

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0786/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 11.10.2023
		Verfasser/in: 61/300 // Dez. III
Innenstadtmobilität für morgen Planungs- & Ausführungsbeschluss über die Änderung der Verkehrsführung – Neue Lenkung des Autoverkehrs und Bereitstellung überplanmäßiger Mittel, Haushaltsjahr 2023		
Ziele: Klimarelevanz nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.11.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
23.11.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
05.12.2023	Finanzausschuss	Anhörung/Empfehlung
13.12.2023	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss,

1. den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Einrichtung der Lenkungspunkte:
 - Seilgraben / Komphausbadstraße / Sandkaulstraße (Anlage 5)
 - Franzstraße / Borngasse (Anlage 6)
 - Löhergraben / Jakobstraße (Anlage 7)
 zu fassen.
2. den Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Einrichtung der Fahrradstraße Karlsgraben und Templergraben (Anlage 8 und 9) zu fassen.
3. die Verwaltung zu beauftragen, die in der Vorlage beschriebenen weiteren Maßnahmen und Veranstaltungen zur begleitenden Kommunikation und Bürger*inneninformation zu veranlassen.

Sie empfiehlt dem Rat, für die Maßnahme „neue Verkehrslenkung Innenstadt“ überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2023 i.H.v. 310.000 € bei PSP-Element 5-120102-900-11600-300-1 „Umbau Radverteilerling Grabenring“ bereitzustellen.

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Folgendes wird beschlossen:

1. Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Einrichtung der Lenkungspunkte:
 - Seilgraben / Komphausbadstraße / Sandkaulstraße (Anlage 5)
 - Franzstraße / Borngasse (Anlage 6)
 - Löhergraben / Jakobstraße (Anlage 7)

2. Planungs- und Ausführungsbeschluss für die Einrichtung der Fahrradstraße Karlsgraben und Templergraben (Anlage 8 und 9).

3. Er beauftragt die Verwaltung, die in der Vorlage beschriebenen weiteren Maßnahmen und Veranstaltungen zur begleitenden Kommunikation und Bürger*inneninformation zu veranlassen.

4. Er empfiehlt dem Rat, für die Maßnahme „neue Verkehrslenkung Innenstadt“ überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2023 i.H.v. 310.000 € bei PSP-Element 5-120102-900-11600-300-1 „Umbau Radverteillerring Grabenring“ bereitzustellen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Rat, für die Maßnahme „neue Verkehrslenkung Innenstadt“ überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2023 i.H.v. 310.000 € bei PSP-Element 5-120102-900-11600-300-1 „Umbau Radverteillerring Grabenring“ bereitzustellen.

Der **Rat** beschließt, für die Maßnahme „neue Verkehrslenkung Innenstadt“ überplanmäßige Mittel im Haushaltsjahr 2023 i.H.v. 310.000 € bei PSP-Element 5-120102-900-11600-300-1 „Umbau Radverteillerring Grabenring“ bereitzustellen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

5-120102-900-11600-300-1 Umbau Radverteilerring Grabenring

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebenener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebenener Ansatz 2024 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	100.000	410.000	190.000	190.000	0	0
Ergebnis	100.000	410.000	190.000	190.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	-310.000		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

4-120102-9xy-z Umbau Radverteilerring Grabenring

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebenener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebenener Ansatz 2024 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	40.000	0	0	0	0
Ergebnis	0	40.000	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

4-120102-994-1 nachträgl. Roteinfärbung Fahrradstraßen

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023*	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	514.304,37	514.304,37	700.000	700.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	514.304,37	514.304,37	700.000	700.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 350.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 322.104.37 € abzügl. üpl. Mittelverlagerung i.H.v. 157.800 € im Haushaltsjahr 2023 zu PSP-Element 4-120102-310-4 „St. Germanus Haaren, Umfeld (IHK)“

4-120201-947-3 Kampagne+Förderprog. Mob.Wende (IKSK)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023**	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	1.223.502,31	1.223.502,31	1.240.000	1.240.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	1.223.502,31	1.223.502,31	1.240.000	1.240.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 480.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 743.502,31 €

4-120201-994-1 Projekt KomIT

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	367.400	367.400	13.600	13.600	0	0
Personal-/ Sachaufwand	432.300	432.300	16.000	16.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	64.900	64.900	2.400	2.400	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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 unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49 %)
 nicht
 nicht bekannt

Die CO₂-Effekte dieser Maßnahme sind sehr komplex.

Die neue Lenkung des Autoverkehrs wird im Zusammenhang mit den weiteren Maßnahmen des Konzepts zur Innenstadtmobilität für morgen – nach einer Eingewöhnungsphase, die der neuen Orientierung geschuldet ist – dazu beitragen, dass mehr Menschen den Umweltverbund nutzen werden, entsprechend des Zielbeschlusses aus der Mobilitätsstrategie 2030. Insgesamt werden hierdurch bedeutende Effekte erwartet.

Erläuterungen:

Zusammenfassung und Gliederung der Vorlage

Im Dezember 2020 haben vier Ratsfraktionen den Ratsantrag Nr. 032/18 "**Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren**" als Vorschlag in die politische Debatte eingebracht. Dabei soll für den Autoverkehr das „Gebiet zwischen Alleenring und einschließlich Grabenring in mehrere Zonen z.B. nach dem Vorbild der Städte Gent und Leuven“ aufgeteilt werden. „Der Autoverkehr nutzt auf Wegen von Zone zu Zone den Alleen- oder den Außenring.“

Im Februar 2022 hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung beauftragt, ein **Konzept für eine neue Innenstadtmobilität** zu entwickeln, Beispiele aus anderen Städten zur Diskussion zu stellen und die neuen Vorschläge mit der Öffentlichkeit zu diskutieren (vgl. Vorlage FB 61/0270/WP18 – <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27407>). In einer öffentlichen Veranstaltungs- und Vortragsreihe waren hierauf Referenzbeispiele und Protagonist*innen aus Gent (BE), Leuven (BE), Ljubljana (SLO), Vitoria Gasteiz (ESP), Regensburg (DE) und Bielefeld (DE) zu Gast und eingeladen zur Diskussion in Aachen. Mit der Vorlage FB 61/0742/WP18 hat die Verwaltung im August 2023 eine Zusammenfassung der Erfahrungsberichte aus anderen Städten in die politische Beratung eingebracht und das Konzept zur „Innenstadtmobilität für morgen“ vorgestellt (<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27407>).

Über dieses Konzept wurde im September 2023 in **sechs öffentlichen Veranstaltungen** informiert und Hinweise für eine Umsetzung eingeholt. Eine weitere Veranstaltung wurde auf Wunsch im Oktober durchgeführt. Weitere Veranstaltungen (etwa für individuelle Zielgruppen) wird die Verwaltung bei Bedarf durchführen.

Die Verwaltung berichtete der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss in deren Sitzungen im Oktober 2023 über die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen und die daraus resultierenden Empfehlungen (vgl. Vorlage FB 61/0778/WP18 –

<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27653>). Die politischen Gremien bestätigten das Konzept über die Innenstadtmobilität für morgen und behandelten darüber hinaus den

Grundsatzbeschluss über eine neue Verkehrslenkung des Autoverkehrs an drei Lenkungspunkten in der Innenstadt. Die Verwaltung wird zu den Beschlussfassungen der politischen Gremien einleitend zur Beratung dieses TOPs berichten.

Aufbauend auf den vorangegangenen politischen Beratungen bringt die Verwaltung nunmehr die Vorlage über den **Planungs- und Ausführungsbeschluss** ein, der zwischen Grabenring und Alleenring **konkrete Änderungen in der Verkehrsführung** vorsieht. Diese Maßnahmen könnten bei einem Beschluss vrstl. im zweiten Halbjahr 2024 umgesetzt werden.

Die Vorlage ist wie folgt aufgebaut:

1. Kurzfassung des Gesamtkonzeptes „Innenstadtmobilität für morgen“
2. Rahmenbedingungen der Innenstadtmobilität 2024 ff
3. Abschätzung der Straßenverkehrsbelastung der Innenstadt bei „neuer Lenkung des Autoverkehrs“
4. Die geänderte Verkehrsführung inkl. Lenkungspunkten im Detail
5. Vorschlag für Ausnahmeregelungen
6. Kommunikationskonzept 2024
7. Kosten und Finanzierung
8. Weiteres Vorgehen

1 Kurzfassung des Gesamtkonzeptes „Innenstadtmobilität für morgen“

Das Gesamtkonzept umfasst eine stadtverträgliche und sichere Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsmittel. Die **Ziele** wurden im Grundsatzbeschluss vom Oktober 2023 wie folgt formuliert:

- Leicht erreichbare City: Alle Menschen erreichen das kulturelle, gastronomische, das Bildungs- und das Shoppingangebot im Herzen Aachens leicht. Die City ist durch alle Verkehrsarten gut erschlossen.
- Fairer und sicherer Verkehr: Das Miteinander ist rücksichtsvoll und entspannt.
- Gute Nachbarschaften: In den Nachbarschaften ist es ruhig, die Aufenthaltsqualität wird gestärkt Menschen können das Miteinander genießen.

Dazu wurden Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel mit folgender Zielrichtung ausgearbeitet:

- Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern
- Autoverkehr stadtverträglich gestalten
- Sicheren Radverkehr ermöglichen
- Öffentlichen Verkehr verbessern

Das Konzept wird insbesondere ergänzt um Maßnahmen in den Bereichen

- Stärkung der Rücksichtnahme
- Vernetzung der Mobilitätsangebote
- Stadtverkehr klimaneutral machen

Zentrale Projekte für die einzelnen Verkehrsmittel:

Fußverkehr

- Bachoffenlage Paubach (Rennbahn+Klappergasse)
- Umgestaltung Theaterplatz
- Ausbau Premiumfußwege, u.a. Jakobstraße, Krakaustraße, Lochnerstraße
- Geordnete Bereitstellung von e-Tretrollern durch definierte Abstellbereiche
- Prüfung Ausweitung Fußgängerzone Hartmannstraße
- Verbesserung Miteinander Fuß/Rad in engen Mischbereichen, u.a. Schinkelstraße, Wirichsbongardstraße, Münsterplatz

Radverkehr

- Umsetzung Radverteilerring (u.a. Templergraben, Karlsgraben)
- Umsetzung Radvorrangroute Haaren
- Einrichtung Fahrradstraßen Krakaustraße und Lochnerstraße auf Radvorrangrouten
- Ausbau der Fahrradparkmöglichkeiten
- Kampagne mit Motiven zur Rücksichtnahme auf Radfahrende

ÖPNV

- Weitere Ausarbeitung der Planungen zur RegioTram
- Attraktivierung des P+R insbesondere Aufwertungen an den P+R-Plätzen Westfriedhof und Waldfriedhof
- Ausbau ÖPNV, u.a. Ringlinien 3 und 13
- Einrichtung eines touristischen Kleinbusangebots Innenstadt

Autoverkehr

- Neue Lenkung des Autoverkehrs in fünf Erschließungsbereiche
- Aufwertung Parkleitsystem
- Anpassung Bewohnerparkzonen
- Verkehrsberuhigung Büchel
- Optimierung der Baustellenplanung, -kommunikation und -abwicklung
- Stärkung von Micro-Hubs

2 Rahmenbedingungen der Innenstadtmobilität 2024ff

Die Umsetzung der o.a. zentralen Projekte (insbesondere der neuen Lenkung des Autoverkehrs) wird vor dem Hintergrund folgender Rahmenbedingungen betrachtet:

- Der im Mai 2022 gestartete Abriss und Neubau der **Brücke Turmstraße** soll im ersten Halbjahr 2024 fertiggestellt werden. Der Alleenring steht ab dann wieder als innerster Verteilerring des 2017 beschlossenen Hauptverkehrsstraßennetz für den Kfz-Verkehr zur Verfügung.
- Im 2. Quartal 2024 soll die **Jakobstraße** mit einem weiteren Abschnitt des „Premiumfußwegenetzes“ allen Verkehrsarten wieder zur Verfügung stehen. Die Linie 4 fährt dann wieder ihren regulären Linienweg über die Judengasse und den Annuntiatenbach mit einer noch final zu beschließenden verkehrstechnischen Lösung des hierfür erforderlichen Modalfilters.
- Für beide Stellen relevant ist, dass die Verwaltung bereits am 31.08.2023 beauftragt wurde, einen Vorschlag für eine dauerhafte Lösung zur Kfz-Netzunterbrechung am **Templergraben** und im **Annuntiatenbach** vorzulegen.
- Ab Januar 2024 beginnt mit dem Abriss der **Haarbachtalbrücke** die für 24 Monate geplante Vollsperrung der A544. Die prognostizierten Verkehrsströme auf den Ausweichrouten sind in der Ermittlung der erwarteten Verkehrsbelastungen der Innenstadt durch die neue Lenkung des Autoverkehrs für 2024 enthalten.

- 2024 soll mit dem **Umbau der unteren Theaterstraße und ab 2025 mit dem Umbau des Theaterplatzes** begonnen werden. Für die Bauzeit wird derzeit die Verkehrsführung an den Knoten Theaterstraße/Borngasse und Kapuzinergraben/Franzstraße vorbereitet. Da der Autoverkehr dann auch dauerhaft am Theaterplatz auf den Anliegerverkehr beschränkt werden soll, sind diese Maßnahme bei der Ermittlung geänderter Verkehrsströme durch die neue Lenkung des Autoverkehrs berücksichtigt und steht in direktem Zusammenhang mit der Lenkung des Autoverkehrs am Knoten Borngasse/Franzstraße.
- Für einen besseren Schutz des Fußverkehrs sollen „**markierte Abstellbereiche für e-Tretroller**“ in der Innenstadt kombiniert werden mit einem „Abstellverbot“ von Leihrollern im direkten Umfeld der Abstellbereiche.
- Die geplante Anpassung (Vergrößerung) der **Bewohnerparkzonen** erfolgt so, dass diese kompatibel wäre mit den fünf Erschließungsbereichen für den Autoverkehr in der Innenstadt.
- Mit den in dieser Vorlage vorgelegten Maßnahmen zur Lenkung des Autoverkehrs sind unmittelbar **Verbesserungen für den Radverkehr und den ÖPNV auf einzelnen Abschnitten des Grabenringes** (s. Abschnitt 4) möglich. Für die Abschnitte des Grabenringes, bei denen noch Planungsbedarf verbleibt, werden 2024 mit externer Unterstützung Maßnahmen zur Umgestaltung zum Radverteilerling in die politische Beratung eingebracht.
- Der Umbau der **Radvorrangroute Haaren** beinhaltet Maßnahmen in der **Blondel- und Promenadenstraße**. Bei einem Baubeginn 2024 sollen diese bis Ende 2025 abgeschlossen werden.
- Alle Maßnahmen für eine sicherere Führung des **Radverkehrs auf dem Alleenring** werden unter dem Gesichtspunkt geprüft, dass dieser für den Kfz-Verkehr auch bei einer neuen Lenkung des Autoverkehrs in der Innenstadt leistungsfähig bleibt.
- Der 2022 bereits beschlossene **Ausbau des ÖPNV** wird 2024 in Kenntnis der Auswirkungen der Autobahnsperrung auf den ÖPNV weitergeführt, u.a. mit einer Verdichtung des Taktes auf den **Ringlinien 3 und 13**.
- Zur stadtverträglichen Gestaltung des **Lieferverkehrs** werden die Maßnahmen Liefer- und Ladezonen, Paketstationen und Microhubs weitergeführt.
- Die geplanten **Straßenbauvorhaben für 2024ff** werden innerhalb der gesamtstädtischen Baustellenkoordination vor dem Hintergrund der geplanten „Neuen Lenkung des Autoverkehrs“ abgestimmt.

Wie in der Vorlage „Innenstadtmobilität für morgen - Grundsatzbeschluss Gesamtkonzept und Planungsauftrag neue Lenkung Autoverkehr“ dargestellt, sollen **gezielte Maßnahmen** dazu beitragen, dass die neue Lenkung des Autoverkehrs eine möglichst große Akzeptanz erhalten kann (vgl. Vorlage FB 61/0778/WP18 – <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27653>):

- *Die Anstrengungen zum **Ausbau des Umweltverbundes** sind fortzusetzen. Konkret soll u.a. das aktuell in Arbeit befindliche Busnetzgutachten Vorschläge für eine höhere Zuverlässigkeit des Busangebotes formulieren und das Angebot insgesamt erweitert werden. Die beschlossenen Radvorrangrouten sollen einschließlich des Radverteilerlings geplant und umgesetzt werden. Das*

beschlossene Premiumfußwegenetz soll weiter ausgebaut und die Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt verbessert werden.

Hierzu wurden in den vorigen Absätzen wesentliche aktuelle Planungen dargestellt.

Folgende vier Teilprojekte wurden als **neue Aufgaben benannt**:

- **Rücksichtsvolles Miteinander**: *Die Rücksichtnahme im Straßenverkehr soll als partnerschaftliche Aktion von Stadt, Handel und Gastronomie sowie weiterer zu definierenden Akteuren in einer Kampagne gut wahrnehmbar gefördert werden und um den Aspekt **Willkommenskultur** in seiner Außenwirkung erweitert werden.*

Hierzu wurden Termine abgestimmt, in denen die weitere Ausarbeitung im Zusammenspiel zentraler Akteure erfolgen soll.

- *Die Erschließung der zentralen Innenstadt sollte um ein **touristisch attraktives Angebot von öffentlich nutzbaren Kleinfahrzeugen für die Hop-On-Hop-Off-Nutzung** erweitert werden.*

Dies wird in den anstehenden Gesprächen mit AVV und ASEAG thematisiert und ein gemeinschaftlicher Vorschlag entwickelt.

- *Das **Park&Ride-Angebot** soll weiter ausgebaut und durch zusätzliche Serviceelemente und Ausstattung, wie auch eine bessere Anbindung und tarifliche Integration für die Pendlerverkehre attraktiver werden. Die Kommunikation der Angebote durch eine bessere Sichtbarkeit im öffentlichen Raum wie auch in den zur Verfügung stehenden Medien ist zentral.*

Hierzu wurden in der Verwaltung Personalressourcen umpriorisiert und ein adhoc-Projektteam gebildet, das u.a. die Themen „Penderticket“ und „Verbesserung der Beschilderung“ angeht.

- *Das **Parkleitsystem** soll weiter optimiert und an die „Neue Lenkung des Autoverkehrs“ angepasst werden. Konkrete Verbesserungen werden mit allen Partnern, insbesondere aus Handel, Gewerbe und Gastronomie weiter abgestimmt.*

Auch hierzu wurde ein ad-hoc Projektteam gebildet, das gemeinsam mit Akteuren aus Handel, Tourismus, Gastronomie und Gewerbe Vorschläge entwickelt, die dann mit den Parkhausbetreibern abgestimmt werden sollen.

3 Abschätzung der Straßenverkehrsbelastung der Innenstadt mit „Neuer Lenkung des Autoverkehrs“

Die Änderung der Verkehrsströme in der Innenstadt durch die im Oktober 2023 in Ort und Inhalt benannten und mit dieser Vorlage konkretisierten Lenkungsmaßnahmen wurde im Verkehrsmodell der Stadt Aachen simuliert.

Die Verwaltung hat dafür zunächst das Jahr 2019 als Basisjahr festgelegt, um das Verkehrsmodell zu eichen („Analyse Nullfall 2019“). Dieser Fall ist relevant für die Einschätzung der Verkehrsmengen, die auf den Zufahrtsstraßen und dem Alleenring bereits abgewickelt werden konnten.

Für eine Prognose des Jahres 2024 wurden alle Verkehrszählungen der Stadt Aachen des ersten Halbjahres 2023 mit entsprechenden Zählungen vor 2020 verglichen; dabei zeigte sich ein Rückgang der Kfz-Mengen um 15 %. Dieser Rückgang kann u.a. auf eine höhere Home-Office-Quote und ein höheres Maß an Online-Shopping zurückgeführt werden, die als Folge der Covid-19-Pandemie zu

einer dauerhaften Veränderung der Mobilität in Aachen geführt haben. Dieser gesamthafte Rückgang der Verkehrsbewegungen wurde für das Jahr 2024 so berücksichtigt, dass alle Quelle-Ziel-Beziehungen gleichmäßig um 15 % reduziert wurden.

Zugleich wurde aus der Simulierung der Sperrung der A544 für das Jahr 2024 übernommen, dass es auf dem östlichen Alleenring zu einer leichten Erhöhung der Verkehrsmengen kommen wird. Grund hierfür ist vor allem eine Verlagerung des zufahrenden Kfz-Verkehrs von der Jülicher Straße auf die Krefelder Straße.

Mit diesen Randbedingungen hat die Verwaltung das Jahr 2024 mit einer für den Kfz-Verkehr geöffneten Turmstraße und einem für den Autoverkehr gesperrten Templergraben und Annuntiatenbach simuliert. Die Ergebnisse der Berechnung dienen als Vergleichsfall für die Veränderung der Verkehrsströme in der Innenstadt durch die neuen Lenkungsmaßnahmen. Dabei ist insbesondere erkennbar, welche Verkehrsmengen sich in der Innenstadt ergeben würden, wenn es bei der heutigen Verkehrsführung bliebe („Prognose Nullfall 2024“).

In einem weiteren Szenario wurden dann die geänderten Verkehrsführungen der neuen Lenkung des Autoverkehrs simuliert, falls der von außen einströmende Autoverkehr innerhalb des Alleenringes auf kurzen Wegen zu den Zielen geführt wird („Prognose Planfall 2024“). Hierbei wurde als „worst case“ angenommen, dass die Verbesserungen für den Umweltverbund in der Innenstadt nicht zu einem Umstieg vom Autoverkehr auf Bus, Rad und Fußwege führt.

Unter Berücksichtigung der in der Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Aachen gemeinsam verabschiedeten Zielsetzung einer starken Zunahme des Umweltverbundes wäre bis 2030 ein Rückgang des Anteils des Pkw-Verkehrs von 46 % auf 36 % aller zurückgelegten Wege verbunden, der sich in einem Rückgang des Autoverkehrs um 22 % bemerkbar machen würde. Dies stellt das vierte berechnete Szenario für das Jahr 2030 dar („Szenario Mobilitätswende 2030“).

Zusammenfassend ergeben sich vier Szenarien. Für diese sind in Anlage 10 die Verkehrsmengen je Straße und die Veränderungen mit dem „Nullfall“ dargestellt. Für die isolierte Darstellung der Wirkungen der Lenkungsmaßnahmen dienen die Differenzbilder der beiden Fälle Prognose Nullfall 2024 und Prognose Planfall 2024.

- 1.) Analyse Nullfall 2019: Verkehrssituation vor Corona mit komplett nutzbarem Alleenring
- 2.) Prognose Nullfall 2024: Erwartete Verkehrssituation 2024 mit Autobahnsperrung A544, Turmstraße nutzbar, Netzunterbrechungen für den Autoverkehr am Templergraben und am Annuntiatenbach
- 3.) Prognose Planfall 2024: Erwartete Verkehrssituation 2024 wie 2.) inklusive „Neue Lenkung des Autoverkehrs“
- 4.) Prognose Planfall 2030: Erwartete Verkehrssituation 2030 inkl. Rückgang des Autoverkehrs um 22 % durch Verlagerung auf den Umweltverbund.

Die zentralen Ergebnisse der Simulation:

- Eine Verkehrsberuhigung in der gesamten Innenstadt kann **ohne Mehrbelastung der umliegenden Bereiche** erreicht werden, wenn es durch eine Attraktivierung des Umweltverbundes in Verbindung mit der neuen Lenkung des Autoverkehrs zu einer Verlagerung von 10 % aller Fahrten vom Autoverkehr auf den Umweltverbund kommt, entsprechend des Ziels der Mobilitätsstrategie 2030. Mit diesem Szenario können die Ziele der Innenstadtmobilität für morgen sehr gut erreicht werden.

- Nach Umsetzung der Lenkungsmaßnahmen ist eine **Verkehrsbelastung auf dem Alleening** zu erwarten, die in etwa der der Verkehrsbelastung dort vor Corona entspricht und damit **vom Alleening aufgenommen werden kann**. An einzelnen Knoten werden Anpassungen der Signalschaltungen aufgrund veränderter Verkehrsströme an den Knoten am Alleening erforderlich werden. Es ist zu erwarten, dass dieser Zustand sich nach und nach beruhigt und es zu veränderter Verkehrsmittelwahl kommt.
- Bereits der Planfall 2024 führt zu einer **erheblichen Reduktion des Kfz-Verkehrs auf dem Grabenring**, der damit sehr gute Voraussetzungen bietet, um ihn als Radverteilerling qualifizieren zu können. Einzelne Maßnahmen können und sollten zeitgleich mit den Lenkungspunkten umgesetzt werden, wie in dieser Vorlage dargestellt.
- Das Verkehrsmodell liefert **keine Anhaltspunkte**, dass es durch die Lenkungsmaßnahmen auf den Straßen der Innenstadt - außerhalb der Sammelstraßen - **zu unverträglichen Verkehrssituationen** kommen wird. Sollte dies wider Erwarten doch eintreten, so kann dem mit gezielten Eingriffen (Einbahnstraßen, Modalfilter) begegnet werden.
- Auf den radialen Straßen, die eine **Sammelfunktion** in den Erschließungsbereichen übernehmen sollen, wird es systembedingt zu einer **Zunahme der Verkehrsbelastung** kommen. Die ausgewiesenen Sammelstraßen können von ihrem Straßenquerschnitt her diese Mehrbelastung gut aufnehmen. Hier ist die Situation insbesondere auch mit Blick auf den ÖPNV besonders im Blick zu halten. Falls es nach der Umsetzung auf diesen Straßen aufgrund des Mehrverkehrs zu Behinderungen im Verkehrsfluss kommen sollte, so müssten ggf. den Verkehrsfluss behindernd angeordnete Parkstände angepasst (zeitliche Einschränkung) oder aufgehoben werden.

Für die Entscheidung über die Einrichtung der neuen Lenkung des Autoverkehrs ist es der Verwaltung wichtig, auf eine **aktuelle Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik** mit Beispielen aus dem In- und Ausland hinzuweisen (Uta Bauer, Sonja Bettge, Thomas Stein; „Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps!“, Policy papers 2, Juni 2023,

https://difu.de/sites/default/files/media_files/Verkehrsberuhigung_blo.pdf). Diese Studie kommt zu dem Schluss, dass Maßnahmen zur Einschränkung von Autoverkehr nicht nur an den unmittelbar betroffenen Stellen, sondern stadtweit zu einer Reduzierung des Autoverkehrs führen.

„Insgesamt entkräften die empirischen Befunde aus dem In- und Ausland die Befürchtung, dass konsequente Maßnahmen der Verkehrsberuhigung lediglich zu einer Problemverlagerung in das angrenzende Straßennetz führen. Im Gegenteil: Fast alle Erhebungen bestätigen das Phänomen der „traffic evaporation“, für das es im Deutschen keinen wirklich treffenden Fachbegriff gibt und das besagt, dass das Verkehrsaufkommen eben nicht wie eine Flüssigkeit eins zu eins an anderer Stelle abfließt, sondern sich insgesamt – im Anschluss an die Intervention und Straßenumgestaltung – verringert, also in nennenswertem Maße „verpufft“. Die Größenordnung der „Verpuffung“ liegt in den analysierten flächenhaften Verkehrsberuhigungsprojekten zwischen 15 und 28 %, bei gesamten Innenstädten zwischen 25 und 69 %, im Umfeld einzelner umgestalteter Straßen zwischen 4 und 52 %. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Bezugsrahmen. Der Effekt erklärt sich durch ein verändertes Verkehrsverhalten: Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie. Ursächlich für den Effekt sind neben einer veränderten Verkehrsmittelwahl aber sicherlich auch noch weitere Anpassungsstrategien: Es werden andere Ziele gewählt, weniger

wichtige Fahrten unterlassen oder andere Routen befahren. Und obgleich die Messungen durchaus Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat und der befürchtete Verkehrskollaps bleibt in fast allen Fällen aus. [...]

Die Erfahrungen europäischer Städte, die teilweise schon auf längere Interventionszeiträume zurückblicken können, zeigen außerdem, dass die positiven Entlastungseffekte mit der Zeit zunehmen. In den Low Traffic Neighbourhoods gehen immer mehr Menschen zu Fuß oder fahren Rad und entscheiden sich mitunter nach ein bis zwei Jahren, ganz auf das Auto zu verzichten. Auch in der belgischen Stadt Gent gehen seit der Umsetzung der autofreien Innenstadt 2017 die Autobesitzquoten zurück. 2015 besaßen die Genter*innen 1,2 Autos pro Haushalt, 2021 waren es 1,0 Autos.

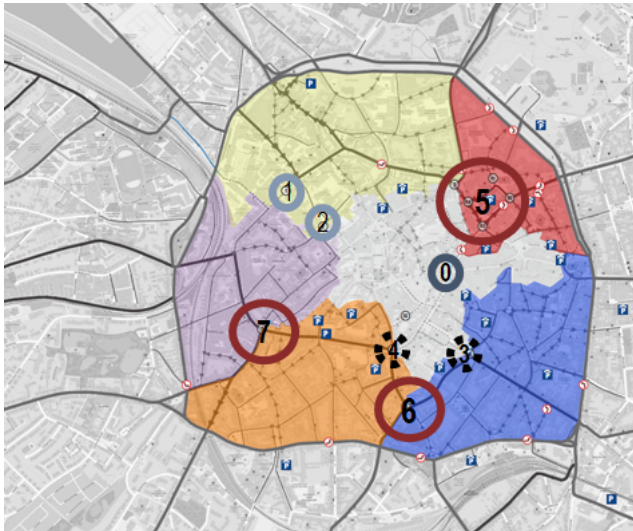
Mit Blick auf Daten des Navigationsanbieters „TomTom“ wird zudem deutlich, dass sich gute Radinfrastruktur und flüssiger Kfz-Verkehr keineswegs ausschließen. Im Gegenteil: Im europäischen Stauvergleich schneiden die Radfahrstädte Amsterdam und Kopenhagen stets am besten ab. Hier liegen die durchschnittlichen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten bei 40 km/h bzw. 30 km/h. Im Vergleich dazu sind die Durchschnittswerte aus Leipzig mit 26 km/h und Hamburg mit 23 km/h deutlich geringer – der Kfz-Verkehr fließt also langsamer als in den „Fahrradstädten“. [...]

Für die Mobilitätswende in den Kommunen sind die Befunde erfreuliche Nachrichten. Maßnahmen, die den Autoverkehr in den Städten zähmen, wirken in erwünschtem Sinne: Der Autoverkehr wird insgesamt weniger, der Verkehrskollaps bleibt aus. Diesen Hebel gilt es auch in der fachlichen Diskussion in den Verkehrsverwaltungen stärker zu berücksichtigen. Insbesondere in der Modellierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten die beschriebenen Effekte zumindest als ein Szenario abgebildet werden. Die übliche Annahme, der Kfz-Verkehr würde sich eins zu eins auf umliegende Straßen verlagern, erscheint mit Blick auf die Studienlage zumindest kein Automatismus zu sein. Transformationsprozesse wie diese verändern den Alltag der Bevölkerung und lösen – das zeigen auch die Diskussionen in Paris, Barcelona oder Gent – zunächst Widerstand und Gegenwehr aus. Nach einigen Monaten verstummen die meisten Gegenstimmen jedoch, der städtische Straßenraum gewinnt an Lebensqualität zurück, Einzelhandel und Gastronomie profitieren, persönliche Begegnungen in der Nachbarschaft nehmen zu, der öffentliche Raum wird attraktiver: grüner, leiser und weniger heiß. Das bedeutet aber auch: Leitbilder wie die der 15-Minuten-Stadt, der nutzungsgemischten Stadt, der Stadt der kurzen Wege, werden nur dann Realität, wenn dem Autoverkehr Flächen und Privilegien genommen werden.“

4 Die geänderte Verkehrsführung inkl. Lenkungspunkten im Detail

In der Vorlage „Innenstadtmobilität für morgen - Grundsatzbeschluss Gesamtkonzept und Planungsauftrag neue Lenkung Autoverkehr“ wurde dargestellt, an welchen Stellen in der Innenstadt eine Änderung der Verkehrsführung des allgemeinen Autoverkehrs erforderlich ist, um das Konzept umsetzen zu können (vgl. Vorlage FB 61/0778/WP18 – <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27653>) (vgl. Anlage 1: Erschließungsbereiche mit Lenkungspunkten). Diese Stellen wurden in den Informationsveranstaltungen im September 2023 benannt.

In dieser Vorlage werden für drei Bereiche in der Innenstadt ausführungsbereife Pläne für einen Planungs- und Ausführungsbeschluss vorgelegt.



Maßnahmen zur Abtrennung der Bereiche

[(0) Elisenbrunnen]	Bestand
(1) Templergraben	Verstetigung beschlossen
(2) Annuntiatenbach	Politisch beschlossen
(3) Theaterstraße/Borggasse	Politisch beschlossen
(4) Kapuzinergraben	Politisch beschlossen
(5) Seilgraben / Komphausbadstr.	In Vorbereitung für politische Entscheidung
(6) Franzstraße / Borggasse	In Vorbereitung für politische Entscheidung
(7) Karlsgraben / Jakobstraße	In Vorbereitung für politische Entscheidung

Abbildung 1: Übersicht der Lenkungspunkte – Punkte 5, 6 und 7 sind Gegenstand dieser Vorlage

Alle Maßnahmen dienen gemeinsam den Zielen der „Innenstadtmobilität für morgen“ und führen unmittelbar zu konkreten Verbesserungen der Verkehrssituation für den Umweltverbund. Die Zahlen in Klammern sind die Stellen der Bereiche in Abbildung 1.

Die Anlagen 2 bis 4 enthalten die Übersichtskarten mit Verortung der drei Lenkungspunkte 5, 6 und 7 sowie weiterer Maßnahmen.

4.1 Bereich Seilgraben / Komphausbadstraße / Sandkaulstraße (5)

Dieser Bereich ist in der Übersichtskarte von Anlage 2 dargestellt. Über den Zugang Bastei kann über die Sandkaul- und Alexanderstraße sowohl in den gelben als auch in den roten Erschließungsbereich eingefahren werden. Die Peterstraße stellt die südliche Erschließung des roten Bereiches vom Hansemannplatz sicher. Zwischen diesen beiden Zugängen stoßen am Bushof zwei zentrale Busachsen aufeinander; das Parkhaus Couvenstraße ist über beide Zugänge leicht erreichbar. Durch eine geänderte Spuraufteilung auf dem Grabenring am Knoten Seilgraben/Komphausbadstraße/Sandkaulstraße wird die Erschließung des gelben und roten Erschließungsbereiches der Innenstadt für den allgemeinen Autoverkehr voneinander getrennt. Zwischen Minoritenstraße und Couvenstraße entstehen breite Radverkehrsanlagen, die u.a. für den Linienverkehr entlang des Grabenrings freigegeben werden (Anlage 5).

Für die Umsetzung der Maßnahmen in diesem Bereich wird ein Kostenvolumen von ca. 206.000 Euro kalkuliert; davon sind 83.000 € für Rotmarkierungen von Radverkehrsanlagen enthalten.

Es ist von der Verwaltung vorgesehen, in einer der nächsten Sitzungen ergänzend und passend zu diesem Lenkungspunkt einen Vorschlag für eine Neumarkierung südlich der Klangbrücke auf der Kurhausstraße bis zum Anschluss an die Radvorrang-Route Haaren in der Blondelstraße, sowie für den Bereich der Peterstraße zwischen Kurhausstraße und Wirichsbongardstraße vorzulegen. Dieser soll auch einen Vorschlag für die Zufahrtsregelung Richtung Büchel enthalten.

4.2 Verkehrsführungskonzept Theaterplatz (6)

Der Lenkungspunkt Borngasse/Franzstraße ist Teil der gesamten Änderung der Verkehrsführung am Theaterplatz (s. Anlage 3). Sowohl auf der Theaterstraße in Höhe Borngasse als auch auf dem Alexianergraben im Knoten Franzstraße soll der allgemeine Kfz-Verkehr nicht mehr Richtung Theater geführt werden. Diese Knoten werden im Zuge der Baustelleneinrichtung Theaterplatz eine geänderte Verkehrsführung erhalten. Damit gelingt eine unmittelbare Verbesserung der Verkehrssituation für den Radverkehr und den ÖPNV auf der gesamten Theaterstraße. Zugleich wird sichergestellt, dass der Bereich mit dem größten Parkhausangebot im blauen Erschließungsbereich neben der Theaterstraße auch gut verträglich über die Karmeliterstraße erreicht werden kann. Damit der Mehrverkehr durch die Borngasse und die untere Franzstraße begrenzt wird, muss ein Abbiegen an der Franzstraße aus der Borngasse in Richtung Alexianergraben verhindert werden; desgleichen in Gegenrichtung.

In der unteren Franzstraße entstehen durch die Wegnahme des Linksabbiegers in die Borngasse Räume für die Verbesserung der ÖPNV- und Radverkehrsführung mit breiteren Radverkehrsanlagen und (heute fehlenden) Sicherheitstrennstreifen (vgl. Anlage 6). Die Verlagerung des Verkehrs auf die Karmeliterstraße ist städtebaulich und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit unkritisch.

Die dargestellten Planungen für den Bereich Franzstraße stellen Beschilderungs- und Markierungslösungen dar. Da die RegioTram durch die untere Franzstraße und die Karmeliterstraße fahren soll, sollten Umbaumaßnahmen in der Franzstraße bis zur finalen Entscheidung über die Einführung der RegioTram zurückgestellt werden. Im ersten Schritt sind für die Franzstraße nur kleinere Anpassungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Anpassung Radverkehrsanlagen ohne Sicherheitstrennstreifen) und zur Optimierung des ÖPNV umzusetzen. Die Unterbindung der Abbiegebeziehung Borngasse/Franzstraße erfordert ein Trennelement im Knoten.

Nachrichtlich ist zu erwähnen, dass im Gesamtkontext der Verkehrsführung Theaterplatz weitere Entscheidungen zur Gestaltung und Verkehrsführung Elisabethstraße (Beidrichtungsverkehr) und Hartmannstraße (evtl. Fußgängerzone) anstehen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen am Knoten Borngasse/Franzstraße wird ein Kostenvolumen von ca. 58.000 Euro kalkuliert; darin sind 27.000 € für Rotmarkierungen von Radverkehrsanlagen enthalten.

4.3 Bereich Jakobstr./Löhergraben/Karlsgraben bis Templergraben (7)

Dieser Bereich ist in Anlage 4 (Übersichtskarte) dargestellt. Die Jakobstraße stellt zwischen Alleen- und Grabenring als Sammelstraße den Zugang sowohl zum orangenen (Löhergraben) als auch zum violetten (Karlsgraben) Erschließungsbereich dar. Um den Verkehr an der Stelle auf ein Mindestmaß zu begrenzen, soll die Fahrbeziehung Löhergraben - Karlsgraben für den allgemeinen Kfz-Verkehr unterbunden werden. In Verbindung mit der beschlossenen Verstetigung der Unterbrechung auf dem Templergraben für den Autoverkehr vor dem Super C resultieren geringere verkehrsbedingte Emissionen vor Ort, die sich positiv auf die Umfeldnutzung für Anliegende und andere Verkehrsteilnehmende auswirken. Der ÖPNV kann störungsfreier fließen. Auf dem Grabenring würde auf dem 550 m langen Abschnitt von Karlsgraben und Templergraben (bis zur Einmündung Schinkelstraße) durch die dann reduzierte Kfz-Menge eine Fahrradstraße möglich werden. Diese schafft die für den Radverteiler gewünschten Effekte zur Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit (vgl. Anlagen 7 - 9). Auch für den Busverkehr ist zu erwarten, dass sich die Situation auf diesem Abschnitt des Grabenringes verbessert.

In dem Zusammenhang ist auch eine Roteinfärbung der Fahrradstraße vorgesehen. Aufgrund der großzügigen Straßenbreite des Karlsgraben ist es denkbar, einen Mittelstreifen von der Roteinfärbung freizuhalten und auf diese Weise zwei Richtungsfahrgassen zu markieren (vgl. „Leitfaden Fahrradstraßen“, AGFS; QS2.2.)

Die Roteinfärbung des Templergrabens wird in Abhängigkeit vom Oberflächenzustand und von anderen Baumaßnahmen (Leitungsbau etc.) voraussichtlich erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, denn die Regionetz plant in 2025/26 umfangreiche Leitungsarbeiten auf dem Abschnitt des Templergrabens zwischen Königstraße und Schinkelstraße. Die Änderung in eine Fahrradstraße sollte unabhängig davon bereits 2024 erfolgen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen zwischen Löhergraben (Knoten Jakobstraße) und Schinkelstraße werden (ohne Roteinfärbung des Templergrabens) 325.000 Euro kalkuliert. Die Kosten der Roteinfärbung (ohne Templergraben) betragen hierbei rund 224.000 Euro.

Im weiteren Ausführungsprozess können straßenverkehrsrechtliche Detailanpassungen notwendig werden, die in der Umsetzung berücksichtigt werden.

5 Zufahrtserlaubnisse und Ausnahmeregelungen

Bereits im Ratsantrag Nr. 032/18 "Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren" war der Bedarf formuliert, eine „Regelung der Zufahrtserlaubnis in das autoarme Zentrum“ zu schaffen, „für Menschen, die zwingend mit Kraftfahrzeugen in diese Zone einfahren müssen“. Dabei waren benannt: „Anwohner*innen, Besucher*innen von Anwohner*innen, Inhaber*innen von Stellplätzen innerhalb der Kernzone, mobilitätseingeschränkten Personen, Betriebe mit Stellplätzen innerhalb der Kernzone, Pflegedienste, Handwerker*innen, Lade- und Lieferverkehr, usw.“

Bei Zufahrtserlaubnissen in Bereiche ist einerseits zu unterscheiden, ob sie für den allgemeinen Autoverkehr vorgesehen sind oder nicht: Insbesondere Fußgängerzonen sind im Zentrum ein heute bereits klar regulierter Bereich. Auf der anderen Seite geht es um die Beschränkung von Fahrbeziehungen an Lenkungspunkten auf Straßen, die für den allgemeinen Autoverkehr freigegeben sind. Andererseits ist die Art der Zufahrtserlaubnis zu unterscheiden, die generell per Schild erfolgen kann oder über eine Einzelfallgenehmigung, in der die Ausnahme von einer verkehrlichen Regelung beschrieben ist.

In den Informationsveranstaltungen zeigte sich mit Blick auf die konkreten Lenkungsmaßnahmen, dass es vor allem in den folgenden Fällen Bedarf gibt, Ausnahmen bei der Verkehrsführung zu ermöglichen. Die Verwaltung empfiehlt, wie folgt mit der Thematik umzugehen:

ÖPNV und Taxen, Radverkehr und e-Roller sollen per Beschilderung eine Freigabe erhalten, wo dies verkehrsplanerisch erwünscht ist, so wie bereits an Templergraben und am Friedrich-Wilhelm-Platz umgesetzt.

Sonderfahrzeuge wie Müllentsorgung, Straßenreinigung, Feuerwehr im Einsatz, Polizei, Bundeswehr, Bundespolizei, Katastrophenschutz und Zolldienst haben unabhängig von der Beschilderung Sonderrechte gemäß §35 der Straßenverkehrsordnung. Eine spezielle Regelung ist daher nicht erforderlich.

Lieferverkehr: An den Stellen, wo es verkehrlich möglich und gewünscht ist, soll der Lieferverkehr per Beschilderung eine Durchfahrt gestattet bekommen.

Der zeitliche Druck im **Pflegedienst** wurde bereits wiederholt öffentlich thematisiert und ist in Zeiten des Fachkräftemangels eine Härte in der Ausübung des Berufes. Insbesondere aufgrund bestehender

individueller Betreuungs- und Vertrauensverhältnisse erscheint hier das Ansinnen möglichst kurzer Wegezeiten besonders relevant. **Pflegekräfte, die in enger Zeitfolge nacheinander Personen in verschiedenen Erschließungsbereichen betreuen müssen**, sollten, soweit die Verkehrssituation dies jeweils ermöglicht, beim Wechsel ihrer Einsatzorte in der Innenstadt keinen Zeitverlust erleiden. Neben Pflegediensten sollten individuelle Erlaubnisse auch für Anbieter des betreuten Wohnens für Menschen mit Behinderungen und ggf. auch für vergleichbare Berufsgruppen mit dem oben beschriebenen Mobilitätsprofil (Ärzte) eingeräumt werden.

Anlieger*innen: Für diese Gruppe ist eine generelle Ausnahmegenehmigung, von einem in einen anderen Erschließungsbereich mit einem Kfz fahren zu dürfen, aus verkehrsplanerischen Erwägungen heraus nicht sinnvoll. Alle Fahrten mit einem Kfz aus den Bereichen sollen auf den Alleenring führen und von dort weiter. Alles andere wäre sehr kontraproduktiv für das Ziel der Verringerung nicht notwendiger Verkehre in der Innenstadt. Ausnahmefälle sollten im Einzelfall behandelt werden:

- Erreichbarkeit von Grundstücken bzw. Stellplätzen in einer Fußgängerzone; hier sollten die bestehenden Regelungen fortgeführt werden, nach denen Grundstücke – ggf. zeitlich eingeschränkt – angefahren werden dürfen. Für den Sonderfall von Hotelgästen sind Regelungen im Einzelfall zu klären.
- Erreichbarkeit eines Pkw-Stellplatzes in einem benachbarten Erschließungsbereich. Diese Thematik tauchte bereits bei der Sperrung am Annuntiatenbach auf und führte im Einzelfall zu Härten und Unverständnis bei den Betroffenen. Der Belang ist nachvollziehbar. Hier sind im Einzelfall Ausnahmegenehmigungen zu prüfen.
- Erreichbarkeit von Behindertenstellplätzen bzw. spezifische Ziele von mobilitätseingeschränkten Personen; auch hier sollte im Einzelfall eine Ausnahmeregelung erfolgen.

6 Kommunikationskonzept

Zahlreiche Elemente für eine erfolgreiche Kommunikation des Themas wurden bereits 2023 umgesetzt:

- Vier Mobilitätsforen mit Beispielen aus anderen Städten
- Webseite www.innenstadt-morgen.de/mobilitaet ist vorhanden und wird sukzessive ergänzt
- Mailadresse innenstadtmobilitaet@mail.aachen.de ist eingerichtet; Fragen werden beantwortet.
- Die Ziele der Innenstadtmobilität wurde in Bildmotive („keyvisuals“) in der Gestaltung des Innenstadtmorgen überführt
- Für alle Verkehrsmittel wurden thematische Karten erstellt
- Sieben Informationsveranstaltungen; der Vortrag ist online abrufbar unter: https://www.youtube.com/watch?v=Diyo_Tcvze8
- Fotomontagen für mehrere Orte in der Innenstadt mit einer zukünftigen Straßensituation erstellt
- Flyer und Stadtseiten vermitteln das Gesamtkonzept für alle Verkehrsmittel in der Innenstadt

In Arbeit befindet sich derzeit ein leicht verständliches „Scrollytelling“ mit vier Personas, die das Gesamtkonzept erklären; dies soll im November 2023 freigeschaltet werden.

Mit Beschluss dieser Vorlage wird der Medieneinsatz 2024 geplant. Hierzu wird das Gespräch mit wichtigen Partnern gesucht. Dazu zählt auch ein digitaler Routenplaner, der die Situation nach Umsetzung der neuen Lenkung des Autoverkehrs vermittelt. Das Mobilitätsforum Innenstadtmobilität sollte fortgesetzt werden.

Im 2. Quartal 2024 könnte eine Zwei-Tages-Exkursion für Mitarbeitende aus Verwaltung, Politik, Handel, Gastronomie und Verbänden in eine niederländische oder belgische Stadt stattfinden.

7 Kosten und Finanzierung

Maßnahmen im Straßenraum

Für die Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs in den Bereichen Franzstraße, Löhergraben/Karlsgraben/Templergraben und Seilgraben/Komphausbadstraße/Sandkaulstraße wird mit Gesamtkosten von rd. 610.000 € gerechnet.

Hiervon entfallen rd. 40.000 € auf Beschilderung, 270.000 € auf vollflächige Rotmarkierung (investiv) und 300.000 € auf ergänzende Markierung (konsumtiv).

Für die ergänzende Markierung stehen im Haushaltsjahr 2023 ausreichende Mittel bei PSP-Element 4-120102-994-1 „nachträgl. Roteinfärbung Fahrradstraßen“ zur Verfügung. Damit die Umsetzung der Maßnahme abgeschlossen werden kann, muss hier eine Ermächtigungsübertragung in das Haushaltsjahr 2024 erfolgen.

Zur Deckung der investiven Kosten für Beschilderung und vollflächige Rotmarkierung müssen insgesamt 310.000 € überplanmäßig bei PSP-Element 5-120102-900-11600-1 „Umbau Radverteilergrabenring“ bereitgestellt werden, davon 40.000 € bei Kostenart Festwert, 78350000, und 270.000 € bei Kostenart Tiefbau, 78520000.

Die Deckung dieser überplanmäßigen Mittelbereitstellung kann aus PSP-Element 5-120102-000-07300-300-1 „Salierallee“ erfolgen, da die dort eingeplanten Mittel in diesem Jahr nicht bzw. nicht in vollem Umfang in Anspruch genommen werden.

Kommunikation

Für die Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit in Höhe von 30.000 Euro stehen ausreichende Mittel bei PSP-Element 4-120201-947-3 „Kampagne+Förderprog. Mob.Wende (IKSK)“ zur Verfügung.

Die Umsetzung der Routenempfehlung zu allen Zielen in Höhe von 30.000 Euro erfolgt über das Förderprojekt KomIT, für das ausreichende Mittel bei PSP-Element 4-120201-994-1 „Projekt KomIT“ zur Verfügung stehen.

8 Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Auf der Grundlage der Planungs- und Ausführungsbeschlüsse wird die Verwaltung die Vorbereitungen für einen Vergabeprozess der Umgestaltungsmaßnahmen starten. Aktuell ist die Umsetzung ab dem zweiten Halbjahr 2024 avisiert.

Die Abstimmungen zur finalen Ausgestaltung der Kommunikationsmaßnahmen werden fortgeführt. Das Konzept soll Ende des ersten Quartals 2024 fertig ausgearbeitet sein. Die Umsetzung ist ab Sommer 2024 bis einschließlich des Weihnachtsverkehrs 2024 eingeplant.

Anlage/n:

Anlage 1 - Erschließungsbereiche mit Lenkungspunkten

Anlage 2 - Übersichtskarte Seilgraben/Komphausbadstraße/Sandkaulstraße

Anlage 3 - Übersichtskarte Theaterplatz

Anlage 4 - Übersichtskarte Löhergraben bis Templergraben

Anlage 5 - Planung Seilgraben/Komphausbadstraße/Sandkaulstraße

Anlage 6 - Planung Franzstraße/Borngasse

Anlage 7 - Planung Löhergraben/Jakobstraße

Anlage 8 - Planung Karlsgraben

Anlage 9 - Planung Templergraben

Anlage 10 - Ergebnisse der Simulationsbetrachtungen