkungen	77
4	ZIELKONZEPT	79
4.1	Ziele der Flächenentwicklung	79
4.2	Ziele Klima	80
4.3	Ziele der verkehrlichen Entwicklung / Entwicklung der Mobilität	81
4.4	Ziele für die zukünftige verkehrliche Entwicklung in Aachen-Brand	83
4.5	Handlungsbedarf - Abgleich des Ist-Zustandes mit den Zielen	84
5	STRATEGIE FÜR DIE KÜNFTIGE MOBILITÄTSENTWICKLUNG	88
5.1	Übergeordnete Gesamtstrategie	88
5.2	Nahmobilität – Fußverkehr	90
5.3	Nahmobilität – Radverkehr	91
5.4	Öffentlicher Personennahverkehr	93
5.5	Kfz-Verkehr	94
5.6	Vernetzte und geteilte Mobilität	95
5.7	Mobilitätsmanagement	96
6	ENTWICKLUNG VON MAßNAHMENVORSCHLÄGEN	97
6.1	Nahmobilität – Fußverkehr	98
6.2	Nahmobilität – Radverkehr	100
6.3	Öffentlicher Personennahverkehr	104
6.4	Kfz-Verkehr	107
6.5	Vernetzte und geteilte Mobilität	113
6.6	Mobilitätsmanagement	116
7	HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT	122
7.1	Grundlagen	122
7.2	Handlungsempfehlungen	124

7.2.1	Maßnahmenbündel Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter-Zufahrt	125
7.2.2	Maßnahmenbündel Karl-Kuck-Grundschule	127
7.2.3	Maßnahmenbündel Städtische Gesamtschule-Brand	131
7.2.4	Maßnahmenbündel Schwimmhalle Brand	133
7.2.5	Maßnahmenbündel Vennbahnweg	135
7.2.6	Maßnahmenbündel Koordination und Kommunikation im Akteursnetzwerk Brand	137
7.2.7	Maßnahmenbündel Wahrnehmung Gefahrenstellen und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen	138
7.2.8	Maßnahmenbündel Gewerbepark Brand	139
7.2.9	Maßnahmenbündel Durchführung von Verkehrsversuchen an konfliktreichen Stellen	141
7.3	Umsetzung der Maßnahmen	143
7.4	Hinweise auf mögliche Förderprogramme	143
8	EVALUATION UND FORTSCHREIBUNG	148
8.1	Monitoring-Prozess	148
8.2	Ablaufplan mit Meilensteinen	150
8.3	Kennwerte der Evaluation	151
8.4	Fortschreibung und Kontrolle der Zielerreichung	153
9	ZUSAMMENFASSUNG	155
	LITERATURVERZEICHNIS	XI

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ablaufdiagramm Integriertes Mobilitätskonzept Aachen-Brand	2
Abbildung 2: Übersichtskarte Bezirk Aachen-Brand	6
Abbildung 3: Höhenprofil Trierer Straße	7
Abbildung 4: Bedeutende Zielorte der Alltagsmobilität in Aachen-Brand	9
Abbildung 5: 1-km-Radius um den Marktplatz	11
Abbildung 6: Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) Nordstraße an der Karl-Kuck-Schule	13
Abbildung 7: Unfälle mit Fußgänger:in-Beteiligung und Personenschaden im Jahr 2020	15
Abbildung 8: Ortsbegehung Brand / Nahmobilität an den Stadtteilgrenzen	16
Abbildung 9: Ortsbegehung Brand / Fußverkehr	17
Abbildung 10: Ortsbegehung Brand / Bereich Schulen und Schwimmbad	19
Abbildung 11: Ausschnitt aus Radhauptnetz Aachen – Karte Prüfnetz – Stand 29.9.2022	23
Abbildung 12: Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung und Personenschaden im Jahr 2020	25
Abbildung 13: Ortsbegehung Brand / Radverkehr	28
Abbildung 14: Ortsbegehung Brand / Ruhender Radverkehr	29
Abbildung 15: Ortsbegehung Brand / Öffentlicher Personennahverkehr	33
Abbildung 16: Liniennetzplan Ausschnitt Aachen Brand	35
Abbildung 17: Haltestelleneinzugsbereiche – 300-m-Radius um Bushaltestellen	37
Abbildung 18: Klassifizierte Darstellung von Bedienungshäufigkeiten von Bushaltestellen	38
Abbildung 19: Unfälle mit Kfz-/Krad-Beteiligung und Personenschaden im Jahr 2020	47
Abbildung 20: Ortsbegehung Brand / Motorisierter Individualverkehr	48
Abbildung 21: Klassifiziertes Straßennetz Aachen-Brand	49
Abbildung 22: Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs nach RIN 08 [09]	50
Abbildung 23: Verkehrsnachfrage Kfz-Verkehr [DTV Kfz S VZ 2015]	52
Abbildung 24: Verkehrserhebung Knoten Trierer Straße/Ringstraße	53
Abbildung 25: Umgebungslärmkartierung 3. Runde 2017	55
Abbildung 26: Geschwindigkeitsmessung Querschnitt Eilendorfer Straße	60
Abbildung 27: Ortsbegehung Brand / Sharing-Angebote und Mobilstationen	66

Abbildung 28: Schulwegeplan Nr. 14 KGS Karl-Kuck-Schule Aachen-Brand [40]	69
Abbildung 29: Einwohnerzahlen Stadt Aachen – 31.12.2015 bis 31.12.2021 und 30.6.2022	72
Abbildung 30: Einwohnerzahlen Stadtteil Aachen-Brand – 31.12.2015 bis 31.12.2021 und 30.6.2022	73
Abbildung 31: Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Aachen – 1.1.2022 bis 1.1.2050	74
Abbildung 32: Einwohnerzahlen Stadt Stolberg – 31.12.2015 bis 31.12.2021 und Vorausberechnung 1.1.2022 bis 1.1.2050	75
Abbildung 33: Übersicht Einzelmaßnahmen im Maßnahmenbündel „Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße“	126
Abbildung 34: Übersicht Einzelmaßnahmen im Maßnahmenbündel „Karl-Kuck-Schule“	128
Abbildung 35: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Städtische Gesamtschule Brand“	133
Abbildung 36: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Schwimmhalle Brand“	135
Abbildung 37: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Vennbahnweg“	137
Abbildung 38: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Gewerbepark Brand“	141
Abbildung 39: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Durchführung von Verkehrsversuchen“	142

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Fußverkehr	21
Tabelle 2: Radverkehr	31
Tabelle 3: ÖPNV-Linienangebot Aachen-Brand	34
Tabelle 4: Einsteiger pro Tag an ausgewählten Haltestellen - 2019	42
Tabelle 5: Öffentlicher Personennahverkehr	44
Tabelle 6: Kfz-Verkehr	62
Tabelle 7: Vernetzte und geteilte Mobilität	67
Tabelle 8: Mobilitätsmanagement	71
Tabelle 9: Entwicklung Tagesverkehrsaufkommen infolge Neubau L 221n	78
Tabelle 10: Die acht Themenfelder der Aachener Vision Mobilität 2050	81
Tabelle 11: Matrix zur Ermittlung der Priorisierungsstufe	124

B ANLAGEN

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1: Maßnahmenkatalog:
- Anlage 1.1: Maßnahmen mit konkretem Orts- und Handlungsbezug
- Anlage 1.2: Weitere Maßnahmen und Handlungsfelder
- Anlage 2: Maßnahmensteckbriefe
- Anlage 3: Ablaufplan Evaluation
- Anlage 4: Dokumentation Beteiligungsverfahren gesamt
- Anlage 5: Dokumentation Online-Bürgerwerkstatt am 12.05.2022
- Anlage 6: Dokumentation der Radtour am 31.05.2022
- Anlage 7: Dokumentation der Ortsbegehung am 01.06.2022
- Anlage 8: Dokumentation des Bürgerfests am 10./11.09.2022
- Anlage 9: Dokumentation der Kinder- und Jugendkonferenz am 20.09.2022
- Anlage 10: Dokumentation der Zukunftswerkstatt am 21.09.2022
- Anlage 11: Mobilitätsprojekt Städtische Gesamtschule Aachen-Brand
- Anlage 12: Dokumentation der Ergebnisse der Online-Elternbefragung

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
ASEAG	Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
AVV	Aachener Verkehrsverbund
BAB AS	Bundesautobahn Anschlussstelle
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R-Anlage	Bike and Ride-Anlage (Fahrradabstellanlage an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs)
DFI	Dynamische Fahrgastinformationen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke – alle Tage
DTV _w	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke – Werktag
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FaNaG	Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
FB	Fachbereich
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FNP	Flächennutzungsplan
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
H RSV	Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
H VZ	Hauptverkehrszeit
IHK	Industrie- und Handelskammer
Kfz	Kraftfahrzeug
Krad	Krafträder
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	Lärmpegel Day/Evening/Night
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MiD	Mobilität in Deutschland

MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Land Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
N VZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
POI	Points of Interest (Aktivitäten-/Zielorte)
P+R-Anlage	Park and Ride-Anlage (Pkw-Abstellanlage an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ 2001	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RSV	Radschnellverbindung
RVR	Rad-Vorrang-Route
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plans
S VZ	Straßenverkehrszählung
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VM NRW	Verkehrsministerium NRW
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
VZ	Verkehrszeichen
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität NRW

1 EINLEITUNG

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Der Stadtbezirk Aachen-Brand liegt im Südosten der Stadt und ist mit über 17.000 Einwohner:innen der bevölkerungsreichste Außenbezirk der Stadt Aachen. Die durch Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebietsflächen bestimmte Siedlungsentwicklung hat in der Vergangenheit zu einem starken Anstieg der Verkehrsstärken geführt. Dieser Trend wird sich gemäß den Wachstumsprognosen für den Stadtbezirk fortsetzen. Die Verkehrssituation ist durch einen hohen Anteil des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehr sowie durch Mängel der Verkehrsinfrastruktur gekennzeichnet. Die daraus resultierenden Konflikte hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrslärm stellen eine wachsende Belastung für die Anwohner dar. Vor diesem Hintergrund wurde seitens der Bezirkspolitik die Aufstellung eines bezirklichen Mobilitätskonzeptes gefordert.

Es ist ein umweltverträgliches und zukunftsfähiges Mobilitätskonzept für Aachen-Brand zu erarbeiten, das als Leitlinie für die zukünftige Entwicklung und das politische Handeln dienen soll. Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes stellen den Handlungsrahmen für die verkehrliche Weiterentwicklung des Bezirks dar und werden in die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Aachen integriert.

Im Rahmen der Konzepterstellung sind neben der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und der Rahmenplanung Brand weitere bereits vorliegende Planungen zu berücksichtigen, um die Einbeziehung von Zielen, Vorgaben und Erfordernissen der unterschiedlichen Fachplanungen sicherzustellen. Wesentliche zu bearbeitende Themen sind fehlende Radverkehrsanlagen und zu gering dimensionierte Gehwegbreiten, die Prüfung von Möglichkeiten für weitere ÖPNV-Angebote sowie Verkehrsregelung, -lenkung und Netzausbau für den Kfz-Verkehr und die Organisation des ruhenden Verkehrs.

Die Analysen und Planungen werden in einen stark partizipatorischen Prozess eingebunden. Zur frühzeitigen Einbeziehung der Bürger:innen in den Planungsprozess und die Mitwirkung an der Konzepterstellung werden u. a. umfangreiche Workshops durchgeführt. In den Beteiligungsprozess werden möglichst viele betroffene Akteur:innen einbezogen. Neben politischen Vertreter:innen, Interessenvertreter:innen und Verbänden ist insbesondere die Beteiligung junger Menschen aus den Schulen und Jugendeinrichtungen explizit vorgesehen.

1.2 Vorgehensweise

Die Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für Aachen-Brand orientiert sich an der zeitgenössischen Vorgehensweise der integrierten und nachhaltigen Mobilitätsplanung, deren Richtlinien in einem von der Europäischen Union veröffentlichten Leitfaden für die Auf-

stellung von sog. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) dokumentiert sind [23]. Charakteristisch für diesen ganzheitlichen, strategischen Mobilitätsplanungsansatz sind u. a. die Fokussierung auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger:innen, eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel, eine kontinuierliche und intensive Beteiligung von Öffentlichkeit und relevanten Stakeholdern, ein Umsetzungskonzept sowie Vorschläge zur Evaluation.

Weiterhin ist der Arbeitsprozess typischerweise in mehrere Prozessphasen gegliedert. Die für dieses konkrete Mobilitätskonzept bedeutenden sieben Arbeitspakete (AP) sind in Abbildung 1 dargestellt. Die Bearbeitung erfolgt stets in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber und wird durch kontinuierlich stattfindende Abstimmungsgespräche begleitet.

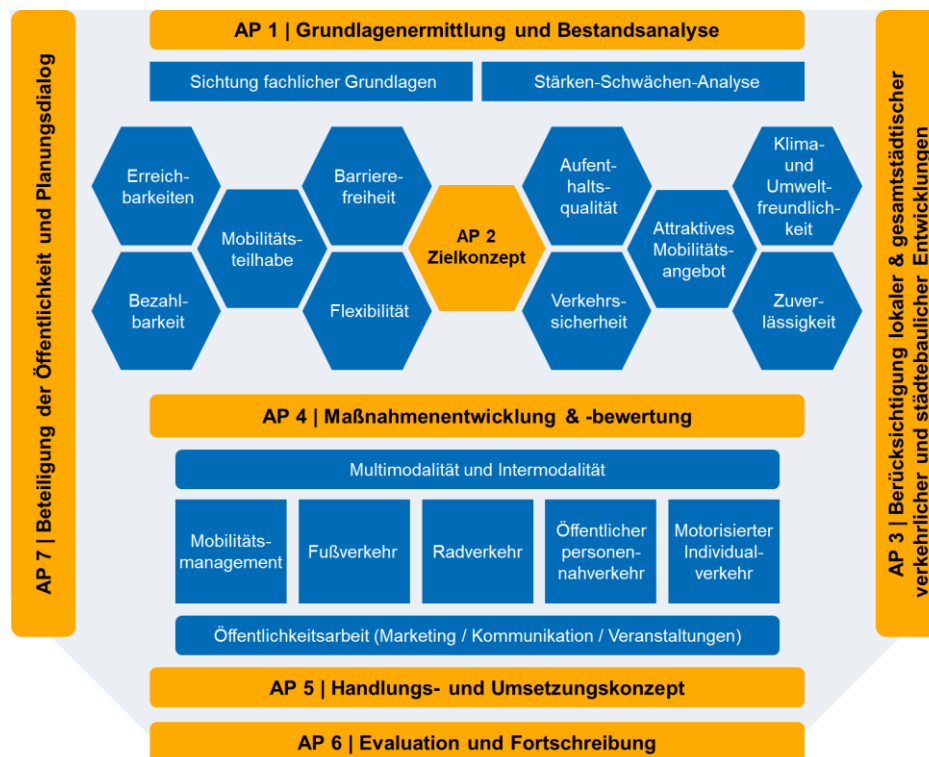


Abbildung 1: Ablaufdiagramm Integriertes Mobilitätskonzept Aachen-Brand

Darstellung: spiekermann ingenieure

Zunächst erfolgen die **Bestandsanalyse und Stärken-Schwächen-Analyse (AP 1)**. Hier werden die fachlichen Grundlagen für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zusammengestellt. Dabei werden der Status Quo der stadtbezirklichen Mobilität sowie bestehende lokale Probleme der Verkehrssituation erfasst.

Im **AP 2** wird ein **Zielkonzept** für den Stadtbezirk Aachen-Brand erstellt. Die Herausforderung besteht darin, aus den übergeordneten gesellschaftlichen Zielen des Klimaschutzes,

der Verkehrswende und der Lebensqualität die für den Stadtbezirk zu erreichenden Ziele abzuleiten.

Planungen sollten sich nicht nur nach der aktuellen Situation richten, sondern auch die absehbaren, **lokalen und gesamtstädtischen Entwicklungen** und Vorhaben berücksichtigen. Daher werden im **AP 3** die aktuell geplanten Entwicklungen der Siedlungsflächen, der Bauvorhaben und die prognostizierten demographischen Entwicklungen unter Beachtung der absehbaren Veränderungen im Verkehrsverhalten erfasst und die daraus zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen abgeschätzt.

Auf Basis der Erkenntnisse aus den vorangegangenen Arbeitspaketen wird im **AP 4** das **Maßnahmenkonzept** erstellt. Hierzu werden Maßnahmenvorschläge und Handlungsempfehlungen entwickelt, mit denen diese Ziele erreicht werden können.

Für den Prozess der Maßnahmenrealisierung wird im **AP 5** ein **Handlungs- und Umsetzungskonzept** erarbeitet, in dem festgelegt ist, mit welcher Dringlichkeit welche Projekte mit welchen Partnern umzusetzen sind, inklusive einer Einschätzung, welche Maßnahmen von besonderer Bedeutung sind.

Im Rahmen des **AP 6** wird ein Monitoring-Prozess zur **Evaluierung** der Maßnahmen und Benennung geeigneter Kennwerte zur Wirkungskontrolle festgelegt und ein zeitlicher Ablaufplan mit festgelegten Meilensteinen inklusive **Fortschreibungsprozess** erarbeitet.

Der Bearbeitungsprozess umfasst mit dem **AP 7** die umfangreiche **Beteiligung der Öffentlichkeit und der Planungsdialog** mit Akteuren aus Verwaltung, Politik und Interessensverbänden. Sie Ergebnisse fließen in das Maßnahmenkonzept ein.

1.3 Beteiligungsverfahren

Während der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für Aachen-Brand wurden **sowohl die breite Öffentlichkeit als auch explizit verschiedenste Fachabteilungen der Aachener Stadtverwaltung** (sowie weitere städtische Akteure, z. B. die ASEAG) **kontinuierlich und umfassend informiert und beteiligt**. Das übergeordnete Ziel war es, allen Personen und Personenkreisen, die vom Mobilitätskonzept betroffen bzw. tangiert sind – sei es z. B. als Bürger:in im Bezirk oder als fachlich zuständige Person in der Verwaltung bzw. den angegliederten öffentlichen Institutionen –, aktive Mitgestaltungsmöglichkeiten anzubieten, um dadurch einerseits die inhaltliche Basis des Mobilitätskonzepts zu verbreitern und andererseits dessen gesellschaftliche Akzeptanz und Legitimation zu steigern.

Von diesem **breit angelegten, partizipativen, transparenten und fortlaufenden Beteiligungsverfahren** profitierte zunächst die Bestandsanalyse, in der dank des umfänglichen Spektrums an Beteiligungsformaten sehr vielfältige Perspektiven und Hinweise der Bürger:innen Brands einfließen konnten. Weiterhin lieferte die Bürgerschaft im gleichen Zuge

auch erste, teilweise sehr wertvolle Maßnahmenvorschläge, die – vorbehaltlich einer fachlichen Begutachtung – anschließend Eingang in das Konzept fanden. Und auch der kritische, fachlich-inhaltliche Austausch mit relevanten Akteuren der Aachener Stadtverwaltung bzw. „verwandten“ öffentlichen Akteuren, Behörden und Institutionen im Rahmen des Planungsdialogs bereicherten die Bestandsanalyse und Maßnahmenerarbeitung.

Rein organisatorisch wurden zum Zwecke der Öffentlichkeitsbeteiligung **verschiedenste analoge wie digitale Informationskanäle und Veranstaltungsformate bedient**, um möglichst viele Personen, die in Brand leben und mobil sind, zu erreichen und zur Mitwirkung zu motivieren. Zentrales Element war eine digitale Beteiligungs- und Informationsplattform, über deren unterschiedliche „Module“ z. B. anstehende Veranstaltungen angekündigt und Dokumentationen zu zurückliegenden Beteiligungsformaten zur Verfügung gestellt wurden. Neben der Plattform wurden weitere Informationskanäle und Medien wie Mailings, Projektflyer, Plakate im öffentlichen Raum, Pressemitteilungen und Artikel in der Lokalzeitung genutzt, um die öffentliche Sichtbarkeit des Projektes zu erhöhen.

Darüber hinaus wurden unterschiedliche Veranstaltungsformate gewählt, die „nah an den Menschen“ und Orten in Brand waren und gute Voraussetzungen für den themengeleiteten Austausch mit den Teilnehmer:innen boten. Aufgrund der städtischen Corona-Schutzmaßnahmen konnte die **erste Bürgerwerkstatt** des Mobilitätskonzepts im Mai 2022 nicht im Präsenzformat in Brand stattfinden, sondern wurde stattdessen als digitale Veranstaltung abgehalten. Im weiteren Projektverlauf konnten dann unterschiedliche Vor-Ort-Veranstaltungen stattfinden, die von den Teilnehmer:innen gut angenommen wurden. So wurden in einer öffentlichen, **begleiteten Fahrradtour und in einer Ortsbegehung durch** Brand Orte mit verkehrlichem Konflikt- bzw. Gefahrenpotenzial aufgesucht und diskutiert. Weiterhin wurden im Rahmen des „Festwochenendes anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Bürgervereins Brand“ (**Bürgerfest**) an einem Informationsstand zum Mobilitätskonzept Fragen beantwortet und weitere inhaltliche Hinweise für die Bearbeitung des Konzepts aufgenommen. Die abschließende öffentliche Veranstaltung fand als **Zukunftswerkstatt** in der Städtischen Gesamtschule Brand statt und bot die Möglichkeit, sich über die Handlungsfelder des Konzepts zu informieren und sich mit dem Planer-Team auszutauschen.

Kinder- und Jugendliche wurden im Rahmen der Beteiligung in den besonderen Fokus genommen, um die Anforderungen dieser besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer:innen im Mobilitätskonzept zu berücksichtigen. Dank der Unterstützung von Akteuren aus Brander Schulen, Vereinen und städtischer Verwaltung konnten zahlreiche Rückmeldungen, wie z. B. der Mobilitätscheck der Gesamtschule Brand, aufgenommen und im Konzept berücksichtigt werden. Auch die Online-Befragung der Eltern zu Gefahrenstellen und Verbesserungsvorschlägen im Wohnumfeld, an Schulen, Kindergärten sowie weiteren Orten junger Menschen wurde rege genutzt. In einer Kinder- und Jugendkonferenz wurden die Ergebnisse dieser Aktionen vorgestellt und miteinander diskutiert und schließlich mit den jungen Teilnehmer:innen Forderungen für eine zukünftige Mobilität in Brand abgeleitet.

2 BESTANDSANALYSE

Die Analyse der gegenwärtigen Raumstruktur sowie der spezifischen Ausgangssituation verschiedener Verkehrsarten im Bezirk Brand basiert im Wesentlichen auf:

- persönlichen Begehungen des Untersuchungsraums,
- der Auswertung der über verschiedenste Beteiligungskanäle eingegangenen Hinweise der Bürger:innen,
- der Sichtung von Beschlussvorlagen zu fachpolitischen Diskussionen,
- der Berücksichtigung von seitens der Stadt Aachen zur Verfügung gestellten Planwerken zu spezifischen Vorhaben im Bezirk sowie
- weiteren Datenauswertungen, bspw. der polizeilichen Unfalldaten für die Jahre 2015 bis 2020, und Analysen in einem räumlichen Geoinformationssystem.

Die gewonnenen Erkenntnisse und Bewertungen sind Gegenstand dieses Kapitels.

2.1 Raumstruktur

Der Aachener Bezirk Brand liegt im südöstlichen Stadtgebiet südöstlich der Bundesautobahn A 44. Der zentrale **Brander Marktplatz ist etwa sechs Kilometer vom Aachener Stadtzentrum entfernt**, die Luftliniendistanzen zur nordöstlich gelegenen Nachbarstadt Stolberg sowie dem südöstlich gelegenen Aachener Stadtteil Kornelimünster betragen ca. 5,5 km bzw. ca. 2,5 km (vgl. Abbildung 2).

Das Brander Bezirksgebiet besteht aus den **fünf Ortschaften** Brand, Freund, Krauthausen, Niederforstbach und Rollef, die zusammen eine Fläche von 13.380 m² umfassen, auf der rund 17.650 Menschen¹ wohnhaft sind. Abgesehen von der (nord-)westlichen Begrenzung des Siedlungsgebiets des Bezirks durch die A 44 ist der bebaute Bereich des Bezirks naturräumlich eingefasst, u. a. durch das Naturschutzgebiet Brander Wald im Norden, das Indetal im Südosten sowie offene Felder und Wiesen bzw. landwirtschaftliche Nutzflächen im Süden. **Administrativ grenzt Brand an** die Aachener Stadtteile Kornelimünster, Forst, Oberforstbach und Eilendorf sowie an die Stadt Stolberg.

Die **Bebauung der vier Ortschaften** Brand, Freund, Niederforstbach und Rollef geht fließend ineinander über, einzig die Durchlässigkeit nach Krauthausen ist – bedingt durch das Indetal – erschwert. Während sich in dem im Norden des Bezirks gelegenen **Gewerbepark Brand** sowie nordwestlich der Autobahn an der nicht mehr zu Brand gehörenden Debyestraße Gewerbe angesiedelt hat, ist die übrige besiedelte Fläche insbesondere durch **Wohnbebauung** geprägt. Die **räumliche Ausdehnung** der relativ kompakt beieinander liegenden vier Ortschaften (ohne Krauthausen) erstreckt sich von der im Nordosten gele-

¹ Stichtag: 30.06.2022 | Weitere Informationen zu den Einwohner:innenzahlen im Kapitel 3.1

genen A 44 über etwa 2 km in Richtung Südosten zum Indetal und von der das Siedlungsgebiet im Norden begrenzenden Eilendorfer Straße über rund 2,5 km Richtung Südwesten bis zur Münsterstraße.

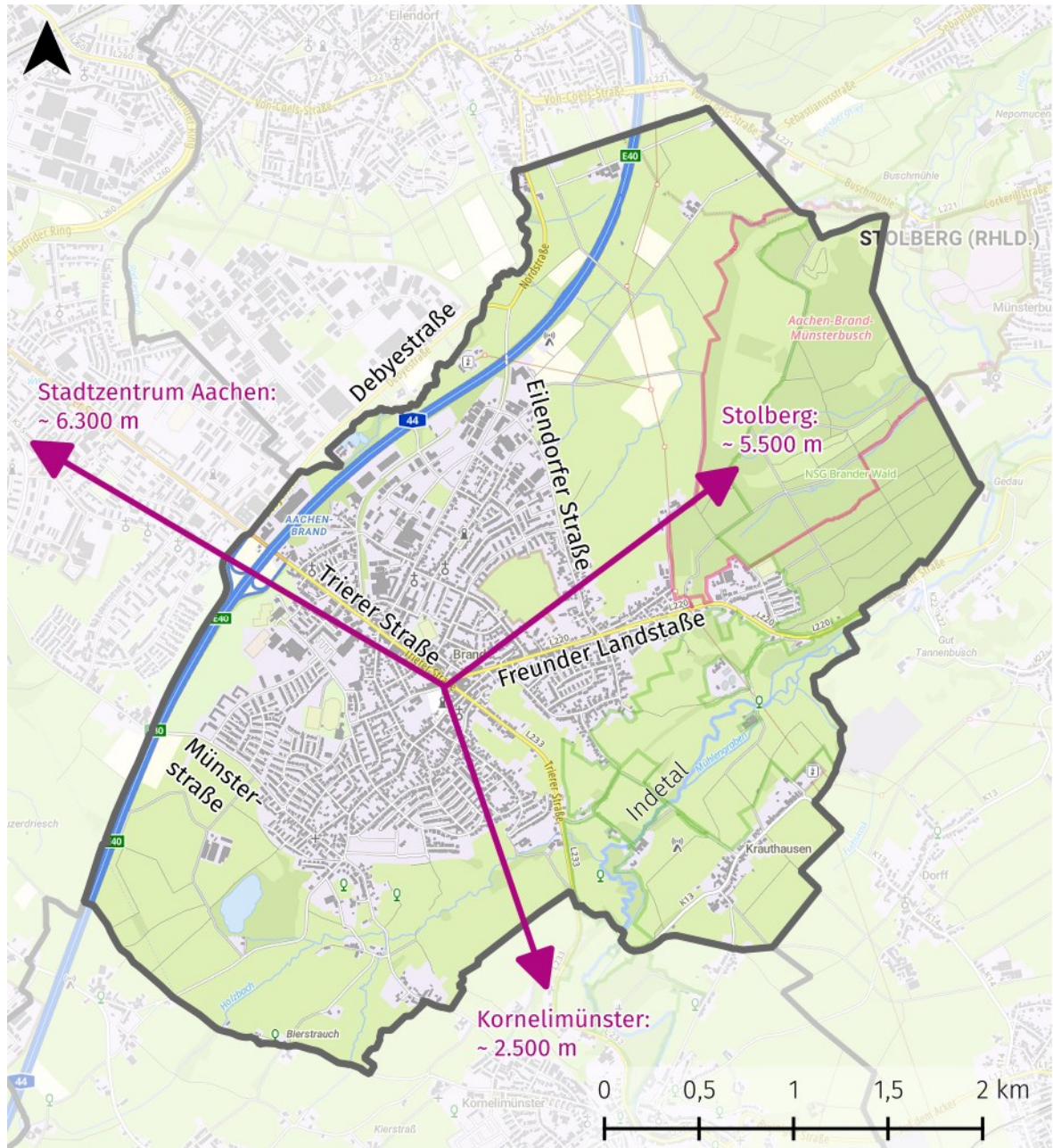


Abbildung 2: Übersichtskarte Bezirk Aachen-Brand

Basiskarte mit Reliefschummerung, Bezirksgrenze, ausgewählten Luftliniendistanzen und Straßennamen
Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)

Neben der benannten **Trennwirkung des Indetals** begründet sich ein weiteres, maßgebliches topographisches Charakteristikum in der Lage der Stadt Aachen am Nordrand der Eifel, wodurch sich **teilweise starke Höhenunterschiede und Neigungen** erklären, die auch innerhalb des Brander Bezirksgebiets deutlich erkenn- und spürbar sind (vgl. Abbildung 3).



Bezirksregierung Köln



TIM-online: Höhenprofil zur Liniengeometrie

Die Höhendaten (DHHN2016) sind abgeleitet aus dem Digitalen Geländemodell (DGM mit Genauigkeit: +/- 20 cm). Sie beziehen sich auf Normalhöhennull (NHN).

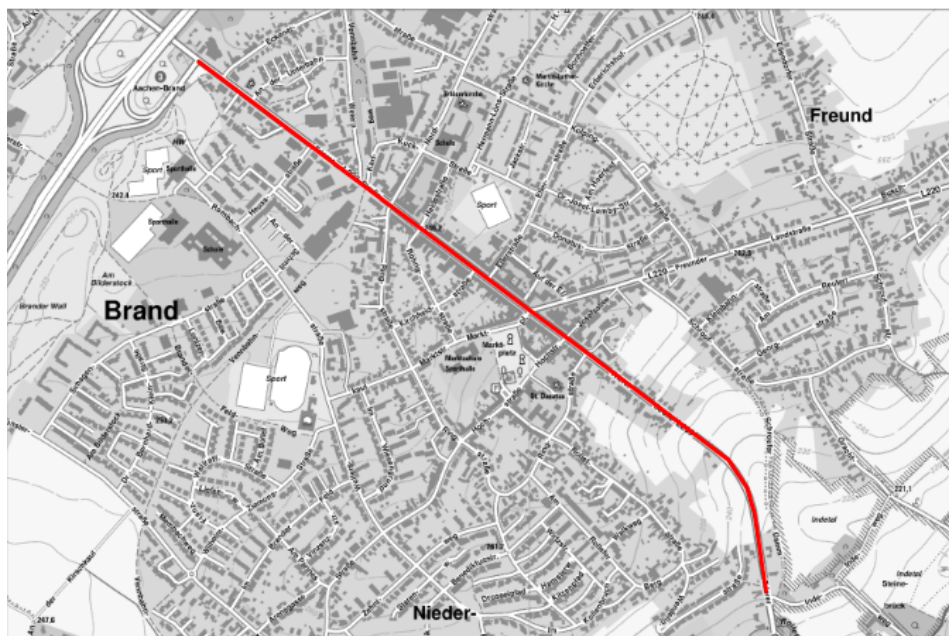
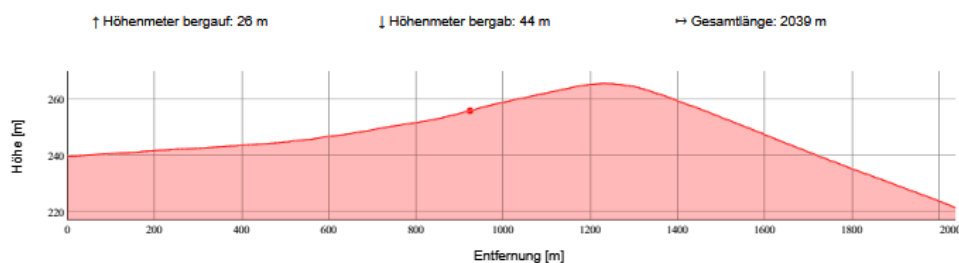


Abbildung 3: Höhenprofil Trierer Straße

Quelle: © Geobasis NRW | Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Wie in der Stadt Aachen insgesamt sind aufgrund der **Eifel-Randlage** auch innerhalb des Brander Bezirksgebiets deutliche Höhenunterschiede festzustellen, die sich **erschwerend**

auf die Formen der aktiven Mobilität (zu Fuß gehen, Rad fahren) auswirken. Exemplarisch lässt sich dies am Höhenprofil der Trierer Straße illustrieren (vgl. Abbildung 3):

Die Trierer Straße befindet sich in Höhe des Autobahnanschlusses bei knapp 240 m über Normalhöhennull (NHN), steigt in Richtung Südosten bis zum zentralen Knoten Marktplatz/ Freunder Landstraße auf 261 m über NHN und weiter bis zur Ringstraße auf fast 266 m über NHN an, um dann bis zum Indeweg auf rund 220 m über NHN abzufallen. Das bedeutet, dass in Fahrtrichtung stadtauswärts insbesondere auf dem **durch hohen Geschäftsbesatz gekennzeichneten Abschnitt der Trierer Straße zwischen Autobahnanschluss und Ringstraße** eine durchschnittliche Steigung von gut 2 % bewältigt werden muss; von außerorts vom Indeweg kommend sind es sogar etwa 5,5 % zu überwindende Längsneigung bis zur Einmündung der Ringstraße in die Trierer Straße.

Die hiermit bereits benannte Trierer Straße weist in mehrerlei Hinsicht eine hohe Bedeutung für den Bezirk Brand auf: Aufgrund ihres Verlaufs quer durch den Bezirk sowie eines hohen Verkehrsaufkommens weist die Landesstraße eine Barrierewirkung auf und teilt den Bezirk in zwei Bereiche. An einer zentralen Kreuzung nahe dem Marktplatz zweigen einerseits die Richtung Nordosten nach Stolberg verlaufende Freunder Landstraße (L 220) und andererseits der Marktplatz nach Süden ab. **Entlang der innerörtlichen, angebauten Trierer Straße** haben sich mehrere große und kleinere **Nahversorger sowie weitere Dienstleister** niedergelassen, weiterhin finden sich hier auch **zahlreiche frequentierte und häufig von mehreren Linien bediente Bushaltestellen**. Eine weitere, große Filiale eines Lebensmitteleinzelhändlers liegt an der Freunder Landstraße, an der darüber hinaus ebenfalls weitere Dienstleistungsbetriebe ansässig sind. Am **zentral gelegenen Brander Marktplatz** findet jeweils dienstags und samstags der Wochenmarkt statt. Südlich bzw. östlich des Marktplatzes grenzen ein Spielplatz und das Bezirksamt respektive die Pfarre St. Donatus mit öffentlich zugänglicher Bibliothek an. Auch die Städtische Katholische Grundschule Marktschule Brand sowie eine katholische Kindertagesstätte befinden sich unweit des Marktplatzes. Aufgrund dieser **räumlichen Konzentration von für die Brander Bevölkerung funktional wichtigen Einrichtungen für Nahversorgung, Bildung, Kultur/Religion und Mobilität** stellt das gesamte Gebiet um den Knoten Trierer Straße/ Freunder Landstraße / Marktplatz bzw. das Marktplatz-Areal einen zentralen, publikumsintensiven Zielort dar.

Neben der bereits benannten Marktschule (offene Ganztags-Grundschule) verteilen sich im Brander Bezirksgebiet zwei weitere Grundschulen und eine Gesamtschule:

- Städtische Katholische Grundschule Karl-Kuck-Schule | Karl-Kuck-Straße 35
- Städtische Gemeinschaftsgrundschule Brander Feld – Offene Ganztags-Grundschule | Schagenstraße 40
- Städtische Gesamtschule Aachen-Brand | Rombachstraße 99

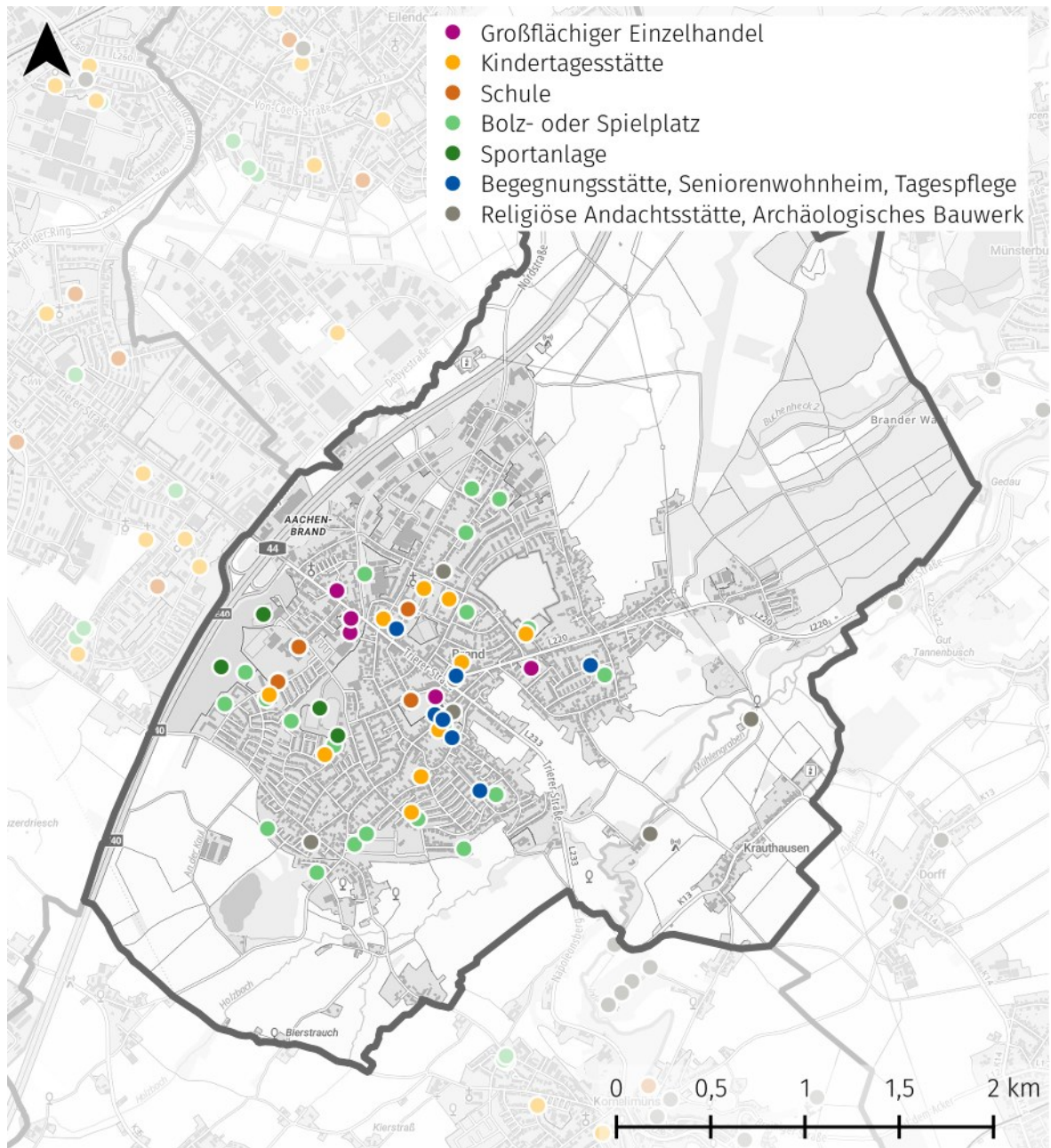


Abbildung 4: Bedeutende Zielorte der Alltagsmobilität in Aachen-Brand

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Mai 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)
- ▶ © Geobasis NRW: Touristik- und Freizeitinformationen NRW
- ▶ © Land NRW (MKJFGFI): Kindertagesstätten und Schulen

Zusätzlich zur oben angeführten Katholischen Kindertagesstätte (unweit des Marktplatzes in der Hochstraße) finden sich aktuell neun weitere institutionelle Kinderbetreuungseinrichtungen im Brander Bezirksgebiet.

Weitere bedeutsame Zielorte stellen die Schwimmhalle Brand und der unmittelbar angrenzende Sportplatz Wolferskaul dar. Zudem findet sich in der Kolpingstraße ein Friedhof. Insgesamt hält der Bezirk Brand – wie auch Abbildung 4 veranschaulicht – ein vielfältiges, nahräumlich erreichbares Angebot an Einrichtungen und Infrastrukturen bereit, an denen die Brander Bevölkerung ihre alltäglichen Bedürfnisse im Hinblick auf z. B. Versorgung, Bildung und Freizeit/Kultur/Sport befriedigen kann.

2.2 Fußverkehr

Das Gros der Brander Bevölkerung wohnt innerhalb eines 1-km-Radius um den zentralen Brander Marktplatz (vgl. Abbildung 5). Durch die kompakte Siedlungsstruktur mit vielfältigen Nutzungen sind für die Nahmobilität gute Ausgangsbedingungen im Sinne eines „Stadtteils der kurzen Wege“ gegeben. Die im vorangegangenen Kapitel bereits erläuterten Höhenverhältnisse stellen sich jedoch als für die Nahmobilität unkomfortabel, aber im Fußverkehr noch hinnehmbar heraus. Zu beachten ist zudem, dass die Trierer Straße zwar einerseits das Ziel vieler Wege darstellt, andererseits aber die vierspurig ausgebaute Landesstraße, auf der Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs abwickelt werden, die Nahmobilität durch ihre Barrierewirkung negativ beeinträchtigt.

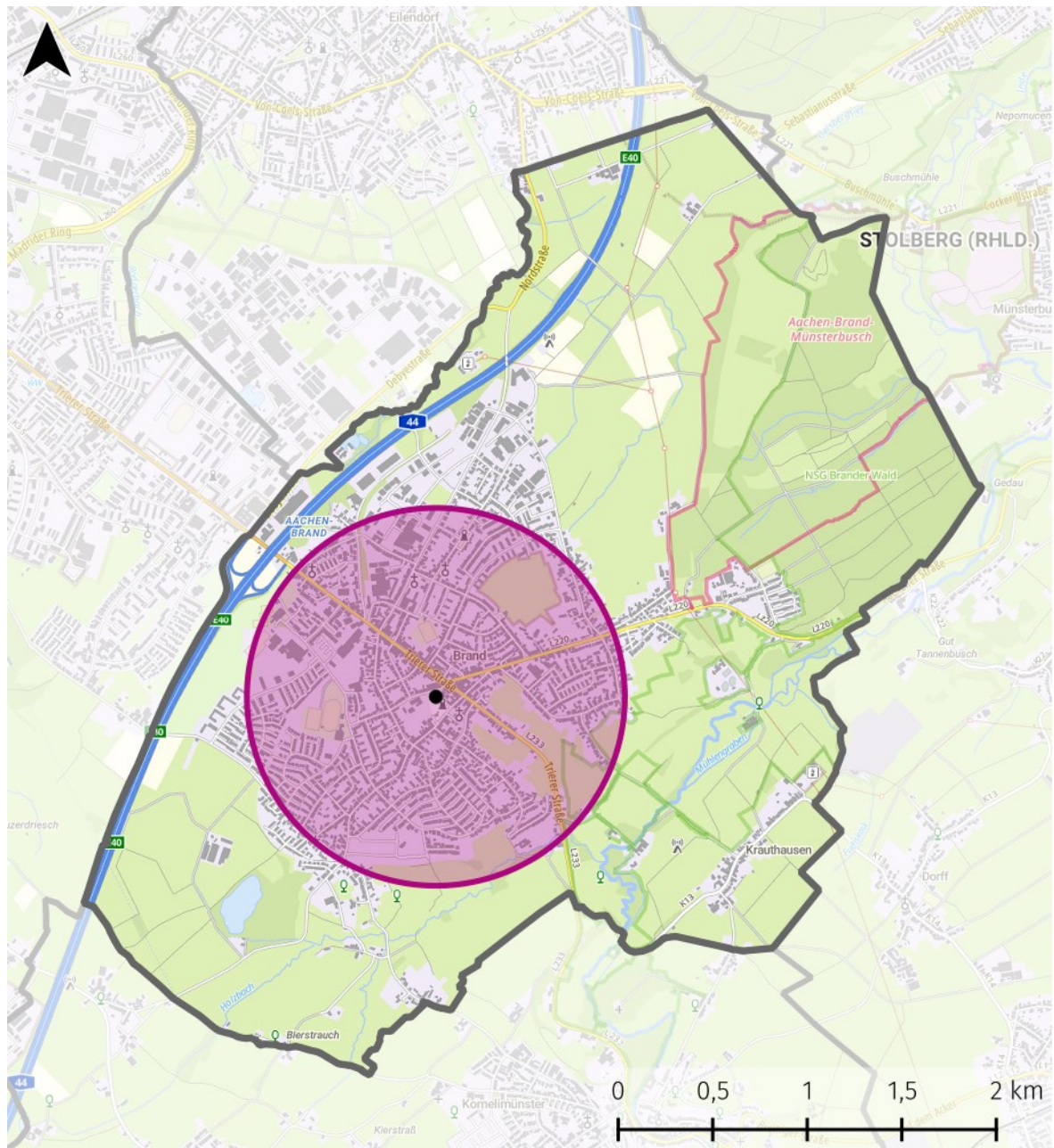


Abbildung 5: 1-km-Radius um den Marktplatz

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)

2.2.1 Berücksichtigte Dokumente

Zur Berücksichtigung von **Barrierefreiheit im öffentlichen Raum** hat die Stadt Aachen **Leitlinien** aufgestellt, die bei allen Umgestaltungen öffentlicher Räume zu berücksichtigen sind. Hier sind einzuhaltende Vorgaben zu Gehwegbreiten, lichten Höhen, Gehwegbelä-

gen, Gestaltung nicht zu vermeidender Hindernisse, Fußgängerfurten und -überwegen dargestellt. Zudem wurde eine „Kommission barrierefreies Bauen“ eingerichtet. Seitens der "Kommission barrierefreies Bauen" wird gewünscht, zu allen im Mobilitätskonzept Aachen-Brand vorgeschlagenen Maßnahmen vor bzw. während des Planungsprozesses einbezogen zu werden, um die Belange der Menschen mit Behinderung rechtzeitig berücksichtigen zu können. Einen Stadtplan mit wichtigen Informationen zur Barrierefreiheit gibt es für das Aachener Zentrum, nicht aber für den Stadtteil Brand.

In der jüngeren Vergangenheit wurden in Brand bereits **diverse den Fußverkehr betreffende Themen politisch diskutiert**, die nachfolgend kompakt erläutert werden:

- Eine Verbreiterung des Vennbahnweges ist teilweise bereits umgesetzt. Damit wird dem Nutzungskonflikt zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden entgegnet.
- Auf die Gefahr durch auf den Gehweg ausweichende Pkw im Verlauf der Eilendorfer Straße und der Schroufstraße wurde hingewiesen und um Abhilfe beispielsweise durch Poller gebeten.
- Für die Nordstraße zwischen Gewerbepark und Eilendorfer Straße, also in Höhe der Gewerbeansiedlungen, wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Umgestaltung und Einrichtung von Querungshilfen gewünscht.
- Die notwendige Umgestaltung der Freunder Landstraße wird aktuell in einer separaten Untersuchung geplant. Zu den Planungen fand bereits ein Dialog mit den Bürger:innen statt.
- Zudem wird im weiteren Verlauf der Hochstraße an der Einmündung der Rollefstraße im Bereich der KiTa St. Monika eine Verbesserung der Verkehrssicherheit angestrebt.
- Für die von der Hochstraße zu erreichenden Parkplätze nördlich des Marktplatzes wurde ein Verhindern von unerlaubtem Gehwegparken z. B. durch die Anlage von Fahrradbügeln gewünscht.
- Die Errichtung einer Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Trierer Straße / Obere Ringstraße wurde diskutiert.
- Der letzte Sachstandsbericht zum Umbau der Münsterstraße zwischen Autobahn und An der Kirschkaul bzw. Vennbahnweg wurde am 01. Dezember 2021 in der Bezirksvertretung Brand gegeben. Danach sollte zunächst die Verbreiterung von Rad- und Gehweg auf der Nordseite vorangetrieben werden.
- Zum Thema „Stärkung der Mobilität im Alter“ wurden erneut die bereits oben benannten Punkte zu Querungshilfen im Bereich der Hochstraße diskutiert. Zudem wurde das Aufstellen zusätzlicher Bänke an insbesondere von Senior*innen genutzten Gehwegverbindungen und der Einsatz einer zwischenzeitlich umgesetzten Ortsbuslinie diskutiert.

Mit Blick auf die (schulische) **Mobilität von Kindern und Jugendlichen** sind die seitens der Stadt zur Verfügung gestellten Schulwegpläne² inklusive eines Flyers für die Eltern mit Hinweisen zum Üben des Schulwegs mit ihren Kindern zu benennen. In den Karten sind

² https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/bildung/schulen/schulen_schulwege/index.html

empfohlene Schulwege mit geeigneten Querungsstellen und Hinweise aufgeführt, wo morgens Verkehrshelfer den Kindern beim Queren der Straße helfen.



Abbildung 6: Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen) Nordstraße an der Karl-Kuck-Schule

Foto: spiekermann ingenieure

Im Schulwegplan der Grundschule Brander Feld sind zudem Hinweise zu möglichen Treffpunkten für Laufbusse und Biketrains³ dargestellt und auch Informationen über die Lage von Elternhaltestellen zur Entflechtung der Verkehre. Insbesondere die Elternhaltestellen sind aber nicht nur für die Eltern der Grundschul Kinder, sondern auch für die nahe gelegene Gesamtschule angelegt worden. Unmittelbar vor den Schulen (für die Karl-Kuck-Schule an der Nordstraße, für die Marktschule an der Marktstraße und für die Grundschule Brander Feld an der Schagenstraße) sind gut ausgerüstete Fußgängerüberwege (Zebrastrreifen) angelegt, die alle über die notwendige beidseitige Beschilderung hinaus auch eine an Auslegern befestigte und beleuchtete Überkopf-Beschilderung aufweisen (vgl. Abbildung 6).

³ Laufbus und Biketrains sind Instrumente der Schulwegplanung. Es handelt sich um organisierte Lauf- bzw. Radfahrgemeinschaften für den sicheren Weg zur Grundschule. Durch die Organisation einer Lauf- bzw. Fahrgruppe wird den Kindern einerseits Sicherheit und andererseits Freude an der selbstständigen Schulwegmobilität vermittelt (vgl. Zukunftsnetz NRW, online unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/mm-fuer-zielgruppen/geh-spass-statt-elterntaxi>)

Gemäß „**Vision Mobilität 2050**“ [24, 25] verfolgt die Stadt Aachen das Ziel, zehn Premiumfußwege umzusetzen, die sich als grüne, kurze, barrierefreie Wege auszeichnen, über die innerhalb von 20 Minuten die Innenstadt erreicht werden kann. Diese Wege reichen aber nicht bis zum Stadtteil Brand. Hier ist lediglich ein Erreichen der Premiumwege über den Vennbahnweg und ab Rothe Erde über weitere Wanderwege und Querverbindungen möglich. Für die Alltagsmobilität sind die Entfernungen von Brand bis zur Innenstadt aber zu groß und damit stellt sich eine Anbindung an das geplante Premiumnetz als nicht vorrangig dar.

2.2.2 Gegenwärtige Ausgangssituation

Seitens der Stadt wurden **polizeiliche Unfalldaten** für die Jahre 2015 bis 2020 zur Verfügung gestellt. Im Stadtteil Brand (inkl. Debyestraße) ereigneten sich in diesen sechs Jahren 41 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung, in acht der Unfälle erlitt mindestens eine Person eine schwere Verletzung, 33 Unfälle hatten mind. eine leichtverletzte Person zur Folge. Die häufigsten Unfallursachen gründeten im Fehlverhalten von Pkw-Fahrer:innen (20), von Fußgänger:innen (13, davon acht Mal falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn) oder von Lkw-Fahrer:innen (4). Räumlich konzentrierten sich die Unfallorte in der Trierer Straße (13), der Freunder Landstraße (7) sowie am Knotenpunkt Trierer Straße / Vennbahnweg / Weiern (4). Im Jahr 2020 gab es zwölf Unfälle in Brand, bei denen Zufußgehende zu Schaden kamen (vgl. Abbildung 7). Damit liegt das Unfallaufkommen höher als im jährlichen Durchschnitt des Auswertungszeitraums 2015 bis 2020. Ein räumlicher Unfallschwerpunkt ist nicht auszumachen, aber eine Konzentration auf die Landesstraßen Trierer Straße (fünf Unfälle) und Freunder Landstraße (zwei Unfälle) sowie die Kommunalstraße Schagenstraße (drei Unfälle).

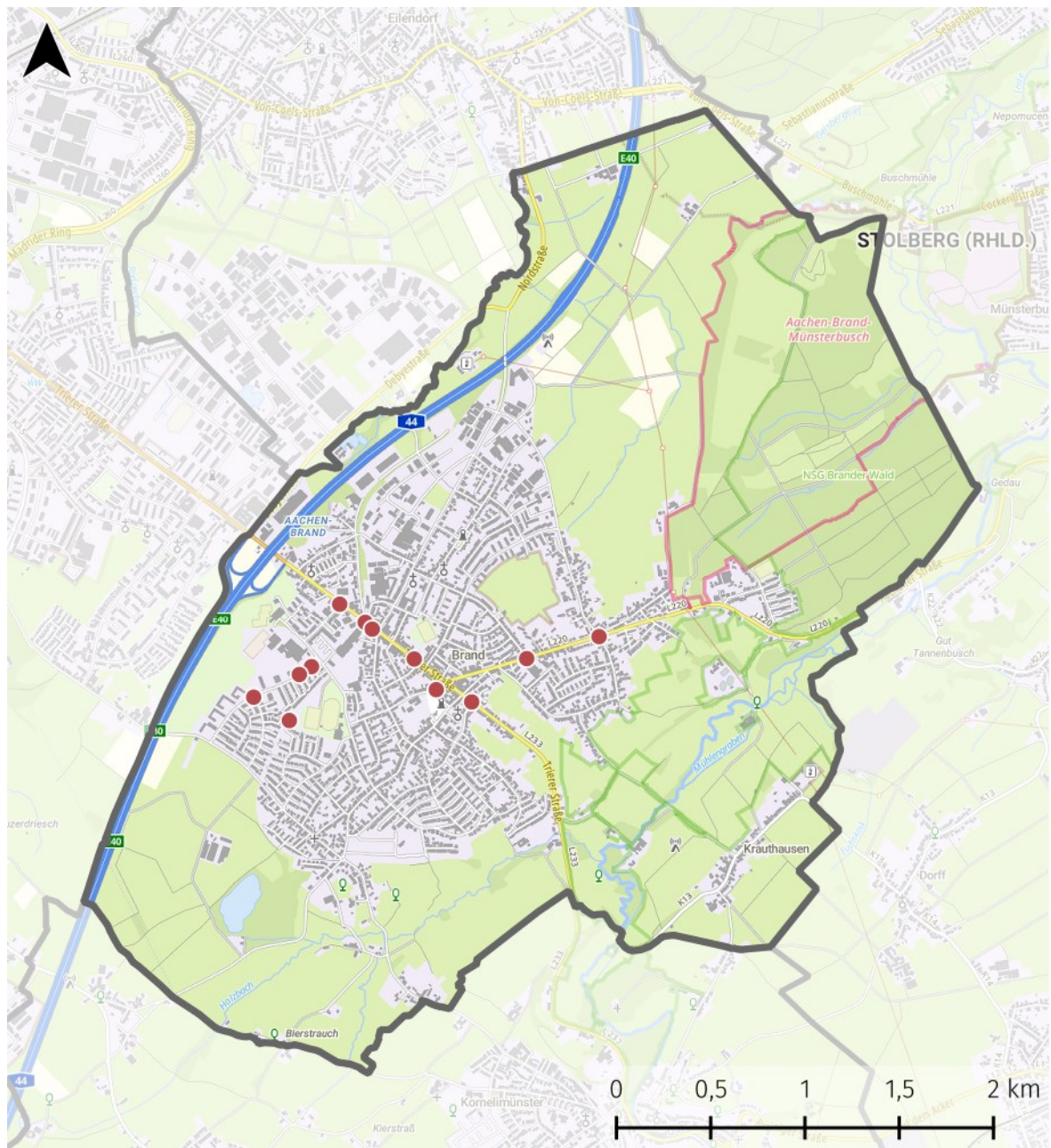


Abbildung 7: Unfälle mit Fußgänger:in-Beteiligung und Personenschaden im Jahr 2020

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)
- ▶ Polizeiliche Unfallstatistik

Während der örtlichen Inaugenscheinnahme der Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr in Aachen-Brand konnten u. a. folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

Insbesondere an den Ortsteilgrenzen fallen Mängel an der Infrastruktur für die Nahmobilität auf. So werden an der nördlichen und südlichen Trierer Straße und entlang der Freunder

Landstraße ohnehin schmale Gehwege für den Radverkehr frei gegeben. Der Vennbahnweg ermöglicht zwar Wegeverbindungen abseits der Kraftfahrzeugverkehrs, bietet aber keine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr, da hier ein gemeinsamer Geh-/Radweg eingerichtet ist. Dies führt zu Nutzungskonflikten und Sicherheitsrisiken, zumal die durchschnittliche Geschwindigkeit von Radfahrenden durch die Erweiterung des Fahrradangebots um Pedelecs gestiegen ist. Gerade für Menschen mit Sehbehinderung ist eine Trennung der Verkehrsarten wichtig.

EINDRÜCKE VOR-ORT NAHMOBILITÄT AN DEN STADTTTEILGRENZEN



Abbildung 8: Ortsbegehung Brand / Nahmobilität an den Stadtteilgrenzen

Quelle: spiekermann ingenieure

Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind auf den Gehwegen und an den Querungen schon taktile Elemente eingesetzt, aber noch nicht im gesamten Stadtteil. Seit 2010 hat die Stadt Aachen das Umfeld von Senioren- und Behinderteneinrichtungen und die Innenstadt bei Nachrüstungen vorrangig behandelt und bei allen durchgeführten Baumaßnahmen auf Umsetzung der Barrierefreiheit geachtet. So ist dies in Brand explizit an der neu gestalteten Trierer Straße und am Marktplatz sichtbar. Hier sind Bodenindikatoren (Begrenzungsstreifen, Leitstreifen und Richtungsfelder) eingesetzt, Bordsteinabsenkungen und an Lichtsignalanlagen Taktgeber und Vibrationsplatten umgesetzt worden.

Die Gehwege der durch viel Kfz-Verkehr geprägten Freunder Landstraße erweisen sich für Zufußgehende als unattraktiv, da die Flächen durch parkende Pkw, Bushaltestellen und die Freigabe für den Radverkehr sehr eingeschränkt wird. Im ausgebauten Teil der Trierer Straße hingegen sind in der Regel ausreichende Gehwegbreiten mit nur punktuellen Einschränkungen an den Bushaltestellen vorzufinden.

EINDRÜCKE VOR-ORT FUßVERKEHR



- Barrierefreiheit:
 - Taktile Elemente: an Querungsstellen und entlang Gehweg
 - Absenkungen an Knoten/Querungen
- Querungshilfen:
 - Zebrastreifen und Anforderungssampeln
- Durchlässigkeit von Wohngebieten durch:
 - separate Fußwege, Öffnung Sackgassen
 - z. T. Engstellen durch Gehwegparken
- Trierer Straße: In der Regel ausreichende Breiten, aber punktuelle Engstellen
- Freunder Landstraße: Kfz-Verkehr dominiert

Abbildung 9: Ortsbegehung Brand / Fußverkehr

Quelle: spiekermann ingenieure

In den Wohnstraßen fällt der Parkverkehr ins Auge, der vielfach durch das VZ 315 StVO („Parken halb auf Gehwegen“) geregelt ist. Die Gehwege weisen dadurch nur sehr eingeschränkte Nutzbreiten auf, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Bürger:innen problematisch ist.

Positiv fallen die für die Nahmobilität geöffneten Sackgassen und separaten Durchgänge auf, die zur guten Durchlässigkeit des Stadtteils für Zufußgehende beitragen.

Um einen Eindruck von den Bereichen an den vier Brander Schulen sowie Schwimmhalle und Sportanlage Wolferskaul zu gewinnen, wurden die Straßenzüge Nordstraße – Karl-Kuck-Straße, Marktstraße – Wolferskaul, Rombachstraße und Schagenstraße besucht. Die in den Schulwegplänen dargestellten Fußgängerüberwege, Elternhaltestellen und die Beschilderung zu den Verkehrshelfern (VZ 356 StVO) wurden vor Ort besichtigt. Alle Fußgängerüberwege an den Grundschulen wie auch vor der Gesamtschule sind gut ausgestattet. Folgendes fiel auf:

- Karl-Kuck-Schule:
 - Nordstraße:
 - Die Fahrbahn ist sehr breit, was zu zügigem Fahren einlädt.
 - Höhe Karl-Kuck-Straße: die Sicht auf die Schüler:innen ist auf der Ostseite durch Parker eingeschränkt; Verkehrshelfer sind hier morgens am Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) unterstützend tätig.

- Die für die Schulbediensteten ausgewiesenen Stellplätze liegen an der Ostseite der Nordstraße und gehen in die für die Kirchengemeinde ausgewiesenen Parkplätze über. Zudem darf die Fläche durch den Bücherbus genutzt werden.
- Die Schrägparkplätze, die zur Kirchengemeinde gehören, ragen noch in die Höhe der Fußgänger-Querungshilfe über die Nordstraße südlich der Richard-Wagner-Straße hinein.
- Karl-Kuck-Straße vor dem Haupteingang der Schule:
 - Es gibt keine Querungshilfe.
 - Von der Nordstraße kommend gibt es kein Gefahrenzeichen nach StVO; das gelb-weiße Schulschild ist wegen der Begrünung und des Parkens in beidseitig seitlichen Parkbuchten nur eingeschränkt sichtbar; die Straße wird hinter dem Schuleingang Richtung Osten breiter.
 - In Richtung Nordstraße fahrend ist das gelb-weiße Schulschild gut sichtbar; die Straße wird enger, es gibt kein Gefahrenzeichen nach StVO.
 - Ein Blick auf das Gelände zeigt Abstellanlagen für Fahrräder.
- Im Bereich des Knotens Karl-Kuck-Straße / Hermann-Löns-Straße befindet sich eine Fläche mit acht Parkplätzen und Baumbestand, die umfahrbar ist. Die Verkehrsführung ist unübersichtlich.
- Hermann-Löns-Straße:
 - Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süd, für Fahrradfahrende ist die Fahrtrichtung Nord freigegeben
 - Auf der Ostseite ist Parken am Fahrbahnrand in Längsrichtung erlaubt.
 - Auf der Westseite sind südlich des Nebeneingangs zur Schule einige Senkrecht-parkstände ausgewiesen. Davon dienen einige werktags als Stellfläche für den Schulbus.
 - Vor der Kita Erlöserkirche ist am Gehwegrand ein Trenngitter zur Fahrbahn installiert. Es gibt kein Gefahrenzeichen nach StVO, das die Autofahrer:innen auf die besondere Gefahrenlage hinweist, auch keine Bodenmarkierung oder Aufpflasterung.
- Marktschule und Schwimmhalle:
 - Marktstraße: Der Fußgängerüberweg ist gut sichtbar; zudem bietet eine Fahrbahneinengung zusätzliche Sicherheit.
 - Wolferskaul: Beim Schulweg wird auch der Fußgängerüberweg am Schwimmbad genutzt. Die Straßenbreite wird durch eine Verkehrsinsel in der Mitte des Übergangs gegliedert. Der ruhende Verkehr an den westlichen Parkbuchten schränkt jedoch die Sicht auf die vom Schwimmbad kommenden Fußgänger:innen ein. Laut Schulwegeplan werden die Kinder hier morgens von Verkehrshelfer:innen unterstützt.
- Schule Brander Feld:

- Schagenstraße: Die Verschwenkung und die Unterteilung der Straße durch einen begrünten Mittelstreifen führen zu reduzierten Geschwindigkeiten; die Bäume reduzieren jedoch die Übersichtlichkeit. Laut Schulwegeplan werden die Kinder hier morgens von Verkehrshelfern unterstützt.
- Gesamtschule Brand:
 - Rombachstraße: Die breite Straße lädt zu zügigem Fahren ein; die Sicht ist auf die Querenden ist gut, sofern die Busbucht auf der Südwestseite ungenutzt ist. Es steht jedoch zu befürchten, dass die Sicht mit dem Wachsen der neu gepflanzten Bäume zumindest reduziert wird. Zudem wird hier sehr offensichtlich, dass bei allen durchgeführten Baumaßnahmen auf Umsetzung der Barrierefreiheit geachtet wird, während an anderen Stellen noch Nachholbedarf besteht: So wurden auf der Nordwestseite taktile Leitelemente (Richtungsfelder und Stopplinien) und geeignete Absenkungen (3 cm für Menschen mit Sehbehinderung und daneben eine Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte Menschen) umgesetzt, während solche auf der Nordwestseite noch gänzlich fehlen. Dies wird im Zuge der Planung/Umsetzung der Radvorrangroute nachgeholt.

EINDRÜCKE VOR-ORT BEREICH SCHULEN / SCHWIMMBAD / ROMBACH- / SCHAGENSTR.



Abbildung 10: Ortsbegehung Brand / Bereich Schulen und Schwimmbad

Quelle: spiekermann ingenieure

Streckenmäßig fiel auf, dass entlang der Marktstraße und Wolferskaul die Gehwege zum Teil nur schmal sind, da sich im Straßenquerschnitt nicht nur die Fahrbahn (Fahrradstraße, Pkw und Krad frei), sondern auch Parkbuchten befinden. Der nördliche Gehweg ist mit taktilen Leitstreifen ausgerüstet.

In der Rombachstraße besteht bekanntermaßen Handlungsbedarf. Hierzu gibt es eine Paralleluntersuchung im Zuge der Planungen zur Rad-Vorrang-Route Brand. Dies umfasst auch die Querung der Rombachstraße durch den Vennbahnweg, die aktuell Gefahrenpotenzial birgt, zu der es aber auch schon einen Verkehrsversuch zur Umgestaltung gab.

2.2.3 Stärken-Schwächen-Analyse

Der Bezirk Brand qualifiziert sich durch die Siedlungsanordnung und das Nahversorgungsangebot als „Stadt der kurzen Wege“ mit fußverkehrsfreundlichen Wegedistanzen. Die gute Durchlässigkeit der Wohnquartiere bietet den Zufußgehenden eine Auswahl direkter Wegemöglichkeiten, was durch gut gestaltete Querungsmöglichkeiten unterstützt wird.

Gleichzeitig ist jedoch zu beanstanden, dass die berechtigten Ansprüche des Fußverkehrs an eine sichere, barrierefreie und komfortabel nutzbare Infrastruktur vielfältig und häufig eingeschränkt werden, bspw. durch Hindernisse/Einengungen (Stufen, Schilder, zu Teilen legale wie auch unrechtmäßige Mitnutzung von Gehwegen durch den ruhenden Verkehr), Konflikte mit Radfahrer:innen (z. B. gemeinsame Geh-/Radwege, für Radverkehr freigegebene Gehwege) oder Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen des Kfz-Verkehrs. Auch Querungshilfen sind in ihrer Anzahl und Gestaltung noch ausbaufähig.

Durch den Ansatz, bei Neu- und Umgestaltungen im Straßenraum auch die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen zu berücksichtigen, ist der Bezirk Brand dem Ziel der Barrierefreiheit erkennbar nähergekommen, hat das Ziel aber noch nicht erreicht. Die aufgestellten Leitlinien zum barrierefreien Ausbau und der Einbezug der eingerichteten Kommission „barrierefreies Bauen“ helfen bei der Zielerreichung. Diesbezüglich wäre die Erstellung eines Stadtplans mit wichtigen Informationen zur Barrierefreiheit für den Stadtteil Brand (entsprechend dem Innenstadtplan) interessant.

Tabelle 1: Fußverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Fußverkehrsfreundliche Wegedistanzen im Stadtbezirk • Umfängliche Nahversorgungsmöglichkeiten + Markttage • Gute Durchlässigkeit der Wohngebiete • Gut gestaltete Querungshilfen • Fortschritte in der Barrierefreiheit erkennbar 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangelnde Barrierefreiheit (Bordsteinkanten, Bushaltestellen, Treppen, fehlende taktile Elemente) • Einschränkungen durch ruhenden Verkehr • Konflikte mit Radfahrer:innen auf (gemeinsamen) Wegen • Zum Teil hohes Kfz-Verkehrsaufkommen in Wohngebieten • Ergänzungs- und Optimierungsbedarf bei Querungshilfen • Fehlende Elemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

2.3 Radverkehr

Für den Radverkehr gilt in noch stärkerem Maße als für den Fußverkehr, dass die räumliche Ausdehnung und Strukturierung des Brander Siedlungsgebiets sowie die kurzen und mittleren Wegedistanzen zum Brander Marktplatz, Aachener Stadtzentrum, zu Nachbarstadtteilen sowie angrenzenden Städten prädestiniert sind für die alltägliche Nutzung des Fahrrads auf Wegen zu jenen Zielorten. Gleichzeitig jedoch erschwert das hügelige Relief das Fahrradfahren, denn auf bestimmten Start-Zielort-Relationen sind mitunter relativ anspruchsvolle Steigungen zu bewältigen. Für geübte Radfahrer:innen ist es dennoch möglich, den zentralen Marktplatz von Aachen-Brand von fast allen Siedlungsgebieten des Bezirks aus innerhalb nur weniger Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen.

2.3.1 Berücksichtigte Dokumente

Folgende Dokumente sind in die Analyse des Radverkehrs mit eingeflossen:

- Im Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ wurden 2019 für die Gesamtstadt Aachen sieben Ziele formuliert [29], die vom Stadtrat im November 2019 angenommen wurden:
 - Erstellung eines durchgängigen, engmaschigen Radwegenetzes
 - Sichere Gestaltung von Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten
 - Sichere Radwege an Hauptstraßen
 - Durchgängige und einheitliche Gestaltung von Geh- und Radwegen
 - Umfassender Ausbau von Fahrradabstellplätzen
 - Online-Erhebung und zeitnahe Beseitigung von Mängeln
 - Konsequente und transparente Förderung der Verkehrswende

- Im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) [33] werden im Handlungsfeld Mobilität Maßnahmen formuliert. Darin werden ein massiver Radwegeausbau gemäß Radentscheid und ein Förderprogramm für zweitausend neue Lastenräder für Familien formuliert.
- Im Masterplan Green City [37] wird zur Förderung des Radverkehrs insbesondere die bauliche, abschnittsweise Verbreiterung und die Trennung von Rad- und Fußverkehr auf dem Vennbahnweg und der Ausbau eines Radvorrangnetzes ausgeführt.
- Die Stadt Aachen hat ein Netz mit zehn „Rad-Vorrang-Routen“ (RVR) konzipiert. Eine dieser Routen, die Rad-Vorrang-Route Brand, verbindet die Aachener Innenstadt mit dem Bezirk Brand. In Brand führt die Route über die Rombachstraße, Wolferskaul und Marktstraße bis zum Brander Markt. Die Strecke Wolferskaul – Marktstraße ist bereits als Fahrradstraße umgestaltet. Aktuell wird die Rombachstraße beplant. Hierzu gibt es bereits Variantenuntersuchungen, die mit den Bürger:innen diskutiert wurden.
- Die Vision Mobilität 2050 [24, 25] sieht für den Radverkehr perspektivisch ein sicheres und unfallfreies, lückenloses Netz sowie Sharing-Angebote als Ergänzung zum ÖPNV, was in der Mobilitätsstrategie 2030 [31, 32] noch einmal konkretisiert wird. Im Juli 2022 wurde zudem die Teilstrategie Radverkehr beschlossen [34].
- Die Stadt Aachen hat die standardmäßig einzuhaltenden Planungsanforderungen für Fahrradstraßen in einem Gestaltungskatalog formuliert.
- Ebenso wird derzeit ein Gestaltungsstandard der Stadt Aachen zur Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen definiert.
- Im aktuellen Rad-Zielnetz der Stadt Aachen sind folgende Straßenzüge des Bezirks Brand eingebunden (vgl. Abbildung 11):
 - Trierer Straße („Duale Hauptverbindung“ – „Verbindung“)
 - Freunder Landstraße („Sonstige Hauptroute“)
 - Vennbahnweg („Sonstige Hauptroute“)
 - Rombachstraße – Wolferskaul – Marktstraße („Rad-Vorrang-Route“)
 - Hermann-Löns-Straße („Verbindung“)
 - Nordstraße ab Eilendorfer Straße Richtung Norden („Verbindung“)
 - Eilendorfer Straße („Verbindung“)
 - Schroufstraße – Grachtstraße („Verbindung“)
- Ergänzt wird das Rad-Zielnetz durch die Vielzahl der Wohnstraßen, die sich durch Tempo-30-Zonen auszeichnen. Hier können die Radfahrenden ohne weitere Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn mitfahren.

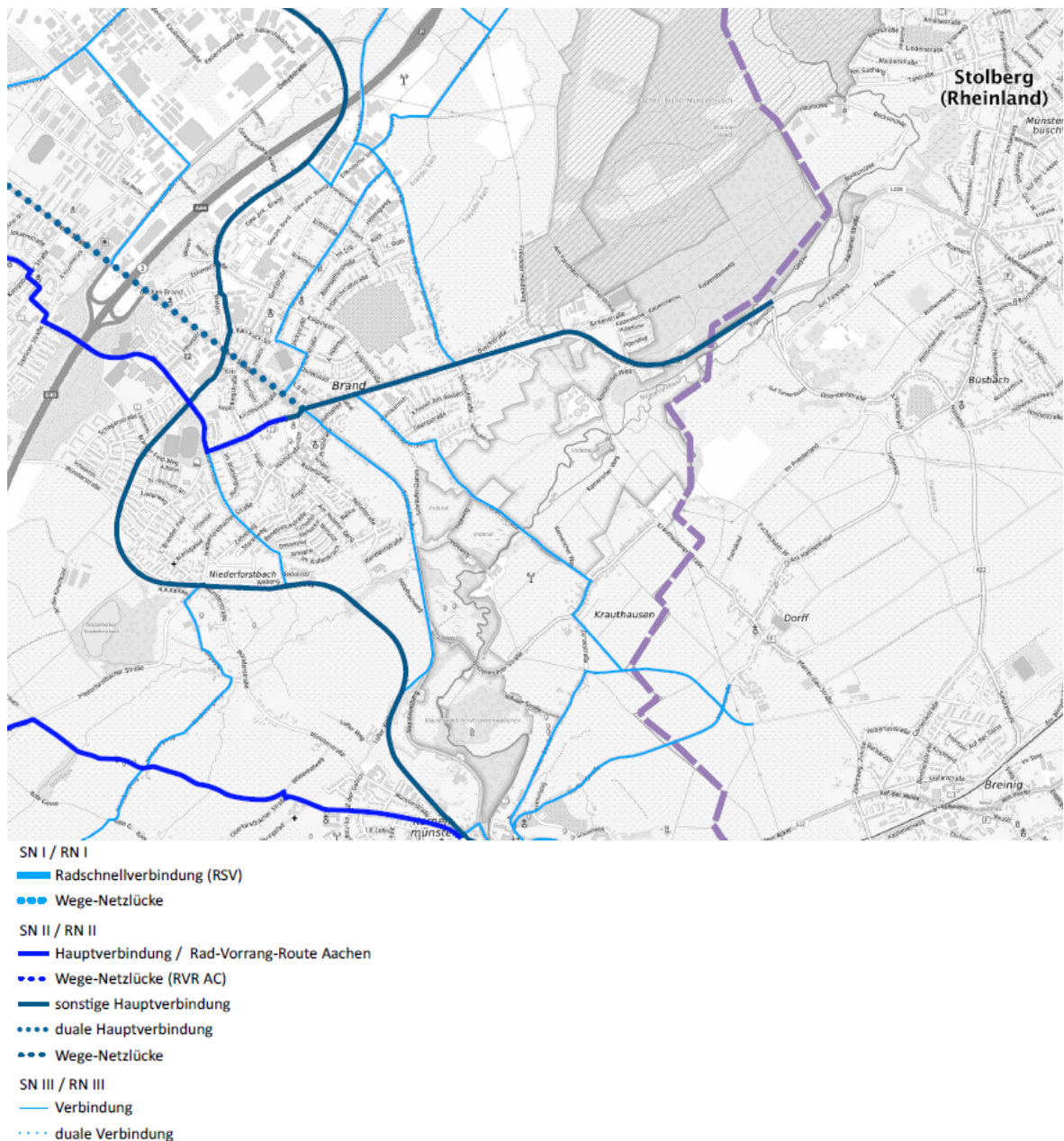


Abbildung 11: Ausschnitt aus Radhauptnetz Aachen – Karte Prüfnetz – Stand 29.9.2022

Quelle: Stadt Aachen

Viele Themen wurden in Brand schon thematisiert und politisch behandelt, die nachfolgend kompakt skizziert werden:

- Für die Nordstraße zwischen Gewerbepark und Eilendorfer Straße, also in Höhe der Gewerbeansiedlungen, wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Umgestaltung, Einrichtung von Querungshilfen und das Anlegen eines Radweges gewünscht (2020 | Vorlage-Nr.: FB 61/1406/WP17).

- Die Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für Radfahrende auf der Freunder Landstraße ist seit langem ein relevantes Thema in Brand (2020 | Vorlage-Nr.: FB 61/1489/WP17). Die notwendige Umgestaltung der Freunder Landstraße wird aktuell in einer separaten Untersuchung geplant. Zu den Planungen fand bereits ein Dialog mit Bürger:innen statt.
- Der letzte Sachstandsbericht zum Umbau der Münsterstraße zwischen Autobahn und An der Kirschkaul bzw. Vennbahnweg wurde im November 2021 gegeben. Danach sollte zunächst die Verbreiterung von Rad- und Gehweg auf der Nordseite vorangetrieben werden (2021 | Vorlage-Nr.: FB 61/0259/WP18).
- Eine Verbreiterung des Vennbahnweges ist in einem ersten Abschnitt im Bereich des Tuchmacherviertels bereits umgesetzt. Die Planung weiterer Abschnitte erfolgt derzeit. Damit wurde dem Masterplan Green City entsprochen und dem Nutzungskonflikt zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden wird entgegnet (2020 | Vorlage-Nr.: FB 61/1498/WP17; 2021 | Vorlage-Nr.: FB 61/0205/WP18).
- Die nach Brand führende, erst teilweise umgesetzte Rad-Vorrang-Route verläuft über Rombachstraße, Wolferskaul und Marktstraße bis zum Brander Markt. Aktuell wird der noch nicht umgesetzte Streckenabschnitt über die Rombachstraße beplant. Hierzu gibt es bereits Variantenuntersuchungen, die mit den Bürger:innen diskutiert wurden (2021 | Vorlage-Nr.: FB 61/0214/WP18).
- Zur Einrichtung einer Querungshilfe Vennbahnweg an der Rombachstraße wurde in 2022 ein Testversuch durchgeführt.
- Die umgestaltete Trierer Straße hat noch Optimierungsbedarf aus Sicht der Radfahrenden. Zur Beseitigung von Gefahrenpunkten fanden bereits Diskussionen statt (2020 | Vorlage-Nr.: FB 61/1511/WP17).
- Die Errichtung einer Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Trierer Straße / Obere Ringstraße wurde diskutiert (2021 | Vorlage-Nr.: FB 61/0133/WP18).

2.3.2 Gegenwärtige Ausgangssituation

Seitens der Stadt wurden **polizeiliche Unfalldaten** für die Jahre 2015 bis 2020 zur Verfügung gestellt. Im Stadtteil Brand (inkl. Debyestraße) ereigneten sich in diesen sechs Jahren 44 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung, in neun der Unfälle erlitt mindestens eine Person eine schwere Verletzung, 35 Unfälle hatten mind. eine leichtverletzte Person zur Folge. Die Unfallursachen stellen sich sehr vielfältig dar: in 22 Fällen wurde Beladung / Besetzung angegeben, bei 17 Unfällen wurde ein Fehlverhalten (z. B. nicht angemessenen Geschwindigkeit, Überholvorgänge, Abbiegen oder die Nichtbeachtung der Vorfahrt) registriert. Räumlich konzentrierten sich die Unfälle auf dem Vennbahnweg (19), der Rombachstraße (5) und der Freunder Landstraße (4). Die Darstellung der Unfälle im Stadtteil Brand für das Jahr 2020 zeigt neun Unfallpunkte, bei denen Radfahrende zu Schaden kamen (vgl. Abbildung 12). Damit liegt das Unfallaufkommen ungefähr im jährlichen Durchschnitt des Auswertungszeitraum 2015 bis 2020. Ein Unfallschwerpunkt ist nicht auszumachen.

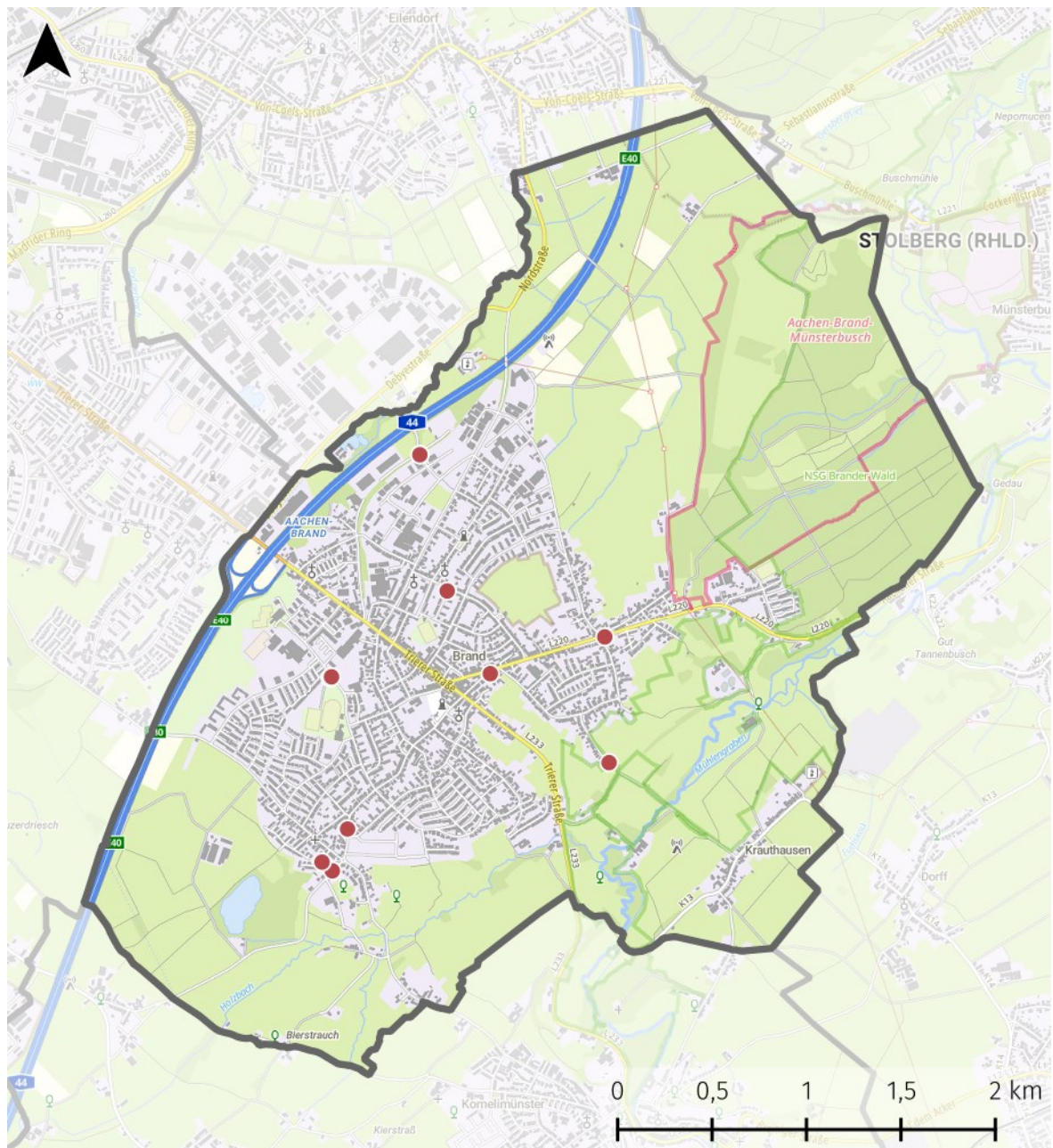


Abbildung 12: Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung und Personenschaden im Jahr 2020

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)
- ▶ Polizeiliche Unfallstatistik

Bei der **örtlichen Inaugenscheinnahme der Ausgangssituation des Radverkehrs** wurden insbesondere die zum Radhauptnetz zählenden Straßen, Wege und Knotenpunkte besucht (vgl. Abbildung 11).

Die Infrastruktur für den Radverkehr ist vielfach als gemeinsame Anlage mit dem Fußverkehr ausgelegt, wodurch diese beiden aktiven Mobilitätsformen untereinander in Konflikte und potenziell gefährdende Situationen geraten. Diese sowohl für den Fuß- wie auch Radverkehr nicht zufriedenstellende Infrastruktur, die insbesondere auch an den Bezirksgrenzen vorzufinden ist, wurde bereits im vorangehenden Kapitel 2.2 erläutert. So z. B. sind an der nordwestlichen und südöstlichen **Trierer Straße**, entlang der **Freunder Landstraße** und an der nach Eilendorf führenden **Nordstraße** keine separaten Infrastrukturen für den Radverkehr vorhanden, vielmehr ist für Radfahrende die Nutzung der ohnehin schmalen Gehwege frei gegeben.

Der als Hauptverbindung zählende, straßenunabhängige **Vennbahnweg**⁴ stellt sowohl für innerbezirkliche Wege wie auch für Wege Richtung Innenstadt oder nach Kornelimünster eine attraktive Radverkehrsverbindung abseits des Kfz-Verkehrs dar. Er ist als gemeinsamer Geh-/Radweg angelegt und wird von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und weiteren Nutzer:innengruppen (z. B. Inlineskater:innen) rege genutzt. Gleichzeitig jedoch weist der Weg in weiten Teilen noch keine anforderungsgerechte Breite als gemeinsamer Geh-/Radweg im Beidrichtungsverkehr auf. Dies führt zu Konflikten unter den genannten Verkehrsteilnehmergruppen. Demnach ist hier Optimierungsbedarf zu identifizieren.

Mitunter brenzlige Situationen für Radfahrer:innen wie auch Fußgänger:innen tragen sich auf der zwischen 2007 und 2010 mit Fördermitteln umgestalteten **Trierer Straße** zu. Die Radverkehrsanlagen entlang dieser Landesstraße, auf der ein hohes Durchgangsverkehrsaufkommen zu verzeichnen ist, weisen keine Führungskontinuität auf. Weiterhin ...

- fehlen abschnittsweise Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Radfahrstreifen und den Pkw-Längsparkständen (z. B. im Abschnitt Josefsallee <> Freunder Landstraße),
- wird der Radverkehr teilweise auf einem innerorts grundsätzlich möglichst zu vermeidenden Zweirichtungsradweg geführt, was insbesondere an Einmündungen/Kreuzungen ein hohes Gefahrenpotenzial birgt und
- die Radwege enden häufig im Bereich der Bushaltestellen, hier werden den Radfahrenden einzig die Möglichkeiten zur Mitnutzung des Gehwegs oder der Busspur eröffnet.

Die geplante Rad-Vorrang-Route Brand ist im Streckenabschnitt **Wolferskaul – Marktstraße** durch Einrichtung einer Fahrradstraße bereits umgesetzt. Aufgrund der zu berücksichtigenden Nutzungsansprüche (Anlieger und ÖPNV) ist die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben. Die Roteinfärbung der Fahrbahn über die gesamte Länge lässt aber keinen Zweifel daran, wer hier Vorrang hat. Zudem informieren Plakate am Beginn der Fahrradstraße (Marktplatz) über die durch die Straßenverkehrsordnung gegebenen Regeln.

⁴ auch: „Vennbahnradweg“ / „Vennbahn-Route“

Die **Rombachstraße** ist noch nicht ausgebaut. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Im Bereich des Schwimmbads sind aktuell keine Radwege angelegt; parkende Autos dominieren das Straßenbild. Im weiteren Verlauf ist auf der Westseite ein Einrichtungsradweg in Fahrtrichtung Süd neben einem zu schmalen Gehweg vorzufinden. Der Radweg ist für die nach Norden fahrenden Radler:innen freigegeben. Im Kreuzungsbereich mit dem Vennbahnweg sind zwar Warnhinweise auf die Querung ausgeschildert, aber keine baulichen Maßnahmen ergriffen. Hier besteht bekanntermaßen Handlungsbedarf.

Die von der Trierer Straße nach Nordost entlang Wohnbesatz und Grundschule bis zum Gewerbegebiet (und im weiteren Verlauf nach Eilendorf) führende **Nordstraße** ist zwischen Trierer Straße und Brander Heide/Gewerbepark Brand als Tempo-30-Zone ausgeschildert: Wie in Tempo-30-Zonen allgemein üblich wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Im südlichen Abschnitt vermittelt die großzügige Fahrbahnbreite den Kfz-Fahrer:innen jedoch nicht den Charakter einer Tempo-30-Zone. Erst im weiteren, nördlichen Verlauf ab Einmündung der Richard-Wagner-Straße stellt sich ein schmalerer Straßenquerschnitt ein, weiterhin sind Fahrbahnteiler installiert und wechselseitiges Parken am Straßenrand angeordnet. Der Gehweg auf der Ostseite, an dem sich viele Grundstückszufahrten befinden, ist für den Radverkehr freigegeben. Ab Brander Heide, wo die Nordstraße das Radhauptnetz ergänzen soll, gilt wieder Tempo 50, eine Radverkehrsanlage fehlt jedoch – es existiert nur noch ein einseitiger Gehweg, der für den Zweirichtungs-Radverkehr freigegeben ist.

Auf der parallel zur Nordstraße verlaufenden **Hermann-Löns-Straße** gilt Tempo 30. Sie startet an der Karl-Kuck-Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süd, die aber für den Radverkehr in Nordrichtung freigegeben ist. Das straßenbegleitende Parken am östlichen Fahrbahnrand erschwert jedoch die Nutzung für Radfahrende in Gegenrichtung. Die Hermann-Löns-Straße führt zunächst durch Wohngebiet und ab Brander Heide bis zur Eilendorfer Straße durch Gewerbegebiet, die dann letztlich zur Nordstraße führt.

Die **Eilendorfer Straße** führt von der Freunder Landstraße zunächst durch Wohnbebauung bis zur Straße Im Roth und dann weiter durch ein Gewerbegebiet bis zur Nordstraße. Im Bereich der Wohnbebauung ist die Straße als Tempo-30-Zone ausgewiesen, weiterhin ist ein Lkw-Durchfahrtsverbot angeordnet. Zwischen Freunder Landstraße und Erberichshofstraße ist die Eilendorfer Straße durch beidseitig angelegte schmale Gehwege, wechselseitiges Parken am Fahrbahnrand und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Ab Erberichshofstraße ist nur noch ein Gehweg auf der Südseite vorhanden. Den Radfahrenden wird beidseitig ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn angeboten, der auch nördlich der Straße Im Roth weitergeführt wird, wo der Radverkehr vermehrt mit Lkw-Verkehr und dem dort wieder erlaubten Tempo 50 konfrontiert wird.

EINDRÜCKE VOR-ORT RADVERKEHR



- Trierer Straße: beidseitiger Radweg / Schutzstreifen zwischen Josefsallee und Heide-/Röhrigstraße, markierte Radfurten
 - Leider sind Falschparker anzutreffen
- Freunder Landstraße für Radverkehr nicht zufriedenstellend:
 - Mitnutzung der Gehwege frei
 - Gehwege mit Engstellen und Falschparkern
- Fahrradstraße (Marktplatz/-straße - Wolferskaul)
- Für Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen
- Vorgezogene Radaufstellstreifen
- Tempo-30-Zonen

Abbildung 13: Ortsbegehung Brand / Radverkehr

Quelle: spiekermann ingenieure

Die **Schroufstraße** führt von der Freunder Landstraße Richtung Südosten. Von ihr zweigt die **Grachtstraße** ab, die durch das Indetal zur abseits gelegenen Brander Ortschaft Krauthausen führt. Die Schroufstraße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen, weist schmale Gehwege auf und ist durch straßenbegleitendes Parken am westlichen Fahrbahnrand gekennzeichnet. Die Radfahrenden nutzen die Fahrbahn. Noch vor dem Abzweig zur Grachtstraße zweigt ein gemeinsamer Geh-/Radweg ab, der eine ansprechende Möglichkeit bietet, abseits der Trierer Straße nach Süden zum Indeweg zu gelangen. Die Grachtstraße erschließt im nördlichen Teil Wohnbebauung und ist geprägt durch wechselseitiges Parken am Fahrbahnrand. Ab dem Indeweg (Ortsausgang) ist die Grachtstraße für den Kfz-Verkehr durch Ausschilderung als Einbahnstraße nur die Fahrtrichtung Süd zugelassen, während für den Radverkehr das Fahren in beiden Richtungen erlaubt ist. Die Grachtstraße führt so durch das grüne Indetal bis zur Krauthausener Straße.

Ergänzt wird das anvisierte Radhauptnetz durch die Vielzahl der **Wohnstraßen, die als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind**. Hier können die jugendlichen und erwachsenen Radfahrenden in der Regel unproblematisch im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitfahren. Eine jedoch häufig zu beobachtende Begebenheit in Brand, das halbseitige Gehwegparken („aufgeschultertes Parken“), schränkt die Gehwegbreiten teilweise massiv ein: Dies stellt nicht nur für die Fußgänger:innen sondern auch für Kinder, die bis zum Alter von acht Jahren den Gehweg nutzen müssen und bis zu einem Alter von zehn Jahren mitnutzen dürfen, deren Nutzung ein.

Mit Blick auf die **Möglichkeiten zum geordneten Abstellen von Fahrrädern** im öffentlichen Raum fallen im Brander Ortszentrum dezentral installierte Fahrradabstellbügel insbesondere am Marktplatz als auch entlang der Trierer Straße auf, die den Radfahrenden geeignete Abstellmöglichkeiten nahe an ihrem Ziel (Geschäfte und Dienstleistungen) bieten. Auch bei Neubauten wird offenkundig darauf geachtet, dass Fahrradabstellanlagen bereitgestellt werden. So waren bei der örtlichen Inaugenscheinnahme bspw. im Neubaugebiet Tuchmacherviertel wie auch vor Neubauten an der Rombachstraße bereits Fahrradabstellbügel installiert.

Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes werden am Vennbahncenter angeboten. Dort stehen von der STAWAG betriebene Ladeboxen bereit, sodass bspw. während des Einkaufs die Akkus geladen werden können. Fahrradservicestationen, an denen Werkzeuge für kleinere Reparaturen am Fahrrad sowie eine Luftpumpe bereitgehalten werden, waren am Marktplatz, an der Tankstelle neben dem Brander Bahnhof sowie im Bereich Vennbahn/Münsterstraße gut auffindbar.

EINDRÜCKE VOR-ORT RADVERKEHR



- Dezentral aufgestellte Fahrradbügel
- Radservice-Stationen am Marktplatz und an Tankstelle
- Ausschilderung für Radverkehr / Knotenpunktsystem

Abbildung 14: Ortsbegehung Brand / Ruhender Radverkehr

Quelle: spiekermann ingenieure

Zudem fielen während der Ortsbegehungen und -befahrungen die Wegweisungs- und Informationsschilder der sog. **Knotenpunktbezogenen Wegweisung (Knotenpunktsystem)** positiv auf. Die Schilder zeigen die Richtung unter Benennung des Zielortes mit Entfernungsangabe und des nächsten Knotenpunktes an. Informationstafeln vermitteln mithilfe einer Karte die notwendige Übersicht. Zudem hat die Stadt Aachen am Beginn der Radvorrang-Route Brand am Marktplatz ein Hinweisschild mit großer Schrift aufgestellt, das

auch im Vorbeifahren gelesen werden kann und Auskunft über den Routenverlauf und Entfernungen in Kilometer und Minuten aufzeigt. Zudem können über einen QR-Code weitere Informationen zur Route eingeholt werden.

2.3.3 Stärken-Schwächen-Analyse

Die Qualifikation als „Stadt der kurzen Wege“ kommt natürlich auch dem Radverkehr zugute. Der zum Teil anspruchsvollen Topografie kann durch die neuen Technologien in Form von Pedelecs entgegnet werden. Der Vennbahnweg, die geplante, zum Teil bereits umgesetzte Rad-Vorrang-Route und die umfangreiche Ausweisung von Tempo-30-Zonen bieten einen guten Grundstock für attraktives Radfahren im Stadtbezirk und über die Bezirksgrenzen hinaus. Aber diesen Grundstock gilt es zu erweitern und auszubauen. So muss den Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen durch angemessenen Ausbau der Radverkehrsanlagen entgegnet werden. Dies betrifft den Streckenausbau wie auch die Optimierung von notwendigen Querungen.

Es sind bereits zahlreiche und räumlich gut verteilte Abstellanlagen für Fahrräder installiert worden. Eine Überdachung bieten hingegen nur wenige. Zudem gibt es für das Abstellen von hochwertigen Fahrrädern noch keine gesicherten Abstellanlagen (z. B. Fahrradboxen oder andere Sammelschließanlagen), die das Angebot diversifizieren und aufwerten würden.

Erste Angebote zu Bike-/Pedelec-Sharing sind vorhanden, aber noch ausbaufähig, um mittels eines dichten Netzangebots die Zugangswege zu minimieren und die Abgabemöglichkeiten für Sharing-Produkte zu verdichten. Erst so wird ein attraktives Angebot zur bimodalen und multimodalen Mobilität geschaffen, das zur Steigerung des Umweltverbunds und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beiträgt. Zudem fehlt aktuell noch ein Angebot zur Ausleihe von Lastenrädern, die bei niedrighwelligem Zugang Pkw-Fahrten ersetzen können.

Und nicht zuletzt erweisen die engagierten Akteure aus Bürgerschaft, Politik und Verwaltung als großes Plus, da sie proaktiv den Infrastrukturausbau für den Radverkehr vorantreiben.

Tabelle 2: Radverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsfreundliche Wegedistanzen im Stadtbezirk • Anbindung an die Innenstadt via Vennbahnweg + geplanter Rad-Vorrang-Route Aachen-Brand • Umfängliche Nahversorgungsmöglichkeiten + Markttage • Erste Sharing- und Radservice-Angebote • Engagierte Akteure in Bürgerschaft, Politik und Verwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte mit Fußgängern und Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) • Fehlende oder nicht adäquate Radverkehrsanlagen, insbesondere an den Stadtteilgrenzen (z. T. Umgestaltungen in Planung) • Ergänzungs- und Optimierungsbedarf bei Querungshilfen • Ergänzungsbedarf Abstellanlagen (gesichert, überdacht) • Ergänzungsbedarf beim Sharing-Angebot (z. B. Lastenräder) sowie Radservice-Stationen

2.4 ÖPNV

Der städtische Nahverkehr der Stadt Aachen ist durch ein sehr umfangreiches Buslinienangebot gekennzeichnet. Das Rückgrat des ÖPNV in Aachen bildet somit ein Linienbusnetz, das von der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG (ASEAG) betrieben wird. Die Stadt Aachen als Träger des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) ist eingebunden in den Aachener Verkehrsverbund (AVV), einen kommunaler Aufgabenträgerverbund mit den Verbandsmitgliedern Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren und Kreis Heinsberg.

So wie im gesamten Stadtgebiet verkehren auch im Stadtbezirk Aachen-Brand zahlreiche innerstädtische und regionale Buslinien. Insbesondere über die bedeutende Verkehrsachse Trierer Straße führen mehrere Buslinien in das Stadtzentrum von Aachen. Weitere Linien erschließen das Siedlungsgebiet des Stadtbezirks oder führen in benachbarte Stadtbezirke bzw. in die umliegende Region. In Tabelle 3 sind die wesentlichen, im Stadtbezirk Brand verkehrenden Buslinien aufgeführt.

2.4.1 Berücksichtigte Dokumente

Eine ganze Reihe von Konzeptionen und Planungen der Stadt Aachen betreffen das Thema ÖPNV. Aus den folgenden Dokumenten sind relevante Erkenntnisse in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Aachen-Brand eingeflossen.

- Vision Mobilität 2050 [24, 25]
 - Erstrebenswerte Perspektive für die Stadt Aachen im Jahr 2050
 - Zielaussagen zu acht Themenfeldern der Mobilität
- Mobilitätsstrategie 2030 [31, 32, 34]

- Die Mobilitätsstrategie 2030 spezifiziert die Vision 2050
- Herausforderungen und Vorgehensweise
- Ziele und Indikatoren
- Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 2. Fortschreibung 2015, 1. Änderung 2018 [27]
 - Qualitätsstandards
 - Linienangebot Stadt Aachen Zielkonzept 2018
 - Prioritätenliste Ausbau von Haltestellen
- Integrierter Lärmaktionsplan für die Stadt Aachen, 3. Runde, November 2020 [30]
 - Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung
 - Ausbau eines attraktiven ÖPNV als Bestandteil des Umweltverbundes
- Konzept „Regio-Tram“
 - Schienengebundene Anbindung des Nordraumes der StädteRegion Aachen mit den Kommunen Würselen, Alsdorf und Baesweiler an die Aachener Innenstadt
 - Machbarkeitsstudie „Regio-Tram“ - Bericht Voranalyse Nord

2.4.2 Gegenwärtige Ausgangssituation

Seitens der Stadt wurden polizeiliche Unfalldaten für die Jahre 2015 bis 2020 zur Verfügung gestellt. Im Stadtteil Brand gab es in dieser Zeit fünf Unfälle mit Linienbussen, in deren Folge es zwei Schwerverletzte und sechs Leichtverletzte gab. Drei der Unfälle haben sich auf der Trierer Straße ereignet und je einer auf der Freunder Landstraße und der Niederforstbacher Straße. Einen Unfallschwerpunkt gibt es nicht.

Weitere Erkenntnisse zur ÖPNV-Infrastruktur, insbesondere der Haltestellen, konnten bei der Befahrung bzw. Begehung gewonnen werden.

- Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist noch unvollständig.
- Mehrere Haltestellen an der Trierer Straße und Freunder Landstraße sind bereits barrierefrei umgestaltet und mit Wetterschutz ausgerüstet.
- An der Haltestelle Brand ermöglicht eine Anlage zur digitalen Fahrgastinformation Angaben zu Abfahrtszeiten in Echtzeit.
- In Aachen-Brand, insbesondere an Trierer Straße existieren keine separaten Busspuren mit Vorrangschaltung für den ÖPNV.
- Es gibt im Nebenstraßennetz von Brand eine ganze Reihe von Engstellen, die in Verbindung mit regelwidrig abgestellten Pkw potenziellen Behinderungen für den ÖPNV darstellen.

EINDRÜCKE VOR-ORT ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)



- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen noch unvollständig
- Trierer Straße bereits umgebaut bzw. im Umbau inkl. DFI
- Keine Busspuren
- Engstelle Marktplatz

Abbildung 15: Ortsbegehung Brand / Öffentlicher Personennahverkehr

Quelle: spiekermann ingenieure

Linien- und Fahrtengebot ÖPNV

Die Relation Stadtzentrum – Brand wird durch neun Linien auf der Trierer Straße bedient. Die vom Bushof kommenden Linien verkehren über Brand hinaus über die Trierer Straße Richtung Breinig bzw. Monschau (Linien 15, 35/135 und SB 66/66), über die Freunder Landstraße Richtung Stolberg (Linien 25/125) sowie über die Niederforstbacher Straße Richtung Lichtenbusch (Linien 55 und 65). Diese Linien sichern auch die Verknüpfung zum Bahnverkehr am Bahnhof Rothe Erde.

Die Linien 5/45, 27/37 und 173 führen ebenfalls in das Stadtzentrum. Dabei erschließen die Linien 5/45, 173 in Brand noch das südliche Siedlungsgebiet sowie die Linien 27/37 das nördliche Siedlungsgebiet und die Gewerbegebiete Gewerbepark Brand und Eilendorf Süd.

Tabelle 3: ÖPNV-Linienangebot Aachen-Brand

Linien-Nr.	Linienführung	Verkehrstage	Taktzeit HVZ/NVZ [min]	Betriebszeit
15	Elisenbrunnen – Bushof – Brand – Mausbach	Mo–Fr Sa (ALT)	60 60	8–23 9–13
25/125	Vaals – Bushof – Brand – Stolberg	Mo–Fr, Sa So/Ft	30 60	5–1 5–1
35/135	Vaals – Bushof – Brand – Breinig	Mo–Fr Sa So/Ft	30/60 60 120	7–23 7–23 7–23
55	Vaals – Bushof – Brand – Lichtenbusch	Mo–Fr Sa So/Ft	60 60 120	5–0 5 6–0
65	Elisenbrunnen – Bushof – Brand – Lichtenbusch	Mo–Fr	60	7–19
SB 66/66	Bushof – Brand – Monschau	Mo–Fr Sa/So/Ft	30 60	5–23 7–23
5/45	Uniklinik – Bushof – Brand	Mo–Fr, Sa So/Ft	15 30	5–0 6–0
173	Uniklinik – Bushof – Brand	Mo–Fr	Einzelne Fahrten	6–8/15–18
27/37	Brand – Gewerbegeb. Eilendorf Süd – Bushof – Richterich/ Lemiers	Mo–Fr Sa	30/60 60	5–22 6–19
10	Brand – Burtscheid - Siegel	Mo–Fr	60	7–19
50	Brand - Eilendorf	Mo–Fr (z. T. ALT)	60	6–20
N 1	Elisenbrunnen – Brand – Walheim – Elisenbrunnen	Sa/So/Ft	3 Fahrten	2–4
N 5	Bushof – Schleckheim – Brand – Elisenbrunnen	Sa/So/Ft	2 Fahrten	2–3
N 60	Aachen Hbf – Brand – Walheim	Sa/So/Ft	1 Fahrt	1
OL 5	Brand – Am Reulert -Schagenstraße – Brand	Di/Sa	30	9–13

Die Linien 10 und 50 führen als Tangentiallinien von Brand in Richtung Burtscheid bzw. Eilendorf.

Zur Verbindung von weiten Teilen des Siedlungsgebietes mit dem Marktplatz in Brand jeweils an Markttagen Dienstag und Samstag wurde die Ortsbuslinie OL 5 eingerichtet.

Entsprechend der Systematik des Nahverkehrsplanes der Stadt Aachen [27] setzt sich das Busliniennetz aus den Produkten Schnellbuslinien, Stadtbuslinien und Regionalbuslinien zusammen.

Die Linien SB 66 und 125, 135 und 173 sind als Schnellbuslinien ausgebildet, d. h. sie bedienen nicht alle Haltestellen im Linienweg. Neben einer schnellen Verbindung gewährleisten sie die Verknüpfung zum Bahnverkehr. Die Linien 5, 10, 15, 27,37, 45, 50, 55, 65 sind als Stadtbuslinien und die Linien 25, 35, 66 als Regionalbuslinien eingestuft.



Abbildung 16: Liniennetzplan Ausschnitt Aachen Brand

► © ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG (Hrsg.) (Stand 10/2022) [01]

Erschließungsqualität ÖPNV

Die Anzahl und Lage der Haltestellen im Stadtbezirk Brand sichert eine gute räumliche Erschließung. Der überwiegende Teil der Haltestellen kann zu Fuß in einer Entfernung von 200 bis 300 m erreicht werden. Kleinere Lücken gibt es im Bereich Weiern / Eckenerstraße, im Gewerbepark Brand und im Ortsteil Freund.

Damit entspricht die fußläufige Entfernung zur Haltestelle größtenteils der entsprechend Nahverkehrsplan anzustrebenden „Qualitätsstufe 1“ mit dem Zielwert von 300 m. In der Abbildung 17 wird die Erschließungsqualität anhand von fußläufigen Haltestelleneinzugsbereichen mit einem Radius von 300 m grafisch veranschaulicht.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die einzelnen Haltestellen jeweils unterschiedliche Bedienungshäufigkeiten aufweisen. Dies ist in der Abbildung 18 durch farbig gekennzeichnete Bedienungsklassen dargestellt.

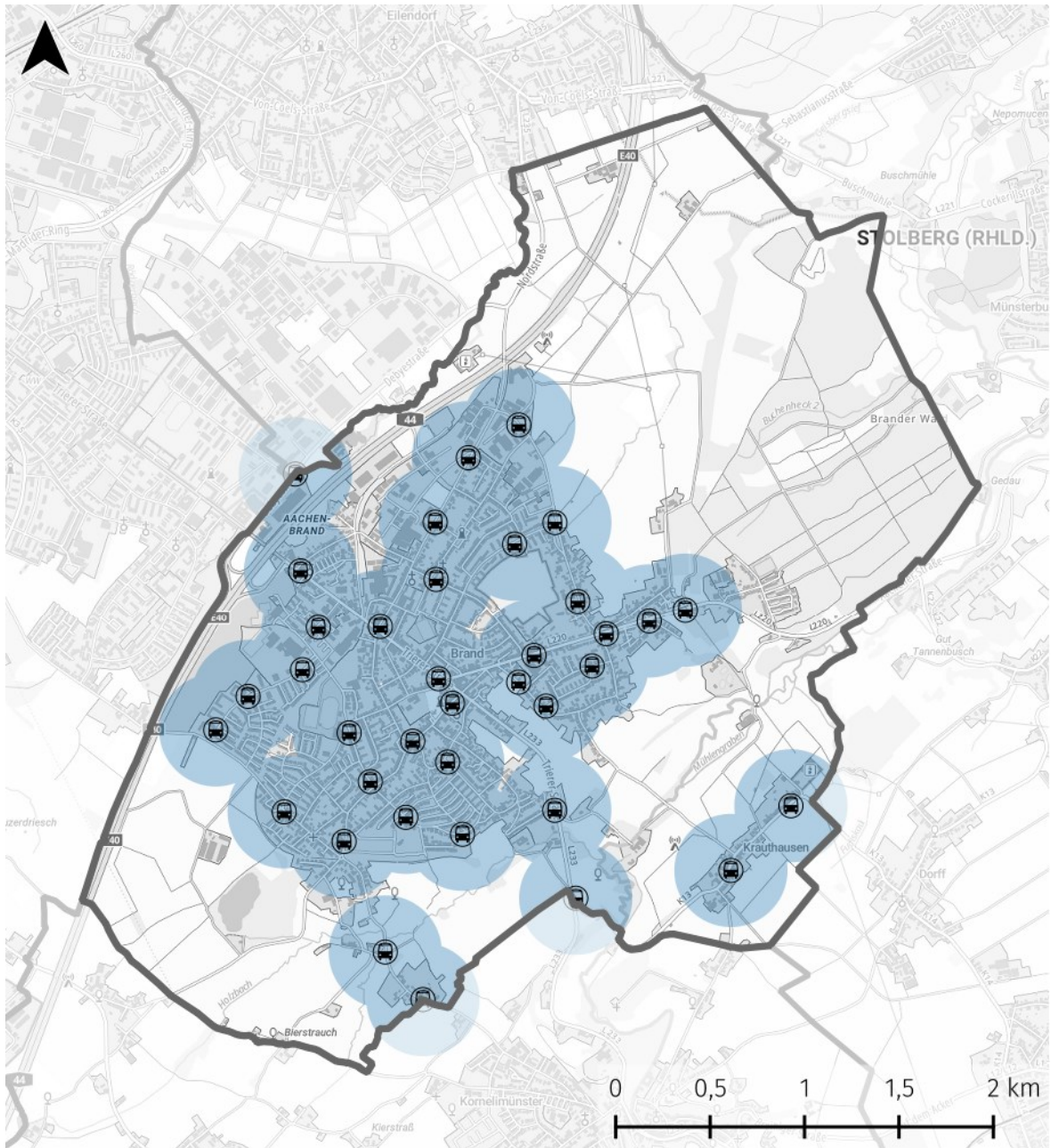


Abbildung 17: Haltestelleneinzugsbereiche – 300-m-Radius um Bushaltestellen

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)

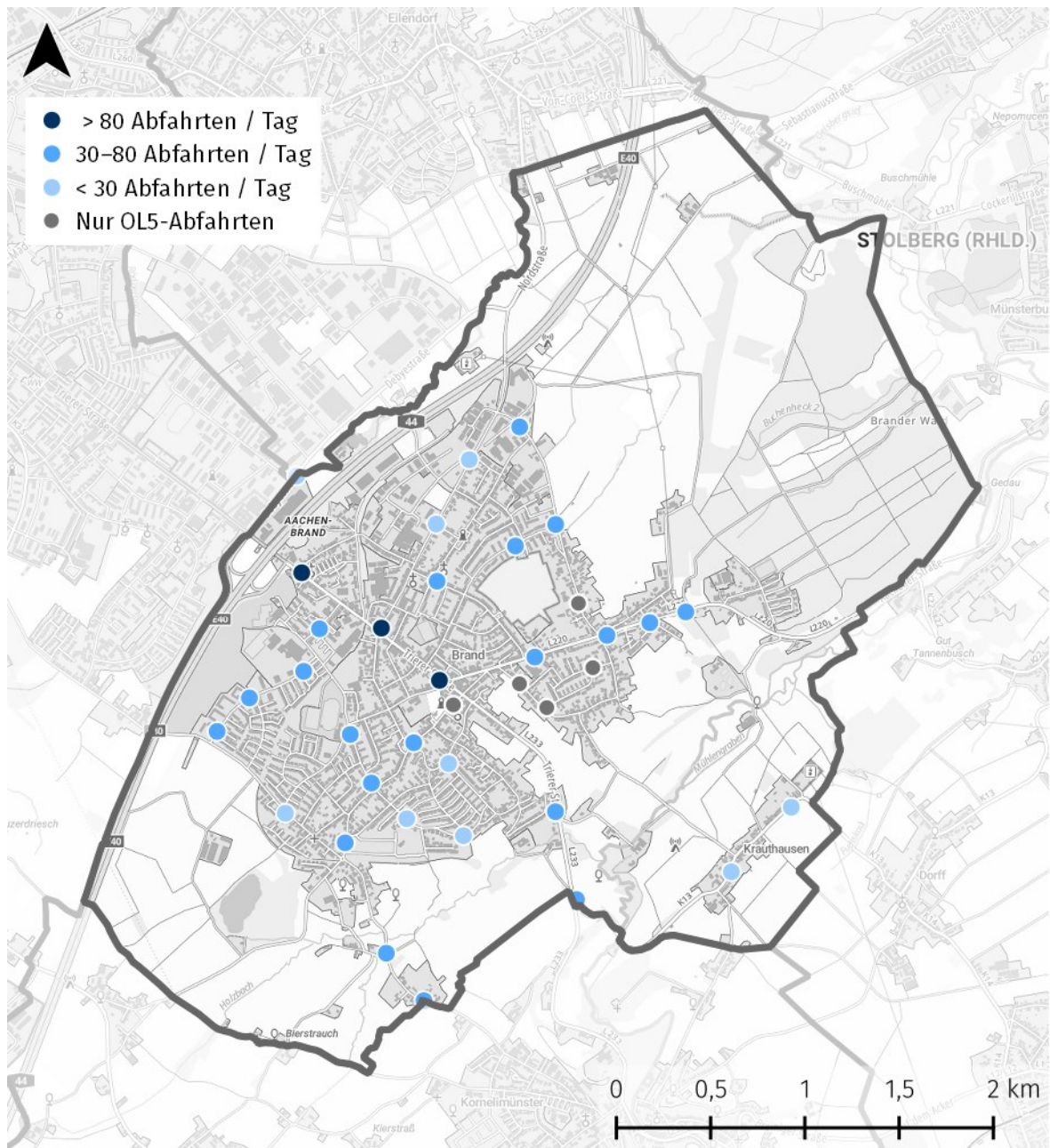


Abbildung 18: Klassifizierte Darstellung von Bedienungshäufigkeiten von Bushaltestellen

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)
- ▶ Auswertung der Anzahl der Abfahrten auf Basis der digitalen Aushangfahrpläne der ASEAG (www.aseag.de/fahrplan/abfahrtsmonitor) | Nur Fahrten in eine Richtung, montags bis freitags, zwischen 6 und 21 Uhr | Ohne „nur an Schultagen“, „nur in den Ferien“ oder nur an bestimmten Wochentagen verkehrende Linien (z. B. Ortsbus OL5) | Ohne nur nach Anmeldung fahrende ASA (ASEAG Sammel-Auto) oder ALT (Anruf-Linientaxi)

Verbindungsqualität ÖPNV

Für den Stadtbezirk Brand ist eine sehr gute Verbindung zum Stadtzentrum gegeben. Ein Großteil der in Brand verkehrenden Linien führt über verschiedene Linienwege zum Bushof Aachen in der Innenstadt. Beispielsweise gibt es an der Haltestelle Brand an Werktagen zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr 24 Abfahrten in Richtung Innenstadt auf mehreren Linien, davon 21 Abfahrten zum Bushof Aachen.

Grundsätzlich besteht mit den Linien 25, 35 und 55 ein 15-Minuten-Grundtakt über die Trierer Straße in Richtung Aachen Bushof. Dieser Grundtakt wird durch weitere Fahrten dieser Linien bzw. anderer Linien noch verdichtet. Ab dem Trierer Platz verdichtet sich dieser durch weitere Linien. Darüber hinaus gibt es noch Fahrten der Schnellbuslinien. Damit entspricht die Fahrzeugfolgezeit auf dieser ÖPNV-Achse in der Verbindungskategorie „Zentrum-Siedlungsschwerpunkt“ der gemäß Nahverkehrsplan anzustrebenden „Qualitätsstufe 1“ mit dem Zielwert für die Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeit von 15 min im Zeitraum von Montag bis Freitag. Am Wochenende wird auf dieser Achse in der Normalverkehrszeit der Mindeststandard von 30 min erreicht bzw. übertroffen. In anderen Relationen zum Stadtzentrum, die nicht über die Trierer Straße führen, wird der Mindeststandard erreicht.

Die in Brand verkehrenden Linien führen nicht zum Hauptbahnhof Aachen. Dieser ist nur mit Umsteigeverbindungen zu erreichen. Dagegen ist der Bahnhof Rothe Erde direkt über die Trierer Straße mit fast allen Linien zu erreichen.

Tangentialverbindungen, d. h. Verbindungen zwischen Brand und anderen Stadtteilen ohne Umweg über den Bushof, werden nur in geringem Umfang angeboten, obwohl zwischen einigen Stadtteilen starke Verflechtungsbeziehungen bestehen. Mit den Linien 10 nachurtscheid und 50 nach Eilendorf wurde jeweils ein Probetrieb eingerichtet. In Abhängigkeit von der Nachfrage sollen diese Linien ggf. verstetigt bzw. erweitert werden. Die Verbindungen zwischen Brand und den südöstlich bzw. nordwestlich des Stadtzentrums liegenden Stadtteilen sind noch ausbaufähig.

Da die Tangentiallinien über kein Wochenendangebot verfügen, erfüllen sie den Mindeststandard der Fahrzeugfolgezeit (60 Minuten) nur montags bis freitags.

Die ÖPNV-Reisezeiten zwischen Brand und der Innenstadt weisen z. T. hohe Werte auf. Für die Verbindungen von der Haltestelle Brand zu den Haltestellen Elisenbrunnen und Hauptbahnhof ergeben sich durchschnittliche Reisezeiten von bis zu 30 Minuten. Für die übrigen Haltestellen in Brand betragen die Reisezeiten bis zu 35 Minuten. Auf den Verbindungen von der Haltestelle Brand zu den Haltestellen Audimax (35 Minuten) und Uniklinik (50 Minuten) liegen die Werte noch deutlich darüber (vgl. Nahverkehrsplan).

Damit sind gegenüber dem MIV wesentlich längere Reisezeiten zu verzeichnen. Das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV beträgt in der Relation Brand – Innenstadt 1,6. Das bedeutet, man benötigt mit dem ÖPNV 1,6-mal mehr Zeit als mit dem Pkw (vgl. Nahverkehrsplan).

Die Ursachen dafür sind hauptsächlich in der geringen Beförderungsgeschwindigkeit des ÖPNV zu sehen. Auf der stark belasteten Achse Trierer Straße sind die Linienbusse im allgemeinen Verkehrsstrom unterwegs. In der Relation Bushof – Brand wird dadurch eine Beförderungsgeschwindigkeit von lediglich 15,5 km/h erreicht.

Infrastruktur ÖPNV

Für einen großen Teil der Haltestellen ist der barrierefreie Ausbau noch nicht erfolgt. Im aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Aachen werden die Regularien für den barrierefreien Ausbau festgelegt. Anhand der Haltestellenkategorie wurde eine Prioritätenliste für die Maßnahmenumsetzung erstellt. Entsprechend den im Nahverkehrsplan festgelegten Ausbaustandards für barrierefreie Bushaltestellen wird das Ausbauprogramm schrittweise, u. a. auch in Verbindung mit anderen Baumaßnahmen, umgesetzt. Bis zum Jahr 2021 waren gemäß Lagebericht Mobilität 2021 [36] in der Gesamtstadt Aachen 12 % der Haltestellen vollständig barrierefrei und weitere 14 % teilweise barrierefrei (ohne Leitelemente) ausgebaut. Inzwischen sind sämtliche Busse der ASEAG mit Niederflurtechnik und einer ausklappbaren Rampe ausgestattet.

Die Ausstattung der Haltestellen ist sehr unterschiedlich ausgeprägt. Während viele Haltestellen bereits über einen Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten und Beleuchtung verfügen, gibt es noch zahlreiche Haltestellen ohne Wetterschutz. Diese verfügen entsprechend den Vorschriften der StVO und BOKraft lediglich über einen Mast mit Haltestellenschild und Fahrplantafel.

Die Fahrgastinformation an den Haltestellen erfolgt überwiegend durch einen Fahrplanausgang. An Haltestellen mit einem Fahrgastunterstand sind zusätzlich noch ein Liniennetzplan und eine Tarifzonenübersicht angebracht.

Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sind im Stadtbezirk Brand nur an der Haltestelle Brand in Betrieb. Diese DFI-Anlagen ermöglichen die Anzeige von Echtzeitinformationen und erhöhen wesentlich die Qualität und den Komfort der Fahrgastinformation. Insbesondere im Störfall können Informationen zeitnah weitergegeben werden.

Auf einigen Linien (u. a. 5, 45, 55, 65, 27/37, 10, 50, OL5, 173) werden von Bürger:innen häufige Verspätungen bemängelt. Als eine Ursache dafür sind Behinderungen durch zugeparkte Straßenabschnitte mit ohnehin sehr geringen Fahrbahnbreiten zu sehen (u. a. auf der oberen Ringstraße zwischen Am Rollefer Berg und Trierer Straße oder in der Niederforstbacher Straße zwischen Wolferskaul und Münsterstraße). Weiterhin ist die Tatsache,

dass die Linienbusse im allgemeinen Fahrzeugstrom unterwegs sind und nicht von separaten Busspuren oder anderen Beschleunigungsmaßnahmen profitieren können, ein weiterer Grund für die Störanfälligkeit im Betriebsablauf.

Tarif und Vertrieb

Die Stadt Aachen ist eingebunden in den gemeinsamen AVV-Tarif der Verbandsmitglieder Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren, Kreis Heinsberg. Die Anwendung dieses Tarifes ist für alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im AVV verpflichtend. Alternativ zu den Flächentarifen kann auch der neue Luftlinientarif "Eezy AVV" genutzt werden: Mittels Check-In und Check-Out auf dem Smartphone wird die Luftlinienentfernung der Fahrt abgerechnet.

Der AVV-Tarif ist ein kommunaler Flächentarif. Das Verbundgebiet ist in Stammgebiete, linienbezogene Kurzstreckenabschnitte und Kurzstrecken-Zonen eingeteilt. Für Fahrten innerhalb eines Stammgebietes gilt die Preisstufe 1. Neben Einzelfahrscheinen, 4-Fahrtenkarten und Zeitkarten werden für kurze Fahrten (vier Haltestellen) Kurzstreckentickets (Flugs-Ticket) angeboten. Zusätzlich gibt es Angebote für spezielle Zielgruppen wie z. B. Semester-Tickets, Scool&Fun-Tickets, Job-Tickets, Azubi-ABO, Wochenend-Tickets für Jugendliche, Ferientickets etc.

Für den Erwerb der Fahrausweise stehen die folgenden Vertriebswege zur Verfügung:

- Verkauf im Fahrzeug durch Fahrpersonal oder an mobilen Fahrausweisautomaten
- Verkauf an stationären Fahrausweisautomaten an wichtigen Verkehrsknoten – z. B. an den Haltestellen Bushof, Elisenbrunnen, Hauptbahnhof, Bahnhof Rothe Erde
- Vertriebsstellen der ASEAG – das Kundencenter befindet sich in der Innenstadt, Schumacherstraße 14
- Private Vertriebsstellen – z. B. in Brand zwei Verkaufsstellen auf der Trierer Straße
- HandyTicket – z. B. movA-App, naveo-App

Verkehrsnachfrage ÖPNV

Im Vergleich zur Gesamtstadt ist in Aachen-Brand eine deutlich geringere ÖPNV-Nachfrage festzustellen. Im aktuellen Nahverkehrsplan [27] wird die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit nach Stadtteilen auf Basis Verkehrsmodell 2014 ausgewiesen. Demnach nutzen in Aachen-Brand 12 % der Verkehrsteilnehmer den ÖPNV täglich, in der Gesamtstadt sind das 19 % und z. B. in Aachen Haaren 24 %.

Auf der Verkehrsachse Brand – Innenstadt über Trierer Straße/Adalbertsteinweg verkehren gemäß Verkehrsmodell westlich des Trierer Platzes auf dem Adalbertsteinweg zwischen

Scheibenstraße und Kaiserplatz ca. 13.500 bis 30.700 Fahrgäste pro Wochentag und zwischen den Haltestellen Trierer Platz und Brand ca. 7.300 Fahrgäste pro Wochentag.

Die unterschiedliche Bedeutung der Haltestellen in Brand mit ihren verschiedenen Linienangeboten verdeutlicht die Anzahl der Einsteiger. In der folgenden Tabelle 4 sind die an ausgewählten Haltestellen im Jahr 2019 erhobenen Anzahlen der Einsteiger pro Wochentag dargestellt.

Tabelle 4: Einsteiger pro Tag an ausgewählten Haltestellen - 2019

Haltestelle	Einsteiger/Tag _{w,q}
Brand	1.260
Brand Ringstraße	1.000
Brand Schulzentrum	540
Schagenstraße	190
Brand Schwimmhalle	180
Kolpingstraße	100
Wolferskaul	100
Rollefer Berg	50
Hermann-Löns-Str.	40
Richard-Wagner-Str.	35
Steinebrück	20
Kollenbruch	15
Vennbahnbogen	10

Quelle: ASEAG - Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG

Während an den beiden Haltestellen auf der Trierer Straßen mehr als 1.000 Fahrgäste pro Wochentag in beide Richtungen einsteigen, werden mit Ausnahme der Haltestelle Schulzentrum die übrigen Haltestellen von weniger als 200 Fahrgästen pro Wochentag genutzt.

In der Prognose ist von einem stark ansteigenden Fahrgastaufkommen auszugehen. Einerseits werden sich die Neubaugebiete mit den zusätzlichen Einwohnern auswirken. Weiterhin wächst durch die demographische Entwicklung der Bevölkerungsanteil der Altersgruppe, die aus Altersgründen den eigenen Pkw kaum noch nutzt.

Aufgrund der gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen kann auch von einem wachsenden Umweltbewusstsein und damit einem veränderten Mobilitätsverhalten ausgegan-

gen werden. Gemäß Lagebericht Mobilität 2021 [36] haben die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in der Stadt Aachen insgesamt einen Anteil von 54 %. Das Ziel für das Jahr 2030 ist eine Erhöhung dieses Anteils auf 60 %.

2.4.3 Stärken-Schwächen-Analyse

Der Stadtbezirk Aachen-Brand ist mit dem öffentlichen Personennahverkehr sehr gut an das Aachener Stadtzentrum angebunden. Über die „Starke Achse Trierer Straße“ führen mehrere Buslinien zum Bushof in der Innenstadt. Weitere Buslinien führen von Aachen-Brand zu bedeutenden Zielen der Stadt wie Uniklinik und Gewerbegebiete sowie in die östliche und südliche Städtereion.

Auf der Trierer Straße ergibt sich durch die Überlagerung von mehreren Linien ein sehr umfangreiches Fahrtenangebot. Die Produktpalette beinhaltet neben Linien mit vorwiegender Erschließungsfunktion auch verbindende Schnellbuslinien. Auf den bestehenden Tangentiallinien sowie bei mehreren Linien in der Schwachverkehrszeit (Tagesrandlagen und Wochenende) ist das Fahrtenangebot noch ausbaufähig.

Weitere Zugangshemmnisse zum System des öffentlichen Personennahverkehrs bestehen aufgrund des noch nicht abgeschlossenen barrierefreien Ausbaus der Haltestellen, relativ langer Fahrzeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, einer sehr hohen Auslastung der Fahrzeuge in den Hauptverkehrszeiten und der Störanfälligkeiten im Betriebsablauf.

Tabelle 5: Öffentlicher Personennahverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt über die Trierer Straße <ul style="list-style-type: none"> – sehr gute Verbindungsqualität • Sehr gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Stadtgebiet und in der Städteregion • Dichtes Haltestellen- und Liniennetz im Stadtbezirk <ul style="list-style-type: none"> – sehr gute Erschließungsqualität • Zusätzliche Flächenerschließung durch Ortsbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Angebot bei vielen Bürger:innen nicht bekannt • Fehlende Barrierefreiheit und Ausstattung an Bushaltestellen • Geringe Fahrtenhäufigkeit in Tagesrandlagen und am Wochenende • Fehlende Direktverbindung zum Hauptbahnhof • Bus-Tangentialverbindungen noch zu unattraktiv • Sehr lange Fahrzeiten auf vielen Verbindungen • Fehlende P+R-Anlage • Sehr hohe Fahrzeugauslastung in den Hauptverkehrszeiten • Störanfälligkeit im Linienbusbetrieb • Unzureichende Zuverlässigkeit der Fahrgastinformation

2.5 Kfz-Verkehr

Brand zeichnet sich durch eine sehr gute Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr aus. Rückgrat der Erschließung ist die Trierer Straße, die von der Aachener Innenstadt durch den Brander Stadtbezirk nach Kornelimünster und in das Eifel-Vorland führt. Die Freunder Landstraße verbindet den Stadtbezirk mit der Stadt Stolberg.

2.5.1 Berücksichtigte Dokumente

Mehrere Konzeptionen und Planungen der Stadt Aachen betreffen den Kfz-Verkehr, einige davon, wie z. B. Bebauungspläne und städtebauliche Teilkonzepte auch den Stadtbezirk Aachen-Brand. Die folgenden Dokumente sind dahingehend ausgewertet und die Erkenntnisse in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Aachen-Brand berücksichtigt worden.

- Vision Mobilität 2050 [24, 25]
 - Erstrebenswerte Perspektive für die Stadt Aachen im Jahr 2050
 - Zielaussagen zu acht Themenfeldern der Mobilität
- Mobilitätsstrategie 2030 [31, 32, 34]
 - Die Mobilitätsstrategie 2030 spezifiziert die Vision 2050
 - Herausforderungen und Vorgehensweise
 - Ziele und Indikatoren
- Integrierter Lärmaktionsplan für die Stadt Aachen, 3. Runde, November 2020 [30]

- Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung
- Ausbau eines attraktiven ÖPNV als Bestandteil des Umweltverbundes
- Flächennutzungsplan [35]
 - Ausweisung von Wohngebieten
 - Ausweisung von Erweiterungsflächen der gewerblichen Nutzung
- Bebauungspläne
 - Nr. 943 – Rombachstraße / Vennbahnweg
 - Nr. 972 – Rombachstraße / Wolferskaulwinkel)
 - Nr. 973 - Karl-Kuck-Straße / Sportplatz
 - Nr. 978 – Niederforstbacher Straße / Beckerstraße – Tuchmacherviertel
- Städtebauliches Konzept Rollefstraße / Trierer Straße
- Vorentwurf Umgestaltung Rombachstraße
- Hauptverkehrsstraßennetz Aachen - Stadt Aachen [14]
 - Definition der Verbindungsfunktionsstufen
- Verkehrsuntersuchung Aachener Südraum - L221n [18]
 - Neubau Ortsumgehung Eilendorf
 - Zusätzliche Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf an A 44

2.5.2 Gegenwärtige Ausgangssituation

Seitens der Stadt wurden polizeiliche Unfalldaten für die Jahre 2015 bis 2020 zur Verfügung gestellt. Die nachfolgende Auswertung unterscheidet nach Krafträdern (Krad) und sonstigen Kraftfahrzeugen (Kfz). Im Stadtteil Brand ereigneten sich im genannten Zeitraum 21 Unfälle mit Krad-Beteiligung, die fünf schwerverletzte und 21 leichtverletzte Personen zur Folge hatten. Ein Unfallschwerpunkt ist nicht auszumachen. Zehn Unfälle, also fast die Hälfte, sind auf falsche Beladung oder Besetzung zurückzuführen.

Dem übrigen Kraftfahrzeugverkehr (Kfz) wurden im Stadtteil Brand (inklusive der Debyestraße) im genannten Zeitraum folgende Unfälle zugeordnet:

- 355 Unfälle in sechs Jahren (also durchschnittlich rund 60 Unfälle pro Jahr bzw. wöchentlich mindestens ein Unfall), daraus gingen hervor:
 - 1 Verkehrsteilnehmer wurde im Jahr 2017 am südlichen Stadtteilende auf der Trierer Straße südlich des Indewegs getötet
 - 33 Schwerverletzte (bedeutet: Personen wurden ins Krankenhaus eingeliefert)
 - 275 Leichtverletzte
- Als häufigste Ursachen wurden erfasst: Nichtbeachtung Vorfahrt/Vorrang (75 Unfälle), Unfälle beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, an Ein- und Ausfahrten (65), Unfälle

wegen falscher Ladung/Besetzung (49) und Unfälle durch falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (25)

- Bei den Unfallorten steht die Trierer Straße an erster Stelle (125 Unfälle). Danach folgen die Freunder Landstraße (47 Unfälle), die Debyestraße (43 Unfälle), der Knoten Trierer Straße/ Debyestraße (21) Unfälle sowie die Nordstraße und die Niederforstbacher Straße (je 15 Unfälle).

Zur grafischen Darstellung der jährlichen Unfälle im Stadtteil Brand (vgl. Abbildung 19) wurde das Jahr 2020 gewählt, in dem sich mehr Unfälle mit Kfz-Beteiligung inkl. Krad ereigneten, bei denen Personen zu Schaden kamen, als im Jahr 2019 vor der COVID-19-Pandemie. Die Darstellung zeigt 36 Unfallpunkte. Die Unfälle ereigneten sich insbesondere an den Landesstraßen Trierer Straße und Freunder Landstraße und häufen sich auffällig auf der Trierer Straße im Abschnitt zwischen Nordstraße und Weiern.

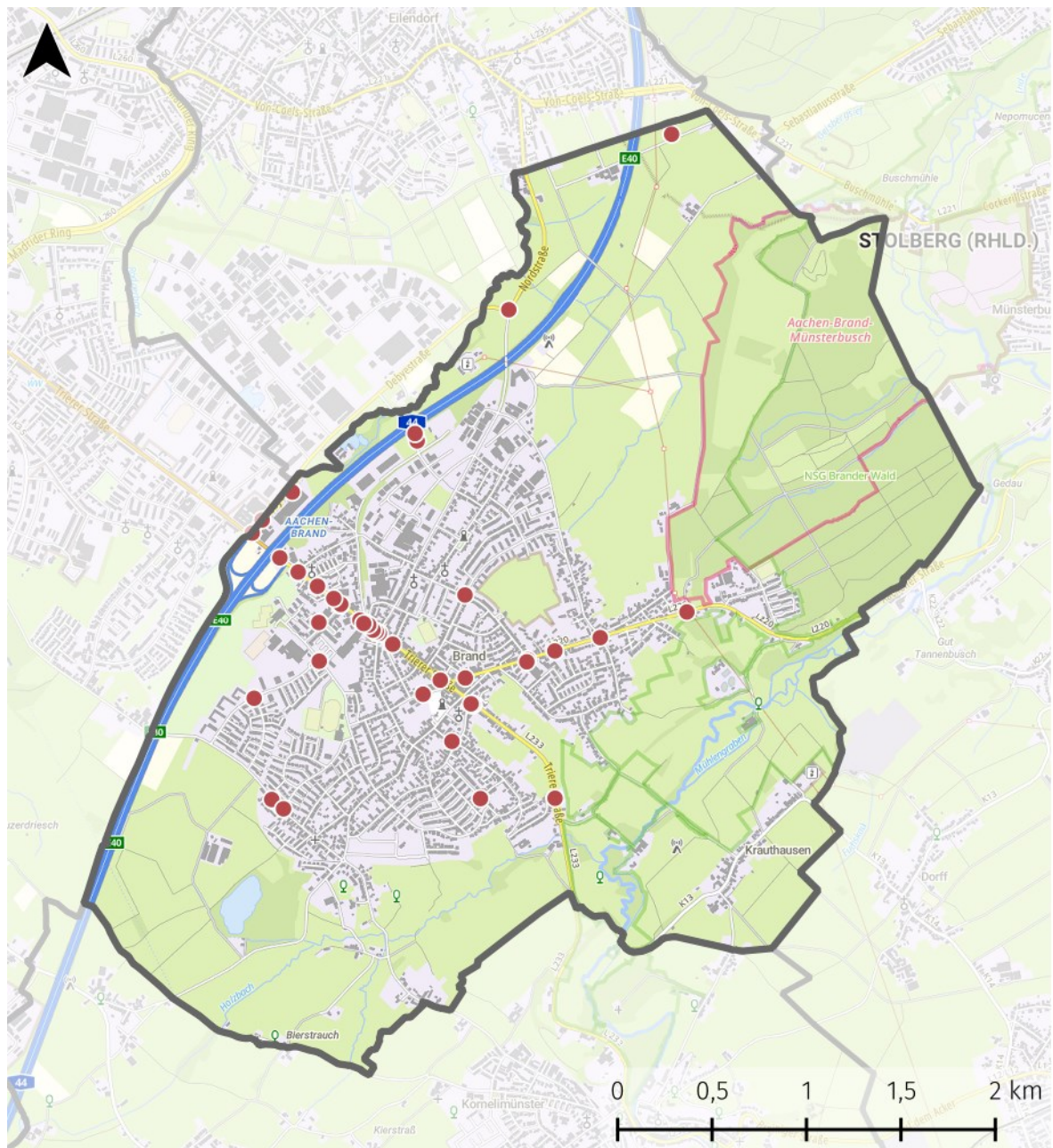


Abbildung 19: Unfälle mit Kfz-/Krad-Beteiligung und Personenschaden im Jahr 2020

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung)
- ▶ Polizeiliche Unfallstatistik

Im Rahmen der Befahrung bzw. Begehung von ausgewählten Straßenabschnitten konnten Erkenntnisse zur Straßenraumgestaltung, zum Verkehrsablauf und zum ruhenden Verkehr gewonnen werden.

- Hohes Verkehrsaufkommen auf Trierer Straße aufgrund des Durchgangsverkehrs der Relation Stadt Aachen – Städteregion Aachen und des Verkehrs der Autobahnanschlussstelle Aachen-Brand
- Trierer Straße mit breitem Straßenquerschnitt, vier Fahrstreifen und hoher Fahrgeschwindigkeit – dadurch starke Barrierewirkung
- Freunder Landstraße mit hohem Verkehrsaufkommen, zwei Fahrstreifen – Konflikte zwischen Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Kfz
- In allen Wohngebieten Tempo-30-Zonen, trotzdem Durchgangsverkehr in einigen Wohngebietsstraßen
- Unzulässiger Lkw-Verkehr auf der Nordstraße und der Eilendorfer Straße
- Straßen mit geringer Fahrbahnbreite häufig durch parkende Pkw zusätzlich eingeengt
- Häufig auftretendes Gehwegparken, Falschparken auf Radverkehrsanlagen



Abbildung 20: Ortsbegehung Brand / Motorisierter Individualverkehr

Quelle: spiekermann ingenieure

Netzstruktur

Entlang der nordwestlichen Grenze des Stadtbezirkes Aachen-Brand verläuft die Bundesautobahn A 44 mit der Autobahnanschlussstelle Aachen-Brand. Die Landesstraßen Trierer Straße (L 233) und Freunder Landstraße (L 220) führen mitten durch das Gebiet des Stadtbezirkes. Die von der Trierer Straße abzweigende Kreisstraße K 13 führt durch den Ortsteil Krauthausen (vgl. Abbildung 21). Neben diesen klassifizierten Straßen werden die einzelnen Siedlungsbereiche durch zahlreiche kommunale Straßen erschlossen.

durch ihre Verbindungsfunktion. In Aachen-Brand sind die Trierer Straße und die Freunder Landstraße als Hauptverkehrsstraßen der Verbindungsfunktionsstufe III kategorisiert. Ab dem Ende der geschlossenen Bebauung sind diese Straßen als Landstraßen der Verbindungsfunktionsstufe III eingestuft.

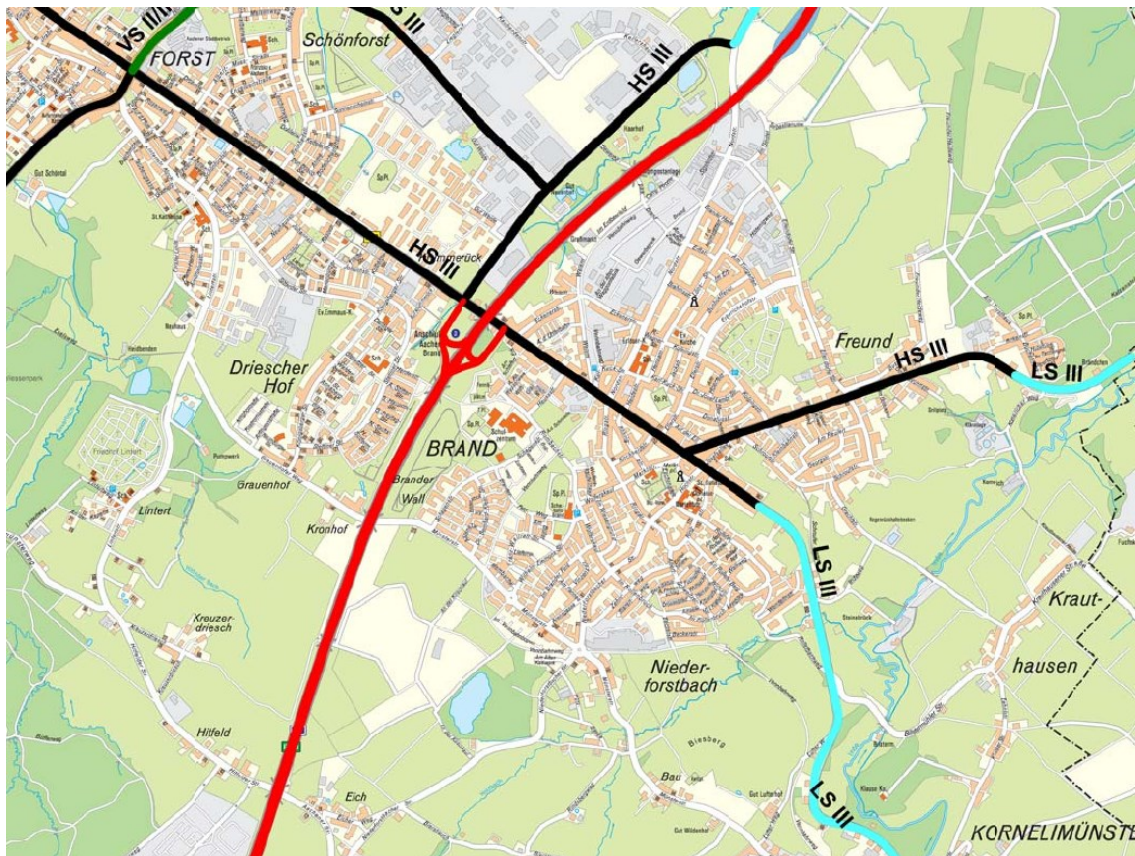


Abbildung 22: Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs nach RIN 08 [09]

Quelle: Stadt Aachen [14]

In Richtung Innenstadt steht nur die Trierer Straße als leistungsfähige Verbindung zur Verfügung. Die parallel verlaufenden Straßen wie z. B. die Münsterstraße können aufgrund ihrer Querschnittsgestaltung und ihrer Führung durch Wohngebiete die Verbindungsfunktion nicht übernehmen.

Darüber hinaus sichert ein engmaschiges Netz von Anwohnerstraßen die Erschließung der einzelnen Quartiere und Siedlungen.

Die Gewerbeflächen, die sich im Nordosten von Brand konzentrieren, werden hauptsächlich über die außerhalb des Stadtbezirks verlaufende Debyestraße sowie die Straße Gewerbepark und die Nordstraße erschlossen.

Verkehrsaufkommen

Auf der Trierer Straße und der Freunder Landstraße ist eine starke Verkehrsbelastung festzustellen. Das hohe Verkehrsaufkommen wird zu einem großen Teil vom ab- und zufließenden Verkehr der Autobahnanschlussstelle Aachen-Brand sowie vom Durchgangsverkehr der Relation Stadt Aachen – Städteregion Aachen verursacht. Von den umliegenden Stadtteilen, insbesondere Brand, Freund, Kornelimünster fließen große Verkehrsmengen in Richtung Aachen.

Die Anschlussstelle Aachen-Brand und in der Folge die Trierer Straße sind stark ausgelastet. Die Querschnittsbelastung der Trierer Straße im Abschnitt Brand liegt zwischen 27.500 Kfz/Tag und 35.000 Kfz/Tag (DTV_{W5} , Analyse 2018, [18], vgl. Abbildung 23). An den Knotenpunkten der Trierer Straße mit den Anschlussstellen Aachen-Brand Ost und West an die A 44 sowie mit der Nordstraße zeigt sich die sehr hohe Auslastung des Verkehrsnetzes.

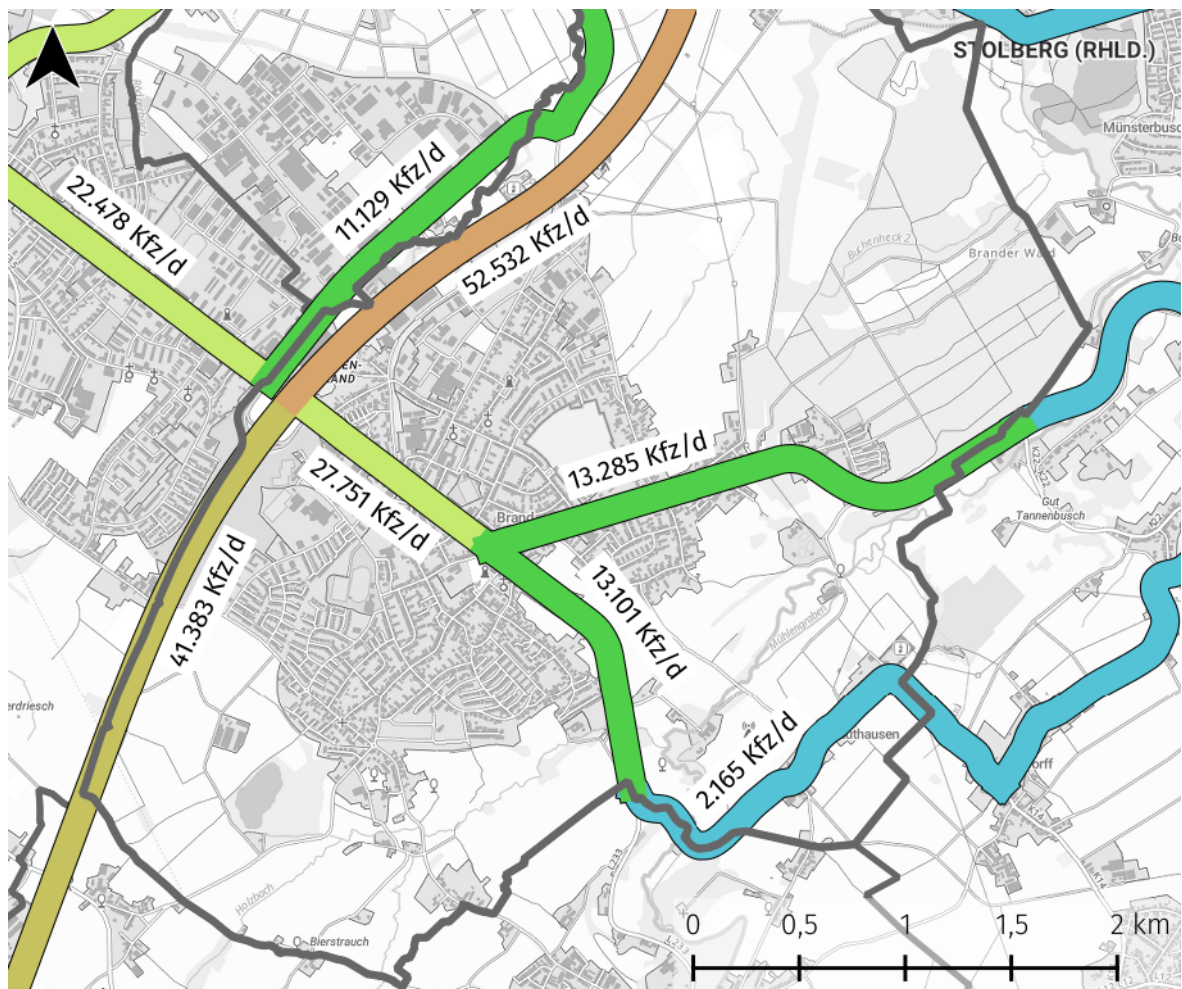


Abbildung 23: Verkehrsnachfrage Kfz-Verkehr [DTV Kfz S VZ 2015]

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung) | [dl-de/by-2-0](#)
- ▶ © Straßen.NRW | [dl-de/by-2-0](#)

Das Schwerverkehrsaufkommen auf den Straßen im Stadtbezirk ist vergleichsweise gering. Auch auf den Hauptverkehrsstraßen erreicht der Schwerverkehrsanteil nur bis ca. 5 %. In Abbildung 24 ist das Ergebnis einer Verkehrserhebung der Stadt Aachen am Knoten Trierer Straße/ Ringstraße vom 06.02.2020 dargestellt. Hier erreicht der Schwerverkehrsanteil einen Wert von 3,8 %.

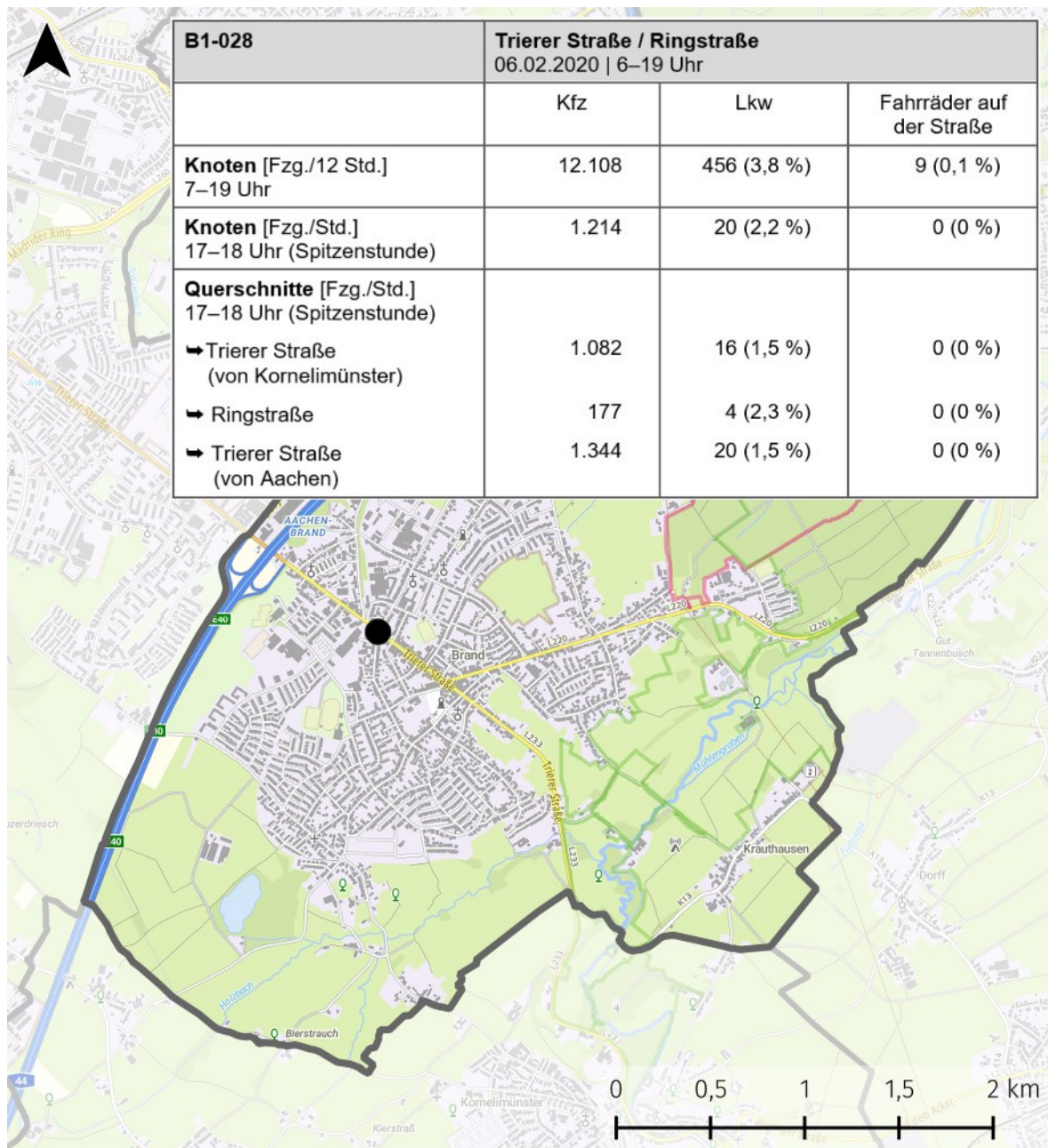


Abbildung 24: Verkehrserhebung Knoten Trierer Straße/Ringstraße

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung) | [dl-de/by-2-0](#)
- ▶ © Straßen.NRW | [dl-de/by-2-0](#)
- ▶ Verkehrserhebung der Stadt Aachen

In den Wohnstraßen der Siedlungsbereiche ist das Verkehrsaufkommen eher gering. Hier ergeben sich größere Verkehrsbelastungen für die Anwohner hauptsächlich aus dem unerwünschten Durchgangsverkehr.

Entlang der Nordstraße bestehen aufgrund des erhöhten Lkw-Aufkommens des Gewerbestraßensparkes Verkehrsbelastungen, die zu Konflikten zwischen den Anwohnern, Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Kfz führen. Insbesondere der Schwerverkehr wird als hochbelastend empfunden. Ebenso wird an der Eilendorfer Straße trotz Lkw-Durchfahrtsbeschränkung ein erheblicher Lkw-Verkehr beobachtet. Bei mehreren, in den letzten Jahren an der Eilendorfer Straße durchgeführten Verkehrserhebungen wurden sehr unterschiedliche Lkw-Anteile ermittelt. Eine Verkehrserhebung der Stadt Aachen mit einem mobilen Zählgerät auf der Eilendorfer Straße 105 im Zeitraum 11. Bis 16. März 2021 hatte einen Anteil in Höhe von 13,8 % für Kfz mit einer Länge über 7,5 m ergeben. Neben diesem Spitzenwert ergaben weitere vorliegende Zählergebnisse aus anderen Zeiträumen Anteile dieser Fahrzeugklasse in Höhe von 3 % bis 5 %.

Zur Umgehung des Knotens Trierer Straße / Freunder Landstraße mit seinen Rückstauererscheinungen in den Hauptverkehrszeiten nutzen Kraftfahrzeugführer häufig die parallel verlaufenden Nebenstraßen. Insbesondere auf der Kolpingstraße entsteht dadurch ein störender Durchgangsverkehr, der auch auf die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität negative Auswirkungen hat.

Lärm

Die hohen Verkehrsbelastungen der durch Brand verlaufenden Hauptverkehrsstraßen führen auch zu einer starken Lärm- und Luftschadstoffbelastung.

Die Lärmkarte (L_{DEN}) für den Kfz-Verkehr (vgl. Abbildung 25) zeigt, dass viele Wohngebiete im Stadtbezirk durch den Straßenverkehrslärm ganztägig belastet sind. Insbesondere die Bundesautobahn A 44 und die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen sind eindeutig als Lärmverursacher zu erkennen. Aber auch die Nordstraße, die Eilendorfer Straße und die Münsterstraße weisen hohe Immissionswerte auf.

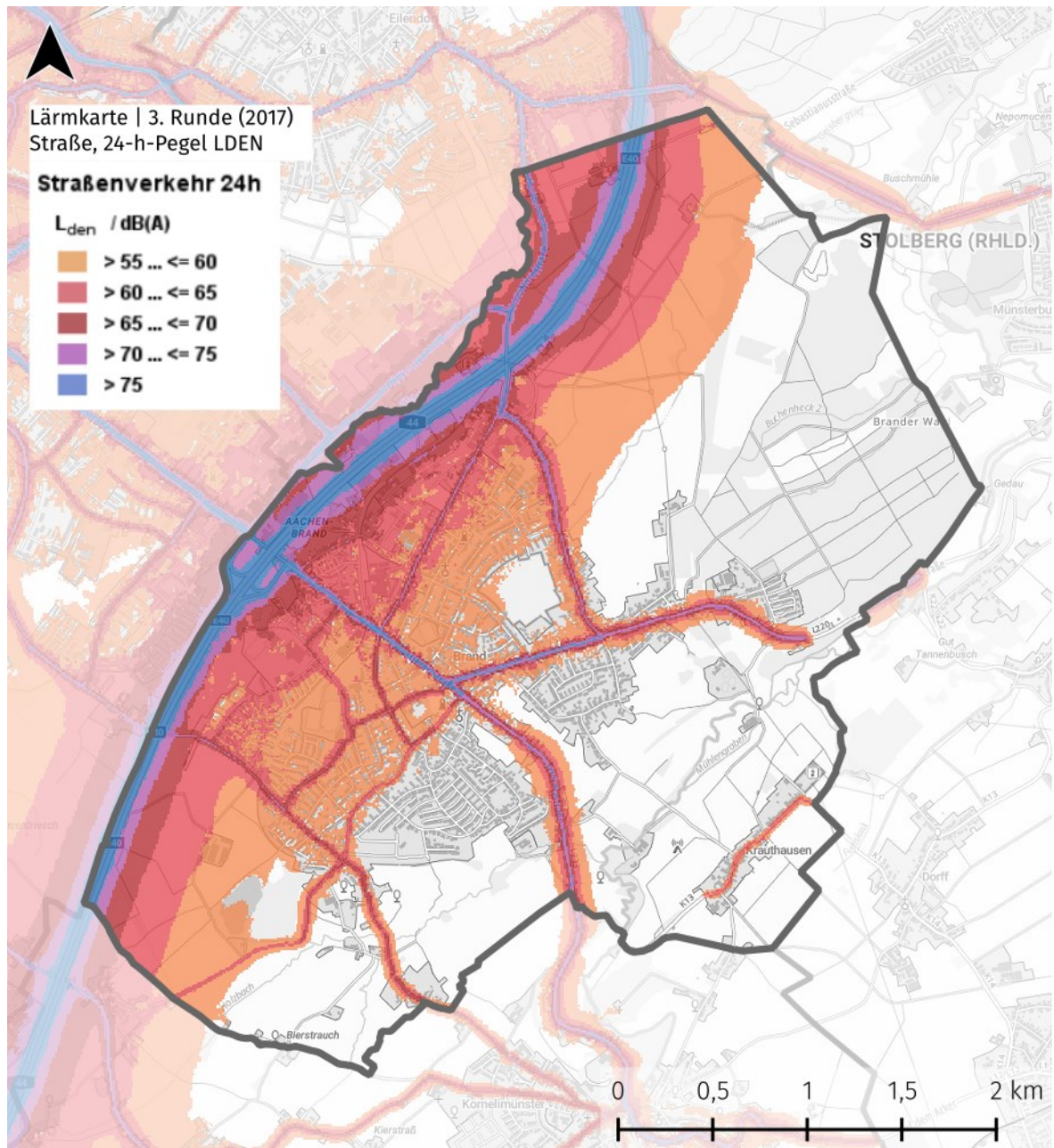


Abbildung 25: Umgebungslärmkartierung 3. Runde 2017

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung) | [dl-de/by-2-0](#)
- ▶ © Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen | [dl-de/by-2-0](#)

Straßeninfrastruktur

Die Trierer Straße als Haupteerschließungsachse des Stadtbezirks ist gekennzeichnet durch einen sehr breiten Straßenraum mit zwei Fahrstreifen je Richtung sowie geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Sie weist eine hohe Verkehrsbelastung auf und stellt sich für den Stadtbezirk als eine reine Durchfahrtsstraße dar. Aufgrund der großen Straßenbreite und der hohen Verkehrsbelastung hat die Trierer Straße eine große Barrierewirkung. Die Kreuzungen mit den Nebenstraßen sind zum Teil unübersichtlich gestaltet und bergen ein hohes Konfliktpotenzial.

Entlang der Freunder Landstraße sind aufgrund der Straßenraumgestaltung konfliktreiche Situationen zwischen Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr zu beobachten. Diese Situation ist auch an Wohnstraßen zu verzeichnen. D. h., die Straßenquerschnitte reichen oft nicht aus, um allen Verkehrsteilnehmer:innen den notwendigen Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen. Aufgrund der historischen Entwicklung ist die Straßenraumgestaltung auf die erforderliche Fahrbahnbreite ausgerichtet und die Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind häufig zu gering bzw. nicht Richtlinien konform bemessen.

Mit der Entwicklung des ehemaligen Kasernenareals Camp Pirotte zum Gewerbepark Brand ist ein stetiges Anwachsen des Güterverkehrs in diesem Bereich verbunden. Die Gestaltung des Knotenpunktes Nordstraße / Gewerbepark Brand/Brander Heide zur Erschließung des Gewerbeparks verhindert nicht in ausreichendem Maße den Lkw-Verkehr auf den Wohnstraßen. Davon ist insbesondere die Nordstraße betroffen. Ein Umbau des Knotenpunktes ist beschlossen und soll mit dem Endausbau der Verkehrsflächen im Gewerbepark im Jahr 2024 durchgeführt werden.

Ruhender Verkehr

Im gesamten Stadtbezirk stehen Flächen im öffentlichen Straßenraum zum Parken zur Verfügung. In Bereichen mit Wohnbebauung ist das Parken frei, nicht zeitlich eingeschränkt und nach StVO zugelassen. Im Rahmen der Bürger:innenbeteiligung wurde für viele Wohnstraßen (u. a. in den Bereichen obere Ringstraße zwischen Am Rollefer Berg und Trierer Straße sowie Niederforstbacher Straße zwischen Wolferskaul und Pützgasse) die hohe Auslastung der Abstellmöglichkeiten für Pkw am Fahrbahnrand bemängelt. Dies führe häufig zu Behinderungen des fließenden Verkehrs und beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität.

In Wohngebietsstraßen mit geringer Straßenbreite bestehen häufig Probleme bei Gegenverkehr. Das ständige Ausweichen in Parklücken und Zurücksetzen führt zu gefährlichen Situationen. Dies erschwert auch den Einsatz von Rettungsfahrzeugen. Parken am Fahrbahnrand in Verbindung mit engen Straßenquerschnitten wie z. B. auf der Münsterstraße, Niederforstbacher Straße, Erberichshofstraße oder auf der oberen Ringstraße hat auch zur Folge, dass der Busverkehr behindert wird. Aufgrund von parkenden Kraftfahrzeugen nah

am Kreuzungsbereich sind die Sichtbeziehungen, insbesondere für Kinder, an vielen Knotenpunkten beeinträchtigt.

Einzelmarkierte Parkstände zur Regulierung des Parkens am Fahrbahnrand sind aber nur an wenigen Straßenabschnitten sowie im Bereich des Marktplatzes, bei größeren Kundenparkplätzen und Behindertenparkplätzen vorhanden.

Eine flächendeckende, nach Tarifzonen abgestufte Parkraumbewirtschaftung wie in der Aachener Innenstadt gibt es in Aachen-Brand nicht. In den Bereichen um den Ortskern von Aachen-Brand wie z. B. an der Trierer Straße, der Freunder Landstraße und um den Marktplatz existieren einzelne Formen der Parkraumbewirtschaftung. Hier ist das Parken mit Parkscheibe oder Parkschein gestattet.

Darüber hinaus gibt es ein großes Angebot von Kunden- bzw. Besucherparkplätzen in unmittelbarer Nähe von Supermärkten, Einzelhandelsgeschäften, Banken, Freizeiteinrichtungen oder anderen öffentlichen Einrichtungen. Diese sind den jeweiligen Kunden bzw. Besuchern vorbehalten und stehen nur indirekt der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Gemäß einer Analyse der Parkraumbewirtschaftung und Parkplatznutzung [26] zeigt sich, dass „insgesamt eine ausreichende Anzahl Parkplätze im Ortskern von Aachen-Brand vorhanden ist. Nur vereinzelt werden Auslastungen von bis zu 100 % erreicht, diese treten meist in den Streckenabschnitten mit unbewirtschaftetem Parken und im Wesentlichen am Samstag am Marktplatz (wenn dort der Wochenmarkt stattfindet), in den Abschnitten mit Parkscheibenpflicht auf. Es zeigt sich ein zunehmender Parkdruck in räumlicher Nähe zum Wochenmarkt, sodass in unmittelbarer Nähe und zu Marktzeiten Auslastungen von 100 % erreicht werden.“

Problematisch sind die An- und Abfahrten an Großparkplätzen in den jeweiligen Hauptverkehrszeiten. Am Parkplatz Vennbahncenter bestehen Probleme mit der inneren Erschließung und der Verkehrssicherheit von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Am Parkplatz der Schwimmhalle sind die Stellplatzkapazitäten begrenzt und bei Veranstaltungen in Verbindung mit der Sportanlage Wolferskaul häufig nicht ausreichend.

In Aachen-Brand gibt es noch keine Quartiersgaragen zur Entlastung des Ortszentrums (Marktplatz) bzw. der Wohnstraßen. Speziell ausgewiesene Flächen für Park+Ride-Anlagen sowie für Mitfahrer- bzw. Pendler-Parkplätze stehen im Stadtbezirk Aachen-Brand nicht zur Verfügung.

Verkehrslenkung und -Steuerung

Mithilfe von verkehrsrechtlichen Anordnungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten werden die Verkehrsströme im Stadtgebiet zu den dafür vorgesehenen Straßenkategorien gelenkt.

Lkw-Durchfahrtsverbote für Wohnstraßen, wie z. B. an der Nordstraße, Eilendorfer Straße, Kolpingstraße oder der Hermann-Löns-Straße sollen den Schwerverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen führen und die Wohngebiete entlasten. Derartige Regelungen werden aber nicht überall konsequent umgesetzt. Beispielsweise an der Eilendorfer Straße aus Richtung Norden ist das Verkehrszeichen 253 (Lkw-Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t) mit Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) zwischen Hermann-Löns-Straße und der Straße Im Roth (Höhe Gade Bootsbau) aufgestellt. Dort besteht aber für Lkw keine Wendemöglichkeit mehr, sodass diese häufig weiter durch den Abschnitt der Wohnstraße fahren.

Um engen Straßenquerschnitten Rechnung zu tragen oder Durchgangsverkehre zu verhindern werden auch Durchfahrtsverbote in Form von Einbahnstraßen für einzelne Straßenabschnitte angeordnet, u. a. für die Röhrigstraße, Karl-Kuck-Straße oder Hermann-Löns-Straße. Mit Abbiegeverbote werden konfliktreiche bzw. gefährliche Abbiegevorgänge unterbunden. Daraus ergeben sich jedoch Einschränkungen der Fahrtrouten. So ist beispielsweise die Ausfahrt aus dem Wohngebiet zwischen Marktstraße, Rombachstraße und Trierer Straße auf die Trierer Straße nur in Fahrtrichtung Kornelimünster erlaubt. Eine Ausfahrt in Richtung Autobahn und Innenstadt ist lediglich mit einem Umweg über die Fahrradstraße Wolferskaul/Marktstraße möglich.

Auf den Hauptverkehrsstraßen Trierer Straße und Freunder Landstraße sowie auf Abschnitten der Nordstraße, Eilendorfer Straße und Münsterstraße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, auf dem Südabschnitt der Trierer Straße 70 km/h. Auf allen anderen Straßen des Brander Siedlungsgebietes wurde eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angeordnet.

Messungen der Stadt Aachen haben ergeben, dass es an den ausgewählten Straßenquerschnitten im Erhebungszeitraum zu keinen erheblichen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hinsichtlich Häufigkeit und Maximalwert gekommen ist. Der folgenden Abbildung 26 ist zu entnehmen, dass am Querschnitt Eilendorfer Straße 18,1 % der gemessenen Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 40 km/h überschritten hatten. Nur 2,7 % der Fahrzeuge waren schneller als 50 km/h unterwegs. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 32 km/h. Der Indikator V85 besagt für das Beispiel Eilendorfer Straße, dass 85 % aller gemessenen Fahrzeuge die Geschwindigkeit von 42 km/h nicht überschritten hatten. Jedoch sind die Maximalwerte an allen Messquerschnitten relativ hoch.

Die Verkehrssteuerung an den Knotenpunkten der Hauptverkehrsstraßen Trierer Straße und Freunder Landstraße erfolgt durch Lichtsignalanlagen. Die übrigen Knotenpunkte sind z. T. durch Vorfahrtszeichen geregelt (Verkehrszeichen 205/206 bzw. 306/301). Überwiegend aber sind die Straßen an den Knotenpunkten gleichrangig und es gilt „Rechts vor links“. Die Querung von Straßen durch den Rad- und Fußverkehr außerhalb von LSA-

geregelten Knoten wird an wichtigen Querungsstellen entweder durch weitere Lichtsignalanlagen („Fußgängerampeln“) oder Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“) gesichert. Darüber hinaus kommen Querungshilfen in Form von Mittelinseln zum Einsatz.

Nach Einschätzung der Anwohner ist die Einhaltung der verkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere die Regelungen zu Durchfahrtsverboten und Geschwindigkeiten, verbesserungswürdig. Aber auch das irreguläre Parken auf Gehwegen und Radverkehrsanlagen sowie das Befahren von Gehwegen an Engstellen gibt Anlass zu einer verstärkten Verkehrsüberwachung und Ahndung der Regelverstöße.

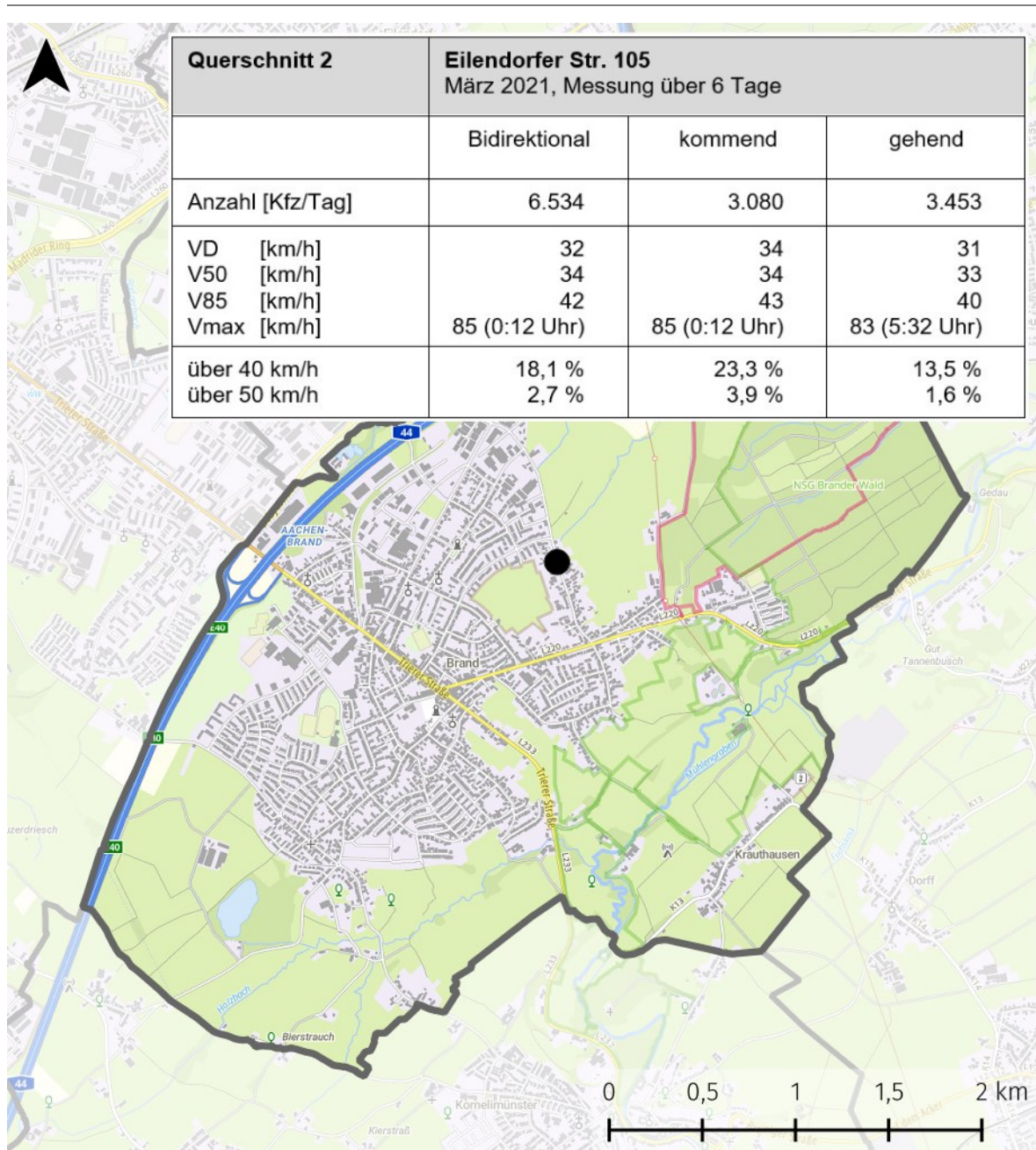


Abbildung 26: Geschwindigkeitsmessung Querschnitt Eilendorfer Straße

Eigene Darstellung basierend auf Geobasisdaten und Sachdaten:

- ▶ © basemap.de / BKG Februar 2023
- ▶ © Stadt Aachen (Fachbereich Geoinformation und Bodenordnung) | [dl-de/by-2-0](#)
- ▶ © Straßen.NRW | [dl-de/by-2-0](#)
- ▶ Verkehrserhebung der Stadt Aachen

2.5.3 Stärken-Schwächen-Analyse

Der Stadtbezirk Aachen-Brand ist über die Trierer Straße und die Anschlussstelle der A 44 sehr gut an die Innenstadt bzw. an das überregionale Straßennetz angebunden. Damit verbunden ist auch eine gute Erreichbarkeit der bedeutenden Wirtschaftsstandorte im Stadtbezirk. Die Anbindung des Gewerbeparks Brand erfolgt, ausgehend von der Autobahnananschlussstelle, über die Debyestraße und die Nordstraße. Allerdings sind auch die umliegenden Wohnstraßen vom stetig wachsenden Güterverkehr des sich entwickelnden Gewerbeparks betroffen. Angeordnete Durchfahrtsverbote für Lkw haben nicht die von den Anwohnern gewünschte Wirkung. Ebenso wird von den Anwohnern ein hohes Maß an vermeidbaren Durchgangsverkehr in den Wohnstraßen bemängelt. Diese werden zur Umgehung der hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen genutzt. Das sehr hohe Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen verursacht Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Die Trierer Straße gehört gemäß Lärmaktionsplan zu den Lärmschwerpunkten der Stadt Aachen.

Die leistungsfähige, vierstreifige Trierer Straße entfaltet aufgrund ihrer Querschnittsbreite eine starke Barrierewirkung innerhalb der Siedlungsstruktur. Mit einer Reihe von Lichtsignalanlagen wird die Querung der Achse Trierer Straße / Freunder Landstraße erleichtert. Mit flächendeckenden Tempo-30-Zonen bzw. verkehrsberuhigten Bereichen wurde abseits der Hauptverkehrsstraßen eine spürbare Verkehrsberuhigung erreicht. Problematisch für den Verkehrsfluss in den Wohnstraßen sind die vielen am Fahrbahnrand abgestellten Kraftfahrzeuge.

Tabelle 6: Kfz-Verkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Gute verkehrliche Anbindung über den Autobahnanschluss • Gute Erreichbarkeit der Gewerbeeinrichtungen für den Wirtschaftsverkehr • Engmaschiges Straßennetz für Individualverkehr • Flächendeckende Tempo-30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebietsstraßen • Durchfahrtsverbote für Lkw und Einbahnstraßen zur Verkehrslenkung • Verkehrsberuhigung durch Umgestaltung vieler Knotenpunkte • Parkraum in vielen Wohngebietsstraßen durch Parktaschen im Straßenseitenraum geregelt 	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr hohes Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen – Barrierewirkung, Verkehrssicherheit • Trierer Straße und Freunder Landstraße gehören gem. LAP zu den Lärmschwerpunkten der Stadt Aachen • Wirtschaftsverkehr von/zur Autobahn • Durchgangsverkehr und z. T. Lkw-Verkehr in Wohngebietsstraßen – Verkehrssicherheit • Parken Markt, Vennbahncenter, Schwimmhalle – Verkehrssicherheit • Hohe Anzahl parkender Pkw in Wohngebietsstraßen – Behinderungen • Einhaltung Verkehrsregeln bzgl. Geschwindigkeit, Gehwegbefahrung, Gehwegparken – Verkehrssicherheit

2.6 Vernetzte und geteilte Mobilität

Die jüngste Erhebungswelle der größten Studie zur privaten Alltagsmobilität der deutschen Wohnbevölkerung offenbarte unter anderem, dass sich infolge des Zusammenspiels unterschiedlicher, auf das Verkehrsgeschehen einwirkender Rahmenbedingungen (Angebotsinnovationen, nachfrageseitige Trends, Erfordernisse des Umwelt-/Klimaschutzes, regulatorische Bestimmungen) zunehmend flexible, individualisierte und insgesamt vielfältigere Mobilitätsmuster herausprägen [21]. Mit Blick auf die Stadt Aachen zeigt sich⁵, dass im Jahr 2017 fast 40 % der Einwohner:innen zur Gruppe der sogenannten „**wahlfreien Multimodalen**“ zuzurechnen ist, die im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei verschiedene Verkehrsmittel nutzen [16, S. 41].

Eine besondere Ausprägung der Multimodalität stellt die **Intermodalität** dar, die die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem spezifischen Weg bezeichnet. Eine typische intermodale Verknüpfung ergibt sich beispielsweise bei der Nutzung eines Verkehrsmittels des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Hauptetappe in Kombination mit der Nutzung von – in Privateigentum befindlichen, geliehenen oder gemieteten – Individualverkehrsmitteln (z. B. Fahrrad, Pkw, Motorroller, Tretroller) in den vor- bzw. nachgelagerten Teiletappen. Nach Gruschwitz et al. [16, S. 33] erfolgt auf etwa einem Prozent aller Wege der Aachener Bevölkerung eine solche Verkehrsmittelkombination.

⁵ Spezifische Zahlen für einzelne Stadtbezirke liegen nicht vor

Angebotsseitig werden solche multi- bzw. intermodalen Mobilitätsformen generell mit einer entsprechenden Verkehrsmittel- und Verkehrsdienstleistungsvielfalt (z. B. konventioneller ÖPNV, Sharing-Angebote für Autos, E-Mopeds, Fahrräder/Lastenräder, E-Tretroller/E-Scooter) sowie mit infrastrukturellen Verknüpfungsanlagen (B+R, P+R, Mobilstationen) befördert. Das vorhandene ÖPNV-Angebot in Brand basiert auf mehreren regionalen und städtischen Buslinien (vgl. Kapitel 2.4), die sowohl eine Verbindung zur Innenstadt als auch zu umliegenden Bezirken bzw. Gemeinden gewährleisten.

Angebote der „Shared Mobility“ bieten individuell die Möglichkeit, entsprechende Verkehrsmittel wie bspw. Autos, E-Mopeds, Fahrräder/E-Bikes/(E-)Lastenräder, E-Tretroller/E-Scooter nutzen zu können, ohne sie persönlich oder im Haushalt als Eigentum verfügen zu müssen. Der private Autobesitz und auch der Besitz von meist preisintensiveren E-Bikes und Lastenrädern hängt hingegen sehr stark mit dem verfügbaren Haushaltseinkommen zusammen [16, S. 22].

2.6.1 Berücksichtigte Dokumente

- Gemäß Nahverkehrsplan 2015 – 1. Änderung 2018 NVP [27] ist die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln durch die Errichtung von P+R- und B+R-Anlagen sowie Mobilstationen weiter zu fördern.
- Die Stadt Aachen wirbt mit einem Flyer, der über die Homepage der Stadt abrufbar ist⁶, für ein bequemes und kostengünstiges Park-and-Ride-Angebot. Danach sind – mit einer Ausnahme – an allen großen Aachener Einfahrtsstraßen Park+Ride-Plätze vorhanden, an denen ein Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Busverkehr komfortabel möglich ist. Die Ausnahme betrifft den Straßenzug Trierer Straße – Adalbertsteinweg und damit den Stadtteil Brand. Es zeigt sich also, dass explizite Verknüpfungsanlagen, die auf die Kombination von ÖPNV und Auto abzielen, im Brandler Bezirksgebiet nicht vorhanden sind. Dasselbe trifft auch auf sogenannte „Mitfahrer- bzw. Pendler-Parkplätze“ zu, die auf der Hauptetappe eines jeweiligen Weges die Bildung von Fahrgemeinschaften befördern, während im individuellen Vor- oder Nachlauf dazu bspw. ein Fahrrad oder der eigene Pkw genutzt wird.
- Auch zu Bike+Ride-Anlagen (B+R) gibt die Homepage der Stadt Aachen Auskunft. Demnach sind vor allem an Verknüpfungspunkten in Außenbezirken witterungsgeschützte und sichere Abstellanlagen vorhanden. Eine der vierzehn Aachener B+R-Anlagen steht in Brand an der Haltestelle Ringstraße.
- In der Mobilitätsstrategie 2030 [32] werden unter dem Oberziel „Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger“ Zielindikatoren zum Carsharing und Pedelec-Sharing benannt. Zum von aktuell vom Anbieter Cambio betriebenen Carsharing werden

⁶ www.aachen.de/parkandride | Abruf am 21.01.2023

vom Basisjahr 2017 bis zum Zieljahr 2030 gesamtstädtisch zwischen 20 % bis 100 % Zuwachs an nutzenden Haushalten angestrebt.

- Für das in Aachen von VeloCity angebotene Pedelec-Sharing wird gegenüber dem Jahr 2018 bis 2030 eine Verdoppelung bis Verfünfachung der Ausleihvorgänge angestrebt.
- Auf der Homepage der Cambio Carsharing sind die drei in Aachen-Brand anzufindenden Stationen benannt: Brander Markt, Brander Bahnhof und Eckenerstraße 56 –58.
- Aufgrund der Topographie bieten sich für das Aachener Stadtgebiet elektrisch unterstützte Fahrräder (**Pedal electric cycle**) an. Beim Aachener Pedelec-Verleihsystem handelt es sich um ein stationsgebundenes Angebot. Auf der Homepage der Velocity Region Aachen GmbH sind die vier Brander Standorte zu finden: Brander Bahnhof, Brander Marktplatz, Freunder Landstraße (Rewe) und die neue Station am Tuchmacherviertel an der Niederforstbacher Straße.
- Auf der Aachener Homepage wird nicht nur zu Velocity, sondern auch auf die E-Tretroller zu Voi und TIER verlinkt.
- Im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) [33] wird für das Handlungsfeld zur Reduktion des Pkw-Aufkommens im Stadtverkehr als relevante Maßnahme die Errichtung von Quartiersgaragen als Mobilstationen empfohlen. Hierzu ist benannt, dass Straßenräume zugunsten der Nahmobilität neu aufgeteilt werden und die dadurch entfallenden Parkplätze im Straßenraum mit Quartiersgaragen aufgefangen werden sollen. Diese Garagen sollen aber nicht nur zum Abstellen privater Autos dienen, sondern gleichzeitig sollen hier Zusatzangebote geschaffen werden. So könnten auch sichere Fahrradabstellanlagen, Ladestationen und unterschiedliche Sharing-Angebote (Carsharing, Lastenräder, Pedelecs) integriert werden, sodass Quartiersmobilstationen entstehen.
- Die Aachener movA-App der ASEAG verknüpft die Angebote des ÖPNV und der Sharing-Angebote im Stadtgebiet (CarShare, VeloShare, eScooterShare).

2.6.2 Gegenwärtige Ausgangssituation

Wie auch im Hinblick auf die anderen Verkehrsarten wurden an mehreren Tagen im Jahr 2022 örtliche Begehungen/Befahrungen unternommen, um die gegenwärtigen Verhältnisse zu erfassen. Im Hinblick auf Multi- und Intermodalität wurden hierbei folgende Beobachtungen gemacht:

- Wie schon oben angegeben, gibt es in Brand keine offizielle **P+R-Anlage**, die dem Umstieg vom privaten Pkw auf das öffentliche Busangebot dient. Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs kämen sinnvollerweise nur Bereiche am Stadt- bzw. Bezirksrand und am Autobahnanschluss infrage. Hier konnten auch vor Ort keine „informellen“/„wilden“ P+R-Plätze gesichtet werden.

- Die **Verknüpfung zwischen Bus und Rad (B+R)** kann nur direkt an Bushaltestellen erfolgen. Hier sind insbesondere die Haltestellen mit gutem Fahrplanangebot prädestiniert. Daher wurden insbesondere die Haltestellen an der Trierer Straße und an der Freunder Landstraße besichtigt. Folgende Beobachtungen wurden gemacht:
 - Auf der Trierer Straße gibt es an der Haltestelle Rollefbachweg keine Fahrradabstellanlage.
 - Auf der Trierer Straße sind an der Haltestelle Aachen-Brand gerade neue Fahrradbügel direkt an der Haltestelle installiert worden; am nahe gelegenen Marktplatz gibt es weitere Abstellanlagen und Bikesharing; überdachte Abstellmöglichkeiten sind im Bereich der Haltestelle Brand aber nicht gegeben.
 - Die Haltestelle Aachen Ringstraße liegt an der Trierer Straße am Brander Bahnhof und gilt, wie oben erwähnt, offiziell als B+R-Station. Hier gibt es drei überdachte Fahrradbügel, die Platz für insgesamt sechs Fahrräder bietet; zudem sind am Brander Bahnhof Sharing Produkte zu finden. Der Bereich um die Haltestelle Ringstraße stellt sich somit als Mobilstation dar.
 - Auf der Freunder Landstraße sind an der Haltestelle Kolpingstraße keine Fahrradbügel installiert.
 - Auf der Freunder Landstraße wurde an der Haltestelle Eilendorfer Straße ein einzelner, nicht überdachter Fahrradbügel vorgefunden, der Platz für zwei Fahrräder bietet.
 - Fahrradboxen, wie sie im Nachbarbezirk Eilendorf aufgestellt sind, sind in Brand nicht zu finden.
- **Sharing-Angebote – Stationsgebunden:**
 - Vier Velocity-Stationen, an denen Pedelecs ausgeliehen werden können wurden vorgefunden: Brander Bahnhof, Marktplatz, Rewe an der Freunder Landstraße, Tuchmacherviertel; das Verleihsystem wurde vor Ort getestet: die Nutzung stellte sich als widerstandsfrei und komfortabel dar.
 - Auch die Cambio-Carsharing-Stationen können bestätigt werden: Brander Bahnhof, Marktplatz, Eckener Straße
- **Sharing-Angebote – Free-floating (stationsungebunden):**
 - Felyx-E-Mopeds: waren an den Begehungstagen an der Trierer Straße im Bereich der Autobahnzufahrt abgestellt. Der Anbieter Felyx hat sich Anfang 2023 aus Aachen zurückgezogen.
 - E-Tretroller wurden nur vereinzelt gesichtet
- Es gibt bisher kein Lastenrad-Sharing in Aachen Brand.

EINDRÜCKE VOR-ORT SHARING / MOBILSTATION



Brander Bahnhof

- E-Bikesharing-Stationen vorhanden und weiter im Aufbau
- stationsbasiertes Carsharing (Marktplatz und Brander Bf)
- Mobilstation Marktplatz



Marktplatz



Freunder Landsstr. (REWE)



Tuchmacherviertel



Marktplatz



Marktplatz

Abbildung 27: Ortsbegehung Brand / Sharing-Angebote und Mobilstationen

Quelle: spiekermann ingenieure

2.6.3 Stärken-Schwächen-Analyse

Die starke ÖPNV-Achse über die Trierer Straße mit gutem Taktangebot bietet die Voraussetzung für Intermodalität. Hier können Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und privaten oder auch geteilten Fahrzeugen geschaffen werden, die den Einzugsbereich der Bushaltestellen vergrößern. Wenn geeignete Abstellanlagen oder Sharing-Angebote zur Verfügung stehen, kann die sogenannte erste bzw. letzte Meile zwischen Bushaltestelle und Zielort zurückgelegt werden. Es gibt bereits Angebote von Abstellanlagen für Fahrräder und Sharing-Fahrzeugen, aber die Angebote sind noch ausbaufähig.

So bietet es sich an, Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen im Bereich der relevanten Haltestellen zu erhöhen. Auch wenn das Ziel angestrebt wird, die Verkehre weitgehend mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln, kann es auch ein Teilerfolg sein, Autofahrer:innen zumindest am Stadtrand zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Einen offiziellen und beworbenen P+R-Platz gibt es im Untersuchungsgebiet aktuell noch nicht, sodass die Möglichkeiten hierzu eruiert werden sollten.

Erste Sharing-Angebote (Auto, Fahrrad/Pedelec, E-Mopeds und E-Tretroller) sind vorhanden, aber auch noch erweiterungsfähig, um durch ein dichtes Netzangebot die Zugangswege zu minimieren und die Abgabemöglichkeiten für Sharing-Produkte zu verdichten oder mit Lastenrädern die Angebotspalette zu aufzufächern. Nur so kann ein attraktives Angebot zur bimodalen und multimodalen Mobilität geschaffen werden, das zur Steigerung des Umweltverbunds, zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und vielleicht auch zur Abschaffung des eigenen Pkw- oder auch im ersten Schritt zumindest des Zweitwagens

beiträgt. Die gemeinsame Auskunft- und Buchungsplattform steht mit der movA-App bereits zur Verfügung.

Tabelle 7: Vernetzte und geteilte Mobilität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestellen an der Trierer Straße ermöglichen Umstieg zwischen mehreren Linien • Starke ÖPNV-Achse Trierer Straße ist gute Voraussetzung für intermodalen Verkehr Richtung Innenstadt • Es sind Fahrradbügel im Bereich der zwei großen Haltestellen Brand und Ringstraße vorhanden • Es gibt Sharing-Angebote (CarShare, VeloShare, eScooterShare) die gemeinsam mit dem ÖPNV-Angebot über die movA-App verknüpft werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist kein P+R-Platz für Fahrten zur Innenstadt vorhanden • Es gibt keine offiziellen Mitfahrer- bzw. Pendler-Parkplätze. • Es gibt bislang nur eine offizielle B+R-Abstellanlage, die zwar überdacht ist, aber nur sechs Fahrrädern Platz bietet • Ansonsten gibt es nur vereinzelte, nicht überdachte Fahrradbügel an den Haltestellen. • Es gibt keine gesicherten Abstellanlagen. • Es gibt nur wenig Car- und Bikesharing-Angebote. • Lastenräder fehlen bei den Sharing-Angeboten. • Es gibt keine Quartiersgaragen mit Mobilitätsangeboten.

2.7 Mobilitätsmanagement

Die Stadt Aachen fördert den Ansatz des Mobilitätsmanagements bereits seit 2009 systematisch mit dem Ziel Mobilität nachhaltig, umweltfreundlich und kostengünstig zu organisieren [24, 25]. Wesentliche Eckpfeiler bilden dabei der zielgruppenorientierte Ansatz sowie das betriebliche Mobilitätsmanagement. Das Zielgruppenorientierte Mobilitätsmanagement nimmt dabei die Bedürfnisse einzelner Zielgruppen, wie Schüler:innen, Pendler:innen oder auch Neubürger:innen in den Fokus und stellt bedürfnisorientierte Mobilitäts- sowie Informations- und Beratungsangebote zur Verfügung [45]. Das betriebliche Mobilitätsmanagement hat sich bereits in verschiedenen umgesetzten Maßnahmen als erfolgreiches Instrument der städtischen Verkehrsplanung etabliert. Das Jobticket und das Pendlerportal sind zwei erfolgreiche Beispiele für die positive Wirkung von Maßnahmen in diesem Themenfeld. Mit der Erstellung bezirklicher Mobilitätskonzepte wie in Aachen-Brand werden die ortsspezifischen Anforderungen für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens vor Ort, hin zu einer nachhaltigen Mobilität in den Fokus gerückt. Der Bezirk Aachen-Brand profitiert von den umfangreichen und vielfältigen umgesetzten Maßnahmen im Mobilitätsmanagement auf städtischer Ebene.

2.7.1 Berücksichtigte Dokumente

- Die „Mobilitätsstrategie 2030“ der Stadt Aachen [31, 32] beschreibt die zentralen Zielaussagen für die Entwicklung der Mobilität in Aachen. Das Mobilitätsmanagement wurde als eine von zehn thematischen Teilstrategie beschlossen. Für die Teilstrategie wurden Zielaussagen und Strategien von den Fachkommissionen formuliert, um die Mobilität in Aachen umweltfreundlicher Verkehre zu organisieren und koordinieren und begleitenden Kommunikationsmaßnahmen durchzuführen. Dies soll insbesondere mit Informationen und Anreizen, einer an die Nachfrage angepassten Gestaltung von Mobilitätsangeboten und einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel erfolgen
- Auch der Luftreinhalteplan von 2015 beinhaltet Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement, die durch konkrete Maßnahmen wie (betriebliche) Mobilitätskonzepte, Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbands und Förderung der Multimodalität benannt werden
- Unter der Dachmarke „clever mobil“ werden alle Facetten des Mobilitätsmanagements der Stadt Aachen gebündelt. Ziel ist es, dass es für alle (Neu-) Bürger:innen ein attraktives Mobilitätsangebot gibt und alle Mobilitätsangebote der Stadtregion Aachen bekannt sind. Aufgabe ist ebenfalls die Verbesserung bestehender Mobilitätsangebote und die Weiterentwicklung entsprechend der Mobilitätsziele der Stadt
- Das Programmbüro Aachen „clever mobil“ der Stadt Aachen⁷ beschäftigt sich mit allen Themen rund um das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM), um die Aachener Betriebe und Unternehmen bei der Einführung eines eigenen Mobilitätsmanagements zu unterstützen
- Die Gemeinschaftsaktion „Aachen – Gut erreichbar!“ des Programmbüros der Stadt Aachen und der Industrie- und Handelskammer zu Aachen, die zum Ziel hat, zielgruppenspezifisch auf die Erreichbarkeit Aachens mit verschiedenen Verkehrsmitteln hinzuweisen⁸
- Das Projekt App „aachen.move“ der Stadt Aachen⁹ setzt spielerisch Anreize für klimafreundliche Mobilität und fördert gleichzeitig die Bürgerbeteiligung
- Auf der Webseite der Stadt Aachen¹⁰ werden Informationen mit Tipps und Hinweise zu sicherer Mobilität mit verschiedenen Verkehrsmitteln wie zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn sowie Angebote zu vernetzter und geteilter Mobilität in Aachen gegeben. Zusätzlich werden Links zu Veranstaltungen, Routen, verkehrsrechtlichen Regelungen, sowie Hinweise zu Verkehrserziehung und Trainings und Routen für verschiedene Zielgruppen wie Senioren, Schüler:innen auf Schulwegen mit dem Rad und zu Fuß gegeben.

⁷ www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/Programmbuero/index.html | Abruf am 20.04.2023

⁸ www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/anreise_abreise/index.html | Abruf am 10.03.2023

⁹ www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/move-app/index.html | Abruf am 10.03.2023

¹⁰ www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/index.html | Abruf am 11.03.2023

- Die in 2018 erlassene Stellplatzsatzung der Stadt Aachen legt die Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen, die Ermöglichung der Reduktion von Pkw-Stellplätzen bei Schaffung eines guten ÖPNV-Angebots sowie die Festlegung von Geldbeträgen für Aachen-Brand als Gebietszone II fest. Zusätzliche Abminderungsfaktoren sind kumulativ möglich durch Errichtung von Carsharing-Station, Pedelec-Verleihstation und Jobtickets [28].

2.7.1 Gegenwärtige Ausgangssituation

Von den auf städtischer Ebene gelegten Grundlagen im Mobilitätsmanagement profitiert der Bezirk Aachen-Brand an verschiedenen Stellen. Das Mobilitätskonzept Aachen-Brand dient der verkehrlichen Weiterentwicklung des Bezirks mit hoher Relevanz als Wohnstandort. An den Schulstandorten in Aachen-Brand wird schulisches Mobilitätsmanagement in Form von Schulwegplänen, Sicherheitstrainings und Verkehrserziehung durchgeführt. Die Schulwegpläne für die Darstellung der sichersten Wege zur Grundschule in Brand liegen in aktueller Fassung vor (Stand 2022). Neben dem schulischen Mobilitätsmanagement werden weitere Zielgruppen bedarfsgerecht unterstützt.



Abbildung 28: Schulwegeplan Nr. 14 KGS Karl-Kuck-Schule Aachen-Brand [40]

► © Stadt Aachen (Hrsg.) (Stand 05/2023)

Im Rahmen des quartiersbasierten Partizipationsnetzwerks „Stadtteilkonferenz“ gibt es in Brand eine „Örtliche Arbeitsgemeinschaft der Altenarbeit“, die sich mit seniorenspezifischen

Themen vor Ort auseinandersetzt. Der Brander Bürgerverein e.V. als Träger des ehrenamtlichen Projekts „Brander Senioren bleiben mobil“ bietet einen Fahr- und Begleitsdienst in Aachen-Brand an, um die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu erleichtern. Dafür steht ein eigenes Fahrzeug zur Verfügung, dass nach telefonischer Voranmeldung genutzt für die Begleitung zur Verfügung steht.

2.7.2 Stärken-Schwächen-Analyse

Die Stadt Aachen kümmert sich aktiv darum, attraktive und einfach nutzbare Mobilitätsangebote für die Menschen in der Stadt und Region zur Verfügung zu stellen. Die Stärken-Schwächen-Analyse zeigt, dass die Stadt Aachen wirkungsvolle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bereits auf den Weg gebracht hat und umsetzt. Von dieser Stärke profitiert der Bezirk Aachen-Brand. Die in Tabelle 8 dargestellten Stärken und Schwächen beziehen sich auf spezifische Mobilitätsanlässe und Bedürfnisse im Bezirk. So wurden im Rahmen der Bestandsanalyse und Beteiligung von Bürger:innen und Stakeholder Verbesserungsmöglichkeiten im schulischen Mobilitätsmanagement gefunden sowie Potenziale, um Bausteine des städtischen Mobilitätsmanagements im Bezirk bekannt zu machen. Aachen-Brand verfügt über ein starkes Netzwerk an engagierten Menschen, die sich aktiv für die Bedürfnisse einzelner Zielgruppen und relevanter Themen im Bezirk einsetzen. Hier kann der Bezirk in Zukunft als Schnittstelle zwischen Stadtverwaltung und Bürgerschaft die Themen des Mobilitätsmanagements im Bezirk vorantreiben.

Tabelle 8: Mobilitätsmanagement

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Stellplatzsatzung mit Berücksichtigung Fahrradabstellplätze, Möglichkeit zur Reduktion von Pkw-Stellplätzen und Abminderungsfaktoren weiterer Mobilitätsangebote. • Dachmarke „clever mobil“ bietet Informationen, Hinweise, Trainings zur effizienten, nachhaltigen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel sowie deren Vernetzung für verschiedene Zielgruppen an. • Programmbüro „clever mobil“ bietet betriebliches Mobilitätsmanagement für Betriebe in Aachen an. • Starker Zusammenhalt in der Bürgerschaft. Im Rahmen von Vereinsarbeit, Quartiersnetzwerk, Begegnungsstätten wird Engagement mit professionellen und ehrenamtlichen Personen vor Ort gelebt. • Es liegen aktuelle Schulwegpläne für die Grundschulen in Aachen-Brand vor. • Im Rahmen des „Mobilitätskonzepts Aachen-Brand“ wurden im Rahmen der partizipativen Erarbeitung Grundlagen für ein bezirksbezogenes Mobilitätsmanagement gelegt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bezirksverwaltung sollte im Sinne des betrieblichen Mobilitätsmanagements Vorbildcharakter für den Bezirk haben. • Noch keine Anlaufstelle für Bürger:innen und interessierte Nutzer:innen im Bezirk für Themen zur Mobilität im Bezirk vorhanden. • Auf Schul- und Kindergartenwegen gibt es Sichthindernisse, insbesondere in Kreuzungsbereichen. • Kfz-Geschwindigkeiten an sensiblen Orten und zu Zeiten hoher Verkehrsdichte im Bezirk, wie zum Beispiel Schulen, Kindergärten, Markttag zu hoch wahrgenommen. • Funktionsweise geteilter, im Bezirk vorhandener Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel Carsharing, sind nur teilweise bekannt.

3 ZUKÜNFTIGE LOKALE UND GESAMTSTÄDTISCHE ENTWICKLUNGEN

3.1 Allgemeine Entwicklungen

Die Einwohnerentwicklung der Stadt Aachen seit dem Jahr 2015 ist in Abbildung 29 auf Basis der Statistik zu Haupt- und Nebenwohnsitz der Stadt Aachen dargestellt. Die aufgezeigten Werte beziehen sich jeweils auf den 31.12. des genannten Jahres, lediglich für das Jahr 2022 bezieht sich der Wert auf den 30.6.2022. Es zeigt sich, dass die städtische Einwohnerzahl bis zum Jahr 2019 um rund 0,5 % jährlich anstieg und in den darauffolgenden Jahren ungefähr stagnierte, um nun wieder im Aufwärtstrend zu liegen. Insgesamt ist die Einwohnerzahl seit 2015 um 2,3 % gestiegen.

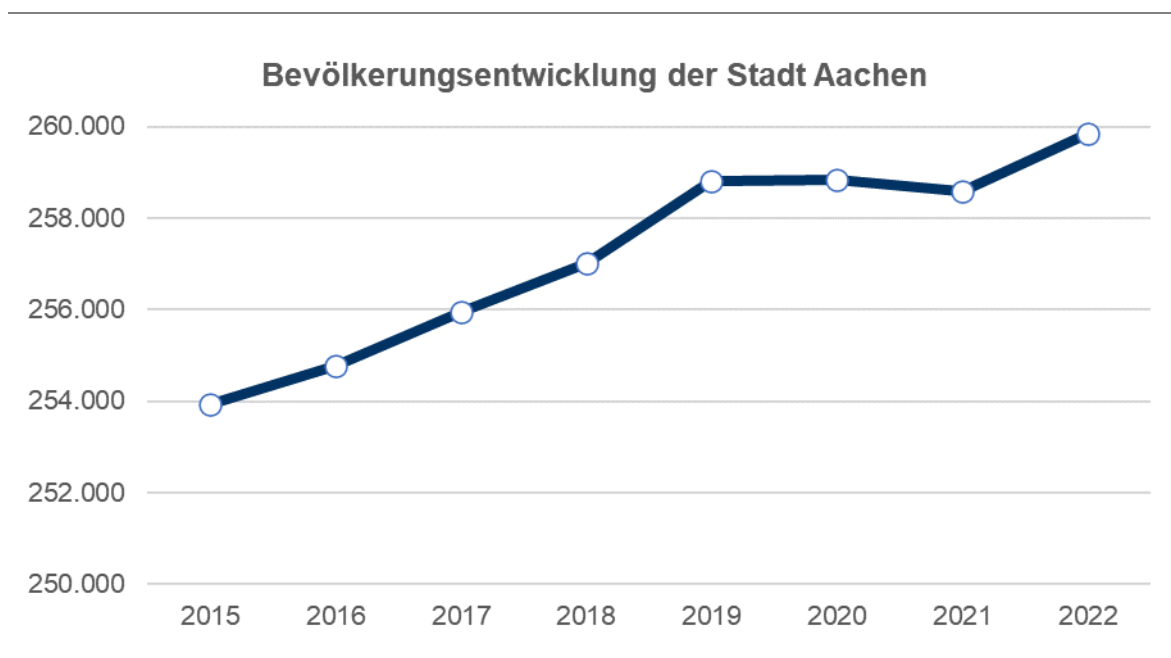


Abbildung 29: Einwohnerzahlen Stadt Aachen – 31.12.2015 bis 31.12.2021 und 30.6.2022

Quelle: Stadt Aachen

Für den Stadtbezirk Brand stellt sich die Entwicklung anders dar. Während sich die Entwicklung zwischen 2016 und 2021 zunächst negativ darstellte, ist dies in den darauffolgenden Jahren ausgeglichen worden. Im ersten Halbjahr 2022 stieg die Einwohnerzahl aber deutlich um 2 % an. Insgesamt ist die Einwohnerzahl in Brand seit 2015 um 2,7 % gestiegen (vgl. Abbildung 30).

Bevölkerungsentwicklung in Aachen-Brand

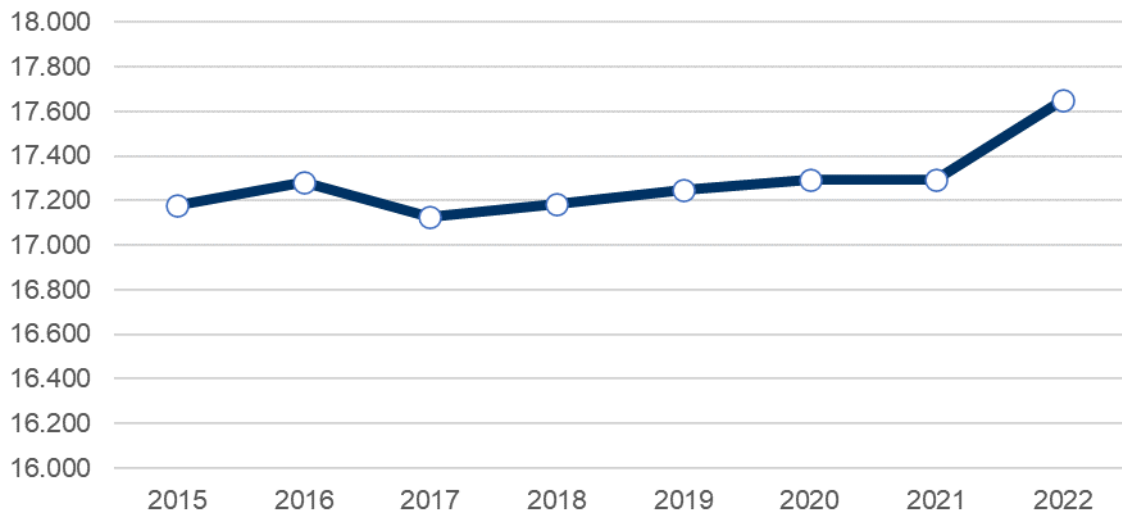


Abbildung 30: Einwohnerzahlen Stadtteil Aachen-Brand – 31.12.2015 bis 31.12.2021 und 30.6.2022

Quelle: Stadt Aachen

Allgemeine Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung liegen in der Landesdatenbank IT.NRW nur für die Gesamtstadt vor: Ihre vorab geschätzte Bevölkerungszahl für 2022 (vgl. Abbildung 31) ist zwar nicht deckungsgleich zur tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung (vgl. Abbildung 29), sie lässt jedoch eine für dieses Mobilitätskonzept bedeutende Grundtendenz der weiteren Bevölkerungsentwicklung ablesen: Gemäß Prognose werden die Einwohnerzahlen bis 2030 nahezu stagnieren, um dann bis 2050 um jährlich rund 0,1 % und damit über die Jahre insgesamt um gut 2 % anzusteigen (vgl. Abbildung 31).

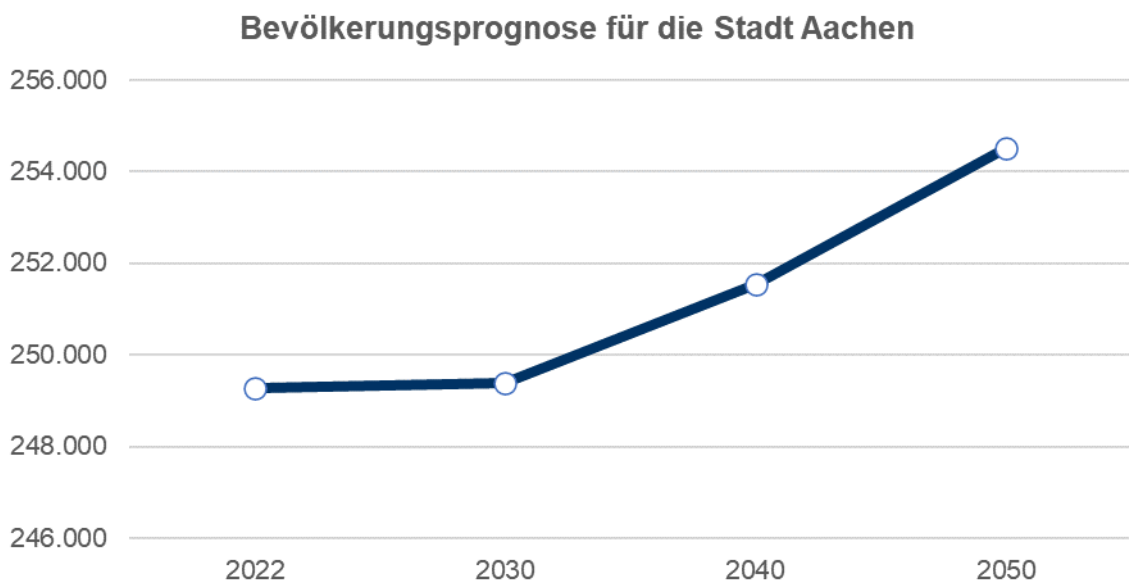


Abbildung 31: Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Aachen – 1.1.2022 bis 1.1.2050

Quelle: Landesdatenbank - Bevölkerungsvorausberechnung 2021 bis 2050 nach Geschlecht - kreisfreie Städte und Kreise - Stichtag

Um zu prüfen, wie sich die Einwohnerprognose für den Stadtteil Brand in den nächsten Jahren darstellt, werden im nachfolgenden Kapitel die städtebaulichen Entwicklungen erläutert.

Für das Brander Verkehrsgeschehen sind aber auch die Entwicklungen in der Nachbarstadt Stolberg relevant. Gemäß Pendlerrechnung der Landesdatenbank NRW pendeln fast 9.300 Stolberger nach Aachen und 3.100 Aachener nach Stolberg (Stand Juni 2020). Dadurch werden täglich rund 25 Tsd. Fahrten zwischen Aachen und Stolberg induziert. Diese teilen sich auf den ÖPNV und den MIV auf. Die dadurch verursachten MIV-Fahrten verteilen sich auf die Straßenverbindungen zwischen Aachen und Stolberg. Hierzu ist anzunehmen, dass ein hoher Anteil die Freunder Landstraße und die Trierer Straße als Verbindung nutzen, sodass für Brand ein nicht unerheblicher Durchgangsverkehr entsteht. Künftig ist hier durch die Stolberger Strukturentwicklung tendenziell eine Reduzierung des Fahrtenaufkommens zu erwarten. Stolberg hatte bereits in den letzten Jahren sinkende Einwohnerzahlen zu verzeichnen und die Bevölkerungsvorausberechnung des Landes prognostiziert auch für die kommenden Jahre bis 2050 eine Reduzierung der Einwohnerzahlen um etwa 2,5 %.

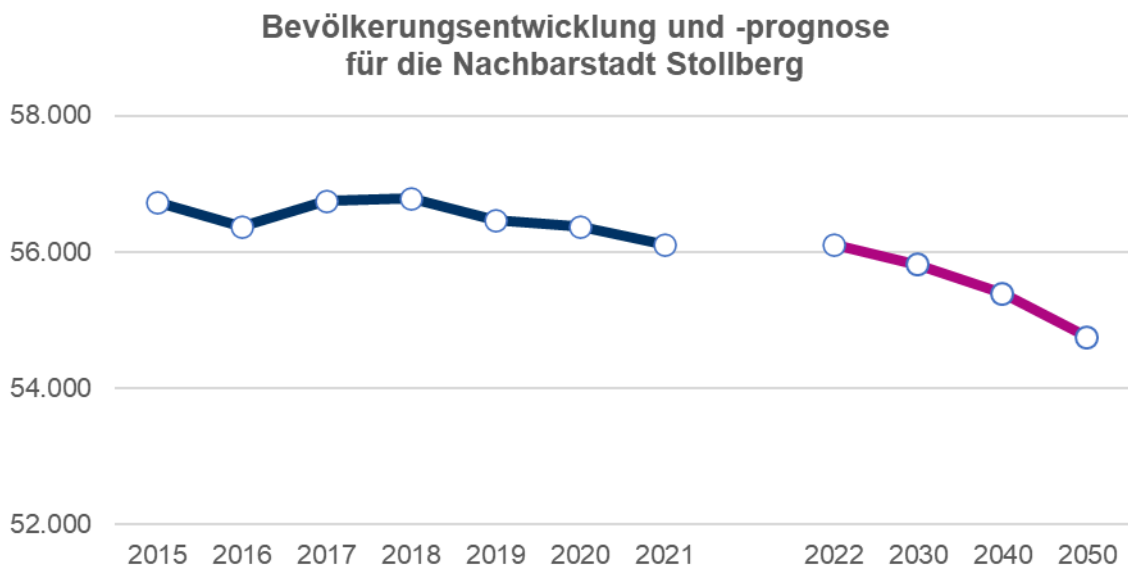


Abbildung 32: Einwohnerzahlen Stadt Stolberg – 31.12.2015 bis 31.12.2021 und
Vorausberechnung 1.1.2022 bis 1.1.2050

Quelle: Landesdatenbank – „Bevölkerungsstand - Gemeinden – Stichtag“ und „Bevölkerungsvorausberechnung 2021 bis 2050 nach Geschlecht - kreisfreie Städte und Kreise – Stichtag“

3.2 Städtebauliche Entwicklungen

Im Flächennutzungsplan der Stadt Aachen sind für das kompakte Siedlungsgebiet Brand im wesentlichen Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und gewerbliche Bauflächen ausgewiesen.

Eine Erweiterung der Wohnbauflächen ist nur noch in begrenztem Maß möglich. Gegenwärtig sind die folgenden Vorhaben durch Bebauungspläne festgesetzt bzw. bereits im Bau:

- Bebauungsplan Nr. 973 - Karl-Kuck-Straße / Sportplatz
 - 120 Wohneinheiten
- Bebauungsplan Rollefstraße / Trierer Straße
 - 51 Wohneinheiten
- Bebauungsplan Nr. 972 - Rombachstraße / Wolferskaulwinkel
 - 62 Wohneinheiten
 - 64 Stellplätze
- Bebauungsplan Nr. 943 - Rombachstraße / Vennbahnweg
- Bebauungsplan Nr. 978 - Niederforstbacher Straße / Beckerstraße (Tuchmacherviertel)
 - 270 Wohneinheiten
 - 81 Stellplätze

Die aktuellen Gewerbeflächen befinden sich im Norden des Stadtbezirks. Auf diesen Entwicklungsflächen des ehemaligen Kasernenareals Camp Pirotte ist die schrittweise Ansiedlung von Gewerbe weitestgehend abgeschlossen.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Aachen sind weitere Flächen im Nordosten des Stadtbezirks als Erweiterungsflächen der gewerblichen Nutzung dargestellt.

Für einen Teil dieser gewerblichen Bauflächen wurde bereits ein Bebauungsplan aufgestellt:

- Bebauungsplan Nr. 976 - Im Ginster / Erweiterung Gewerbegebiet
 - 3,35 ha
 - Gewerbegebiet für kleinere und mittlere Betriebe

3.3 Verkehrliche Entwicklungen

An der A 44 soll im Abschnitt Aachen Eilendorf eine zusätzliche Autobahnanschlussstelle eingeordnet werden. Diese neue Anschlussstelle wird im Rahmen der geplanten Ortsumgehung Eilendorf L 221n zwischen Brand, Eilendorf und Stolberg realisiert. Damit wird dem stark ansteigenden Verkehrsaufkommen infolge neuer Baugebiete, zunehmender Pendlerverkehre und des prognostizierten Bevölkerungszuwachses Rechnung getragen. Die neuen Netzelemente Ortsumgehung und Autobahnanschlussstelle Eilendorf werden auch im Stadtbezirk Aachen-Brand Veränderungen von Verkehrsströmen hervorrufen.

Für die langfristige Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Aachen werden seit vielen Jahren Konzepte für einen Straßenbahnbetrieb entwickelt.

Das Konzept „Campusbahn“ umfasste zwei Strecken. Als erste Strecke sollte das Einstiegskonzept umgesetzt werden. Hier fährt die Campusbahn vom Universitätsklinikum im Nordwesten Aachens bis nach Brand im Südosten. Das Einstiegskonzept sollte besonders die Hauptverkehrsstraßen Adalbertsteinweg und Trierer Straße entlasten. Nach einem ablehnenden Ratsbürgerentscheid im Jahr 2013 wird das Projekt nicht weiterverfolgt.

Aktuell wird mit der Projektidee „Regio-Tram“ eine schienengebundene Anbindung des Nordraumes der StädteRegion Aachen mit den Kommunen Würselen, Alsdorf und Baesweiler an die Aachener Innenstadt untersucht. Auf Basis einer Tram-Lösung soll die Regio-Tram einen ergänzenden Baustein des seit vielen Jahren bestehenden euregiobahn-Netztes darstellen. Der Stadtbezirk Aachen-Brand ist von der bisher angedachten Linienführung nicht betroffen.

3.4 Abschätzung verkehrlicher Auswirkungen

Das zukünftige Verkehrsaufkommen auf den Straßen im Stadtbezirk Aachen-Brand wird durch mehrere Entwicklungen beeinflusst, u. a. durch die demographische und die wirtschaftliche Entwicklung sowie durch das Mobilitätsverhalten.

Die Entwicklung des überregionalen Verkehrsaufkommens wird in der Verflechtungsprognose 2030 der Bundesverkehrswegeplanung [04] prognostiziert. Diese Abschätzung der Entwicklung des Verkehrsaufkommens von 2010 bis 2030 geht für den motorisierten Individualverkehr von einem Wachstum des Verkehrsaufkommens (Personen) von 4,6 % und der Verkehrsleistung (Personenkilometer) von 9,9 % aus. Das wird im Wesentlichen mit einem weiteren Anstieg des privaten Pkw-Bestands, einer wachsenden Beschäftigung und der zunehmenden Freizeitmobilität begründet. Demgegenüber steht jetzt der aktuelle Trend einer Verringerung der Verkehrsleistung infolge des mobilen Arbeitens.

Das auf die Stadt Aachen bezogene Verkehrsaufkommen des Quelle-Ziel-Verkehrs wird bestimmt durch moderat steigende Einwohnerzahlen (vgl. Kapitel 3.1) und sich erweiternde Gewerbegebiete. Auf den Durchgangsverkehr und damit auf die Belastung der Freunder Landstraße und Trierer Straße wirken sich u. a. sinkende Einwohnerzahlen in Stolberg und der Städtereion aus.

Die Entwicklung des Binnenverkehrsaufkommens im Stadtbezirk Aachen-Brand wird hauptsächlich durch neue Wohn-, Gewerbe- und Einzelhandelsflächen beeinflusst. Die durch Bebauungspläne festgesetzten Wohngebiete (vgl. Kapitel 3.2) führen zu einem Anstieg des lokalen Verkehrs in der näheren Umgebung dieser Baugebiete. Die vorhandenen Straßen können gemäß den Gutachten für die Bebauungspläne das zusätzliche Fahrtenaufkommen aufnehmen, aber in Summe entsteht ein spürbarer Mehrverkehr. Die neuen Wohngebiete Karl-Kuck-Straße / Sportplatz, Rollefstraße / Trierer Straße, Rombachstraße / Wolferskaulwinkel und Tuchmacherviertel mit insgesamt ca. 500 neuen Wohneinheiten und ca. 1.250 Einwohnern verursachen (unter Annahme von 3,1 Wegen/Tag und eines MIV-Anteils von 46 %) in Summe 1.780 zusätzliche Pkw-Fahrten/Tag in Aachen-Brand.

Auch die Erweiterung der Gewerbegebiete verursacht mehr Beschäftigten- und Lieferverkehr.

Weitere Einflussfaktoren sind Ergänzungen im Verkehrsnetz, wie die geplante zusätzliche Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung zum Aachener Südraum [18] wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Ortsumgehung Eilendorf (L 221n) als Verbindung zwischen Debyestraße und Von-Coels-Straße mit einer neuen Anschlussstelle an die A 44 betrachtet.

Mit dem Prognoseplanfall werden die verkehrlichen Auswirkungen der Ortsumgehung Eilendorf zum Zeithorizont 2030 prognostiziert (vgl. Tabelle 9). Die Baumaßnahme wird sich

im Stadtbezirk Aachen-Brand im Wesentlichen auf die Verkehrsbelastung der Trierer Straße, Nordstraße und Eilendorfer Straße auswirken. Aufgrund der zusätzlichen Anschlussstelle Eilendorf wird die Anschlussstelle Trierer Straße entlastet. Das führt zu einem leichten Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Trierer Straße. Ebenso wird auf der Nordstraße eine Entlastung erwartet. Dagegen muss für die Eilendorfer Straße von einem Anstieg des Verkehrsaufkommens ausgegangen werden.

Im Prognoseplanfall besteht auf der Trierer Straße am Knoten Nordstraße/ Ringstraße Richtung Aachen sowohl in der Morgen- als auch der Abendspitze ein Leistungsfähigkeitsdefizit, was aber durch Optimierung der Signalprogramme beseitigt werden kann. Am Knoten Nordstraße / Eilendorfer Straße treten in keinem der Untersuchungsfälle Leistungsdefizite auf.

Tabelle 9: Entwicklung Tagesverkehrsaufkommen infolge Neubau L 221n

	Analyse 2018 [Kfz/Tag _{w5}]	Prognoseplanfall 2030 [Kfz/Tag _{w5}]
Trierer Straße (Abschnitt Brand West)	35.010	34.760
Nordstraße (Abschnitt Süd)	3.900	3.190
Eilendorfer Straße (Abschnitt West)	7.780	10.470

Quelle: VU Aachener Südraum - Ergebnisbericht L221n [18]

Dabei ist jeweils das derzeitige Mobilitätsverhalten der Aachener Einwohner unterstellt. Langfristig werden die Alterung der Gesellschaft, die Diskussionen zum Klimaschutz sowie die Auswirkungen der Pandemie zu einer veränderten Mobilität und damit zu einem veränderten Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr führen.

4 ZIELKONZEPT

Die Stadt Aachen hat in den vergangenen Jahren bereits einige zentrale, strategische Weichenstellungen vorgenommen, die einerseits die anzustrebende, gesamtstädtische Zukunft wie auch andererseits speziell die verkehrliche Entwicklung betreffen.

4.1 Ziele der Flächenentwicklung

Seit dem 27.01.2022 ist der Flächennutzungsplan Aachen*2030 rechtswirksam und löst damit den Flächennutzungsplan aus den 1980er Jahren ab. Der Flächennutzungsplan Aachen*2030 stellt für das gesamte Stadtgebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Bodennutzung dar [35]. Der FNP Aachen*2030 baut auf dem Masterplan Aachen*2030 auf, der für die gesamte Stadt Aachen mittel- bis langfristige Inhalte und Strategien für die zukünftige Stadtentwicklung festgelegt. Masterplan und Flächennutzungsplan wurden aufgrund des engen inhaltlichen Zusammenhangs zusammen unter dem Projekttitel Aachen*2030 erarbeitet. Der Masterplan baut auf den Potenzialen der Stadtentwicklung auf und schafft unter den Rahmenbedingungen des erwarteten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, technologischen und des Klimawandels Leitlinien und Handlungsfelder der Stadtentwicklung [38]. Die Leitlinien geben den Rahmen des zukünftigen Handelns der Aachener Stadtentwicklung vor. Räumlich und sachlich konkretisiert werden die Leitlinien in Handlungsfeldern. Auf den gesamtstädtischen Zielvorgaben werden wiederum Stadtentwicklungsaufgaben für die Bezirke konkretisiert.

Aus den Handlungsfeldern und den Stadtentwicklungsaufgaben für die Bezirke lassen sich für Brand folgende Entwicklungsvorgaben ableiten, die Einfluss auf die zukünftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr im Bezirk haben:

- Städtebauliche Erschließung gut integrierter Standorte für Wohnungsneubau, z. B. Sportplatz Karl-Kuck-Straße, dazu gehören Standorte im Nahbereich von Haltepunkten leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel,
- Sicherung von Nahversorgungsangeboten und Minimierung des Verkehrsaufwands durch konsequente Nutzungsdurchmischung,
- Ausbau der Trierer Straße als hochschulbezogene verkehrliche Infrastruktur,
- Aachen-Brand als Quartier mit besonderem Handlungsbedarf für Kinder und Jugendliche sowie für ältere Menschen,
- Schaffung eines hochwertigen ÖPNV-Systems mit Verbindungen zur Innenstadt, Verbesserung der Leistungsfähigkeit und die Qualität des ÖPNV auf der Hauptachse Trierer Straße, Umstellung des ÖPNV auf umweltfreundliche (z. B. elektromobile) Antriebsarten,
- Identifizierung geeigneter (integrierter) Standorte für Vernetzungs- und Mietangebote, Standortsicherung, größerer Vernetzungs-, Umsteigestandorte (P+R, B+R),
- Umsetzung des Maßnahmenplans Radverkehr,

- die neue Autobahnanschluss-Stellen Eilendorf-Süd,
- Umsetzung des Rahmenplans: städtebauliche Aufwertung des Ortszentrums.

Der Flächennutzungsplan Aachen*2030 stellt damit die rechtliche Grundlage für die weiteren Schritte der kommunalen Bauleitplanung dar und stellt im Zusammenhang mit dem Masterplan Aachen*2030 auch die strategische Grundlage der zukünftigen Stadtentwicklungsplanung dar.

4.2 Ziele Klima

Eine für alle Bereiche weitreichende Entscheidung hat der Rat der Stadt Aachen mit dem Beschluss vom 22. Januar 2020 gefasst, wonach die klimarelevanten Emissionen bis 2030 auf ein Netto-Null-Niveau gesenkt werden sollen („**Klimaneutralität**“). Die ratsseitige Annahme des Einwohner:innen-Antrags „Aachen klimaneutral 2030“ am 11. Mai 2022 sowie die gegenwärtige Überarbeitung des Integrierten Klimaschutzkonzepts (IKSK) bekräftigen den Stellenwert dieser Zielstellung. Für den Verkehr ergibt sich als ein wesentliches, daraus abzuleitendes Leitziel, dass Wege im Entfernungsbereich bis 5 km bzw. bis 10 km, die derzeit mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden, auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß und Rad) verlagert werden sollen (Modal Shift) [33, 34].

Im IKSK werden im Handlungsfeld Mobilität Maßnahmen für das Szenario „Mobilitätswende“ in den drei Bereichen Stadtverkehr, Regionalverkehr und Reduktion der Fahrzeugemissionen eingebracht [33]. Das Szenario setzt auf einen starken Ausbau des Umweltverbundes, für den aus Platz- und Kostengründen deutliche Einschränkungen des fließenden und ruhenden Pkw-Verkehrs erforderlich sind. Für den Bezirk Aachen-Brand sind dabei folgende Maßnahmen relevant

- massiver Radwegeausbau (die vollständige und konsequente Umsetzung des Radentscheides),
- erhebliche Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes, u. a. die infrastrukturelle Umsetzung von Busspuren auf der Trierer Straße,
- die Umsetzung der Verlagerung von Parkflächen im Straßenraum in multimodale Quartiersparkhäuser, die gleichzeitig Fahrradabstellanlage, Carsharing-Station und elektro-mobiler Ladepunkt sind,
- Ausbau von P+R- / Mobility-Hub-Einrichtungen,
- Fortführung und Ausbau der Maßnahmen des Vorhabens #AachenMooVe! (v. a. Mobilitätsmanagement, City-Logistik und Elektromobilitätsprogramm),
- Erneuerung der Lichtsignalanlagen für die Optimierung von Verkehrssteuerungen und Kommunikationsmöglichkeiten zwischen LSA und Fahrzeugen.

4.3 Ziele der verkehrlichen Entwicklung / Entwicklung der Mobilität

Mit Blick auf die künftige Mobilität der Menschen in Aachen hatte die Stadt bereits ab 2014 begonnen, sich im Zuge eines zeitgemäßen Paradigmas der Verkehrsentwicklungsplanung neue Ziele für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zu setzen. Der damalige Grundstein wurde mit der vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossenen „**Vision Mobilität 2050**“ gelegt [24, 25]:

Tabelle 10: Die acht Themenfelder der Aachener Vision Mobilität 2050

► Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr

Aachen ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Es bestehen gute Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr. Güterverkehr wird stadtverträglich durchgeführt.

► Straßennetz und Lebensräume

Der Verkehr ist stadtverträglich. Straßen sind attraktive Lebensräume.

► Zu Fuß

Die Menschen in Aachen können zu Fuß vieles erledigen und bewegen sich gerne zu Fuß. Die Straßenräume und Fußwege sind gefahrlos nutzbar.

► Fahrrad

Fast alle Aachener fahren gerne und häufig mit dem Fahrrad. Radfahren ist in Aachen und im Umland sicher und komfortabel möglich.

► Bus und Bahn

Mit Bussen und Bahnen ist man in Aachen und im Umland immer zuverlässig und auf den Hauptachsen schnell unterwegs. Für alle Bereiche der Stadt bestehen an die Nachfrage angepasste, vernetzte und bezahlbare Mobilitätsangebote.

► Pkw

Pkw sind stadtverträglich und werden als notwendiger Teil des Stadtverkehrs effizient genutzt.

► Mobilitätsmanagement

Die Mobilität in Aachen ist effizient, flächensparsam, kostengünstig und umweltfreundlich organisiert.

► Elektromobilität

Die Verkehrsmittel in Aachen sollen 2050 vollständig ohne fossile Kraftstoffe auskommen.

Diese Vision beschreibt eine für die Zukunft erstrebenswerte Perspektive für eine lebenswerte und prosperierende Stadt der kurzen Wege mit einer effizienten, komfortablen, siche-

ren, kostengünstigen sowie umwelt- und stadtverträglichen Mobilität. Zur Beschreibung dieser unter umfangreicher Bürgerbeteiligung entstandenen Vision 2050 wurden in acht Themenfeldern Zukunftsvisionen formuliert [24, 25] (vgl. Tabelle 10).

Mit der **Mobilitätsstrategie 2030** [31, 32] wird die Vision Mobilität 2050 konkretisiert. Es werden die zentralen Zielaussagen für die Entwicklung der Mobilität in Aachen beschrieben und die folgenden sechs Oberziele formuliert:

- Hohe Verkehrssicherheit
- Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität
- Stadt der kurzen Wege
- Gute Erreichbarkeit
- Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote
- Effiziente und bezahlbare Mobilität für Stadt und Bürger

Jedem dieser Oberziele werden Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie 2030 zugeordnet, in denen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele ausgearbeitet werden. Zur Messung bzw. Beobachtung der erreichten Maßnahmenwirkungen ist ein Monitoring mit 25 messbare Indikatoren vorgesehen. Dieser Ansatz stellt sicher, dass der Zielerreichungsgrad überprüft werden kann.

In 2009 hat der Planungsausschuss der Stadt Brand dem **Rahmenplan für Brand** beschlossen. Der Rahmenplan stellt die Entwicklungsperspektive für den Bezirk auf und legt mit Handlungsfeldern und Maßnahmenbündel die Weiterentwicklung des Bezirks fest [39]. Das Leitkonzept der Rahmenplanung baut auf dem „Leitkonzept Aachen 2004“ auf und legt Zielaussagen für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr im Bezirk. Dazu gehören unter anderem:

- die Magistrale Trierer Straße,
- Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes,
- stadtverträgliche Gestaltung der Straßenprofile und der öffentlichen Räume,
- Autobahnanschluss Eilendorf.

Für die zukünftige Entwicklung Brands wird den Aspekten Verkehrssicherheit und -lenkung, der Minderung der Verkehrsbelastungen, den Angeboten des öffentlichen Verkehrs eine hohe Aufmerksamkeit beigemessen [39]. Dabei sollen Durchgangsverkehre vermieden bzw. verträglich gelenkt werden, die Verkehrssicherheit v. a. durch die verbesserte Führung von Fuß- und Radverkehrsverbindungen u. a. an Schulen, sozialen Einrichtungen und Marktplatz erhöht und das ÖPNV-Angebot gefestigt werden.

4.4 Ziele für die zukünftige verkehrliche Entwicklung in Aachen-Brand

Aufbauend auf diesen gesamtstädtischen, strategischen Entwicklungszielen sowie den im Rahmen der Rahmenplanung Brand identifizierten Entwicklungszielen des Bezirks wurden die Ziele für die Mobilitätsentwicklung in Aachen-Brand differenziert betrachtet. In der Diskussion mit der Bürgerschaft, der Verwaltung und der Politik ergaben sich die folgenden drei Schwerpunkte:

- Sichere und gesunde Mobilität für alle in Aachen-Brand
- Lebenswerte Wohnquartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten
- Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität in Aachen-Brand

Diese Ziele sind auf der Grundlage der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung weiter spezifiziert worden. Die von den Bürger:innen geäußerten Zielstellungen wurden bei der Erarbeitung des Zielkataloges berücksichtigt. Weiterhin wurden Besonderheiten der strukturellen Entwicklung des Stadtteils Aachen-Brand in die Zielkonzeption einbezogen. Aus der Diskussion ergeben sich die folgenden fünf Zielstellungen:

- Alle Menschen wählen für kürzere Wege vorrangig und gern zwischen den barrierefreien, sicheren und bequemen Formen der Nahmobilität.
 - Der öffentliche Raum ist für alle Zufußgehenden und auf Mobilitätshilfen angewiesene Menschen barrierefrei, sicher und komfortabel nutzbar.
 - Das Fahrrad stellt für Menschen aller Altersgruppen eine sichere, attraktive und komfortabel nutzbare Mobilitätsoption dar.
 - Das Queren von Kreuzungen und Straßen ist barrierefrei, sicher und komfortabel möglich.
 - Der öffentliche Raum bietet eine hohe stadträumliche und stadökologische Qualität und steht allen Menschen für vielfältige Nutzungen offen.
- Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV bildet das leistungsstarke Rückgrat in einem modernen Umweltverbund.
 - Der ÖPNV ist für alle Menschen barrierefrei zugänglich und nutzbar.
 - Der ÖPNV erschließt sämtliche Siedlungsbereiche und bietet attraktive, direkte und verlässliche Verbindungen innerhalb des Bezirksgebiets, in die Innenstadt sowie in umliegende Gemeinden.
 - Das Tarifsystem des ÖPNV ist einfach, verständlich und attraktiv.
- Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt.
 - Die Anzahl der Fahrten mit privaten Pkw im Distanzbereich unter fünf Kilometer ist gering. Stattdessen nutzen die Menschen gern die attraktiven, alternativen Angebote eines modernen, vernetzten Mobilitätsverbunds (zu Fuß, Rad, ÖPNV, geteilt oder gemeinsam genutzte Verkehrsmittel der Shared Mobility).

- Die Gestaltung der Straßeninfrastruktur orientiert sich an den Sicherheits- und Komfortansprüchen aller Verkehrsteilnehmer:innen und berücksichtigt auch die Anforderungen einer hochwertigen Stadtraumqualität.
- Die vom notwendigen Kfz-Verkehr ausgehenden Belastungen (u. a. Flächeninanspruchnahme des öffentlichen Raums, Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen) sind minimal.
- Wohngebiete sind frei von Kfz-Durchgangsverkehren – insbesondere jenen des Güterverkehrs.
- Wohngebietsstraßen sind zugunsten einer hohen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität verkehrsberuhigt – insbesondere im Umfeld von bedeutenden alltäglichen Zielorten von Kindern und Jugendlichen (u. a. Kinderbetreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Sporteinrichtungen).
- Der fließende und ruhende Kfz-Verkehr sind stärker reguliert und werden konsequent überwacht.
- Das gesamte Mobilitätsangebot ist vielfältig, nachhaltig, zeitgemäß und vernetzt.
 - Ein umfangreiches Sharing-Angebot für unterschiedliche Fahrradtypen, E-Scooter/E-Tretroller, E-Mopeds und E-Autos sowie weiterer innovativer Mobilitätswerkzeuge ermöglicht den Menschen situativ die Auswahl eines passgenauen Verkehrsmittels – unabhängig vom persönlichen Privateigentum (Multimodalität).
 - Alle persönlichen, geteilten (Sharing) und öffentlichen Verkehrsmittel lassen sich auf jeweils einem Weg einfach und verlässlich miteinander kombinieren, sodass nahtlose und komfortable intermodale Tür-zu-Tür-Verbindungen möglich sind.
- Die Mobilitätsangebote sind auf die Bedürfnisse relevanter Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche oder Betriebe in Aachen-Brand, sowie die konkreten, standortbezogenen Ansprüche im Bezirk und seinen Quartieren ausgerichtet und bekannt.
 - Verschiedenste Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität, z. B. auf Wegen zu Kindergarten und Schule, im Bezirk werden koordiniert und umgesetzt
 - Nachhaltige Mobilitätsangebote werden bekanntgemacht und gefördert.
 - Kommunikation und Dialog mit relevanten Zielgruppen und Akteuren im Bezirk

Anhand dieser Ziele werden nachfolgend der Handlungsbedarf ermittelt sowie die Strategien und Maßnahmen zur Zielerreichung entwickelt. Weiterhin werden für sämtliche Ziele Indikatoren und deren Messgrößen ermittelt, die im Rahmen der Evaluation des Maßnahmenkonzeptes Handlungsgrundlage sein werden.

4.5 Handlungsbedarf - Abgleich des Ist-Zustandes mit den Zielen

Auf Grundlage der Stärken-Schwächen-Analyse konnten im Abgleich mit den formulierten Zielstellungen die Handlungserfordernisse herausgearbeitet werden. Nachfolgend wird der

jeweilige Handlungsbedarf für die Module Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr), ÖPNV, Kfz-Verkehr, Vernetzte und geteilte Mobilität sowie Mobilitätsmanagement beschrieben.

Handlungsbedarf Nahmobilität

Folgender Handlungsbedarf zur Förderung der Nahmobilität wird festgestellt:

- Es sollte Raum für den Fußverkehr zurückgewonnen werden, der nicht nur ausreichende Gehwegbreiten und Barrierefreiheit, sondern auch Gestaltungsraum für mehr Aufenthaltsqualität bietet.
- Hierzu sind die Gehwege von Gehwegparkern und von der Mitnutzung durch den Radverkehr zu befreien. Zudem sind Hindernisse im Gehweg, die zu Einengungen führen, zu beseitigen.
- Bei allen Neu- und Umgestaltungen im Straßenraum sind die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen anhand der aufgestellten Leitlinien zum barrierefreien Ausbau zu berücksichtigen und die eingerichtete Kommission „barrierefreies Bauen“ als Expert:innen in eigener Sache in die Planungsprozesse einzubeziehen. Die Erstellung eines Stadtplans mit wichtigen Informationen zur Barrierefreiheit für den Stadtteil Brand wäre wünschenswert.
- Der zeitnahe Ausbau des Hauptradroutennetzes als durchgängiges Grundgerüst für eine gute Radverkehrsinfrastruktur ist anzustreben. Das betrifft
 - die Mängelbeseitigung entlang der Trierer Straße und den Ausbau an den Bezirksgrenzen
 - die Verbreiterung des Vennbahnwegs inklusive Trennung von Rad- und Gehweg
 - die Umgestaltung der Rombachstraße (RVR)
 - die Umgestaltung der Freunder Landstraße
 - die Anlage von Radwegen im nördlichen Teil der Nordstraße
 - die Verbesserung der Radwegführung in der Eilendorfer Straße
 - eine dem Radverkehr Vorrang einräumende Verkehrsführung in der Hermann-Löns-Straße und im Straßenzug Schroufstraße - Grachtstraße
- Bei allen Umgestaltungen und Neubauten von Radverkehrsanlagen sind diese als eigenständige Anlagen umzusetzen (keine Mitnutzung von Gehwegen und keine gemeinsamen Geh-/Radwege)
- Förderung der Übersichtlichkeit in Tempo-30-Zonen durch Anpassungen im ruhenden Verkehr
- Querungsmöglichkeiten (z. B. an Trierer Straße, Freunder Landstraße und im Verlauf des Vennbahnwegs) müssen noch weiter optimiert und ergänzt werden, um direkte und widerstandsfreie Fuß- und Radwegeverbindungen zu ermöglichen.
- Einrichtung von straßenbegleitenden, ansprechenden Verweilzonen für Jung und Alt – testweise als Parklets

Handlungsbedarf ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr ist attraktiver auszugestalten und damit als annehmbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln. Daraus ergibt sich der folgende Handlungsbedarf:

- Der ÖPNV ist für alle Menschen barrierefrei zugänglich und nutzbar, noch bestehende Zugangshemmnisse sind zu beseitigen
 - Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus
 - Erweiterung der Haltestellenausstattung
 - Verbesserung der Fahrgastinformation
 - Komfortabler Fahrausweiserwerb
 - Übersichtliches und verständliches Tarifsystem
- Der Betrieb des ÖPNV als Teil eines modernen Umweltverbundes ist zuverlässiger zu gestalten
 - Verbesserung der Pünktlichkeit
 - Beseitigung von Behinderungen durch den ruhenden Verkehr
 - Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit
 - Zuverlässige Störungsinformation
- Verbesserung der Verbindungs- und Erschließungsqualität
 - Die Erschließung neuer Wohngebiete und des Gewerbeparks ist durch zusätzliche Haltestellen zu sichern
 - Angebot weiterer Direktverbindungen sowie Tangentialverbindungen
 - Verbesserung des Fahrtenangebotes in den Schwachlastzeiten

Handlungsbedarf Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr als wesentlicher Bestandteil des Mobilitätssystems wird flüssiger sowie umwelt- und stadtverträglicher abgewickelt. Zur Erreichung dieser Zielstellung wurde der folgende Handlungsbedarf festgestellt:

- Der Verkehrsfluss ist durch Anpassung der Knotenpunktgestaltung zu verbessern.
- Die Gestaltung der Straßeninfrastruktur hat in stärkerem Maße die Anforderungen der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.
- Der vermeidbare Kfz-Durchgangsverkehr in Wohngebieten, insbesondere der Lkw-Verkehr im Umfeld des Gewerbeparks, ist zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch geeignete Push- und Pull-Maßnahmen weitestgehend zu verhindern.
- Im Umfeld von Schulen und Kindertageseinrichtungen sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der fließende und ruhende Verkehr stärker zu beruhigen.

- Der ruhende Kfz-Verkehr ist zur Vermeidung von Behinderungen des fließenden Verkehrs stärker zu regulieren und konsequent zu überwachen.
- Im zentralen Bereich des Siedlungsgebietes ist die Parkraumbewirtschaftung zu erweitern.
- Für Großparkplätze sind zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Anpassung der Stellplatzkapazität separate Parkraumkonzepte zu erstellen.

Handlungsbedarf Vernetzte und geteilte Mobilität

Folgender Handlungsbedarf zur Förderung der vernetzten und geteilten Mobilität wird festgestellt:

- Prüfung und Einrichtung P+R-Angebot
- Installieren von (zusätzlichen) überdachten und gesicherten Abstellanlagen (z. B. Fahrradboxen) im Bereich der Haltstellen Brand, Ringstraße und Eilendorfer Straße
- Verdichtung der Sharing-Stationen, um den Zugangswiderstand durch Minimierung der Zugangswege zu reduzieren und die Abgabemöglichkeiten für Sharing-Produkte zu verbessern
- Lastenräder-Sharing anbieten
- Bessere Information zu den Free-floating-Angeboten

Handlungsbedarf zur Ausrichtung und Bekanntheit der Mobilitätsangebote an die Bedürfnisse Brander Zielgruppen

Mit dem Mobilitätsmanagement der Stadt Aachen unter der Dachmarke „clever mobil“ sind relevante Strukturen und Informationen geschaffen worden, um die (Neu-)Bürger:innen Aachens über nachhaltige und effiziente Mobilitätsangebote in der Stadtregion Aachen zu informieren und Anreize zur Nutzung geben.

Folgender Handlungsbedarf zur Ausrichtung und Bekanntheit der Mobilitätsangebote an die Bedürfnisse Brander Zielgruppen wird festgestellt:

- Die auf städtischer Ebene geschaffenen Strukturen sind im Bezirk zu verankern
- Nachhaltige, geteilte und vernetzte Mobilitätsangebote, wie z. B. Carsharing und Bike-sharing sind den Menschen in Brand, insbesondere potenziellen Nutzergruppen, bekannt zu machen
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere für verletzte Verkehrsteilnehmer:innen wie Kinder, Jugendliche und mobilitätseingeschränkte Personen, sind insbesondere an Standorten im Bezirk mit hohem Menschengedichte zu verbessern
- Das Verständnis und der individuelle Mehrwert nachhaltiger Mobilitätsangebote, deren Verknüpfungsmöglichkeiten auf Alltags- und Freizeitverkehren sowie die räumlichen Auswirkungen auf den Bezirk ist den Menschen zu verdeutlichen

5 STRATEGIE FÜR DIE KÜNFTIGE MOBILITÄTSENTWICKLUNG

Das Konzept für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Aachen-Brand ist in einem mehrstufigen Verfahren entwickelt worden und umfasst sowohl generelle Strategien als auch konkrete Maßnahmenvorschläge. Ausgehend vom unmittelbaren und langfristigen Handlungsbedarf wurden Zielkriterien-bezogene Strategien entwickelt und daraus konkrete Maßnahmen abgeleitet. Die Strategien beschreiben die generellen Herangehensweisen, Leitsätze und wünschenswerten Handlungsoptionen der künftigen mobilitäts- bzw. verkehrsbeeinflussenden Interventionen in Aachen-Brand. Sie geben demnach eine an den im Kapitel 4.4 formulierten Zielen orientierte, allgemeine Stoßrichtung für die Entwicklung konkreter Maßnahmenvorschläge vor. Die Erläuterung der Strategien erfolgt in differenzierter Form in den folgenden Teilkapiteln:

- Übergeordnete Gesamtstrategie
- Strategie Nahmobilität – Fußverkehr
- Strategie Nahmobilität – Radverkehr
- Strategie Öffentlicher Personennahverkehr
- Strategie Kfz-Verkehr
- Strategie vernetzte und geteilte Mobilität
- Strategie Mobilitätsmanagement

Diese strategischen Überlegungen bilden den Ausgangspunkt für die Entwicklung konkreter Maßnahmen, die im darauffolgenden Kapitel 6 näher erläutert werden. Hieran schließen in den Kapiteln 7 und 8 Handlungsempfehlungen zur Umsetzung bzw. zur Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen an.

5.1 Übergeordnete Gesamtstrategie

- Prioritär ist die Gewährleistung einer gleichberechtigten Mobilitätsteilhabe für alle Menschen unter dem Gesichtspunkt der von der Stadt Aachen anvisierten Klimaneutralität **sowie der Sicherung einer hohen stadträumlichen Aufenthalts- und Lebensqualität** (vgl. Kapitel 4.4).
- Die Realisierung eines „**Design für alle**“ dient der Gewährleistung einer von den individuellen geistigen und körperlichen Voraussetzungen unabhängigen, barrierefreien Mobilität (und damit letztlich Teilhabe am sozialen, politischen und wirtschaftlichen Leben) sowie der komfortablen Nutzung des öffentlichen Raums im Allgemeinen durch alle Personengruppen (vgl. Kapitel 2.2).
- Die **Erhöhung der objektiven Sicherheit wie auch des persönlichen Sicherheitsgefühls** stellt einen weiteren, prioritären normativen Bezugspunkt bei der künftigen Gestaltung der siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen in Aachen-Brand dar. Dies korrespondiert mit dem in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

(VwV-StVO) fixierten Ziel einer „Vision Zero“, wonach „[...] Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden“ (vgl. VwV-StVO zu § 1 StVO, Rn. 1¹¹) auf null zu senken sind. Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen wird sowohl durch verkehrsrechtliche Anordnungen als auch durch den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen weiter erhöht.

- Mit der Planung der Verkehrserschließung sollten **zukünftig verkehrsberuhigte – und siehe oben: Nutzungsgemischte – Quartiere** angestrebt werden, die die Nahraumorientierung der Bewohner:innen fördern und zugleich ein vielfältiges, multimodales Mobilitätsangebot bereithalten, die „direkt ab der Wohnungstür“ zur bedarfsgerechten, flexiblen Nutzung von Alternativen zum privaten Pkw motivieren.
- Der **öffentliche Raum** wird als sozialer, kultureller, vielfältig nutzbarer und stadtoökologisch/-klimatisch bedeutsamer Raum verstanden, in dem Aufenthalt, Begegnung, Kommunikation, Bewegung, Sport, kindliche Entfaltung und zum Teil organisierter Handel (z. B. Wochenmarkt) ermöglicht wird.
- Eine erfolgreiche Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Shared Mobility) basiert auf einer **ausbalancierten Kombination von** einerseits attraktivitätssteigernden, **angebotsorientierten Maßnahmen (sog. Pull-Maßnahmen)** und andererseits auch zweckmäßigen, kontinuierlich restriktiveren Eingriffen gegenüber dem Pkw-Verkehr (**Push-Maßnahmen**) (bspw. im Falle konkurrierender Ansprüche um begrenzte Flächenressourcen). Erst diese **abgestimmte Kombination aus „push & pull“**, so hat es sich in der Praxis zahlreich dargestellt, führt zu einer wirksamen Verlagerung von Autofahrten hin zum Umweltverbund, wie sie offiziell von der Stadt Aachen angestrebt wird [33, 34]. Hiermit u. a. angesprochene **Abwägungsentscheidungen im Straßentwurf sind** – im Einklang mit den deutschlandweit allgemein anerkannten Regeln der Technik bzw. Entwurfsregelwerken für Stadtstraßen, Fuß- und Radverkehrsanlagen [13] – **künftig häufiger zugunsten** ausreichend dimensionierter und sicherer Nahmobilitäts- und ÖPNV-Infrastrukturen, einer stadtoökologisch wertvollen Begrünung oder einer allgemein attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums zu treffen.
- Für die anvisierte Verlagerung von Pkw-Fahrten hin zum Umweltverbund ist ein **bedarfsgerechtes, multimodales, modernes Mobilitätsangebot** eine notwendige Voraussetzung. Dafür wird im ÖPNV eine angebotsorientierte Gestaltung des Fahrplanangebotes über die Anforderungen der Daseinsvorsorge hinaus angestrebt sowie die Infrastruktur des Rad- und Fußverkehrs qualitativ verbessert bzw. erweitert.
- Im Hinblick auf den Kfz-Verkehr ist aufgrund konkurrierender Ansprüche auf begrenzte Flächenressourcen eine Neuorganisation des flächenintensiven Parkraums anzustreben. Ein Ansatzpunkt ist die Einführung eines dezidierten und langfristig angelegten Parkraummanagements, das auf die **Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs aus**

¹¹ www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm | Abruf am 02.02.2023

dem öffentlichen Straßenraum (hin zu privaten Stellplätzen oder Quartiersgaragen / „Mobility Hubs“, die zugleich z. B. mit E-Lademöglichkeiten und einem multimodalen Sharing-Angebot ausgestattet werden) hinwirkt [33, S. 63].

- Die **Verringerung des vermeidbaren Durchgangsverkehrs in den Wohngebieten** soll die Aufenthaltsqualität deutlich verbessern. Insbesondere der Quell-/Zielverkehr des Gewerbeparks Brand soll stadtverträglich gesteuert und abgewickelt werden.
- **Verkehrsdziplin und Rücksichtnahme** aller Verkehrsteilnehmer:innen sollen durch verbesserte Beschilderungen und Markierungen, eindeutige und verständliche Ausweisungen und stärkere Überwachung der verkehrsrechtlichen Anordnungen gesteigert werden.
- Zielgruppenspezifische Anlässe für Mobilität werden kontinuierlich überprüft und sichergestellt, dass nachhaltige Mobilitätsangebote entsprechend zur Verfügung stehen und bekannt sind.

5.2 Nahmobilität – Fußverkehr

Strategie

- Sichere, barrierefreie, ausreichend dimensionierte und ansprechend gestaltete **Infrastrukturen für den Fußverkehr** sollen allen sozialen Gruppen – darunter z. B. besonders schutzbedürftige, vulnerable (sog. „schwache“) Verkehrsteilnehmer:innen (u. a. Kinder und Senior:innen) sowie Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen – das Zufußgehen erleichtern.
- Die vollständige **Barrierefreiheit des öffentlichen Raums sowie der Zugänglichkeit zu öffentlichen Gebäuden** ist kontinuierlich herzustellen (Design für alle). Diesbezügliche Maßnahmen gewährleisten die gleichberechtigten Teilhabemöglichkeiten aller Menschen (z. B. Personen mit Behinderungen / Mobilitätsbeeinträchtigungen, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck oder hochschwängere Frauen). Bei „ohnehin“ stattfindenden Straßenbaumaßnahmen wird eine kontinuierliche Erhöhung der Barrierefreiheit bspw. durch eine Installation von taktilen Elementen bzw. Leitsystemen empfohlen. Prioritär sollte die Situation im unmittelbaren Umfeld bedeutender Zielorte im Brander Bezirksgebiet fokussiert werden, denn durch deren hohe Frequentierung profitiert dort stets eine hohe Anzahl von Personen von umgesetzten Maßnahmen zur Steigerung der Barrierefreiheit.
- Im Hinblick auf die Gewährleistung sicherer Fußverkehrsinfrastrukturen („Vision Zero“, vgl. Kapitel 5.1) ist der Fokus insbesondere auf das **Ermöglichen eines gefahrlosen bzw. risikominimierten Überquerens von Straßen und Kreuzungen** zu legen, denn hier sind Fußgänger:innen generell den größten Gefahren ausgesetzt [15].
- Auch sollte die **Wartezeit bei Überquerungen von Straßen** nicht zu lang sein: Dies senkt die psychologische Barrierewirkung, die insbesondere die Kfz-verkehrsstarken Achsen auf bestimmte Personengruppen entfalten.

- Konflikte mit bzw. Einschränkungen durch andere Verkehrsarten (z. B. Mitnutzung von Gehwegen durch den ruhenden Verkehr und den Radverkehr) sollen sukzessive gänzlich aufgelöst oder zumindest entschärft werden.

Handlungsfelder

- Gehweginfrastruktur
- Knotenpunkte / Querungsmöglichkeiten (Fußverkehr)
- Barrierefreiheit / Design für alle
- Aufenthaltsqualität / Attraktivität des öffentlichen Raums
- Service Fußverkehr

Wirkungen

- Allgemeine Verbesserung der Ausgangsbedingungen für diese flächenschonende und ressourcenleichte Basisform der Mobilität
- Erhöhung der objektiven und subjektiv-gefühlten Verkehrssicherheit von Fußgänger:innen
- Steigerung einer individuell selbstständigen Mobilität (z. B. Kinder, Senior:innen)
- Erhöhung der Teilhabemöglichkeiten am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen (Partizipation)
- Erhöhte Stadtraum- bzw. Aufenthaltsqualität
- Förderung individueller, aktiver Bewegung → zuträglich für persönliche Gesunderhaltung sowie Stärkung der gesamtgesellschaftlichen Gesundheit („Public Health“)

5.3 Nahmobilität – Radverkehr

Strategie

- Für Menschen aller Altersgruppen sind die Bedingungen für eine **sichere und komfortable Mobilität mit dem Fahrrad** zu gewährleisten – sowohl im Alltag als auch auf rein freizeitorientierten bzw. touristisch motivierten Wegen.
- Die reibungslose **Kombination des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln** soll mittels nutzerfreundlich gestalteter Verknüpfungspunkte, an denen Fahrräder witterungsgeschützt und optional auch diebstahl-/vandalismusgesichert abgestellt werden können (z. B. B+R-Anlagen, Mobilstationen), erreicht werden.
- **Technische Innovationen des Fahrrads** und die sich daran anknüpfende **Diversifizierung der Typenvielfalt** (z. B. Lastenräder) sind bei der Dimensionierung von Anlagen für den fließenden und ruhenden Radverkehr zu berücksichtigen.
- Der Ausbau des Pedelec-Verleihsystems (und der Integration von E-Lastenrädern) zu einem flächendeckenden Angebot stärkt die Nutzung des Fahrrads allgemein.
- Die skizzierten Trends sollten **angebotsseitig bzw. stadt- und verkehrsplanerisch aufgegriffen und befördert werden**, um speziell auch in Aachen-Brand noch weitere,

bisher nicht ausgeschöpfte Nutzungspotenziale der Fahrradmobilität zu aktivieren. Hiermit wird auch dem gesamtstädtischen Ziel Rechnung getragen, derzeitige Autofahrten im städtischen Umfeld und einer Distanz von bis zu 5 bzw. sogar 10 km auf den Umweltverbund zu verlagern [33, 34].

- Die Radverkehrsförderung verlangt eine **integrierte, systemische Betrachtung des Fahrrads, damit dessen Stärken in einem zukunftstauglichen, vernetzten und leistungsfähigen Mobilitätssystem optimal zur Geltung kommen**. Nur mit einem gemeinsamen, koordinierten Vorgehen verschiedenster Akteure (u. a. aus Politik, verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung, Zivilgesellschaft, Wirtschaft) kann die notwendige räumliche Erweiterung und Qualitätssteigerung der infrastrukturellen Ausgangsbedingungen für den Radverkehr dauerhaft tragfähig realisiert werden.
- Radverkehrsplanung ist auch für Aachen-Brand vor allem als Angebotsplanung zu verstehen, die **mit einheitlichen, einladenden und komfortablen Radverkehrsinfrastrukturen** [30, S. 9 f.] auch ungeübte Radfahrer:innen zu einer regelmäßigen Fahrradnutzung animiert. Die Berücksichtigung der diesbezüglich maßgeblichen Anforderungen und Bedürfnisse hinsichtlich des Radverkehrs, bspw.
 - die Erreichbarkeit aller bedeutenden Quell- und Zielorte im Brander Bezirksgebiet, im sonstigen Aachener Stadtgebiet (angrenzende Bezirke, Innenstadt, Burtscheid) sowie eine durchgängige Verbindung zu allen umgebenden Gemeinden,
 - die objektive und subjektive Sicherheit während des Radfahrens und
 - die Möglichkeit eines zielornahen, möglichst witterungsgeschützten und optional diebstahl-/vandalismusgesicherten Abstellens von Fahrrädern
 ... sollte künftig bei allen verkehrspolitischen Entscheidungsfindungen und dem fachbereichsübergreifenden Verwaltungshandeln (insbesondere Verkehrs- und Stadtplanung) berücksichtigt werden.

Handlungsfelder

- Radverkehrsanlagen für fließenden und ruhenden Radverkehr
- Knotenpunkte / Querungshilfen (Radverkehr)
- Service Radverkehr (Information, Komfort)

Wirkungen

- Allgemeine Verbesserung der Ausgangsbedingungen für diese flächenschonende, ressourcenleichte und emissionsfreie Form der Mobilität
- Erhöhung der objektiven und subjektiv-gefühlten Sicherheit von Radfahrer:innen
- Steigerung einer individuell selbstständigen Mobilität (z. B. Kinder, Senior:innen)
- Erhöhung der Teilhabemöglichkeiten am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen (Partizipation)
- Erhöhte Stadtraum- bzw. Aufenthaltsqualität

- Förderung individueller, aktiver Bewegung → zuträglich für persönliche Gesunderhaltung sowie Stärkung der gesamtgesellschaftlichen Gesundheit („Public Health“)

5.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Aachen sowie auch im Stadtbezirk Aachen-Brand hat bereits ein hohes Qualitätsniveau erreicht und weitere Verbesserungen von Angebot und Service sind in Planung. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität bleibt die bisher schon verfolgte Strategie eine Daueraufgabe der Stadt Aachen und ist langfristig zu verstetigen.

Strategie

- Mit einem **erweiterten Fahrtenangebot**, insbesondere in den Tagesrandlagen sowie am Wochenende, wird die Grundvoraussetzung geschaffen, potenzielle Fahrgäste von der Nutzung des ÖPNV zu überzeugen.
- Mit dem ÖPNV ist die **Erreichbarkeit der wesentlichen Ziele der Daseinsfunktionen sicherzustellen**. Insbesondere für die Ziele der Grundversorgung, Schule, Ausbildung und Beschäftigung sind spezifische Linien- und Fahrtenangebote bereitzustellen.
- Mit **attraktiven Busverbindungen zwischen Brand und der Aachener Innenstadt**, einer guten Service-Qualität und einer hohen Zuverlässigkeit soll das Verkehrsaufkommen dieser Relation, insbesondere auf der Trierer Straße, vom Pkw-Verkehr auf den ÖPNV verlagert werden.
- Durch die **Stärkung der innerörtlichen ÖPNV-Erschließung** sowie mit der Anbindung neu entwickelter Siedlungsbereiche soll das Straßennetz auch vom Pkw-Binnenverkehr entlastet werden.
- Zusätzlich zu den Direktverbindungen ist eine Ausweitung der Erreichbarkeit mit dem Angebot von **Umsteigeverbindungen durch räumlich und zeitliche Vernetzung** der Fahrtenangebote an Verknüpfungshaltestellen zu erreichen.
- Weiterhin ist der Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und damit eine **barrierefreie und komfortable Nutzung des öffentlichen Nahverkehrssystems** zu gewährleisten. Das betrifft neben dem barrierefreien Ausbau und einer komfortablen Ausstattung der bestehenden Haltestellen auch die Sicherung einer ausreichenden Haltestellendichte, den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge sowie das Angebot eines übersichtlichen Tarifs, die umfassende Fahrgastinformation und die Schaffung von vielfältigen und komfortablen Möglichkeiten zum Fahrausweiserwerb.
- Die Anwendung von technischen Möglichkeiten zur **ÖPNV-Beschleunigung**, um die Geschwindigkeit der im Mischverkehr mit anderen Kraftfahrzeugen verkehrenden Linienbusse zu erhöhen, soll ebenfalls zur Attraktivität des ÖPNV beitragen.
- Die **Öffentlichkeit** ist umfassender als bisher zu Linien-, Fahrten- und Tarifangeboten zu **informieren**. Dafür sind sowohl- Online- als auch Printmedien zu nutzen. Mit Sondertarifen und Marketingaktionen wie Informationskampagnen oder die Beteiligung an Veranstaltungen anderer Institutionen sind neue Fahrgäste zu gewinnen.

- Mit der Verbesserung der **Echtzeit-Fahrgastinformation** und der **Gewährleistung eines komfortablen Ticketings** sollte das Vertrauen der Fahrgäste in das ÖPNV-Angebot gestärkt werden.

Handlungsfelder

- Linien- und Fahrtangebot
- Infrastruktur
- Betrieb
- Service und Marketing

Wirkungen

- Attraktivitätssteigerung
- Verkehrsverlagerung
- Nachhaltigkeitsaspekte

5.5 Kfz-Verkehr

Strategie

- Zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit** werden Knotenpunkte umgestaltet und geschwindigkeitsdämpfende Fahrbahnelemente eingebaut. Darüber hinaus tragen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und deren Überwachung wesentlich zu einer Entschleunigung des Verkehrs bei.
- Mit den Möglichkeiten der Verkehrssteuerung wird eine **Verringerung des vermeidbaren Durchgangsverkehrs in Wohngebietsstraßen** und damit eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sichergestellt.
- Carsharing-Angebote sollen über das bisher in Aachen Brand vorhandene Maß zur Verfügung stehen.
- Die **Elektromobilität** soll durch Erweiterung der Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge einen Beitrag zur **Reduzierung von Verkehrslärm und Luftschadstoffen** leisten.

Handlungsfelder

- Verkehrsvermeidung
- Verkehrslenkung
- Verkehrssteuerung
- Infrastruktur
- Ruhender Verkehr

Wirkungen

- Erhöhte Verkehrssicherheit

- Verkehrsberuhigung
- Erhöhte Aufenthaltsqualität
- Flüssiger Verkehrsablauf
- Nachhaltigkeitsaspekte

5.6 Vernetzte und geteilte Mobilität

Strategie

- Sowohl die direkte **angebotsseitige Unterstützung wie auch die Schaffung bzw. Erleichterung entsprechender Rahmenbedingungen für eine geteilte und vernetzte Mobilität** tragen zu einem umweltverträglichen Mobilitätsverhalten bei. Dazu ist die **Bereitstellung einer möglichst breit gefächerten Verkehrsmittel- und Verkehrsdienstleistungsvielfalt** aus dem „konventionellen“ ÖPNV sowie bedarfsgesteuerten Bedienformen, Sharing-Angeboten für Auto, Fahrrad, Lastenrad, E-Tretroller (E-Scooter), E-Mopeds sowie die Gestaltung nutzerfreundlich konzipierter **Verknüpfungsanlagen** (B+R, P+R, Mobilstationen) hilfreich.
- Die entsprechenden Bestrebungen zielen stets darauf ab, **den Menschen wohnortnah¹² jeweils situativ¹³** verlässlich das für einen spezifischen Weg passgenaue Mobilitätswerkzeug bereitzustellen bzw. eine geeignete Kombination zu ermöglichen, um so letztlich nachfragegerechte, umweltschonende und zugleich komfortable und nahtlose „Tür-zu-Tür-Verbindungen“ zu ermöglichen, in denen jedes Verkehrsmittel seine spezifischen Stärken einbringt.
- Im Zuge der Errichtung neuer bzw. Erweiterung bestehender Wohn- und Gewerbegebiete sollte stets ein **standortbezogenes Mobilitätskonzept eine lokale Mobilitätsangebotsvielfalt** (inkl. Sharing-Angeboten) sicherstellen (sog. Quartiersmobilstationen).
- Auch im Falle einer sich mittel- oder langfristig ergebenden Möglichkeit der **Errichtung von Quartiersgaragen** sollten in jenen Garagen auch Verkehrsangebote bzw. Zusatzleistungen (z. B. Reparaturwerkzeuge, gesicherte Abstellmöglichkeiten und E-Lademöglichkeiten auch für Fahrräder) mit bedacht werden (solch multifunktionale Quartiersgaragen firmieren zum Teil auch unter dem Begriff der „mobility hubs“).
- Eine auf gesamtstädtischer Ebene zu fällende Entscheidung betrifft den **Umgang mit neuartigen Mobilitätsvehikeln** (insbesondere den Elektrokleinstfahrzeugen, z. B. E-Tretroller. In Brand sollte auf entsprechende Regelungen zum Abstellen jener Fahrzeuge hingewirkt werden. Sofern es sich nicht um richtiggehende Mobilstationen mit einem Angebot an zahlreichen Mobilitätsoptionen handelt, sollten einzelne Flächen markiert werden, in denen sich die entsprechenden Verkehrsmittel räumlich konzentrieren.

¹² Bzw. an alternativen Startpunkten von Wegen, bspw. bedeutenden POI

¹³ In Abhängigkeit u. a. von der persönlichen Bedarfs-, Stimmungs- und Wetterlage und spezifischer Wegecharakteristika (Wegedauer, -länge, -zweck)

Handlungsfelder

- Räumliche Konzentration und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Förderung geteilter Mobilitätsangebote

Wirkungen

- Förderung der Mobilitätsangebotsvielfalt
- Erleichterung der Zugänglichkeit geteilter Mobilitätsangebote
- Verbesserung der Verknüpfung verschiedenster Verkehrsmittel

5.7 Mobilitätsmanagement

Strategie

- **Förderung des Zugangs und der Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote**, insbesondere im Nahraum.
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit** für schutzbedürftige, vulnerable (sog. „schwache“) Verkehrsteilnehmer:innen mit erhöhtem Verletzungs- und Sterberisiko im Straßenverkehr (u. a. Kinder und Senior:innen) insbesondere an hochfrequentierten Orten.
- Ausrichtung der Mobilitätsangebote auf die **Bedürfnisse relevanter Zielgruppen** in Aachen-Brand.
- Koordinierung der Information zu Mobilitätsangeboten und dem bedarfsorientierten **Austausch mit Bürger:innen sowie der Zusammenarbeit verschiedener Akteure** in Aachen-Brand.

Handlungsfelder

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Wirkungen

- Bekanntheit von nachhaltigen Mobilitätsangeboten
- Erfahrungen in der Nutzung von Mobilitätsangeboten und Auswirkungen von räumlichen Veränderungen
- Zufriedenheit mit Angeboten des Umweltverbunds
- Erhöhung Nutzungshäufigkeit von Angeboten des Umweltverbunds sowie geteilten und vernetzten Mobilitätsangeboten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Wegen und an Orten mit hohem Menschaufkommen im Bezirk, insbesondere auf Wegen und an Orten an denen sich „schwache“ Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Jugendliche, mobilitätseingeschränkte Personen bewegen und aufhalten.

6 ENTWICKLUNG VON MAßNAHMENVORSCHLÄGEN

Die Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen erfolgt auf der Grundlage der Analyse der Mobilitätssituation (Kapitel 2) und der Entwicklung von Strategien (Kapitel 5). Dazu werden die folgenden wesentlichen Handlungsfelder für Aachen Brand formuliert:

- Gehweginfrastruktur
- Knotenpunkte und Querungsmöglichkeiten Fuß-/ Radverkehr
- Radverkehrsanlagen für fließenden und ruhenden Radverkehr
- Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsanlagen
- Service Fuß- und Radverkehr
- Förderung geteilter Mobilitätsangebote
- Räumliche Konzentration und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Linien- und Fahrtangebot Busverkehr
- Infrastruktur Busverkehr
- Betrieb Busverkehr
- Service und Marketing Busverkehr
- Verkehrsvermeidung Kfz-Verkehr
- Verkehrslenkung Kfz-Verkehr
- Verkehrssteuerung Kfz-Verkehr
- Infrastruktur Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Entsprechend den vorab beschriebenen Strategien wurden für jedes Handlungsfeld relevante Maßnahmenbereiche ausgewählt und konkrete Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Die in den Strategien festgehaltenen Forderungen wurden auf zwei Wegen in Maßnahmen überführt. Einerseits wurde geprüft, welche Maßnahmen bereits umgesetzt werden oder geplant sind. Andererseits wurden neue Maßnahmen erarbeitet, die gewährleisten, dass alle Handlungsfelder aus den Strategien abgedeckt werden.

Diese systematische Vorgehensweise von den Strategien über die Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche bis hin zur Einzelmaßnahme spiegelt sich in der Struktur des Maßnahmenkataloges wider (siehe Anlage 1). Alle Maßnahmen wurden bewertet und die Bewertungsergebnisse im Maßnahmenkatalog dokumentiert.

6.1 Nahmobilität – Fußverkehr

Die Zufußgehenden finden in Brand ein engmaschiges, durchlässiges Fußverkehrsnetz vor, das prinzipiell sehr direkte – also umwegarme – Fußwege zwischen Start- und Zielort innerhalb des besiedelten Bezirksgebiets gewährleistet. Gleichwohl wurden diverse Optimierungspotenziale identifiziert, die mit verschiedenen Maßnahmen adressiert werden. Diese Maßnahmenvorschläge für den Fußverkehr sind entlang unterschiedlicher Handlungsfelder strukturiert und werden im Folgenden skizziert.

Grundsätzlich sollten die Fußgänger:innen in Brand stets eine barrierefreie und ausreichend dimensionierte **Gehweginfrastruktur** vorfinden. Das maßgebliche technische Regelwerk der FGSV, die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), sieht eine anzustrebende Regelbreite von 2,50 m für straßenbegleitende Gehwege vor. Gerade in den Bestandssituationen wie im historisch gewachsenen, besiedelten Gebiet Aachen-Brands können solche Maße nicht durchgängig gewährleistet werden [07]. Nutzbare Gehwegbreiten von 1,50 m sollten auf keinen Fall unterschritten werden (vgl. Handbuch Barrierefreier Verkehrsanlagen (H BVA) [11]).

Die wesentlichen Einschränkungen im Hinblick auf eine **gefährdungsfreie und komfortable Nutzung der Gehwege durch Zufußgehende** gründet in Aachen-Brand u. a. in einem in einigen Straßenzügen sehr verbreiteten, halbseitigen Gehwegparken („aufgeschultertes Parken“), das zum Teil angeordnet und zum Teil verkehrsregelwidrig praktiziert wird. Abgesehen von der allgemeinen Empfehlung dieses Mobilitätskonzepts, den ruhenden Verkehr sukzessive aus dem öffentlichen Raum Aachen-Brands zu verlagern, sollte jenes Gehwegparken im Sinne eines Grundsatz-Beschlusses¹⁴ des ehemaligen städtischen Verkehrsausschusses aus dem Jahr 2000 konsequent unterbunden werden.

Eine weitere Einschränkung der effektiv nutzbaren Gehwegbreiten für Zufußgehende geschieht durch die **Mitnutzung durch Radfahrer:innen**. Eine solche Führung des Radverkehrs (VZ 1022-10 StVO [„Radfahrer frei“]) stellt aufgrund der derzeitigen Straßenraumverhältnisse auf einigen Abschnitten, bspw. der Trierer Straße oder der Freunder Landstraße, die einzige Option dar, konsequenterweise sollten dem Radverkehr künftig jedoch eigene, separate Infrastrukturen angeboten werden. Für den Neubau sowie den Umbau im Bestand sollte in Bezug auf den Straßenraumquerschnitt deshalb die Devise „von außen nach innen planen“ verfolgt werden. Im entsprechenden technischen Regelwerk, den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), wird gegenwärtig ein allgemein **anzustrebendes Seitenraum-Fahrbahn-Seitenraum-Verhältnis** von 30:40:30 empfohlen, wobei in den regeltechnischen Richtlinien künftig eine Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs zu erwarten ist [13]. Weiterhin sollte auch der Gesamtaspekt der städtebaulichen Integration von Straßenräumen berücksichtigt werden: Dies gründet in der sich zunehmend durchsetzenden

¹⁴ Referenz dazu findet sich auf S. 13 in Vorlage FB 61/1439/WP17 der Stadt Aachen

Auffassung, wonach Stadtstraßen nicht einzig eine Funktion zur Verkehrsabwicklung erfüllen, sondern auch Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität bieten sollen.

Ein weiteres relevantes Handlungsfeld stellt die **Gewährleistung sicherer Querungsmöglichkeiten** sowohl während des Straßenverlaufs als auch an Einmündungen/Kreuzungen dar. Das Überqueren von Straßen sollte im Falle einer beidseitigen Bebauung in regelmäßigen Abständen gewährleistet sein. Ein ausgeprägter Querungsbedarf besteht entlang der Hauptströme des Fußverkehrs sowie allgemein im Umfeld bedeutender, hoch frequentierter Zielorte (z. B. Versorgungseinrichtungen, ÖPNV-Zugangspunkte), wobei Kindergärten, Schulen und Senioreneinrichtungen besonders sensible Bereiche darstellen. Für das Ermöglichen sicherer Fahrbahnüberquerungen stehen verschiedene verkehrsplanerische Instrumente zur Verfügung, bspw.:

- Fußgängerüberwege (nach Zeichen 293 und 350 StVO),
- Fußgängerfurten (Markierungen an Lichtzeichenanlagen) und
- Überquerungshilfen (Mittelstreifen, -insel und Gehwegvorstreckungen).

Bei der **Wahl einer geeigneten Querungsanlage** sind verschiedenste Faktoren zu berücksichtigen, bspw. die Bedeutung für den Fußverkehr, die Kfz-Verkehrsstärke und -geschwindigkeit sowie die städtebaulichen Gegebenheiten [06, 08]. Besonders empfehlenswert für die Erleichterung der Querung breiter Fahrbahnen mit stärkerem Kraftfahrzeugverkehr sind Mittelstreifen und Mittelinseln, da die Länge des Überquerungsweges aufgeteilt wird und der Kfz-Verkehr jeweils aus nur einer Richtung beachtet werden muss. Weiterhin können sie auch von Radfahrer:innen uneingeschränkt mitgenutzt werden.

Mit Blick auf Mittelstreifen und Mittelinseln ist mindestens eine Breite von 2,50 m nötig, um auch Rollstuhlfahrer:innen und Personen mit Kinderwagen ausreichend schützende Aufstellfläche zu bieten.

Und nicht zuletzt hat die Geschwindigkeit des an etwaige Querungsstellen herannahenden Kfz-Verkehrs einen maßgeblichen Einfluss auf die Sicherheit bzw. potenzielle Gefährdung der querenden Personen. Auch aus diesem Grunde sind stete Überwachungen der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, insbesondere an den Umgebungen mit einem hohen Aufkommen vulnerabler Personengruppen (Kinder und Jugendliche, Senior:innen), zu befürworten.

Die Erhöhung der **Aufenthaltsqualität / Attraktivität des öffentlichen Raums** ist ein weiteres Handlungsfeld mit Schnittmengen zu den anderen Strategien dieses Mobilitätskonzepts, speziell zum Kfz-Verkehr: So tragen z. B. Kfz-verkehrsberuhigende Maßnahmen zu einer Erhöhung der stadträumlichen Qualität insgesamt und damit auch zum Komfort und zur Sicherheit der Zufußgehenden im öffentlichen Stadtraum bei. Zudem kann die Qualität des Zufußgehens – wie auch die generelle Bedeutung des öffentlichen Raums als Ort der

Begegnung, Erholung, Kommunikation, des Freizeitvertriebs, Spielens etc. – mit verschiedenen Einzelmaßnahmen im gesamten Bezirksgebiet erhöht werden. Von hoher Bedeutung sind u. a. jeweils über den Stadtbezirk verteilte Sitzgelegenheiten sowie Möglichkeiten, eine Toilette aufsuchen zu können. Darüber hinaus wächst mit der prognostizierten Klimaerwärmung bspw. auch der Bedarf nach begrünten, verschatteten Verweilzonen und öffentlichen Trinkwasserbrunnen. Letztere werden künftig auch gesetzlich von den Städten und Gemeinden eingefordert [6]. Weiterhin sollte der Marktplatz eine weitere Begrünung erfahren. Dies sorgt für Entsiegelung, Verschattung und Steigerung der Luftqualität. Eine optionale Aufwertung stellen z. B. auch Wasserfontänen /-spiele dar, die während des Sommers auch von Kindern zur Abkühlung genutzt werden können.

Das in seiner inhaltlichen Stoßrichtung ähnlich angelegte, die vorgenannten Handlungsfelder ergänzende **Service Fußverkehr** zielt ebenfalls auf eine weitere Erhöhung der allgemeinen Fußverkehrsfreundlichkeit, hierunter fallen z. B. die Maßnahmenbereiche Beschilderung/Wegweisung, die professionell angeleitete Durchführung von Fußverkehrschecks oder auch die konsequente Verkehrsraumüberwachung.

6.2 Nahmobilität – Radverkehr

Eine flächendeckend erfolgreiche Radverkehrsförderung orientiert sich an einem **Radzielnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr** – und optional für den touristisch motivierten Radverkehr. Diese Netzkonzeption war nicht Bestandteil dieses Mobilitätskonzepts, sondern wurde parallel von einem externen Büro für die Stadt Aachen insgesamt erarbeitet. Das bezirkliche Mobilitätskonzept beruft sich auf einen Entwurfsstand aus dem September 2022 (vgl. Kapitel 2.3). Die im Radhauptnetz definierten Routen bzw. Verbindungen unterschiedlicher Kategorien sind ein wichtiger Anhaltspunkt für die Relevanz von Maßnahmen zur Optimierung der tatsächlichen Radverkehrsinfrastrukturen, wobei die Definition eines weiteren, kleinräumigeren Stadtteilnetzes empfohlen wird.

Im Hinblick auf die **Radverkehrsanlagen für den fließenden und ruhenden Radverkehr** zeigen sich in Brand bedeutende Optimierungspotenziale an jenen Stellen, wo der Radverkehr straßenbegleitend im Seitenraum oder straßenunabhängig geführt wird sowie bei den Fahrradabstellanlagen. Wie im Kapitel 2.3 ausgeführt, ist ein Großteil des bezirklichen Straßennetzes als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der Radverkehr wird hier gewöhnlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Ein potenzieller Ansatzpunkt für die Aufwertung der dortigen Radverkehrsbedingungen stellt die Ausweisung als Fahrradstraße dar. Dies ist im Zuge der Rad-Vorrang-Route Brand bereits für verschiedene Straßen geschehen. Für weitere Straßen wird eine Prüfung empfohlen.

Hintergrund dieser Empfehlung ist, dass mit der jüngsten Novelle der VwV-StVO¹⁵ die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Fahrradstraßen deutlich herabgesenkt wurden: Es ist nicht mehr zwingend notwendig, dass der Radverkehr die derzeitige oder „alsbald“ vorherrschende Verkehrsart ist – es genügt nun auch eine „hohe Netzbedeutung“ des Radverkehrs oder eine „lediglich untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr“ [20].

Im Sinne der integrierten Betrachtungsweise dieses Mobilitätskonzepts bietet sich die straßenverkehrsbehördliche Anordnung einer Fahrradstraße (mit Freigabe für den Anliegerverkehr) perspektivisch u. a. für die Hermann-Löns-Straße¹⁶ an: In ihrem südlichen Abschnitt bildet sie dort einen wesentlichen Teil des sensiblen Umfelds der Karl-Kuck-Schule. Als Fahrradstraße könnte dort der Nachrang des Kfz-Verkehrs (z. B. Hol- und Bringverkehre) gegenüber den mit Fahrrad zur Schule kommenden Kindern verdeutlicht werden. Weiterhin nimmt sie über ihren gesamten Verlauf eine Verbindungsfunktion zwischen dem zentralen Bereich Brands (Anknüpfung an die Trierer Straße via Karl-Kuck-Straße und Ellerstraße) und im Norden einer Anbindung (via Nordstraße und Freunder Straße) Richtung Eilendorf an. Als Fahrradstraße könnte die Hermann-Löns-Straße eine Bündelung des Radverkehrs auf dieser Nord-Süd-Relation parallel zur Nordstraße bezwecken und gleichzeitig besonders im südlichen Abschnitt im unmittelbaren Schulumfeld eine Kfz-verkehrsberuhigende Wirkung zugunsten der vulnerablen, jungen Schüler:innen der Grundschule bewirken.

Vordringlicher sind jedoch jene Handlungsbedarfe einzuschätzen, die sich an den **Hauptverkehrsstraßen Trierer Straße und Freunder Landstraße, der Rombachstraße sowie am Vennbahnweg** offenbaren. Die Rombachstraße bildet einen Abschnitt der Rad-Vorrang-Route Brand und ist gegenwärtig Gegenstand einer umfassenden Umgestaltungsplanung seitens der städtischen Verwaltung. Eine in den diversen Beteiligungsformaten dieses Mobilitätskonzepts ebenfalls häufig kritisch beurteilte Straße ist die Freunder Landstraße: Hier müssen Radfahrer:innen entweder die von einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen gekennzeichnete Fahrbahn benutzen oder sie weichen auf die teils sehr schmalen, jedoch gleichzeitig überwiegend für den Radverkehr ausgewiesenen Gehwege aus.

Diese **Mitbenutzung von Gehwegen** durch den Radverkehr stellt nach § 13 Abs. 3 FaNaG¹⁷ **eine nur nachrangig zu betrachtende Radverkehrsführungsform** dar, denn sie erzeugt fast unvermeidliche Konflikte und gefährliche Situationen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerarten [34]. Konsequenterweise hat die Stadt Aachen eine separate Machbarkeitsstudie zur Anpassung der Verkehrsflächenaufteilung in Auftrag gegeben. Die

¹⁵ Zu Zeichen 244.1 und 244.2

¹⁶ Zwischen Karl-Kuck-Straße und Brander Heide, denn nördlich der Einmündung von Brander Heide erschließt die Hermann-Löns-Straße Gewerbebetriebe

¹⁷ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=0&bes_id=47228&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=541425

im Rahmen dieses Mobilitätskonzepts gewonnenen Erkenntnisse durch einerseits die Bürgerbeteiligung wie auch andererseits der persönlichen, örtlichen Analysen bekräftigen diese beiden Umgestaltungsvorhaben, konkrete Vorschläge wurden in Absprache mit dem Auftraggeber jedoch nicht formuliert und sind Bestandteil der weiteren Planungen zum Projekt Freunder Landstraße.

Die **Radverkehrsanlagen entlang der Trierer Straße** sind – wie im Kapitel 2.3.2 erläutert – dringend optimierungsbedürftig. Insbesondere der innerörtliche Ausbauzustand entspricht nicht (mehr) den aktuell maßgeblichen technischen Gestaltungsrichtlinien der ERA 2010 [10], wobei – wie bereits oben angeführt – von einer weiteren Anhebung der allgemein geforderten Qualitätsstandards für den Radverkehr auszugehen ist [17]. Gleichzeitig jedoch bindet die Trierer Straße innerörtlich diverse, bedeutende Ziele des Alltagsradverkehrs an (vgl. Kapitel 2.1) und ist laut Radhauptnetz-Entwurf als duale Hauptverbindung ausgewiesen. Unter all diesen Gesichtspunkten sollten an der Trierer Straße zumindest mittelfristig Optimierungen der infrastrukturellen Ausgangsbedingungen für Radfahrer:innen vorgenommen werden. Da sie vorrangig einer notwendigen Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, stellt die Zweckbindungsfrist der für den zwischen 2007 bis 2010 erfolgten Umbau verwendeten Fördermittel keine unumstößliche Veränderungssperre dar. Auch vonseiten der Aachener Stadtverwaltung wurden die allgemeinen Defizite und speziellen Gefahrenstellen an der Trierer Straße bereits identifiziert und werden in Abhängigkeit einer stadtweiten Priorisierungsliste bearbeitet [03]. Weiterhin wird das längerfristige Ziel befürwortet, über die hiermit angesprochenen (potenziellen) Gefahrenpunkte hinausgehend auf beiden Seiten der Trierer Straße richtungstreue und für alle Radnutzergruppen sicher und komfortabel nutzbare Radverkehrsanlagen zu errichten – auch wenn damit unter Umständen eine derzeit noch als unwahrscheinlich einzuschätzende Reduzierung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr verbunden ist. Eine besondere Dringlichkeit weist der Abschnitt westlich der Einmündung der Karl-Kuck-Straße auf, da Richtung Innenstadt bzw. großflächiger Einzelhandelsfiliale verkehrende Radfahrer:innen derzeit mehrere Seitenwechsel unternehmen müssen (Nutzung des Zweirichtungsradwegs westlich der Einmündung des Vennbahncenters).

Für den bedeutenden, straßenunabhängigen gemeinsamen Geh-/Radweg Vennbahnweg wird im Kapitel 7.2.1 ein Maßnahmenbündel vorgestellt.

Neben den Anlagen für den fließenden Verkehr sind auch die **Möglichkeiten zum Fahrradparken** an allen wichtigen Quell- und Zielorten des Radverkehrs von elementarer Bedeutung für die Attraktivität der Fahrradnutzung: Ihr Vorhandensein ist Grundvoraussetzung für die individuelle Motivation zur Fahrradnutzung. In diesem Sinne sollen an allen bedeutenden Brander Bildungs-, Dienstleistungs-, Einkaufs-, Freizeit-, Kultur-, Sport- und sonstigen Versorgungseinrichtungen sowie weiteren zentralen öffentlichen Orten (z. B. Rathaus, Kirche) Fahrräder verschiedenster Typen (z. B. Fahrräder mit Gepäcktaschen, Fahrrad-An-

hänger-Gespanne, Lastenräder) standsicher, komfortabel (ebenerdige, einfache Zuwegung, behinderungsfrei und mit ausreichendem Abstand der Fahrräder zueinander) und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Auch Kinderfahrräder sind bspw. durch Rahmenhalter in Doppelholm-Ausführung zu bedienen. Das Angebot an Fahrradabstellanlagen sollte sukzessive erweitert und das bereits bestehende Angebot kontinuierlich aufgewertet werden. Eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs ist stets zu vermeiden.

Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld stellt die **Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten bzw. Querungshilfen für den Radverkehr** dar. Ebenso wie für den Fußverkehr gilt auch für den Radverkehr, dass Einmündungen, Kreuzungen, Querungen und Geh-/Radwegüberfahrten (Grundstückszufahrten) allgemein besonders konfliktrichtige Stellen darstellen: Fast zwei Drittel der innerörtlichen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ereignen sich dort [22]. Deshalb sollte mit hoher Sorgfalt auf die Einhaltung der folgenden Grundsätze geachtet werden:

- Gewährleistung direkter Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten
- Aufmerksamkeitserhöhendes, eindeutiges, leicht verständliches (intuitives, „begreifbares“) Design mit Verdeutlichung des vorrangigen Fuß- und Radverkehrs (z. B. mittels rot eingefärbter Furten, Piktogramme)
- Führung des Radverkehrs direkt auf oder nahe der Fahrbahn
- Getrennte Lichtsignalphasen
- Geringe Kurvenradien zur Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeit

Abgerundet wird das Anliegen einer umfassend fahrradfreundlichen Umgebung, die alle Alters- und sozialen Gruppen zu verschiedensten Mobilitätsanlässen zum Radfahren einlädt, durch weitere Komponenten, die sich allgemein hin unter dem Handlungsfeld **Service Radverkehr** subsumieren. Hierunter fallen Maßnahmen, die eine Vielzahl spezifischer, tendenziell eher „kleinerer“/punktuelle Widerstände, Behinderungen oder Unannehmlichkeiten des Fahrradfahrens beseitigen und letztlich den ganzjährigen Nutzungskomfort bzw. die Annehmlichkeit des Radfahrens steigern. Die in Brand bereits vorzufindenden Fahrrad-servicestationen, die mit ihrem Werkzeug im Sinne des „Do-it-yourself“ Kleinreparaturen an Fahrrädern ermöglichen, sind nur ein Beispiel. Weitere infrastrukturelle Service-Elemente sind bspw. Trittbretter oder Griffe an Ampeln oder der Fahrdynamik angepasste, schräg aufgestellte Abfalleimer. Aber auch das stadtseitige Bekennen bzw. die Selbstverpflichtung zu einem über die allgemeine Verkehrssicherungspflicht hinausgehenden Unterhaltungsmanagement (Zustandskontrollen, Reinigung, Winter- und Räumdienst), die Beschilderung und Wegweisung, Öffentlichkeitskampagnen sowie die bevölkerungsseitige Möglichkeit, mittels eines Mängelmelders unkompliziert Mängel oder Schäden an die Verwaltung melden zu können (und diese seitens der Stadt folglich auch zu bearbeiten), werden hierunter gefasst.

6.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Wie in der Bestandsanalyse dargestellt (vgl. Kapitel 2.4), hat die Angebotsqualität des ÖPNV im Stadtbezirk Stadt Aachen-Brand bereits ein vergleichsweise hohes Niveau. Es bestehen noch vereinzelte Lücken im Linien- und Fahrtangebot und der Zugang zu den ÖPNV-Angeboten ist noch nicht vollständig barrierefrei. Zur Beseitigung der festgestellten Defizite sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV zu einem nachhaltigen Verkehrssystem, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein soll, werden Maßnahmen in vier Handlungsfeldern vorgeschlagen.

Das **Linien- und Fahrtangebot** auf der Hauptachse Trierer Straße weist bereits eine hohe Fahrtenhäufigkeit auf. Für die wichtigsten Linien sollten ab Haltestelle Brand Richtung Innenstadt ein einheitliches Taktschema und in der Überlagerung ein klarer 10-Minuten-Takt angestrebt werden.

Es wird vorgeschlagen, die im Nahverkehrsplan [27] definierte Premiumachse Aachen Bus-hof – Brand über Trierer Platz hinaus bis Haltestelle Brand zu verlängern. Das bedeutet, in der Überlagerung aller Linien mindestens einen 7,5-Minuten-Takt je Richtung zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr, Mo–Fr zu erreichen.

Infolge der Taktverdichtung des Bus-Verkehrs auf der Trierer Straße kommt die "Starke Achse" immer näher an ihre Kapazitätsgrenze. Darüber hinaus sind die Fahrten im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr sehr störanfällig. Die Fahrzeuge sind in den Hauptverkehrszeiten häufig überlastet und der Fahrkomfort sinkt auf ein niedriges Niveau. Aus diesen Gründen sollte die Möglichkeit eines Stadtbahnbetriebes erneut geprüft werden.

Auf einigen Linien werden in den Tagesrandzeiten oder am Wochenende keine Fahrten angeboten. Diese Defizite sollten insbesondere durch eine Erweiterung der Betriebszeit mit 60-Minuten-Takt in den Abendstunden von Linien in und aus Richtung Innenstadt zur Nutzung der kulturellen Angebote beseitigt werden. Weiterhin sind zusätzliche Wochenendangebote zu prüfen. Beispielsweise verkehrt die Linie 15 nach Krauthausen samstags zu den Marktzeiten. Diese Zeiten sollten ausgedehnt und auch sonntags angeboten werden.

Darüber hinaus sollten mehr Direktverbindungen angeboten werden. Für die Relation Aachen-Brand – Aachen Hauptbahnhof sollte eine direkte Busverbindung geprüft werden. Damit sollen für Fahrgäste, die meist mit Gepäck unterwegs sind, Umsteigevorgänge vermieden werden. Zwischen den Stadtteilen sollten Fahrten ohne Umweg über das Stadtzentrum als umsteigefreie Direktverbindungen möglich sein. Auf ausgewählten Relationen werden derartige Tangentialverbindungen bereits angeboten. Weitere Tangentialverbindungen wie z. B. Oberforstbach – Brand – Stolberg über die Freunder Landstraße, die für den Berufsverkehr von Bedeutung sind, sollten geprüft werden.

Für Relationen, auf denen keine Direktverbindungen angeboten werden können, sind Umstiege an Verknüpfungshaltestellen sicherzustellen. Diese Umstiege sollten sowohl fahrplanseitig als auch räumlich keine Zugangshemmnisse darstellen.

Auch die Einrichtung weiterer, beschleunigter Buslinien kann die Akzeptanz des ÖPNV verbessern. Die auf der Relation Brand - Oberforstbach verkehrenden Linien 55 und 65 haben aufgrund der Fahrtstrecke durch sehr enge Straßen (Wolferskaul, Münsterstraße, Niederforstbacher Straße) eine sehr lange Fahrzeit und sind sehr störanfällig. Als Lösung sollte eine Schnellbusverbindung in der Berufsverkehrszeit über Trierer Straße - Kornelimünster - Schleckheim geprüft werden.

Im Bereich des neu errichteten Wohngebietes Tuchmacherviertel wird durch die neuen Bewohner:innen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erwartet. Dieses sollte durch eine zusätzliche, direkte Bus-Anbindung von Anfang an auf den ÖPNV orientiert werden.

Mit dem Marktbus, der an den Markttagen in den Vormittagsstunden verkehrt, wird eine deutlich bessere Erschließung der einzelnen Siedlungsteile erreicht. Dieses Angebot sollte beibehalten und das Fahrtenangebot zu einem täglichen Betrieb erweitert werden.

Die Erschließung der Siedlungsgebiete entspricht zwar größtenteils den durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen Standards, weist aber noch geringfügige Lücken auf. So sollte für den Gewerbepark Brand, der gegenwärtig nur über die Nordstraße an den ÖPNV angebunden ist, eine bessere ÖPNV-Erschließung mit Bushaltestellen innerhalb des Gewerbeparks erreicht werden. Ab Oktober 2023 ist vorgesehen, mindestens eine der Linien 27, 37 durch den Gewerbepark zu führen. Dafür wird dort eine neue Haltestelle bis Herbst 2023 errichtet.

Im Bereich der **Infrastruktur** sind für die Fahrgäste die Bushaltestellen von herausragender Bedeutung. Bushaltestellen, die nicht barrierefrei gestaltet sind, stellen für den potenziellen Fahrgast einen hohen Widerstand zur Nutzung des ÖPNV dar.

Weiterhin sind die Wegebeziehungen beim Umsteigen zwischen den Haltestellenbereichen barrierefrei auszubauen. Die Erreichbarkeit von Haltestellen ist häufig mit dem Queren stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen verbunden. Hierfür sind Querungshilfen in Form von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln zu schaffen.

Auch die Ausstattung der Haltestellen ist für die Akzeptanz der potenziellen ÖPNV-Fahrgäste von großer Wichtigkeit. Aus Sicht des Komfortanspruchs und des Sicherheitsbedürfnisses der Fahrgäste sind sämtliche Bushaltestellen mindestens mit Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung auszustatten. Ausgenommen davon sind klassische „Ausstiegshaltestellen“. Hochfrequentierte Bushaltestellen bzw. Verknüpfungshaltestellen sollten darüber hinaus über Ticketautomaten und Anlagen für die digitale Fahrgastinformation verfügen. Weiterhin sollte es an ausgewählten Haltestellen oder in deren Nähe

möglich sein, Fahrräder sicher abzustellen. Dieser Ausstattungsumfang geht über die Standards des gültigen Nahverkehrsplanes hinaus, sollte aber langfristig angestrebt werden.

Die Busse, die sich im Fahrzeugstrom der Hauptverkehrsstraßen bewegen, sind entsprechend langsam unterwegs. Deshalb sind hier Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung erforderlich. Möglich ist das u. a. durch eine Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen. Auf der Trierer Straße sollten in einigen Teilabschnitten separate Busspuren geprüft werden, um den Fahrzeugrückstau an den Knotenpunkten zu umgehen. Die vorhandene Busspur zwischen Nordstraße und Karl-Kuck-Straße stadteinwärts sollte auch mit einer separaten Freigabe versehen werden.

Auch ein störungsfreier **Betrieb** ist für die Kundenzufriedenheit sehr wichtig. Im Rahmen der Beteiligung wurden mehrfach Verspätungen und Fahrtausfälle bemängelt. Neben der Behinderung des ÖPNV durch den fließenden Verkehr ist auch der ruhende Verkehr ein Verursacher von Betriebsstörungen. Um Behinderungen der Busse durch regelwidrig parkende Fahrzeuge in Wohngebietsstraßen mit sehr geringer Straßenbreite zu vermeiden, sind Parkverbote anzuordnen bzw. reguläre Stellplätze auf der Fahrbahn zu markieren.

Das Handlungsfeld **Service und Marketing** umfasst Maßnahmen zur Steigerung der Bekanntheit und Reduzierung von Nutzungsbarrieren des umfangreichen ÖPNV-Angebotes der Stadt Aachen. Um die Nutzung des ÖPNV-Systems zu erhöhen, sollten sämtliche Möglichkeiten der Fahrgastinformation ausgeschöpft werden. Für Menschen, die aus unterschiedlichsten Gründen mit den digitalen Medien nicht so bewandert sind, sollten die Informationen zu Fahrplan und Tarif weiterhin zusätzlich zu den Online-Kanälen auch über Printmedien zugänglich gemacht werden.

Im Rahmen des Ausbaus der Haltestellen sollte auch die Fahrgastinformation erweitert werden. Zusätzlich zum Aushangfahrplan sollten mindestens ein Liniennetzplan und eine Tarifübersicht angeboten werden. Darüber hinaus sollte die digitale Informationsanzeige mit der Möglichkeit, Echtzeitinformationen zu Abfahrtszeiten und Betriebsstörungen anzuzeigen, in die Ausstattung stark frequentierter Haltestellen einbezogen werden.

Mit der weiteren Integration von Echtzeitdaten in digitale Auskunftsmedien wird die umfassende Information der Fahrgäste deutlich verbessert. Neben den Routeninformationen sind dann auch reale Abfahrtszeiten abrufbar. In dem Zusammenhang sollte die Zuverlässigkeit der Störungsmeldungen erhöht werden. Es gibt z. T. widersprüchliche Meldungen auf verschiedenen Informationskanälen der Apps Naveo, movA und der ASEAG-Website.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt, der den Zugang zum ÖPNV beeinflusst, ist das Tarifangebot. Es muss auch für Fahrgäste, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen, klar erkennbar sein, welcher Fahrausweis benötigt wird. Dafür ist eine übersichtliche, nachvollziehbare und ohne Ortskenntnis anwendbare Tarifgestaltung erforderlich. Darüber hinaus sollten vielfältige Möglichkeiten zum Fahrausweiserwerb angeboten werden. Es sollte sowohl der Kauf

an Fahrkartenautomaten, in Servicebüros oder per App möglich sein. Dabei sollte die Buchung von Fahrausweisen per E-Ticketing möglichst einfach und verständlich gestaltet sein.

6.4 Kfz-Verkehr

Die Hauptverkehrsstraßen im Stadtbezirk Aachen-Brand weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf (vgl. Kapitel 2.5). Der über die Trierer Straße und Freunder Landstraße führende Durchgangsverkehr kann durch Maßnahmen innerhalb des Stadtbezirks nicht direkt beeinflusst werden. Es bestehen aber Möglichkeiten, den von Brand ausgehenden Quelle-Ziel-Verkehr sowie den Binnenverkehr zu regulieren. Zur Beseitigung der festgestellten Mängel sowie zur Minderung von Verkehrsbelastungen werden Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern vorgeschlagen.

Die nachhaltigste Form der Minderung von Verkehrsbelastungen ist die **Verkehrsvermeidung**. Eine verkehrsgerechte Bauleitplanung kann dazu beitragen, dass Verkehr gar nicht erst entsteht. Eine dezentrale Nahversorgung in den Wohngebieten sowie eine Nutzungsmischung von Wohnen und nicht-störendem Gewerbe ermöglicht es, die notwendigen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu absolvieren. Es sollte im Rahmen der Flächennutzungsplanung und der Bauleitplanung grundsätzlich das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ verfolgt werden. Beispielhaft kann hier das geplante, zentral gelegene Neubaugebiet im Bereich der Karl-Kuck-Straße (ehem. Sportplatz) genannt werden.

Mit den Verkehrsgutachten für die Erstellung von Bebauungsplänen sind die infolge der Ansiedlung von Wohn- und Gewerbegebieten entstehenden Neuverkehre für sämtliche Verkehrsarten zu prognostizieren und die Auswirkungen auf die Umgebung abzuschätzen. Mit der Planung der Verkehrserschließung der Neuansiedlungen sollten verstärkt verkehrsberuhigte Quartiere gestaltet werden.

Der Stadtbezirk Aachen-Brand ist über die Trierer Straße und die Anschlussstelle der A 44 sehr gut an die Innenstadt bzw. an das überregionale Straßennetz angebunden. Insbesondere die Gewerbeeinrichtungen sind für den Wirtschaftsverkehr gut erreichbar. Damit verbunden ist aber auch eine hohe Verkehrsbelastung. Deshalb ist der Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, durch Maßnahmen der **Verkehrslenkung** auf den Hauptverkehrsstraßen zu bündeln.

- Mit Hilfe von auf den Schwerverkehr ausgerichteten Wegweisungen und Durchfahrtsverboten für Lkw ist zu verhindern, dass Wohnstraßen von Lkw zur Durchfahrt genutzt werden. Dementsprechend sind die Zufahrten zum Gewerbepark Brand auf der Freunder Landstraße und der Trierer Straße über die Debyestraße auszuschildern. Gewerblicher Schwerverkehr soll nur auf den direkten Zufahrten zum Gewerbegebiet zugelassen werden. Die Erschließung der Gewerbebestände in Brand sollte nur über die Debyestraße und die nördlichen Abschnitte der Nord- und Eilendorfer Straße erfolgen.

- Auf den südlichen Abschnitten der Nordstraße und Eilendorfer Straße sowie auf der Erberichshofstraße bestehen bereits Lkw-Verbote. Aufgrund der häufigen Verstöße dagegen sollte auf der Eilendorfer Straße das Lkw-Durchfahrtsverbot konsequenter ausgeschildert werden. Insbesondere aufgrund des in den Untersuchungen zur neuen Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf prognostizierten, ansteigenden Verkehrsaufkommens sind Maßnahmen zur Vermeidung von Lkw-Verkehr erforderlich.
- Wohnstraßen sollten grundsätzlich nur für Lieferverkehr sowie Ver- und Entsorgung der Anlieger freigegeben werden, was durch die Anordnung weiterer Tonnagebeschränkungen bzw. Lkw-Verbote erreicht werden kann.
- Durch verbesserte Ausfahrtmöglichkeiten aus den Wohngebieten auf die Trierer Straße können Entlastungen erreicht werden. Beispielsweise könnte die Ausfahrt aus dem Wohngebiet zwischen Marktstraße, Rombachstraße und Trierer Straße auf die Trierer Straße über die Kirchheidstraße auch in Fahrtrichtung Innenstadt möglich sein. Das setzt eine Umgestaltung des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage und Neuordnung auf der Trierer Straße voraus. Es werden damit Umwegfahrten vermieden und die Ausfahrten Heussstraße, Marktplatz und Hochstraße entlastet.

Mit den Maßnahmen der **Verkehrssteuerung** werden eine hohe Verkehrssicherheit, eine gute Aufenthaltsqualität und ein störungsfreier Verkehrsfluss gewährleistet.

- An den beiden Knoten der außerhalb Brands verlaufenden Debyestraße mit der Nordstraße und der Straße Gewerbepark Brand ist das Linksabbiegen aufgrund der starken Verkehrsströme aus den Gewerbegebieten Brand und Eilendorf von und zur Autobahnanschlussstelle Brand stark beeinträchtigt. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbeparks Brand wird der Verkehr noch anwachsen. Deshalb wird eine Ausstattung der Knoten mit einer Lichtsignalanlage empfohlen.
- Mit der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit kann in Wohnstraßen eine spürbare Verkehrsberuhigung erzielt werden. Für Straßen, die ausschließlich zur Erschließung von Wohnquartieren dienen und keinerlei Verbindungsfunktion besitzen, ist die Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereiche zu prüfen. Darüber hinaus sind verkehrsberuhigte Bereiche für besonders schützenswerte Straßenabschnitte, insbesondere im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten, empfehlenswert.
- An Hauptverkehrsstraßen, auf denen außerorts 70 km/h zugelassen sind, bestehen an einigen Stellen Konflikte zwischen dem Straßenverkehr und der anliegenden Nutzung, u. a. an der Einmündung des Indewegs in die Trierer Straße. Hier wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h empfohlen.
- Mit der Anordnung von Einbahnstraßenverkehr können ortsfremde Durchgangsverkehre in Wohngebieten reduziert bzw. eine Verkehrsberuhigung in sehr schmalen Straßen erreicht werden, u. a. in der Kolpingstraße und der Straße Auf der Eil. Da das ständige Ausweichen zwischen parkende Fahrzeuge und ggf. das Überfahren von Gehwegen weitestgehend vermieden wird, verbessert sich die Verkehrssicherheit und der Verkehr

wird flüssiger. Dadurch entfällt aber auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und es wird schneller gefahren. Aufgrund der notwendigen Umwegfahrten erhöht sich auch die Verkehrsleistung. Deshalb sind für die Einführung von Einbahnstraßenverkehr immer Einzelfallprüfungen erforderlich. Die Anordnung von Einbahnstraßenverkehr sollte jeweils in Verkehrsversuchungen erprobt und evaluiert werden.

- Nach Aussagen von Bürger:innen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung kommt es im konkreten Fall der Kolpingstraße und der Straße Auf der Ell zu erkennbaren Ausweichverkehren von den Hauptverkehrsstraßen. Infolge des Rückstaus auf der Freunder Landstraße an der Einmündung in die Trierer Straße wird der Knoten über die Kolpingstraße bzw. Auf der Ell umfahren. Dieser Durchgangsverkehr kann durch Sperrung der beiden Straßen in Richtung Nordstraße bzw. Ellerstraße vermieden werden. Ebenso kann ein Einbahnstraßenverkehr bei Problemen wie Gehwegbefahrung oder Behinderung des fließenden Verkehrs in Straßen mit sehr geringen Fahrbahnbreiten zur Verkehrsberuhigung und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.
- Mit überhöhter Geschwindigkeit fahrende Kfz sorgen in sensiblen Bereichen immer wieder für gefährliche Situationen. Insbesondere in der Umgebung von Schulen, Kinder- und Senioreneinrichtungen sind deshalb Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit in Form von zusätzlichen Beschilderungen bzw. Piktogrammen sowie von auf der Fahrbahn markierten Tempo-30-Abschnitten erforderlich. Ebenso ist dies auch zur Verdeutlichung der Kfz-Zufahrtsverbote wie z. B. am Vennbahnweg/Beckerstraße sinnvoll.
- An der Einmündung des Indewegs ist auf der Trierer Straße eine Mittelinsel als Querungshilfe angelegt. Da hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h beträgt sollten Kfz-Fahrer:innen aus beiden Fahrtrichtungen mit Verkehrszeichen 133-30 StVO für das mögliche Betreten der Fahrbahn von Fußgänger:innen sensibilisiert werden.
- Auf der Nordstraße und der Eilendorfer Straße wird das Durchfahrtsverbot für Lkw jeweils nur am Anfang und am Ende des betreffenden Abschnittes durch Verkehrszeichen-Nr. 253 "Verbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t" ausgewiesen. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kraftfahrzeugführer:innen und der Wirksamkeit der Anordnung sollte diese Beschilderung an den dazwischen liegenden Knotenpunkten wiederholt werden.
- Am Straßenzug Marktplatz/ Marktstraße/Wolferskaul ist die Ausschilderung des Übergangs von der Tempo-30-Zone in die Fahrradstraße durch das Verkehrszeichen 274.2 (Ende einer Tempo-30-Zone) hinsichtlich der erlaubten Höchstgeschwindigkeit missverständlich. Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Tempo-30-Zone in eine Fahrradstraße übergeht. Stattdessen sind gemäß VwV-StVO die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.
- Durch den Alltagsverkehr sowie den Bring- und Abholverkehr kommt es im Bereich von Schulen immer wieder zu Konflikten zwischen zu Fuß gehenden Kindern und fahrenden sowie ein- und ausparkenden Pkw. Zur Vermeidung derartiger Situationen ist zu prüfen, ob vor den Zugängen zu Schulen verkehrsberuhigte Bereiche in Form von sogenannten

„Schulstraßen“ eingerichtet werden können (siehe nähere Erläuterungen zum Instrument der Schulstraßen in Kapitel 7.2.2)

- Die Wirkung der verkehrsrechtlichen Anordnungen ist sehr stark von ihrer Befolgung durch die Verkehrsteilnehmer abhängig. Den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ist zu entnehmen, dass gegen einige der Anordnungen häufig verstoßen wird. Besonders oft wurden in Wohnstraßen Verkehrsverstöße wie das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, die Missachtung der Vorfahrt an gleichrangigen Knoten, die Befahrung von Gehwegen bei Gegenverkehr bzw. an Engstellen, das Parken im eingeschränkten Halteverbot bzw. auf Rad- und Gehwegen oder die Durchfahrt von Lkw trotz Durchfahrtsverbot beschrieben. Zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin ist eine effektive Verkehrsüberwachung notwendig. Auch in Wohnstraßen sind verstärkt Geschwindigkeitskrollen mit stationären und mobilen Anlagen durchzuführen. Diese, mit einer Ahndung der Verstöße verbundenen Kontrollen sollten kombiniert werden mit der Aufstellung von Dialog-Displays, die den Kraftfahrzeugführern die gefahrene Geschwindigkeit digital anzeigen, insbesondere im Bereich von Schulen, Kinder- und Senioreneinrichtungen. Ebenso ist eine intensivere Überwachung der Durchfahrts-, Park- bzw. Halteverbote erforderlich.

Weiterhin ist die **Straßeninfrastruktur** an die zu erwartenden Verkehrsströme anzupassen.

- Aufgrund von weiteren Ansiedlungen im Gewerbepark Brand ist mit einem stetigen Anwachsen des Güterverkehrs in diesem Bereich zu rechnen. Um eine weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs im angebauten Teil der Nordstraße zwischen Brander Heide und Trierer Straße zu verhindern, ist der Knotenpunkt Nordstraße/ Gewerbepark Brand/ Brander Heide gemäß vorliegender Planung umzubauen. Mit der geplanten Veränderung der Knotenpunktgeometrie soll u. a. das Rechtsabbiegen für Lkw aus dem Gewerbepark in den südlichen Abschnitt der Nordstraße unterbunden werden.
- Für die Trierer Straße sollte langfristig im Sinne der Verkehrswende eine Verringerung von vier auf zwei Fahrspuren geprüft werden. Mit der angestrebten Verlagerung von Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird zukünftig eine Umverteilung von Verkehrsflächen möglich. Die freiwerdenden Flächen bieten dann den notwendigen Platz für Busspuren, ausreichend große Haltestellenbereiche, komfortable Radfahrstreifen, Lieferparkzonen oder Grünstreifen. Vor der baulichen Umsetzung der Maßnahme sollte ein Verkehrsversuch mit Fahrbahnmarkierungen zur Erprobung des Verkehrsablaufes und Untersuchung der Auswirkungen durchgeführt und evaluiert werden.
- Von den Anwohner:innen wird häufig die zu hohe Geschwindigkeit einzelner Kraftfahrzeuge trotz Anordnung von Tempo 30 und die Missachtung von gleichrangigen Einmündungen an Knoten ohne Hauptstraßenbeschilderung bemängelt, u. a. an der Kolpingstraße. Um dies zu verhindern, empfiehlt sich eine Plateaupflasterung des gesamten Kreuzungsbereiches. Diese gut sichtbare und spürbare Fläche trägt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer:innen und zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit bei und sorgt somit für eine Verkehrsberuhigung. Da jedoch die vom

ÖPNV befahrenen Strecken ausgeschlossen werden sollten, eignen sich nur wenige Knotenpunkte für eine solche Maßnahme, u. a. sollte dies für die Knoten Ellerstraße / Dr.-Josef-Lamby-Straße und Kolpingstraße / Dr.-Josef-Lamby-Straße geprüft werden.

- Eine Verkehrsberuhigung kann unter anderem durch gezielte Fahrbahnverengungen zur Vermeidung von Begegnungsverkehr (z. B. an der Nordstraße), an Schlüsselstellen wie sensiblen Querungen (Schulweg, Vennbahnweg) oder am Beginn von Durchfahrtsverboten (Eilendorfer Straße Höhe Firma Gade Boote) erzielt werden. Weiterhin sollten Engstellen an Einmündungen in Form von Gehwegvorstreckungen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse eingerichtet werden. Auch mit Versätzen in der Linienführung durch wechselseitiges Parken in Wohngebietsstraßen wird die Fahrgeschwindigkeit verringert und somit eine Entschleunigung des Verkehrs bewirkt.
- Die Einrichtung von Querungshilfen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen, u. a. zum Erreichen von Bushaltestellen auf der gegenüberliegenden Straßenseite, trägt ebenfalls zu einer Entschleunigung des Kfz-Verkehrs bei. Es ist jeweils für den Einzelfall zu prüfen, ob Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlagen die geeigneten Lösungen sind (vgl. Kapitel 6.1).
- An der Bushaltestelle Schulzentrum in der Schagenstraße wurden häufig gefährliche Überholmanöver beobachtet. Pkw fahren an den haltenden Bussen vorbei, indem sie die vor der Mittelinsel markierte Sperrlinie überfahren und zum Teil sogar die Gegenfahrbahn an der Mittelinsel befahren. Diese sehr gefährlichen Manöver könnten durch Installation von flexiblen, sich selbstaufrichtenden Mini-Baken auf der Sperrlinie unterbunden werden.

Als ein wesentliches Problem des **ruhenden Verkehrs** in Aachen-Brand wurde das Abstellen von Pkw im öffentlichen Straßenraum und die damit verbundenen Behinderungen des Verkehrsflusses festgestellt. Folgende Maßnahmen zahlen auf die Steuerung und Lenkung des ruhenden Verkehrs ein:

- Eine Minderung dieser Behinderungen kann durch gezielte Parkverbote an problematischen Engstellen erreicht werden.
- Ein großzügiges, kostenloses Parkraumangebot schafft einen Anreiz zur Pkw-Nutzung. Mit einer Parkraumbewirtschaftung z. B. durch Parkdauerbeschränkung, Parkgebühren oder Beschränkung auf bestimmte Nutzerkreise, kann das Kfz-Aufkommen gesteuert werden. Zur Steuerung des ruhenden Verkehrs in der näheren Umgebung von Handelseinrichtungen sollte schrittweise das gebührenpflichtige Parken eingeführt werden. Zunächst im Umfeld des Marktplatzes, da hier ein erhöhter Parkdruck besteht. Ebenso sollte in Ergänzung zum gebührenpflichtigen Parken an der Trierer Straße auch deren Umfeld bewirtschaftet werden. In den Nebenstraßen ist dann das gebührenpflichtige Parken mit Anwohnerparken zu kombinieren. Die flächendeckende Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Brand ist nicht erforderlich.

- In Wohnstraßen mit geringer Straßenbreite bestehen Probleme bei Gegenverkehr und dem Einsatz von Linienbussen, Rettungsfahrzeugen sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeugen. Um diese Situationen zu vermeiden, sollte für das Parken auf der Fahrbahn nur einseitiges Parken in markierten Parkzonen erlaubt werden. Die Nutzung von Stellplätzen am Fahrbahnrand sollte verstärkt mit der Markierung von Stellplätzen geregelt werden. Durch die Markierung wird eindeutig festgelegt, wo geparkt werden darf. Es sollte generell nur noch das Parken in markierten Parkzonen auf der Fahrbahn zugelassen werden. Damit kann eine höhere Disziplin im ruhenden Verkehr durchgesetzt sowie das Parken in Kurven- und Kreuzungsbereichen und vor allem das illegale Gehwegparken minimiert werden. In der näheren Umgebung von Schulen sollten generell in eng begrenzten Bereichen Park- und Halteverbote angeordnet werden. Elternhaltestellen können den Bring- und Abholverkehr entzerren. Diese sind jedoch in einer Entfernung von mindestens 250 m von der Schule einzurichten.
- Aufgrund von parkenden Kraftfahrzeugen in der Nähe von Kreuzungsbereichen sind die Sichtbeziehungen, insbesondere für Kinder, an vielen Knotenpunkten beeinträchtigt. Hier sollte in angrenzenden Straßenabschnitten ein Parkverbot angeordnet werden. Dieses sollte sowohl durch Beschilderung als auch durch Fahrbahnmarkierungen gekennzeichnet werden. Alternativ könnten bei ausreichender Straßenbreite Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen eingebaut werden.
- Häufig werden Behindertenparkplätze bzw. andere auf Personengruppen beschränkte Parkplätze missbräuchlich genutzt. Das beruht aber nicht immer auf vorsätzlichem Fehlverhalten, sondern die besondere Bestimmung dieser Stellplätze ist oft nur schwer erkennbar. Deshalb sind diese Stellplätze durch Beschilderung und Fahrbahnmarkierung gut erkennbar zu kennzeichnen.
- Infolge der hohen Pkw-Besitzquote müssen mit hohem Aufwand große Flächen für den ruhenden Verkehr vorgehalten werden. Durch die verstärkte Nutzung von Carsharing-Angeboten könnte die Pkw-Besitzquote und damit der Bedarf an Parkraum verringert werden. Demgemäß sollte die Erweiterung von Carsharing-Angeboten in Aachen-Brand durch die Stadtverwaltung unterstützt werden.
- An größeren Parkplätzen mit hoher Verweildauer, z. B. an der Schwimmhalle, am Friedhof oder an der Heusstraße, sollte bedarfsgerecht Elektroladeinfrastruktur für Pkw sowie an geeigneten Standorten auch für Fahrräder bereitgestellt werden. Die Stadtverwaltung sollte diesen Prozess langfristig unterstützen.
- Für einzelne Bereiche des Siedlungsgebietes sind partielle Parkraumkonzepte zu entwickeln. Für Neubaugebiete sollten im Rahmen der Bauleitplanung verkehrsberuhigte Quartiere gestaltet und dabei die für den ruhenden Verkehr erforderlichen Flächen durch Quartiersgaragen mit mehreren Ebenen reduziert werden.
- Aber auch in den Bestandsgebieten ist zur Neuorganisation des flächenintensiven Parkraums ein Parkraummanagement einzuführen, das auf die Verlagerung des ruhenden

Kfz-Verkehrs aus dem öffentlichen Straßenraum hin zu privaten Stellplätzen oder Quartiersgaragen orientiert. Damit können Straßenräume zugunsten der Nahmobilität neu aufgeteilt werden. Es ist deshalb notwendig, potenzielle Flächen für Quartiersgaragen auszuwählen und langfristig zu sichern. Darüber hinaus könnten Quartiersmobilstationen mit Zusatzangeboten wie z. B. sichere Fahrradabstellanlagen, Ladestationen und unterschiedliche Sharing-Angebote entstehen.

- An einigen größeren Parkplätzen bestehen Probleme mit den Zu- bzw. Abfahrten, mit der inneren Erschließung und Verkehrssicherheit (z. B. am Vennbahncenter) sowie mit den Kapazitäten (z. B. an der Schwimmhalle). Hier wird empfohlen, diese Anlagen zu überprüfen und partielle Parkraumkonzepte mit dem Ziel zu entwickeln, die Umgebung der Anlagen nicht durch den zu- und abfließenden Verkehr zu überlasten und bei der inneren Erschließung (z. B. Schwimmhalle) auch die zahlreicher werdenden Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen. Mit Parkzeitbeschränkung bzw. Bewirtschaftung können Kapazitätsengpässe gemindert werden.

6.5 Vernetzte und geteilte Mobilität

Die **Förderung geteilter Mobilitätsangebote** zielt auf eine Anreicherung des „konventionellen“ ÖPNV-Angebots mit – möglichst miteinander vernetzten – Dienstleistungen der Shared Mobility ab. Sie ermöglicht den Menschen, unabhängig vom persönlichen Eigentum bspw. (E-)Autos, (E-)Fahrräder, (E-)Lastenräder, E-Motorroller oder E-Tretroller (E-Scooter) anlassbezogen und spontan anzumieten. Primär soll ein solch multimodales Verkehrsdienstleistungsangebot, das auch als „Mobility as a Service (MaaS)“ bezeichnet wird, eine reizvolle Alternative zur privaten Pkw-Nutzung darstellen. Die Ausgestaltung und Abstimmung eines MaaS-Systems wird durch die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten sowie die integrierte Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeit mittels digitaler Endgeräte charakterisiert¹⁸.

Die konkreten städtischen bzw. bezirklichen Handlungsmöglichkeiten liegen im Hinwirken auf eine **räumliche Ausweitung und Diversifizierung der Angebotspalette von Shared-Mobility-Diensten**: Zum einen ist die Integration von E-Lastenrädern in das bereits vorhandene Velocity-Angebot zu empfehlen. Zum anderen sollten Bikesharing-Angebote im Sinne des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) z. B. auch Spezialräder für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen umfassen [43, 44].

Wie im Kapitel 2.6 herausgestellt wurde, steht den Menschen in Aachen-Brand bereits an drei Standorten ein Carsharing-Angebot und an vier Standorten das Velocity Bike- bzw.

¹⁸ Die technische Grundvoraussetzung hierfür sind standardisierte Schnittstellen, die die Integration verschiedener Anbieter ermöglichen. Eine diesbezügliche Initiative treibt das Land Nordrhein-Westfalen unter der „ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW“ voran. Nähere Informationen siehe: digitale-mobilitaet.nrw/ und www.kcd-nrw.de/oepnv-digitalisierungsoffensive-nrw.html

Pedelecsharing-Angebot zur Verfügung. Die Bedienung weiterer Standorte ist ein bedeutender Stellhebel, um die Nutzungshürden für solche Angebote zu senken, denn elementar für die Attraktivität und den Komfort der Nutzung dieser geteilten Verkehrsmittel sind die wohnortnahen Verfügbarkeiten wie auch zielortnahe Rückgabemöglichkeiten. Mit diesem räumlichen Aspekt ist das zweite Handlungsfeld, die **räumliche Konzentration und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten**, angesprochen.

Die hierunter zu verstehenden verkehrsinfrastrukturellen Verknüpfungsanlagen dienen dem übergeordneten Ziel einer reibungslosen Umsteige Verbindung auf einem Weg (vgl. Kapitel 5.6), haben jedoch unterschiedliche Primärzwecke: Während Bike and Ride- bzw. Park and Ride-Anlagen die spezifische Kombination des öffentlichen Personenverkehrs mit dem privaten Fahrrad respektive Pkw fördern, stellen Mobilstationen multimodale Hubs dar, die nicht zwingend an Zugangspunkten zum ÖPNV lokalisiert sein müssen und demgegenüber auch die Sharing-Angebote von Privatbetreibern bereithalten.

Bike and Ride-Anlagen (B+R) bedienen die Schnittstelle von öffentlichem Personenverkehr – in Aachen-Brand: Busverkehr – und dem privaten Fahrrad. Jene Fahrradabstellmöglichkeiten können allgemein in unterschiedlichsten Varianten realisiert werden (z. B. Fahrradparkhaus, Sammelschließanlage, Fahrradgarage, frei zugängliche Fahrradabstellbügel). Für Aachen-Brand stellen die derzeit angebotenen Fahrradabstellbügel die geeignetste Variante da. Im Falle der Ergänzung des bisherigen Angebots sowie einer Aufwertung der aktuell schon vorhandenen Anlagen sollte die Installation einer Überdachung (wie bereits an der Haltestelle Ringstraße vorzufinden) sowie eine Beleuchtung dringend empfehlenswert. Neben einer adäquaten Kapazitätsbemessung für frei zugängliche Abstellanlagen auch die Installation diebstahl- und vandalismusgeschützter Abstellanlagen zu erwägen. Neben der rein infrastrukturellen Ausstattung von B+R-Anlagen ist auch die Qualität des Busangebots von maßgeblicher Bedeutung.

Park and Ride-Anlagen (P+R) ermöglichen Umsteigeverbindungen zwischen dem Pkw und dem öffentlichen Personenverkehr. Im Falle einer Verortung im äußeren Bereich des Bezirks Brand wird das Bezirkszentrum bzw. insbesondere die Trierer Straße von Pkw-Durchgangsverkehr entlastet. Ein konkreter Standort für eine **P+R-Anlage in Brand** sollte geprüft werden. Die Errichtung eines P+R-Parkplatzes im südöstlichen Bereich der Trierer Straße, bspw. zwischen den Hausnr. 864 und 886, hätte den gewichtigen Vorteil, dass die umsteigenden Arbeitspendler:innen nicht mit ihrem privaten Pkw durch Brand fahren würden, sondern zuvor bereits in den Bus umsteigen. Unabhängig vom konkreten Standort gilt – ebenso wie für die B+R-Anlagen –, dass eine essenzielle Voraussetzung für die Akzeptanz einer solchen Umsteigemöglichkeit ein hochwertiges ÖPNV-Angebot (mindestens 10-Minuten-Takt und Sitzplatzgarantie) sowie ein kurzer, komfortabler und sicherer Fußweg vom Parkplatz zur Haltestelle sind.

Mobilstationen zeichnen sich gegenüber herkömmlichen ÖPNV-Zugangs- und Verknüpfungspunkten durch einen erhöhten Bedeutungs-, Gestaltungs- und Funktionsanspruch aus. Mit dieser Bereitstellung eines standörtlich optimal aufeinander abgestimmten Verbundsystems verschiedener Verkehrsangebote und Zusatzservices attraktivieren Mobilstationen umweltfreundliche, vernetzte Mobilitätsmuster als Alternative zur Nutzung eines privaten Pkw [19, 47]. Aus diesem Grunde verfolgt das Land Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit den drei Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW das Ziel, ein landesweit flächendeckendes Mobilstationen-Netz zu errichten – und zwar auch an Bushaltestellen oder gar Standorten ohne jeglichen Anschluss ans ÖPNV-Netz (Quartiersmobilstationen) [47].

Die **konkrete Auswahl der Ausstattungskomponenten** wird stationsspezifisch je nach räumlicher Lage, örtlichen Gegebenheiten (z. B. Flächenverfügbarkeit) und lokalspezifischen Bedürfnissen potenzieller Nutzer:innen vorgenommen. Im Handbuch Mobilstationen des Zukunftsnetz Mobilität NRW werden verschiedene Mobilstationen-Typen unterschieden, für die sich jeweils eine gewisse Zusammenstellung von Mobilstationen-Elementen empfiehlt [47]. Speziell für Aachen-Brand erscheinen besonders die Quartiersmobilstationen als geeigneter Mobilstationen-Typ: Sie weisen keinen Anschluss an das Netz des öffentlichen Personenverkehrs auf, sondern sind direkt in Wohngebieten oder Gewerbebeständen lokalisiert. Dort stellen sie jeweils eine vielfältige Mobilitätsangebotsversorgung für die unmittelbare Umgebung sicher. Quartiersmobilstationen dienen primär als Anlaufstelle bzw. finale Zielstation für jene Wege, die in den direkt umgebenden Gebieten beginnen oder enden. Mit ihrer wohn- bzw. zielortnahen Lage sowie der digitalen Integration all dieser Angebote (z. B. per App) stellen sie einen Anreiz dar, situativ das passende Verkehrsangebot auszuwählen und von einer reinen Auto-Nutzung abzusehen.

Allgemein wird das Potenzial von Mobilstationen nur dann ausgeschöpft, wenn ein möglichst dichtes Netz an Mobilstationen-Standorten gewoben ist. Hier wird deutlich, dass eine alleinige Initiative des Aachener Stadtbezirks Brand wenig erfolgversprechend ist, sondern vielmehr auf gesamtstädtischer Ebene – oder besser noch: in der Städtereion Aachen – ein strategisches und koordiniertes Vorgehen zu Errichtung eines städtischen bzw. regionalen Mobilstationen-Netzes erfolgen muss. Diesbezügliche Bestrebungen bestehen seit dem Jahr 2022 im Zuge des Netzwerkes NEMORA (Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen). Konkret dient eine hohe Konzentration von Mobilstationen speziell der Bereitstellung von Angeboten der Shared Mobility, z. B. stationsgebundenen (E-)Bike-, (E-)Car-, (E-)Motor- und (E-)Tretroller-Sharingsystemen. Erst ein dichtes Netz von relativ nah beieinander gelegenen Mobilstationen erlaubt die flexible Anmietung und Abgabe der ausgeliehenen Fahrzeuge in einem für die/den Nutzer:in zumutbaren wie auch für den Anbieter wirtschaftlich zu betreibenden Areal.

Und nicht zuletzt sei auch auf das NRW-weit angestrebte Mobilstationen-Design verwiesen [47, S. 7]. Dieses gewährleistet einen hohen Wiedererkennungswert und eine damit verbundene Erwartungshaltung seitens der Nutzer:innen hinsichtlich verlässlichen Ausbau- und Qualitätsstandards.

6.6 Mobilitätsmanagement

Wie in Kapitel 2.6.3 dargestellt, verfügt die Stadt Aachen über verschiedene Programme und Konzepte zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Rahmen des Mobilitätsmanagements im Stadtgebiet sowie in der StädteRegion Aachen. Sowohl Inhalte als auch Partnernetzwerke werden ständig durch die Stadt weiterentwickelt. Von den aufgebauten Strukturen und Netzwerk profitiert der Bezirk Aachen-Brand in großem Maße. Die Maßnahmenbereiche im Mobilitätsmanagement, die in diesem Mobilitätskonzept zur Zielerreichung identifiziert wurden, beziehen sich deswegen insbesondere auf Maßnahmen des kommunalen, des schulischen sowie zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements.

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements werden im Sinne der Nachfrageorientierung lokale Beteiligte wie Unternehmen, Schulen, Vereine, Verbände und Initiativen wie auch das Meinungsbild der Bürger:innen in die Ausgestaltung von Angeboten einbezogen. Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements in Brand ist der informierende Ansatz, der die Information, Beratung und Schaffung von Anreizen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens in den Mittelpunkt rückt.

- **Ressourcen für Mobilitätsmanagement im Bezirk „Mobilitäts-Büro Brand“ schaffen:** Das Mobilitätsmanagement soll ein fester Bestandteil auf Bezirksebene sein, zum Beispiel mithilfe eines „Mobilitätskoordinators“ in der Bezirksverwaltung: Ziel ist die Initiierung und Koordination von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement im Bezirk. Der Koordinator kann verantwortlich sein für Vernetzung und Zusammenarbeit der Akteure im Bezirk, Verwaltung und mobilitätsrelevanten Stakeholdern, z. B. Schlüsselpersonen der Zielgruppen, z. B. Kinder und Jugendliche, Pendler, Betriebe, Standorte, etc. sein. Der „Mobilitätskoordinator“ soll in die Strukturen der Stadtverwaltung eingebunden werden, damit Maßnahmen auch bezirksübergreifend koordiniert werden. Teil des bezirklichen Mobilitätsmanagements kann ein Informations- & Beratungsangebot umfassen. Bei der Beratung zu Mobilitätsangeboten sollte auf bestehende Strukturen und Netzwerke des städtischen Mobilitätsmanagements im Bezirk zugegriffen werden. Informationen zu Angeboten und Services nachhaltiger Mobilität ist über die Bezirksverwaltung bereitzuhalten, ggf. ist ein/e Ansprechpartner:in (siehe „Mobilitätskoordinator“) zu benennen. Ansprechpartner:innen stellen Informationen zur Nutzung von Mobilitätsangeboten zur Verfügung und stellen ggf. Kontakte zu den städtischen Mobilitätsmanagern für Beratungen her. Schulungen / Trainings zur Buchung von Carsharing bzw. Bikesharing-Angeboten könnten ebenfalls interessierten Bürger:innen angeboten werden. Ein weiterer Bestandteil des bezirklichen Mobilitätsmanagements kann die Fortführung eines Planungsdialogs „Mobilität in Brand“ im Akteursnetzwerk umfassen. Zur Fortsetzung des im Rahmen

des Mobilitätskonzepts geschaffenen Planungsdialogs ist ein Akteur:innen-Gesprächsformat in Brand mit Akteuren mit anlassbezogenen Austauschmöglichkeiten zu etablieren. Das Programmbüro „Aachen clever mobil“, das federführend das betriebliche Mobilitätsmanagement in der Stadtregion Aachen vorantreibt, führt regelmäßig Themen-Meetings mit Themenwünschen der teilnehmenden Arbeitgebenden durch. Dieses Vorgehen könnte analog für Akteure und Multiplikatoren in den Bezirken angeboten werden.“

- **Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Bezirksverwaltung:** Betriebliches Mobilitätsmanagement ist die zielgruppen- und standortspezifische Teilstrategie des kommunalen Mobilitätsmanagements. Die Stadt Aachen hat im Rahmen der Vorbildfunktion bereits an einzelnen Verwaltungsgebäuden überdachte und abschließbare Radabstellanlagen geschaffen. Die Bezirksverwaltung Brand kann im Rahmen des bezirklichen Mobilitätskonzepts ebenfalls mit dem (sichtbaren) Ausbau von nachhaltigen Mobilitätsangeboten ein Zeichen nachhaltiger Mobilität vor Ort setzen. Von diesen Angeboten profitieren auch die Bürger:innen Brands. Konkret können die vorhandenen Anlagen am Karl-Küpper-Platz (Ladestation, Fahrradständer) um Carsharing und Bikesharing erweitert werden. Alternativ bietet sich dafür die Straße am Marktplatz an (Stichstraße auf Höhe St. Donatus) (siehe Maßnahme „Errichtung von Mobilstationen“).
- Weiterhin empfiehlt sich, das bezirkliche Mobilitätsmanagement durch weitere **Dialog- und Beteiligungsformate** kontinuierlich weiterzuentwickeln. Die Aufgeschlossenheit der Brander:innen zu Themen der Mobilität kann gefördert werden durch Aktionen / Wettbewerbe (Stadtradeln), die Mobilität vor Ort erlebbar machen und Informationen weitergeben. Zum Beispiel können „neue“ Mobilitätsangebote ausprobiert werden, z. B. Lastenfahrrad, Elektroräder, Carsharing. Dies kann im Rahmen von aufsuchenden Aktionen stattfinden, z. B. auf Veranstaltungen in Brand, an Markttagen, vor dem Supermarkt oder aber durch zielgruppenspezifische Aktionen erfolgen (siehe „Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen“, „betriebliches Mobilitätsmanagement“). Zum Beispiel können Mobilitätstage / Festivals / Exkursionen / Workshops, z. B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche (Stadtradeln) angeboten werden. Es kann auf bestehenden Angeboten aufgebaut werden, z. B. „Pedelec-Testwochen“ die „Mobilitäts-Testwochen“ (beide unter dem Dach der IHK Aachen) und in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren durchgeführt werden. Für die Ankündigung der Aktionen sollten Informationskanäle mit großer Reichweite im Bezirk genutzt werden. Für die dauerhafte Kommunikation und Beteiligung bietet es sich an Informations- und Austauschformate zu etablieren, die auf bestehenden städtischen Systemen aufbauen und ggf. weiterentwickelt werden, z. B. der städtische „Mängelmelder“. Folgende Funktionen sind für die Online-Beteiligung von Bürger:innen und Stakeholdern wichtig: Zugang zu internen und externen mobilitätsrelevanten Informationen, Teilen von Umfragen, Ankündigung und Anmeldung zu Veranstaltungen (z. B. Austausch im Netzwerk, Vorstellung Planungen, Aufruf zur

Mitwirkung) und Rückmeldungsmöglichkeiten der Bürger:innen zu Planungen mit Weiterleitung in die Fachbereiche der Verwaltung.

- **Aktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit** für verschiedene Zielgruppen zahlen auf die Verkehrssicherheit als ein wichtiges verkehrliches Ziel in dem Mobilitätskonzept ein. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW verfügt über eine Sammlung von möglichen Aktionen zu dem Thema Verkehrssicherheit, inklusive ausleihbarem Material, z. B. Überschlagssimulator, Alterssimulationsanzug mit deren Hilfe das Bewusstsein der Bürger:innen für Verkehrssicherheitsthemen verbessert werden kann. Große sichtbare Kampagnen sind dabei genauso wirksam wie kleine Aktionen vor Ort. Die Aktionen können mit verschiedenen Partnern wie Polizei, Verkehrswacht, ADFC, VCD begleitet werden. Die finanzielle Unterstützung von Aktionen ist im kleinen Kreis durch das Verkehrsministerium NRW möglich. Die Koordination der Aktionen sollte über den Aktionsplan Verkehrssicherheit der Stadt Aachen erfolgen.

Das schulische Mobilitätsmanagement dient der Förderung der eigenständigen und aktiven und sicheren Mobilität zu den Grund- und der städtischen Gesamtschule in Brand. Das schulische Mobilitätsmanagement ist als Prozess zu verstehen, um mit den relevanten Akteuren vor Ort Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Information sowie Bildung und Erziehung umzusetzen und weiterzuentwickeln.

- **Verbesserung der Sichtbeziehungen auf Schul- und Kindergartenwegen:** Beseitigung von Sichthindernissen (z. B. Pflanzenbewuchs, Mülltonnenfalschparker) insbesondere auf niedriger Höhe. Verbesserung von Sichtbedingungen an Kreuzungen durch vorgezogene Seitenräume. Dies gilt insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Kindergärten und Schulen. Konkrete und ggf. saisonale Situationen wie z. B. Pflanzenbewuchs, Mülltonnen auf Geh- und Radwegen können durch einen, allen Akteuren und Bürger:innen zur Verfügung stehenden und bekannten, Mängelmelder benannt werden
- **Beseitigung von baulichen Hindernissen auf Schul- und Kindergartenwegen:** Auf einigen Geh- und Radwegen werden Kinder und Jugendliche auf Schulwegen durch Schilder oder Poller in ihrer Bewegung und Sicht eingeschränkt. Zum Beispiel fahren Autos zu schnell über den Zebrastreifen an der Niederforstbacher Straße (Ecke Wolferskaul), bei gleichzeitiger Sichtbehinderung durch Hecken. Gefahrenstellen können durch Akteure des schulischen Mobilitätsmanagements erhoben und benannt werden.
- **Einrichten von Elternhaltestellen an Schulen und Verlegen von Elternhaltestellen aus dem direkten Schulumfeld:** In verschiedenen Beteiligungsformaten im Mobilitätskonzept Aachen-Brand wird berichtet, dass Eltern, die Ihre Kinder mit dem Pkw bringen und unkontrolliert unmittelbar vor den Grundschulen absetzen. Ausgewiesene Haltestellen für das Absetzen von Kindern im Bereich von Grundschule sind eine gute Möglichkeit, um Hol- und Bringverkehre zu organisieren und unkontrolliertes Halten und Nutzungskonflikte im unmittelbaren Eingangsbereich von Schulen zu minimieren. Die Elternhaltestelle sollten so weit von Schule entfernt sein, dass zusätzliche Pkw-Fahrwege (insbesondere in die Marktstraße, Schagenstraße, Karl-Kuck-Straße) vermieden und die

Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Schulumfeld maximiert wird. Aus diesem Grund sollten Elternhaltestellen zwischen 250 m und 1.000 m von der entsprechenden Schule entfernt sein. Es ist zu prüfen, ob einzelne Parkplätze umgewidmet werden können. Der Parkplatz ist als Elternhaltestelle zu beschildern und Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Halteverbot, möglich zeitlich beschränkt) (siehe Maßnahmen Kfz-Verkehr) zu nutzen. Die Einrichtung von Elternhaltestellen sollte im Vorfeld z. B. durch ein städtisches Mobilitätsprojekt begleitet werden.

- **Senkung Kfz-Geschwindigkeit vor Schulen und Kindergärten:** Im Rahmen der Bürger:innen-Beteiligung gab es Rückmeldungen zu Gefahrenstellen durch starken und schnellen Pkw-Verkehr vor Schulen und Kindergärten. Zum Beispiel wird das Verkehrsschild „Achtung Kinder“ vor der Kindertagesstätte auf der Freunder Landstraße aus Sicht der Eltern nicht ausreichend wahrgenommen. Zielführend ist die Senkung der Kfz-Geschwindigkeit durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z. B. Mittelinseln / Mittelstreifen, Fahrbahneinengungen) im unmittelbaren Umfeld von Schulen und Kindergärten (siehe Maßnahmen Kfz-Verkehr).
- **Verkehrssicherheit stärken und überwachen, insbesondere zu Schulanfang- und -endzeiten:** Im Rahmen der Beteiligung wurde zurückgemeldet, dass insbesondere zu Schulanfangs- und -endzeiten das unmittelbare Schulumfeld der Grundschulen der Marktschule und Karl-Kuck-Grundschule sowie der städtischen Gesamtschule Brand gekennzeichnet sind durch komplexe und unübersichtliche Verkehrssituationen. Schülerlotsen zu Schulanfangszeiten werden an der Karl-Kuck-Schule gut angenommen. Zur weiteren Unterstützung der Sicherheit der Kinder, können folgende Maßnahmen zur Sichtbarkeit, Strukturierung des Verkehrsraums und Warnung anderer Verkehrsteilnehmer:innen einen Beitrag leisten:
 - Ehrenamtliche Schulweghelfer für Grundschulen insbesondere Marktschule und Karl-Kuck-Schule und Gesamtschule Brand¹⁹ auch zu Schulendzeiten
 - Polizeipräsenz schaffen
 - Dialogdisplay im Schulumfeld aufstellen
 - Aufmerksamkeitslenkende Objekte in Annäherungsbereichen vor Gefahrenstellen (z. B. Sondermarkierungen, Figuren)
 - Anbringen von Verkehrsspiegeln an Ein- und Ausfahrten im unmittelbaren Schulumfeld
- **Mobilitätsbildung als Bestandteil des Schul-Curriculums:** Durch die Stadtverwaltung werden bereits gemeinsam mit den Akteuren von Schulen und Kindergärten verschiedene Sicherheitsaktionen und -trainings an Schulen durchgeführt. Schulwegpläne liegen für die Grundschulen in Brand in aktueller Fassung (Mai 2022) vor. Für die städ-

¹⁹ https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/bildung/schulen/schulen_aachen_schuelerlotsen/index.html |
Abruf am 10.02.2023

tische Gesamtschule gibt es einen Radwegeplan. Die Inhalte des Schulwegplans müssen Eltern wie Kindern Jahr für Jahr neu vermittelt werden. Zudem ist die Evaluation der Schulwegpläne in einem festen Turnus vorzusehen [02]. Für die systematische Vermittlung von Wissen und Kompetenzen für eine sichere und nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr in Aachen-Brand soll Mobilitätsbildung ein fester Bestandteil des Schul-Curriculums sein. Ein im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erfolgreich umgesetzter Projektbestandteil war ein "Mobilitätscheck" an der Gesamtschule Brand - eine von Lehrer:innen angeleitete Erhebung von Gefahrenstellen, gemeinsamen Begehungen der Gefahrenstellen und Erarbeitung von Lösungsvorschlägen. Im Rahmen von Workshops und standardisierten Unterrichtseinheiten können Gefahrenstellen altersgerecht erhoben, Mobilitätskompetenzen erworben und das eigene Verhalten reflektiert werden.

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement: Von Maßnahmen des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements profitiert insbesondere eine Teilgruppe der Menschen, die sich in Brand aufhalten und bewegen. Die zu adressierenden Zielgruppen verfügen dabei über spezifische Wegeanlässe oder -ziele, aufgrund von körperlichen oder geistigen Einschränkungen oder aufgrund von spezifischen Anforderungen an Infrastruktur und Mobilitätsangeboten in verschiedenen Lebensphasen (Familien mit Kleinkindern, Jugendliche, Senioren).

Sowohl in Online-Beteiligungsformaten als auch Veranstaltungen vor Ort wurden Gefahrenstellen benannt, die eine größere Bedeutung im Bezirk haben. An solchen Orten können **temporäre Mobilitätsaktionen** (im Sinne einer öffentlichen Versammlung bzw. Sondernutzung) helfen ein Problemverständnis zu vermitteln und Verhaltensänderungen zu bewirken. Eine mögliche Maßnahme ist zum Beispiel die Sperrung der Marktstraße an einem Markttag oder für eine Veranstaltung. Um zum einen auf die Rückmeldungen der Bürger:innen zu reagieren und zum anderen eine Verbesserung der Situation herbeizuführen, könnten im Rahmen von Experimentierräumen, z. B. Spielstraßen, Parklets oder temporären Aktionen in einem begrenzten räumlichen und zeitlichen Umfang, z. B. autofreie Tage oder Parking Day Veränderungen erprobt werden. Auch Parklets, die auf einen Parkstand beschränkt sind, oder aber für einen längeren Zeitraum bleiben, sind wirkungsvolle, zeitlich beschränkte Maßnahmen, um verkehrliche Veränderungen erlebbar und vorstellbar zu machen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet dazu im Rahmen des Projekts "Stadtterrassen" modulare Stadtmöbel zum Ausleihen an. Der Bezirk erhält Unterstützung bei der Umsetzung und Evaluation des Stadtexperiments.

Die zunehmende Zahl älterer und mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer*innen aufgrund des fortschreitenden demographischen Wandels erfordert die Berücksichtigung dieser Zielgruppe in besonderem Maße in dem Mobilitätskonzept. Ziel ist die Förderung des eigenständigen Unterwegsseins, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Erhö-

hung der Verkehrssicherheit von Personengruppen, die Unterstützung bei der Alltagsmobilität benötigen. Der **Dialog** mit mobilitätseingeschränkten Bürger:innen im Sinne eines Informations- und Erfahrungsaustauschs mit der Verwaltung spielt eine genauso große Rolle wie **Sicherheitstrainings** mit theoretischen und praktischen Übungen für Senioren / Mobilitätseingeschränkte, z. B. ÖPNV-Trainings („Rollator-Tage“) / Seminare zur Nutzung von Mobilitätsangeboten / Qualifizierungsmaßnahmen.

7 HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT

7.1 Grundlagen

Das Handlungs- und Umsetzungskonzept bildet einen Orientierungsrahmen für den Kurs der Mobilitäts-/Verkehrsplanung in Aachen-Brand in den nächsten Jahren. Die maßgebliche Grundlage hierfür stellt der Maßnahmenkatalog dar (vgl. Anlage 1). Er ist nach Modulen, Handlungsfeldern und Maßnahmenbereichen strukturiert und enthält alle im Rahmen dieses Mobilitätskonzepts empfohlenen Maßnahmen. Neben einer textlichen Beschreibung der Maßnahmen sind dort auch eine weitergehende Charakterisierung und Bewertung der Maßnahmen dokumentiert, die u. a. folgende Kriterien betreffen:

- Ziel(e) des Mobilitätskonzepts, zu dem/denen die Maßnahme beiträgt (vgl. Kapitel 4)
- Dringlichkeit der Umsetzung
- Kosten – Investitionskosten, Betriebskosten
- Zuständigkeit – in der Verwaltung
- Zu beteiligende Akteure
- Notwendige Ressourcen – Finanzierung, Fördermöglichkeiten
- Notwendige Ressourcen – Personalbedarf
- Zeithorizont für die Umsetzung

Einige der aufgeführten Bewertungskriterien werden textlich beschrieben, während im Falle der Dringlichkeit, Kosten, Personalbedarf und dem Zeithorizont jeweils eine Kategorisierung in drei Gruppen erfolgt.

Die Zusammenstellung der einzelnen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog (Zeilen) und die Dokumentation der Bewertungsergebnisse (Spalten) ergeben eine nachvollziehbare **Bewertungsmatrix**. Hierin sind für die Umsetzung der Maßnahmen jeweils die Zuständigkeit, der Aufwand und ein erster Zeitrahmen benannt. Für die Erarbeitung der zur tatsächlichen Maßnahmenrealisierung notwendigen Beschlussvorlagen und zur Einstellung entsprechender Budgets in die städtische Haushaltsplanung sind für die einzelnen Maßnahmen gezielte Prüfaufträge, Machbarkeitsstudien bzw. Vorplanungen auszulösen.

Da nicht alle im Maßnahmenkatalog dokumentierten Maßnahmenempfehlungen unverzüglich und simultan umgesetzt werden können (u. a. aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen), wurde weiterhin für jede Maßnahme eine **Priorisierungsstufe** ermittelt (nicht zu verwechseln mit der o. g. Dringlichkeit einer Maßnahme). Jene Priorisierungsstufe ergibt sich aus dem Verhältnis zweier Analyse- bzw. Bewertungsdimensionen: einerseits dem (potenziellen) Nutzen einer Maßnahme und andererseits dem finanziellen Aufwand, der für ihre Realisierung abschätzbar ist.

Zur Bewertung des Nutzens wurden verschiedene fachliche Kriterien herangezogen und in einem Scoring-Verfahren bepunktet:

- Wie dringlich/notwendig ist die Maßnahme einzuschätzen?
 - Kurzfristig: 3 Punkte
 - Mittelfristig: 2 Punkte
 - Langfristig: 1 Punkt
- Wie viele der fünf Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 4.4) adressiert die Maßnahme (Pro Ziel: 1 Punkt)?
- Wie viele Personen profitieren – vergleichsweise – von der Maßnahme?
 - Viele: 3 Punkte
 - Mittel: 2 Punkte
 - Wenige: 1 Punkt
- Befinden sich bedeutende Zielorte/POI (z. B. öffentliche Einrichtungen, Kitas, Schulen, Einzelhandelsfilialen etc.) im unmittelbaren Umfeld?
 - Ja: 1 Punkt
 - Nein: 0 Punkte
- Befinden sich speziell bedeutende Zielorte von Kindern/Jugendlichen oder Senior:innen im unmittelbaren Umfeld?
 - Ja: 1 Punkt
 - Nein: 0 Punkte
- Ist der Ort der Maßnahme Bestandteil einer bedeutenden Schulwegrelation?
 - Ja: 1 Punkt
 - Nein: 0 Punkte

In Aufsummierung der Punkte erreicht eine Maßnahme mind. drei Punkte, maximal sind zehn Punkte möglich. In der Folge ergibt sich eine Einsortierung in eine Nutzenklasse gemäß Tabelle 11. Für die letztliche Ermittlung der Priorisierungsstufe ist jedoch das Verhältnis zum finanziellen Aufwand maßgeblich, der für die Realisierung einer Maßnahme betrieben werden muss. Auch diese Kostenabschätzung erfolgt in einer Kategorisierung in drei Gruppen.

Tabelle 11: Matrix zur Ermittlung der Priorisierungsstufe

		Nutzenklasse		
		Niedrig (≤ 6 Punkte)	Mittel (6–9 Punkte)	Hoch (≥ 10 Punkte)
Kostenklasse	Niedrig	Mittel	Hoch	Hoch
	Mittel	Niedrig	Mittel	Hoch
	Hoch	Niedrig	Niedrig	Mittel

Die mit diesem Verfahren ermittelte Maßnahmenpriorität gibt folglich Auskunft darüber, wie hoch sich der Nutzen einer Maßnahme in Relation zum finanziellen Aufwand darstellt. Ist bspw. der potenzielle Nutzen einer Maßnahme gemäß dem Scoring als hoch zu bewerten, während der finanzielle Mitteleinsatz vergleichsweise gering ist, so resultiert daraus schlussendlich eine hohe Priorisierungsstufe. Ergibt sich umgekehrt, dass ein hoher finanzieller Aufwand einen nur geringen Nutzen erwarten lässt, so wird der Maßnahme eine geringe Priorität zugewiesen.

Im Ergebnis liefert die Priorisierung eine Einschätzung für eine Rangfolge bzw. zeitlich gestaffelte Reihenfolge bei der Realisierung der Maßnahmen und stellt eine transparente Leitlinie für die Mobilitäts-/Verkehrsplanung Aachen-Brands in den nächsten 15 Jahren dar.

Darüber hinaus werden die im Maßnahmenkatalog aufgeführten Einzelmaßnahmen in **Steckbriefen** ausführlich dokumentiert. Neben einer detaillierten Beschreibung von Veranlassung, Ausgestaltung sowie der verkehrslenkenden und verkehrsverlagernden Wirkung der Maßnahme werden die Bewertungsergebnisse bis hin zur Priorität der Maßnahmenrealisierung in strukturierter Form dargestellt (vgl. Anlage 2).

7.2 Handlungsempfehlungen

Für die Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahmen sind in erster Linie die maßnahmenspezifischen Prioritätsstufen heranzuziehen. Innerhalb gleicher Prioritätsstufen ist die Dringlichkeit der Maßnahme zu berücksichtigen. Insbesondere jene Maßnahmen, die zum allgemein übergeordneten Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit, („Vision Zero“ gemäß VwV-StVO zu § 1 StVO, Rn. 1) beitragen, sollten vorrangig umgesetzt werden, also z. B.:

- Beseitigung von Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten
- Verkehrslenkung Lkw-Verkehr
- Stärkere Verkehrsüberwachung

Insbesondere die Maßnahmen mit der höchsten und mittleren Priorität stellen einen geeigneten Handlungsrahmen zur spürbaren Verbesserung der Mobilitätsbedingungen in

Aachen-Brand dar. Darüber hinaus bietet es sich im Sinne eines kosten- und zeiteffizienten Vorgehens an, räumlich bzw. funktional in einem engen Zusammenhang stehende Einzelmaßnahmen gebündelt zu realisieren. In den folgenden Teilkapiteln werden neun solcher Maßnahmenbündel vorgeschlagen. Die jeweils enthaltenen Einzelmaßnahmen werden zum Teil nur stichwortartig aufgeführt, eine jeweils ausführliche Erläuterung der Einzelmaßnahmen findet sich im Maßnahmenkatalog (siehe Anlage 1).

7.2.1 Maßnahmenbündel Umgestaltung Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter-Zufahrt

Der Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße / Vennbahncenter-Zufahrt wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auffallend häufig thematisiert. Die Kritik richtete sich dabei vorrangig auf die vermeintliche Unübersichtlichkeit sowie die als konflikterzeugend wahrgenommene Regelung der Ampelschaltung (LSA-Phasen). Insbesondere bei der Ausfahrt aus dem Vennbahncenter kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen einerseits den Richtung stadtauswärts nach rechts auf die Trierer Straße abbiegenden Kfz und andererseits den die Trierer Straße querenden Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in ihrer entsprechenden Furt. Die Konfliktrichtigkeit wird durch die festgestellte Unfallhäufigkeit in diesem Bereich der Trierer Straße bestätigt (vgl. Unfallkarten in Kapitel 2).

Weiterhin wurde mehrfach davon berichtet, dass das nördliche Einfahrtsverbot für Kfz in die Karl-Kuck-Straße häufig missachtet würde und jene Kfz, die dann für die vom benannten Knotenpunkt Richtung Brander Bahnhof verkehrenden Fußgänger:innen und insbesondere den Radfahrer:innen auf der Fahrbahn unerwartet entgegenkommen, gefährliche Situationen im Knotenpunkt wie auch diesem kurzen Einbahnstraßenabschnitt der Karl-Kuck-Straße erzeugen.

Die vom südlichen Vennbahnweg (aus Richtung Rombachstraße) kommenden Radfahrer:innen fahren auf die über die Trierer Straße hinweg führende Fußgänger-/Radfahrerfurt zu, mitunter jedoch ohne den Fuß- und Radverkehr auf dem südwestlichen, straßenbegleitenden, getrennten Geh-/Radweg (für Radverkehr in beide Richtungen freigegeben) der Trierer Straße zu beachten. Zusätzlich zum bestehenden Schild „Ende des gemeinsamen Geh-/Radwegs (VZ 240 StVO mit dem Zusatz "Ende")“ wird empfohlen, auf dem Vennbahnweg noch einmal etwa 20 m bis 30 m weiter südlich ein entsprechendes Hinweisschild aufzustellen und darüber hinaus mit Bodenmarkierungen auf die kreuzenden Verkehrsströme aufmerksam zu machen.

Darüber hinaus bietet der Knoten die Möglichkeit, für Busse aus der kurzen Busspur Richtung Innenstadt mit einer Vorrangschaltung und einer Rückverlegung der Haltelinien eine punktuelle Beschleunigung des ÖPNV zu erreichen.



Abbildung 33: Übersicht Einzelmaßnahmen im Maßnahmenbündel „Knoten Trierer Straße / Karl-Kuck-Straße“

► © OpenStreetMap-Mitwirkende | [ODbL](#)

- Separate Grünphasen (Vorrangschaltung auf Anforderung) und Spurführung (Haltelinie für Kfz zurückverlegen) für Linienbusse, die aus der Haltestelle Ringstraße Richtung Innenstadt ausfahren
- Aufpflasterung der Einmündung Karl-Kuck-Straße in die Trierer Straße
- Südliche Begrenzung der Fahrradstraße bis zur Ausfahrt der Tankstelle verlängern
- Fahrbahn der Karl-Kuck-Straße als Fahrradstraße rot einfärben und mit Piktogrammen versehen
- Ergänzung des Verkehrsschildes „Verbot der Einfahrt“ (VZ 267 StVO) auf Ostseite der Karl-Kuck-Straße
- Zeitliche Entzerrung der aufeinander folgenden Grünphasen für die rechtsabbiegenden Kfz aus dem Vennbahncenter in die Trierer Straße und die auf dem Vennbahnweg die Trierer Straße kreuzenden Radfahrer:innen
- Die westliche Fußgängerfurt über die Trierer Straße in eine kombinierte Fuß-/Radwegefurt mit entsprechend gemeinsamer Lichtsignalisierung umgestalten
- In der Ausfahrt Vennbahncenter Verzicht auf einen Richtungsfahrstreifen des Kfz-Verkehrs zugunsten eines Schutzstreifens für den Radverkehr
- Verdeutlichung sich kreuzender Verkehrsströme im südlichen Seitenraum der Trierer Straße an der Fuß-/Radwegefurt zwischen Vennbahnweg und Karl-Kuck-Straße
- Stärkere Überwachung der Durchfahrts-, Park- bzw. Halteverbote
- Durchführung eines Sicherheitsaudits

7.2.2 Maßnahmenbündel Karl-Kuck-Grundschule

Die Karl-Kuck-Grundschule befindet sich an der Karl-Kuck-Straße 35, unmittelbar neben dem Columbarium St. Donatus (ehemalige Erlöserkirche) und der katholischen Kindertagesstätte Erlöserkirche. Auf dem angrenzenden ehemaligen Sportplatz Karl-Kuck-Straße sollen rd. 120 neue Wohneinheiten entstehen. Ein entsprechender Entwurf eines Bebauungsplans (B-Plan Nr. 973, vgl. Kapitel 3.2) liegt vor, so dass sich künftig mehr Anliegerverkehr einstellen wird.

An der Grundschule werden etwa 200 Grundschüler unterrichtet und betreut. Hinzu kommen etwa 35 Lehrer:innen, Sozialpädagogen und weiteres Schulpersonal. Die Grundschule verfügt über einen Schulwegplan und hat Mobilitätserziehung im Schulcurriculum verankert. Die Schule befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Das Teilstück der Karl-Kuck-Straße zwischen Trierer Straße und Vennbahnweg ist als Fahrradstraße ausgewiesen. Die genauen Örtlichkeiten sind in Kapitel 2.2 beschrieben. Es gibt keine ausgewiesenen Elternhaltestellen im Schulumfeld. Laut Schulwegplan werden den Grundschüler:innen im unmittelbaren Schulumfeld die Nutzung der Richard-Wagner-Straße - Kolpingstraße, Hermann-Löns-Straße, Karl-Kuck-Straße und Nordstraße als Schulweg empfohlen. An drei Knotenpunkten unterstützen Verkehrshelfer die Schüler zu Schulanfang- und -endzeiten auf dem Schulweg: Nordstraße / Karl-Kuck-Straße (Fußgängerüberweg), Kolping-Straße / Herman-Löns-Straße und Kolpingstraße / Erberichshofstraße.

Aufgrund der hohen Anzahl an Kindern im Grundschul- und Kindergartenalter sind die Anforderungen an die Verkehrssicherheit im Schulumfeld als besonders hoch einzustufen. Aus diesem Grund und in Hinblick auf das künftig zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen infolge der neuen Anliegerverkehre zur Entwicklungsfläche an der Karl-Kuck-Straße wird die Prüfung folgender Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld und auf Schul- und Kindergartenwegen empfohlen:



Abbildung 34: Übersicht Einzelmaßnahmen im Maßnahmenbündel „Karl-Kuck-Schule“

► © OpenStreetMap-Mitwirkende | [ODbL](#)

▪ Nordstraße:

- Optische und bauliche Einengung der Fahrbahn als Beitrag zum Einhalten der zulässigen Geschwindigkeit
- Bereich Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) in Höhe Karl-Kuck-Straße: Verbesserung der Sichtfelder durch Ausweitung des Parkverbots und Vorziehen der Seitenräume
- Im Dialog mit der Kirchengemeinde sollte die Möglichkeit eines Verzichts auf die zwei nördlichen Stellplätze eruiert werden, um den Konfliktbereich mit der Querungshilfe über die Nordstraße südlich der Richard-Wagner-Straße zu beseitigen.

▪ Karl-Kuck-Straße:

- (Zeitweise) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 10 km/h zwischen Nordstraße und Hermann-Löns-Straße
- oder
- Einrichtung einer sog. „Schulstraße“:
 - „Schulstraßen“ beschreiben temporäre Einfahrtsverbote für den motorisierten Verkehr zu Schulbeginn und/oder -ende.

- Die hiermit im unmittelbaren Schulumfeld bezweckte Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Allgemeinen und des Elterntaxi-Verkehrs im Speziellen führt zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Kinder und Jugendlichen, die die jeweilige Schule eigenständig zu Fuß, mit Fahrrad, Roller, Skateboard oder ähnlichen Verkehrsmitteln aufsuchen.
- In Köln werden aktuell Pilotprojekte auf den Weg gebracht, bei denen ein zu den entsprechenden Zeiten angeordnetes „Verbot der Einfahrt“ für den Kfz-Verkehr auch für Anlieger:innen gilt, sodass diese in den betreffenden Zeiten nur heraus-, nicht jedoch hineinfahren dürfen²⁰. Für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge gelten keine Beschränkungen.
- Dresden erwägt ebenfalls die Einrichtung von Schulstraßen, dort jedoch werden „Bewohner“ explizit ausgenommen vom Einfahrtsverbot²¹. Diese Variante wird auch zur Prüfung für die Karl-Kuck-Straße empfohlen.
- Straßenverkehrsrechtlich begründet wird die dauerhafte Anordnung des zeitweisen Einfahrtsverbots mit einer qualifizierten Gefahrenlage, die sich wegen regelmäßig kritischer Verkehrssituationen infolge des hohen Bring- und Abholverkehrsaufkommens mit Kfz und teils gefährlicher Park- und Wendemanöver ergibt. Eine dieser Maßnahme vorausgehende Zusammenarbeit aller Akteure (Schulleitung, Elternvertretungen, Anwohner:innen) ist dringend anzuraten.
 - (optische) Einengung der Fahrbahn östlich der Heidestraße
 - Einrichtung einer Querungshilfe durch Bodenmarkierung oder Aufpflasterung vor dem Haupteingang der Schule
 - Ausschilderung mit VZ 136 StVO im Vorfeld zum Haupteingangsbereich der Schule
- **Knotenbereich Karl-Kuck-Straße / Hermann-Löns-Straße:**
 - Neuordnung des Verkehrs im Rahmen der Quartiersentwicklung Karl-Kuck-Straße/Sportplatz
- **Hermann-Löns-Straße** (Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süd, für Fahrradfahrende ist die Fahrtrichtung Nord freigegeben):
 - Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 10 km/h zwischen Kolpingstraße und Karl-Kuck-Straße
 - Punktuelle Einschränkung des Parkens am Fahrbahnrand auf der Ostseite, um Ausweichpunkte für entgegenkommenden Radverkehr zu schaffen

²⁰ www.stadt-koeln.de/artikel/72337/index.html

²¹ www.dresden.de/media/bilder/presse/2023/20230605-Verkehrsberuhigung-Verkehrsversuche.pdf#page=18

- Einrichtung einer Querungshilfe durch Vorziehen des östlichen Seitenraumes plus Bodenmarkierung oder Aufpflasterung (in Abstimmung mit den Schulbusunternehmen) vor dem Haupteingang der Kita Erlöserkirche und Nebeneingang der Schule
- Ausschilderung mit VZ 136 StVO
- Prüfung einer Ausweisung der Hermann-Löns-Straße als Fahrradstraße
- **Richard-Wagner-Straße:**
 - Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 10 km/h zu Schulanfangs- und Schulendzeiten:
 - Eine temporäre Geschwindigkeitsreduzierung ist durchführbar und erscheint zur Schulwegsicherung auch angemessen. Neben den oben bereits empfohlenen dauerhaften Geschwindigkeitsreduzierungen von Karl-Kuck-Straße, Hermann-Löns-Straße und Richard-Wagner-Straße auf 10 km/h sollten zu Schulbeginn und Schulende auch temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen mit dem Hinweis auf Schulkinder angeordnet werden.
 - Dies scheint auch für den Linienbusverkehr über eine Strecke von rund 100 m zumutbar, ggf. Wandlung in temporäre Geschwindigkeitsreduzierung
 - Anlage von Fußgängerüberwegen gemäß den Richtlinien R-FGÜ 2001 [06] im Kreuzungsbereich mit der Hermann-Löns-Straße;
Anmerkung: Eine Aufpflasterung des Gesamtknotens ist wegen des Linienbusverkehrs nicht geboten
- Einrichtung von **Elternhaltstellen:**
 - Verortung auf der Ostseite der Nordstraße etwa 50 m nördlich des Fußgängerüberwegs
 - Die Einrichtung von Elternhaltstellen dient der Neuordnung der Hol- und Bringverkehre. Das Einfahren der Pkw in die kleineren Straßen wird verhindert.
 - Durch die ausreichende Entfernung zum Fußgängerüberweg bleibt die Übersichtlichkeit am Fußgängerüberweg gewährleistet
 - Die mit dem Pkw gebrachten/geholten Kinder müssen keine Straße queren, um das Schulgelände zu erreichen.
 - Die Anzahl der notwendigen Plätze sollte per Erhebung ermittelt werden. Die Anzahl sollte ausreichend sein, um ein Ausweichen auf andere Flächen zu verhindern, aber auch so minimal, dass eine Animation zur Nutzung der Elternhaltstelle anstelle von selbstständigen Laufen der Kinder verhindert wird.
- Verkehrsabwicklung „**Neues Quartier**“
 - Das auf dem ehemaligen Sportplatz zu entwickelnde Quartier wird laut Bebauungsplan über die Karl-Kuck-Straße an das Straßennetz angebunden. Zudem ist eine direkte Fuß- und Radverkehrsverbindung von der Trierer Straße zum Zentrum der Entwicklungsfläche geplant.

- Im Rahmen der Quartiersentwicklung ist frühzeitig auf die zeitgemäße Mitentwicklung eines angemessenen Quartiersangebotes an Sharing-Produkten (Carsharing, Bikesharing und Lastenrad-Sharing) zu achten, um von vornherein die Pkw-Quote gering zu halten, das Parken am Fahrbahnrand zu minimieren und Pkw-Fahrten durch Lastenradfahrten zu ersetzen.
- Auch die Einrichtung einer Quartiersgarage sollte geprüft werden, um den straßenbegleitenden Parkverkehr im Entwicklungsgebiet selbst zu minimieren und in den umliegenden Straßen nicht weiter zu erhöhen. Zudem könnten in der Quartiersgarage die oben benannten Sharing-Angebote integriert werden.
- Einführung von sog. „Nachbarschaftszonen“ (allerdings nur dort, wo kein Linienbusverkehr stattfindet)
 - Mittels sog. „Nachbarschaftszonen“ wird in Wohnstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen (bis 1.500 Kfz / Tag) der Straßenverkehr auf Schritttempo verlangsamt und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Dazu werden u. a. verschiedene geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen ergriffen. Die bei der Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs sonst obligatorische Herrichtung eines niveaugleichen Straßenraums entfällt bei den Nachbarschaftszonen, weshalb sich dieses Instrument insbesondere für Bestandsstraßen mit einem Trennprofil (erhöhter Gehweg) anbietet. In Düsseldorf hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss im Juni 2022 beschlossen, dass solche Zonen modellhaft eingerichtet werden dürfen²².
 - Im Zuge der Umsetzung einer Nachbarschaftszone ist die örtliche Nachbarschaft unbedingt aktiv mit einzubinden, um die allgemeine, breite Akzeptanz für solch ein Vorhaben insgesamt – und den damit auch einhergehenden, vermeintlich negativen Konsequenzen wie der Verringerung von Kfz-Parkflächen – zu steigern.

7.2.3 Maßnahmenbündel Städtische Gesamtschule Aachen-Brand

Die Städtische Gesamtschule Aachen-Brand befindet sich an der Rombachstraße 99, im westlichen Teil des Bezirks. Die Schule ist eine Ganztagschule mit schulischen und außerschulischen Angeboten bis 16:00Uhr. Derzeit werden etwa 1.300 Schüler:innen von etwa 130 Lehrer:innen und schulischem Personal unterrichtet und betreut²³. Die Schule verfügt über eine Bushaltestelle „Schulzentrum“ unmittelbar vor dem Eingangsbereich der Schule an der Rombachstraße an der die Buslinien 5, 10 und 45 verkehren. Vor dem Eingangsbereich der Schule verläuft entlang der Rombachstraße ein einseitiger, nicht benutzungspflichtiger Radweg. An der Rombachstraße, Ecke Heussstraße sowie an der Rombachstraße, zwischen Vennbahnweg und An der Schmitt befinden sich ausgewiesene Elternhaltestellen, die das Holen und Bringen von Kindern mit dem Pkw unmittelbar vor der Schule regeln. Die Schule verfügt zusätzlich über einen Radschulwegplan, in dem sichere

²² https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/vo0050.asp?__kvonr=94106

²³ www.gesamtschule-brand.de | Abruf am 23.02.2023

Radverbindung zur und von der Schule über den Vennbahnweg, Bobenden zur Schagenstraße, sowie über Rombachstraße und Wolferskaul empfohlen werden. Der Radschulwegplan weist das unmittelbare Umfeld im Schuleingangsbereich an der Kreuzung Rombachstraße, Schagenstraße als Gefahrenbereich aus. An dieser Stelle kommt es insbesondere zu Schulanfangs- und -endzeiten zu einem hohen Verkehrsaufkommen, dass durch die Gestaltung des Kreuzungsbereichs Rombachstraße, Ecke Schagenstraße, inklusive Einfahrt zur Buswendeschleife hohe verkehrliche Anforderungen an die zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Bus ankommenden Schüler:innen stellt. In unmittelbarer Nähe zur Städtischen Gesamtschule Aachen-Brand befindet sich die offene Ganztagschule Städtische Gemeinschaftsschule Brander Feld, an der Schagenstraße 40. Der Schulwegplan der Grundschule führt die Kinder von der Rombachstraße und Heussstraße kommend, ebenfalls über die Schagenstraße zur Schule. Der Mobilitätscheck, der im Rahmen des Mobilitätskonzepts von Schüler:innen der Gesamtschule Brand durchgeführt wurde, führt die Überquerung der Schagenstraße als kritische Stelle im Eingangsbereich der Schule auf.

Die polizeilichen Unfalldaten für die Jahre 2015 bis 2020 weisen insgesamt 5 Unfälle mit Fußgängern in dem Umfeld der Schulen auf: 3 an der Rombachstraße und 2 an der Schagenstraße. Weitere 5 Unfälle mit Radfahrer:innen sind auf der Rombachstraße in dem Zeitraum zu verzeichnen. Aufgrund des hohen schulbedingten Verkehrsaufkommens werden folgende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld empfohlen:

- Rombachstraße: Die Rombachstraße zwischen Brander Wall und Wolferskaul wird im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand derzeit umgestaltet
- Rombachstraße/Schagenstraße: Verlängerung Buswendeschleife damit Busse für Grundschule Brander Feld halten können (wird seitens der Verwaltung im Zuge der Umgestaltung der Rombachstraße geprüft)
- Sicherung der Bushaltestelle in der Schagenstraße durch bauliche Verhinderung des Umfahrens der Mittelinsel mittels flexibler Mini-Baken auf der Sperrlinie an der Schagenstraße
- Dialog-Displays vor Städtischer Gemeinschaftsschule Brander Feld und Städtischer Gesamtschule Aachen-Brand zur Einhaltung vorgegebener Kfz-Geschwindigkeiten
- Verbesserung der Sichtbeziehungen auf Schulwegen Beseitigung von baulichen Hindernissen auf Schul- und Kindergartenwegen
- Vorhandene, niveaugleiche Fuß- und Radwegefurt an der Einmündung von An der Schmitt in die Rombachstraße stärker hervorheben
- Einrichtung von Eltern-Haltestellen

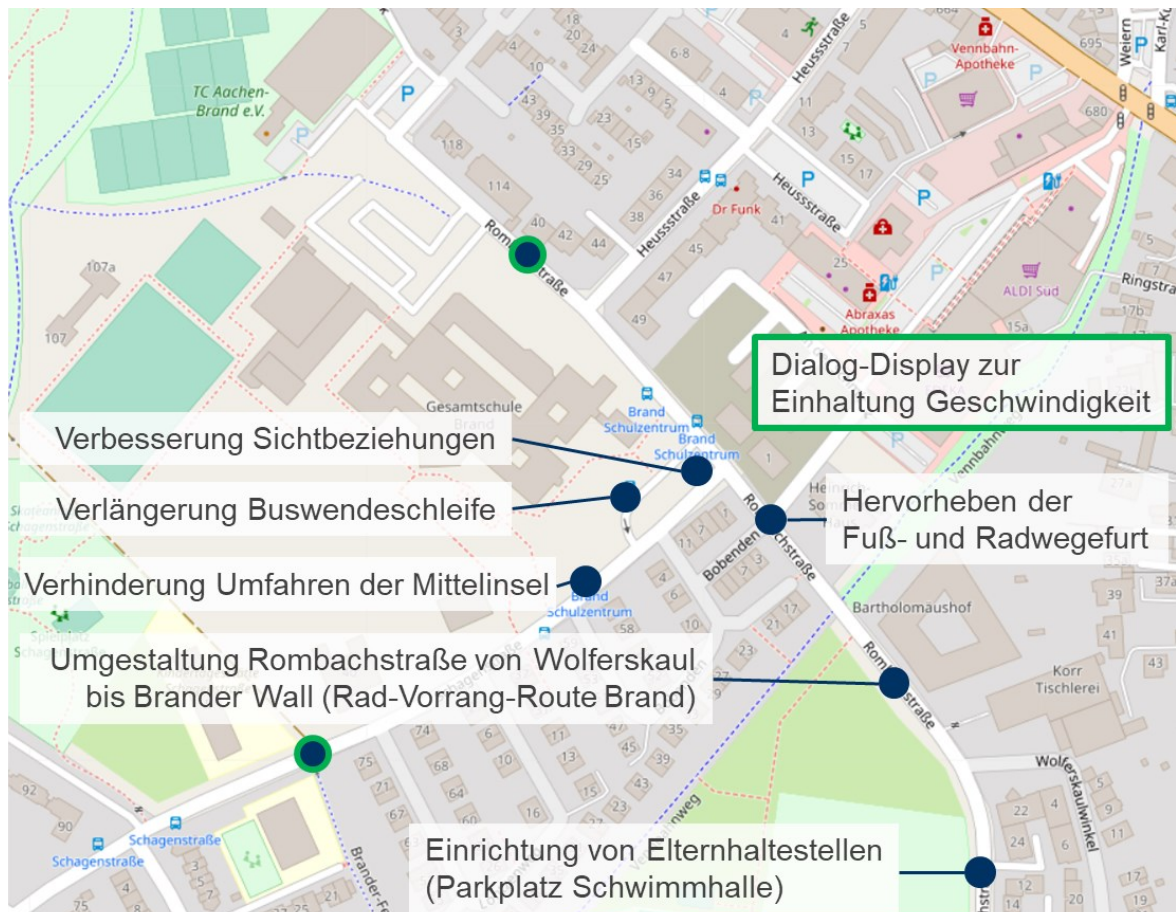


Abbildung 35: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Städtische Gesamtschule Brand“

► © OpenStreetMap-Mitwirkende | [ODbL](#)

7.2.4 Maßnahmenbündel Schwimmhalle Brand

Die Schwimmhalle Brand sowie die Sportanlage Wolferskaul befinden sich am Wolferskaul 19A, unmittelbar angrenzend an die Kreuzung Wolferskaul / Rombachstraße. Die Sportanlagen werden sowohl von Schüler:innen der umliegenden Grundschulen und der städtischen Gesamtschule Aachen-Brand und verschiedenen Sportvereinen als auch durch die Öffentlichkeit genutzt. Direkt vor dem Eingangsbereich der Schwimmhalle befindet sich die Bushaltestelle „Brand Schwimmhalle“ an der die Buslinien 5, 35, 45 und 50 halten. Vor der Schwimmhalle gibt es Parkplätze am Fahrbahnrand (11 Schrägparkplätze und ein Längsparkplatz am Knoten Wolferskaul) und 38 auf dem Parkplatz der Schwimmhalle (davon zwei Behindertenparkplätze). Der einseitig entlang der Rombachstraße verlaufende, nicht benutzungspflichtige Radweg endet im Kreuzungsbereich. Die Schulwegpläne der Städtischen Gemeinschaftsschule Brander Feld sowie der Marktschule weisen die Kreuzung Wolferskaul, Rombachstraße in den Schulwegplänen als empfohlene Schulwege aus. Auch der Radschulwegplan der Städtischen Gesamtschule Aachen-Brand führt die Schüler:innen

der Schule vom Wolferskaul kommend, an der Kreuzung Wolferskaul, Schagenstraße vorbei und versieht die Kreuzung mit dem Hinweis einer Gefahrenstelle.

Die polizeilichen Unfalldaten für die Jahre 2015 bis 2020 weisen mehrere Unfälle mit Fußgänger:innen und Radfahrer:innen auf der Rombachstraße aus. Der Mobilitätscheck der Schüler:innen der Gesamtschule Brand stellt das Überquerung des Wolferskauls an der Schwimmhalle Brand in Richtung Markt oder umgekehrt für Radfahrer als problematisch dar, weil der Kreuzungsbereich Rombachstraße, Wolferskaul groß und unübersichtlich ist. Der Überschaubarkeit des Kreuzungsbereichs wird zusätzlich durch die Einfahrt zur Schwimmhalle und parkende Autos erschwert. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, insbesondere durch Schüler:innen, des komplexen Kreuzungsbereichs und der teilweise unklaren Verkehrsführung der Fahrradfahrer, werden folgende Maßnahmen an der Schwimmhalle Brand empfohlen:

- Umgestaltung der Kreuzung Rombachstraße / Wolferskaul
(Stadtverwaltung bereitet separate Planung im Zuge der Planung der Rad-Vorrang-Route vor)
- Nutzung Reservefläche für Erweiterung der Stellplatzkapazitäten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie prüfen (Prüfung bereits von Bezirksvertretung beschlossen)
- Parkraumkonzept für Umgestaltung des vorhandenen Parkplatzes, dabei auch Fußverkehrsführung optimieren
- Verbesserung der Sichtbeziehungen auf den Schul- und Kindergartenwegen
- Beseitigung von baulichen Hindernissen auf Schul- und Kindergartenwegen
- Errichtung einer Mobilstation



Abbildung 36: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Schwimmhalle Brand“

► © OpenStreetMap-Mitwirkende | [ODbL](https://www.openstreetmap.org/)

7.2.5 Maßnahmenbündel Vennbahnweg

Der Vennbahnweg ist ein bei Fußgänger:innen und Radfahrer:innen beliebter, gemeinsamer Geh-/Radweg. Er verläuft straßenunabhängig und bietet sich sowohl für innerbezirkliche Wege als auch für Wege Richtung Innenstadt sowie nach Kornelimünster an. Doch seine zumindest abschnitts- und zeitweise rege Nutzung durch vielfältige Personengruppen, darunter z. B. auch Inline-Skater:innen, erzeugt aufgrund seiner zu geringen Breite auch Konflikte unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen. Hinzu kommt, dass er auch formal die aktuell vorgesehenen Regelmaße nicht erfüllt und künftig aufgrund der Ausweisung als Verbindung im städtischen Radhauptnetz-Entwurf von einem noch weiter steigenden Radverkehrsvolumen auszugehen ist.

Die Bezirksvertretung Brand sowie die Aachener Stadtverwaltung sind für die Problematik sensibilisiert und treiben Initiativen zur zumindest abschnittswisen Verbreiterung des Vennbahnwegs voran. So ist im Zuge des Projekts „Pocketpark“ eine Verbreiterung zwischen Rombachstraße und Trierer Straße vorgesehen. Weitere Breitenanpassungen des Weges werden in diesem Mobilitätskonzept dringend empfohlen.

Eine weiterhin anzuratende Maßnahme betrifft die Installation einer umweltsensiblen, den Belangen des Landschaftsschutzes Rechnung tragende Beleuchtung. In jüngerer Vergangenheit wurden moderne, energieautarke Leuchten (auf Solarbasis) und Lichtsteuerungsmechanismen entwickelt, die eine sog. mitlaufende oder mitfahrende Beleuchtung auf mittels einer radarbasierten Näherungserkennung von Personen ermöglichen. So wird eine temporäre Beleuchtung jener Wegabschnitte ermöglicht, in denen sich aktuell Personen aufhalten, während andere Abschnitte des Vennbahnwegs abgedunkelt werden. Unnötige Lichtverschmutzung wird vermieden, während gleichzeitig die soziale Sicherheit in den jeweils aktuell genutzten Segmenten des Weges gesteigert wird.

Darüber hinaus empfehlen sich noch weitere Maßnahmen zur Hebung des Nutzungspotenzials und der Steigerung der Qualität des Vennbahnwegs:

- Optimierung der Anbindung verschiedenster Wohnlagen an den Vennbahnweg, z. B. des Tuchmacherviertels (neue Wege, Oberflächenverbesserung vorhandener Wege oder Rampen statt Stufen)
- Neue Anbindung südlich des Vennbahncenters (direkte Zuwegung zum Vennbahncenter nahe des Pocketparks)
- Bevorrechtigung des Vennbahnwegs über die Eckenerstraße
- Neue Verknüpfungspunkte, sog. Mobilstationen (vgl. Kapitel 6.5), entlang des Vennbahnwegs errichten (Installation komplett neuer Standorte oder Aufwertung bereits vorhandener Bikesharing-Standorte)
- Hochfrequente Wegeunterhaltung auf dem Vennbahnweg (Winterdienst, Reinigung, Rückschnitte)



Abbildung 37: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Vennbahnweg“

► © OpenStreetMap-Mitwirkende | [ODbL](#)

7.2.6 Maßnahmenbündel Koordination und Kommunikation im Akteursnetzwerk Brand

Der Bezirk Aachen-Brand verfügt über hohes bürgerschaftliches Engagement, das sich durch eine Vielzahl an Vereinsaktivitäten, einem aktiven Partizipationsnetzwerk, einem aktiven Schulnetzwerk und verschiedenen Interessensverbänden auszeichnet. Mithilfe der Koordination des lokalen Engagements und der Ausrichtung des Mobilitätsmanagements auf die spezifischen Bedürfnisse im Bezirk, kann die Bekanntheit und Attraktivität von nachhaltigen Mobilitätsangeboten deutlich erhöht werden. Für die Weiterentwicklung und Förderung nachhaltiger Mobilität im Bezirk ist es erstrebenswert, dass lokale Wissen und Engagement zur Unterstützung und bei der Ermittlung lokaler Mobilitätsanforderungen zu nutzen. Das bezirkliche Netzwerk kann mobilitätsrelevante Inhalte identifizieren und vorbereiten sowie Umsetzungsprozesse beschleunigen. Dadurch wird einerseits die Verwaltung

entlastet, andererseits ist durch den Bottom-up-Planungsansatz eine hohe Akzeptanz der initiierten Inhalte und Prozesse zu erwarten.

Daneben ist auch die Schnittstelle zwischen städtischem Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmanagement im Bezirk zu etablieren, um aus dem vorhandenen städtischen Maßnahmenportfolio schnelle und individuelle Lösungen für den Bezirk zu finden. Für die Koordination der Belange aus dem Netzwerk, von direkten Anfragen aus der Bürgerschaft sowie den Angeboten des städtischen Mobilitätsmanagements sind zusätzliche Ressourcen in der Bezirksverwaltung notwendig.

Für die Verbesserung des gesamten Mobilitätsangebots im Bezirk sowie die Ausrichtung der Angebote an die Mobilitätsanforderungen im Bezirk werden folgende Maßnahmen zur Koordination und Kommunikation im Akteursnetzwerk Brand empfohlen.

- Zusammenfassung aller lokal aktiven Akteure (z. B. Bürgerverein, Fahrradfreundliches Brand, etc.) zum Aufbau eines Netzwerks in Brand in der Zusammenarbeit mit der Bezirksverwaltung.
- Dauerhafte (Online-)Beteiligung der Bürger:innen in Brand
- Ressourcen für Mobilitätsmanagement im Bezirk „Mobilitäts-Büro Brand“ schaffen

7.2.7 Maßnahmenbündel Wahrnehmung Gefahrenstellen und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Mobilitätskonzept Brand wurde von Bürgerinnen und Bürgern mehrfach der Wunsch nach mehr Rücksichtnahme und nach regelkonformen Verhalten im Straßenverkehr, insbesondere an relevanten Zielen im Bezirk geäußert. Damit verbunden sind Erlebnisse im Alltag, die zu gefährlichen Situationen und Fast-Unfällen geführt haben, wie zum Beispiel das Überfahren von Gehwegen, überhöhte Geschwindigkeiten auf mit Fahrradfahrern geteilten Straßen oder schlechte Sichtbeziehungen auf Gehwegen an Einmündungen und Kreuzungen. In verschiedenen Beteiligungsformaten wie Elternbefragung, Mobilitätscheck der Gesamtschule Brand, Radtour und Begehung durch Brand wurde das Bedürfnis nach mehr subjektiver Sicherheit im Nahraum geäußert. Insbesondere in sensiblen Bereichen, z. B. sozialen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Seniorenwohnheime können Dialog-Displays die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten unterstützen. Weitere Möglichkeiten der visuellen Kommunikation sind denkbar und sollten zeitnah an gemeldeten Gefahrenstellen oder an Orten im Bezirk an denen sich Verkehrsregeln oder Verkehrsführungen ändern geprüft werden. Verkehrsversuche können die Wirkung von Durchfahrtsregulierungen, zum Beispiel in Einbahnstraßen erproben und die Ausprägung von Ausweichverkehren verdeutlichen.

Es wird die weitergehende Prüfung der folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Verbesserung der Sichtbeziehungen an Einmündungen durch Gehwegvorstreckungen bzw. Parkverbote im Einmündungsbereich

- Verstärkte Nutzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn zur Aufmerksamkeitssteigerung
- Eindeutige, nachvollziehbare und verständliche Beschilderung
- Einrichtung Durchfahrtsbeschränkung Kolpingstraße
- Verstärkte Verkehrsüberwachung im Nebennetz, insbesondere im Umfeld von Schulen sowie Kinder- und Senioreneinrichtungen – Geschwindigkeitskontrollen mit stationären und mobilen Messeinrichtungen
- Aufstellung von Dialog-Displays
- Überwachung von Parkverstößen wie Parken auf Gehwegen und Radverkehrsanlagen

7.2.8 Maßnahmenbündel Gewerbepark Brand

Mit der Entwicklung des ehemaligen Kasernenareals Camp Pirotte zum Gewerbepark Brand ist ein steigendes Güterverkehrsaufkommen in diesem Bereich zu erwarten. Darüber hinaus gibt es Vorstellungen, gemäß Bebauungsplan Nr. 976 - Im Ginster - das Gewerbegebiet auf der Ostseite der Eilendorfer Straße/ Nordstraße um mehr als 3 ha zu erweitern (vgl. Kapitel 3.2). Von dieser Entwicklung sind hauptsächlich die südlichen Abschnitte der Nordstraße und Eilendorfer Straße betroffen.

Weitere Veränderungen der Verkehrsströme in diesem nordöstlichen Bereich des Stadtbezirks Aachen-Brand werden durch die geplante Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf an der A 44 erwartet (vgl. Kapitel 3.3). Insofern ist es erforderlich, zusätzliche Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Wohnstraßen, die zu Konflikten zwischen den Anwohnern, Fußgängern, Radfahrern und Kfz führen, weitestgehend zu vermeiden. Das betrifft insbesondere die Eilendorfer Straße, wo bereits heute trotz Lkw-Durchfahrtsbeschränkung ein erheblicher Lkw-Verkehr beobachtet wird.

Dementsprechend sind die Zufahrten zum Gewerbepark Brand auf der Freunder Landstraße und der Trierer Straße über die Debyestraße auszuschildern. Die Erschließung der Gewerbestandorte in Brand sollte nur über die Debyestraße und die nördlichen Abschnitte der Nord- und Eilendorfer Straße erfolgen.

Weiterhin ist die Straßeninfrastruktur an die zu erwartenden Verkehrsströme anzupassen. Der Knotenpunkt Nordstraße / Gewerbepark Brand/Brander Heide ist wie geplant umzugestalten.

Mit einer attraktiven ÖPNV-Erschließung des Gewerbeparks kann das Pkw-Verkehrsaufkommen der Beschäftigten verringert werden. Darüber hinaus sollten weitere, alternative Erschließungsmöglichkeiten für den Gewerbepark wie mithilfe von Mobilstationen, Sharing-Angeboten oder Radabstellanlagen geschaffen werden.

Zur Vermeidung von Lkw-Verkehren in den umliegenden Wohnstraßen des Gewerbeparks werden folgende, wesentliche Maßnahmen empfohlen:

- Der Schwerverkehr ist durch Maßnahmen der Verkehrslenkung auf den Hauptverkehrsstraßen zu bündeln. Mit Hilfe von auf den Schwerverkehr ausgerichteten Wegweisungen und Durchfahrtsverboten für Lkw ist zu verhindern, dass Wohnstraßen von Lkw zur Durchfahrt genutzt werden.
- Der Knotenpunkt Nordstraße / Gewerbepark Brand/Brander Heide ist zur Verhinderung des Rechtsabbiegens aus dem Gewerbepark in den südlichen Abschnitt der Nordstraße gemäß vorliegender Planung umzubauen.
- Umgestaltung der Knotenpunkte an der außerhalb von Brand verlaufenden Debyestraße mit der Nordstraße und der Straße Gewerbepark Brand und Errichtung von Lichtsignalanlagen
- Die Erschließung des Gewerbeparks mit dem öffentlichen Personennahverkehr ist schrittweise an die Auslastung des Gewerbeparks und die Nachfrage der Beschäftigten anzupassen. Mit einer deutlichen Angebotserweiterung, einem an die Arbeitszeiten angepassten Fahrplan und Ticketangeboten der Arbeitgeber kann eine nachhaltige Entwicklung der Pendlerverkehre vorangebracht werden.
- Weiterhin sollte das Gewerbegebiet perspektivisch auch mit Shared Mobility-Angeboten versorgt werden, die sich an einer Mobilstation konzentrieren (vgl. Kapitel 6.5). Diese komplettiert ein anzuvisierendes engmaschiges Mobilstationen-Netz und sorgt für start- und zielortnahe Anmiet- bzw. Rückgabemöglichkeiten von geteilten Autos, Fahrrädern und möglicherweise auch E-Scootern.



Abbildung 38: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Gewerbepark Brand“

► © OpenStreetMap-Mitwirkende | [ODbL](#)

7.2.9 Maßnahmenbündel Durchführung von Verkehrsversuchen an konfliktreichen Stellen

Für einige der im Kapitel 6 entwickelten und im Maßnahmenkatalog vorgeschlagenen Maßnahmen sind umfangreiche bauliche Aufwendungen erforderlich. Da häufig die Wirkung dieser Maßnahmen und die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer:innen nicht vollständig abgeschätzt werden kann, sind zur Vermeidung von Fehlinvestitionen Verkehrsversuche sinnvoll. Dabei werden in einem Reallabor vorgesehene Veränderungen der Verkehrsanlagen mit kostengünstigen Mitteln, wie z. B. Beschilderungen und Straßenmarkierungen, temporär simuliert. Der Verkehrsversuch bzw. das Reallabor bietet die Möglichkeit, die Veränderungen in einem offenen Prozess mit den Bürger:innen zu diskutieren und weiterzuentwickeln. Die Stadt Aachen hat mit dem Reallabor-Ansatz bei anderen Projekten bereits Erfahrungen gesammelt.

In Aachen-Brand bieten sich Verkehrsversuche für die folgenden Maßnahmenbündel an:

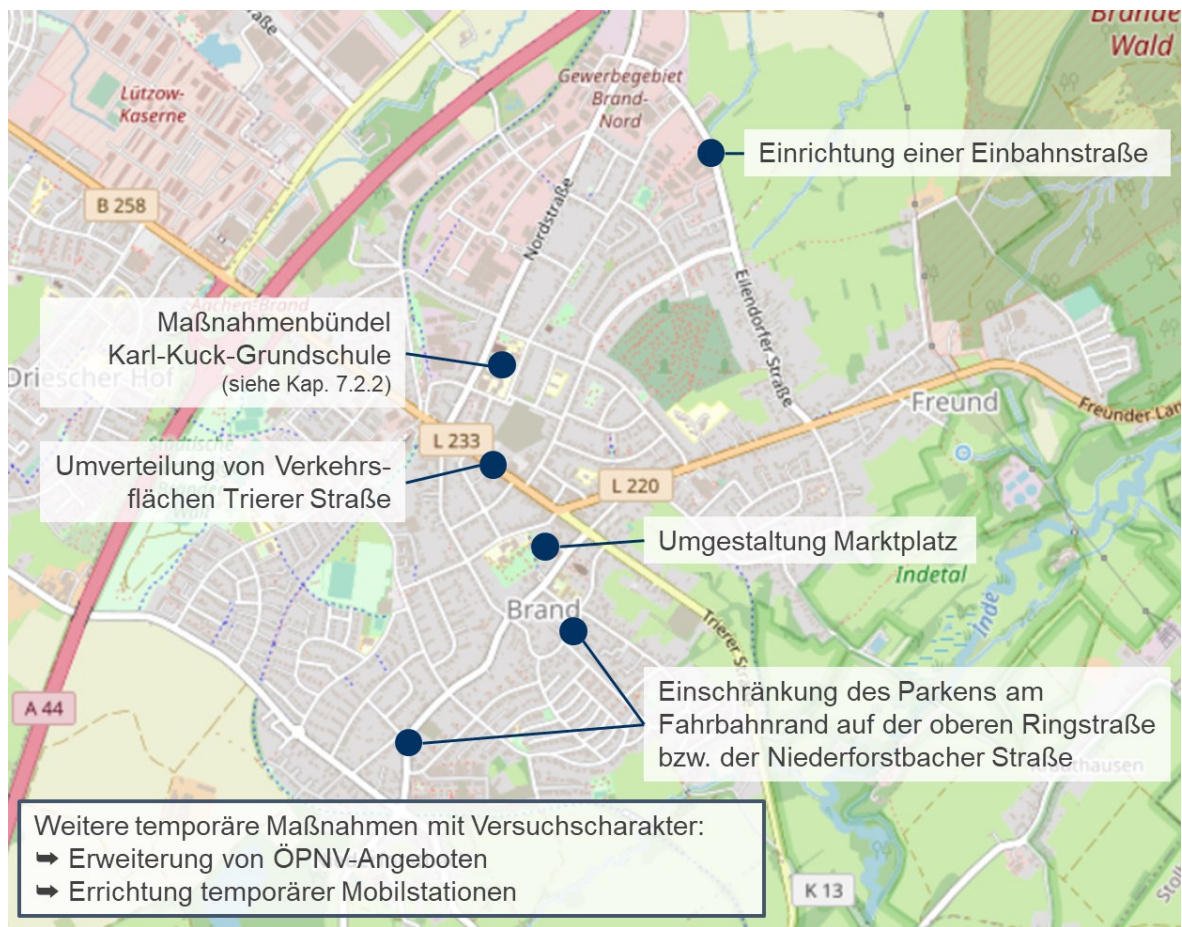


Abbildung 39: Übersicht Einzelmaßnahmen am Maßnahmenbündel „Durchführung von Verkehrsversuchen“

► © OpenStreetMap-Mitwirkende | [ODbL](#)

- Umverteilung von Verkehrsflächen Trierer Straße
 - Prüfung einer langfristigen Verringerung von vier auf zwei Fahrspuren
 - Nutzung der freiwerdenden Flächen für Busspuren, ausreichend große Haltestellenbereiche, komfortable Radfahrstreifen, Lieferparkzonen oder Grünstreifen
- Anpassung Marktplatz
 - Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit experimentell stärken
 - Reduzierung der Parkplätze an der Nordseite
- Erweiterung von ÖPNV-Angeboten
 - Einrichtung temporärer Angebote und Evaluation zur Ermittlung der Nachfrage
 - Z. B. Erweiterung des Fahrtenangebotes und der Verkehrstage der Ortsbuslinie
- Anlage von Mobilstationen mit Sharing-Angeboten
 - Einrichtung temporärer Angebote und Evaluation zur Ermittlung der Nachfrage
- Kolpingstraße
 - Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit experimentell stärken

- Einrichtung einer Einbahnstraße
- Maßnahmenbündel Grundschule Karl-Kuck-Straße (vgl. Kapitel 7.2.2)
 - (Zeitweise) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h im Umfeld der Grundschule oder Prüfung der Einrichtung einer „Schulstraße“ auf der Karl-Kuck-Straße
 - Einrichtung von Elternhaltestellen
- Reduzierung von Behinderungen des Linienbusverkehrs
 - Einschränkung des Straßenrandparkens auf der oberen Ringstraße zwischen Am Rollefer Berg und Trierer Straße bzw. in der Niederforstbacher Straße zwischen Wolferskaul und Pützgasse zur Beschleunigung der Buslinien 55 und 65

7.3 Umsetzung der Maßnahmen

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfordert eine umfangreiche Vorbereitung. Für jede Maßnahme sind mit entsprechendem zeitlichem Vorlauf die folgenden wesentlichen Arbeitsschritte durchzuführen:

- Abstimmung mit den zu beteiligenden Akteuren
- Auslösung von Prüfaufträgen, Machbarkeitsstudien bzw. Vorplanungen
- Beteiligungsverfahren, formell und umfassende Bürgerbeteiligung
- Beschlussfassung der zuständigen Gremien
- Planungskonzept bzw. Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung
- Zeitplan
- Bereitstellung der Ressourcen – Personalbedarf Verwaltung und Finanzierungsbedarf
- Ausschreibung der notwendigen Leistungen
- Vergabeverfahren
- Umsetzungsbegleitung bzw. Bauüberwachung

Im Anschluss an die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme folgt deren Evaluierung hinsichtlich ihrer Zielerreichung im Rahmen eines Monitoring-Prozesses. Ggf. ist daraufhin die Fortschreibung der Maßnahme erforderlich.

7.4 Hinweise auf mögliche Förderprogramme

Für den Bereich der Mobilität gibt es vielfältige Fördermöglichkeiten, die steten Anpassungen unterliegen. Daher ist es ratsam zum Zeitpunkt der konkreten Maßnahmenplanungen die jeweils gültigen Fördermöglichkeiten zu eruieren und geeignete Förderprogramme zu

bestimmen. Hier sei auf die Seiten vom Bund ([Förderdatenbank - Startseite \(foerderdatenbank.de\)](https://foerderdatenbank.de)) hingewiesen, aber insbesondere auf den nordrheinwestfälischen „Förderfinder“ vom Zukunftsnetz Mobilität NRW: [Willkommen beim Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet-nrw.de/foerderfinder/). Hier können stets aktuell und zielgerichtet die geeigneten Fördermöglichkeiten bestimmt werden. So können speziell für die Stadt Aachen die Fördermöglichkeiten nach folgenden Förderschwerpunkten und Fördergegenständen gefiltert werden:

- Elektromobilität und alternative Antriebsformen
- Fußverkehr
- Informationstechnologie und Digitalisierung
- Mikromobilität (E-Tretroller, E-Bikes u. a.)
- Mobilitätskonzepte und Studien
- Mobilitätsmanagement
- Mobilstationen (Ausstattungs-elemente)
- Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen
- ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
- Radverkehr
- Sharingsysteme (Car-Sharing, Leihfahräder)
- Verkehrssicherheit
- Wirtschaftsverkehr und Citylogistik.

Nach dieser ersten Auswahl wird eine weitere Filterung nach Fördergegenständen ermöglicht, um zielgerichtet für jede anstehende Maßnahme das für den Umsetzungszeitraum geeignete Förderprogramm mit Informationen zu Fördergeber, Förderschwerpunkt, Geltungsdauer und Antragsfristen sowie mit einem Download-Link zur entsprechenden Richtlinie zu finden.

Nachfolgend sind einige aktuell geltende Fördermöglichkeiten aufgeführt, die bei der Realisierung des Mobilitätskonzepts Aachen-Brand zum jetzigen Zeitpunkt geeignet scheinen. Darunter sind auch Förderrichtlinien, die zeitlich kaum erreichbar sind. Hierfür müssen zu gegebener Zeit die Nachfolgeprogramme eruiert werden.

Förderprogramm: **Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft und in Kommunen**

Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

Förderschwerpunkt: Elektromobilität & Alternative Antriebsformen; Radverkehr

Fördergegenstände: Anschaffung von E-Lastenfahrrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung

Geltungsdauer: 29.04.2024

Antragsfrist: 29.04.2024

Infoblatt: [Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.förderfinder.nrw.de)

Förderprogramm: **ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland**

Fördergeber: ZV go.Rheinland

Förderschwerpunkt: Mobilstationen; ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr; Radverkehr; Sharingsysteme; SPNV - Schienenpersonennahverkehr

Fördergegenstände: Bushaltestellen, Bussonderspuren, Park-and-ride-Anlagen (P+R), Bike-and-ride-Anlagen (B+R) und Infrastruktur für öffentliche Fahrradverleihsysteme (öFVS), Ortsfeste Informations- und Kommunikationsinfrastruktur, Sonstige Investitionsmaßnahmen: Erneuerung und Sicherheit, Mobilstationen

Geltungsdauer: fortlaufend

Antragsfrist: 31.03.2024

Infoblatt: [Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.förderfinder.nrw.de)

Förderprogramm: **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld**

Fördergeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)

Förderschwerpunkt: Mobilstationen, Radverkehr

Fördergegenstände: Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr, Errichtung von Mobilitätsstationen Verbesserung des ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur, Errichtung von Radabstellanlagen im Rahmen der Bike+Ride-Offensive

Geltungsdauer: bis 31.12.2027

Antragsfrist: Fortlaufend

Infoblatt: [Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.förderfinder.nrw.de)

Förderprogramm: **Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität**

Fördergeber: Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie (MWIKE NRW)

Förderschwerpunkt: Elektromobilität & Alternative Antriebsformen; Mikromobilität

Fördergegenstände: Umsetzungsberatung und -konzepte Elektromobilität, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, Elektrische Lastenfahrräder, Kommunale Konzepte für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur, Netzanschlüsse für Stellplatzkomplexe

Geltungsdauer: bis 30.06.2024

Antragsfrist: fortlaufend

Infoblatt: [Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.förderfinder.nrw.de)

Förderprogramm: Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse)

Fördergeber: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW)

Förderschwerpunkt: Elektromobilität & Alternative Antriebsformen; ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr

Fördergegenstände: Barrierefreiheit; Beleuchtung; Dynamische Fahrgastinformation, DFI; Elektrobuss (Hybridbus, Batteriebus, Wasserstoffbus); Elektronisches Ticketsystem; Haltestelle; Ladestation, Ladeinfrastruktur (E-Bus); Schienenstrecke (Neubau, Erneuerung); Vitrine (Fahrplan, Tarif, Netz); Witterungsschutz

Geltungsdauer: fortlaufend

Antragsfrist: fortlaufend

Infoblatt: [Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.förderfinder.nrw.de)

Förderprogramm: Förderrichtlinie „Modernitätsfonds“ (mFund)

Fördergeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Förderschwerpunkt: Informationstechnologie & Digitalisierung; Mobilitätskonzepte & Studien; Wirtschaftsverkehr & Citylogistik

Fördergegenstände: Förderung von datenbasierten Forschungs- und Entwicklungsprojekten der Kategorie „kleine Forschungsprojekte/Vorstudien/Machbarkeitsstudien/Konzeptstudien“ (Förderlinie 1)

Förderung von datenbasierten Forschungs- und Entwicklungsprojekten der Kategorie „Angewandte Forschung und Experimentelle Entwicklung“ (Förderlinie 2)

Geltungsdauer: 31.12.2025

Antragsfrist: 31.12.2023

Infoblatt: [Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.förderfinder.nrw.de)

Förderprogramm: **Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen §14**

Fördergeber: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW)

Förderschwerpunkt: Informationstechnologie & Digitalisierung; Mobilität im ländlichen Raum; Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen; ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr

Fördergegenstände: Projektbezogener Personaleinsatz und Sachmittel für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Sicherheit und des Services im ÖPNV

Geltungsdauer: fortlaufend

Antragsfrist: fortlaufend

Infoblatt: [Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.förderfinder.nrw.de)

Förderprogramm: **Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020**

Fördergeber: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW)

Förderschwerpunkt: Verkehrssicherheit

Fördergegenstände: Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen (Mobilitätsbildung, Verkehrserziehung; Schulisches Mobilitätsmanagement)

Geltungsdauer: fortlaufend

Antragsfrist: fortlaufend

Infoblatt: [Förderfinder \(nrw.de\)](https://www.förderfinder.nrw.de)

8 EVALUATION UND FORTSCHREIBUNG

Das Mobilitätskonzept Aachen-Brand versteht sich nicht als ein abgeschlossenes Werk, sondern vielmehr als Prozess. Hierfür liefert das zunächst im Laufe des Projekts erarbeitete Mobilitätskonzept eine Strategie für die Umsetzung der im Projekt definierten Ziele für den Bezirk Aachen-Brand. Für die Überprüfung der Zielerreichung und Weiterentwicklung notwendiger Maßnahmen wird ein Evaluationskonzept erstellt. Die Evaluation bietet die Chance, Ziele zu modifizieren, Maßnahmen zu korrigieren, Vorgehensweisen anzupassen und in Zukunft effizienter zu arbeiten [46].

Ziel dieses Arbeitspaketes ist es, die im Dialog mit Bürger:innen und Planer:innen definierten Maßnahmen auf Basis der vorgenommenen Priorisierung umzusetzen und die daraus resultierenden Wirkungen im Hinblick auf die Zielerreichung zu überprüfen, zu bewerten und weiterzuentwickeln. Neben der Evaluation des Mobilitätskonzepts im Ganzen sollten wichtige Schlüsselmaßnahmen oder Einzelprojekte evaluiert werden, die im Mobilitätskonzept als besonders wegweisend oder zielführend identifiziert wurden [46].

Folgende Inhalte werden in diesem Arbeitspaket dargestellt:

- Festlegung Monitoring-Prozess zur Evaluierung der Maßnahmen und der Überprüfung von Wirkung von Maßnahmen auf die verkehrlichen Ziele (z. B. hinsichtlich der Strukturen in der Verwaltung, der von der Politik bereitgestellten personellen und finanziellen Ressourcen, der Kommunikation mit Politik und Öffentlichkeit)
- Benennung geeigneter Kennwerte zur Wirkungskontrolle von Realisierungen in messbaren Einheiten (z. B. Kilometer neuer Radwege, Anzahl an Radstationen) und Effekt der Maßnahmen (z. B. Auswirkungen auf den Modal Split, Veränderungen des Parkdrucks)
- Ablaufplan mit festgelegten Meilensteinen zur zeitgerechten Erhebung von Kennwerten und Überprüfung von Wirkungen
- Erarbeitung Fortschreibung und Kontrolle der Zielsetzung

Die Ergebnisse der Evaluation können innerhalb der Verwaltung genutzt werden, um die eigene Arbeit zu reflektieren. Vor allem aber können sie eine Argumentation im Dialog mit Externen darstellen: um bei der Politik für mehr Personal oder mehr finanzielle Mittel einzutreten, um gegenüber anderen Fachämtern die eigene Position darzustellen oder um Erfolge in der Öffentlichkeit zu kommunizieren [05, 46].

8.1 Monitoring-Prozess

Die Evaluation bzw. die Überprüfung der Zielerreichung im Mobilitätskonzept Aachen-Brand durchläuft verschiedene Schritte, die teils nacheinander, teils parallel verlaufen. Die

Prozessevaluation fokussiert auf die Überprüfung der Gestaltung, Umsetzung und Durchführung von Maßnahmen des Mobilitätskonzepts [12, 41]. Um die Wirkung von Maßnahmen überprüfen zu können, wird zunächst das **Grundgerüst der Evaluation** festgelegt:

- 1) Bestimmung der im Mobilitätskonzept gesetzten verkehrlichen Ziele, die mit der Evaluation überprüft werden wollen
- 2) Festlegung spezifischer, messbarer, realistischer und terminierter Zielgrößen (vgl. SMART-Methode) der Evaluationsmaßnahmen. Festlegung von kurz- und mittelfristigen (taktischen Ziele) sowie langfristigen (strategischen) Zielen [23].
- 3) Bildung von Indikatoren und Prüfung der bereits auf städtischer Ebene identifizierten Indikatoren.
- 4) Festlegung der Methode und Erhebungsinstrumente der Evaluation. Dabei gilt es festzulegen, in welchem Turnus erhoben wird, wer die Zielgruppe der Evaluation ist und wie die Auswahl der Zielpersonen erfolgt (per Zufall oder bewusst ausgewählt).
- 5) Datenerhebung
- 6) Auswertung der Evaluation und öffentlichkeitswirksame Aufarbeitung zu Meilensteinen der Evaluation

Das Ziel der Evaluation ist es, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts Aachen-Brand gesetzten Ziele zu überprüfen. Für die Messbarkeit der Ziele wurden verkehrliche Teilziele definiert, die zur Überprüfung im Rahmen der Evaluation herangezogen werden. Die **Überprüfung der Zielerreichung** richtet sich in erster Linie an die an der Maßnahmenumsetzung beteiligten Personen und dient dazu ggf. Ziele und Maßnahmen im Mobilitätskonzept nachzusteuern: Da das Mobilitätskonzept zu einem bestimmten Zeitpunkt unter den jeweiligen Rahmenbedingungen erarbeitet wurde, spielt nicht nur die Überprüfung der Zielerreichung, sondern auch die Prüfung geänderter Rahmenbedingungen, Prioritäten und Ziele eine Rolle.

Für die Bewertung von Veränderungen sind belastbare Daten zu der heutigen Situation unabdingbar und die Veränderung im Zeitverlauf zu dokumentieren. Die **Bewertung der Wirkung** erfolgt anhand verschiedener Stufen anhand des im Handlungs- und Umsetzungskonzept identifizierten Maßnahmen [12, 45]:

- Die erste Stufe bezieht sich auf die Ergebnisse der Umsetzung von Maßnahmen und überprüft, ob Maßnahmen im Mobilitätskonzept umgesetzt wurden und ob die Maßnahmen von der Zielgruppe genutzt werden (Output).
- In der zweiten Stufe soll im Rahmen der Evaluation gemessen werden, was durch die Maßnahme vor Ort erreicht wurde bzw. welche Auswirkung die Maßnahme auf die Zielgruppe hat (Outcome). Dies kann zum Beispiel die Erhöhung von Nutzerzahlen sein, die Bekanntheit von Mobilitätsangeboten oder die Veränderung von Verhalten. Die Veränderungen treten in der Regel kurz- bis mittelfristig auf.

- Als letzter Schritt werden die über die Zielgruppe hinausgehenden Veränderungen in das Umfeld der Zielgruppe bzw. in die Gesellschaft überprüft (Impact). Hierbei kann es sich zum Beispiel um die Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen handeln. Diese Veränderungen treten in der Regel mittel- bis langfristig auf.

Die Evaluation sollte möglichst standardisiert und zu geringen Kosten durchgeführt werden. Aus diesem Grund greift das **Evaluationskonzept soweit möglich auf vorhandene und etablierte Methoden und Indikatoren** zur Überprüfung von Zielen und Qualität von Verkehrsangeboten zurück [41]. Die Stadt Aachen hat mit dem VEP Aachen – Mobilitätsstrategie 2030 [31, 32] ein Monitoringsystem erarbeitet, an dem sich das Mobilitätskonzept Brand orientiert. Die hier gewählten Indikatoren können nicht gesamtheitlich auf bezirklicher Ebene erhoben werden. Deswegen werden an notwendigen Stellen weitere (bezirksspezifische) Indikatoren und Messmethoden identifiziert. Dabei erfolgt auch eine Identifikation und Kenntlichmachung von Verweisen bzw. Verknüpfungsmöglichkeiten zu städtischem Monitoringsystem, zum Beispiel dem Nahverkehrsplan [27], der Maßnahmen definiert zur Überprüfung gesetzter Qualitätsziele. Damit Entwicklungen messbar und darstellbar sind, werden die zu erfassenden Indikatoren zeitlich abgestuft in kurz-, mittel- und langfristig zu erhebende Indikatoren.

8.2 Ablaufplan mit Meilensteinen

Der Ablaufplan der Evaluation (s. Anlage 3) dient der Operationalisierung der Evaluation anhand der Definition von Ablaufschritten, zeitlichen Verortung von Messungen, Befragungen und Datenanalysen (soweit beurteilbar) und Meilensteinen (in Evaluationstabelle). Dieses Vorgehen stellt sicher, dass Daten und Informationen fristgerecht erhoben werden und entsprechend der zu evaluierenden verkehrlichen Ziele analysiert werden. Dabei ist zu beachten, dass die Kennwerte der Indikatoren in einigen Fällen nicht nur auf ein verkehrliches Ziel einzahlen und Überschneidungen zu anderen Zielen möglich sind.

Davon unberührt sind Erhebungen, die sich aus anderen Fachplanungen bzw. übergeordneten Planungen ergeben. Auch die sich aus der Umsetzung bzw. Fertigstellung von Maßnahmen im Mobilitätskonzept ergebenden Erhebungen bzw. Messungen sind nicht in dem Ablaufplan dargestellt, sollten aber für die Evaluation im Sinne der Zielerreichung genutzt werden.

Grundsätzlich sind die in Kapitel 4.4 dargestellten verkehrlichen Ziele im Rahmen der Evaluation im Hinblick auf Ihre Wirkung zu überprüfen.

8.3 Kennwerte der Evaluation

Damit die verkehrlichen Ziele, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts gesetzt wurden, überprüft werden können, ist es notwendig, geeignete Indikatoren zu identifizieren, die mit entsprechenden Methoden erhoben werden können und messbar sind [05, 41, 42]. Die nachfolgend dargestellten Indikatoren werden nach Erhebungsaufwand und Regelmäßigkeit der Erhebung kurz charakterisiert.

Zu den Indikatoren und Messmethoden, die **regelmäßig, z. B. alle ein bis zwei Jahre**, teilweise über andere verkehrliche Planungen ermittelt werden, gehören u.a.:

- Dauerzählstellen Fuß- und Radverkehr
- Fahrgastzahlen im ÖPNV
- Anzahl Buchungen und Nutzungszahlen im Bikesharing und Carsharing
- Anzahl Geschwindigkeitskontrollen und Anzahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen

Mittelfristig und mit größerem Aufwand zu erfassende Indikatoren sind mit Erhebungen in etwa drei- bis fünf-jährigen Abständen:

- Statistiken zu Unfallzahlen, inkl. Personen- und Sachschäden
- Erhebung von Kfz-Verkehrsmengen
- Belegung von Radabstellanlagen, erfassen von unsortiert abgestellten Fahrrädern im öffentlichen Raum („Wildparker“)
- Anzahl barrierefreier Haltestellen
- Belegung der B+R-Stellplätze (nach Errichtung P+R-Anlage)
- Erhebung der Parkraumbelegung
- Überprüfung Schulwegplanung: Anteil Fuß- und Radwege auf dem Schul- und Kindergartenweg, Monitoring von Gefahrenstellen auf Schulwegen
- Befragungen & Qualitätsmessungen zur subjektiven Sicherheit, zu Mobilitätsangeboten

Langfristig zu erhebende Indikatoren zum Beispiel aufgrund von Abhängigkeit räumlich übergeordneter Erhebungen, etwa **alle fünf bis sieben Jahre**:

- Der Modal Split: Aachen ist in 2017 regionaler Partner der deutschlandweiten Mobilitäts-erhebung „Mobilität in Deutschland“ gewesen. Auch in 2023 wird sich die Stadt Aachen wieder an der Studie beteiligen. Die regionale Aufstockung der Stichprobe ermöglicht detaillierte Analysen der Mobilität der Menschen in der Stadt, unter anderem zu der Verkehrsmittelnutzung, der Verkehrsmittelwahl. Es ist zu prüfen inwiefern die in 2023 erhobenen Daten auf bezirklicher Ebene ausgewertet werden können und damit als Ausgangswert in die Evaluation einfließen können.

- Mobilitätsbefragungen / Haushaltsbefragungen: Inhalte von Mobilitätsbefragungen können einzelne Themenschwerpunkte aus dem Mobilitätskonzept sein, wie zum Beispiel Verkehrssicherheit oder ein spezifisches Mobilitätsangebot in Brand sein. Für Befragungen an spezifischen Orten, z. B. Schule oder Verknüpfungspunkte im Bezirk können persönliche Befragungen vor Ort sinnvoll sein. Um sicherzustellen, dass möglichst viele Bürger:innen in Brand erreicht werden, kann die Durchführung einer Haushaltsbefragung, z. B. per Postwurfsendung sinnvoll sein. Darüber hinaus sollte das starke Akteursnetzwerk in Brand genutzt werden, um über Multiplikatoren viele Menschen, auch solche, die nicht in Brand wohnen, zu erreichen.
- Qualitätsmessungen im Nahverkehr (Erhebungen der ASEAG zu Pünktlichkeit, ausgefallene Kurse etc.), Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge auf den Buslinien in Brand, Reisezeitvergleich im ÖPNV zwischen Aachen-Brand und ausgewählten Zielorten
- Anzahl von Umsteigepunkten, z. B. B+R- und P+R-Anlagen
- Anzahl elektrisch betriebener Fahrzeuge im ÖPNV, von der Kommune eingesetzte Fahrzeuge
- Anzahl öffentlicher Ladesäulen
- Lärmbetroffenheiten
- Emissionsmessungen

Darüber hinaus werden folgende Indikatoren für die Bewertung der Zielerreichung für das Mobilitätskonzept Aachen-Brand **lokalspezifisch und mit spezifischen Umsetzungszeiträumen** empfohlen:

- Anzahl umgesetzter Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept Aachen-Brand (siehe Steckbriefe)
- Einrichtung von Ressourcen für die bezirkliche Koordination von Mobilität
- Teilnehmerzahlen und Anzahl Sitzungen des Akteursnetzwerks „Mobilität Brand“
- Anzahl von bezirklichen Öffentlichkeitskampagnen / Veranstaltungen, Kennenlernmöglichkeiten von Mobilitätsangeboten, Aktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zielgruppenspezifische Aktionen
- Anzahl umgesetzter Verkehrsversuche in Brand
- Anzahl Brand-spezifischer Messstellen, z. B. Dauerzählstellen, Mängelmeldemöglichkeiten

Die Indikatoren werden mithilfe verschiedener Methoden erhoben. Neben passiv generierten Daten und Informationen, also Daten aus Buchungssystemen, eingesetzten Applikationen und Zählstellen sollen auch Bürger:innen und Nutzer:innen von Mobilitätsangeboten aktiv in die Evaluation einbezogen werden. Zufriedenheits- und Akzeptanzmessung mit Bürger:innen sollte zu unterschiedlichen Zeitpunkten und mit unterschiedlichen Methoden erfolgen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass neben Erwartungen an neue Angebote

auch Probleme, Hemmnisse sowie Änderungen von Nutzungsroutinen im Mobilitätsverhalten aufgedeckt werden können. Ziel ist es, Erkenntnisse dazu erlangen, ob die Nutzer des Angebotes bzw. die Brander:innen zufrieden sind, z. B. mit Zugangsmöglichkeiten und der Angebotsausgestaltung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote.

Ein Evaluationsbericht sollte nach Empfehlung des Zukunftsnetz NRW ca. alle fünf Jahre erfolgen, sollte aber für die Verwaltung in einem handhabbaren Umfang erfolgen [46]. Bei der Erhebung von Kenngrößen durch beispielsweise Verkehrszählungen und Mobilitätsbefragungen ist zu beachten, dass möglicherweise ein Vorlauf benötigt wird, um die Daten in die Evaluation einfließen lassen zu können. [46].

8.4 Fortschreibung und Kontrolle der Zielerreichung

Die Fortschreibung des Mobilitätskonzepts Aachen-Brand dient der fortlaufenden Dokumentation von Veränderungen der festgelegten Kennwerte zur Evaluation der Zielerreichung. Durch die Fortschreibung wird die Effizienz des Prozesses erhöht und eine höhere Qualität der Umsetzung erreicht [23].

Da sich **verändernde Rahmenbedingungen und Zielstellungen** im kommunalen oder regionalen Kontext Auswirkungen auf Maßnahmen des Mobilitätskonzepts in Brand und deren Priorisierung haben können, wird mit dem Konzept zur Fortschreibung und Kontrolle der Zielerreichung die Empfehlung gegeben transparent mit Erfolgen und Misserfolgen bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts umzugehen. So können zum Beispiel abweichende Zeit- oder Kostenbudgets, die Ablehnung von Maßnahmen durch Bürger:innen oder Änderungen von Planungsprozesse oder politischen Entwicklungen eine Neubewertung von Maßnahmen erforderlich machen.

Ziel ist es, auf Änderungen, die sich auf das Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts auswirken, oder auch auf ausbleibende Wirkung im Hinblick auf die Zielerreichung mit möglichst geringen Eingriffen in das Mobilitätskonzepts nachzusteuern. Anzustreben ist eine möglichst hohe Kontinuität des Mobilitätskonzepts [46]. Werden Ziele nicht erreicht, gilt es, die Ursachen herauszufinden und die Themen entsprechend den gesetzten Zielen nachzusteuern (vgl. ebd.).

Darüber hinaus soll aus dem Prozess gelernt werden, um die Wirksamkeit von Planungen und Beteiligungsformaten bewerten zu können [23]. Neben den im Konzept erarbeiteten Zielen und darauf einzahlende Indikatoren sollen auch die **Reaktionen auf die Ergebnisse der Umsetzung** von Maßnahmen in der Fortschreibung berücksichtigt werden. Wichtig ist, dass die Ergebnisse der Evaluation nicht nur mit dem Kernteam des Mobilitätskonzepts Aachen-Brand reflektiert werden, sondern auch mit Personen, die sich in den Beteiligungsformaten eingebracht haben wie zum Beispiel Teilnehmer:innen der Arbeitsbesprechungen oder auch Personen, die die Beteiligung zur Kinder- und Jugendmobilität aktiv unterstützt

haben. Dadurch können nicht nur Bürger:innen und Interessensvertreter:innen einen Zusammenhang zwischen den eingebrachten Inhalten und den daraus resultierenden Ergebnissen ziehen, sondern das Erlernte aus der Umsetzung in weitere Projekte und Maßnahmen an anderen Orten und in anderen Konstellationen weitergeben. Da die Menschen in Brand mit der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept das erste Mal von deren Wirkung betroffen sind, sind einerseits Informationen zu den Maßnahmen für die Bürgerschaft notwendig, andererseits wird es Interesse und Aufgeschlossenheit für die Evaluierung geben.

Ein gutes Beispiel sei in diesem Zusammenhang der von Schüler:innen der städtischen Gesamtschule Brand durchgeführte Mobilitätscheck zu Gefahrenstellen im Schulumfeld und auf dem Weg zur Schule. Die Methode erwies sich als zielführend und von der Durchführung als gut integrierbar in schulische Abläufe. Die qualitative Bewertung von Gefahrenstellen und -situationen aus Perspektive von Kindern und Jugendlichen brachte wertvolle Hinweise für die Beurteilung der derzeitigen Situation im Umfeld der Schule und auf Wegen im Schulumfeld. Zugleich wird das Engagement der Schüler:innen und Lehrer:innen durch die Einbindung in die Evaluation honoriert und der Sinn des schulischen Engagements unterstrichen.

Denkbare Möglichkeiten für die Dokumentation in der (Fach-)Öffentlichkeit ist zum Beispiel die Veröffentlichung von belastbaren Evaluationskennwerten in einfachen Grafiken wie Ampelbewertungen zur Umsetzung von Maßnahmen und Zielerreichung oder die grafische Darstellung der zeitlichen Entwicklung von Kennwerten. Durch die Transparenz der Ergebnisse wird den Bürger:innen unmittelbar die Veränderungen des eigenen Handelns deutlich. Denkbar ist auch die Befragung der Menschen in Brand in regelmäßigen Abständen und neben der Bewertung der aktuellen Situation auch die Bewertung von umgesetzten Maßnahmen zu erfragen. Eine weitere wirksame Methode, um die Öffentlichkeit über die Fortschreibung des Mobilitätskonzepts zu informieren, ist eine Aktion, Veranstaltung oder anderweitig öffentlichkeitswirksame Maßnahme zur Erreichung eines Meilensteins bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Im Idealfall wird für eine solche öffentlichkeitswirksame Veranstaltung ein Ort in Brand gewählt, der im Zusammenhang mit umgesetzten Maßnahmen steht.

9 ZUSAMMENFASSUNG

Der im südöstlichen Stadtgebiet Aachens liegende Bezirk Brand ist gekennzeichnet durch überwiegende Wohnbebauung, dessen zentraler Marktplatz ein wichtiger Ort des öffentlichen Lebens im Bezirk ist. Aachen-Brand verfügt über eine engagierte Bürgerschaft, die sich für die Weiterentwicklung des Bezirks aktiv einbringt. Mit der Erstellung der Rahmenplanung Brand wurde bereits 2009 ein Meilenstein für die Weiterentwicklung des Bezirks gelegt. Auch auf städtischer Ebene wurden mit strategischen Plänen schon verschiedene Grundlagen für das zu erarbeitende Mobilitätskonzept Aachen-Brand gelegt. Dieses im Zeitraum vom 01. Dezember 2021 bis zum 31. Dezember 2022 entwickelte Konzept soll als Leitlinie für die zukünftige, nachhaltige und integrierte Mobilitätsentwicklung und das darauf gerichtete politische Handeln im Bezirk dienen.

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts orientierte sich an den Leitlinien von den auf Europäischer Ebene als Richtlinie erlassenen „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP), die zum Ziel haben, ganzheitlich, langfristig und nachhaltig einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Dafür werden nicht nur alle relevanten Formen der Mobilität in die Planung einbezogen, sondern auch die Bedürfnisse der Bürger:innen und Nutzer:innen des öffentlichen Raums in den Mittelpunkt gestellt.

Ziel der Beteiligung von Öffentlichkeit und relevanten Stakeholdern war es, während der Projektlaufzeit Transparenz und Akzeptanz für das Mobilitätskonzept zu schaffen und die Bürger:innen und Nutzer:innen Informationen zur Verfügung zu stellen. Dazu wurde u. a. eine digitale Beteiligungsplattform genutzt und Präsenz auf dem Fest des Bürgervereins gezeigt. Daneben wurden in Form verschiedener öffentlicher Veranstaltungen wie Bürgerwerkstatt, begleiteter Radrundfahrt respektive Ortsbegehung, Kinder- und Jugendkonferenz, Möglichkeiten für den direkten Austausch mit dem Planer-Team gegeben. Auch die kontinuierliche Abstimmung mit Akteuren aus Aachen-Brand, der Fachverwaltung und weiteren mobilitätsrelevanten Stakeholdern waren ein zentraler Bestandteil der Projektarbeit.

Die zu Beginn durchgeführte Bestandsanalyse stellte heraus, dass Aachen-Brand über gute Ausgangsbedingungen verfügt, um nachhaltige Mobilität zu leben. Der Bezirk Brand qualifiziert sich durch eine Siedlungsstruktur und einem Nahversorgungsangebot als „Stadt der kurzen Wege“ mit fußverkehrs- und fahrradfreundlichen Wegedistanzen. Die gute Durchlässigkeit der Wohnquartiere und vorhandene Querungsmöglichkeiten ermöglichen den Zu Fußgehenden häufig sehr direkte Wegemöglichkeiten. Auch der Radverkehr weist dank des funktional bedeutenden und landschaftlich reizvollen Vennbahnwegs, der in der Umsetzung befindlichen Rad-Vorrang-Route Brand und der umfangreichen Ausweisung von Tempo-30-Zonen einen guten Grundstock für Wege innerhalb des Stadtbezirks und über die Bezirksgrenzen auf. Weiterhin qualifiziert die gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Stadtgebiet und in der Stadtregion mit dem Stadtbus- und Regionalbusverkehr den Öffentlichen Personennahverkehr als Rückgrat des Umweltverbundes. Zudem sind der Bezirk und der Gewerbepark mit dem Wirtschaftsverkehr und dem motorisierten Individualverkehr über die Trierer

Straße und den Autobahnanschluss der A 44 sehr gut an die Innenstadt bzw. an das überregionale Straßennetz angebunden.

Auf der anderen Seite offenbarten sich auch optimierungsbedürftige Gegebenheiten, so u. a. die mit dem hohen Verkehrsaufkommen und den infrastrukturellen Defiziten einhergehenden Probleme auf den Hauptverkehrsstraßen, Trierer Straße und Freunder Landstraße, ein teilweise hohes Durchgangsverkehrsaufkommen in den Wohngebieten, Einschränkungen verschiedener Verkehrsarten und der Stadtraumqualität durch den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum und konfliktäre und potenziell gefährliche Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen. Weiterhin wurden Mängel bei der Gewährleistung von Barrierefreiheit, Schwächen in Form von fehlenden Fahrradabstellanlagen, Sharing-Angeboten und P+R-Anlagen sowie Verbesserungspotenziale für die Aufenthaltsqualität identifiziert.

Die Ziele der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung des Bezirks wurden aufbauend auf den gesamtstädtischen Zielstellungen für die Flächenentwicklung, die Klimaneutralität sowie die verkehrliche Entwicklung abgestimmt. Aus den verschiedenen Beteiligungsformaten und Planungsdialogen ergaben sich als wichtige Querschnittsthemen Verkehrssicherheit, Wohn- und Lebensqualität sowie Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Daraus wurden Zielstellungen für Aachen-Brand abgeleitet. Neben der barrierefreien und sicheren Nahmobilität für alle Menschen im Bezirk spielen der ÖPNV sowie vielfältige, nachhaltige, zeitgemäße und vernetzte Mobilitätsangebote eine wichtige Rolle bei der zukünftigen Entwicklung. Der notwendige Kfz-Verkehr wird umwelt- und stadtverträglich abgewickelt. Alle Mobilitätsangebote sind dabei auf die Bedürfnisse der Menschen zugeschnitten und werden mithilfe von Kommunikation und bürgernahen Maßnahmen aktiv beworben.

Aus den Differenzen zwischen der heutigen Situation und den zukünftig anzustrebenden Zielen der verkehrlichen Entwicklung leiten sich Handlungsbedarfe ab, die wiederum in konkreten Maßnahmen münden. Die im Folgenden dargestellten Maßnahmenbündel stellen Maßnahmen mit höchster und mittlerer Priorität in der Umsetzung dar, deren jeweils gebündelte Umsetzung im Sinne eines kosten- und zeiteffizienten Vorgehens empfohlen wird.

Die Umgestaltung des Knotens Trierer Straße/ Karl-Kuck-Straße resultiert aus der im Rahmen der Beteiligung bemängelten Konflikträchtigkeit. Die empfohlenen Einzelmaßnahmen fokussieren auf die Änderung der Verkehrssteuerung, die Führung von Radverkehr und ÖPNV, die zusätzlichen verkehrsrechtlichen Regelungen und visuelle Unterstützungen.

Die Maßnahmenbündel für die Karl-Kuck-Grundschule sowie die städtische Gesamtschule Brand ergeben aus den hohen Anforderungen an die Verkehrssicherheit für die Schüler:innen auf Schul- und Freizeitwegen. Dazu gehören auch frühzeitige Planungen zum ruhenden Verkehr und zu alternativen Mobilitätsangeboten für das neue Wohnquartier an der Karl-Kuck-Straße.

Auch die Schwimmhalle Brand ist ein wichtiger Zielort und Teil der Schulwege im Bezirk, der durch verschiedene Maßnahmen vor allem einer Verbesserung der Verkehrssicherheit unterzogen werden sollte. Neben bereits initiierten Planungen zur Umgestaltung der Rombachstraße (inkl. der Knotenpunkte Rombachstraße / Wolferskaul und Rombachstraße / Schagenstraße) und der Optimierung des Parkraumkonzepts sollten Verbesserungen der Sichtbeziehungen durch die Beseitigung baulicher Hindernisse vorgenommen werden.

Der Vennbahnweg kann durch verschiedene Maßnahmen qualitativ aufgewertet werden. Dazu gehören unter anderem weitere Anbindungen an Wohnquartiere und das Vennbahncenter, Umgestaltungen der Radverkehrsführungen, eine Bevorrechtigung über die Eckenstraße sowie die Schaffung von Verknüpfungspunkten in Form von Mobilstationen.

Durch Erweiterungen des Gewerbepark Brands ist mit erhöhtem Güterverkehrsaufkommen zu rechnen. Auch die geplante Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf wird zu einer Veränderung von Verkehrsströmen zu führen. Hierauf nehmen die vorgeschlagenen Verkehrslenkungsmaßnahmen Bezug. Jenseits des motorisierten Verkehrs ist das Gewerbegebiet noch stärker mit dem ÖPNV sowie Angeboten der Shared Mobility zu erschließen.

Die Verbesserung der Wahrnehmung von Gefahrenstellen und der Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer sollte ebenfalls im Sinne der zukünftigen Entwicklung in Angriff genommen werden. Dies kann durch ein Bündel verschiedener Maßnahmen zur visuellen Kommunikation (Piktogramme) und Beschilderung, Verkehrsüberwachungen insbesondere im Umfeld von Schulen sowie Kinder- und Senioreneinrichtungen, Gehwegvorstreckungen oder Durchfahrtsregulierungen bewirkt werden. Einige der benannten Maßnahmen bieten sich an, in Form von Verkehrsversuchen erprobt zu werden: Mögliche Verkehrsversuche sind z. B. die Umverteilung von Verkehrsflächen an der Trierer Straße, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit am Marktplatz und an der Kolpingstraße, die Erweiterung des ÖPNV-Angebots und die Anlage von Mobilstationen mit Sharing-Angeboten.

Weiterhin können mit einer Koordination des lokalen Engagements und der Ausrichtung des Mobilitätsmanagements auf die spezifischen Bedürfnisse der Menschen im Bezirk die Bekanntheit und Attraktivität von nachhaltigen Mobilitätsangeboten deutlich erhöht werden.

Der im Rahmen des Mobilitätskonzepts erstellte Maßnahmenkatalog sowie das Handlungs- und Umsetzungskonzept bieten den verantwortlichen Akteuren Orientierung für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen. Für die Überprüfung der Zielerreichung und Weiterentwicklung notwendiger Maßnahmen stellt das Mobilitätskonzept einen Evaluationsplan zur Verfügung. Mit diesem werden neben geeigneten Kennwerten zur Wirkungskontrolle auch Meilensteine benannt, um Maßnahmen und Prozesse reflektieren zu können und Argumente gegenüber möglichen Fördermittelgebern zu haben. Die gesetzten Meilensteine der Evaluation dienen ebenfalls der Einbindung der Öffentlichkeit, die als tragende Säule maßgeblich den Erfolg des Mobilitätskonzepts in den kommenden Jahren durch das eigene Verhalten mitgestalten wird.

LITERATURVERZEICHNIS

- [01] ASEAG (Aachener Straßenbahn und Energieversorgung AG): Netzplan Stadtgebiet Aachen (geographisch): URL: <https://www.aseag.de/fahrplan/netzplaene> | Abruf am 12.04.2022
- [02] BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen) (Hrsg.) (2019): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. 3. aktualisierte Auflage. Bergisch Gladbach. URL: <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/schulwegplan.html> | Abruf am 05.06.2022
- [03] Bezirksvertretung Aachen-Brand (2022): Auszug - Beseitigung von Gefahrenpunkten auf dem Radweg Trierer Straße zwischen Kreuzung Josefsallee und Vennbahnweg; Antrag Grüne Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Brand vom 06.03.2020. URL: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=100678> | Abruf am 06.06.2022
- [04] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Abschlussbericht – Los 3. URL: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html> | Abruf am 28.01.2023
- [05] European Commission (Hrsg.) (2016): Bewertung von Verkehrsmaßnahmen und Verkehrsplanungsprozessen: Kurzinformation. URL: https://www.el-tis.org/sites/default/files/trainingmaterials/qf-brochure_monitoring-evaluation_de.pdf | Abruf am 02.10.2022
- [06] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001).
- [07] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).
- [08] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).
- [09] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08).
- [10] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).
- [11] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA).

- [12] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM).
- [13] FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2022): E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Ausgabe 2022. URL: <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022> | Abruf am 05.12.2022
- [14] FH Aachen University of Applied Sciences (2016): Gliederung des Aachener Straßennetzes nach den „Richtlinien für integrierte Netz-gestaltung“ RIN 08.
- [15] GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) (2022): Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen. URL: <https://www.udv.de/udv/themen/verkehrssicherheit-an-fussgaengerquerungen-85786> | Abruf am 10.10.2022
- [16] Gruschwitz, D. et al. (2019): Mobilität in Deutschland — MiD Regionalbericht Stadt Aachen. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15) und der Stadt Aachen. Bonn, Berlin. URL: https://www.aachen.eu/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Mobilitaetserhebung2017/MiD-Regionalbericht-StadtAachen.pdf | Abruf am 10.01.2023
- [17] Gwiasda, P. (2022): Aktuelle Entwicklungen im Radverkehr. Rechtsrahmen, Regelwerke und deren Anwendung. URL: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/k_RadKONGRESS/Vortraege_RadKongress_2022/Forum10_Gwiasda.pdf#page=10 | Abruf am 12.01.2023
- [18] Landesbetrieb Straßenbau NRW. Projektwebseite L221n Ortsumgehung Eilendorf. URL: <https://www.strassen.nrw.de/de/l221n-ortsumgehung-eilendorf.html> | Abruf am 15.06.2023
- [19] Mobilikon: Mobilitätsstationen. URL: <https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen> | Abruf am 02.12.2022
- [20] Mobilitätsforum Bund (2022): Themenmonat Fahrradstraßen. Fahrradstraßen: Definition, Merkmale, Beispiele. URL: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/_texte/Fahrradstrassen_Definition-Merkmale_2022-12.html | Abruf am 19.12.2022
- [21] Nobis, C. und Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland — MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. URL: www.mobilitaet-in-deutschland.de | Abruf am 13.09.2022

- [22] Ortlepp, J. (2022): Radunfälle an Kreuzungen. Maßnahmen für mehr Sicherheit. Präsentation zum Deutschen Straßen- und Verkehrskongress am 23.11.2022 in Aachen. URL: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Netzwerke/Netzwerkveranstaltungen/Fahrradkommunalkonferenz/16_Fakoko/Vortraege/Ortlepp_Fakoko_AG2_221123.pdf?__blob=publicationFile&v=2 | Abruf am 20.01.2023
- [23] Rupprecht Consult (Hrsg.) (2021): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). URL: https://www.eltis.org/sites/default/files/german_sump_guidelines_high_quality.pdf | Abruf am 19.01.2022
- [24] Stadt Aachen (Hrsg.) (2014): Vision Mobilität 2050. Beschlossen vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen am 23.01.2014. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Vision2050/VisionMobilitaet_2050_neu.pdf | Abruf am 28.06.2022
- [25] Stadt Aachen (Hrsg.) (2015): Broschüre: Vision Mobilität 2050. Verkehrsentwicklungsplanung. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/_materialien_verkehr_strasse/verkehrskonzepte/vep/Vision-Mobilitaet-2050_Jun2015.pdf | Abruf am 28.06.2022
- [26] Stadt Aachen (Hrsg.) (2015): Analyse der Parkraumbewirtschaftung und Parkplatznutzung (2014). Untersuchung durch DTV-Verkehrsconsult GmbH; Aachen, März 2015. URL: <https://docplayer.org/129909285-Bericht-aachen-brand-analyse-der-parkraumbewirtschaftung-und-parkplatznutzung-2014-dr-ing-hartmut-ziegler-dipl-ing.html> | Abruf am 10.02.2023
- [27] Stadt Aachen (Hrsg.) (2018): Nahverkehrsplan Stadt Aachen; 2. Fortschreibung 2015, 1. Änderung 2018. URL: <https://www.aachen.de/nahverkehrsplan> | Abruf am 21.10.2022
- [28] Stadt Aachen (2018): Stellplatzsatzung der Stadt Aachen vom 14.12.2018 in der Fassung des 2. Nachtrages vom 11.05.2022. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/politik_verwaltung/stadtrecht/pdfs_stadtrecht/stellplatzsatzung.pdf | Abruf am 20.10.2022
- [29] Stadt Aachen (2019): Die Ziele des Radentscheids Aachen. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Radentscheid/Die-Ziele-des-Radentscheids-Aachen.pdf | Abruf am 13.09.2022

- [30] Stadt Aachen (Hrsg.) (2020): Integrierter Lärmaktionsplan für die Stadt Aachen, 3. Runde. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/laermschutz_neu/03_umgebungsl_aerm/laermaktionsplan/ | Abruf am 28.11.2022
- [31] Stadt Aachen (Hrsg.) (2020): Verkehrsentwicklung Aachen. Mobilitätsstrategie 2030. Teil 1: Auftrag und Struktur. Aachen. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Strategie2030/index.html | Abruf am 09.02.2022
- [32] Stadt Aachen (Hrsg.) (2020): Verkehrsentwicklung Aachen. Mobilitätsstrategie 2030. Teil 2: Ziele und Indikatoren. Aachen. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Strategie2030/index.html | Abruf am 09.02.2022
- [33] Stadt Aachen (Hrsg.) (2020): Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK). Strategiekonzept 2030 mit Handlungsprogramm bis 2025. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/energie/konzepte_veranstaltungen/klimaschutzkonzept/index.html | Abruf am 26.06.2022
- [34] Stadt Aachen (Hrsg.) (2022): Mobilitätsstrategie 2030 – Strategie Radverkehr. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Strategie2030/Strat_Rad/2200602_Strategie-RV_Version-MoA_FB.pdf | Abruf am 20.10.2022
- [35] Stadt Aachen (Hrsg.) (2022): Flächennutzungsplan Aachen 2030; Stand September 2022. URL: <https://geoportal.aachen.de/> | Abruf am 02.02.2023
- [36] Stadt Aachen (Hrsg.) (2022): Lagebericht Mobilität 2021. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Lagebericht-2021/index.html | Abruf am 10.12.2022
- [37] Stadt Aachen (Hrsg.) (ohne Jahr): Masterplan Green City. Die Maßnahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 – 2020“ für Aachen. URL: https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Green-City-Plan/GreenCityPlan-klein.pdf | Abruf am 01.02.2023
- [38] Stadt Aachen (Hrsg.) (2012): Aachen*2030 Masterplan. Perspektiven und Impulse für die räumliche Entwicklung der Stadt Aachen. URL: https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/_materialien_planieren_bauen/stadtentwicklung/stadt/aachen2030/masterplan/AC2030_beschlossen_masterplan_lowres.pdf | Abruf am 06.04.2023

- [39] Stadt Aachen (Hrsg.) (2009): Rahmenplanung Brand. „Wir entwickeln Brand weiter.“ URL: https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/_materialien_planen_bauen/stadtentwicklung/stadtviertel/brand/rahmenplan_brand_internet.pdf | Abruf am 06.04.2023
- [40] Stadt Aachen (Hrsg.) (2023): Schulwegeplan Nr. 14 KGS Karl-Kuck-Schule Aachen-Brand (Stand 05/2023). URL: https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/bildung/schulen/schulen_schulwege/14_karl-Kuck-Schule.pdf | Abruf am 12.04.2023
- [41] UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) (2013): Evaluation zählt ein. Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/evaluation-zaehlt-ein-anwendungshandbuch-fuer-die> | Abruf am 26.10.2022
- [42] UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) (2015): Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/entwicklung-von-indikatoren-im-bereich-mobilitaet> | Abruf am 26.10.2022
- [43] VdK (Sozialverband VdK Niedersachsen-Bremen e.V.) (2022): E-Scooter und andere Barrieren können für Blinde zur Gefahr werden. URL: <https://www.vdk.de/permalink/85650> | Abruf am 10.11.2022
- [44] VM NRW (Ministerium für Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen) (2022): Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG).
- [45] ZNM NRW (Zukunftsnetz Mobilität NRW) (Hrsg.) (2020): Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln. URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/9392899e384b3506e48d582adb269b37/znm-handbuch-komm.pdf> | Abruf am 17.08.2022
- [46] ZNM NRW (Zukunftsnetz Mobilität NRW) (Hrsg.) (2021): Kommunale Mobilitätskonzepte. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/83eb3589d0cc74a4e218177018baf20f/znm-handbuch-mobilitatskonzepte.pdf> | Abruf am 30.05.2022
- [47] ZNM NRW (Zukunftsnetz Mobilität NRW) (Hrsg.) (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. aktualisierte und überarbeitete Auflage. URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/3-auflage-handbuch-mobilstationen> | Abruf am 02.12.2022

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 7: DOKUMENTATION DER ORTSBEGEHUNG AM 01.06.2022

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

Anlässlich der Erarbeitung eines Integrierten Mobilitätskonzepts für Aachen-Brand veranstaltete die Aachener Stadtverwaltung gemeinsam mit dem unterstützenden Ingenieurbüro spiekermann am 01.06.2022 eine dreistündige Ortsbegehung durch Aachen-Brand. Dieser Vor-Ort-Termin bot allen interessierten Bürger:innen eine Möglichkeit, sich im direkten gemeinsamen Gespräch mit dem Planer-Team an fünf vorab ausgewählten Standorten im Bezirksgebiet exemplarisch über Verbesserungspotenziale der Fußverkehrsinfrastruktur im Bezirk auszutauschen. Die entsprechende Einladung wurde vorab über verschiedene analoge und digitale Kanäle verbreitet.

Zum Auftakt um 17 Uhr am Brander Marktplatz begrüßte das Planer-Team zwölf Teilnehmer:innen, von denen elf in Brand wohnen und zwei in Brand arbeiten. Zehn Teilnehmer:innen verfügen zwar über ein Auto, sind aber (auch) regelmäßig zu Fuß in Brand unterwegs. Erfreulicherweise handelte es sich um eine „bunte“ Gruppe, die facettenreiche Aspekte des (Fuß-)Verkehrs beleuchten konnte, waren doch Berufstätige, Rentner:innen/Pensionär:innen, Eltern minderjähriger Kinder und Mobilitätseingeschränkte unter den Teilnehmer:innen. Nach einer kurzen Einführung zu den allgemeinen Zielen, Inhalten und dem derzeitigen Bearbeitungsstand des Mobilitätskonzepts ergründeten die Teilnehmer:innen gemeinsam mit dem Planer-Team die Situation des Fußverkehrs – auch unter Berücksichtigung des Aspekts der Barrierefreiheit – an fünf Standorten (sowie den zwischendurch zurückgelegten Wegstrecken), die u. a. basierend auf den Rückmeldungen der bisher erfolgten bzw. kontinuierlich stattfindenden Bürgerbeteiligungsformate (Online-Bürgerwerkstatt am 12.05.2022, kartenbasierte Online-Befragung) ausgewählt wurden:

- 1) Marktplatz
- 2) Trierer Straße
- 3) Ellerstraße
- 4) Karl-Kuck-Straße / Nordstraße
- 5) Brander Bahnhof

Nach der jeweiligen Ankunft an diesen Stationen füllten die Teilnehmer:innen zunächst selbstständig die zum Veranstaltungsbeginn ausgehändigten Bewertungsbögen aus, auf denen sie ihre spezifische Perspektive auf die standörtliche Fußverkehrssituation dokumentierten. Hierbei hatten sie insbesondere auch die Gelegenheit, einerseits auf problematische, nicht barrierefreie und konflikträchtige örtliche Gegebenheiten hinzuweisen und andererseits konkrete Verbesserungsideen bzw. -wünsche einzubringen. Im Anschluss erfolgte an jeder Station eine gemeinsame Diskussion der von den verschiedenen Teilnehmer:innen als optimierungsbedürftig empfundenen lokalen Bedingungen für Fußgänger:innen bzw. für Personen, die auf Mobilitätshilfen (z. B. Rollator, Rollstuhl, Langstock) angewiesen sind.

Insbesondere wurden von den Teilnehmer:innen fehlende Querungshilfen, durch parkende Pkw und Haltestelleneinrichtungen beengte Gehwegverhältnisse, wünschenswerte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und gefährliche Situationen beim Hol- und Bringverkehr (Elterntaxi) im Umfeld der Karl-Kuck-Grundschule beanstandet. Daran anknüpfend wurden vielfältige Verbesserungsvorschläge unterbreitet und diskutiert, u. a.

- technische Maßnahmen, z. B. Gelbphasen oder digitale Sanduhren an Fußgängerampeln, „Mobile Smileys“ zur Geschwindigkeitseinhaltung,
- Ideen zu Serviceangeboten wie Trinkwasserstellen und Einkaufstransporte sowie

- die Idee zum Aufstellen von mobilem Grün am Marktplatz zur Steigerung der stadttökologischen und Aufenthaltsqualität.

Das Planer-Team dankt allen Teilnehmer:innen der Ortsbegehung für ihre zahlreichen Hinweise und Anregungen, die in der weiteren Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzepts berücksichtigt werden: So werden die unterbreiteten Verbesserungsvorschläge einerseits fachlich geprüft und andererseits auch mit weiteren Ideen und Belangen abgewogen.

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 8: DOKUMENTATION DES BÜRGERFESTS AM 10./11.09.2022

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

Bis Ende 2022 erstellt der Bezirk Aachen-Brand ein Mobilitätskonzept, das die heutige Situation unter die Lupe nimmt und Maßnahmen entwickelt, um die Mobilität für alle Bürger:innen nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Damit die Ortskenntnisse, Ideen und Bedenken möglichst vieler Brander:innen genutzt werden können, erhielten alle Interessierten am 10. und 11. September an einem Infostand auf der 50-Jahr-Feier des Bürgervereins Aachen-Brand die Gelegenheit, an dem Konzept mitzuwirken. Mitarbeiter:innen der Verwaltung und des Ingenieurbüros Spiekermann informierten über das Projekt und hielten Rückmeldungen von interessierten Bürger:innen auf mitgebrachten Postern fest (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Bürger:innen-Hinweise an dem Stand „Mobilitätskonzept Aachen-Brand“ auf dem Festwochenende des Bürgervereins Brand

Fotos: spiekermann ingenieure

An dem Info-Stand kam es zu lebhaften Gesprächen. Dabei ging es unter anderem, um

- die fahrradfreundlichere Gestaltung der Trierer Straße
- mehr Rücksichtnahme auf dem Vennbahnweg
- höhere Sicherheit auf dem Vennbahnweg, insbesondere in Kurvenbereichen und Straßenkreuzungen (Rombachstraße, Nordstraße)
- die sicherere Gestaltung des Parkplatzes des Vennbahncenters für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen
- problematische Parksituation an der Kolpingstraße, unter anderem durch ausweichenden Pkw-Verkehr auf Gehwege
- Schlechte Sichtbarkeit von Kindern am Zebrastreifen an der Hochstraße (Rollefstraße)
- Bedingungen für sicheres Fahrrad fahren und zu Fuß gehen auf der Eilendorfer Straße herstellen (Straßendecke in schlechtem Zustand, zu viele Lkw, Geschwindigkeitsüberschreitungen)

- Sichtfelder für Kinder und Querungen im Umfeld der Kita Erlöserkirche (Hermann-Löns-Straße) verbessern

Das Planer-Team dankt allen Besucher:innen des Info-Stands für die Hinweise und anregenden Diskussionen. Alle Hinweise werden geprüft und fließen unter Abwägung aller eingegangenen Bürger:innen-Hinweise im Rahmen des Projektes in die Ausarbeitung von Maßnahmen für das Mobilitätskonzept ein.

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 9: DOKUMENTATION DER KINDER- UND JUGENDKONFERENZ AM 20.09.2022

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

Am Weltkindertag kamen in der Städtischen Gesamtschule Aachen-Brand etwa 15 Kinder und Jugendliche zusammen, um über die Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Brand – heute und in Zukunft – zu sprechen. Die Konferenz hatte zum Ziel, das Expertenwissen der Kinder in das Mobilitätskonzept aktiv einzubeziehen.

Zum Auftakt der Veranstaltung der Kinder- und Jugendkonferenz stellten die Kinder und Jugendlichen ein Bild aus dem Malwettbewerb und das Ergebnis einer Begehung, des sogenannten „Mobilitätschecks“, vor. Beide Beiträge thematisieren problematische Situationen aus der Perspektive von Kindern und Jugendlichen auf Ihren Wegen durch Brand. Darüber hinaus werden in beiden Beiträgen Ideen vorgestellt, wie diese Gefahrenstellen in Zukunft entschärft bzw. verbessert werden können. So veranschaulicht der Beitrag des Malwettbewerbs, wie die Kinder zukünftig mit Hilfe eines Zebrastreifens von der Kirche St. Donatus hinüber zum Marktplatz zum Spielen gelangen können. Im Zuge eines während der schulischen Projekttag durchgeführten Mobilitätschecks erkundeten vier jugendliche Schüler:innen der Gesamtschule den Bezirk. Die Ergebnisse ihrer kritischen Prüfung verkehrlicher Situationen in Brand präsentierten zwei Jugendliche der Projektgruppe auf der Konferenz: Gleich sechs problematische bzw. gefährliche Stellen in Brand hat die Projektgruppe identifiziert und ebenfalls erste Vorschläge zur Entschärfung der jeweiligen Situationen erarbeitet.

Verbesserungen sind ihrer Überzeugung nach insbesondere an jenen Stellen in Brand umzusetzen, an denen es vor allem zu Schulanfangs- und -endzeiten zu unübersichtlichen Verhältnissen und teils unklaren Verkehrsregelungen im Straßenraum kommt. Zu diesen Orten gehört das unmittelbare Schulumfeld der Gesamtschule (Rombachstraße/ Schagenstraße) wie auch die direkte Umgebung der Marktschule. Auch für den Kreuzungsbereich an der Schwimmhalle (Wolferskaul, Ecke Marktstraße) sowie den hinteren Zugangsbereich des Vennbahncenters präsentierten die Schüler:innen sehr gelungene Ideen, um insbesondere für Fußgänger:innen die Sicherheit zu erhöhen. Für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen gleichermaßen schwierig sind zwei Querungen auf dem Vennbahnweg – einerseits an der Rombachstraße sowie andererseits an der Trierer Straße. Hier wünschen sich die anwesenden Kinder und Jugendlichen der Konferenz klarere Regelungen, um von Autofahrer:innen besser gesehen zu werden.

Im weiteren Verlauf der Kinder- und Jugendkonferenz erarbeiteten die Kinder und Jugendlichen in zwei Kleingruppen ihre Forderungen an die zukünftige Mobilität in Brand (siehe Abbildung 1). Diese bilden nun eine der zentralen Leitlinien bei der weiteren Maßnahmenarbeit für das Mobilitätskonzept für Aachen-Brand.

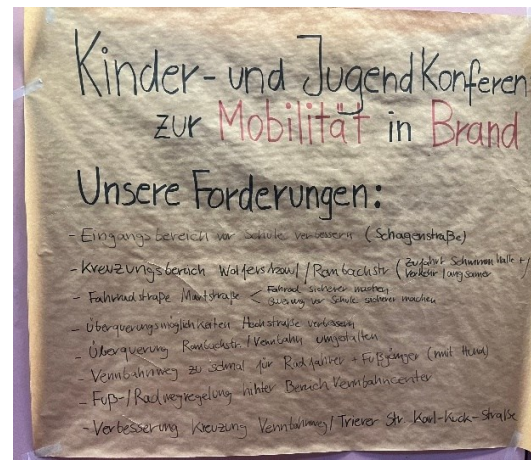
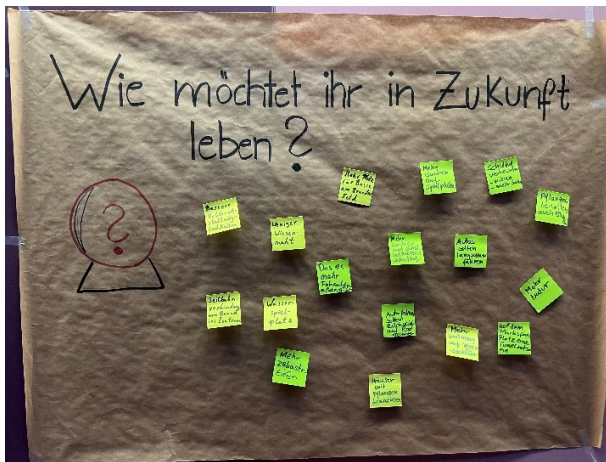


Abbildung 1: Ergebnisse der Kinder- und Jugendkonferenz „Mobil in Brand“

Fotos: spiekermann ingenieure

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN-BRAND

ANLAGE 10: DOKUMENTATION DER ZUKUNFTSWERKSTATT AM 21.09.2022

Auftraggeber: Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Auftragnehmer: spiekermann ingenieure gmbh
Stand: 28.06.2023 | Version 1.0

Am 21. September, eingebettet in die Europäische Mobilitätswoche, wurde das Integrierte Mobilitätskonzept für Aachen-Brand in der Gesamtschule Brand vorgestellt. Ziel war es, die Bürger:innen Brands und darüber hinaus interessierte Personen über den Stand des Mobilitätskonzeptes für den Bezirk zu informieren. Etwa 30 Bürger:innen folgten der Einladung und diskutierten mit Vertreter:innen der Verwaltung und den Planer:innen des beauftragten Ingenieurbüros spiekermann über die vorgestellten Inhalte des Mobilitätskonzeptes.

Die Eingangsbefragung stellte heraus, dass das Voranbringen nachhaltiger Mobilität bei gleichzeitiger Verbesserung der Nahmobilität im Bezirk den Teilnehmer:innen dabei besonders am Herzen liegt. Im Zuge dieser Befragung wurden von den Teilnehmer:innen die aus ihrer Sicht wichtigen Themen herausgestellt, die an diesem Abend Beachtung finden sollten: Zuvorderst benannt wurden die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende, der Pkw-Verkehr in Wohngebieten sowie die Stärkung des öffentlichen Busangebotes im Bezirk (siehe Abbildung 1).

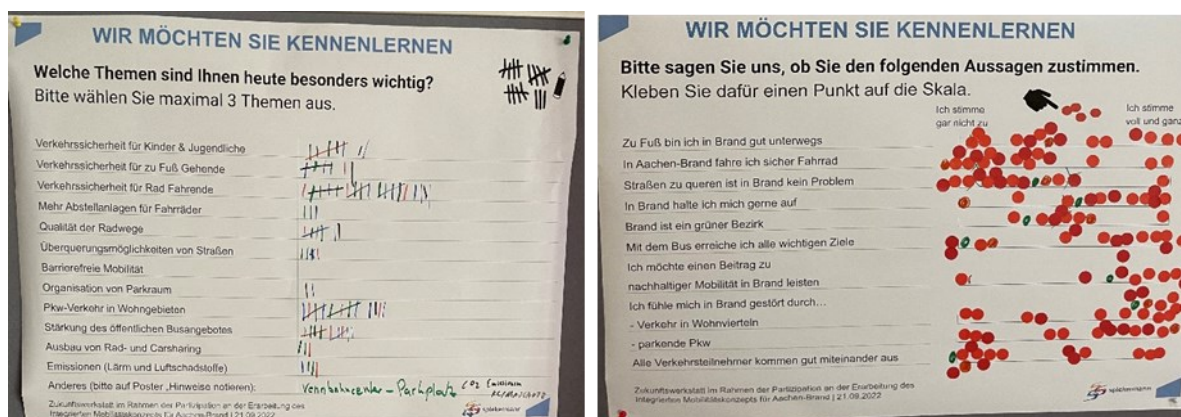


Abbildung 1: Ergebnisse der Befragung der Teilnehmer:innen der Zukunftswerkstatt

Fotos: spiekermann ingenieure

Nach einer inhaltlichen Einführung in die Projektinhalte des Mobilitätskonzeptes präsentierten die Planer:innen des Ingenieurbüros die Grundlagen und Ergebnisse der Bestandsanalyse (siehe Abbildung 2). Einen Schwerpunkt bildete die Vorstellung der aus den vielfältigen Bürger:innen-Beteiligungsformaten gewonnenen Erkenntnisse. Alle im Rahmen des umfangreichen Beteiligungsprozesses eingegangenen bzw. geäußerten Meinungen und Ideen – sowohl über eine eigens eingerichtete Online-Plattform und per E-Mail als auch in den verschiedenen Veranstaltungen vor Ort – sind in die Darstellung der Ist-Situation eingeflossen. Als Resultat wurden die Ergebnisse in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse mitsamt den Zielen der verkehrlichen Entwicklung im Bezirk vorgestellt. Im Anschluss wurden zu den daraus resultierenden Handlungsfeldern für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr), den Kfz-Verkehr und das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr vier



Abbildung 3: Eindrücke aus den Diskussionen in den Werkstätten der Zukunftskonferenz

Fotos: spiekermann ingenieure

In der **Werkstatt zum Kfz-Verkehr** wurde vor allem über das Thema Verkehrsvermeidung diskutiert. So war man sich einig, dass die Wirtschafts- und Einzelhandelsstandorte in Brand gut angebunden sind, diese aber dennoch für die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht gut erreichbar sind. Auch die Belastung durch den Lkw-Verkehr in den Wohngebieten war Bestandteil der Diskussion. Hier wurde auf eine Initiative verwiesen, die LKW-Routen in Navigationssystemen abbildet und damit zu einer besseren Führung von LKW-Verkehren durch Gewerbegebiete und über Hauptverkehrsstraßen beitragen kann. Auch im Hinblick auf die geplante neue Autobahnanschlussstelle sei es wichtig, die damit einhergehenden Verkehrsströme und verkehrlichen Auswirkungen im Bezirk, insbesondere in den Wohngebieten, durch die Planer:innen und die Verwaltung zu berücksichtigen. Ein wesentliches Thema in der Werkstatt war die Möglichkeit, mit Geschwindigkeitsbegrenzungen gleichzeitig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung von Emissionen beizutragen. Dabei kam die Gruppe zu dem Schluss, dass zur wirksamen Reduktion der Geschwindigkeit verkehrsrechtliche Anordnungen und Beschilderungen allein nicht ausreichend sind, sondern auch Verkehrskontrollen insbesondere an Schul- und Kindergartenstandorten wie auch in Wohnbereichen notwendig wären. Das Thema von Schleichverkehren durch Wohngebiete nahm ebenfalls einen großen Teil der Diskussion ein. Hierzu wurden verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Es wurden Vorschläge wie Einbahnstraßenregelungen angesprochen, inklusive der damit zusammenhängenden Vor- und Nachteile. Diese Ideen sollten in dem Konzept für einzelne Straßenabschnitte im Bezirk vertieft geprüft werden, um die Durchgangsverkehre zu reduzieren. Ein weiterer wichtiger Punkt war das Thema Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken. Es wurde vielfach geschildert, dass der öffentliche Parkraum z. B. von Lieferdiensten oder Gewerbefahrzeugen genutzt würde. Auch das Thema Park & Ride im öffentlichen Straßenraum wurde in diesem Zusammenhang benannt. Fahrgemeinschaften werden grundsätzlich sehr begrüßt, allerdings brauche man dafür ein zentrales Angebot, damit der Verkehr nicht in die Wohngebiete verlagert wird.

Im Gegensatz zu der Werkstatt Fußverkehr konzentrierte sich die Diskussion in der **Werkstatt zum Radverkehr** weniger auf die Hauptverkehrsstraßen bzw. neuralgische Punkte im Bezirk. Bei dem Radverkehr ging es unter anderem um die großen Radverkehrsachsen, auf denen sich der Radverkehr konzentriert. Das Thema, das die meisten Besucher:innen der Werkstatt beschäftigte und auch am häufigsten in der Online-Befragung genannt wurde, ist eine konfliktfreie Fuß- und Radverkehrsführung, z. B. an ÖPNV-Haltestellen und an der vielbefahrenen Trierer Straße. Das gleiche gelte auf der Freunder Landstraße, auf der es derzeit keine adäquaten Radverkehrsanlagen gebe. Diesbezüglich hat die Stadt Aachen ein Ingenieurbüro mit der Planung einer Straßenraumgestaltung beauftragt. Gleichzeitig wurde auch über die guten Alternativen zu den stark frequentierten Straßen gesprochen, wie zum Beispiel den Vennbahnweg und die Radvorrangroute Brand, über die zukünftig vergleichsweise komfortabel in die Stadt gefahren werden kann. In der Werkstatt wurde weiterhin auch über Schulwegpläne gesprochen. Die Straßen, die aktuell nicht sicher sind, sollten so ausgebaut werden, dass sie mit dem Fahrrad möglichst gefahrlos befahren werden können. Das Stichwort "Verkehr der Zukunft" sollte insbesondere für die aktuellen und die zukünftigen Schüler:innen in Brand gelten. Seitens der Teilnehmer:innen der Werkstatt wurde auch dahingehend Kritik geäußert, dass noch weitere Vorschläge zur Verbesserung problematischer Situationen hätten unterbreitet werden sollen. Hier wies das Ingenieurbüro darauf hin, dass es bereits konkrete Planungen seitens der Aachener Verwaltung gibt, um konfliktträchtige Bereiche umgestalten zu lassen, zum Beispiel an der Rombachstraße oder Freunder Landstraße, die in separaten Planungen diskutiert werden und auf dieser Veranstaltung nicht in den Fokus gerückt werden sollten.

In der **Werkstatt zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** wurde zunächst das Thema Ticketvertrieb und Fahrgastinformationen diskutiert. Der Vertrieb von Fahrscheinen solle nicht nur über digitale Kanäle abgewickelt werden, sondern müsse auch vor Ort und möglichst einfach möglich sein. Auch die Tarife sollten einfach gestaltet werden. Die Informationen zu Routen und aktuellen Verspätungs- und Störungsmeldungen, die über verschiedene Apps, wie zum Beispiel vom AVV und Moveo bereits weitergegeben werden, wurden angesprochen. Hier wünschten sich die Werkstatt-Besucher:innen die Zusammenführung von Informationen, im Idealfall auf Landesebene. Insgesamt wurde in großer Einigkeit herausgestellt, dass der ÖPNV das Rückgrat der Mobilitätswende sein soll, da mit dem ÖPNV viele Menschen verhältnismäßig emissionsarm befördert werden können. Es wurde auch positiv hervorgehoben, dass Brand bereits gut an das städtische ÖPNV-Netz angebunden ist. Dennoch wurden verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten debattiert, zum Beispiel für die Hauptverkehrszeiten, in denen auch der Bus im Stau stehe. Hier könnten infrastrukturelle Verbesserungen in Angriff genommen werden, um den Bussen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr einzuräumen. Darüber hinaus wurde der Wunsch geäußert, das Angebot in den Tagesrandlagen und am Wochenende weiter auszubauen, insbesondere um mehr Freizeitverkehre mit dem ÖPNV zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang wurde das Thema On-Demand-Angebot angesprochen. In ländlichen Gebieten gibt es bereits das Angebot des Netliners, das die Brander:innen auch gern nutzen würden. Als

visionäre Lösung kam auch das Thema Stadtbahn auf, das bereits vor 10 Jahren intensiv in Brand diskutiert wurde. Das Aachener Projekt RegioTram greift diese Diskussion stadtweit wieder auf.

In der **abschließenden Diskussion** dankten die Teilnehmer:innen der Verwaltung und den Planer:innen für die gute Atmosphäre, in der über die Mobilität in Brand diskutiert werden konnte. Es gab aber auch Rückmeldungen, wonach die teilnehmerseitigen Erwartungen an die Veranstaltung nicht erfüllt worden wären, weil die großräumigen Themen, wie zum Beispiel die Reduktion von CO₂-Emissionen oder Parkraumrestriktionen nicht thematisiert wurden. Einige Teilnehmer:innen der Zukunftswerkstatt erkundigten sich nach den nächsten Informationsmöglichkeiten zu dem Planungs- und insbesondere dem Umsetzungskonzept des Projektes.

Dazu stellte das Planer-Team stellte den Anwesenden den weiteren Zeitplan des Projektes vor, der vorsieht, nach weiteren internen Planungsdialogen das Projekt bis zum Jahresende abzuschließen. Im Rahmen einer Beschlussfassung sollen die Ergebnisse in der Bezirksvertretung zum Jahresende vorgestellt werden. Diese beinhalten auch eine Ausdifferenzierung der Maßnahmenempfehlungen in kurz-, mittel und langfristige Zeithorizonte sowie eine umfassende Bewertung der einzelnen Maßnahmen. Seitens der Teilnehmer:innen wurde der ausdrückliche Wunsch formuliert, dass die Ergebnisse dieses Mobilitätskonzepts wie auch der anderen, derzeit in Bearbeitung befindlichen, straßenbezogenen Umgestaltungsvorhaben noch einmal vor der Beschlussfassung den Bürger:innen vorgestellt und diskutiert werden. Das Planer-Team bedankte sich für den intensiven und offenen Austausch. Die zahlreichen Rückmeldungen und Ideen werden nun im weiteren Verlauf des Projektes weiter strukturiert, verdichtet und in konkrete Maßnahmen überführt.