



Aachen Zukunft Forst

Integriertes Mobilitätskonzept als
Fachbeitrag zur Stadtteilperspektive



Impressum

Herausgeberin

Stadt Aachen
Die Oberbürgermeisterin
Dezernat III – Stadtentwicklung, Bau und Mobilität

zukunft-forst@mail.aachen.de
www.aachen.de/zukunft-forst

Bearbeitung & Layout

plan-lokal PartmbB
Fabienne Scheid, Olaf Kasper
www.plan-lokal.de

Fachbereich Mobilität und Verkehr
Abteilung Mobilitäts- und Verkehrskonzepte
Stefanie Kirchbach, Kai Mohren

Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung
Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung
Christiane Schwarz, Nadine Graf, Annika Kubbilun

Illustrationen durch Michaela Gude-Starke

Bildnachweis

Alle Fotos und Abbildungen stammen – sofern nicht anders angegeben – von plan-lokal. Die Plangrafiken wurden von plan-lokal auf Grundlage der angegebenen Quellen erstellt.

Druckauflage

1. Auflage

Stand: September 2024

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Anlass	4
1.1 Hintergrund und Aufgabenstellung	4
1.2 Gesamtstädtische Positionierung	4
1.3 Arbeits- und Dialogprozess	5
2. Bestandsaufnahme und Bewertung	8
2.1 Einordnung in den Gesamttraum Aachen	8
2.2 Bevölkerungsstruktur und Modal Split	13
2.3 Fußverkehr	16
2.4 Radverkehr	19
2.5 ÖPNV	21
2.6 Pkw-Verkehr	22
2.7 Übergreifende Querschnittsthemen der Mobilität	26
2.8 Integrierte Stärken-Schwächen-Bewertung	26
2.9 Zusammenfassender Handlungsbedarf und Entwicklungspotenziale	28
3. Entwicklungsstrategie	30
3.1 Einbettung des Konzepts in die Zielsetzung der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung	30
4. Handlungsempfehlungen	32
4.1 Allgemeine Erläuterungen zum Maßnahmenprogramm	32
4.2 Erläuterungen zur Umsetzung	77
4.3 Weitere Umsetzungshinweise	77

Einleitung



1. Einleitung und Anlass Mobilitätskonzept für Forst

Der Aachener Stadtteil Forst ist ein heterogener und vielschichtiger Stadtteil mit ca. 22.000 Einwohner*innen auf einer Fläche von knapp 400 ha im Südosten der Innenstadt zwischen dem Bahnhof Rothe Erde und dem Stadtteil Aachen-Brand beiderseits der Hauptverkehrsachse Trierer Straße. Aufgrund der Größe des Untersuchungsraums und der Vielschichtigkeit der Bevölkerungsstruktur im Zusammenhang mit den Herausforderungen des Quartiers wurde eine integrierte Stadtteilperspektive mit integriertem Mobilitätskonzept in Forst beauftragt.

1.1. Hintergrund und Aufgabenstellung

Der Rat der Stadt Aachen hat im Jahr 2022 die Aufstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) für den Stadtteil Forst beschlossen, mit dessen Erarbeitung das Dortmunder Büro plan-lokal beauftragt wurde. Stadt und Planungsbüro haben daraufhin gemeinsam mit Bewohner*innen, Akteur*innen und Politiker*innen eine Zukunftsstrategie für Forst erarbeitet. Die Städtebauförderung wurde im Jahr 2023 grundlegend novelliert, weshalb statt des ursprünglich vorgesehenen ISEK zunächst eine Stadtteilperspektive erarbeitet wurde, die die strategische Stadtteilentwicklung in den Blick nimmt. Das Thema Mobilität nimmt einen hohen Stellenwert im Alltag der Anwohnerschaft ein. Zudem stehen städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen in einem engen Zusammenhang und bedingen sich häufig gegenseitig. Um diese Abhängigkeiten bzw.

Synergien in der Stadtteilperspektive zu berücksichtigen und mitzudenken wurde das Büro planlokal parallel mit der Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für den selben Untersuchungsraum beauftragt. Das Mobilitätskonzept ist als ein Fachbeitrag zur Gesamtstrategie Stadtteilperspektive Zukunft Forst anzusehen.

1.2. Gesamtstädtische Positionierung

Die Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) in Aachen ist seit 2012 in der Stadtverwaltung Aachen als kooperativer Prozess organisiert, bei dem Verbände, Politik, Mobilitätsakteure und Verwaltung gemeinsam nach den tragfähigsten Lösungen suchen. Der kontinuierliche Arbeitsprozess wird durch vier zentrale Bausteine geleitet, durch die die Verkehrsentwicklungsplanung in Aachen forciert wird (Abb. 1).

Der erste Baustein, die Vision Mobilität 2050, wurde bereits 2014 politisch beschlossen. Sie beschreibt das Leitbild einer stadtverträglichen Mobilität in einer zukunftsfähigen Stadt: „Aachen wird auch 2050 eine lebenswerte und wirtschaftsstarke Stadt der kurzen Wege sein. Einen entscheidenden Anteil daran hat eine effiziente, komfortable, sichere, kostengünstige, umwelt- und stadtverträgliche Mobilität. Die Weichen dazu wurden frühzeitig von den Verantwortlichen und den Bürgern in Abstimmung mit dem Umland gestellt.“ (Quelle: Stadt Aachen 2015, 3).

Die Mobilitätsstrategie 2030 konkretisiert als zweiten Baustein die Vision mit Zielen, Indikatoren, der Organisation der Verkehrsentwicklungsplanung und einzelnen Fachstrategien und wurde 2019 beschlossen.

Der Lagebericht Mobilität 2021 beschreibt den Status Quo der Mobilität in Aachen. Er ist als Grundlage zu verstehen, worauf aufbauend zukünftig die 10 fachbezogenen Strategien in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachkommissionen ausgearbeitet werden. Dabei ist das Ziel, die Definition zentraler Handlungsfelder und Kernaufgaben sowie die Festlegung von Leitlinien und Kernprojekte für das operative Handeln festzulegen. Bisher beschlossen ist seit 2022 als erste Fachstrategie die Strategie Radverkehr. Die weiteren Verkehrsmittel und die übergeordneten Themen der Vision Mobilität 2050 wie Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und Lebensräume werden in gleichem Maße zukünftig ausformuliert werden.

Aufbauend auf dieser gesamtstädtischen operativen und strategischen Grundlage wird das Mobilitätskonzept für den Raumbezug Aachen Forst erstellt.

1.3. Arbeits- und Dialogprozess

Der Arbeitsprozess zur Erstellung und Entwicklung eines Entwicklungskonzepts sieht grundsätzlich eine Kombination aus planerischen und dialogischen Bausteinen vor. Aus planerischer Sicht gliedert sich der Prozess in eine Analyse-, eine Strategie- und eine Konzeptphase und entwickelt sich aus den Ergebnissen von Analyse und Bewertung. Fragen der Analysephase „Wo stehen wir?“ und Fragen zu strategischen Überlegungen „Wo wollen wir hin?“ spielen dabei eine große Rolle für die Bearbeitung.

In der Analysephase dient die Bestandsaufnahme dazu, relevante planerische und meinungsprägende Informationen über eine Grundlagenauswertung, ergänzende Fachgespräche und Ortsbegehungen im Stadtteil zu identifizieren. Ein Stärken-Schwächen-Profil fasst Bewertung des Stadtteils zusammen und ermöglicht über die Definition von Handlungsfeldern und Zielen eine Strategieentwicklung. In diesem Konzept orientiert sich die Strategie stark an der gesamtstädtischen Ausrichtung. In der abschließenden Konzeptphase fließen die bisherigen Erkenntnisse in die Erstellung eines Maßnahmenkonzeptes ein.

Dieses Mobilitätskonzept als Beitrag der Stadtteilperspektive orientiert sich sowohl an dieser planerischen und dialogischen Arbeitsstruktur als auch an der inhaltlichen Ausrichtung der VEP Aachen.



Abb. 1: Die vier Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanungstrategie

Beteiligungsprozess

Der Dialogprozess orientiert sich in großen Teilen an dem der Stadteilerperspektive. Alle Projektphasen werden von den dialogischen Bausteinen begleitet, die den Prozess mit Anregungen, kritischen Reflexionen, Ortskenntnissen und Ideen für die Stadteilerentwicklung anreichern. Für die Stadteilerperspektive Aachen Forst ist daher ein umfangreicher Beteiligungsprozess angelegt worden, der möglichst große Teile der vielfältigen Bewohner*innenstruktur im Stadtteil und in den einzelnen Quartieren sowie die Politiker*innen und die unterschiedlichen Fachbereiche der Verwaltung einbezieht. Die Dialogformate waren sehr gut besucht. Neben den städtebaulichen Fragestellungen wurden auch die unterschiedlichen Bausteine der Mobilität durchgängig thematisiert. Es wurde in den unterschiedlichen Formaten der Beteiligung immer wieder intensiv betrachtet und in seiner Bedeutung im Alltag der Bewohnerschaft hervorgehoben. Viele Anmerkungen konnten über die unterschiedliche Formate und Veranstaltungen hinweg gesammelt und entsprechend aufbereitet werden. Die Beteiligungsformate werden in Kapitel 1.3 der Stadteilerperspektive ausführlich vorgestellt.

Sowohl im Akteur*innenworkshop, bei der Auftaktveranstaltung und bei den Online-Beteiligungen wurden besonders viele Beiträge und Anmerkungen zum Thema Mobilität gesammelt (Abb. 3).

Zukunftswerkstätten

Das Format der Zukunftswerkstätten lässt sich in die Konzeptphase einordnen. Diese fanden im Februar 2024 statt und sollten die Möglichkeit bieten, in einem Werkstattformat mit anderen Interessierten Maßnahmen vorzuschlagen und weiterzuentwickeln. Das Thema Mobilität wurde in diesem Rahmen über einen Informationstisch „Haltestelle Mobilität“ abgedeckt, an dem Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden gesammelt wurden (Abb. 3).

Fachworkshop Mobilität

Im Fachworkshop Mobilität am 11.04.2024 wurden die bis dahin vorliegenden mobilitätsbezogenen Zielvorstellungen und Maßnahmenansätze diskutiert und konkretisiert. Am 11.04.2024 tauschten sich aus diesem Anlass rund 25 Vertreter*innen aus unterschiedlichen Abteilungen und Fachbereichen der Stadt Aachen zu den Mobilitätsthemen ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Pkw-Verkehr in der Nadelfabrik Aachen aus. Die Querschnittsthemen, wie barrierefreies Bauen, Aufenthaltsfunktion und Klima wurden übergreifend diskutiert.

Nach einem thematischen Einstieg vonseiten der Stadt und dem Büro plan-lokal hatten die Teilnehmenden in zwei Gruppen und an den vier Themenfeldern Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Pkw-Verkehr Gelegenheit zur Diskussion und Kommentierung der Maßnahmenansätze. Die Arbeitsphase sah vor, nach einer Kurzvorstellung jeder Maßnahme eine Bewertung der Stärken - und Schwächen sowie der Handlungsfelder mit deren Zielsetzungen die herausgearbeiteten Einzelmaßnahmen vorzustellen. Es wurden während fundierter Diskussion, Anmerkungen zum aktuellen Bearbeitungsstand der Maßnahmenansätze festgehalten. Die entstandenen Anmerkungen als Ergebnis der einzelnen Diskussionen werden in die Weiterentwicklung der Maßnahmen miteinbezogen. Insbesondere die unterschiedlichen Perspektiven der verschiedenen Fachrichtungen brachte hierbei neue Aspekte und Ideen hervor. Die Ergebnisse des Fachworkshops lieferten wichtige Erkenntnisse und themenbezogene Spezifizierungen für die weitere Ausarbeitung der Handlungsansätze auf Maßnahmenebene und werden in Kapitel 4 vorgestellt. Alle Hinweise und Anmerkungen wurden geprüft und entsprechend mit in die Maßnahmenentwicklung aufgenommen. Die weiteren Schritte lagen in der Konkretisierung der Maßnahmen und in der Koordinierung der Ergebnisse mit der Stadteilerperspektive.



Abb. 2: Teilnehmende im Fachworkshop Mobilität am 11.04.2024

ANMERKUNGEN AUS DEN BETEILIGUNGEN

- 1 Sackgasse Auf Krümmerick
- 2 Verkehrssicherheit: Einrichtung von Querungshilfen
- 3 Geschwindigkeitsbegrenzung
- 4 Nutzungskonflikte und Zugänglichkeiten der Grünräume
- 5 Spielgeräte auf Bolzplatz ergänzen
- 6 Bordsteinabsenkungen
- 7 Beleuchtung, Angsträume
- 8 Thema Radweg
- 9 Thema Lärmschutzwand

THEMEN DER ZUKUNFTSWERKSTÄTTEN

- UF** Beleuchtung und Sicherheit, Zugang und Verknüpfung Vennbahnweg
- AF** Parksituation rund um Tierpark, Nutzungsprofil Pappelweiher, Fahrradstraße Altstraße
- FL** Wissenslücke und Lückenschluss Fahrradstraße, Barriere Linterstraße, Knotenpunkt Adenauerallee, Anknüpfung Grünraum
- SF** Verkehrsberuhigung und Querungshilfen Albert-Maas-Straße, Ausbau der Nebenanlagen Drosselweg, Ergänzung einer Car-Sharing-Station, Verbesserung der Erschließung von Randstraßen
- TP** Trierer Platz Straßeneinmündung, Parkdruck, Ergänzung eines Haltepunkt für SB-Linien
- DH** Parkdruck Driescher Hof, Einrichtung von Querungshilfen Königsberger Straße

PLAN-PORTAL ZUKUNFT FORST I (JUNI 2023)

- Verortung der Anmerkungen zur Kategorie Fuß/Rad/Bus/Auto während der Onlinebeteiligung

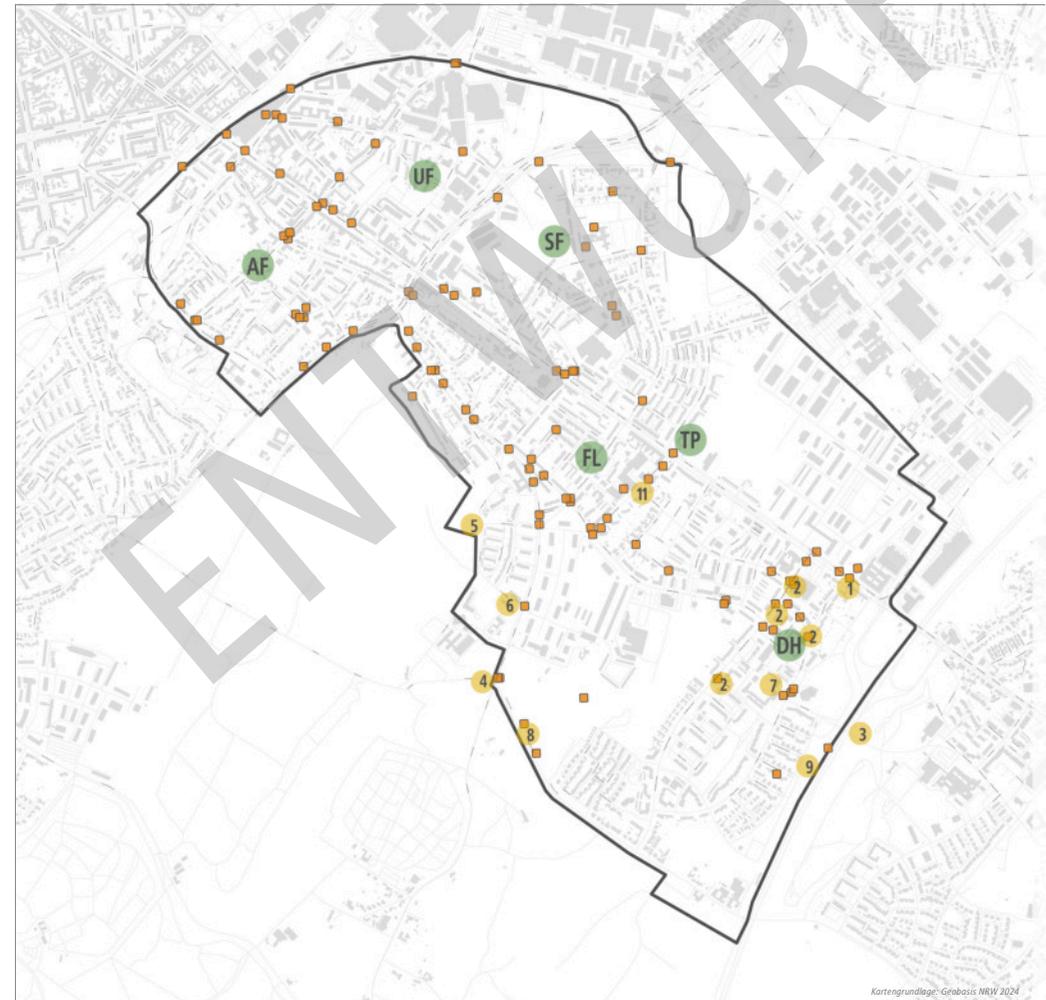


Abb. 3: Hotspots zum Thema Mobilität im Rahmen der Beteiligungen der Stadteilerperspektive



2. Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1. Einordnung in den Gesamttraum Aachen

Die kreisfreie Stadt Aachen mit ihren rund 250.000 Bürger*innen liegt am südwestlichen Rand des Landes Nordrhein-Westfalen in der Nähe des Dreiländerecks mit Belgien und den Niederlanden. Die Stadt besteht aus insgesamt sieben Stadtbezirken, welche sich in diverse Stadtteile aufgliedern lassen. Der Untersuchungsraum Aachen Forst zählt zu dem Stadtbezirk Aachen-Mitte, dem größten Stadtbezirk Aachens. Das Gebiet von Aachen-Mitte umfasst den historischen Stadtkern um den Dom und das Rathaus, das Hochschulviertel sowie die ehemals selbständigen Gemeinden Burtscheid und Forst. Der Stadtbezirk Aachen-Mitte ist demnach von einer besonders großen Vielfalt gekennzeichnet.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist Aachen durch die Bundesautobahnen A4, A44, A544 sowie die niederländische Autobahn A76 und die belgische Autobahn E44 sehr gut in alle Richtungen angebunden. Weiterhin sind die Bahnhöfe Hauptbahnhof und Aachen Rothe Erde Teil des Fern- und Regionalverkehrs der Deutschen Bahn sowie des Thyls-/Eurostar-Netzes. Im Umfeld von Aachen befinden sich diverse Flughäfen, darunter der Flughafen Aachen-Maastricht, der Flughafen Köln-Bonn und der Flughafen in Lüttich.

Der Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum der Bestandsanalyse wird der gesamte Stadtteil Aachen Forst mit seinen Teilräumen Unterforst, Altforst, Schönforst, Forster Linde, Obere Trierer Straße und Driescher Hof angenommen (Abb. 4). Dieser erstreckt sich beidseitig entlang der Trierer Straße von dem Bahnhof Rothe Erde bis zur Autobahn A44. Das Zentrum der Stadt Aachen befindet sich in fünf Kilometern Entfernung. Es handelt sich bei dem Stadtteil Forst um einen Stadtteil mit kompakten Strukturen und kurzen Wegen, so dass innerhalb des gesamten Stadtteils Versorgungsmöglichkeiten zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden können. Gleichzeitig bilden die großen Verkehrsachsen räumliche Barrieren mit einer Trennwirkung auf die einzelnen Teilräume. Die Identifikation der Menschen vor Ort erfolgt eher mit den jeweiligen Teilräumen als mit dem gesamten Stadtteil Forst. Die fehlende Verbindung der Teilräume untereinander wird von ihnen zwar wahrgenommen, stellt bisweilen aber kein bedeutendes Defizit dar. Die Größe und Dichte des Untersuchungsraums sind beträchtlich. So ist mit ganz unterschiedlichen Herausforderungen von Nutzungen, Grünstrukturen, Verkehrsanlagen und Bedarfen der Bevölkerung umzugehen, die die einzelnen Quartiere aufweisen. Die Topografie des Stadtteils Forst weist einen deutlichen Höhenunterschied von etwa 55 Metern auf, wobei die Geländehöhe sich stadtauswärts in Richtung Brand stark erhöht.

Zu Beginn des Arbeitsprozesses wurden bestehende Planungen und Planungsansätze im Untersuchungsraum zusammengetragen. Nachfolgend finden sich in der Kartendarstellung die Planungen der Stadt als nachrichtliche Übernahme der laufenden und perspektivischen Pläne mit potenziellen Auswirkungen auf den Stadtteil (Abb. 5). Dies ist in der folgenden Untersuchung zu berücksichtigen.

In der Karte sind darüber hinaus auch einige Perspektivflächen hervorgehoben, die je nach vorgesehenem Zweck der Fläche einen großen Einfluss auf die angrenzenden öffentlichen Flächen, Wichtigkeit von Wegeverbindungen und damit auf die Stadtentwicklung in Aachen Forst haben können. Es lassen sich in fast allen Teilräumen Umnutzungsperspektiven zu Grün, Wohnen sowie auch Gewerbe und Mischnutzungen verorten.

Fernwärmeplanung

Als weitere übergeordnete Planung mit Einfluss auf die Stadtteilentwicklung ist der Ausbau der Fernwärmetrasse Brander Feld zu nennen. Derzeit ist geplant, die Fernwärmetrasse über die Altstraße, Lintertstraße und weiter über die Sittarder Straße bis zum Driescher Hof zu verlegen. Im Zuge der Umsetzung werden einige Maßnahmen, wie die Umsetzung der Lintertstraße oder auch die bereits realisierten Abschnitte der Rad-Vorrang-Route betroffen sein. Derzeit wird geprüft welche Auswirkungen durch den Trassenverlauf entstehen um diese in der weiteren Planung von Einzelmaßnahmen und der Umsetzung beschlossener Maßnahmen berücksichtigen zu können.

Flächennutzungsstruktur

Seit dem 27.01.2022 ist der Flächennutzungsplan (FNP) Aachen*2030 rechtswirksam. Dieser baut auf dem Masterplan Aachen*2030 auf, der für die gesamte Stadt Aachen mittel- bis langfristige Inhalte und Strategien für die zukünftige Stadtentwicklung festlegt.

Die Flächennutzungskartierung der Stadt Aachen zeigt anhand aktueller Geodaten und räumlicher Gegebenheiten die Strukturen des dicht besiedelten Stadtbezirks entlang der Trierer Straße. In Forst dominieren trotz seiner Größe hauptsächlich Wohnbauflächen (Abb. 6).

Im Bereich des Bahnhofs Rothe Erde, entlang der Trierer Straße und in Teilen von Driescher Hof werden diese Nutzungen durch gemischte Bauflächen ergänzt. Der abgrenzende Grünzug nördlich der Teilbereiche Unterforst und Schönforst, der Tierpark, die Kleingartenanlage, der Friedhof in Forster Linde sowie einige kleine Grünzüge zwischen den Gebäudestrukturen im Driescher Hof und entlang der A44 in Driescher Hof sind im aktuellen Flächennutzungsplan als Grünflächen ausgewiesen und zeigen die gute Anbindung der Siedlungsflächen an den Landschaftsraum auf. Südlich von Forst grenzen land- und forstwirtschaftliche Flächen an den Stadtteil an. Im Untersuchungsraum befinden sich zwei größere Flächen, die als Sondergebiet ausgeschrieben sind und als Militärkasernen dienen. Die Nahversorgungseinrichtungen im Untersuchungsraum sind gemäß des Flächennutzungsplans gut für Kunden- und Lieferverkehr erreichbar.



Abb. 4: Teilräume in Aachen Forst

Abb. 5: Planungen und Perspektiven in Aachen Forst (nächste Seite)

MOBILITÄTSKONZEPT AACHEN FORST

PLANUNGEN DER STADT

- 1 Planung Umstrukturierung Seitenraum Forster Linde am Saalbau Kommer
- 2 Planung Klima und Umwelt Gehwege, Baumscheiben und Grünstreifen
- 3 geplante Velo-City Station
- 4 Prüfauftrag Fußgängerüberweg Königsbergerstraße, Schopenhauerstraße
- 5 mittelfristig: Ausbau der Nebenanlagen
- 6 Verlegung der Haltestelle Trierer Platz stadtauswärts
- 7 Mehrfachnutzung des Parkhauses
- 8 Beschlossener Ausbau der Rad-Vorrang-Route Brand (Lintertstraße/Querung Adenauerallee)
- 9 „Regionetzmaßnahme“ Zustandsverbesserung durch Querschnittsneuaufteilung
- 10 BAB 44 Lärmschutzwand
- 11 Umplanung Reinhardstraße
- 12 mittelfristig: Tunnelsanierung Adenauerallee/Trierer Straße und bauliche Anpassung des Knotens

-  Nutzungsperspektive Gewerbe
-  Nutzungsperspektive Grün
-  Nutzungsperspektive Wohnen
-  Nutzungsperspektive Mischgebiet
-  Umnutzungsperspektive



MABSTAB 1:25.000 (auf Din A3)

plan lokal
planen. gestalten. vermitteln.



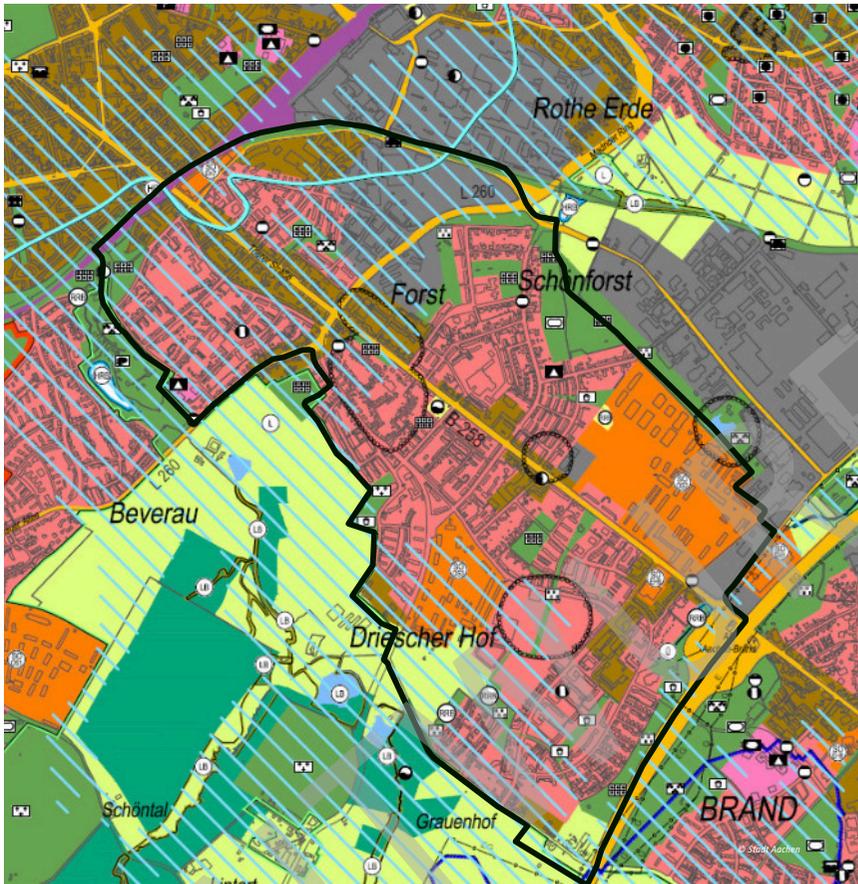


Abb. 6: Ausschnitt des Flächennutzungsplans mit Umrandung des Untersuchungsraums



Abb. 7: Mischnutzungsstrukturen an der Trierer Straße

Die Trierer Straße, Adenauerallee und Madrider Ring führen als Bundesstraßen und Hauptverkehrsachse durch den Stadtteil. Sie ermöglichen dadurch eine optimale Erreichbarkeit des Stadtteils. Auffallend ist, dass reine Gewerbeflächen sich weitestgehend außerhalb von Forst an den Stadtteil angliedern und weniger in Forst selbst bestehen. Anbindung an den öffentlichen Personenschieneverkehr sind durch im Westen gelegenen Bahnflächen gegeben. Der daraus resultierende Lärmpegel ist aufgrund der Lage inmitten der Verkehrsachsen als überdurchschnittlich anzunehmen.

2.2. Bevölkerungsstruktur und Modal Split

Die Bevölkerungsstruktur und der Modal Split können gute Indikatoren für Anhaltspunkte in der Mobilität sein. Vorliegende Daten werden von gesamtstädtischer Grundlage weitestmöglich auf die einzelnen Teilräume bezogen. Die Daten zur Sozialstruktur stammen aus dem Dritten Update des Sozialplans für Aachen, welcher Lebensräume definiert, die nicht komplett mit den für Forst definierten Teilräumen übereinstimmt. Es kommt daher zu leichten statistischen Abweichungen.

Sozialstruktur

In Forst leben am 31.12.2023 insgesamt 21.481 Personen (Gertec (o.J.)). Davon verteilen sich auf die einzelnen Teilräume 3.461 Personen auf Altforst, 4.031 Personen auf Unterforst, 3.243 Personen auf Schönforst, 3.805 Personen auf Forster Linde, 6.646 Personen auf Driescher Hof und 295 Personen auf die Obere Trierer Straße.

Die Bevölkerung in Forst weist insgesamt eine gemischte Altersstruktur auf. Das Durchschnittsalter beträgt im Teilraum Schönforst 39 Jahre, in Altforst 41 Jahre, im Bereich Obere Trierer Straße 42 Jahre und im Driescher Hof 44 Jahre. Der Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahren liegt bei 16 bis unter 22% und ist daher durchschnittlich hoch. Der Anteil der Bevölkerung über 65 Jahre liegt in Forst bei 17,5 bis unter 25%. Somit gehört Forst eher zu einem der älteren Stadtteile in Aachen. Insgesamt ist der Anteil an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter im Vergleich zur Gesamtstadt etwas geringer.

Der Anteil der Haushalte mit Kindern an allen Haushalten ist in Altforst und Schönforst 14 bis unter 21% und in den Teilräumen Obere Trierer Straße und Driescher Hof etwas höher mit Werten über 21%. Der Anteil Studierender in Forst am Anteil der Gesamtbevölkerung in Aachen liegt unter 10%. Die durchschnittliche Wohndauer in Forst insgesamt liegt bei 10 bis unter 14 Jahren und im Teilbereich Schönforst bei 7 bis 10 Jahren. Dies kann auf eine hohe Identifikation mit dem eigenen Wohnumfeld, aufgrund der langen Wohndauer, deuten.

Die Kaufkraft bezieht sich auf das verfügbare Einkommen pro Person also das Nettoeinkommen abzüglich Steuern und Sozialversicherungsbeiträge einschließlich erhaltener Transferleistungen. Werte über 100 zeigen eine überdurchschnittliche Kaufkraft an, während Werte unter 100 auf eine unterdurchschnittliche Kaufkraft hinweisen. Alle Kaufkraftwerte der Teilbereiche in Forst liegen unter 100, was auf eine unterdurchschnittliche Kaufkraft hinweist. Dies kann im Zusammenhang mit der jungen und und alten Bevölkerung auf die Wichtigkeit von sowohl kostengünstiger als auch öffentlicher Mobilität und der Ausstattung von Wegen der Nahmobilität hinweisen.

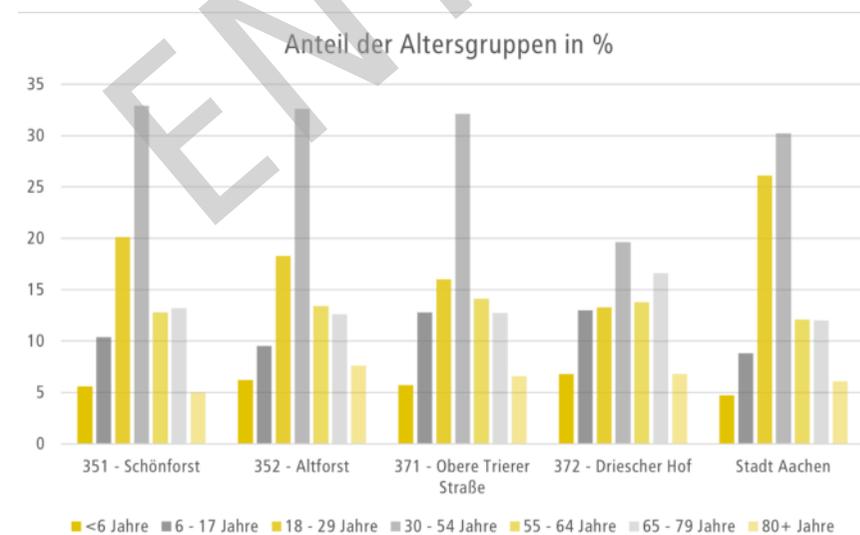


Abb. 8: Altersgruppen in Forst gemessen an den Lebensräumen des Dritten Update des Sozialplans (Stadt Aachen, 2022)

Modal Split

Der Modal-Split ist ein Konzept, das die Verteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel in Prozenten beschreibt und Informationen über die zurückgelegte Strecke pro Person liefert. Diese Verteilung erfolgt typischerweise zwischen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie zu Fuß gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln (zusammen als Umweltverbund bezeichnet) sowie dem motorisierten Individualverkehr.

In Aachen macht der Umweltverbund zusammen etwa 54% der Verkehrsanteile aus. Gehwege stellen dabei ungefähr die Hälfte dar (30%). Somit werden vier von zehn Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Der motorisierte Individualverkehr macht demgegenüber rund 46% aus, wobei ein Viertel davon Wege von Mitfahrenden umfasst (Abb. 9).

Wird für die Modal Split-Betrachtung die Verkehrsleistung (Personen-km) zugrunde gelegt, ändern sich die Verhältnisse. Der Anteil der nicht-motorisierten Verkehrsmittel (Fahrrad und Gehwege) sinkt auf 8%, während sich die Anteile der motorisierten Verkehrsmittel in etwa verdoppeln (Betrachtungszeitraum 2017).

In der Stadt Aachen werden knapp die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt, nahe des Trends in Stadtregionen und Großstädten. Jedoch variiert die Zusammensetzung der mit dem Auto zurückgelegten Wege je nach Stadt. In Aachen werden beispielsweise 13% der Autofahrten von Mitfahrer*innen zurückgelegt. Der Anteil der Wege, die in Aachen mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, liegt in etwa auf dem Niveau des Raumtyps "Stadtregion – Regiopol und Großstadt". Der öffentliche Nahverkehr wird von den Aachener*innen weniger gern genutzt, als das in anderen Städten dieser Größe der Fall ist. Im Gegensatz zur reinen Anzahl der Fahrten machen die mit dem Auto zurückgelegten Personenkilometer in Aachen 72% (Betrachtungszeitraum 2017) aus, was etwas über dem Durchschnitt von Gemeinden ähnlicher Lage und Größe liegt. Dies deutet darauf hin, dass obwohl Aachener Bürger*innen einen geringeren prozentualen An-

teil ihrer Wege mit dem Auto zurücklegen, die tatsächlich zurückgelegten Strecken tendenziell länger sind. Dies lässt sich auch darauf zurückführen, dass sich außerhalb vom Stadtgebiet schnell eher ländlich geprägte Räume und die Eifel anschließen und die Ziele der Aachener*innen weiter entfernt liegen als in einer Stadtregion.

Im Vergleich zum Raumtyp "Stadtregion – Regiopol und Großstadt" ist der Anteil des nicht-motorisierten Individualverkehrs in Aachen etwas höher. Es zeigen sich deutliche Unterschiede in der Zusammensetzung dieser Wege. Während in Aachen nur etwa jeder vierte nicht-motorisierte Individualverkehrsweg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, ist es in Gemeinden ähnlicher Größe und Lage im Durchschnitt mehr als jeder dritte Weg. Fast jeder dritte Weg wird von den Aachenern zu Fuß zurückgelegt, was deutlich über den Werten des Raumtyps "Stadtregion – Regiopol und Großstadt" (24%) und Deutschlands insgesamt (22%) liegt (Betrachtungszeitraum 2017).

Bei der Betrachtung der Wegezwecke ergeben sich unterschiedliche starke Anteile für den Modal Split in der Stadt Aachen. Etwa 44% der Wege zur Arbeit werden mit dem PKW zurückgelegt, während der Umweltverbund 57% ausmacht. Für Einkaufswege werden etwa 42% mit dem PKW zurückgelegt, während der Umweltverbund einen Anteil von 58% ausmacht.

In Aachen liegt die Zahl der privaten Pkw pro 1.000 Einwohner*innen unter dem Mittelwert vergleichbarer großer Städte. Der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto ist zwar niedriger, die Mehrfachmotorisierung hingegen höher als im Durchschnitt dieser Vergleichsgruppe (Betrachtungszeitraum 2017). In Bezug auf den Untersuchungsraum Forst liegt der Anteil der privaten Pkw bei 305,1 für den Bereich Trierer Straße, für den Betrachtungsraum Rothe Erde bei 302,1 und für den Bereich Forst bei 382,8. Dies bildet einen niedrigen Verhältniswert, ähnlich der innenstadtnahen Bezirken. Dies kann durch die dichten Bauungsstrukturen bei gleichzeitig hohem Anteil an Wohnbevölkerung im Zusammenhang mit der vergleichsweise geringen Kaufkraft angenommen werden.

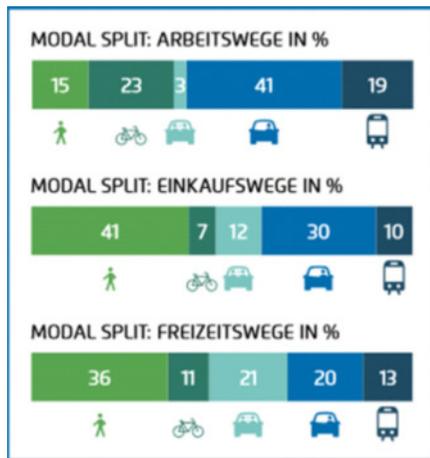
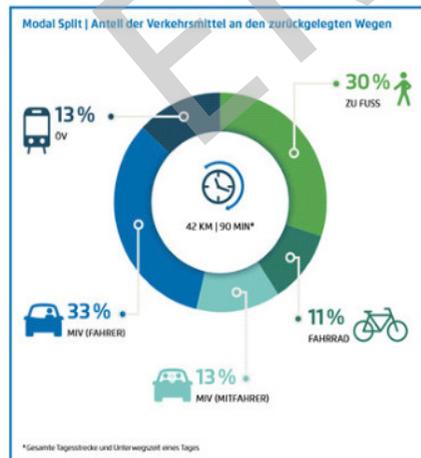


Abb. 9: Modal Split in Aachen (Agara Verkehrswende, 2020)

Anzahl privater PKW pro 1.000 Einwohner*innen

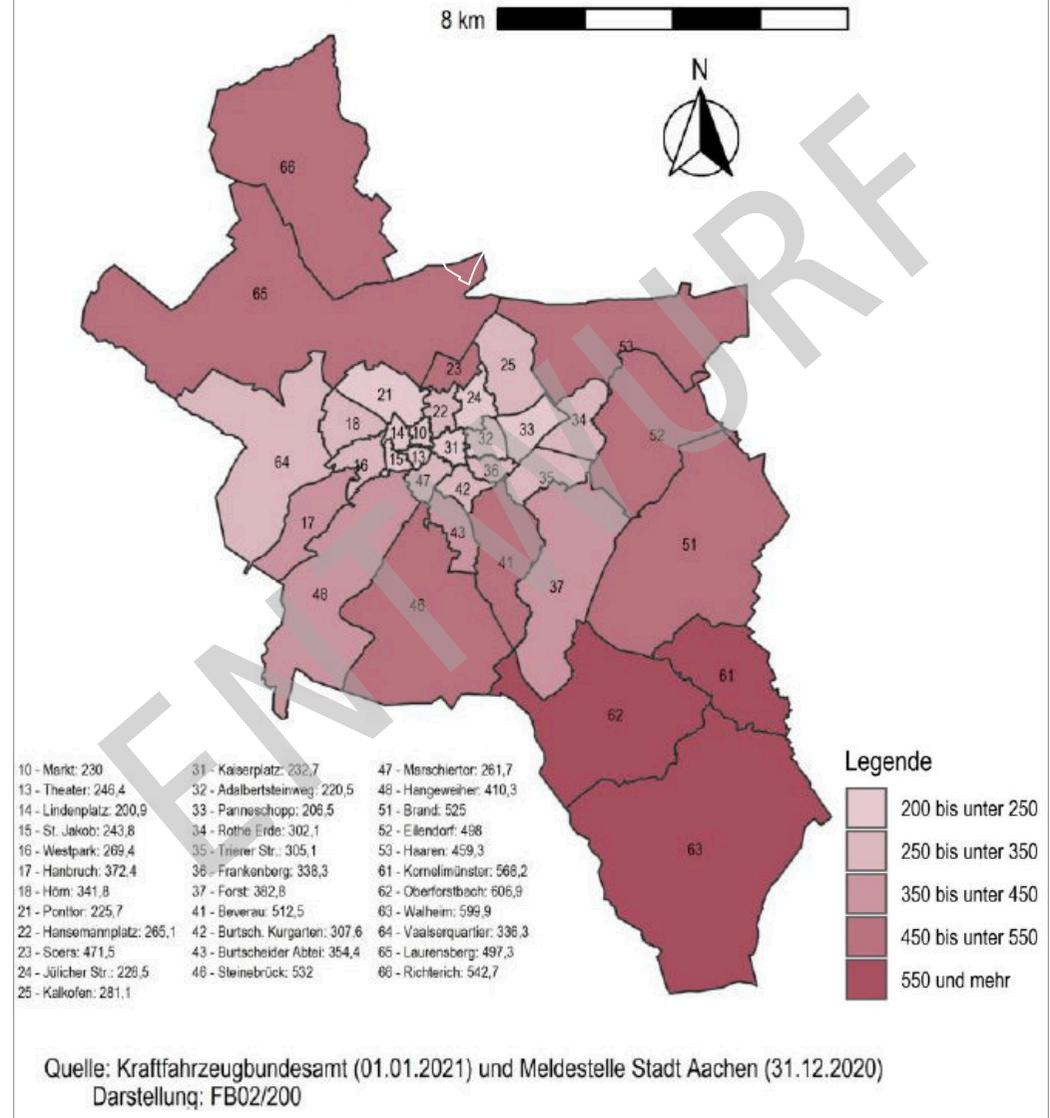


Abb. 10: Anzahl privater Pkw pro 1.000 Einwohner*innen (Stadt Aachen 2024)

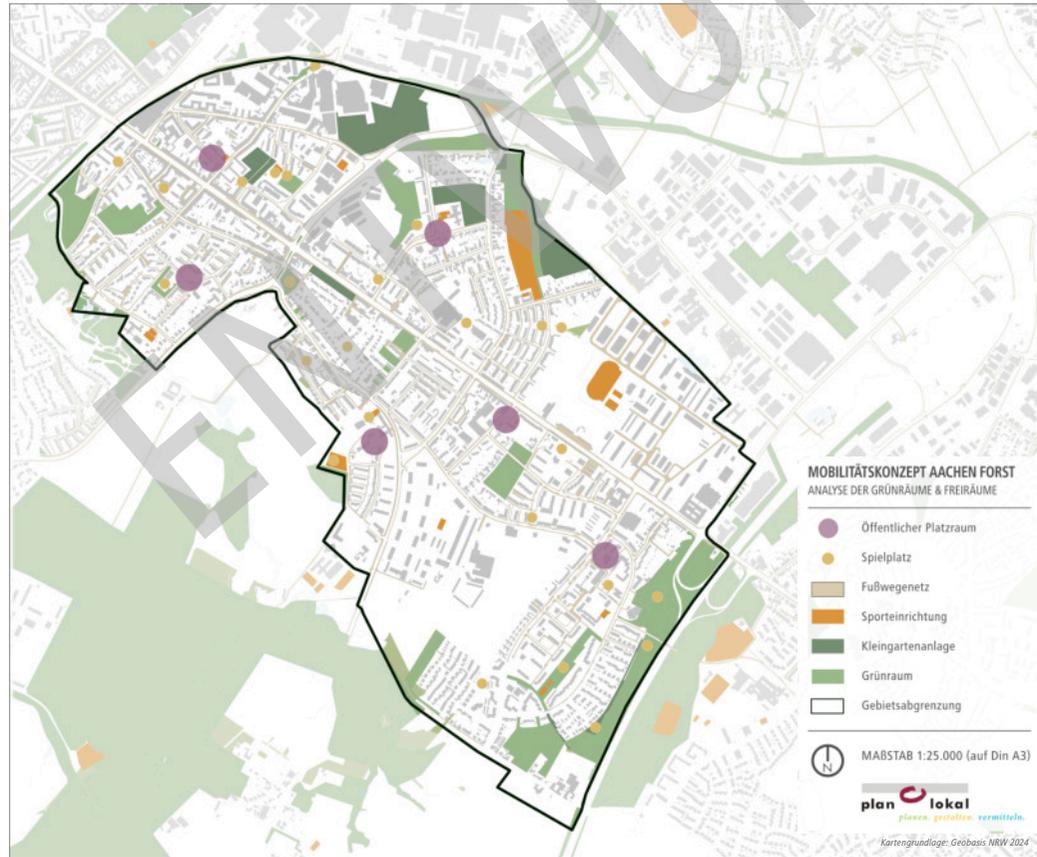
2.3. Fußverkehr

Der Stadtbezirk Forst in Aachen bietet durch seine kompakte Siedlungsstruktur für Alltagsmobilität und Freizeitmobilität großes Potenzial als Stadt der kurzen Wege. Dennoch gibt es einige verkehrliche Barrieren und Höhenunterschiede, die die Durchlässigkeit und Erreichbarkeit für den Fußverkehr beeinträchtigen. Dies macht sich vor allem an den Hauptverkehrsachsen bemerkbar. Die Trierer Straße stellt dabei die größte Barriere für den Fußverkehr dar und hindert die Durchlässigkeit erheblich. Diese Barriere wird südlich durch die Autobahn A44 verstärkt. Nur durch eine Unterführung an der Herderstraße kann diese überwunden werden. Im Zeitraum von 2015 - 2022 können allein auf der Trierer Straße 69 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung verzeichnet werden.

Zudem gibt es entlang der Trierer Straße erhebliche Höhenunterschiede. Während die Höhe an der Rothe Erde bei 200 Metern liegt, steigt sie in Richtung Driescher Hof auf 246 Meter an. Diese Steigungen erschweren den Fußverkehr zusätzlich in seiner Alltagsfunktion.

Das Wegenetz bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für den nicht-motorisierten Verkehr. Es bestehen viele Grünverbindungen oder für den Nahverkehr geöffnete Sackgassen im Untersuchungsraum, die das Fuß- und Radwegenetz grundsätzlich ergänzen können. Allerdings zeigen sich qualitative Defizite im Hinblick auf die Barrierefreiheit sowie fehlende Rampen, Drängelgitter, Poller und Kübel. Gehwege als Nebenanlagen der Hauptverkehrsstraßen sowie Wohnstraßen sind teilweise nicht umwegfrei zu nutzen, zu schmal und ohne abgesenkte Bordsteine, was zusätzlich zur Verkehrssicherheit die Barrierefreiheit stark einschränkt. Weitere Konfliktpotenziale ergeben sich durch die gemeinsame Nutzung von Wegen durch den Fuß- und Radverkehr, vor allem auch im Wartebereich von Haltestellen. Zusätzliche Einschränkungen für den Fußverkehr können durch den ruhenden PKW-Verkehr entstehen. Gehwegparken, unabhängig davon, ob das Parken legal oder illegal ist, können nicht nur den Komfort der Zufußgehenden beeinträchtigen, sondern auch Gefahren, beispielsweise an Fußgängerüberwegen, hervorrufen. In Forst tritt das Gehwegparken besonders in den Wohnstraßen und in den Sommermonaten im Bereich des Tierparks auf.

Abb. 11: Analyse der Grünräume und Freiräume

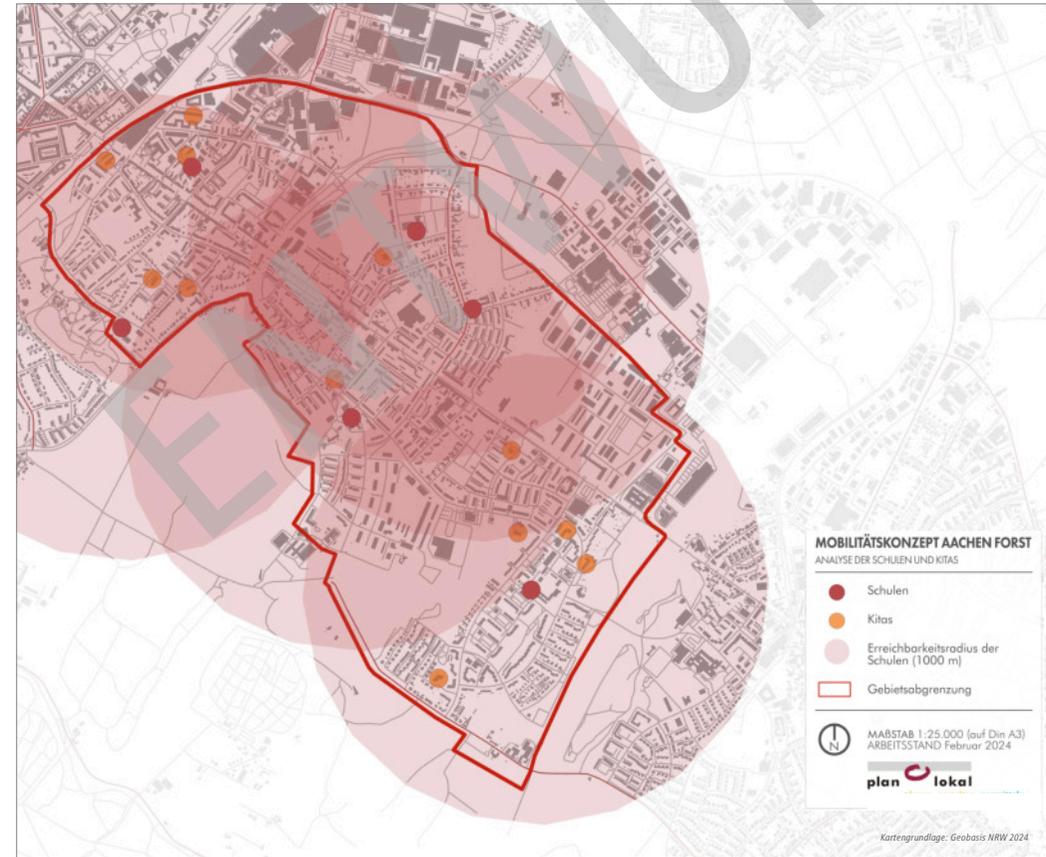


Die gesamte Wegeinfrastruktur von Forst ist ein Schulweg (Abb. 13). Die Stadt Aachen hat für jede Grundschule Schulwegepläne erstellt, die empfohlene Schulwege mit geeigneten Querungsstellen und Informationen über die Lage von Elternhaltestellen enthalten. Diese Pläne sollen den Hol- und Bringverkehr vor den Schulgebäuden entlasten und die Sicherheit der Kinder erhöhen. In der Grundschule Forster Linde und Montessori-Grundschule Mataréstraße wurden bereits schulische Mobilitätsprojekte durchgeführt, so dass Hinweise aus der Eltern- und Lehrerschaft in die Schulwegepläne aufgenommen sowie Einzelmaßnahmen definiert werden konnten. Beispielsweise sind Verkehrshelfer*innen für Schulkinder am Freunder Weg beim Überqueren der Straße zur Maria-Montessori-Gesamtschule an der Mataréstraße vorgesehen.



Abb. 12: Schulweg auf der Mataréstraße

Abb. 13: Analyse der Schulen und Kitas in Forst



Spielplätze sind über den Stadtbezirk flächendeckend verteilt, aber sind häufig schlecht zugänglich und nicht ausreichend beleuchtet. Die Nahversorgung in Forst ist flächendeckend verteilt, sodass Einkäufe des täglichen Bedarfs grundsätzlich fußläufig erledigt werden können (Abb. 15). Eine Ausnahme bildet der südliche Bereich des Driescher Hofes entlang des Grauenhofer Wegs, der außerhalb des fußläufigen Erreichbarkeitsradius von 750m liegt. Das bedeutet auch für das neu entstehende Wohngebiet Grauenhoferweg eine Unterversorgung in der fußläufigen Versorgungsinfrastruktur.

Der Vennbahnweg ist von der Stadt Aachen als Premiumwanderweg klassifiziert. Im Bereich Rothe Erde ist dieser schwer einsehbar und erreichbar. Außerdem gibt es keine Trennung von Fuß- und Radverkehr, was häufig zu Nutzungskonflikten und Sicherheitsrisiken führt, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Tendenziell wird der Radverkehr aufgrund der Zunahme an Pedelecs in Zukunft schneller werden, wodurch sich auch die den Fußverkehr betreffenden Unfallfolgen ausweiten.

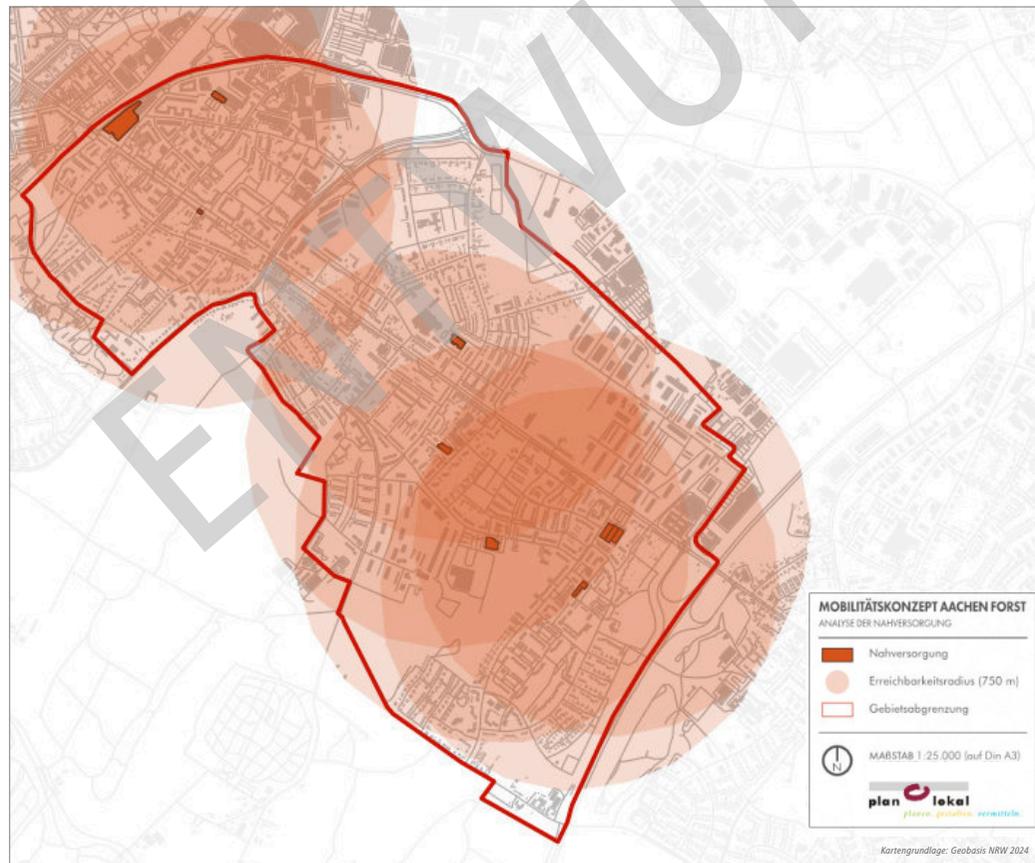
Zur Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen sind diverse Maßnahmen in Planung. Dazu gehört die Begrünung und

teilweise Verbesserung der Gehwege sowie die Beseitigung verkehrlicher Barrieren, insbesondere entlang der Trierer Straße, Lintertstraße und dem Madrider Ring. Auch die Beleuchtung von Spielplätzen soll verbessert werden, um Angsträume zu vermeiden. Vor dem Hintergrund sich verän-



Abb. 14: Gehwegsituation entlang des Drosselwegs

Abb. 15: Bestandsanalyse Nahversorgungssituation



Kartengrundlage: Geobasis NRW 2024

der Rahmenbedingungen sind Schulwegepläne auf Aktualität zu prüfen. Zur besseren Querung von stark befahrenen Straßen gibt es im Untersuchungsraum schon heute eine Vielzahl von Querungshilfen und vorgezogenen Gehwegen. Jedoch werden auch einige Schwächen sichtbar. So zeigen Unfallzahlen, Anmerkungen der Bürgerschaft und bereits bestehende Prüfaufträge der Politik vor allem an der Johannstraße, an der Reinhardtstraße / Neuenhofstraße und den Knotenpunkt Altstraße / Schönforststraße Bedarfe zur Verbesserung.

2.4. Radverkehr

Das Thema hat in Aachen eine hohe Priorität inne. Als erste Strategie des Verkehrsentwicklungsplans Aachens wurde die Radverkehrsstrategie beschlossen und u.a. durch jährliche Jahresberichte unterfüttert und u.a. durch den Radentscheid 2022 zusätzlich gefördert. Der Radverkehrsanteil am Modal Split in Aachen ist mit 11% gering, was vor allem durch die gesamtstädtisch starken Höhenunterschiede zu begründen ist, die das normale Radfahren erschweren (Agora 2020). Daher ist die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV und entsprechend die Bedeutung von Mobilitätsverknüpfungspunkten in solchen Städten besonders relevant (Konrad et al. 2015, 14). In Forst sind innerhalb von kurzer Distanz alle Ziele gut mit dem Fahrrad erreichbar, das Zentrum von Aachen liegt in 15 Minuten Fahrtzeit leicht bergab entfernt.

Die Infrastruktur für das Radfahren stellt sich als sehr unterschiedlich dar. Der grenzüberschreitende Vennbahnweg ist als ausgezeichnete Qualitätsroute für Freizeit und Tourismus grundsätzlich gut ausgebaut und genutzt. Stellenweise gibt es wegen des hohen Andrangs Nutzungskonflikte auf der Trasse. Über die Rad-Vorrang-Route Eilendorf wird der Stadtteil Forst mit der Innenstadt und dem Stadtteil Eilendorf verbunden. Die Rad-Vorrang-Route Brand wird durch den südlichen Bereich von Forst über die Altstraße, Lintertstraße und Sittarder Straße bis zum Brander Markt geführt (Abb. 18).

Darüber hinaus gibt es weitere Radhaupttrouten, diese werden teilweise entlang der Trierer Straße auf einer Umweltspur geführt. In den mit Tempo-30-Zonen geführten Wohnstraßen wird das Hauptnetz durch weitere Nebenverbindungen ergänzend erschlossen. Der Radverkehr

wird in diesem Bereich auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Einzelne Abschnitte der Rad-Vorrang-Route Brand konnten bereits schon umgesetzt werden, andere sind politisch beschlossen und die Umsetzung steht bevor. Es ist demnach vor Ort teils keine Kontinuität der Radinfrastruktur zu erkennen, was bei den Nutzenden zu Unverständnis, Unsicherheiten und auch zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führt.

Das Fehlen von Rampen oder abgesenkten Bordsteinen wurde in den Bürgerbeteiligungen häufig genannt. Weitere Konfliktpunkte stellen Fahrradwege, die entlang von Haltestellenbereichen verlaufen, dar und ergeben sich durch die gemeinsame Nutzung von Wegen durch den Fuß- und Radverkehr. Darüber hinaus sind die Radwege teils in schlechtem Zustand. In Bezug auf Abstellanlagen mangelt es an Anzahl und Funktionalität. Beschilderung und Kontinuität der Radwege in Forst sind teilweise nicht ausreichend, was zu Unverständnis und dadurch zu Verkehrsunsicherheiten bei der Nutzung führt. An einigen Verbindungsachsen beeinträchtigen Poller und Umlaufgitter die Durchlässigkeit in der Wegestruktur.

Die Sharing-Infrastruktur in Forst zeigt mit dem Anbieter von Velocity sechs Verleihstationen von E-Rädern und E-Lastenrädern auf, eine weitere ist z.B. im Bereich der Dreiecksfläche Lintertstraße geplant.



Abb. 16: Verkehrssituation an der Einmündung Danziger Straße / Königsberger Straße



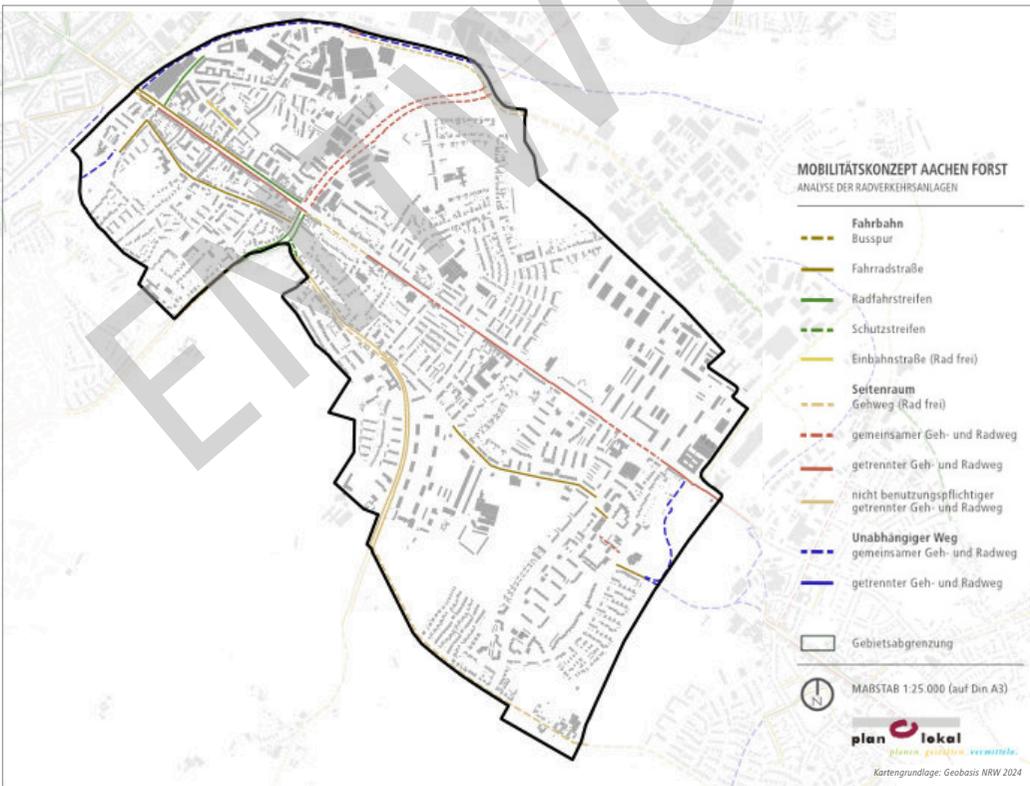
Abb. 17: Beginn der Fahrradstraße in der Danziger Straße

Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf



Abb. 18: Verlauf der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf durch Forst

Abb. 19: Analyse der Radverkehrsinfrastruktur



2.5. ÖPNV

Der öffentliche Nahverkehr in der Stadt Aachen zeichnet sich durch ein breites Angebot an Buslinien aus, welches von der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG (ASEAG) betrieben wird. Im Stadtbezirk Forst verkehren zahlreiche lokale sowie regionale Buslinien. Die Trierer Straße fungiert als Hauptverbindung zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Brand auf direktem Weg. Die Linien 15, 25, 35, 55, 65 bedienen die Trierer Straße und werden durch die Tangentiallinien 5, 10, 16, 30, 45, 46 und 47 ergänzt. In Richtung Innenstadt besteht zwischen Königsberger Straße und Bahnhof Rothe Erde eine separate Busspur, die zwischen Hünefeldstraße und Bahnhof Rothe Erde für den Radverkehr freigegeben ist. Der Bahnhof Rothe Erde dient mit der Anbindung an das regionale Schienenverkehrsnetz als zentraler und multimodaler Verkehrsknotenpunkt in Forst. Von dort erreicht man auf direktem Wege das Umland, Düren und Köln. Der Aachener Hauptbahnhof liegt drei Fahrminuten entfernt.

Die Fahrplankontakungen variieren je nach Haltestelle und Wochentag. Die Hauptverkehrsachse Trierer Straße ist an jedem Wochentag über den City-Takt mit dem öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Die über den Schwalbenweg verlaufenden Linien 27 und 37 sowie die Linien 10 und 30 verfügen über kein Wochenangebot, daher erfüllen diese den Mindeststandard der Fahrzeugfolgezeit von 60 Minuten nur montags bis freitags.

In den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor allen Freitagen verkehren die Nachtexpresslinien N5 (stadteinwärts über Trierer Straße) und N60 (stadtauswärts über Trierer Platz und Driescher Hof). Insgesamt wurde in den Bürgerbeteiligungen die niedrige Taktung der Busanbindung für Anwohner*innen in den Siedlungsgebieten kritisiert (Onlinebeteiligung PLAN-PORTAL I).

Nachfolgend gibt es eine Übersicht ausgewählter Haltestellen und ihrer Taktung:

Forster Linde

- Montag bis Freitag: Linie 16 und 46, insgesamt alle 30 min von 6 bis 22 Uhr, Linie 10 alle 60 min von 7 bis 19 Uhr
- Samstags: Linie 16 und 46, insgesamt alle 30 min von 8 bis 20 Uhr, alle 60 min von 6 bis 9 Uhr sowie von 20 bis 22 Uhr
- Sonn- und feiertags: Linie 16 und 46, insgesamt alle 60 min von 9 bis 22 Uhr

Schwalbenweg

- Montag bis Freitag: Linie 27 und 37, insgesamt alle 30 min von 5 bis 19 Uhr
- Samstags: Linie 27 und 37, insgesamt alle 60 min bis 22 Uhr
- Sonn- und feiertags: Anruf-Liniertaxi, fährt nur nach Anmeldung

Trierer Platz

- Montag bis Freitag: alle 5er - Linien und Linie 66, insgesamt alle 5-10 min im City-Takt von 4 bis 24 Uhr (an insgesamt allen 3 Haltestellen)
- Samstags: Linien 5, 25, 35, 45, 55, insgesamt alle 5-10 min im City-Takt von 5 bis 24 Uhr (an insgesamt allen 3 Haltestellen)
- Sonn- und feiertags: Linie 25, 35, 55 insgesamt alle 30 min, 5 bis 24 Uhr (Haltestelle 1 und 2 entlang Trierer Str.)
- Sonn- und feiertags: Linie 45 alle 30 min, 9 bis 24 Uhr (Haltestelle 3 in Ri. Driescher Hof)
- Nachtbusse N1, N5, N60 vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen (an insgesamt allen 3 Haltestellen)



Abb. 20: Fehlende Hochbordse und nicht ausreichend dimensionierte Wartebereiche Haltestelle Tierpark

Abb. 21: Verkehrssituation Umweltspur in Richtung Aachen Innenstadt

Die Anzahl und Lage der Haltestellen im Stadtbezirk Forst gewährleisten eine gute räumliche Erreichbarkeit. Die Siedlungsgebiete in Forst liegen fast vollständig im fußläufigen Erreichbarkeitsradius des empfohlenen Standards von 300 m der Bushaltestellen. Einige Teile des Siedlungsgebiets im Driescher Hof und die Sonnenscheinstraße in Schönforst liegen außerhalb dieses Erreichbarkeitsradius. Für den Stadtteil Forst ist eine gute Anbindung zum Stadtzentrum gegeben. Ein Großteil der Buslinien in Forst führt über verschiedene Linienwege zum Bushof Aachen in der Innenstadt. Eine direkte Verbindung der Buslinien zum Hauptbahnhof Aachen ist nicht gegeben. Dieser kann nur über Umsteigeverbindungen oder über den Bahnhof Rothe Erde mit einer Zugverbindung erreicht werden.

Die Barrierefreiheit der Haltestellen im Siedlungsgebiet ist noch nicht vollständig gewährleistet, viele der Haltestellen in den Siedlungsgebieten verfügen nicht über einen Wetter-schutz, Sitzgelegenheiten oder Echtzeit-Fahrgastinformationssysteme. Entlang der Trierer Straße sind einige der Bushaltestellen bereits barrierefrei umgestaltet und verfügen über ein Echtzeit-Fahrgastinformationssystem. Der weitere barrierefreie Ausbau der Haltestellen erfolgt schrittweise auf Basis einer Prioritätenliste aber auch im Zusammenhang mit anderen Straßenbauprojekten.

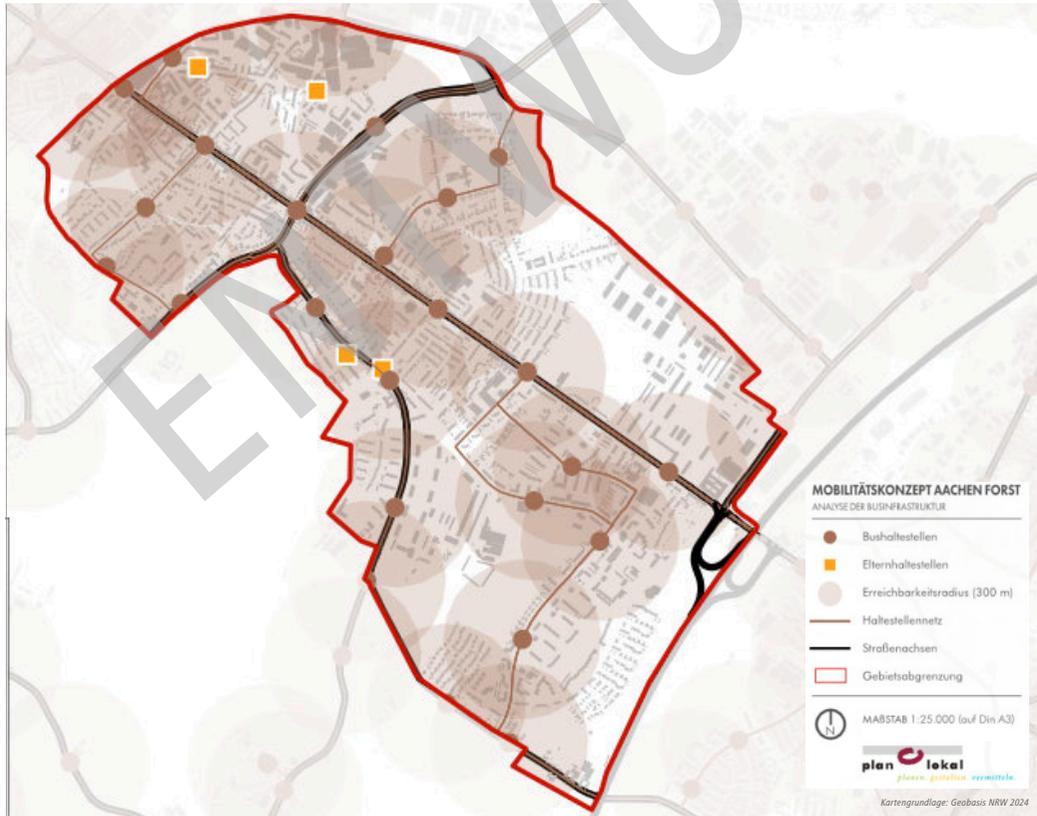
Die Haltestellen Adenauerallee (in der Adenauerallee), Staudenweg sowie Forster Linde sollen im Rahmen des Projektes Rad-Vorrang-Route Brand im Zuge der Umgestaltung der Lintertstraße barrierefrei ausgebaut werden.

2.6. Pkw-Verkehr

Der Stadtteil Forst ist für den Kfz-Verkehr sehr gut erreichbar. Die Bundesstraße Trierer Straße (B 258) fungiert als Hauptverkehrsachse, die eine zentrale Verbindung zur Innenstadt und dem angrenzenden Stadtteil Brand darstellt. Aufgrund der Anbindung an die Autobahnanschlussstelle Aachen-Brand weist die Trierer Straße ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Täglich befahren etwa 23.000 Kfz den Abschnitt der Trierer Straße in Forst und etwa 28.000 Kfz den Abschnitt in Brand.

Die Trierer Straße verfügt über einen breiten Straßenquerschnitt mit vier Fahrstreifen und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Als Alternativroute zur Trierer Straße verläuft die Kreisstraße Lintertstraße (K35) südlich durch die Forster Linde und verbindet südlich gelegene Stadtteile. Die Landstraßen im Stadtbezirk sind die Adenauerallee (L 260), die in den Madrider Ring übergeht, und die Debystraße, die als Verbindung zu den Gewerbegebieten in

Abb. 22: Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs



Richtung Eilendorf dient. Die übrigen Straßen in Forst dienen der Erschließung der Wohngebiete und haben eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Einzig die Schopenhauerstraße hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

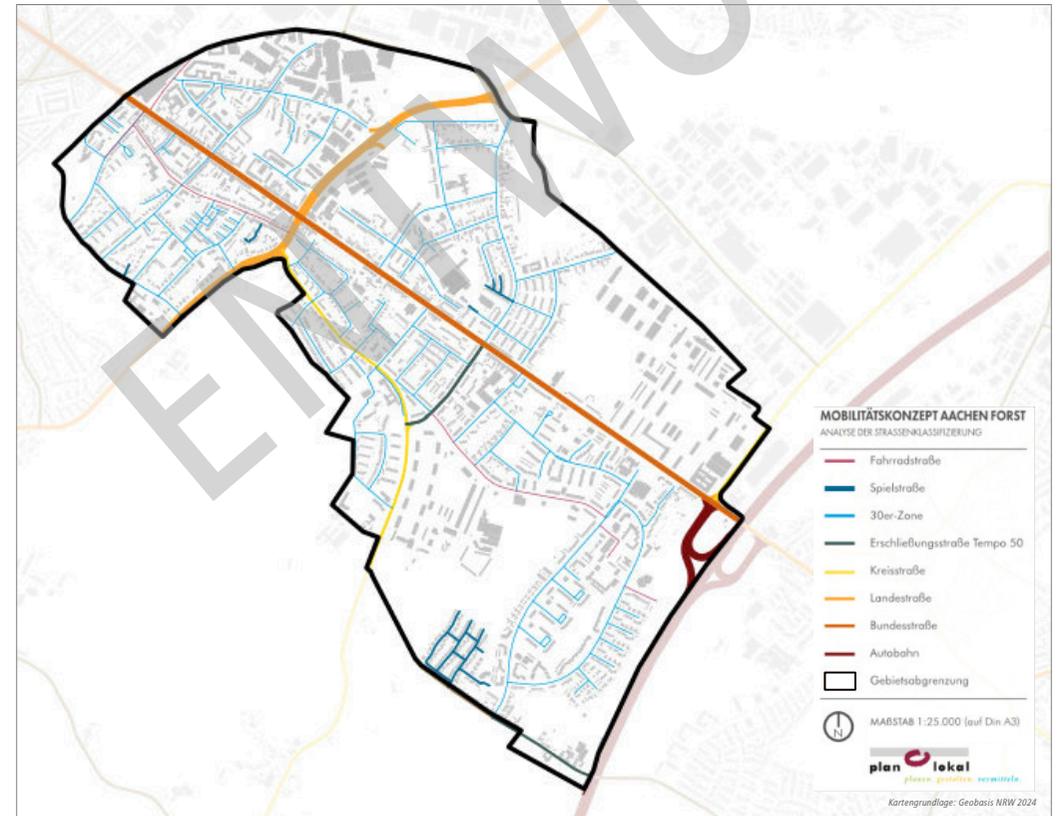
Historisch bedingt sind die Wohn- und Erschließungsstraßen sehr unterschiedlich strukturiert. Einige Straßenquerschnitte entsprechen mit ihren Abmessungen nicht mehr den Regelbreiten und heutigen Anforderungen an Verkehrssicherheit.

Andere wiederum haben einen überbreiten Straßenquerschnitt, was zu einer überhöhten Geschwindigkeit führt und unter anderem auch durch die militärische Nutzung definiert wird. Besonders rund um die zentralen Orte des Quartiers unterliegen sie vielschichtigen Anforderungen. Dort führen Gemengelagen an einigen Stellen zu Nutzungskonflikten. Der Streckenverlauf des Verkehrsraums besteht oftmals aus schmalen Verkehrsräumen. Das führt in Kombination mit Parksuchverkehren an den Fahrbahnrändern und den bereits angesprochenen Nutzungskonflikten mit dem Fuß- und Radverkehr, was die subjektive Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Auch dadurch dass es sich bei allen Straßen in Forst um Schulwege handelt, erfordern Flächen im unmittelbaren Nahbereich einer Schule eine besondere Betrachtung. Hol- und Bringverkehre verursachen grundsätzlich zu vermeidenden motorisierten Verkehr. Daher bestehen Schulwegepläne mit verorteten Elternhaltestellen an der Montessori-Grundschule Mataréstraße und an der Katholische Grundschule Forster Linde, die im Rahmen eines vorherigen Mobilitätstrainings entwickelt wurden.



Abb. 23: Elternhaltestelle am Freunder Weg
Abb. 24: Darstellung der Straßenklassifizierungen in Aachen-Forst



Da nicht für alle Schulen Eltern-Haltestellen bestehen und einige Planungen schon länger zurückliegen, ist der Bedarf aktuell neu zu bewerten.

Die PKW-Dichte um die Trierer Straße beträgt 305 pro 1.000 Einwohner*innen im Jahr 2020 und im Vergleich zur Gesamtstadt Aachen mit einer PKW-Dichte von 375 und der Stadtbezirk Brand mit 525.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr hat auch in Forst eine große Präsenz im Straßenraum. Das Parkraumangebot in Forst liegt bei 3.500 Parkplätzen, (Planersocietät 2023). Es gibt keine öffentlichen Parkbauten und auch keine Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Parkflächen. Die Ausrichtung der öffentlichen Parkstände variiert je nach verfügbarem Straßenraum zwischen Längsparkständen, Schrägparkständen sowie Senkrechtparkständen und Parken am Fahrbahnrand. Viele

Eigentümer*innen verfügen über private Abstellmöglichkeiten auf dem eigenen Grundstück. Dennoch gibt es Straßenabschnitte in denen ein hohe Nachfrage nach öffentlichen Parkplätzen herrscht (Planersocietät 2023). Gerade im Bereich Altforst besteht ein erhöhter Parkdruck durch Besuchende des Tierparks, wodurch besonders am Wochenende und bei gutem Wetter das Parken auf die angrenzenden Straßen ausgeweitet wird. Die Dominanz des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum kann sich unterschiedlich äußern. Je nach vorhandenen Grünstrukturen und durch die Parkstände verursachenden Barrieren fällt der Konflikt zum Parken in Forst mehr oder weniger ins Gewicht. Vor allem in Forster Linde gliedert sich das Parken recht unauffällig in den Straßenraum ein (Planersocietät 2023, 50f.). Besonders aber an Mobilitätsverknüpfungspunkten und in der Nähe von Versorgungseinrichtungen bestehen vor allem durch Kurzparkende Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Dazu zählen beispielsweise auch der Trierer Platz, die Königsberger Straße, Am Pappelweiher. Grund-



Abb. 25: Quartiersmitte Altforst, Parkplatz Pappelweiher

Abb. 26: Parkstände Hünefeldstraße

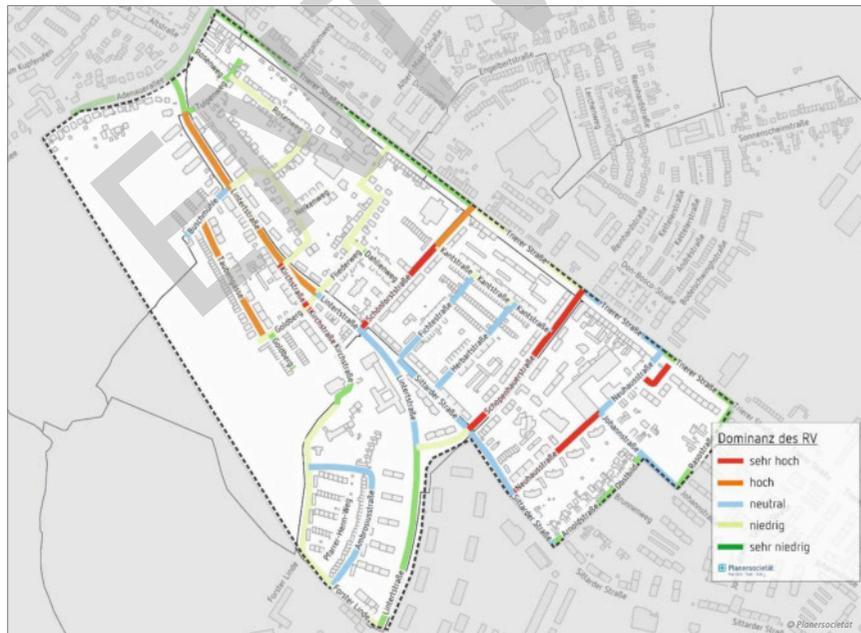


Abb. 27: Dominanz des ruhenden Verkehrs im Quartier "untere Linterstraße" (Planersocietät 2023, 51)

sätzlich führen die Umstände dazu, dass eine unsortierte und teils unregelmäßige Parksituation vorliegt und es dadurch zu Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommt.

Die Beteiligungsergebnisse zeigen ebenfalls auf, dass das Thema Parken oft zu angespannten Situationen im Alltag der Nutzenden führt und dass das „Wildparken“ oder „Fremdparken“ die Barrieren für den nicht-motorisierten Verkehr stark erhöht.

Elektroladeinfrastruktur und Sharing-Infrastruktur

Im Stadtbezirk Forst verteilen sich derzeit im Siedlungsgebiet vier E-Ladestationen sowie einer sich auf der Schönforststraße in Planung befindlichen Hub mit sechs Ladesäulen von unterschiedlichen Anbietenden. In den Bürgerbeteiligungen wurde darüber hinaus der Wunsch nach einer Erhöhung der Ladesäulen für Elektroautos gewünscht.

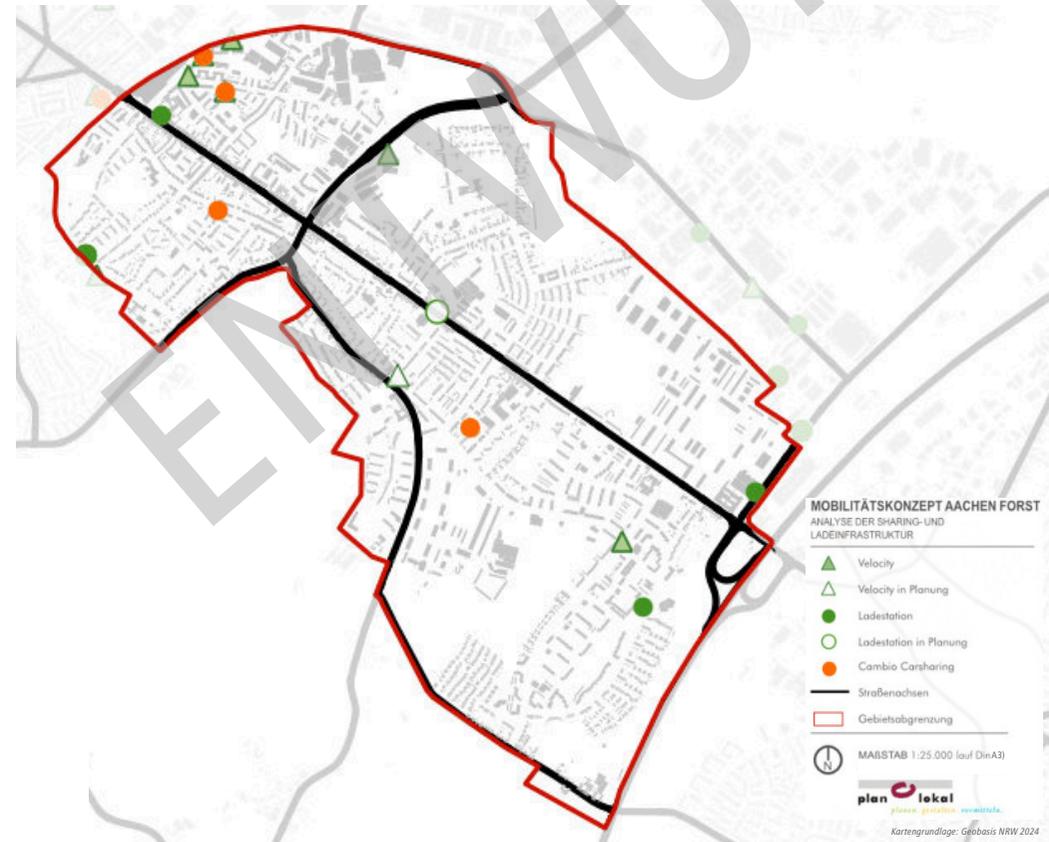
Außerdem stehen vier Carsharing Stationen des aus Aachen stammenden Unternehmens Cambio zur Verfügung. Diese konzentrieren sich vorrangig auf den citynahen Raum, in der Drei-Rosen-Straße, Auguste-von-Sartorius-Weg, Eisenbahnweg und der Schopenhauerstraße. Im Zuge der Ausführ-

planungen zur Rad-Vorrang-Route auf der Linterstraße soll eine weitere Cambio-Station gebaut werden. Direkt angrenzend an den Betrachtungsraum liegt auf dem Vorplatz vom Bahnhof Rothe Erde eine weitere Cambio-Station (Abb. 29). Weitere Standorte für Carsharing Stationen werden im Rahmen der Sharing-Leitlinie, die derzeit erstellt wird, geprüft.



Abb. 28: Carsharing-Station an der Drei-Rosen-Straße

Abb. 29: Verortung der Carsharing-, E-Bike-Sharing und Elektroladeinfrastruktur in Aachen-Forst



2.7. Übergreifende Querschnittsthemen der Mobilität

Lärm

Die hohe Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen in Forst führt zu einer starken Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Die Lärmbelastungskarte für den Straßenverkehr (L-den) zeigt, dass viele Wohngebiete im Stadtteil ganztagig vom Straßenverkehrslärm betroffen sind, insbesondere der Driescher Hof und entlang der Trierer Straße sowie entlang des Madrider Rings/Adenauerallee und Linterstraße (Abb. 30). Die Bundesautobahn A 44 und die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen sind deutlich als Lärmquelle erkennbar. Nach Aussagen der Autobahn GmbH ist eine Erneuerung der Lärmschutzwand im Bereich Driescher Hof im Zeit- und Finanzierungsplan verankert. Neben dem Straßenverkehrslärm gibt es noch die Belastung durch die Eisenbahnstrecke Köln-Aachen im Bereich des Gebietes Rothe Erde.

Verkehrssicherheit und Unfälle

Im Jahr 2022 ereigneten sich insgesamt 125 Unfälle in Forst, wovon 67 auf der Trierer Straße stattfanden. (Abb. 31). Weitere Unfallhäufungsstellen sind die Adenauerallee, Linterstraße, Debyestraße und Madrider Ring. Auch die Altstraße hat am Knotenpunkt mit der Schönathstraße in dem Zeitraum sechs Unfälle mit teils schwerverletzten Personen zur Folge, wo zumeist Fahrradfahrende involviert waren. Ursachen waren häufig Vorfahrtsmissachtungen.

Zeitraum 2015-2022	Jahr 2022
Gesamt	1007
Trierer Straße	492
Adenauerallee	91
Debyestraße	67
Madrider Ring	82
Linterstraße	54

Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

In den dicht besiedelten Teilräumen Altforst und Unterforst sowie entlang der Trierer Straße liegt eine ungünstige thermische Situation vor. Die wenigen Freiräume haben die Aufgabe einer hohen thermischen Ausgleichsfunktion. Auch der Teilraum Obere Trierer Straße ist durch das Kasernengelände stark versiegelt. Die anderen Teilräume Schönforst, Forster Linde und Driescher Hof grenzen jeweils an großflächigere Gebiete, welche über ein gutes Freilandklima für die Frisch- und Kaltluftproduktion verfügen. Das Integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) sieht keine stadtteilspezifischen Maßnahmen für Forst in den nächsten Jahren vor. Dennoch gibt es Potenziale zur Begrünung und Entsigelung der Verkehrs-räume. Ein gutes Beispiel ist die Baumaßnahme der Versorgers in der Don-Bosco-Straße, wo bei der Wiederherstellung des Straßenraums neue Baumfelder angelegt werden und dadurch eine positive Wirkung auf das Stadtklima erreicht wird. Klimaschutz im Sinne von Treibhausgasreduktion erfordert darüber hinaus insbesondere eine Förderung des Umweltverbundes in Form vom Mobilitätsmanagements.

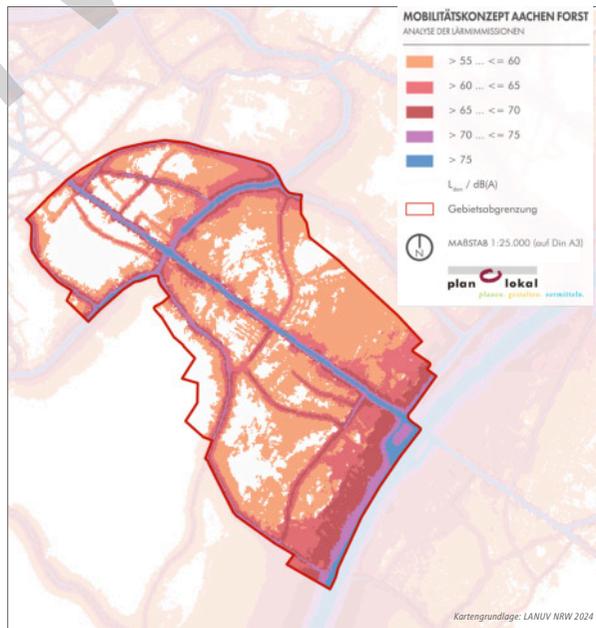
2.8. Integrierte Stärken-Schwächen-Bewertung

Die wesentlichen Erkenntnisse der Bestandsanalyse werden im nachfolgenden Stärken-Schwächen-Profil zusammenfassend bewertet.

- Die kurzen Wege und die starke Vernetzung innerhalb der Teilräume und des Quartiers werden als Stärke aufgenommen.
- Der gesamte Untersuchungsraum ist als Schulweg zu betrachten, was einige Defizite in der Führung und Verkehrssicherheit der Breite von Gehwegen, sichere Querung von Straßen, Hol- und Bringverkehre herausstellt.
- Vor dem Hintergrund einer hohen Konzentration besonders vulnerabler Gruppen ist hier ein großer Handlungsbedarf bezüglich Verkehrssicherheit festzustellen.
- Die Fahrradinfrastruktur ist gut und sichtbar ausgebaut. Es gibt ein Radverkehrsnetz und die Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf binden Forst an die Innenstadt an. Jedoch ist noch nicht in allen Abschnitten eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur vorhanden.
- Die als positiv zu wertende Anbindung und Erreichbarkeit des Stadtteils an die Innenstadt sowie (über-) regionale Ziele werden die Schwächen von stark ausgelasteten Verkehrsadern und Barrierewirkung sowie Lärmpegel und belegte Verkehrsunsicherheiten gegenüber gestellt.

Abb. 30: Unfälle auf klassifizierten Straßen im Untersuchungsraum Aachen-Forst (Stadt Aachen)

Abb. 31: Lärmkartierung im Straßenverkehr nach LANUV NRW 2024



STÄRKEN

FUSSVERKEHR

- Fußverkehrsfreundliche Wegedistanzen in den Teilräumen
- Gute Durchlässigkeiten für den Fußverkehr
- Erreichbarkeit von Schulen in fußläufiger Entfernung gesichert
- Versorgung des täglichen Bedarfs aus quantitativer Sicht (750 m Erreichbarkeitsradius) abgedeckt
- Teils Ausbesserung der Gehwege und Begrünung des Straßenraumes in Planung
- Elternhaltstellen an folgenden Einrichtungen vorhanden:
 - KGS Forster Linde
 - MGS Mataréstraße

RADVERKEHR

- Kurze Wegedistanzen zum Stadtzentrum Aachen
- Anknüpfung an die Rad-Vorrang-Route Eilendorf über den Vennbahnweg
- Rad-Vorrang-Route Brand entlang der Altstraße, Linterstraße und Sittarder Straße
- Konzeptioneller Ausbau der Sharing-Infrastruktur
- Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenverbindungen

ÖPNV

- Trierer Straße als zentrale, hoch frequentierte Erschließungsachse in Richtung Innenstadt und südliches Aachen
- Ergänzende Linien des ÖPNV (16, 46, 7, 27, 37) und Tangentiallinien (10, 30) erschließen die Teilräume grundsätzlich als Querverbindungen (im Vergleich zur linearen Erschließung der Trierer Str.)
- Bahnhof Rothe Erde als zentraler, regionaler und multimodaler Verkehrsknotenpunkt

PKW-VERKEHR

- Gute überregionale verkehrliche Anbindung über A 44, Autobahnkreuz Aachen-Brand und Madrider Ring/Adenauerallee
- Direkte Verbindungsachse in die Innenstadt
- Tempo 30-Zonen und -strecken in den Siedlungsgebieten
- Grundsätzlich gute Ausgangslage zur Stellplatzsituation, da Anzahl privater PKW unterdurchschnittlich ist (vgl. mit Gesamtstadt)

SCHWÄCHEN

- Verkehrliche Barrieren durch Trierer Straße, Linterstraße und Madrider Ring/Adenauerallee
- Fehlende Querungshilfen
- Ausstattung der Gehwege durch fehlende Bänke und Barrierefreiheit
- Fehlende Beleuchtung (Gehwege, Spielplätze) – Angsträume
- Nutzungskonflikte mit Rad- und Pkw-Verkehr
- Elternhaltstellen nicht an folgenden Einrichtungen:
 - GGs Driescher Hof
 - Förderschule am Rödgerbach
 - GGs Schönforst

- Teilweise fehlende Kontinuität der Radverkehrsführung
- Qualifizierung der Anknüpfungspunkte mit dem Vennbahnweg
- Zu wenige und nicht-funktionale Fahrradabstellanlagen
- Informative Beschilderung der Fahrradstraße häufig nicht ausreichend
- Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und ruhendem Kfz-Verkehr

- Siedlungsbereiche innerhalb Driescher Hof und Sonnenscheinstraße innerhalb Schönforst nicht im Erschließungsradius (300 m) der Haltestellen
- teils niedrige Taktung der Buslinien in den Randzeiten und an Wochenenden, insbesondere der Linien (16, 46 sowie 10, 30)
- teils fehlende Barrierefreiheit von Haltestellen

- Hohes Verkehrsaufkommen auf der Trierer Straße
- Hohes Unfallaufkommen entlang der Trierer Straße
- Verkehrsunsicherheiten durch hohes Aufkommen, unübersichtliche Kreuzungsbereiche, fehlende Beschilderungen und auch durch fehlendes Wissen/falsches Verhalten der Verkehrsteilnehmenden
- Hohe Lärmbelastung durch die Hauptverkehrssachsen

Abb. 32: Zusammenfassender Überblick über die Stärken und Schwächen im Untersuchungsraum

- Der ruhende Verkehr wird von den Anwohnenden mit hohem Parkdruck in Verbindung gebracht.
- Die Kompaktheit des Quartiers mit seinem Angebot bietet gute strukturelle Voraussetzungen zur Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und zur Förderung der Nahmobilität als Beitrag zum Klimaschutz und zur sozialen Teilhabe.
- Defizite sind hinsichtlich eines durchgängigen und den aktuellen Standards entsprechenden Radwegenetzes sowie des Ausbaus barrierefreier und komfortabler Gehwegebeziehungen über die Barriere der Trierer Straße hinweg zu sehen.

2.9. Zusammenfassender Handlungsbedarf und Entwicklungspotenziale

Die erfolgte Betrachtung der Stärken und Schwächen bildet die Grundlage der nachfolgenden Beschreibung der integrierten Handlungsbedarfe und Entwicklungspotenziale. Es wird durch die Bewertung vor allem deutlich, dass es vorrangig um die Bedarfe des Fuß- und Radverkehr geht. Gleichzeitig wird diesen auch eine hohe Zukunftsperspektive zugesprochen.

Die Handlungsbedarfe und Entwicklungspotenziale lassen sich folgendermaßen integriert zusammenfassen.

- Schaffung von sicheren Schulwegen im Stadtbezirk
- Abbau von Barrieren durch z.B. Absenkung der Bordsteine im Seitenraum für alle Nutzenden
- Konfliktreduktion zwischen den Nutzungen von Rad-, Fußverkehr und ruhendem Verkehr z.B. durch Sicherung der Querungsstellen und Ausweitung eines Parkverbots auf Gehwegen
- Lückenschluss der Radverkehrsinfrastruktur
- Durch Zugänglichkeiten, Auf- und Abgänge durch z.B. Fahrradrampen oder Bordsteinabsenkungen die Radverkehrsinfrastruktur qualifizieren
- Erhöhung der ÖPNV-Taktung an Randzeiten und an Wochenenden
- Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs zugunsten der Aufwertung/ Umnutzung des öffentlichen Raums, z.B. am Trierer Platz oder Pappelweiher (Verknüpfung Stadtteilperspektive)
- Erhöhung der Priorität eines Parkraumkonzepts insbesondere im Bereich Tierpark/Altforst
- Ausbau der Sharing-Infrastruktur
- Mobilitätsmanagement/Kampagnen in Bezug auf Fahrradstraßen und den Umweltverbund weiterführen



Das gesamte Siedlungsgebiet von Aachen Forst ist ein Schulweg. Dementsprechend sollte zukünftig insbesondere auf verkehrssicherer Planung und Gestaltung Fokus liegen.



3. Entwicklungsstrategie

Dieses Mobilitätskonzept gliedert sich in die in Kapitel 1.2 erläuterten übergeordneten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung ein und und bricht diese - auf Grundlage der Bestandsanalyse - spezifisch auf den Stadtteil Forst herunter.

3.1. Einbettung des Konzepts in die Zielsetzung der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung

Die Verkehrsentwicklungsplanung beinhaltet eine umfassende ganzheitliche Strategie für die Zukunft der Mobilität in Aachen. Die dort formulierten Oberziele werden sukzessive in thematische (überwiegend verkehrsmittelbezogene) Fachstrategien übersetzt. Bislang liegt erst die Strategie Radverkehr in einer abschließenden Fassung vor. Diese bietet allerdings bereits eine Orientierung für die verkehrsmittelübergreifende Strukturierung von Handlungsfeldern mit jeweiligen Entwicklungszielen. So sind für alle Verkehrsmittel jeweils netzbezogene Aussagen (1.) zu treffen und Qualitätsstandards (2.) zu definieren. Die Verknüpfungspunkte (3.) zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern stellen ein weiteres Handlungsfeld dar. Schließlich gilt es, das Verkehrsmittelwahlverhalten durch Mobilitätsmanagement (4.) zugunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen.

Für diese vier Handlungsfelder werden nachfolgend Entwicklungsziele beschrieben. Diese sind an sich über Forst hinaus verallgemeinerungsfähig. Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den Hinweisen aus der Bevölkerung bilden sie aber zugleich eine spezifische Strategie für Forst ab.

1. Netzbezogene Maßnahmen

In Hinblick auf die Verknüpfung innerhalb des Quartiers und die innere Erschließung sowie Verbindungsqualitäten spielen netzbezogene Maßnahmen eine wichtige Rolle. Dabei steht die strategische Ebene mit Blick auf den Gesamttraum und die Anbindung an die angrenzenden Ziele im Vordergrund. Daher hat dieses Handlungsfeld einen konzeptionellen Schwerpunkt inne. Bei einigen Maßnahmen gibt es eine Konkretisierung.

Ziele im Handlungsfeld 1:

- Lückenschlüsse im bestehenden Fuß- und Radwegenetz
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verkehrsberuhigende Maßnahmen und Schaffen von Querungshilfen
- Stärkung der Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr und barrierefreien Übergängen zwischen den Führungsformen und Verkehrsflächen
- Ausbau des Radhauptnetzes mit geeigneten Führungsformen
- Lückenschlüsse im ÖPNV-Angebot
- Erhöhung des ÖPNV-Angebots in den Nebenverkehrszeiten

- Sicherung des Fuß- und Radverkehrs entlang der Kfz-Haupttrouten
- Erhöhung des Lärmschutzes an stark befahrenen Straßen durch Lärmschutzwände und einen konstanten Verkehrsfluss

2. Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen

Qualitätsstandards der unterschiedlichen Verkehrsanlagen sind unabdingbar für die Verkehrssicherheit und dem Komfort der Verkehrsteilnehmenden. Die Qualität hängt stark von der entsprechenden Nutzung und Zufriedenheit in dieser Nutzung ab. Gleichzeitig führt eine hohe Nutzung zu einer höheren Abnutzung der Infrastruktur. Gute Qualitätsstandards stellen einen wesentlichen Beitrag zur Nutzungsförderung dar. Eine intensivere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur geht zugleich mit einem Bedarf an regelmäßiger Unterhaltung einher, um die Qualitäten auch dauerhaft zu erhalten. Die Definition von Qualitätsstandards in diesem Handlungsfeld bietet eine Beurteilungsgrundlage dafür, welche Qualifizierungsmaßnahmen (z. B. Ausbau, Hinzufragen zusätzlicher Ausstattungselemente) erforderlich sind.

Ziele im Handlungsfeld 2:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem auf Schulwegen durch Gewährleistung von Regelbreiten im Seitenraum und Abbau von Barrieren und Umwegen sowie Anlage von Leitsystemen
- Anlage von Elementen der Beleuchtung und Begrünung
- Schaffung von Aufenthaltsqualitäten mit z.B. Sitzgelegenheiten
- Ausbau von Radverkehrsanlagen
- Anwendung der Eignungsbewertung von Führungsformen des Radhauptnetzes
- Abbau von Barrieren an Knotenpunkten und Querungssituationen
- Ausbau des Beschilderungssystems für das Radverkehrsnetz, für freizeitorientierte Ziele und das Knotenpunktsystem
- Gewährleistung von Qualitätsstandards an Haltestellen und in den Wartebereichen
- Abbau von Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsarten
- Bauliche Qualifizierung von Knotenpunkten

3. Mobilitätsverknüpfungspunkte

Mobilitätsverknüpfungspunkte spielen eine zunehmende Rolle in der Alltagsmobilität. Mehrere Funktionen an einem Ort zu kombinieren und konzentrierte Angebote zu schaffen, ermöglicht durch den Ausbau der Sharing-Infrastruktur nicht nur ein multimodales bis intermodales Mobilitätsangebot, sondern hat auch im Sinne der Versorgungsstruktur innerhalb des Quartiers übergreifende Vorteile. Somit soll auf Potenziale von bestehenden und neu zu denkenden Verknüpfungspunkten verwiesen werden.

Ziele im Handlungsfeld 3:

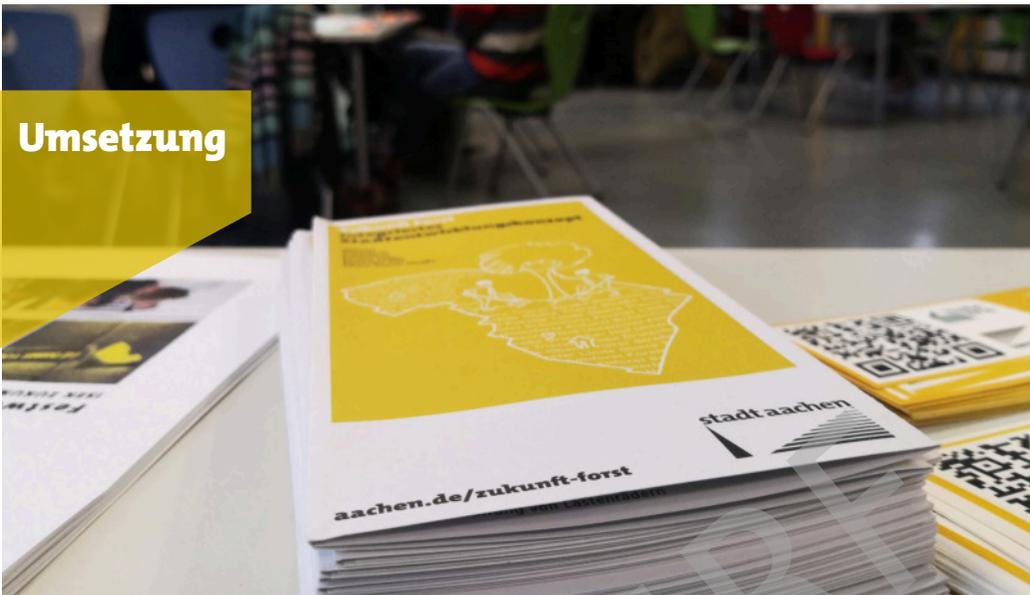
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und aufwertende Gestaltung des öffentlichen Raums an Mobilitätsverknüpfungspunkten
- Aufwertung besonders fußverkehrsrelevanter Stadträume
- Erhöhung der Anzahl an sicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen
- Etablierung von Mobilstationen mit Möglichkeiten von Service-Angeboten, Verleihsystemen
- Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation durch Umstrukturierung von Verkehrsflächen in den zentralen Bereichen der Teilräume
- Steuerung des ruhenden Verkehrs, Sicherung der notwendigen Parkflächen
- Ausbau der Elektroladeinfrastruktur
- Ausbau der Sharing-Infrastruktur mit Fokus auf Zusammenarbeit mit bestehender Angebotsstrukturen

4. Mobilitätsmanagement, Mobilitätskultur

Ein Mobilitätsmanagement ist ein konzeptioneller und organisatorischer Baustein für die Mobilitätswende. Es bündelt und kommuniziert das Vorgehen und Methoden im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltverbundes an alle Menschen. In Zeiten von digitaler Infrastruktur und Informationsverteilung ist die Kommunikation vor allem im Bereich Mobilität ein wichtiger Faktor. In Forst ist es vor allem das Ziel, essenzielle Informationen integriert und langfristig zu vermitteln und an die richtigen Zielgruppen zu bringen. Aufgrund der bereits bestehenden Akteursstrukturen, Multiplikatoren sowie dem Stadtteilbüro gibt es dafür eine gute Ausgangslage.

Ziele im Handlungsfeld 4:

- kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen, mobilitätsbezogene Bildung und kommunikative Maßnahmen
- Förderung von Wissen im Sinne der Verkehrssicherheit und Unfallreduktion für alle Verkehrsteilnehmenden
- Förderung der Verhaltensänderung und gesellschaftlichen Akzeptanz sowie auch die Berücksichtigung in Planungsprozessen
- Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche im Rahmen der Schulwegeplanung, Mobilitätserziehung, Verkehrssicherheitstage
- Betriebliches Mobilitätsmanagement zur Förderung des Umweltverbundes
- Förderung und Bewerbung des öffentlichen Verkehrsangebots



4. Handlungsempfehlungen

4.1. Allgemeine Erläuterungen zum Maßnahmenprogramm

Im folgenden Kapitel werden die Maßnahmen aufgeführt, die sich aus den Bedarfen und Zielsetzungen der vorherigen Kapitel ableiten lassen. Zunächst sind diese in raumübergreifende und anschließend in raumbezogene, nach Stadtteilen geordneten, Maßnahmen unterteilt. Danach werden die Maßnahmen für die einzelnen Teilräume vorgestellt, die je nach städtebaulichem Schwerpunkt einen stärkeren Bezug zur Stadtteilperspektive aufweisen.

Der strukturelle Aufbau der Steckbriefe und die Bewertung und Priorisierung lassen sich folgendermaßen erklären.

Jede Maßnahme ist auf einem DIN A4 seitigen Steckbrief dargestellt. Er gibt mit einer Übersicht über die Handlungsfelder und Verkehrsmittel den Zielbeitrag wieder.

Daran schließt sich eine Kurzbeschreibung mit Verortungen und gleichzeitigem Verweis auf Synergieeffekte zu weiteren Maßnahmen innerhalb des Konzepts an. Auch auf Querverweise zur Stadtteilperspektive wird hingewiesen. Dies macht zum einen die integrierte Herangehensweise, zum anderen auch den Aspekt der Maßnahmenbündelung deutlich. Sind keine Verweise aufgeführt, kann dies darauf hindeuten, dass die Maßnahme möglicherweise mit weniger komplexen Koordination zwischen Akteur*innen und Verwaltungshandeln umgesetzt werden kann.

Der Aspekt der Verkehrssicherheit verdeutlicht die Bedeutung der Maßnahme für die Verkehrsteilnehmenden und dient zudem als relevanter Indikator für eine Priorisierung von Maßnahmen. Da es sich bei dem Mobilitätskonzept um ein Produkt handelt, welches vermehrt die Nahmobilität betrachtet, wird die Verkehrssicherheit der schützenswerten Gruppen erhöht gewichtet.

Ein weiterer Indikator zur Priorisierung der Maßnahmen ist die Kostenschätzung und die Ermittlung der Förderzugänge. In Bezug auf die Kosten wird zwischen niedrig, mittel und hoch unterschieden. Die Einsortierung einer Maßnahmen in eine der drei Kostenstufen richtet sich danach, ob es sich um kommunikative, investive und nicht-investive (niedrig) oder kleinere bauliche Maßnahmen (mittel) oder groß angelegte bauliche Maßnahmen (hoch) handelt. Eine genauere Abschätzung der Kosten ist in vielen Fällen noch nicht möglich. Zudem können die Kosten aufgrund unterschiedlicher Förderzugänge variieren, weshalb auf eine genaue Spezifizierung verzichtet wurde.

Der Zeithorizont bis zur Umsetzung dient einer ersten Einschätzung zum erwartbaren und zu erzielenden Zeitraum von der Planung bis hin zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahme.

Als **kurzfristig** wird dabei ein Zeitraum von bis zu 5 Jahren angesehen. Auch Maßnahmen, die das tägliche Verwaltungshandeln betreffen sind formuliert worden.

Mittelfristige Zeithorizonte bezeichnen in den meisten Fällen eine Vorplanungszeit von kleineren baulichen Maßnah-

men und sollen je nach Beginn innerhalb von 5-10 Jahren als umgesetzt angesehen werden können.

Langfristige Zeithorizonte sind mit ca. 10 Jahren zu bezeichnen und liegen meist dann vor, wenn die Akteurskonstellation und die bauliche Komplexität der Maßnahme als hoch angesehen wird und Teil einer integrierten Gesamtmaßnahme ist.

In einer zusammenfassenden Bewertung der zuvor genannten Kriterien, die sowohl die Bedeutung einer Maßnahme als auch den damit verbundenen Aufwand berücksichtigt, wird abschließend eine Empfehlung zur Priorisierung gegeben.

Maßnahmenübersicht

Ort	Nr.	Maßnahmentitel	Handlungsfeld				Verkehrsmittel					
			HF 1	HF 2	HF 3	HF 4	Fuß	Rad	ÖPNV	PKW	S.	
Raumübergreifende Maßnahmen	1	Neuorganisation des ruhenden Verkehrs									36	
	1.1	Neuorganisation des ruhenden Verkehrs: Wegnahme Gehwegparken Clermontstr.									37	
	2	Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs									38	
	3	Förderung des Ausbaus der Elektromobilitätsladeinfrastruktur									39	
	4	Verkehrserziehung im Sinne des Umweltverbunds									40	
	5	Betriebliches Mobilitätsmanagement für den Umweltverbund									41	
	6	Bewerbung des Regelangebots der Buslinie 10									42	
	7	Bedarfsgerechte Verbesserung des ÖPNV-Angebots									43	
	8	Ausbaustandards von Haltestellen									44	
	9	Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrsführung an Haltestellen									45	
	10	Verbesserung der Übergänge zwischen den Fahrbahnen und Wegen des nicht-motorisierten Verkehrs									46	
	10.1	Verbesserung der Wegebeziehungen: Sackgasse Auf Krummerück									47	
	10.2	Verbesserung der Wegebeziehungen: Goldammerweg									48	
	11	Qualifizierung der straßenunabhängigen Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr									49	
	12	Installation von Fahrradabstellanlagen und Angeboten für free-floating-Flächen									50	
	UF	13	Ausbau von Sharing-Infrastruktur und Service-Angeboten									51
		14	Qualifizierung des Seitenraums der Trierer Straße									52
15		Prüfung von Eltern-Haltestellen und Walking-Bus-Angeboten									53	
16		Lärmschutz auf der Trierer Straße und Madrider Ring / Adenauerallee									54	
17		Aufwertung der Mataréstraße (Quartiersmitte Unterforst)									55	
18		Aufwertung der Zeppelinstraße (Quartiersmitte Unterforst)									56	
19		Anbindung Spielplatz Trierer Straße									57	
20		Stärkung der Verbindung zwischen Unterforst und Schönforst									58	
21		Wegweisung zum Skatepark									59	
AF		22	Stärkung der Führung und Erkennbarkeit des Vennbahnwegs im Bereich Bf. Rothe Erde									60
	23	Mobility Hub am Bahnhof Rothe Erde									61	
FL	24	Umgestaltung der Unfallhäufungsstelle Fahrradstraße Altstraße / Schönathstraße									62	
	25	Umsetzung Ausführungsplanung Rad-Vorrang-Route im Abschnitt Linterstraße zwischen Adenauerallee und Schopenhauerstraße									63	
SF	26	Prüfung Tempo 30 auf Schopenhauerstraße und Linterstraße zwischen Adenauerallee und Schule Forster Linde									64	
	27	Neuorganisation des Verkehrsraums am Knotenpunkt Albert-Maas-Straße / Schwalbenweg (Quartiersmitte Schönforst)									65	
	28	Umgestaltung Sackgasse Drosselweg									66	
	29	Umfeldaufwertung Schönforstwinkel									67	
	30	Stärkung Wegeverbindung Forster Linde und Schönforst über die Schönforststraße									68	
	31	Grünes Wegenetz Schönforst									69	
	32	Neuregelung des Verkehrsraums am Knotenpunkt Reinhardstraße / Neuenhofstraße									70	
	33	Grüne Achse Driescher Hof									71	
DH	34	Verbesserung der Querbarkeit Königsberger Straße (Quartiersmitte Driescher Hof)									72	
	35	Lärmschutzwand A44									73	
	36	Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang Grauenhofer Weg									74	
	37	Gestaltung und Angebotsergänzung Trierer Platz									75	

Maßnahmenplan

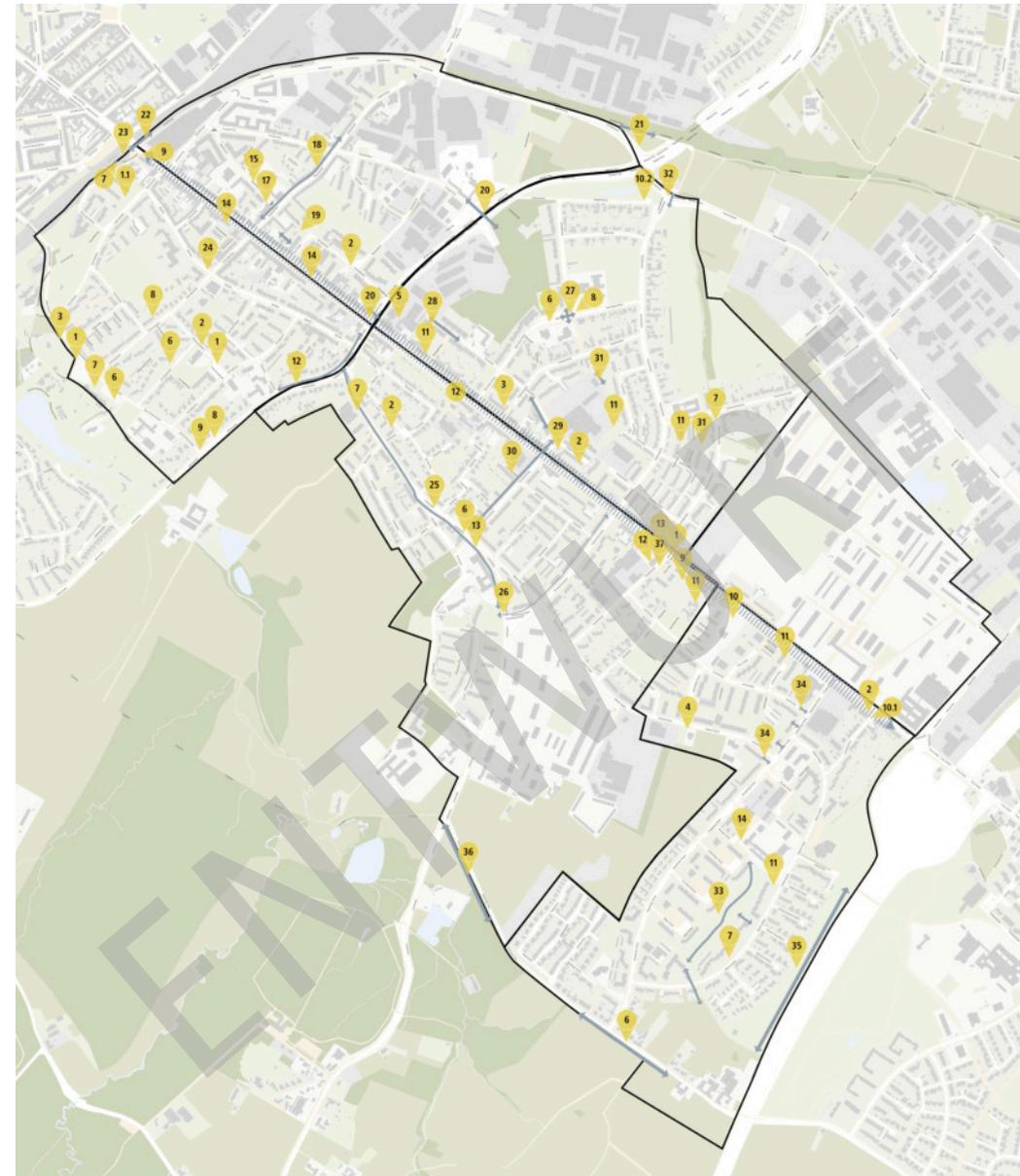


Abb. 33: Tabelle zur Übersicht der Maßnahmen (links)

Abb. 34: Maßnahmenplan für Forst (rechts)

1 Neuorganisation des ruhenden Verkehrs



Abb. 35: Parksituation am Tierpark

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

11 37

Stadteilerspektive

AF.05 TP.01

Kurzbeschreibung

Der Umgang mit dem ruhenden Verkehr führt bei der Anwohnerschaft Forsts oft zu Herausforderungen. Zu konfliktreichen Parkräumen zählen vor allem Orte, an denen viele Funktionen zusammenkommen und Gemengelagen entstehen. Ebenso gibt es Freizeitziele wie den Tierpark, an denen es regelmäßig zu einer Überlastung der Parkraumkapazitäten mit Auswirkungen auf die Alltagsmobilität in Altforst kommt.

Im Sinne der Entwicklung nachhaltiger Stadträume und im Zuge der Herausstellung von identitätsstiftenden Aufenthaltsräumen in Forst an zentralen öffentlichen Orten und Quartiersmitten ist eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs an einigen Stellen vorgesehen. Darüber hinaus wird die Prüfung eines „Parkraumkonzepts Forst“ mit dem räumlichen Schwerpunkt Tierpark empfohlen. Die akute Parksituation des Tierparks kann dazu führen, dass dieses im innerstädtischen Arbeitsprogramm der Entwicklung der Parkraumkonzepte priorisiert wird.

Darüber hinaus wird im Sinne einer nachhaltigen Mobilität empfohlen, standortnahe Quartiersmobilstationen und Standorte für Quartiersgaragen oder Parkpaletten (zum Beispiel am Standort des Tierparks) zu prüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist durch eine Umstrukturierung gegeben, aber als vergleichsweise niedrig einzuordnen.

Verortung



Abb. 36: Parksituation Am Pappelweiher

- Fokus Tierpark in Altforst
- Am Pappelweiher/ Kupferofen
- Trierer Platz

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Dadurch dass Maßnahmen dieser Art immer viel Planungs- und Durchführungsaufwand bedeuten, werden die Kosten in der Summe als hoch eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-MM, Fördergegenstand: Mobilstationen, Verkehrskonzepte, maximale Förderquote 80 %
- Städtebauförderung

Beteiligte

- FB 68/500
- Dritte

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der zu erwartenden konzeptionellen Vorplanungen und baulichen Maßnahmen handelt es sich um einen kurzfristig zu beginnenden bis langfristigen Planungshorizont.

Einschätzung zur Priorisierung

- Diese Maßnahme hat das Potenzial, schnellstmöglich umgesetzt zu werden.
- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen und der Dringlichkeit des Tierparks wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

kurzfristig mittelfristig langfristig

Neuorganisation des ruhenden Verkehrs: Wegnahme Gehwegparken Clermontstr.

1.1



Abb. 37: Blick in die Clermontstraße in Richtung Trierer Straße

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

In der Clermontstraße zwischen Trierer Straße und Altstraße wird auf der nördlichen Straßenseite aufgeschultert auf dem Gehweg geparkt. Das Parken auf dem Gehweg ist nicht gemäß StVO angeordnet. In seiner baulichen Ausgestaltung wird dies jedoch von den Parkenden nicht wahrgenommen, da im Seitenraum ein Bereich von rund 1 m Breite mit Verbundpflaster gepflastert ist.

Im Rahmen der Fernwärmeplanung ist zu prüfen, ob die Parkordnung baulich angepasst und dadurch das Gehwegparken unterbunden werden kann.

Darüber hinaus ist die Maßnahme Bestandteil der übergeordneten Gesamtmaßnahme 1 und kann ggf. im angedachten Parkraumkonzept mit dem Fokus Tierpark (Maßnahme 1) Beachtung finden.

Querverweise zu Mobilitätskonzept

1

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist vergleichsweise niedrig einzuordnen.

Verortung



- Clermontstraße

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Die voraussichtlichen Kosten liegen im mittleren Bereich.
- Da die Maßnahme mit den baulichen Vorgängen der Fernwärmeplanung gekoppelt werden kann, können die Umsetzungskosten teils kombiniert werden.

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-kom-StrA

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/400
- FB 68/500

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der zu erwartenden Vorplanungen und baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fernwärmeplanung handelt es sich um einen kurzfristig zu beginnenden bis mittelfristigen Planungshorizont.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen und der Verbindung zur Fernwärmeplanung in Forst wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

mittel

kurzfristig mittelfristig langfristig

2

Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs



Abb. 38: Parksituation am Trierer Platz

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

10

Stadtteilerperspektive

TP.01

Kurzbeschreibung

Ruhender Verkehr hat im Hinblick auf Bewohner*innenparken, Besucher*innenparken, Erreichbarkeit von Einrichtungen für die Bürger*innenschaft und vor allem auch für mobilitätseingeschränkte Personen einen hohen Stellenwert sowie auch eine hohe Präsenz im Straßenraum. An einigen Stellen im öffentlichen Raum führt der vorhandene ruhende Verkehr zu einem Konfliktpotenzial im Bezug auf Raumbedarf und Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmende. Gleichzeitig sind nicht überall Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen vorhanden. Auch gibt es Eingaben von Bürger*innen für eine Umstrukturierung zugunsten der Nahmobilität. Im Zuge der Ausführungsplanung „Rad-Vorrang-Route Brand“ im Bereich der Linterstraße wurde beispielsweise der Parkraum am Goldberg entsprechend qualifizierend geplant. Im Zuge der Entwicklung und Aufwertung einiger Orte in Forst (vgl. Stadtteilerperspektive) geht dies mit einer erforderlichen Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs einher. Dabei wird ein Prüfauftrag von Inwertsetzung vorhandenen Parkraums, das Installieren von Behindertenparkplätzen und die Herstellung von Strukturen durch Markierungen empfohlen. Vor allem im Bezug auf die Inwertsetzung und Hervorhebung der zukünftigen Quartiersmitten wird die notwendige Priorisierung auf die Nahmobilität bei gleichzeitigem Erhalt der Erreichbarkeit deutlich. Dabei ist z.B. auch die ganzheitliche Betrachtung von weiteren Themen und Maßnahmen im Sinne einer integrierten Entwicklung geboten.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist als relevant einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

- Hünefeldstraße
- Drosselweg
- Hasencleverstraße
- Auf dem Plue, Auf Krummerück
- Trierer Platz

Voraussichtliche Kosten

- Durch die notwendigen Vorplanungen, Kommunikationsleistungen und Maßnahmenbündelung ist von einer mittleren Kosteneinschätzung auszugehen.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-MM, Fördergegenstand: Mobilstationen, Verkehrskonzepte
- Städtebauförderung

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/400
- FB 68/500
- E 18

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Möglichkeit Maßnahmen zu bündeln, ist die Umsetzung als mittelfristig anzusehen.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	----------------------	-------------

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

mittel

Förderung des Ausbaus der Elektromobilitätsladeinfrastruktur

3



Abb. 39: Ladepunkte am Tierpark

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

23

Stadtteilerperspektive

TP.01 DH.01 SF.1

Kurzbeschreibung

Die Förderung der Elektromobilitätsladeinfrastruktur ist in den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Aachen verankert. Aktuell sind 15 Ladepunkte im Untersuchungsraum Forst errichtet, im unmittelbare Nahe stehen weitere 11 zur Verfügung. Bis 2030 sollen im Stadtteil Forst bis zu 100 weitere Ladepunkte eingerichtet werden. Aktuell ist ein Schnelllade-Hub mit 6 Ladepunkten an der Schönforststraße in der Umsetzung. Die Einrichtung und der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist eine laufende Maßnahme im Verwaltungshandeln, bei der die Standorte für die Ladepunkte der Elektromobilität durch die Nachfrage identifiziert werden. Die Maßnahme erreicht eine vergleichsweise kleine Zielgruppe für Forst und wird entsprechend einen eher geringeren Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Gesamtbevölkerung leisten.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist als niedrig einzuordnen.

Verortung

- Geeignet sind neben Mobilitätsverknüpfungspunkten auch ruhige Wohnlagen
- Darüber hinaus ist teils auch der private Raum geeignet zur Installation von Ladepunkten oder von E-Mobility-Hubs

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Die koordinierenden Arbeiten zur Ausweitung der Ladeinfrastruktur sind als niedrig einzustufen.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Mögliche Förderzugänge

- Die koordinierenden Arbeiten zur Ausweitung der Ladeinfrastruktur sind als niedrig einzustufen.

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/400
- Dritte

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der vorgegebenen Ziele und der aktuellen langfristig angelegten Laufzeit handelt es sich um eine mittelfristige Planung.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	----------------------	-------------

Einschätzung zur Priorisierung

- Grundsätzlich sind die Ziele zu Elektroladeinfrastruktur als prioritär anzusehen, für Forst haben öffentliche Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich einen höheren Wirkungsgrad.
- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

mittel

4

Verkehrserziehung im Sinne des Umweltverbunds



Abb. 40: Verkehrsregelungen einer Fahrradstraße (o. Drimbornstr.)

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

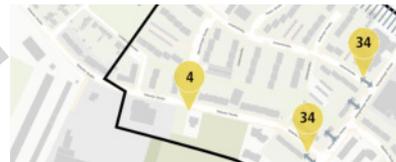
Vor allem neue Regelungen im Straßenraum sind noch nicht in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer*innen etabliert und führen vermehrt zu Nutzungskonflikten im Straßenraum. In Forst wird dies vor allem in den Fahrradstraßen deutlich. In den Bürgerbeteiligungen wurde vorrangig das fehlerhafte Verhalten des Kfz-Verkehrs und die Konflikte im Übergang der Verkehrsflächen zur Fahrradstraße hervorgehoben.

Im Sinne der Radverkehrsstrategie und dem Aktionsplan Verkehrssicherheit der Stadt Aachen wurde die Einrichtung der Fahrradstraßen von einer Öffentlichkeitskampagne begleitet. Diese informiert über die Fahrradstraße und die damit zusammenhängenden Regeln der StVO, um das Bewusstsein für das gemeinsame Miteinander zu schaffen. Es wird empfohlen, diese temporäre Maßnahme wiederholt im Stadtbezirk anzuwenden, um vermehrt auf das anhaltende Konfliktpotenzial und Unverständnis zwischen den Verkehrsteilnehmenden hinzuweisen und zu entschärfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der zu erwartenden Geschwindigkeitsreduktion als hoch einzuordnen.

Verortung



Voraussichtliche Kosten

- Die Kosten werden in der Summe als niedrig eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030, Fördergegenstand: Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen
- FöRi-MM, Fördergegenstand Mobilitätsmanagement



Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Alltagsrelevanz handelt es sich um eine kurzfristige Planung.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der Aktualität und Relevanz für die Nutzenden und der Weiterentwicklung der Radstrategie wird die Priorität folgendermaßen bewertet.



Betriebliches Mobilitätsmanagement für den Umweltverbund

5



Abb. 41: Marketing des Mobilitätsmanagements der Stadt Aachen

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Durch viele gewerbliche Einrichtungen sowie Dienstleistungen entlang der Trierer Straße parken Arbeitnehmende tagsüber vermehrt auf den kostenlosen Parkflächen in den angrenzenden Wohngebieten und erhöhen so den Parkdruck auf die Anwohnerschaft.

Dahingehend bietet das betriebliche Mobilitätsmanagement einen nachhaltigen strategischen Ansatz. Es fördert gezielt die Veränderung der persönlichen Mobilität unter Berücksichtigung sozialverträglicher Aspekte und unterstützt Arbeitnehmende beim Umstieg auf den Umweltverbund. In der Stadt Aachen ist das Programm "clever mobil" bereits etabliert und wird immer weiter ausgebaut. Das kostenlose Internetportal „Penderportal“ vermittelt einmalige oder regelmäßige Fahrgemeinschaften für Berufs- oder Freizeitpendelnde. Zusätzlich werden ÖPNV-Verbindungen integriert, sodass der sinnvollste Weg abgebildet werden kann. Mit dem Projekt „flottes Gewerbe“ unterstützt die Stadt Aachen den gewerblichen Einsatz von Lastenrädern. Ziel des Projekts ist ein Pilot-Format für gewerbliche Lastenräder, um die Vielfalt der Anwendungsfelder bekannter zu machen und den Umgang damit im speziellen Kontext zu erproben. Es handelt sich um eine stetige Aufgabe in der Verwaltung, den Umstieg auf den Umweltverbund, zum Beispiel durch Lastenräder oder ÖPNV-Tickets, deutlich zu machen. Die entsprechend laufenden Kampagnen und die Öffentlichkeitsarbeit sollten an der Trierer Straße vor allem auch in Verbindung mit den Autohäusern vertiefend geprüft und ausgeführt werden.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist durch die zu erhoffende PKW-Reduktion als mittelhoch einzuordnen.

Verortung



Voraussichtliche Kosten

- Die Kosten werden durch die Beratung weniger Kampagnen in der Summe als niedrig eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“
- FöRi-MM



Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Notwendigkeit einer Verstetigung handelt es sich um eine kurz- bis mittelfristige Durchführung.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:



6

Bewerbung des Regelangebots der Buslinie 10



Abb. 42: Haltestelle Forster Linde

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

- | | |
|------|-----|
| Fuß | Rad |
| ÖPNV | PKW |

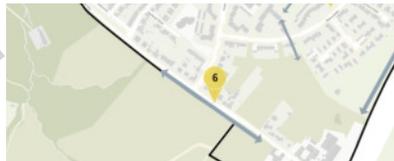
Kurzbeschreibung

Die Linie 10 wurde Mitte des Jahres 2023 in den Regelbetrieb aufgenommen und hat sich seitdem als Verbindung zwischen Brand und Siegel über Burtscheid etabliert. Um diese Linie und auch weitere Buslinien in Forst zu unterstützen, wird eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und gezielte Bewerbung durch Kampagnen empfohlen. Zusätzlich bietet sich eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit in den, an der Linie liegenden KGS Forster Linde und des Brander Schulzentrums an, um diese für eine regelmäßige Nutzung zu werben. Eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Akteuren und Bildungseinrichtungen könnte ebenfalls dazu beitragen, das Bewusstsein für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist eher als niedrig einzuordnen.

Verortung



niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Durch den Kommunikationsaufwand werden die Kosten in der Summe als niedriger eingeschätzt.

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Möglichkeit des Aufbaus auf bestehender Kampagnen handelt es sich um eine kurzfristige Planung.

kurzfristig mittelfristig langfristig

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

niedrig

Beteiligte

- ASEAG
- FB 68/310

7

Bedarfsgerechte Verbesserung des ÖPNV-Angebots



Abb. 43: Haltestelle Trierer Platz (Ri. Burtscheid)

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

- | | |
|------|-----|
| Fuß | Rad |
| ÖPNV | PKW |

Kurzbeschreibung

Die ÖPNV-Erschließung entlang der Trierer Straße erfolgt im City-Takt, das heißt, mindestens alle 7,5 min fährt ein Bus an der Haltestelle in Richtung Innenstadt. Die anliegenden Wohngebiete nördlich und südlich der Trierer Straße werden dagegen im 30 Minuten-Takt mit einer Verdichtung zu Spitzenzeiten von bis zu 15 Minuten erschlossen. Im Bereich im Driescher Hof und Schönforst gibt es kleine Teilräume, die einen etwas weiteren Zugangsweg als die Empfehlung des Mindeststandards im Nahverkehrsplan haben.

Bei dieser Maßnahme geht es um grundsätzliche Überlegungen zur Schließung von ÖPNV-Angebotslücken durch Erhöhung der Taktung der Buslinien in den Randzeiten und an Wochenenden bzw. die Erweiterung der ÖPNV-Betriebszeiten. Derzeit wird ein Liniennetzgutachten für die Gesamtstadt erstellt, welches auch das Untersuchungsgebiet Aachen-Forst beinhaltet. Grundsätzlich soll das Liniennetzangebot ausgebaut und auf die Belange der Nutzer*innen ausgerichtet werden, um eine attraktive Alternative zum Individualverkehr zu schaffen und auszubauen. Das kann z.B. durch eine Takterhöhung, durch eine Ausweitung der Bedienzeiten aber auch durch die Schaffung von On-Demand-Angeboten oder die Erreichbarkeit von Bushaltestellen durch Sharing-Infrastruktur oder auch eine Verlegung des Linienverlaufs in Betracht gezogen werden. Die Ergebnisse des Liniennetzgutachtens für den Stadtteil Forst werden im Rahmen der ÖPNV-Planung politisch beraten. Ziel ist es, die Bedarfe gemeinsam mit der ASEAG anzugehen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund des Fokus auf die strukturelle Arbeit als niedriger einzuordnen.

Verortung



niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Durch die notwendigen Mehrkosten aufgrund einer Angebotserweiterung bzw. -ergänzung werden die Kosten in der Summe als mittel bis hoch eingeschätzt.

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund des strategischen Aufwands handelt es sich um eine mittelfristige Planung.

kurzfristig mittelfristig langfristig

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-MM, Fördergegenstand: shared mobility

Beteiligte

- ASEAG
- FB 68/310

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen und in Hinblick auf die Mobilitätswende wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

mittel

Querverweise zu Mobilitätskonzept

6 8

8

Ausbaustandards von Haltestellen



Abb. 44: Fehlender Ausbaustandard Haltestelle Schwalbenweg

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

7

Stadteilerspektive

TP011 AF01 SF1

Kurzbeschreibung

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen sollten kontinuierlich vorangetrieben werden. Dies ist eine laufende Bearbeitung der Stadtverwaltung, die die Priorisierung der Planung und Umsetzung vornimmt. Zur Herstellung der Standards gehört vor allem die Gewährleistung einer barrierefreien Einrichtung durch Noppen- und Rillenplatten, sowie die Anhebung der Borde. Zusätzlich werden je nach Priorität der Haltestelle weitere Elemente wie der Bereitstellung von Fahrgastinformation und Service-Infrastruktur empfohlen. In Forst sollten hierbei insbesondere die zentralen Orte der Teilräume priorisiert betrachtet werden, da die Erreichbarkeit vor allem im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Quartierszentren eine übergeordnete Rolle spielt. In der Hinsicht sind vor allem die Haltestellen Mataréstraße, Schwalbenweg, Schönforst, Trierer Platz, Danziger Straße, Forster Linde, Hasencleverstraße/Drimborn prioritär barrierefrei umzubauen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Barrierefreiheit als hoch einzuordnen.

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Durch die notwendigen Baukosten werden die Kosten in der Summe als mittelhoch eingeschätzt.

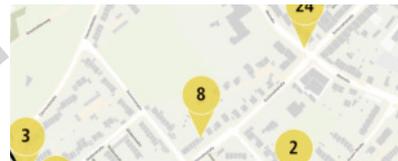
niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Der Fachbereich beschäftigt sich laufend mit den Ausbaustandards der Haltestellen, handelt es sich je nach Priorisierung um eine kurz- bis mittelfristige Planung.

kurzfristig mittelfristig langfristig

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- ÖPNV-Investitionsförderung nach ÖPNVG NRW, §§ 12 13

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/500
- Externe Dienstleister

mittel

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen und dem Fakt, dass es sich um eine Ausführung im normalen Verwaltungsalltag handelt, wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

9

Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrsführung an Haltestellen



Abb. 45: Radverkehrsführung an der Haltestelle Bf. Rothe Erde

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Stadteilerspektive

AF15

Kurzbeschreibung

Oftmals kommt es durch die gemeinsame Verkehrsführung von Fuß- und Radverkehr zu Konflikten, insbesondere an Knotenpunkten oder Haltestellen des ÖPNV. Da solche Konfliktsituationen größtenteils in beengten Räumen auftreten, sind gerechte Lösungen oft schwierig zu finden und bedeuten einen hohen Planungsaufwand. Gleichzeitig besteht aber auch eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit, weil genau an diesen Orten eine hohe Nutzung herrscht. Konkret geht es um die Konfliktreduktion zwischen Wartebereich und Radverkehrsführung an der Trierer Straße. Bei beengten Platzsituationen wird derzeit verfolgt, Fuß und Rad im Mischverkehr zu führen und dies über Beschilderung und besondere Pflasterung kenntlich zu machen. Bei breiten Nebenanlagen ist eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr anzustreben. Es wird empfohlen, diese Grundsätze im Zuge der kontinuierlichen Durchführung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen zu prüfen und wenn möglich umzusetzen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen an den Haltestellen als hoch einzuordnen.

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Durch bauliche Maßnahmen werden die Kosten in der Summe als mittelhoch eingeschätzt.

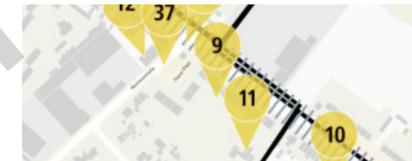
niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund des Planungsaufwands handelt es sich um eine mittel- bis langfristige Planung.

kurzfristig mittelfristig langfristig

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- ÖPNV-Invest-RL des Zweckverbandes go.Rheinland
- Föri-MM
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

- Haltestellen der Trierer Straße

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/500

mittel

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:



Abb. 46: Wegeführung am Wendehammer Am Krummerück

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

- 10.1
- 10.2

Kurzbeschreibung

Aachen Forst hat die Besonderheit, dass es entweder qualitative Radinfrastruktur in den Fahrradstraßen oder entlang der Hauptverkehrsstraßen aufweisen kann, oder dass das Fahrrad im Mischverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit geführt wird. Die Übergänge und die Durchlässigkeit zwischen selbständig geführten Wegen und der Fahrbahn sind nicht immer barrierefrei nutzbar. Insbesondere die Übergänge zwischen den als Sackgassen ausgebauten Wohnstraßen und den bestehenden Fuß- und Radwegen weisen keine komfortable Anbindung auf. Vor allem in Hinblick darauf, dass vermehrt Lastenräder - sowie Pedelecs gefahren werden, die höhere Platzbedarfe und Geschwindigkeiten aufweisen, ist eine Umgestaltung dieser Übergangsfächen zur Konfliktreduktion unerlässlich. Durch die Nutzung der vielen Wohnstraßen durch den Radverkehr, führt dies ferner immer wieder zu Konflikten zwischen Anwohnenden und Radfahrenden, wie Einwohner*innen im Zuge der Bürgerbeteiligung immer wieder beschrieben. Es wird empfohlen, die Qualität der Radinfrastruktur durch kleinere bauliche Anpassungen zu erhöhen. Beispiele hierfür sind die barrierefreie Ausgestaltung der Bordsteine und Eckausrundungen im Übergang von Sackgassen zur Trierer Straße sowie auf den Zuwegungen zum Vennbahnweg. Zudem sollte eine Reduktion von Konflikten durch die Trennung der Verkehrsarten angestrebt werden.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Barrierefreiheit und der Konfliktminimierung zwischen Radfahrenden und Anwohnenden als hoch einzuordnen.

niedrig **mittel** hoch

Voraussichtliche Kosten

- Durch die notwendigen, aber meist niedrigen Baukosten werden die Kosten als niedrig eingeschätzt.

niedrig **mittel** hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der notwendigen Vernetzung der Radinfrastruktur zur Verbesserung der Qualität handelt es sich um eine kurzfristige Planung.

kurzfristig **mittelfristig** langfristig

Verortung



- Auf Krummerück
- Goldammerweg in Ri. Vennbahnweg
- Engelbertstraße
- Kolberger Straße

Beteiligte

- FB 68/500
- FB 68/300

hoch

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-Nah, Fördergegenstand: gemeinsame und getrennte Rad-/maximale Förderquote 90 %
- FöRi-kom-Str, Fördergegenstand: Gemeinsamer Geh-/Radweg, maximale Förderquote 70 %
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität, Fördergegenstand: Nahtlose und optimierte Wege, maximale Förderquote 80 %

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:



Abb. 47: Gehwegeführung am Wendehammer Am Krummerück

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Die Straße Auf Krummerück ist eine Sackgasse mit einer Anbindung des Gehweges zur Trierer Straße. An der Trierer Straße ist ein getrennter Fuß-Radweg im Seitenbereich eingerichtet. Radfahrende nutzen diese Wegeverbindung schon heute und fahren dazu über den Gehweg in der Straße Auf Krummerück. Die Sichtbarkeit der Zufußgehenden auf der Trierer Straße ist durch Hecken und Werbeschilder für den Radfahrenden aus Auf Krummerück stark eingeschränkt. Es wird empfohlen, durch bauliche Anpassungen einen dortigen Übergang in eine verbesserte Radinfrastruktur unter Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange zu prüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Barrierefreiheit und Konfliktreduktion mit dem Fußverkehr als hoch einzuordnen.

niedrig **mittel** hoch

Voraussichtliche Kosten

- Durch die notwendigen, aber meist geringen Baukosten werden die Kosten als niedrig eingeschätzt.

niedrig **mittel** hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der notwendigen Vernetzung der Radinfrastruktur zur Verbesserung der Qualität handelt es sich um eine kurzfristige Planung.

kurzfristig **mittelfristig** langfristig

Verortung



Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/500

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-Nah, Fördergegenstand: gemeinsame und getrennte Rad-/maximale Förderquote 90 %
- FöRi-kom-Str, Fördergegenstand: Gemeinsamer Geh-/Radweg, maximale Förderquote 70 %
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität, Fördergegenstand: Nahtlose und optimierte Wege, maximale Förderquote 80 %

Einschätzung zur Priorisierung

- Diese Maßnahme hat aufgrund ihrer Kleinteiligkeit das Potenzial, schnellstmöglich umgesetzt zu werden.
- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

10.2 Verbesserung der Wegebeziehungen: Goldammerweg



Abb. 48: Wendehammer Goldammerweg (Ri. Reinhardstraße)

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Der Goldammerweg ist als rückwärtige Sackgasse einer Erschließungsstraße im Norden von Schönforst gelegen. Er bietet eine qualitativ hochwertige Verbindung durch den Stadtbezirk Forst, da er an seinem Ende für den Nahverkehr geöffnet ist und in Richtung Vennbahnweg für den Radverkehr freigegeben. Die Wegeverbindung zwischen Wohngebiet und der Vennbahn hat eine hohe Verbindungsfunktion für den Radverkehr und wird auch heute schon viel genutzt. Die Verbindung ist jedoch nicht für die Bedarfe der heutigen Ansprüche des Radverkehrs ausgelegt, der immer mehr Lastenräder und schnellere Pedelecs umfasst. Zu den Ansprüchen gehören zum Beispiel barrierefreie Ausgestaltung der Borde, Eckausrundungen im Übergang von Fahrbahnen zu Nebenanlagen oder der Rückbau von Pollern oder Anpassungen von Drängelgittern zur Erhöhung der Qualität in der Fahrradinfrastruktur. Eine Verbesserung im Bereich des Goldammerweges würde die Zuwegung für den Radverkehr zum Vennbahnweg deutlich stärken. Es wird deshalb empfohlen eine Benutzung des Weges für den Radverkehr zu prüfen und in Abhängigkeit der Entscheidung barrierefrei auszubauen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Barrierefreiheit als hoch einzuordnen.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch den notwendigen, aber kleinteiligen Aufwand werden die Kosten in der Summe eher niedrig eingeschätzt.

niedrig	mittel	hoch
----------------	--------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Tatsache, dass die Maßnahmen einzeln bearbeitet werden kann, handelt es sich um kurzfristige Planung.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- FöRi-Nah, Fördergegenstand: gemeinsame und getrennte Rad-/maximale Förderquote 90 %
- FöRi-kom-Strä, Fördergegenstand: Gemeinsamer Geh-/Radweg, maximale Förderquote 70 %
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität, Fördergegenstand: Nahtlose und optimierte Wege, maximale Förderquote 80 %

Einschätzung zur Priorisierung

- Diese Maßnahme hat aufgrund ihrer Kleinteiligkeit das Potenzial, schnellstmöglich umgesetzt zu werden.
- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/500

hoch

Qualifizierung der straßenunabhängigen Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr

11



Abb. 49: Gehwegeführung Bodelschwingstraße

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Aachen Forst verfügt über eine umfangreiches, straßenunabhängiges Wegenetz abseits der Wohn- und Erschließungsstraßen, die für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Bedeutung haben. Ziel ist es, diese Wegeinfrastruktur zu qualifizieren, um die Qualität dieses kleinteiligen Wegenetzes weiter auszubauen. Vor allem für Schüler*innen sind diese Wegeverbindungen als alltägliche Fußverkehrsräume wichtig, weshalb hier eine Qualifizierung von besonderer Bedeutung ist. Dies wurde auch in den Beteiligungsprozessen deutlich. Deshalb wird empfohlen, eine Verbreiterung der Wege, die Freigabe der Wege als gemeinsamer Fuß- und Radweg oder die Oberflächenbeschaffenheit zu prüfen. Auch der Abbau von Barrieren wie Pollern und Drängelgittern, das Hinzufügen von Beschilderung /Hinweise zu Zielen im Wegenetz spielen bei der Qualitätssteigerung eine große Rolle. Vor allem sind bei einer Prüfung die Verbesserung der Beschaffenheit des Nachtigallenwegs, die Borde der Überquerungsmöglichkeit der ob. Drimbornstraße, die Barrieren des Eingangs ggü. von der Trierer Straße 421 zu berücksichtigen. Da die Mittel zur Umsetzung keine großen Eingriffe in die bestehenden Infrastruktur bedürfen, wird die Maßnahme als einfach zu realisieren eingeschätzt und hat gleichzeitig eine hohe Sichtbarkeit bei den Nutzenden.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Durch den Abbau von Barrieren verbessert sich die Barrierefreiheit und damit die allgemeine Verkehrssicherheit.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die teils notwendigen, aber meist geringen baulichen Eingriffe werden die Baukosten in der Summe als niedrig eingeschätzt.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Es handelt es sich um kurzfristige Planungshorizonte mit darüber hinaus starker Öffentlichkeitswirkung

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- FöRi-Nah
- FöRi-kom-Strä
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der Sichtbarkeit von laufenden Maßnahmen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

Querverweise zu Mobilitätskonzept

31

Stadtteilerspektive

SE10

- ob. Drimbornstraße
- ggü. Trierer Str. 421
- Nachtigallenweg
- Rasostraße

12 Installation von Fahrradabstellanlagen und Angeboten für free-floating-Flächen



Abb. 50: Radabstellanlagen entlang Südausgang Bf. Rothe Erde

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

23 37

Kurzbeschreibung

Der Übergang vom fließenden in den ruhenden Verkehr kann durch das Vorhandensein von Fahrradabstellanlagen einen großen Einfluss auf die Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel haben.

Viele Bürgerideen sind dahingehend bereits in den Beteiligungen genannt und verortet worden. Die Meldeplattform Radbügel in Aachen gibt einen Überblick, wo Bürger*innen Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet gewünscht haben und wie weit der Umsetzungsstand ist. Im Sinne der Förderung der Nahmobilität empfiehlt sich die bedarfsgerechte Anlage von Fahrradabstellanlagen und Flächen für free-floating-Angebote vor allem an Mobilitätsverknüpfungspunkten sowie an Zentralen Orten.

Die bedarfsgerechte Gestaltung und Umsetzung der Maßnahme umfasst zudem auch, dass mindergenutzte oder fehlerhaftes Abstellen von Fahrrädern ordnungsrechtlich geprüft wird. Beispielsweise am Trierer Platz werden Baumbügel als dauerhafte Abstellanlage genutzt, weswegen ein Rückbau dessen oder eine Anlage von Radabstellanlagen angedacht werden kann. Die Einrichtung von Flächen für free-floating Angebote für E-Roller oder auch E-Motorroller soll geprüft werden, da es besonders im Bereich der Trierer Straße vermehrt zu Nutzungskonflikten kommt. Ziel ist es, für den Bereich der Trierer Straße Flächen für Free-Floating Angebote festzulegen und den Ausbau der Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet auf Grundlage der Meldeplattform umzusetzen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist als unauffällig und nicht direkt ausschlaggebend einzuordnen.

Verortung



- Trierer Platz
- Pappelweiher
- Tierpark
- Schönforststraße
- Albert-Maas-Straße / Schwalbenweg
- OT D-Hof

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Die Baukosten werden in der Summe als niedrig eingeschätzt.

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Die Umsetzung kann kurzfristig in einem Zeitraum von bis zu 2 Jahren erfolgen, da die Grundlage und Bearbeitungsstruktur bereits besteht (radbügel Aachen).

kurzfristig mittelfristig langfristig

Mögliche Förderzugänge

- ÖPNV-Invest-RL des Zweckverbandes go.Rheinland
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld – FöGS: Verbesserung des ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität - Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/500
- Dritte

mittel

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen und dem Fakt, dass es sich um eine Maßnahme im normalen Verwaltungsalltag handelt, wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

13 Ausbau von Sharing-Infrastruktur und Service-Angeboten



Abb. 51: Knotenpunkt Albert-Maas-Straße/Schwalbenweg

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

23

Kurzbeschreibung

Der Untersuchungsraum Aachen Forst weist aufgrund seiner Größe und Funktionen sowie angrenzender Nutzungen ein gutes Potenzial für Sharingangebote von Pkw und Rad auf. Forst verdeutlicht durch die Innenstadtnähe, die angrenzenden Grünflächen und den Vennbahnweg den Übergang von Alltagsmobilität zur Freizeitmobilität im Radverkehr. Es besteht somit ein hohes Potenzial an entsprechenden Service-Angeboten. Zu Service-Angeboten können sowohl übergreifend Reparaturservices wie Fahrradwerkstätten, Winterchecks oder Servicestationen, als auch Fahrradverleihsysteme, Karten, Beschilderungen und Routenübersichten, Ladeinfrastrukturen von E-Bikes gezählt werden. Vor allem bei der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel sind ausgestattete Mobilitätsverknüpfungspunkte an hoch frequentierten Orten ein Qualitätsmerkmal im Sinne der nachhaltigen Infrastruktur und gehen meistens auch mit einer erhöhten Nutzung einher.

Derzeit wird eine aachenweite Sharing-Leitlinie mit dem Ziel erstellt, alle Sharing Angebote weiter auszubauen, zu verdichten sowie zu bündeln. Zudem wird derzeit ein Förderantrag für den Ausbau von Carsharing-Stationen erstellt und geprüft, ob im Untersuchungsgebiet Forst weitere Stationen eingeplant werden können. Dabei bieten sich Standorte wie der Trierer Platz, Stettiner Straße an. Im Bereich der Linterstraße auf Höhe Goldberg wurde bereits die Ausführungsplanung, die den Ausbau der Car- und Bike-Sharing-Angebote vorsieht, beschlossen und soll zeitnah umgesetzt werden. Es wird eine Prüfung in Bezug auf die bestehende Ausstattung von Service-Punkten empfohlen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist als niedriger einzuordnen.

Verortung



Abb. 52: Cambio-Carsharing-Station Drei-Rosen-Weg

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Die Baukosten werden in der Summe als mittel eingeschätzt.

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund des Planungsaufwand mit den externen Dienstleistenden handelt es sich um eine mittelfristige Planung.

kurzfristig mittelfristig langfristig

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-MM, Fördergegenstand: Carsharing-Dienste

Beteiligte

- FB 68/300
- Externe ausführende Dienstleistungen

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

mittel

14 Qualifizierung des Seitenraums der Trierer Straße



Abb. 53: Vorgezogener Seitenraum zur Querung (Höhe Trierer Str. 107)

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Die Trierer Straße kombiniert als zentrale Hauptverkehrsachse unterschiedlichste Funktionen und Verkehrsarten. Der Seitenraum ist von Geschäftsbereichen, Ladezeilen sowie Wartebereichen an Bushaltestellen und Aufstellbereichen für Querungshilfen geprägt. Weitere Ausstattungs- und Aufenthaltsmerkmale wie Bänke, Blumenkübel oder Poller finden sich punktuell, jedoch sind diese oft veraltet oder nicht (mehr) genutzt. In den Beteiligungen wurden eine Vielzahl von Konflikten im Seitenraum sowie mit dem Bedarf an einer Verbesserung der Querungssituation durch kürzere Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen (LSA) und mehr Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr beschrieben. Teils gibt es Konflikte in der vielschichtigen Nutzung des Seitenraums, denen durch Ausbesserungen oder Rückbau entgegengewirkt werden kann.

Einer mit dieser Maßnahme geht die Prüfung, einer Verringerung der Barrieren im Seitenraum durch u. a. fehlerhaftes Abstellen von Verkehrsmitteln, Blumenkübeln und Bänken sowie auch die Verbesserung der Sichtbeziehungen an Querungen durch Gehwegvorstreckungen, Gehwegabsektungen bzw. Parkverbote erreicht werden kann.

Ziel sollte es zur Qualifizierung des Seitenraums sein, Flächen für Free-Floating Angebote, wie z.B. E-Tretroller und E-Motorroller, vorzusehen, Bänke aufzustellen und Aufstellorte von Blumenkübeln zu prüfen.

Es wird ebenfalls empfohlen, die Anlage weiterer Querungshilfen entlang der Trierer Straße zu prüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Durch die Verbesserung der Barrierefreiheit ist der Verkehrssicherheitsaspekt als hoch einzustufen.

Verortung



- Trierer Straße 107
- Trierer Straße 109

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die notwendigen, aber kleinteiligen Baumaßnahmen werden die Kosten in der Summe als niedrig eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-Nah
- FöRi-kom-Strä
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität

Beteiligte

- FB 60/300

niedrig	mittel	hoch
----------------	--------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Tatsache, dass die Maßnahme abschnittsweise bearbeitet werden kann, handelt es sich um eine kurzfristige Planung mit darüber hinaus starker Öffentlichkeitswirkung.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

15 Prüfung von Eltern-Haltestellen und Walking-Bus-Angeboten

15



Abb. 54: Elternhaltestelle am Freunder Weg

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Wie in der Analyse deutlich wurde, ist jeder Gehweg im Nahbereich einer Schule gelegen, was die erforderliche Verkehrssicherheit besonders hervorhebt.

Einen besonders hohen Einfluss auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Nahbereich von Schulen hat die Reduktion des Hol- und Bringverkehrs von PKW zugunsten einer Priorisierung des Nahverkehrs.

Daher sollte die Prüfung von Eltern-Haltestellen an den Schulen, insbesondere in Hinblick auf die strategische Ausrichtung der Quartiersmitten von Forst und die geplanten baulichen Veränderungen im Quartier erneut erfolgen. Vor allem die Grundschule Mataréstraße wird durch die empfohlenen Maßnahmen der Stadtteilperspektive veränderten Rahmenbedingungen gegenüberstehen.

Walking-Bus-Angebote sind von der Elternschaft organisierte Aktionen, bei denen sich die Kinder an einem Sammelpunkt treffen und dann in einer Zweierreihenformation unter Aufsicht von Elternteilen gemeinsam zur Schule laufen.

Dieses Konzept sollte im Rahmen der Neuaufstellung eines Schulwegeplanes geprüft und integraler Bestandteil des Planes werden. Neben der Erneuerung der der Schulwegeplanung der Grundschule Mataréstraße wird die Durchführung von Mobilitätskonzepten an den Grundschulen Schönforst, Driescher Hof, Gemeinschaftshauptschule Drimborn empfohlen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Schulwegesituation als hoch einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Die Kosten für die Planung und intensive Öffentlichkeitsarbeit werden in der Summe als niedrig eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- Förderinitiative Fußverkehr
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030, Fördergegenstand: Durchführung von Verkehrssicherheitsaktionen

Beteiligte

- FB 68/200
- FB 68/300

niedrig	mittel	hoch
----------------	--------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Relevanz im Alltagsgeschehen handelt es sich um eine kurzfristige und dann stetig zu entwickelnde Planung.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

mittel

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

16 Lärmschutz auf der Trierer Straße und Madrider Ring / Adenauerallee



Abb. 55: Blick auf den Madrider Ring (Ri. Norden)

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

37

Kurzbeschreibung

Straßenverkehrslärm hat große Auswirkungen auf die Gesundheit der betroffenen Anwohner*innenschaft. Bei dieser Maßnahme handelt es sich um die Weiterverfolgung der geplanten Umsetzungen und Prüfaufträge im Sinne des städtischen Lärmaktionsplans, worauf hiermit nachrichtlich Bezug genommen wird. Die Senkung der Lärmbelastung soll bei Bedarf zeitnah durch Neuordnung und Umgestaltung von Fahrspuren vorgenommen werden. Stark belastete Straßen, welche laut der Lärmaktionsplanung dafür in Frage kommen, sind die Trierer Straße, der Madrider Ring und die Adenauerallee.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist neben einer Lärmreduktion gleichzeitig zu erwartender Geschwindigkeitsreduktion als mittelhoch einzuordnen.

Verortung

- Trierer Straße
- Adenauerallee
- Madrider Ring

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Dadurch dass Maßnahmen dieser Art immer viel Planungs- und Durchführungsaufwand bedeuten, werden die Baukosten in der Summe als hoch eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- Siehe Lärmaktionsplan Aachen

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der strategischen Ziele handelt es sich um eine langfristige Planung.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

kurzfristig mittelfristig langfristig

niedrig

17 Aufwertung der Mataréstraße (Quartiersmitte Unterforst)



Abb. 56: Mataréstraße

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

15 18

Kurzbeschreibung

Die Mataréstraße ist durch die Lage der Montessori-Grundschule Mataréstraße vor allem zu Schulzeiten eine stark belastete Erschließungsstraße, die als Einbahnstraße ausgewiesen ist. Die Straße hat für die Anwohnerschaft und die zu schützenden Gruppen bereits in den Beteiligungen eine hohe Relevanz. Ziel ist eine Entschärfung der Verkehrsproblematik durch Hol- und Bringverkehre zu Schulzeiten. Dafür empfiehlt sich die Anwendung der Verordnung zur temporären Sperrung von Straßen für den Pkw-Verkehr im Nahbereich von Schulen. Diese wird in einem anderen Stadtteil Aachens bereits als Pilotprojekt geplant, welches auch evaluiert werden soll. In Abhängigkeit dieser Ergebnisse ist die Einrichtung einer Schulstraße zu prüfen. Darüber hinaus soll die Schulwegesicherheit durch eine erneute Prüfung der Elternhaltestellen erfolgen, die aktuell entlang des Freunder Wegs liegen. Perspektivisch und im Sinne der Entwicklung einer neuen Quartiersmitte im Stadtteil Unterforst (vgl. UF.01 und UF.02 der Stadtteilperspektive) wird langfristig die Aufwertung des vorhandenen öffentlichen Raums unter den Aspekten der Verkehrssicherheit empfohlen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Schulwegesituation als hoch einzuordnen.

Verortung



niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Die Teilmaßnahme der Einrichtung der Schulstraße ist aufgrund des kommunikativen Aufwands mit niedrigen Kosten einzuschätzen.

Mögliche Förderzugänge

- Föri-MM
- Föri Nachhaltige städtische Mobilität
- Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Die Teilmaßnahme der Einrichtung der Schulstraße ist kurzfristig umsetzbar.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

kurzfristig mittelfristig langfristig

hoch

18 Aufwertung der Zeppelinstraße (Quartiersmitte Unterforst)



Abb. 57: Zeppelinstraße (Ri. Trierer Str.) & Zeppelinstraße/Freunder Weg

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu

Mobilitätskonzept

- 17
- 19
- 20

Stadtteilperspektive

- UF.01
- UF.02
- UF.04

Kurzbeschreibung

Die Zeppelinstraße stellt eine wichtige Verbindungsachse innerhalb der Ziele in Unterforst dar. Der Straßenraum ist geprägt durch schmale Gehwege und ein beidseitiges Parken mit einer regelmäßigen Begrünung. Entlang dieser bergen vielmehr die Knotenpunkte mit der Mataréstraße und dem Freunder Weg hohe Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und Radverkehr und dem PKW-Verkehr. Auch innerhalb des Beteiligungsprozesses wurden diese Punkte durch die Schulwegesituation wiederkehrend als Gefahrenpotenziale benannt. Darüber hinaus wird der Knotenpunkt Zeppelinstraße / Freunder Weg zukünftig durch das neu entstehende Areal am ehemaligen Hutchinson-Standort eine höhere Zentralität und Verbindungsfunktion im Wegenetz erhalten. Dadurch entstehen neue Anforderungen an den Fuß- und Radverkehr, die im Zusammenhang mit der Entwicklung der Quartiersmitte (UF.01) gedacht werden müssen.

Ziel ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem an den Knotenpunkten, um die Verbindungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr innerhalb des Stadtteils Unterforst zu stärken.

Durch die städtebauliche Entwicklung des Bunkervorplatzes als Quartiersmitte und der Einrichtung einer Schulstraße in der Mataréstraße wird langfristig eine komplette Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen. Am Knotenpunkt mit der Mataréstraße ist in diesem Zusammenhang eine Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau zur Geschwindigkeitsreduzierung und gleichzeitiger Bevorrechtigung der Fußgängerverkehrs zu prüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Schulwegesituation als hoch einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	--------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die notwendigen Planungs- und Baukosten werden die Kosten in der Summe als hoch eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- Förderinitiative Fußverkehr
- FöRi-Nah
- Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans
- FöRi-kom-Strä
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität

niedrig	mittel	hoch
---------	--------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der integrierten und komplexen Teilmaßnahmen in Zusammenhang mit der Stadtteilperspektive ist ein langfristiger Planungshorizont anzusetzen.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	---------------	-------------

mittel

19 Anbindung Spielplatz Trierer Straße

19



Abb. 58: Bauwagenspielplatz Trierer Straße

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu

Mobilitätskonzept

- 17
- 18

Stadtteilperspektive

- UF.07

Kurzbeschreibung

Der Spielplatz Trierer Straße befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Zeppelinstraße und Grundschule Mataréstraße. Er ist jedoch nur entlang der stark befahrenen Trierer Straße oder über den Umweg Freunder Weg - Hünefeldstraße zu erreichen. Zukünftig soll eine direkte Verbindung zwischen dem Spielplatz und der Zeppelinstraße geschaffen werden. Dafür muss die Öffnung der Hinterhöfe der Wohnhöfe Zeppelinstraße 6 und 38 geprüft werden.

In gemeinsamem Austausch mit den Immobilieneigentümer*innen soll eine Lösung zur Öffnung dieser Verbindung gesucht werden, die auch den Versicherungsschutz auf Privatgrund berücksichtigt. Zusätzlich sollen im Rahmen der Stadtteilperspektive Gestaltungsmöglichkeiten der Wohnninnenhöfe ausgelotet werden.

Weiterhin wird eine Prüfung der Beleuchtung im öffentlichen Raum im Rahmen der Stadtteilperspektive empfohlen. Die Maßnahme schafft neben der attraktiven Verbindung zwischen Spielplatz und Zeppelinstraße für die Kinder und Jugendlichen auch eine darüber hinausgehende Anbindung der Quartiersmitte an den südwestlichen Bereich rund um die Hünefeldstraße und gliedert sich damit an die Maßnahmen zur Quartiersmitte Unterforst an.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Erreichbarkeit und durch die Verringerung des Umwegefaktors für Kinder als hoch einzuordnen.

Verortung



Abb. 59: Tor im Wohnhof Zeppelinstraße

niedrig	mittel	hoch
---------	--------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch den notwendigen Grunderwerb können die Kosten nicht eingeschätzt werden.

Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

niedrig	mittel	hoch
---------	--------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Klärung der Eigentumsverhältnisse ist die Planung nur im Zusammenhang mit der Maßnahme der Stadtteilperspektive zu sehen und wird daher als mittelfristig eingeschätzt.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen zur Verbesserung der Verbindungsqualität wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	---------------	-------------

hoch

20 Stärkung der Verbindung zwischen Unterforst und Schönforst



Abb. 60: Gehweg in Richtung Madrider Ring

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu

Stadteilperspektive

UF10 SF10 SF11

Kurzbeschreibung

Unterforst ist einer der am stärksten versiegelten Teilräume in Forst. Auch zukünftig sieht sich Unterforst einem hohen Flächennutzungsdruck gegenübergestellt. Umso wichtiger ist daher die Anbindung an bereits vorhandene Freiraumpotenziale in den anderen Teilräumen, geeignet sind dahingehend die Grünflächen entlang des Areals der Aachener Stadtbetriebe in Schönforst. Insgesamt ist die Maßnahme ein Teil des Gesamtansatzes zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen parallel zu den Hauptverkehrsachsen in Unterforst und Schönforst.

Unterforst und Schönforst sind durch die Hauptverkehrsachse Madrider Ring voneinander getrennt. Diese ist an 2 Stellen (Trierer Straße und Freunder Weg) zwar für den Fuß- und Radverkehr querbar, jedoch reichen diese nicht für einen attraktiven Übergang zwischen den beiden Teilräumen aus. Es gibt durch die Schulwege viel Fußgängerquerverkehr an diesen Stellen. Die Verkehrssicherheit wird vor allem an den Abbiegequerungsstellen und den Überwegen am Knotenpunkt Freunder Weg subjektiv als schlecht wahrgenommen. Daher wird dort eine Prüfung der Querungsqualität des Nahverkehrs empfohlen.

Die geradlinige Verbindung nach Schönforst hinein (Verlängerung des Freunder Wegs), die bislang nur als Zufahrt zu den Stadtbetrieben dient, soll zukünftig so ausgebaut werden, dass hierüber eine Verbindung abseits des Pkw-Verkehrs ermöglicht wird (vgl. SF10 und SF11). Es wird die Prüfung der Machbarkeit der Wegeentwicklung entlang der Stadtbetriebsflächen empfohlen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Schulwegesituation und der Freizeitrouten zwischen den Teilräumen als bedeutend hoch einzuordnen.

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Die Prüfaufträge können als mittlerer Kostenaufwand eingeschätzt werden.
- Die Kosten zur Öffnung der Wegeverbindungen der Stadtbetriebe ist bisher nicht einzuschätzen.

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Verkehrssicherheit am Freunder Weg / Madrider Ring ist eine kurzfristige Prüfung erforderlich
- Bei der Klärung zur Wegeverbindung der Stadtbetriebe handelt es sich um einen langfristigen Horizont.

kurzfristig mittelfristig langfristig

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

Beteiligte

- FB 68/200
- FB 68/500

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität durch den kurzfristigen Prüfauftrag als folgendermaßen bewertet:

hoch

Wegweisung zum Skatepark

21



Abb. 61: Gehwegeverbindung in Unterforst (Anbindung Vennbahnweg)

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu

Stadteilperspektive

UF11

Kurzbeschreibung

Zwischen Eisenbahnweg und Vennbahnweg ist ein neuer Skatepark entstanden. Dies ist einer von zwei Standorten, an dem der 1. Aachener Skateboardclub e.V. tätig ist. Eine Anlage zum Skaten war während des Beteiligungsprozesses ein häufig vertretener Wunsch der Zielgruppe Kinder und Jugendliche (oder in deren Vertretung durch Eltern). Auf diesen Wunsch konnte bereits mit dem Hinweis auf den Skatepark am Vennbahnweg reagiert werden. Zugleich zeigt sich aber auch, dass der neue Anlaufpunkt noch nicht ausreichend bekannt und im Stadtbild präsent ist.

Darüber hinaus soll der Abschnitt Eisenbahnweg im Bereich Skaterpark bis Madrider Ring zukünftig ausgebaut werden. Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, die Wegweisung innerhalb von Unterforst und Schönforst zum Skatepark zu optimieren. Über eine Beschilderung soll die Wahrnehmbarkeit und Sichtbarkeit des neuen Skateparks verbessert werden. Da es sich vor allem auch um jüngere Interessierte handelt, ist eine Routenführung zu wählen, die hinsichtlich der Verkehrssicherheitsaspekte besonders für Kinder und Jugendliche geeignet ist. Darüber hinaus ist der Skatepark als Ziel in die Wegweisung des Radverkehrsnetzes der Stadt Aachen aufzunehmen.

Es wird empfohlen, die Beschilderung und Routenführung aus verschiedenen Richtungen zum Skatepark zu prüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Erreichbarkeit und Präsenz für Kinder und Jugendliche als hoch einzuordnen.

niedrig mittel hoch

Voraussichtliche Kosten

- Die Kosten für eine Beschilderung werden in der Summe als niedrig eingeschätzt.

niedrig mittel hoch

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Die Planung wird als kurzfristig umsetzbar eingeschätzt.

kurzfristig mittelfristig langfristig

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

Beteiligte

- FB 68/300

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

22 Stärkung der Führung und Erkennbarkeit des Vennbahnwegs im Bereich Bf. Rothe Erde



Abb. 62: Knotenpunkt Bf. Rothe Erde/Vennbahnweg

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

23

Stadteilerspektive

UF12

Kurzbeschreibung

Der Vennbahnweg ist ein grenzübergreifender, ausgeschilderter Fernradweg, der ab dem Bahnhof Rothe Erde auf der ehemaligen Trasse der Vennbahn geführt wird. Dazu ist er Bestandteil der Rad-Vorrang-Route Eilendorf. Dieser wird sowohl im Alltag als auch in der Freizeit stark vom Fuß- und Radverkehr genutzt und ist zur Orientierung mit wegweisenden Piktogrammen gekennzeichnet. Im Betrachtungsraum verläuft die Strecke vor allem am östlichen Rand der Stadtteile Unterforst und Schönforst. Teils ist dieser so stark genutzt, dass es aufgrund fehlender Breiten zu Nutzungskonflikten kommt. Der Ausgang befindet sich gegenüber dem Bahnhof Rothe Erde neben den Aachen Arkaden. In diesem Bereich wird der Radverkehr vom einem beidseitig geführten straßenbegleitendem Radweg im Zweirichtungsverkehr auf einen separat geführten Fuß-/Radweg auf der Bahntrasse geleitet. Dieser Übergang ist schmal und aufgrund der hohen Nutzungsüberlagerungen an diesem Knotenpunkt schlecht erkennbar, was zu einer erhöhten Unfallgefahr führt. Eine verbesserte Zugänglichkeit des Ausgangs kann sich positiv auf das Verkehrsgeschehen am Knotenpunkt auswirken und zugleich Unübersichtlichkeiten zwischen den Nutzenden entschärfen. Zudem verbessert es auch die Orientierung im Freizeitwegenetz für ortsunkundige Personen und dadurch das Image des Vennbahnwegs. Zu prüfen sind daher die Vergrößerung der Beschilderungen und die Richtungspfeile im Bereich des Knotenpunkts. Im Gesamtkontext des Knotenpunkts wird darüber hinaus die Prüfung einer Erweiterung des FGÜ bis zur Unterführung für eine breite Überquerungsmöglichkeit von beiden Seiten des Bahnhofs in Richtung des Vennbahnwegs empfohlen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund des Abbaus von Barrieren und Verbesserungen der Beschilderungen als hoch einzuschätzen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen ist der Kostenaufwand als niedrig einzuschätzen.

Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

niedrig	mittel	hoch
----------------	--------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Öffentlichkeitswirksamkeit handelt es sich um einen kurzfristig umzusetzenden Planungshorizont.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der Öffentlichkeitswirksamkeit des Vennbahnwegs wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

Mobility Hub am Bahnhof Rothe Erde

23



Abb. 63: Blick auf den südlich gelegenen Vorplatz des Bahnhofs

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

1 13 22

Stadteilerspektive

AF15

Kurzbeschreibung

Der Bahnhof Rothe Erde ist ein hoch frequentierter städtischer Bahnhof für den Personenverkehr mit überregionalem Anschluss an Köln. Durch seine zentrale innerstädtische Lage und sehr gute ÖPNV-Anbindung an die Trierer Straße hat er eine hohe Bedeutung als Mobilitätsknotenpunkt. Der Bahnhof ist beidseitig erschlossen. Südlich befinden sich heute Fahrradabstellanlagen unterschiedlicher Qualität. Nördlich ist ein größerer Vorplatz mit Wochenmarktfunktion und Parkplatz, eine Carsharing- und Velo-City-Station, ein Taxi-Stand und weitere Radabstellanlagen. Westlich des Bahnhofs erreicht die Fahrradstraße Beverstraße den Bahnhof, östlich entlang der Gleise beginnt die Fuß- und Radfreizeitroute Vennbahnweg mit der Rad-Vorrang-Route Eilendorf. Ziel ist es, den Mobilitätsverknüpfungspunkt weiter auszubauen und zu stärken. Dabei ist der Ausbau von sicheren und guten Fahrradabstellanlagen ein übergeordnetes Ziel. Im Mai wurde die Förderung für den Bau eines Fahrradparkhauses in einem Teilbereich des heutigen Pkw-Parkplatzes bewilligt. Darüber hinaus wird empfohlen, Flächen für E-Tretroller zu planen und das Serviceangebot durch Reparaturstationen, Mikrodepots etc. auszubauen. Langfristig sollte das Parkhaus der Aachen Arkaden für ein P&R Angebot sowie den ruhenden Verkehr der Bürgerschaft in das Parkraummanagement eingebunden werden.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist als mittelhoch einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch den integrierten Gesamtansatz für mehrere Teilmaßnahmen werden die Kosten als vergleichsweise hoch angesetzt.

Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Instandsetzung einiger und die Konzeption und Neuinstallation von Maßnahmen handelt es sich um eine mittelfristige Planung.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

24 Umgestaltung der Unfallhäufungsstelle Fahrradstraße Altstraße / Schönathstraße



Abb. 64: Fahrradstraße Knotenpunkt Altstr./Schönathstr.

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

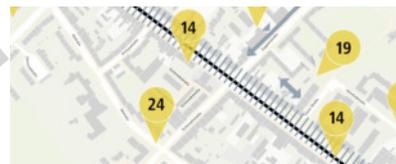
Kurzbeschreibung

Im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße in der Altstraße wurde die Vorfahrtsregelung rechts-vor-links aufgehoben. Die Altstraße wird jetzt bevorzugt geführt. Am Knotenpunkt Altstraße / Schönathstraße wird häufig die Vorfahrtsregel missachtet. Unfalldaten zeigen, dass in den den Jahren 2015 bis 2022 mit 6 Unfällen eine Unfallhäufungsstelle vorliegt. Ursachen dafür sind unter anderem die geänderte Vorfahrtsregelung in einer Nebenstraße und die schnelleren Geschwindigkeiten der bergabfahrenden Radfahrenden, die von anderen Verkehrsteilnehmenden zu spät wahrgenommen werden. Es wird ein Prüfauftrag empfohlen, der zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Beispiel die Anhebung des gesamten Knotenpunktes beinhaltet.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist als hoch einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Die Kosten liegen aufgrund der Planungs- und Ausführungskosten voraussichtlich eher im oberen Bereich.

Mögliche Förderzugänge

- FöRi-MM, Fördergegenstand: Mobilstationen, Verkehrskonzepte
- Städtebauförderung

Beteiligte

- FB 68

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund des Planungsaufwandes sollte direkt mit der Maßnahme gestartet werden, der Gesamthorizont ist dann als mittelfristig anzusetzen.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der Relevanz für die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	----------------------	-------------

hoch

25 Umsetzung Ausführungsplanung Rad-Vorrang-Route im Abschnitt Linterstraße zwischen Adenauerallee und Schopenhauerstraße



Abb. 65: Bisherige Radinfrastruktur Linterstraße (Ri. Adenauerallee)

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Die Rad-Vorrang-Route entlang der Linterstraße ist ein Teil der Rad-Vorrang-Route (RVR) Brand und somit ein Teil der Umsetzung der Strategie Radverkehr. Die Ausbauplanung für die Linterstraße zwischen Adenauerallee und Schopenhauerstraße liegt vor. Der Radverkehr wird stadtauswärts über einen Schutzstreifen und stadteinwärts über einen separaten Radweg bis zur Straße Auf dem Plue und weiter durch die Tempo 30-Zone Auf dem Plue / Rosenweg geführt. Im Bereich der Sackgasse Kirchstraße werden zudem Sharing-Angebote, Elektroladesäulen und Behindertenparkplätze angelegt. Die Planung berücksichtigt auch die vielfach von den Bürger*innen genannte unzureichende Querbarkeit der Adenauerallee in Höhe der Altstraße. In der Zwischenzeit wurde die Trassenführung der Fernwärmeleitung festgelegt. Diese soll durch die Linterstraße verlaufen, dazu ist eine intensive Projektabstimmung notwendig. Auch wenn die Phasen der Beteiligung bereits abgeschlossen waren, wurden im Zuge dieses Konzeptes von der Anwohnerschaft noch einmal Bedenken zur Führung der RVR durch das Wohngebiet auf dem Plue genannt. Aufgrund der Resonanz in der Bürgerschaft und der Aktualität des Themas findet sich diese Maßnahme hier nachrichtlich wieder. Durch die umfangreichen Leitungsarbeiten der Regionetz im Zuge der Fernwärmeverlegung in der Fahrbahn wie auch in den Nebenanlagen ergeben sich potenziell neue Möglichkeiten die Verkehrsführung zwischen Adenauerallee und Sittarder Straße anzupassen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für den Nahverkehr als überdurchschnittlich hoch einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Zu den Kosten können keine Aussagen getroffen werden, es wird auf die Ausschreibung der Ausführungsplanung verwiesen.

Mögliche Förderzugänge

Beteiligte

- FB 68
- Versorger

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Nach derzeitigem Zeitplan ist vorgesehen, dass die Umsetzung der Fernwärmetrasse bis Ende 2028 erfolgt.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Beteiligungen und abgeschlossener Planungen muss auf die Fernwärmeplanung Rücksicht genommen werden, deswegen wird die Priorität als folgendermaßen bewertet:

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	----------------------	-------------

hoch

26 Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Höhe Grundschule Forster Linde bis Schopenhauerstraße



Abb. 66: Seitenraum am Knotenpunkt Linterstr./Schopenhauerstr.

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

24

Kurzbeschreibung

Forst hat anknüpfend an die klassifizierte Straßen zur Erschließung des Stadtteils vornehmlich Wohn- und Erschließungsstraßen mit Tempo 30 innerhalb der einzelnen Siedlungsgebiete. Einzig die Schopenhauer Straße beinhaltet als nicht klassifizierte Straße Tempo 50. Diese fungiert als Schulweg zur Grundschule Forster Linde und erstreckt sich von der Trierer Straße, bis sie an am groß dimensionierten Knotenpunkt auf die Linterstraße trifft. Die Schopenhauerstraße hat trotz Tempo 50 keine Radverkehrsanlagen. Die Kreisstraße K35 (Linterstraße) mit Tempo 50 erfährt durch die anstehenden Planungen zukünftig große Veränderungen im Straßenraum (vgl. 24). Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung zur Linterstraße wurde auch der Wunsch von Tempo 30 auf der Linterstraße geäußert, was eine Umwidmung der Linterstraße zur Folge hätte. Eine Prüfung der Situation soll nach dem Umbau erfolgen. Für die Zwischenzeit wird empfohlen, auf der Schopenhauerstraße Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Anlage von Radverkehrsanlagen zu prüfen. Grundsätzlich sollen die Schulwege gesichert über die LSA an der Linterstraße erfolgen. Aufgrund der hohen Resonanz in der Bürgerbeteiligung wird empfohlen, die Einrichtung einer Querungshilfe über die Linterstraße auf Höhe des Knotenpunkts Schopenhauerstraße für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu prüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Schulwegesituation als hoch einzuordnen.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Verortung



Voraussichtliche Kosten

- Die Kosten der Prüfaufträge werden in der Summe als niedrig eingeschätzt.
- Zu einer eventuellen Umwidmung können keine Aussagen getroffen werden.

niedrig	mittel	hoch
----------------	--------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Abhängigkeit von Maßnahme 24 handelt es sich um eine langfristige Planung.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	---------------	--------------------

Mögliche Förderzugänge

- Förderinitiative Fußverkehr
- FöRi-kom-Stra
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität

Beteiligte

- FB 68/200
- FB 68/400

mittel

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

27 Neuorganisation des Verkehrsraums am Knotenpunkt Albert-Maas-Straße / Schwalbenweg (Quartiersmitte Schönforst)



Abb. 67: Knotenpunkt an der Grundschule Schönforst

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

2 3 8
10 12 15

Stadtteilperspektive

SF1

Kurzbeschreibung

Der Knotenpunkt Albert-Maas-Straße / Schwalbenweg ist ein zentral gelegener Ort in Schönforst und gleichzeitig eine Gemengelage mit hohem Konfliktpotenzial für Fuß- und Radverkehr. Im Bereich des Knotenpunkts liegen die Grundschule Schönforst, die evangelischen Freikirche, sowie Anschluss an das nahverkehrliche Wegenetz und der Bolzplatz. Im Sinne der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Nahbereich von Schulen sowie den Ausbaustandards von Haltestellen und der Priorisierung der Knotenpunkte im Sinne der Quartiersmitte Schönforst, wird eine gesamtheitliche Umgestaltung des Knotenpunkts empfohlen. Das schließt den Vorschlag der Anhebung der Fahrbahndecke oder Markierung des Mittenbereichs sowie die Qualifizierung der Barrierefreiheit und der Wegeföhrung für den Nahverkehr ein. Eine Reduktion der Flächen für den ruhenden Verkehr ist im Sinne der Quartiersmitte als Platzraum anzustreben. Darüber hinaus eignet sich der Standort durch seine Zentralität, um Flächen der Sharing-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und somit eine Mobilstation für den Nahverkehr zu etablieren (vgl. 13). Die aufgezeigten verkehrlichen Maßnahmen fließen in die Ausarbeitung der Maßnahme zur Stadtteilperspektive SF1 ein.

Mittelfristig wird empfohlen, die Haltestelle Schwalbenweg barrierefrei auszubauen und die Lage der Haltestelle zu überprüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Schulwegesituation und der Barrierefreiheit der Haltestellen als hoch einzuordnen.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Verortung



Voraussichtliche Kosten

- Durch die gesamtheitliche Maßnahme werden die Baukosten in der Summe als hoch eingeschätzt.

niedrig	mittel	hoch
---------	--------	-------------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Komplexität einer integrierten Maßnahme in Bezug zu einer Quartiersmitte handelt es sich um eine langfristige Planung.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	---------------	--------------------

Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr
- FöRi Nachhaltige städtische Mobilität

Beteiligte

- FB 61/500
- FB 68/200
- FB 68/300
- ASEAG

hoch

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

28 Umgestaltung Sackgasse Drosselweg



Abb. 68: Gehwegende Drosselweg in Richtung Madrider Ring

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

2

Stadtteilerperspektive

FL.02

Kurzbeschreibung

Der Drosselweg ist eine Wohnstraße und verläuft parallel zur Trierer Straße durch Schönforst. Am westlichen Ende befindet sich eine Sackgasse hin zum Autohaus, während er sich in östlicher Richtung entlang des Geländes der ehem. Burg Schönforst bis zum Knotenpunkt an der Trierer Straße erstreckt. Westlich der Albert-Maas-Straße in Richtung Autohaus ist sie als Sackgasse ausgebaut und hat eine Fahrbahnbreite von ca. 6 m. Das Parken erfolgt heute auf der nördlichen Straßenseite auf einem baulich angelegten Parkstreifen. Gegenüber wird auf der Fahrbahn geparkt. Durch die Anwohnerschaft und durch die Mitarbeitenden der angrenzenden Gewerbebetriebe ist der Parkraum stark nachgefragt, aufgrund der Restfahrbahnbreite kommt es zu Konflikten. In einzelnen Abschnitten ist zudem kein Gehweg vorhanden. Im östlichen Bereich gibt es in Zusammenhang mit der langfristigen Nutzung der ehem. Burg Schönforst Aufwertungspotenzial. Ziel ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Einrichtung einer Nachbarschaftszone mit geschwindigkeitsdämpfenden Ausstattungselementen, Grünelementen und baulichen Anlagen zum Aufenthalt. Dies soll zu einer Attraktivierung des Entrées der ehem. Burg beitragen und kommt daher bei einer Entwicklungsperspektive zum Tragen.

Der Eingang des Drosselwegs kann ebenfalls durch Verbreiterung der Nebenanlagen und Instandsetzung der Fahrbahndecke oder auch von einer Sperrung des Drosselwegs für den Durchgangsverkehr aufgewertet werden und ist daher das strategische Bindeglied zwischen ehem. Burg Schönforst und zur Maßnahme 29 sowie FL.02.

Es wird die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie die Prüfung hinsichtlich einer durchgängigen Gehwegerschließung im westlichen Bereich des Drosselwegs empfohlen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist als mittel einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die geringen Kosten für eine Beschilderung und einen Prüfauftrag für einen Gehwegausbau werden die Baukosten in der Summe als niedrig eingeschätzt.

niedrig	mittel	hoch
----------------	--------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der kurzfristigen Umsetzbarkeit einer neuen Parkordnung handelt es sich um eine kurzfristig zu sehende Planung

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

Mögliche Förderzugänge

- Förderinitiative Fußverkehr
- FöRI Nachhaltige städtische Mobilität
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/500

hoch

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

Umfeldaufwertung Schönforstwinkel

29



Abb. 69: Wohnumfeld in Sackgasse Schönforstwinkel

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu Mobilitätskonzept

2

Kurzbeschreibung

Die Straße Schönforstwinkel ist eine Privatstraße, bildet die südliche Verlängerung des Drosselwegs und verläuft parallel zum Areal der ehem. Burg Schönforst. Sie endet in einer Sackgasse und erschließt zusätzlich die rückwärtig liegenden Gebäude Schönforstwinkel Nr. 7a und 7b und hat keinen Aufgang zum Spielplatz Lerchenweg. Die Gehwege sind schmal und werden punktuell durch die Treppenanlagen zu den Wohngebäuden eingeengt. Außerdem sind im Straßenraum keine Baumbeete vorhanden. Auf der südlichen Straßenseite befindet sich ein baulich angelegter Parkstreifen. Zudem wird auf der gegenüberliegenden Seite am Fahrbahnrand geparkt. Dadurch wird die Restfahrbahn stark eingeengt und es kommt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Der Zustand des gesamten Bereichs Drosselweg, Schönforstwinkel und der ehem. Burg Schönforst ist mangelhaft, sodass dieser im Zuge der Stadtteilerperspektive in baulicher als auch in verkehrsräumlicher Hinsicht integriert aufgewertet werden soll.

Ziel ist es, den Fußverkehr in diesem Wohnweg möglichst barrierearm und verkehrssicher zu gestalten. Daher wird eine Prüfung der Aufwertung und Neustrukturierung des Straßenraums und Neuordnung des ruhenden Verkehrs empfohlen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund des Wegenetzes für Fuß- und Radverkehr sowie für die Barrierefreiheit als hoch einzuordnen

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	--------	-------------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die notwendige Erhaltung der Verkehrssicherheit und die Baukosten werden die Kosten in der Summe als hoch eingeschätzt.

niedrig	mittel	hoch
---------	--------	-------------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Vor- und Ausführungsplanung eines Straßenraumentwurfs handelt es sich um eine langfristige Planung.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	---------------	--------------------

Mögliche Förderzugänge

- Förderinitiative Fußverkehr
- FöRI-kom-Stra
- FöRI Nachhaltige städtische Mobilität

Beteiligte

- FB 61/500
- FB 68/300
- FB 68/500

mittel

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

30 Stärkung Wegeverbindung Forster Linde und Schönforst über Schönforststraße



Abb. 70: Gehweg Schönforststr. In Richtung ehem. Burg Schönforst

Kurzbeschreibung

Die Schönforststraße in Verlängerung des Drosselwegs verbindet die Quartiersmitte Forster Linde und die ehem. Burg Schönforst miteinander, die auf einer Sichtachse von Südwest nach Nordost über die Trierer Straße liegen. Langfristig soll die ehem. Burg Schönforst und die Aufwertung des Knotenpunkts Schönforststraße / Linterstraße im Zusammenhang mit der Quartiersmitte und der Anbindung an die Rad-Vorrang-Route Brand für die Bürgerschaft entwickelt werden. Vor diesem Hintergrund soll die Schönforststraße und der Drosselweg bis zur ehem. Burg Schönforst als Fußgängerachse gestärkt werden, indem sie hinsichtlich Barrierefreiheit, Ausstattungselementen für den Fußgängerverkehr sowie zusätzlichen Grünelementen aufgewertet wird. Auch wird eine Ausweitung der Grünzeiten am Knotenpunkt Schönforststraße/ Trierer Straße empfohlen, um die Qualität der Fußgängerachse zu erhöhen. Die bestehenden Nebenanlagen sind durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt, daher wird auch eine Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs notwendig.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Verknüpfung der Teilräume für den Nahverkehr als mittel einzuordnen.



Voraussichtliche Kosten

- Durch den notwendigen die Baukosten zur Umgestaltung des Straßenraums werden die Baukosten in der Summe als mittelhoch eingeschätzt.



Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Hinsichtlich der Maßnahmen aus der Stadteilerspektive handelt es sich um eine langfristige Planung.



Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

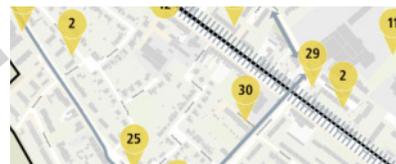
Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu

Stadteilerspektive

SF5

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

Beteiligte

- FB 68/200
- FB 68/500
- FB 36

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:



Grünes Wegenetz Schönforst



Abb. 71: Fußwegeverbindung in Schönforst

Kurzbeschreibung

Den Teilraum Schönforst durchziehen viele unterschiedliche Wege und Straßen. Eine Besonderheit sind die bereits bestehenden Gehwege, die dem Fußverkehr „Schleichwege“ abseits der befahrenen Straßen bieten und das Potenzial haben, das gesamte Quartier attraktiv für den Fußverkehr zu erschließen. Von der Quartiersmitte (vgl. SF.01) ausgehend führt ein Weg vom Schwalbenweg zur Engelbertstraße. Von dort aus besteht die Möglichkeit auf der östlichen Seite des ehem. Burggeländes zum Spielplatz Lerchenweg und zur Reinhardstraße zu gelangen. Von der Reinhardstraße führt ein Gehweg zwischen Sonnenscheinstraße und Kettelerstraße bis zu dem Spiel- und dem Bolzplatz Bodelschwingstraße. Zwischen den Spielflächen liegt die Bodelschwingstraße. Bei der notwendigen Querung ergeben sich Gefahrenpotenziale, die es bei der Ausgestaltung des Wegenetzes zu beheben gilt. Im Nord-Süd-Verlauf führt außerdem ein Gehweg parallel zur Reinhardstraße am Sportplatz des VfR Forst vorbei. Somit sind bereits Wege für den Fußverkehr in Schönforst vorhanden. Ziel ist die Schaffung eines grünen, verkehrssicheren Wegenetzes mit Lückenschluss und Aufwertung des Wegenetzes. Dabei soll auch die Anbindung der Grünflächen am Goldammerweg und am Aachener Stadtbetrieb (vgl. SF11) eingebunden werden. Perspektivisch sollen durch die Öffnung des Areals der ehem. Burg Schönforst weitere Durchlässigkeiten für den Fuß- (und Rad-)verkehr geschaffen werden (vgl. SF.05). Die Wegedecken sollen geprüft und Stolperfallen behoben werden. Außerdem soll die fehlende Beleuchtung, und neue Standorte für Bänke, Mülleimer (mit Hundekotbeuteln) sowie auch eine Beispielbarkeit der Wegeverbindungen geprüft werden (vgl. Ü.28).

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Barrierefreiheit und im Sinne der Nahmobilität als hoch einzuordnen.



Voraussichtliche Kosten

- Durch notwendige kleinere bauliche Anpassungen sind die Baukosten eher als niedrig einzuordnen.



Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Es handelt sich um eine mittelfristige Planung.



Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu

Mobilitätskonzept

10 11

Stadteilerspektive

Ü.28 SF.03

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/500

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:



32 Neuregelung des Verkehrsraums am Knotenpunkt Reinhardstraße / Neuenhofstraße



Abb. 72: Knotenpunkt Reinhardstraße / Neuenhofstraße

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Der Stadtteil Schönforst verfügt über keine direkte Anbindung an den überregionalen Vennbahnweg östlich der Neuenhofstraße. Für eine gesicherte Querung der stark befahrenen Neuenhofstraße müssen der Fuß- und Radverkehr die ca. 150 m entfernte lichtsiganlgesteuerte Querung am Madrider Ring nutzen. Dennoch gibt es Personen, welche die Neuenhofstraße zwischen dem Zubringerweg der Vennbahn (Nord) und Richtung Reinhardstraße (Süd) derzeit ungesichert queren.

Die Verwaltung hat in einem ersten Schritt die Notwendigkeit einer Querung in diesem Bereich geprüft und empfohlen. Die Ergebnisse wurden 2022 in der Politik vorgestellt. Daraufhin wurde die Verwaltung mit der weiterführenden Erarbeitung der Grundlagen und Planung beauftragt. Diese wird mittelfristig in den politischen Gremien vorgestellt.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Nahmobilität und die Verbindungsfunktion als überdurchschnittlich hoch einzuordnen.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die erforderlichen Vorplanungen wie Verkehrszählung, Entwurfsplanung, Ausführungsplanung sind die Kosten als mittelhoch anzusetzen.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund des bereits lange kommunizierten und anhaltenden Bedarfs sollte die Maßnahme kurzfristig umgesetzt werden.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- Förderinitiative Fußverkehr, Fördergegenstand: Umgestaltung von Knotenpunkten oder Querungseinrichtung, maximale Förderquote 75 %
- FöRi kom-Strä, Fördergegenstand: Fußgängerüberweg, maximale Förderquote 70 %

Beteiligte

- FB 68/200
- FB 68/400
- FB 68/500

hoch

Einschätzung zur Priorisierung

- Diese Maßnahme hat das Potenzial, schnellstmöglich umgesetzt zu werden.
- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

33 Grüne Achse Driescher Hof



Abb. 73: Fußwegeverbindung in Driescher Hof

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Diese Maßnahme umfasst mehrere freiräumliche Vorhaben rund um den zentral gelegenen Grünzug in Driescher Hof, welche die grüne Vernetzung innerhalb des Quartiers hervorheben und darüber hinaus die Erreichbarkeit der Quartiersmitte Driescher Hof erhöhen sollen.

In erster Linie geht es um eine Verbesserung der Zugänglichkeit des Grünzugs von der Wohnbebauung der Stettiner Straße aus, die in Form von Wohnumfeldmaßnahmen und Gewährleistung von Barrierefreiheit ermöglicht werden sollen. Das Neubaugebiet Grauenhofer Weg / Stettiner Straße soll ebenfalls durch eine klare Beschilderung und direkte Führung mittels des Grünzugs an die Quartiersmitte angebunden werden, um die Vernetzung der Grünräume und die Identifikation mit der Quartiersmitte zu verdeutlichen.

Darüber hinaus verfügt der Driescher Hof über Freiräume in direkter Umgebung, deren Anbindung durch Beschilderungen und Qualifizierung von Wegeverbindungen hervorgehoben werden kann. Die Anbindung an die südlichen Freiräume können somit von der Quartiersmitte Driescher Hof aus besser ermöglicht werden.

Es wird empfohlen, die bestehenden Wegeverbindungen inklusive etwaiger Beschilderungen und der Qualität der Wegedecken zu prüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist durch die Wichtigkeit für die Vernetzung von Gehwegen und der Erhöhung der Barrierefreiheit als mittel einzuordnen.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Die Kosten wer Aufwertung und Beschilderung werden in der Summe als mittelhoch eingeschätzt.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Öffentlichkeitswirksamkeit und Relevanz für das Alltagshandeln der Anwohnerschaft handelt es sich um eine kurzfristige Planung.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

Verortung



Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

Beteiligte

- FB 36
- FB 68/200

hoch

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

Querverweise zu

Mobilitätskonzept

- 10
- 11

Stadteilerspektive

DH.06

34 Verbesserung der Querbarkeit Königsberger Straße (Quartiersmitte Driescher Hof)



Abb. 74: Vorgezogener Seitenraum gegenüber der Johannstraße

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu

Stadtteilerspektive

DH.01 DH.04

Kurzbeschreibung

Die Königsberger Straße ist eine viel befahrene und wichtige Achse im Zentrum von Driescher Hof, an der viele Ziele wie Versorgungseinrichtungen und soziale Einrichtungen liegen. Daher gibt es überdurchschnittlich hohen Fußgängerverkehr und trotz Tempo 30-Regelung hohe Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Sie wird darüber hinaus von der Rad-Vorrang-Route Brand gekreuzt. Besonders an der Ecke Johannstraße in Richtung REWE ist die Überquerungssituation verbesserungswürdig. Die Themen Einsehbarkeit und Verkehrssicherheit wurden in den Bürgerbeteiligungen häufig thematisiert, es liegt bereits ein Prüfauftrag aus der Politik dazu vor. Im Sinne der Entwicklung und Aufwertung der Quartiersmitte Driescher Hof bietet sich die Entwicklung eines Mittelstreifens von der Johannstraße bis Danziger Straße an, so wie er auch schon vor der OT D-Hof in bepflanzter Form Bestand hat. Dieser könnte nach Bedarf abwechselnd in Form von Querungshilfen, überfahrbaren Abbiegestreifen und Grünelementen eingeteilt werden. Die Straßenraumteilung hat durch obsoletere Abbiegestreifen größtenteils bereits eine ausreichende Breite, sodass der Seitenraum in seiner Form bestehen kann. Dies würde zukünftige Nutzungen des öffentlichen Raums und den Stellenwert einer Quartiersmitte stark erhöhen. Kurzfristig wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Prüfauftrag einer Einrichtung einer Querungshilfe auf Höhe Johannstraße empfohlen. Gleichwohl wird ebenfalls empfohlen, die Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelungen durch entsprechende Markierung von Haifischzähnen zu prüfen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Quartiersmitte als hoch einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die Planungs- und Baukosten sowie der vorplanerische Aufwand der großen Lösung werden die Kosten je nach Wahl als mittelhoch bis hoch eingeschätzt.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund von Verkehrssicherheit und Relevanz für die Anwohnerschaft handelt es sich um eine kurzfristige Planung. Zur langfristigen Option können noch keine Aussagen getroffen werden.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
--------------------	---------------	-------------

Mögliche Förderzugänge

- Förderinitiative Fußverkehr
- FöRi-Nah
- FöRi-kom-Strä

Beteiligte

- FB 68/200
- FB 68/400
- FB 68/500
- FB 36

hoch

35 Lärmschutzwand A44

35



Abb. 75: Blick auf die A44 in Richtung Düsseldorf

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Querverweise zu

Mobilitätskonzept

16

Stadtteilerspektive

DH.10

Kurzbeschreibung

Das Siedlungsgebiet Driescher Hof liegt in nächster Nähe zur Autobahn A44 in Richtung Düsseldorf und Lüttich. Der Autobahnlärm ist trotz des Grüngürtels von Grillwiese und Kleingartenanlage seit langem bei >65 - 70 dB(A) und hat entsprechende Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohnenden. Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einen Wandneubau zur Reduktion der Beeinträchtigung des Autobahnlärms an der westlichen Seite der Autobahn. Die Planungen bestehen schon länger, sie sind zur Zeit in Abstimmung mit der Autobahn GmbH des Bundes. Die Maßnahme muss dem Ersatzneubau der Autobahnbrücke über die Trierer Straße untergeordnet werden. Die Maßnahme wird in diesem Konzept nachrichtlich übernommen und somit gleichzeitig in ihrer Relevanz hervorgehoben, da für die Bürgerschaft das Thema Lärm eine hohe Priorität beinhaltet.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist als unbedeutend einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch die Akteure und die Baukosten werden die Baukosten in der Summe als hoch eingeschätzt.

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH und den zu erwartenden Bauzeiten handelt es sich um eine langfristige Planung.

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	---------------	--------------------

Mögliche Förderzugänge

Beteiligte

- FB 68/500
- Autobahn GmbH

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

36 Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang Grauenhofer Weg



Abb. 76: Grauenhofer Weg in Blickrichtung Arlingtonsiedlung

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Der Grauenhofer Weg ist eine Straße an der südlichen Grenze des Betrachtungsraums, welche von Brand kommt und in die Linterstraße (K35) mündet. Er verbindet die Stadtbezirke Aachen-Brand und Aachen-Forst. Zu einem großen Teil wird er außerhalb der Ortsgrenzen Aachen geführt. Sie wird vor allem durch ihre abkürzende Funktion zwischen den Siedlungsgebieten stark vom Kfz-Verkehr genutzt. Beide Seiten der Straße weisen eine flache bis abfallende Topographie und weitestgehend dichte Bepflanzung mit hohem Baumbestand auf, welcher nah am Fahrbahnrand steht. Die Straße hat einen fahrbahnbegleitenden Gehweg auf der nördlich gelegenen Seite mit zu geringer Regelbreite. Durch die bestehenden und neu geplanten Wohngebiete im östlichen Teil des Grauenhofer Wegs einerseits und dem Alltagsziel der sozialen Einrichtungen der Forster Linde andererseits und der Nutzung als Schulweg ist mit einem zusätzlichen Anstieg der Nutzungen zu rechnen. Zur Gehwegverbreiterung ist Grunderwerb notwendig. Eine Einigung dazu konnte bisher nicht herbeigeführt werden. Ziel ist die Ertüchtigung der Nebenanlagen für den Fuß- und Radverkehr zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer ausreichenden Breite nach dem aktuellen Stand der Technik.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Verbesserungen für die Schulwegesituation als hoch einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch den notwendigen Grunderwerb und die Baukosten werden die Baukosten in der Summe als mittelhoch eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

Beteiligte

- FB 68/200
- FB 68/500

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der Klärung der Eigentumsverhältnisse handelt es sich um eine mittel- bis langfristige Planung.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	----------------------	-------------

Gestaltung und Angebotsergänzung Trierer Platz

37



Abb. 77: Trierer Platz

Zielbeitrag zu den Handlungsfeldern

- Netzbezogene Maßnahmen
- Ausbaustandards und Ausstattung von Verkehrsanlagen
- Mobilitätsverknüpfungspunkte
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur

Zielbeitrag zu den Verkehrsmitteln

Fuß	Rad
ÖPNV	PKW

Kurzbeschreibung

Der Trierer Platz ist ein von der Trierer Straße und der Neuhausstraße angebundener öffentlicher Platzraum, zur Hälfte umrandet von Wohnbebauung mit Erschließungsstich und Parkständen. Zur anderen Seite hin gibt es weitere Parkplätze, gegenüberliegend die Bushaltestelle Neuhausstraße, mit einem gering dimensioniertem Wartebereich. Zusammen mit dem hohem Baumbestand und weiterer technischer Infrastruktur (Trafo-Haus) führt dies zu einem unsortierten Raum mit vielen Barrieren. Durch die starke Parkraumauslastung ist die Aufenthaltsqualität gering und ein großes Thema bei den Anwohnenden. Im Zuge des Forschungsprojektes „Lebenswerte Straßen“ wurde durch das Planungsbüro MUST und dem Wuppertal Institut eine erste visualisierende Idee zur Umgestaltung in Hinblick auf die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz entworfen. Darüber hinaus wurde ein Quartiersfest veranstaltet und für vier Wochen zwei Parkbuchten mit Stadtmobiliar vom Zukunftsnetz Mobilität NRW aufgebaut. Ziel ist es, den Trierer Platz in seiner Funktion als öffentlichen Raum in Wert zu setzen und trotz bestehender verkehrlicher Funktionen die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit in Verbindung mit der Bushaltestelle und der Geschäftszeile sowie mit dem gegenüberliegenden Brilluxgelände zu qualifizieren. Daher wird ein Prüfauftrag zur Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs auf dem Platz, die Umnutzung der bisherigen Flächen, die Neuorganisation des Wartebereichs der Haltestelle inklusive Herstellung der Barrierefreiheit an der Haltestelle sowie die Anlage einer Mobilstation mit Carsharing und E-Ladestationen empfohlen.

Verkehrssicherheitsaspekt

- Der Einfluss auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Gemengelage am Trierer Platz als hoch einzuordnen.

Verortung



niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Voraussichtliche Kosten

- Durch werden die integrierte Maßnahme und baulichen Anpassungen werden die Kosten in der Summe als hoch eingeschätzt.

Mögliche Förderzugänge

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderinitiative Fußverkehr

Beteiligte

- FB 68/300
- FB 68/500
- FB 36

niedrig	mittel	hoch
---------	---------------	------

Zeithorizont bis zur Umsetzung

- Aufgrund der bereits angestoßenen Entwürfen und der aktiven Öffentlichkeitsarbeit auf dem Platz, aber auch den erforderlichen Vorplanungen handelt es sich um eine mittelfristige Planung.

Einschätzung zur Priorisierung

- Aufgrund der vorangegangenen Einschätzungen wird die Priorität folgendermaßen bewertet:

hoch

kurzfristig	mittelfristig	langfristig
-------------	----------------------	-------------

Maßnahmenübersicht

Ort	Nr.	Maßnahmentitel	Zeithorizont			Priorität		
			kurz	mittel	lang	niedrig	mittel	hoch
Raumübergreifende Maßnahmen	1	Neuorganisation des ruhenden Verkehrs						
	1.1	Neuorganisation des ruhenden Verkehrs: Wegnahme Gehwegparken Clermontstr.						
	2	Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs						
	3	Förderung des Ausbaus der Elektromobilitätsladeinfrastruktur						
	4	Verkehrserziehung im Sinne des Umweltverbunds						
	5	Betriebliches Mobilitätsmanagement für den Umweltverbund						
	6	Bewerbung des Regelangebots der Buslinie 10						
	7	Bedarfsgerechte Verbesserung des ÖPNV-Angebots						
	8	Ausbaustandards von Haltestellen						
	9	Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrsführung an Haltestellen						
	10	Verbesserung der Übergänge zwischen den Fahrbahnen und Wegen des nicht-motorisierten Verkehrs						
	10.1	Verbesserung der Wegebeziehungen: Sackgasse Auf Krummerück						
	10.2	Verbesserung der Wegebeziehungen: Goldammerweg						
	11	Qualifizierung der straßenunabhängigen Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr						
	12	Installation von Fahrradabstellanlagen und Angeboten für free-floating-Flächen						
UF	13	Ausbau von Sharing-Infrastruktur und Service-Angeboten						
	14	Qualifizierung des Seitenraums der Trierer Straße						
	15	Prüfung von Eltern-Haltestellen und Walking-Bus-Angeboten						
	16	Lärmschutz auf der Trierer Straße und Madrider Ring / Adenauerallee						
	17	Aufwertung der Mataréstraße (Quartiersmitte Unterforst)						
	18	Aufwertung der Zeppelinstraße (Quartiersmitte Unterforst)						
	19	Anbindung Spielplatz Trierer Straße						
	20	Stärkung der Verbindung zwischen Unterforst und Schönforst						
	21	Wegweisung zum Skatepark						
	22	Stärkung der Führung und Erkennbarkeit des Vennbahnwegs im Bereich Bf. Rothe Erde						
AF	23	Mobility Hub am Bahnhof Rothe Erde						
	24	Umgestaltung der Unfallhäufungsstelle Fahrradstraße Altstraße / Schönrahtstraße						
FL	25	Umsetzung Ausführungsplanung Rad-Vorrang-Route im Abschnitt Linterstraße zwischen Adenauerallee und Schopenhauerstraße						
	26	Prüfung Tempo 30 auf Schopenhauerstraße und Linterstraße zwischen Adenauerallee und Schule Forster Linde						
SF	27	Neuorganisation des Verkehrsraums am Knotenpunkt Albert-Maas-Straße / Schwalbenweg (Quartiersmitte Schönforst)						
	28	Umgestaltung Sackgasse Drosselweg						
	29	Umfeldaufwertung Schönforstwinkel						
	30	Stärkung Wegeverbindung Forster Linde und Schönforst über die Schönforststraße						
	31	Grünes Wegenetz Schönforst						
DH	32	Neuregelung des Verkehrsraums am Knotenpunkt Reinhardstraße / Neuenhofstraße						
	33	Grüne Achse Driescher Hof						
	34	Verbesserung der Querbarkeit Königsberger Straße (Quartiersmitte Driescher Hof)						
	35	Lärmschutzwand A44						
	36	Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang Grauenhofer Weg						
	37	Gestaltung und Angebotsergänzung Trierer Platz						

4.2. Erläuterungen zur Umsetzung

Die nebenstehende Übersicht fasst die Einschätzungen zu Prioritäten und Zeithorizonten bis zur Umsetzung zusammen. Hierbei wird deutlich, welche Maßnahmen erhöhte Priorität aufweisen und auch ob sie entsprechend kurzfristig oder vielmehr langfristig umzusetzen und einzuplanen sind.

Im Sinne der Stadtteilperspektive sind viele der vorherig erläuterten Maßnahmen als integrierte Gesamtmaßnahmen durchzuführen. Darüber hinaus gibt es aber auch kurzfristig umzusetzende Maßnahmen.

Darunter fallen vor allem Maßnahmen, die im alltäglichen Verwaltungshandeln durchzuführen sind und entsprechend bereits kontinuierlich laufen. Durch dieses Konzept sollen die aus der gesamtstädtischen Zielsetzung abgeleiteten Bedarfe, im Sinne dieses kontinuierlichen Verwaltungshandeln hervorgehoben und für Forst verdeutlicht werden. Dazu gehören unter anderem die Prozesse von Aufbau von Abstellanlagen, barrierefreiem Ausbau von Haltestellen und Kommunikationsmaßnahmen. Aus den Bedarfen haben sich auch weitere Maßnahmen ableiten lassen, die über die Wiederherstellung eines Standards hinaus eine hohe Sichtbarkeit und einen hohen Wirkungsgrad in der Bevölkerung aufweisen können. Dadurch könnte hervorgehoben und gezeigt werden, dass bereits kurzfristig auf die Bedarfe der Bevölkerung reagiert wird.

Mit Maßnahmen, die ohne Förderung aus dem laufenden Geschäft oder mit alternativer Finanzierung umgesetzt werden können, kann der Bevölkerung auch kurzfristig signalisiert werden, dass auf die im Rahmen der Beteiligung formulierten Aspekte eingegangen wird. Diese Maßnahmen sind insbesondere im Zusammenhang mit Maßnahmen anderer Fachbereiche zu prüfen und bei Bedarf entsprechend zu bündeln. Darüber hinaus bietet es sich an, Fachbereiche für eine ganzheitliche Planung mit einzubeziehen.

- Verkehrserziehung im Sinne des Umweltverbunds (Nr. 4)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement für den Umweltverbund (Nr. 5)
- Verbesserung der Wegebeziehungen: Sackgasse Auf Krummerück (10.1)
- Verbesserung der Wegebeziehungen: Goldammerweg (10.2)
- Wegweisung zum Skatepark (Nr. 21)
- Stärkung der Führung und Erkennbarkeit des Vennbahnwegs im Bereich Bf. Rothe Erde (Nr. 22)
- Umgestaltung Sackgasse Drosselweg (Nr. 28)
- Neuregelung des Verkehrsraums am Knotenpunkt Reinhardstraße / Neuenhofstraße (Nr. 32)
- Verbesserung der Querbarkeit Königsberger Straße (Quartiersmitte Driescher Hof) (Nr. 34)

4.3. Weitere Umsetzungshinweise

Neben den Aussagen zu Prioritäten und möglichen Umsetzungshorizonten sollen abschließend noch einige allgemeine Hinweise zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Forst gegeben werden. Hierbei ist die Einbettung des Konzeptes in den Gesamtzusammenhang der Stadtteilperspektive Forst von besonderer Bedeutung.

Umsetzungssteuerung

Über das Team Mobilitäts- und Verkehrskonzepte des Fachbereichs 68 war die Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes eng in die Stadtteilperspektive Forst eingebunden, die im Fachbereich 61 verankert war. So konnte gewährleistet werden, dass die verkehrlichen und mobilitätsbezogenen Belange intensive Berücksichtigung bei der Bestandsanalyse, Strategieentwicklung und dem Maßnahmenkonzept fanden. Umgekehrt steuerte der intensive Dialog- und Beteiligungsprozess im Zuge der Stadtteilperspektive wertvolle Hinweise für das Mobilitätskonzept bei. Um diese integrierte Betrachtungsweise auch in der Umsetzungsphase zu gewährleisten, wird weiterhin die regelmäßige Einbindung des Teams Mobilitäts- und Verkehrskonzepte in die Steuerungsgruppe der Stadtteilperspektive empfohlen.

Qualitätssicherung

Die Einbindung des Teams Mobilitäts- und Verkehrskonzepte in die Steuerungsgruppe der Stadtteilperspektive wird auch vor dem Hintergrund der Qualitätssicherung für hilfreich erachtet. Bei der hier angesprochenen Qualitätssicherung steht weniger die bauliche oder technische Qualität im Blickpunkt, sondern die Gewährleistung der integrierten Betrachtungsweise während der Umsetzung von zum Beispiel straßenbaulichen oder verkehrstechnischen Maßnahmen. Die in diesem Konzept beschriebenen Maßnahmen und beispielhaften Umsetzungen stellen durchweg Mehr-Ziel-Projekte dar und sind oftmals eingebettet in städtebauliche Maßnahmenbündel, wie sie in der Stadtteilperspektive beschrieben sind. Dieser „erwartete“ Zielbeitrag zur Stadtteilentwicklung Forst ist auch bei der planerischen Konkretisierung und Umsetzung der „Verkehrsinfrastruktur“ zu beachten.

Monitoring und Evaluation

An die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sind nicht so verbindliche Vorgaben zum Monitoring und zur Evaluation gerichtet wie an Stadterneuerungsmaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung. Dennoch empfiehlt es sich auch im Sinne der vorgenannten Qualitätssicherung, den Umsetzungsprozess in das Monitoring und die Evaluation der

Abb. 78: Tabelle zur Übersicht der Maßnahmen (rechts)

Stadtteilperspektive einzubinden (vgl. hierzu Stadtteilperspektive Zukunft Forst, Kapitel 6.4). Hierbei werden einerseits zahlreiche quantitative Aspekte – insbesondere bezüglich Klimaschutz und Klimafolgenanpassung – bewertet, die für verkehrliche und mobilitätsbezogene Maßnahmen von hoher Relevanz sind. Andererseits sollte auch der qualitative Zielbeitrag der Maßnahmen nicht aus den Augen verloren werden, um den integrierten Entwicklungsanspruch regelmäßig zu überprüfen und im Rahmen der Maßnahmenumsetzung bei Bedarf nachzusteuern.

Dialog und Beteiligung

Die Erstellung der Stadtteilperspektive und des Mobilitätskonzeptes wurde von einem intensiven Dialog- und Beteiligungsprozess begleitet, aus dem wertvolle Hinweise zum Handlungsbedarf, zur Entwicklungsstrategie und zum Maßnahmenprogramm hervorgegangen sind. Neben der Fachexpertise der Verwaltung und externer Planer*innen sollte auch weiterhin die „Alltags-Expertise“ der Bewohner*innen von Forst in den Umsetzungsprozess einbezogen werden, um den Bedürfnissen der Bevölkerung nachhaltig gerecht werden zu können. Informations- und Beteiligungsveranstaltungen im Zuge der Maßnahmenkonkretisierung, Informationsangebote rund um Baustellen, Beratungsangebote im Rahmen des Quartiersmanagements stellen nur einige Beispiele dar, wie der Dialog mit der Bevölkerung zielführend fortgeführt werden kann.

Quellen

- Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten, abrufbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten_1-1.pdf
- Gertec GmbH (o. J.): Quartiersanalyse Forst - Einwohnerzahl.
- Gertec GmbH (o. J.): Quartiersanalyse Forst – Durchschnittsalter.
- Infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Aachen.
- Konrad, Kathrin, et al. (2015): Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden.
- Nobis, Claudia, et al. (2020): Städte in Bewegung Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten.
- Planersocietät (2023): Gesamtkonzept Quartiersparken, Stadt Aachen – Abschlussbericht.
- Stadt Aachen (2015): Vision Mobilität 2050, abrufbar unter https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/_materialien_verkehr_strasse/verkehrskonzepte/vep/Vision-Mobilitaet-2050_Jun2015.pdf.
- Stadt Aachen (2018): Aachener Lärmkarten, abrufbar unter https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/umwelt/laerschutz_neu/03_umgebungslaerm/laermkarten/index.html.
- Stadt Aachen (2019): Entwurf Flächennutzungsplan Aachen* 2030.
- Stadt Aachen (2019): Begründung zum Flächennutzungsplan Aachen, abrufbar unter https://www.aachen.de/DE/download/fnp_aachen2013/abwaegung/FNP2030A_B-grEntw.pdf
- Stadt Aachen (2020): Mobilitätsstrategie 2030, Teil 1: Auftrag und Struktur. Verkehrsentwicklungsplanung Aachen.
- Stadt Aachen (2021): Lagebericht Mobilität 2021. Verkehrsentwicklungsplanung Aachen.
- Stadt Aachen (2022): Update zum Dritten Sozialentwicklungsplan. Eine integrierte Analyse der 60 Aachener Lebensräume.
- Stadt Aachen (2022): Sicherer Radverkehr - Teilstrategie Radverkehr der Mobilitätsstrategie 2030.
- Stadt Aachen (2024): Aachen in Zahlen, Juli 2021: Höhere PKW-Dichte an den Stadträndern Pkw-Dichte, abrufbar unter https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/aachen_profil/statistische_daten/aachen_zahlen/juli_2021/index.html



Aachen

2030

Stadt Aachen

Die Oberbürgermeisterin

Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

Fachbereich Mobilität und Verkehr

zukunft-forstdriescherhof@mail.aachen.de

www.aachen.de