



mob!DENKER

MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

---

## **MOBILITÄTSKONZEPT EILENDORF**

FÜR Eilendorf – MIT Eilendorf – DURCH Eilendorf

Stadt Aachen

ABSCHLUSSBERICHT

**mobildenker GmbH**

Birkenstraße 3g | 42799 Leichlingen

Telefon: 02175-6688090 | Fax: 02175-6688099

info@mobildenker.de | www.mobildenker.de

Geschäftsführer: Matthias Reintjes | Michael Boßhammer

Datum: 25.09.2024



# INHALT

<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>I</b>
<b>Anlass und Aufgabenstellung .....</b>	<b>I</b>
<b>Zielsetzung .....</b>	<b>I</b>
<b>Projekttablauf .....</b>	<b>II</b>
<b>TEIL 1   BESTANDSANALYSE UND STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1   Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse .....</b>	<b>1</b>
1.1.1   Siedlungs- und Versorgungsinfrastruktur .....	2
1.1.2   Mobilitätskennziffern .....	7
1.1.3   Verkehrsnetze und Mobilitätsangebote.....	10
1.1.4   Elektromobilität.....	19
1.1.5   Verkehrsunfälle.....	19
<b>1.2   Bürgerbeteiligung mit Online-Karte .....</b>	<b>24</b>
<b>1.3   Planungsspaziergänge.....</b>	<b>27</b>
1.3.1   1. Planungsspaziergang .....	27
1.3.2   2. Planungsspaziergang .....	31
<b>1.4   Workshop an der Grundschule Brühlstraße .....</b>	<b>34</b>
<b>1.5   Räumliche Schwachstellen-/ Defizitanalyse vor Ort .....</b>	<b>38</b>
1.5.1   Fußverkehr.....	38
1.5.2   Radverkehr.....	42
1.5.3   Bushaltestellen und Bahnhaltepunkt.....	44
1.5.4   Kfz-Verkehr.....	46
1.5.5   Straßenraumgestaltung.....	47
<b>1.6   Mobilitätsumfrage .....</b>	<b>48</b>
<b>1.7   SWOT-Analyse .....</b>	<b>52</b>
<b>TEIL 2   ZUKÜNFTIGE LOKALE UND GESAMTSTÄDTISCHE VERKEHRLICHE UND STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGEN .....</b>	<b>57</b>
<b>2.1   Bevölkerungsentwicklung .....</b>	<b>57</b>
<b>2.2   Städtebauliche Entwicklung.....</b>	<b>61</b>
<b>2.3   Abschätzung städtebaulicher Auswirkungen.....</b>	<b>61</b>
<b>2.4   Verkehrliche Entwicklung .....</b>	<b>62</b>
<b>2.5   Abschätzung verkehrlicher Auswirkungen .....</b>	<b>62</b>

<b>TEIL 3   ENTWICKLUNG ZIELKONZEPT .....</b>	<b>64</b>
<b>3.1   Workshops zur Leitbildentwicklung .....</b>	<b>64</b>
3.1.1   Bürgerworkshop Leitbild .....	65
3.1.2   Stakeholder-Workshop Leitbild .....	69
<b>3.2   Leitbild Mobilität .....</b>	<b>71</b>
<b>3.3   Zielkonzept für Eilendorf .....</b>	<b>73</b>
<b>TEIL 4   MAßNAHMENENTWICKLUNG UND -BEWERTUNG.....</b>	<b>77</b>
<b>4.1   Workshops zur Maßnahmenentwicklung .....</b>	<b>77</b>
4.1.1   Bürgerworkshop Maßnahmenentwicklung .....	77
4.1.2   Maßnahmenentwicklung mit Stakeholdern .....	80
<b>4.2   Handlungsfelder und Maßnahmenbündel.....</b>	<b>82</b>
<b>4.3   Maßnahmensteckbriefe.....</b>	<b>83</b>
4.3.1   Fußverkehr .....	84
4.3.2   Radverkehr .....	97
4.3.3   Fuß- und Radverkehr .....	107
4.3.4   Kfz-Verkehr .....	110
4.3.5   Straßenraumgestaltung .....	125
4.3.6   ÖPNV.....	137
4.3.7   Inter-/ Multimodale Mobilität .....	143
4.3.8   Kinder-/Jugendgerechte Infrastruktur .....	149
4.3.9   Mobilitätsmanagement .....	152
4.3.10   Aktionen, Kampagnen, Kommunikation.....	155
<b>4.4   Handlungsfeld Von-Coels-Straße .....</b>	<b>157</b>
<b>TEIL 5   HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT .....</b>	<b>176</b>
<b>5.1   Umsetzungsstrategie .....</b>	<b>176</b>
<b>5.2   Fördermöglichkeiten .....</b>	<b>182</b>
<b>TEIL 6   EVALUATION UND FORTSCHREIBUNG .....</b>	<b>187</b>
<b>6.1   Ziele der Evaluation .....</b>	<b>187</b>
<b>6.2   Ablauf der Evaluation .....</b>	<b>187</b>
<b>6.3   Untersuchungsdesign .....</b>	<b>188</b>
<b>6.4   Zielgruppe .....</b>	<b>188</b>
<b>6.5   Ziele des Mobilitätskonzeptes .....</b>	<b>189</b>
<b>6.6   Arten der Evaluation .....</b>	<b>194</b>

<b>6.7   Monitoring und Evaluation .....</b>	<b>197</b>
<b>TEIL 7   BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT UND PLANUNGSDIALOG.....</b>	<b>206</b>
<b>7.1   Öffentlichkeitsbeteiligung .....</b>	<b>206</b>
7.1.1   Auftaktveranstaltung.....	207
<b>7.2   Stakeholder Beteiligung .....</b>	<b>211</b>
7.2.1   Interfraktioneller Auftakt .....	211
7.2.2   Projektbegleitender Arbeitskreis .....	211
<b>TEIL 8   FUßGÄNGERSTADTPLAN .....</b>	<b>212</b>
<b>FAZIT UND AUSBLICK.....</b>	<b>213</b>
<b>ANHANG.....</b>	<b>215</b>
<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....</b>	<b>216</b>
<b>TABELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>221</b>
<b>LITERATURVERZEICHNIS .....</b>	<b>223</b>



## **EINLEITUNG**

### **Anlass und Aufgabenstellung**

Der Stadtbezirk Eilendorf liegt im Osten der Stadt Aachen und hat ca. 16.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die siedlungsräumlichen Entwicklungen in Eilendorf führten in den letzten Jahrzehnten zu einem Wachstum des Stadtbezirks, dieses führte auch zu einem kontinuierlichen Anstieg der Verkehrsbelastungen. Damit einher gingen eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie teilsräumlich eine Reduktion der Wohn- und Lebensqualität. Dies betrifft insbesondere die stark belasteten Verkehrsachsen. Hier ist an erster Stelle die Von-Coels-Straße zu nennen, die aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (~ 10.500 Kfz/ 24 Std.) eine Barriere darstellt und eine Zerteilung von Eilendorf verursacht. Zudem zeigen sich Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Das hohe Schwerverkehrsaufkommen auf der Von-Coels-Straße ist mit besonderen Lärm- und Schadstoffemissionen verbunden. Weitere Konflikte umfassen u.a. Einschränkungen von Gehwegen und Sichtfeldern, das Fehlen von Radverkehrsanlagen sowie Engstellen im Straßenraum, bei gleichzeitig hoher Pkw- und Schwerverkehrsbelastung. Auch die Situation im ruhenden Verkehr wird häufig in der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf thematisiert. Insbesondere das (teilweise unzulässige) aufgeschulterte Parken auf Gehwegen und der hohe Parkdruck wurden zu Beginn des Prozesses im Rahmen eines interfraktionellen Gesprächs mehrmals genannt.

Seitens der Bezirkspolitik wurde vor diesem Hintergrund die Aufstellung eines bezirklichen Mobilitätskonzeptes gefordert, dass zur Identifizierung von Straßenräumen mit Gefahrenpotenzial in Aachen-Eilendorf beiträgt und durch abgewogene Maßnahmenvorschläge unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu einer Verbesserung der Gesamtsituation im oben beschriebenen Sinne beiträgt. Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und besonders die schwächsten Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, aber auch Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in besonderem Maße zu schützen. Die Mobilitäts-/ Verkehrswende in Eilendorf soll mit dem bezirklichen Mobilitätskonzept unterstützt werden.

Das Mobilitätskonzept soll den Handlungsrahmen für die verkehrliche Weiterentwicklung des Bezirkes darstellen und in die laufende Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Aachen integriert werden. Zudem soll es als Leitlinie für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes und das politische Handeln dienen.

### **Zielsetzung**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und untrennbar mit unserem alltäglichen Leben verbunden. Aus diesem Grund sollten die drei Säulen der Nachhaltigkeit (Soziales, Ökologie und Wirtschaft) bei der Entwicklung des Mobilitätssystems berücksichtigt werden. Mobilität soll für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar und zugänglich sein, um eine soziale Teilhabe zu ermöglichen. Mit Hilfe einer bedarfsgerechten Entwicklung soll die wirtschaftliche Entwicklung sichergestellt werden. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sollte das Mobilitätssystem einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz

leisten. Zunehmende Lärm- und Schadstoffemissionen und steigende Flächenbedarfe werden zu einem nicht unerheblichen Teil durch den Verkehrssektor verursacht.

Es müssen heute die Voraussetzungen für eine zukünftig nachhaltige Mobilität geschaffen werden, um die negativen Folgen des Verkehrs zu reduzieren. Hierfür ist die Umsetzung einer Vielzahl an Maßnahmen notwendig. Eine integrierte Betrachtung ist aufgrund der Wirkungszusammenhänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Nutzungsansprüchen des öffentlichen Raums unabdingbar.

Das Mobilitätskonzept soll umsetzungsorientierte Lösungen enthalten, die zeitnah (in den nächsten 5-10 Jahre) verwirklicht werden können und zudem kurzfristig wirksame Erfolge herbeiführen können.

Die öffentliche Hand als Betreiber der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur wird aufgrund der diversifizierten Entwicklungen vor allem in den Bereichen der Raum-, Stadt- und Verkehrsentwicklung zu einem ständigen „NEUDENKEN“ gezwungen. Verkehrs- und Mobilitätskonzepte werden daher nicht einmalig erstellt, sondern fortlaufend überarbeitet, fortgeschrieben und aktualisiert. Diesen Weg geht auch die Stadt Aachen, indem die Verkehrsentwicklungsplanung als dynamischer Prozess angesehen und somit stetig aktualisiert wird. Das zu erarbeitende Mobilitätskonzept für Aachen-Eilendorf wird so aufgebaut sein, dass es anschließend von der Stadtverwaltung fortgeschrieben werden kann. Darüber hinaus wird ein Monitoring- und Evaluationskonzept entwickelt, mit Hilfe dessen die Wirksamkeit der Maßnahmen eruiert werden kann. Somit kann überprüft werden, ob das Konzept dazu beigetragen hat, die zuvor definierten Ziele zu erreichen.

## Projektlauf

Das Mobilitätskonzept für den Stadtteil Eilendorf ist in acht Abschnitte gegliedert.

In **Teil 1** erfolgte eine detaillierte Bestandsaufnahme und -analyse. Hierzu wurden vorliegende Unterlagen, wie zum Beispiel Konzepte, Verkehrsdaten und Unfallstatistiken ausgewertet. Des Weiteren wurden eine Verkehrsnetzanalyse im Untersuchungsraum sowie eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger mittels einer interaktiven Online-Karte durchgeführt. Abschließend wurden in einer SWOT-Analyse die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr in Eilendorf zusammengefasst.

Die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung auf Ebene der Gesamtstadt Aachen und für den Stadtteil Eilendorf werden in **Teil 2** behandelt. Darauf aufbauend werden die Auswirkungen der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung abgeschätzt.

**Teil 3** umfasst die Entwicklung eines Zielkonzeptes. Dieses stellt den Bewertungsmaßstab für die entwickelten Maßnahmen dar und beschreibt - ausgehend von den lokalen verkehrlichen Herausforderungen und im Einklang mit übergeordneten Zielen und Bindungen - die Basis des politischen Handelns im Verkehrsbereich in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren.



Im **4. Projektteil** steht die Entwicklung von (Einzel-)Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in Eilendorf im Mittelpunkt. Mittels eines Abgleiches der Bestandsdaten mit den Zielen für den Stadtbezirk Eilendorf werden Maßnahmen entwickelt. Die Öffentlichkeit wird mit Hilfe des Bürgerworkshops in die Maßnahmenentwicklung einbezogen. Die Von-Coels-Straße wird in diesem Projektteil als eigener Baustein behandelt. Unterteilt in mehrere Abschnitte werden die Streckenabschnitte anhand von ausgewählten Straßenquerschnitten betrachtet. Es werden Straßenraumaufteilungen entwickelt, die möglichst alle Nutzungsansprüche berücksichtigen.

**Teil 5** umfasst die Erstellung eines Handlungs- und Umsetzungskonzeptes. Mit der Definition von Planungsprioritäten und der Erstellung einer Umsetzungsstrategie sollen die gesetzten Ziele schnellstmöglich erreicht werden.

Die Themen Evaluation und Fortschreibung werden in **Teil 6** behandelt. Durch Evaluationen ist es möglich die Wirkungen und Effekte von umgesetzten Maßnahmen quantitativ und qualitativ zu bestimmen. Das Hauptziel einer Evaluation ist es, zu zeigen, dass das implementierte Projekt seine Ziele erreicht hat.

Im **7. Teil** des Projektes sind die Beteiligungsstruktur und der Planungsdialog dargestellt. Im Rahmen des Projektes wurden Beteiligungsverfahren gewählt, bei denen sowohl die verschiedenen Stakeholder (z.B. Politik, Vereine, Verbände) als auch die breite Öffentlichkeit eine aktive Rolle einnehmen und das Mobilitätskonzept für den Stadtteil mitentwickeln konnten. Darüber hinaus zeigt die Kommunikationsstrategie auf, auf welchem Wege und zu welchem Zeitpunkt die jeweiligen Inhalte des Konzeptes vermittelt werden.

Die Entwicklung eines Fußgängerstadtplans umfasst den **8. Teil** des Mobilitätskonzeptes. Der Fußgängerstadtplan ist auf die Bedürfnisse von Seniorinnen und Senioren ausgerichtet.





## TEIL 1 | BESTANDSANALYSE UND STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

### 1.1 | Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

In der ersten Projektphase wurden verschiedene Daten und Unterlagen gesichtet und ausgewertet. Die folgenden Datensätze und Unterlagen wurden dabei vertiefend betrachtet:

- Daten aus der viertiefenden Stichprobe der Studie „**Mobilität in Deutschland**“ für die Stadt Aachen (2017)
- Leitlinien und Handlungsfelder für die Entwicklung der Stadt Aachen aus dem „**Masterplan Aachen 2030**“ (2013)
- **Verkehrsentwicklungsplanung** der Stadt Aachen (fortlaufend) mit der „**Vision Mobilität 2050**“ (2013), die u.a. Zielzustände für die verschiedenen Verkehrsmittel im Jahr 2050 formuliert
- „**Unfalldaten**“ (2019-2021) für den Stadtbezirk Eilendorf
- „**Verkehrszählungen**“ (2017-2022) von verschiedenen Knotenpunkten und Streckenabschnitten in Eilendorf
- „**Geschwindigkeitsmessungen**“ (2017-2022) für verschiedene Streckenabschnitte in Eilendorf
- Das „**Rad-Vorrang-Routen-Netz**“ (2017), welches die Aachener Innenstadt mit den Außenbezirken verbindet
- Das „**Radhauptnetz**“ (2023) als dichtes Radnetz, das von 90 % der Aachenerinnen und Aachener innerhalb von 200 Metern erreicht werden soll
- Nutzerdaten von der Kampagne „**Stadtradeln**“ (2020) mit den erfassten Verkehrsmengen und Durchschnittsgeschwindigkeiten
- „**Fahrgastzahlen der ASEAG**“ (2019) für ausgewählte Buslinien und Bushaltestellen
- Informationen zum Testbetrieb des „**Ortsbus Eilendorf**“ (2022)
- „**Planungen zur L221n**“ (2017), welche innerhalb der Projektzeit politisch gestoppt wurden
- Daten aus der „**OpenStreetMap Datenbank**“ (2022-2023) als Grundlagendaten im Geographischen Informationssystem (GIS)
- „**Konkrete Anliegen, Probleme und Planungen**“ (2016-2022) die der Stadtverwaltung zu verkehrlichen Themen in Eilendorf vorlagen

Das Gewerbegebiet im Süden von Eilendorf wurde aufgrund der funktionalen und räumlichen Trennung vom übrigen Siedlungsgebiet bei den Analysen und Auswertungen nicht berücksichtigt.

### 1.1.1 | Siedlungs- und Versorgungsinfrastruktur

Der Stadtbezirk Eilendorf befindet sich östlich der Aachener Innenstadt und besteht aus den beiden Ortsteilen Eilendorf und Nirm. Eilendorf war bis 1972 eine eigenständige Gemeinde und wurde in Folge des Aachener-Gesetzes in die Stadt Aachen eingemeindet. Heute ist Eilendorf einer von insgesamt sieben Aachener Stadtbezirken und grenzt an die Stadtteile Aachen-Mitte, Haaren, Verlautenheide und Brand sowie die Stadt Stolberg.

Eilendorf hat etwa 16.000 Einwohner\*innen<sup>1</sup>. Die Bevölkerungsdichte in Eilendorf liegt mit 2.290 Einwohner\*innen pro km<sup>2</sup> über dem Durchschnitt der Gesamtstadt Aachen (1.580 EW/km<sup>2</sup>). Bei der Interpretation dieses Wertes müssen die verschiedenen Teilräume in der Gesamtstadt Aachen (z.B. Innenstadt und Kornelimünster/ Walheim) berücksichtigt werden. In vielen Bereichen von Eilendorf dominiert ein mehrgeschossiger Wohnungsbau (3-4 geschossig), in anderen Bereichen, u.a. im „Oberdorf“, befinden sich vermehrt Reihenhäuser, Doppelhaushälften und Einfamilienhäuser.

Das Durchschnittsalter liegt in Eilendorf bei 44,0 Jahren und somit leicht unter dem bundesweiten Durchschnitt (44,6 Jahre). In der Gesamtstadt Aachen beträgt das durchschnittliche Alter, insbesondere durch den hohen Anteil Studierender, 40,7 Jahre.

Die Eilendorfer Bevölkerung profitiert von der besonderen Lagegunst zu den attraktiven Natur- und Landschaftsräumen sowie der Aachener Innenstadt, der Einzelhandels- und Nahversorgungsstruktur sowie von der guten verkehrlichen Anbindung. Eine familienfreundliche Infrastruktur mit Kindergärten, Schulen, Vereinen, Spielplätzen und ein großes Freizeitangebot im unmittelbaren Lebensumfeld unterstreichen die hohe Wohn- und Lebensqualität.

Neben seiner Bedeutung als Wohnstandort ist Eilendorf auch ein bedeutender, kleinteilig strukturierter Wirtschaftsstandort in Aachen. Dies zeigt sich vor allem entlang der Von-Coels-Straße. Hier befindet sich eine Vielzahl an Geschäften, Dienstleistungsunternehmen und Gastronomie. Darüber hinaus befindet sich im Südwesten des Stadtteils das

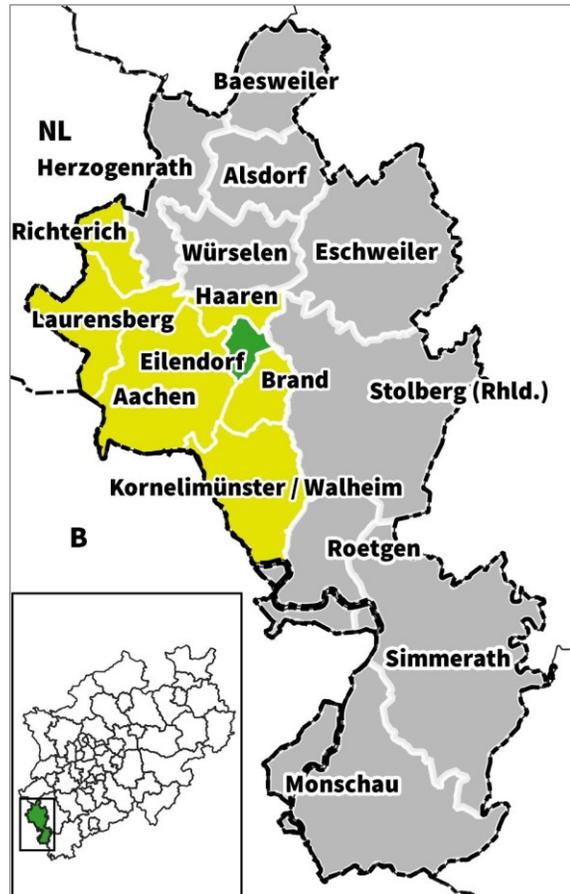


Abbildung 1: Lage von Eilendorf in der StädteRegion Aachen

<sup>1</sup> Stadt Aachen (2022): Statistisches Jahrbuch

Gewerbegebiet „Eilendorf-Süd“ mit einer Vielzahl an gewerblichen Einrichtungen, z.B. Autohäusern, Pharmaunternehmen und Unternehmen der Lebensmittelbranche.

Insgesamt ist der Stadtbezirk durch die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebietsflächen in den vergangenen Jahrzehnten stark gewachsen.



Abbildung 2: Übersicht über die vorwiegende Landnutzung in Eilendorf

### Quell- und Zielpunkte

Zu potenziellen Quell- und Zielpunkten im Alltagsverkehr gehören u.a. Versorgungseinrichtungen (z.B. Supermärkte), öffentliche Einrichtungen (z.B. Bezirksamt), Freizeiteinrichtungen und Arbeitsplatzschwerpunkte. Die höchste Konzentration zeigt sich entlang der Von-Coels-Straße (Abschnitte Nirmer Straße - Lindenstraße und Haarhofstraße - Außenring) sowie im Bereich des Bezirksamts (Severinstraße).

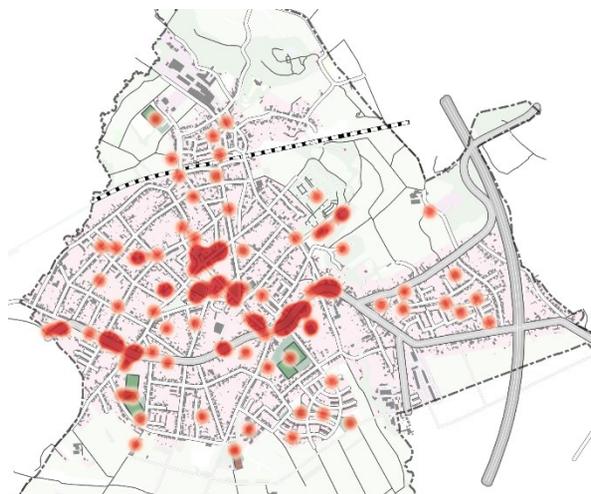


Abbildung 3: Heatmap aus den alltäglichen Quell- und Zielpunkten

### Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen

Das Vorhandensein von Versorgungsinfrastruktur im Wohnumfeld stellt eine wichtige Grundlage für eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität dar. Der Analyse wurden Fußwege von bis zu 1.000 Metern zugrunde gelegt. Im entsprechenden Radius der Eilendorfer Wohnbevölkerung liegen zwei großflächige Nahversorger.

Für den Ortsteil Nirm und das „Oberdorf“ zeigen sich schlechte Erreichbarkeiten zum nächstgelegenen Nahversorger. Auch aus dem Bereich südlich der Bahnstrecke (Aachen-Köln) betragen die Fußwege mehr als einen Kilometer. Aus dem Neubaugebiet Breitbenden müssen teilweise Fußwege von über 750 Metern für eine Strecke zurückgelegt werden. Entlang der Von-Coels-Straße (Abschnitt Außenring – Eilendorf Markt) und den angrenzenden Straßenabschnitten ist der nächstgelegene Nahversorger i.d.R. in unter 500 Metern fußläufig erreichbar.

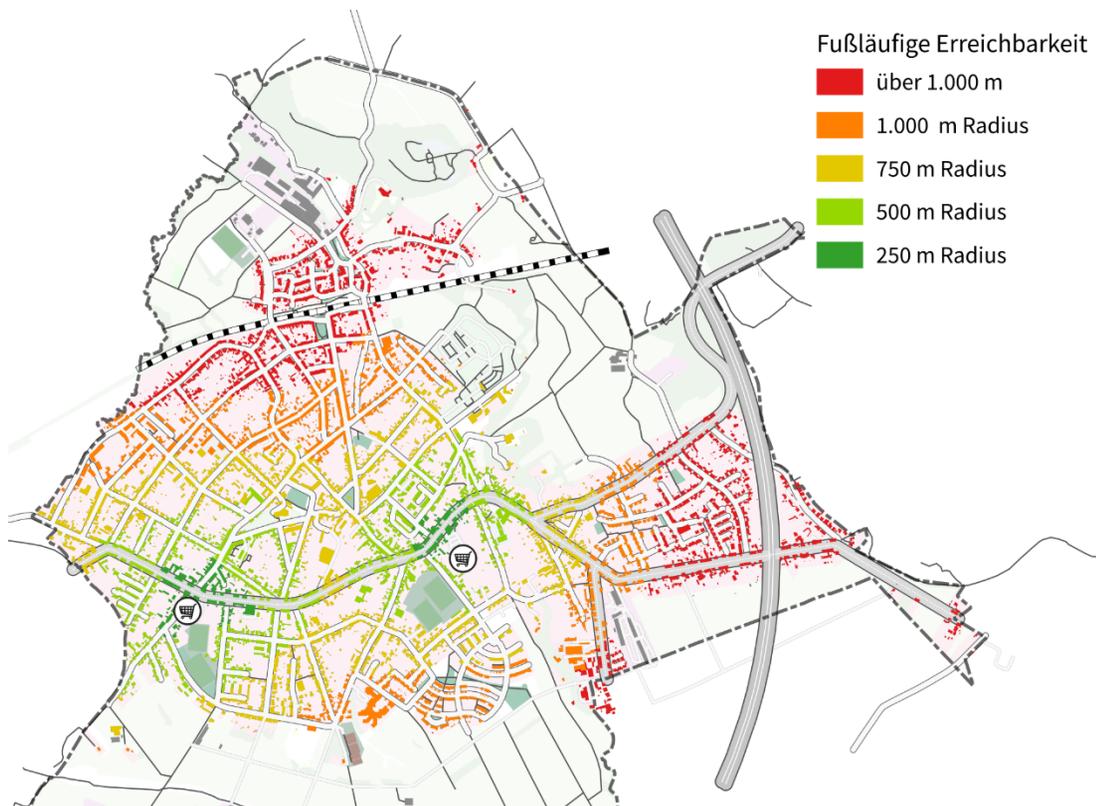


Abbildung 4: Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen in Eilendorf

### Erreichbarkeit von Schulen

Für die Schulwege wurden Fußwege von bis zu 1.000 Metern zugrunde gelegt, dies entspricht einer Fußwegdauer von etwa 20 Minuten. In Eilendorf befinden sich drei Grundschulen sowie eine Förderschule für geistige Entwicklung (Kleebach-Schule). Die Kleebach-Schule wurde in der Erreichbarkeitsanalyse nicht berücksichtigt, da der Einzugsbereich das gesamte Aachener Stadtgebiet umfasst und die Hol- und Bringverkehre i.d.R. über externe Busunternehmen abgewickelt werden. Die Montessori-Grundschule ist aufgrund von Bauarbeiten seit Januar 2021, bis voraussichtlich Sommer 2024, in die Barbarastraße (Aachen Rothe Erde) ausgegliedert. In der Analyse wurde der reguläre Standort an der Kaiserstraße berücksichtigt.

Aus dem Oberdorf und dem Neubaugebiet Breitbenden ist die nächstgelegene Grundschule fußläufig über einen Kilometer entfernt. Aus der Krebsstraße und dem Ortsteil Nirm beträgt die Entfernung in vielen Fällen bis zu 750 Meter.

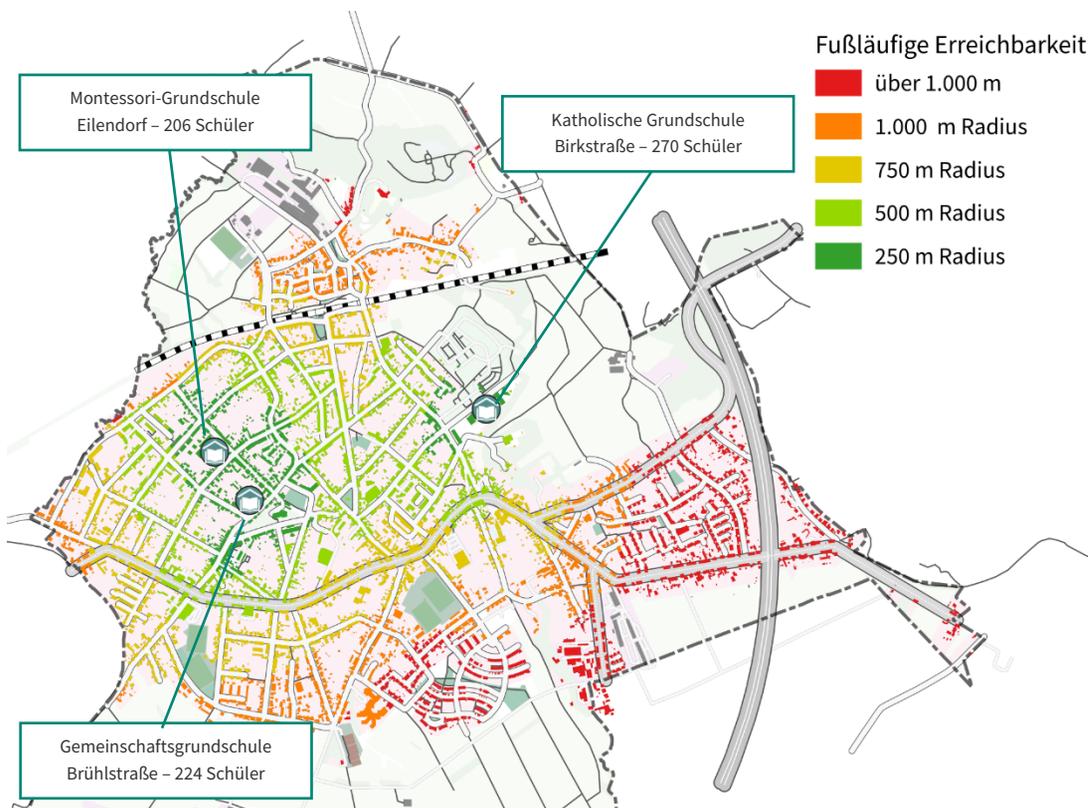


Abbildung 5: Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschulen in Eilendorf

Alle drei Grundschulen liegen nördlich der Von-Coels-Straße. Somit ist die Querung der Von-Coels-Straße für alle Schülerinnen und Schüler, die südlich der Von-Coels-Straße wohnen, notwendig.

Im Stadtbezirk Eilendorf befindet sich keine weiterführende Schule, sodass alle Schülerinnen und Schüler Schulen in anderen Stadtbezirken oder in den Nachbarstädten besuchen müssen. Die Erreichbarkeit (Fahrdauer) hängt dabei stark vom Wohnstandort innerhalb von Eilendorf ab. Für acht weiterführende Schulen wurden die Schulwege exemplarisch, vom Bezirksamt Eilendorf als Startpunkt, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV betrachtet (Tabelle 1). Es zeigt sich, dass alle betrachteten Schulen mit dem Fahrrad



schneller erreicht werden können als mit dem ÖPNV. Mit Ausnahme des Schulzentrums Liester (Gymnasium + Gesamtschule) in Stolberg, können die betrachteten weiterführenden Schulen mit dem Fahrrad in unter 20 Minuten erreicht werden. Mit dem Bus kann das Geschwister-Scholl-Gymnasium in ca. 16 Minuten am schnellsten erreicht werden, die Fahrzeiten zu den übrigen Schulstandorten betragen mindestens 20 Minuten.

<b>Schule</b>	<b>ÖPNV [min]</b>	<b>Fahrrad [min]</b>
Gesamtschule Aachen Brand	20	18
Gemeinschaftshauptschule Drimborn	29	16
Luise-Hensel-Realschule	29	19
Maria-Montessori-Gesamtschule	29	19
Geschwister-Scholl-Gymnasium	16	10
Gemeinschaftshauptschule Aretzstraße	27	10
Hugo-Junkers-Realschule	32	15
Schulzentrum Liester	29	21

*Tabelle 1: Fahrzeiten zu ausgewählten weiterführenden Schulen ab dem Bezirksamt Eilendorf*

### Fußläufige Erreichbarkeit von Kindertagesstätten

Für die Kindertagesstätten wurde aufgrund der geringeren Geschwindigkeit von Kindergartenkindern eine niedrigere Entfernung (bis 750 m) zur nächstgelegenen Einrichtung angesetzt. Aus vereinzelt Gebieten ist die Erreichbarkeit innerhalb von 750 Metern nicht gegeben, das gilt für die Herrenbergstraße, Am Bayerhaus (östlich der Autobahn) und Bereiche im Westen von Eilendorf. Im Bereich des Neubaugebietes Breitbenden bestehen Planungen für den Neubau von ein bis zwei Kitas. Eine Realisierung würde die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Kita für das Neubaugebiet Breitbenden, die Ulmenallee und die südliche Freunder Straße verbessern.

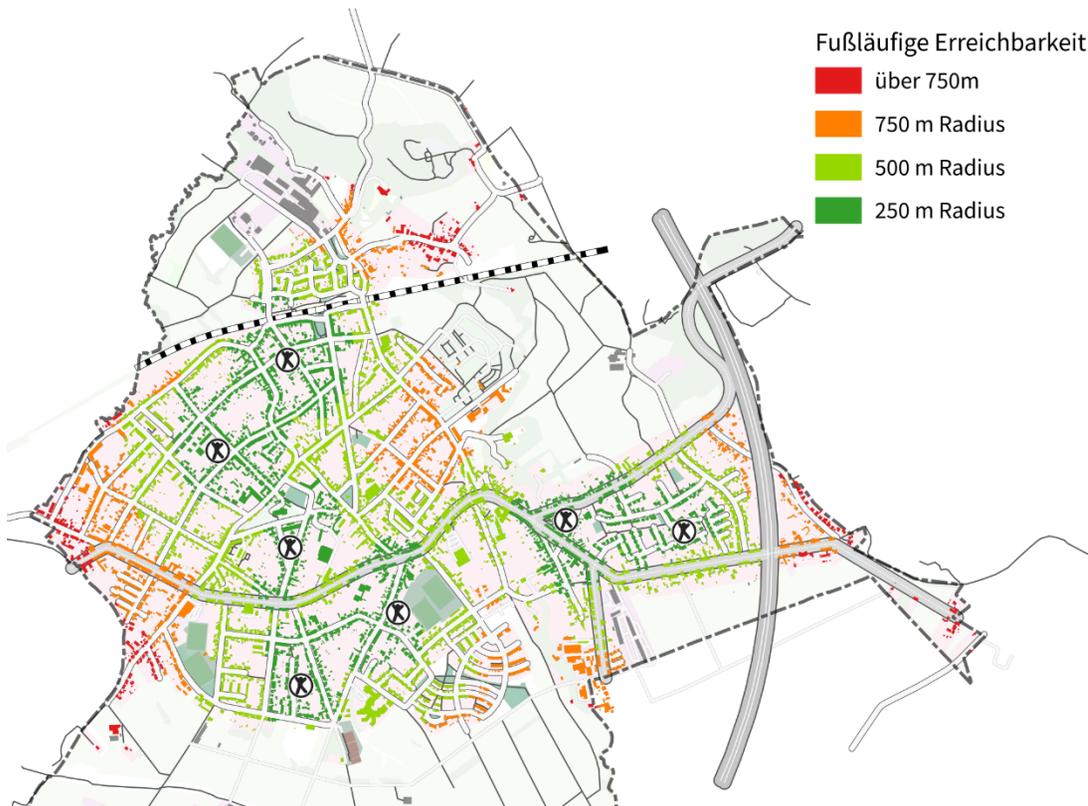


Abbildung 6: Fußläufige Erreichbarkeit von Kindertagesstätten in Eilendorf

### 1.1.2 | Mobilitätskennziffern

#### Pkw-Dichte/ Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad in Deutschland ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Waren es im Jahr 2010 noch 511 Pkw pro 1.000 Einwohner, ist diese Zahl mittlerweile auf 579 angestiegen (2022).<sup>2</sup> Für die Stadt Aachen liegt der Motorisierungsgrad mit 419 Pkw pro 1.000 Einwohnern (2022) unterhalb des Bundesdurchschnitts. Im Zeitraum von 2010 bis 2022 zeigte sich eine Zunahme um etwa 5%. In Eilendorf hat sich in den letzten Jahren im Trend ein leichter Rückgang des Motorisierungsgrad gezeigt.

<sup>2</sup> Umweltbundesamt (2023): Mobilität privater Haushalte

## Bevölkerungsentwicklung und Pkw-Bestand 2016-2022

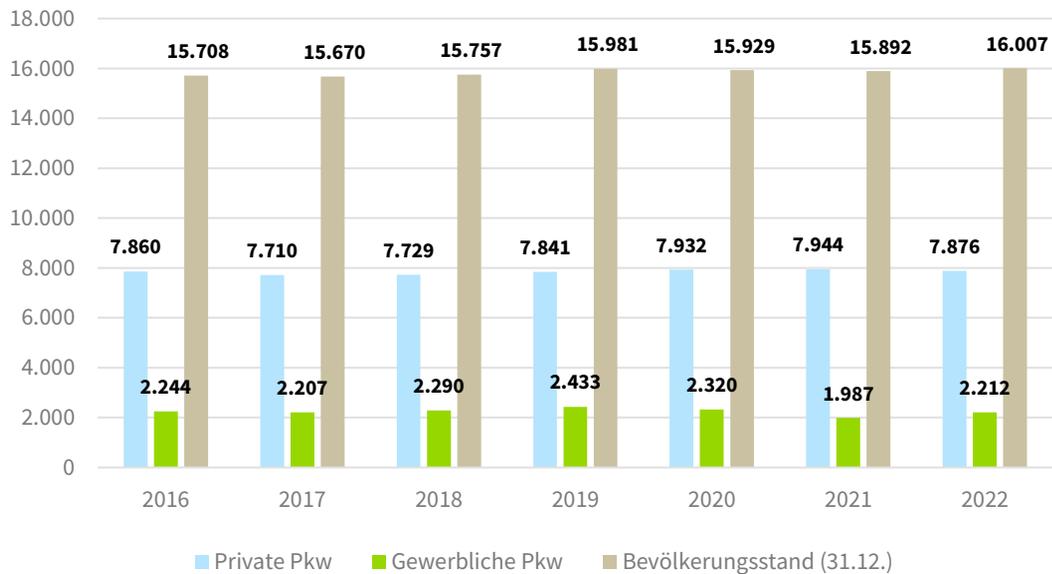


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung und Pkw-Bestand in Eilendorf von 2016-2022<sup>3</sup>

Dieser leichte Rückgang des Motorisierungsgrades in Eilendorf könnte auf einen Anstieg der Bevölkerung zurückzuführen sein. Sowohl bei der Anzahl der privaten Pkw als auch der gewerblichen Pkw zeigen sich beim Vergleich zwischen den Jahren 2016 und 2022 nur kleine Veränderungen. Nur im Jahr 2021 konnte im Vergleich zum Vorjahr ein deutlicher Rückgang der Pkw-Zulassungen im gewerblichen Bereich registriert werden, im Jahr 2022 erfolgte ein erneuter Anstieg.

In der nachstehenden Tabelle 2 ist der Motorisierungsgrad in Eilendorf der Pkw-Dichte für Deutschland gegenübergestellt.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Pkw in Eilendorf</b>	10.104	9.917	10.019	10.274	10.252	9.931	10.088
<b>Bevölkerungsstand in Eilendorf (31.12.)</b>	15.708	15.670	15.757	15.981	15.929	15.892	16.007
<b>Pkw-Dichte Eilendorf (Pkw/ 1.000 EW)</b>	643	633	636	643	644	625	630
<b>Pkw-Dichte BRD (Pkw/ 1.000 EW)</b>	548	548		569	561	574	580

Tabelle 2: Entwicklung der Motorisierungsgrade in Eilendorf im Vergleich zum Bundesgebiet

<sup>3</sup> Stadt Aachen (2016-2022): Statistische Jahrbücher



## Mobilitätsverhalten

Mobilitätskennziffern liegen für die Gesamtstadt Aachen differenziert nach dem Stadtbezirk Aachen Mitte und den restlichen Stadtbezirken vor. Für den Stadtbezirk Eilendorf liegen somit die zusammengefassten Daten der restlichen Stadtbezirke vor. Bei der Interpretation der Daten müssen deshalb die heterogenen Strukturen der Stadtbezirke berücksichtigt werden.

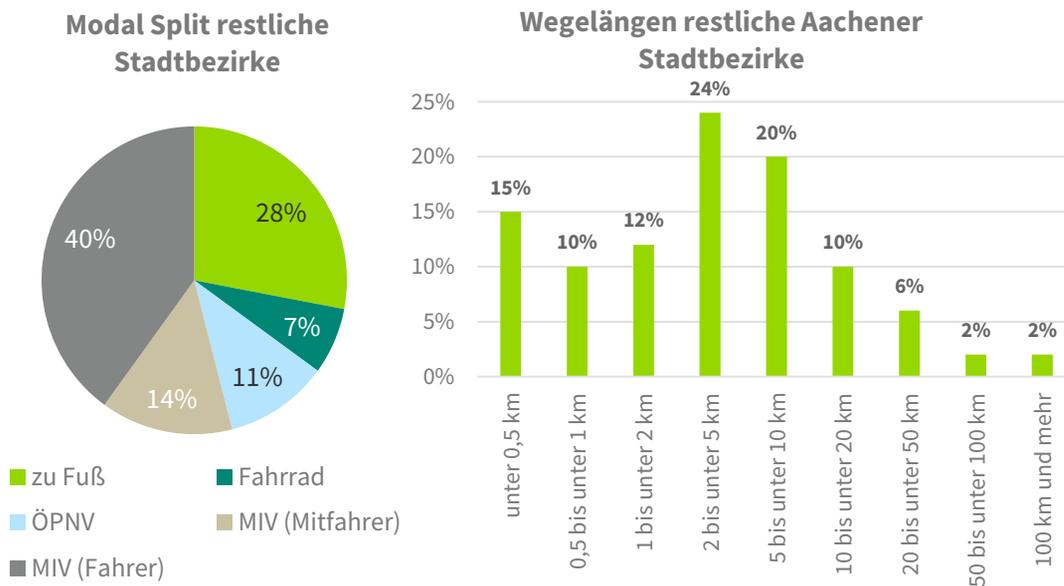


Abbildung 8: Modal Split und mittlere Wegelängen der restlichen Aachener Stadtteile<sup>4</sup>

Bei der Verkehrsmittelwahl in den Aachener Stadtbezirken (ohne Aachen-Mitte) zeigt sich, dass über die Hälfte alle Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, davon ca. jeder siebte Weg als Mitfahrer\*in. 28% der Wege in den restlichen Stadtbezirken werden zu Fuß zurückgelegt. Der öffentliche Personennahverkehr (11%) und das Fahrrad (7%) machen bei der Verkehrsmittelwahl unter den Befragten aus den restlichen Stadtbezirken nur einen relativ kleinen Anteil aus.

Die Verteilung der Wegelängen zeigt, dass in den restlichen Stadtbezirken große Potential für die Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes besteht. In den restlichen Stadtbezirken sind ca. 25% der Wege kürzer als ein Kilometer, insgesamt 80% aller Wege sind kürzer als zehn Kilometer. Der Fußverkehr macht im Bestand (28%) bereits einen hohen Anteil an den Wegen aus, i.d.R. werden zu Fuß kurze Strecken am häufigsten zurückgelegt. Der typischen Aktionsradius von (Elektro-)Fahrrädern beträgt ca. 10 Kilometern, so fallen 80% aller Wege hierunter. Im Bestand liegt die Nutzung des Fahrrads bei 7% aller Wege, hierbei müssen jedoch auch Wechselwirkungen mit dem Fußverkehr auf kurzen Strecken berücksichtigt werden.

Der häufigste Hauptwegezweck in den restlichen Aachener Stadtbezirken ist der Freizeitweg (30%). Die Wegezwecke Arbeit, Dienst und Ausbildung machen in Summe 31%

<sup>4</sup> infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland - Regionalbericht Stadt Aachen

der Wege aus. Zudem entfällt 30% der Wege auf die beiden Wegezwecke Einkauf und Erledigungen.

### 1.1.3 | Verkehrsnetze und Mobilitätsangebote

#### **Straßennetz**

Das Straßenverkehrsnetz in Eilendorf setzt sich aus Straßen des überörtlichen und des örtlichen Verkehrs zusammen. Auf den überörtlichen Straßen wird der überörtliche Verkehr gebündelt (Durchgangsverkehr). Dies geht mit verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen einher, um eine entsprechende Verbindungsqualität sicherzustellen. Die kommunalen Straßen übernehmen innerörtliche Verbindungsfunktionen, die Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie einzelner Grundstücke.

Auf dem Gebiet von Eilendorf verläuft die Bundesautobahn A 44, jedoch besteht kein direkter Anschluss an die Autobahn. Die nächstgelegenen Autobahnanschlüsse sind in Aachen Rothe Erde (A 544) und in Brand (A 44).

Durch den Stadtbezirk Eilendorf verlaufen keine Bundes- und Kreisstraßen, das überörtliche Straßennetz besteht aus den beiden Landesstraßen 221 und 235. Die L 221 verbindet die Stadt Aachen mit der Stadt Stolberg und grenzt westlich von Eilendorf an den Aachener Außenring L 260 (Berliner Ring, Madrider Ring). Die L 235 verbindet Eilendorf mit den Stadtbezirken Brand und Verlautenheide.



Abbildung 9: Straßennetz in Eilendorf



<b>Straßennummer</b>	<b>Straßenname</b>	<b>Kategorie (RIN)</b>	<b>Verbindungs- funktion (RIN)</b>
<b>L 221</b>	Von-Coels-Straße	angebaute Hauptverkehrsstraße	regional
<b>L 235</b>	Freunder Straße	angebaute Hauptverkehrsstraße	regional
<b>L235</b>	Heckstraße	angebaute Hauptverkehrsstraße	nahräumig

Tabelle 3: Klassifiziertes Straßennetz in Eilendorf

Die Verkehrsmengen<sup>5</sup> liegen für die Landesstraßen als Querschnittszählungen aus den Jahren 2019 und 2021 vor.

<b>Straße(-abschnitt)</b>	<b>Kfz/d 2019</b>	<b>Anteil SV 2019</b>	<b>Kfz/d 2021</b>	<b>Anteil SV 2021</b>
Von-Coels-Straße (L 221)	13.609	2,9%	10.535	2,5%
Abschnitt Außenring - Heckstraße				
Heckstraße (L 235)	3.786	4,0%	3.523	4,5%
Freunder Straße (L 235)	10.646	2,9%	9.912	3,3%

Tabelle 4: Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz

Der Bau einer Umgehungsstraße (L 221n) wurde viele Jahre lang diskutiert und untersucht. Die Ziele der Maßnahme bestanden darin, die Ortsdurchfahrt von Eilendorf sowie den Autobahnanschluss in Brand zu entlasten. Die L 221n sollte im Bereich Debyestraße/ Nordstraße (Aachen-Brand) beginnen und an der Von-Coels-Straße (außerorts Richtung Stolberg) enden. Zudem sollte ein Anschluss an die BAB 44 hergestellt werden. Im Jahr 2023 wurden die Planungen hierzu verworfen, da durch das Neubauvorhaben in Summe eine Zunahme der Verkehrsmengen erwartet wurde. Entlastungen für die Von-Coels-Straße (L 221) wurden nur für einzelne Abschnitte prognostiziert.

<sup>5</sup> Landesbetrieb Straßen NRW (2019/2021): NWSIB

## Radverkehr

### Radnetze

Das **Radverkehrsnetz NRW** verläuft sowohl im Norden als auch im Süden durch den Stadtteil Eilendorf. Im Süden verläuft das Radnetz NRW über den Vennbahnweg und bindet Eilendorf an die Stadtteile Rothe Erde und Brand an. Im Norden ist Eilendorf an die Stadtteile Haaren und Verlautenheide angebunden. Im Radroutenplaner NRW werden die beiden Routen des Radnetzes NRW durch zwei lokale Radverbindungen in Nord-Süd Richtung verbunden. Zudem verläuft eine lokale Verbindung zwischen Verlautenheide und Am Bayerhaus über den Prunkweg.



Abbildung 10: Das Radverkehrsnetz NRW in Eilendorf

Das **Rad-Vorrang-Netz** der Stadt Aachen wurde im Jahr 2019 vom Mobilitätsausschuss beschlossen und verbindet die äußeren Stadtteile mit dem Stadtzentrum (Grabenring). Der Radverkehr soll auf diesen Routen sicher und möglichst bevorrechtigt geführt werden. Die Radvorrangroute nach Eilendorf ist Bestandteil dieses Gesamtnetzes und wurde als erste Route umgesetzt. Von der Vennbahn kommend verläuft die Route u.a. über die Kleebachstraße, Marienstraße und Severinstraße, bis zum Bahnhofsteilpunkt. Die Fahrzeit vom Eilendorfer Bezirksamt bis zum Grabenring beträgt ca. 22 Minuten bei einer Strecke von 6,2 Kilometern. Im Jahr 2020 wurden mehrere Straßen innerhalb von Eilendorf zu Fahrradstraßen umgestaltet, um eine attraktive und sichere Radverkehrsverbindung zu schaffen.

Entsprechend dem Ziel Nummer 1 des Radentscheids („Durchgängiges, Engmaschiges Radwegenetz erstellen“) sollen 90% der Aachenerinnen und Aachener das **Radhauptnetz** innerhalb von maximal 200 Metern erreichen. Der Mobilitätsausschuss hat das Netz im Jahr 2023 als Grundlage für den zukünftigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur beschlossen. Neben der bereits bestehenden Radvorrangroute zwischen dem Grabenring in der Aachener Innenstadt und dem Bezirksamt in Eilendorf sind auf dem Gebiet des Stadtbezirks Eilendorf weitere Hauptverbindungen und Verbindungen vorgesehen. Über die Hauptverbindungen (SN II / RN II) werden die Stadtteile Haaren, Verlautenheide und Brand sowie die Stadt Stolberg über das Haupttroutennetz an Eilendorf angebunden. Ergänzt wird das Netz mit weiteren Verbindungen (SN III / RN III). Zu diesen gehören u.a. die Von-Coels-Straße, Rödgener Straße, Nirmer Straße und Lindenstraße. Zwischen Aachen und Stolberg ist eine Radschnellverbindung (SN I / RN I) vorgesehen. Diese verläuft im Süden von Eilendorf über die Vennbahn, die Schlackstraße und Deltourserb.

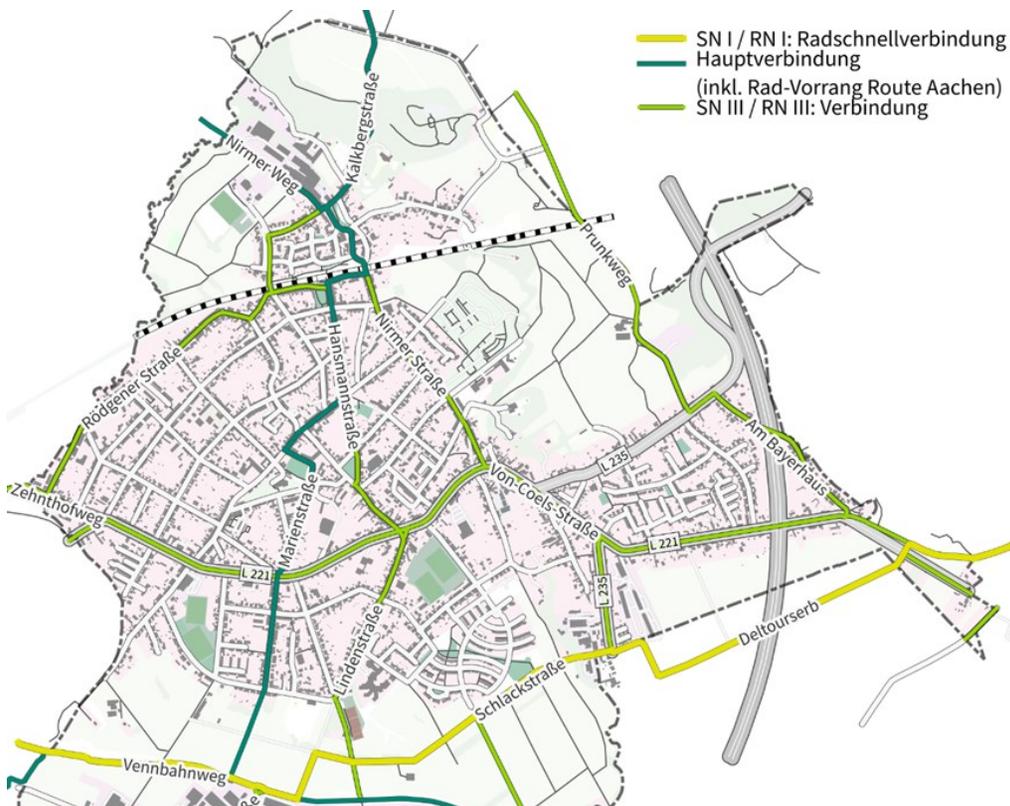


Abbildung 11: Radhauptnetz und Rad-Vorrang Route Eilendorf

### Stadtradeln 2020

Radverkehrsmengen liegen von der Kampagne „STADTRADELN“ vor. Die Daten beinhalten die gefahrenen Strecken von registrierten App-Nutzer\*innen im dreiwöchigen Aktionszeitraum (01.06. - 21.06.2020). Somit bilden die Daten nur ein Teilmenge des Radverkehrs in Eilendorf ab und können nicht als repräsentativ gesehen werden. Sie liefern trotzdem Anhaltspunkte für grundlegende Aussagen zur Frequentierung und Bündelung auf einzelnen Radverkehrsverbindungen.

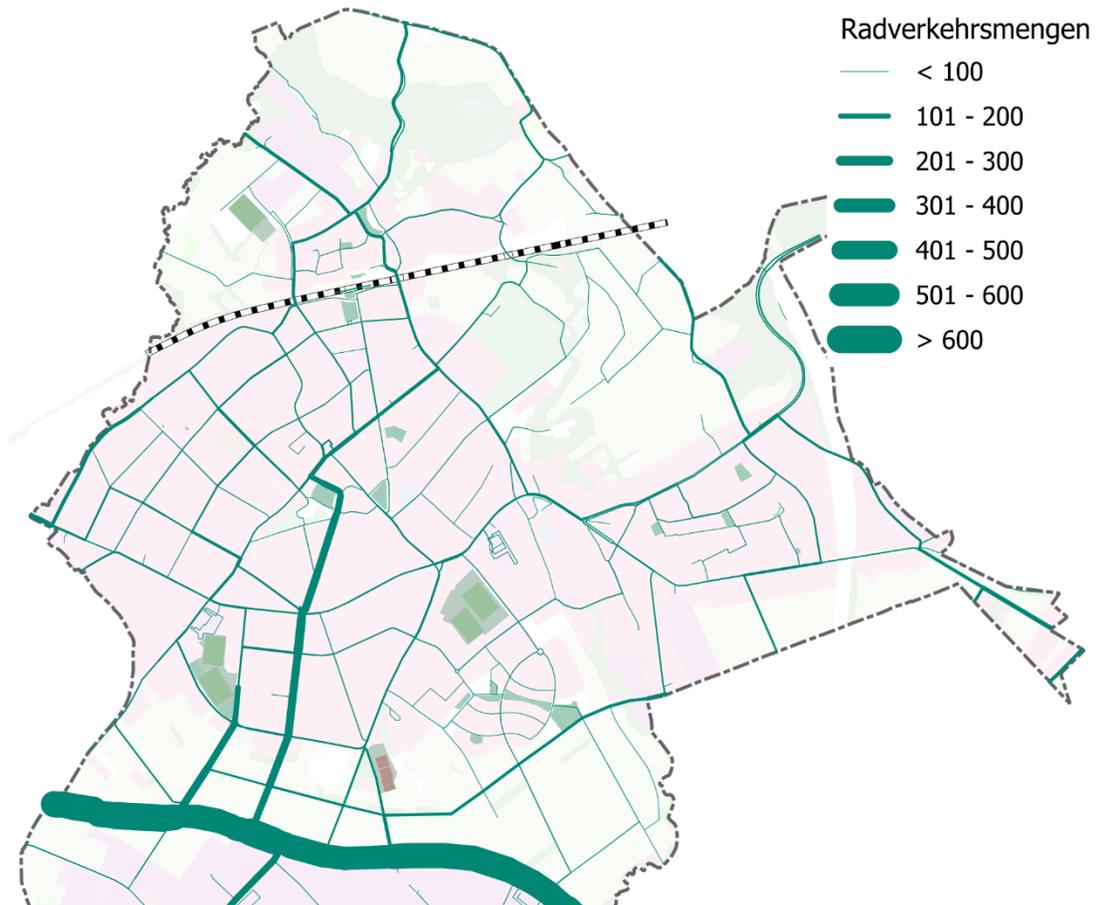


Abbildung 12: Radverkehrsmengen "STADTRADELN 2020"

Die größten Radverkehrsmengen wurden mit Abstand (über 600 Fahrräder im Aktionszeitraum) auf dem Vennbahnweg erfasst. Zudem zeigt sich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den Zu- bzw. Abbringern des Vennbahnwegs. Dies gilt sowohl für die Kleebachstraße, welche auch Teil der Radvorrangroute Eilendorf ist, als auch für die Halfenstraße. Im weiteren Straßennetz verteilt sich der Radverkehr stärker, sodass sich dort keine auffälligen Radverkehrsmengen zeigen. Auch entlang der Von-Coels-Straße liegen keine vergleichend hohen Radverkehrsmengen vor.



## Öffentlicher Personennahverkehr

### Bahnverkehr

Eilendorf liegt an der Bahnstrecke Aachen-Düren-Köln und wird über den gleichnamigen Bahnhaltepunkt an das regionale Schienennetz angeschlossen. Die RB20 („euregiobahn“) verkehrt dort zu den Hauptverkehrszeiten in einem 30-Minuten-Takt. Alle Aachener Bahnhöfe sowie die Städte Stolberg, Eschweiler, Herzogenrath, Alsdorf und Düren können mit der RB 20 umsteigefrei erreicht werden. Am Aachener Hauptbahnhof besteht Anschluss an verschiedene Fern- und Regionalverkehrsverbindungen. Für Umstiege im Regionalverkehr in Richtung Köln und Düsseldorf bieten sich die Bahnhöfe Aachen Rothe Erde oder der Stolberger Hauptbahnhof an. Die beiden Regionalexpresslinien 1 (RRX) und 9 halten bis auf eine Verstärkerfahrt am Morgen (Abfahrt 06:35 Richtung Köln) und Abend (Ankunft 23:38 aus Köln) nicht in Eilendorf. Während die Verbindung am Morgen für Pendler\*innen in Richtung Köln attraktiv sein könnte, ist dies auf dem Rückweg aufgrund der Uhrzeit nicht gegeben.

Zielort	Reisezeit [min]	Umstiege	Häufigkeit [Hauptverkehrszeiten]
Stolberg Hbf.	4	-	2 Fahrten/Stunde
Aachen Hbf.	7	-	2 Fahrten/Stunde
Köln	63 (56)	1	2 Fahrten/Stunde ab Eilendorf und am Anschlussbahnhof
Mönchengladbach	73	1	2 Fahrten/Stunde ab Eilendorf und am Anschlussbahnhof
Maastricht	71	1	2 Fahrten/Stunde ab Eilendorf und am Anschlussbahnhof
Düsseldorf	100 (90)	1	2 Fahrten/Stunde ab Eilendorf und am Anschlussbahnhof

Tabelle 5: Übersicht über die Reisezeiten mit der Bahn (Werte in Klammern beziehen sich auf die Verstärkerfahrt)

Der Bahnhaltepunkt wird im Busverkehr durch die Linien 2,7 und 50 erschlossen.

Zwischen den Bahnsteigen am Bahnhaltepunkt gibt es keine direkte Verbindung, beide Bahnsteige sind separat erschlossen. Um die gegenüberliegende Seite zu erreichen, muss entweder die Brücke an der Wolfsbendenstraße (ca. 190 m zwischen Bahnsteig und Brücke) oder der Tunnel an der Nirmer Straße (ca. 150 m zwischen Bahnsteig und Tunnel) genutzt werden. Dies führt u.a. bei abgestellten Fahrrädern zu großen Umwegen. Planungen für eine direkte Unter- oder Überführung existieren seit vielen Jahren, für die Realisierung einer Brücke gibt es eine bestehende Machbarkeitsstudie.

## Busverkehr

Eilendorf ist über das Busliniennetz an die Aachener Innenstadt und die umliegenden Stadtteile und Städte angeschlossen.

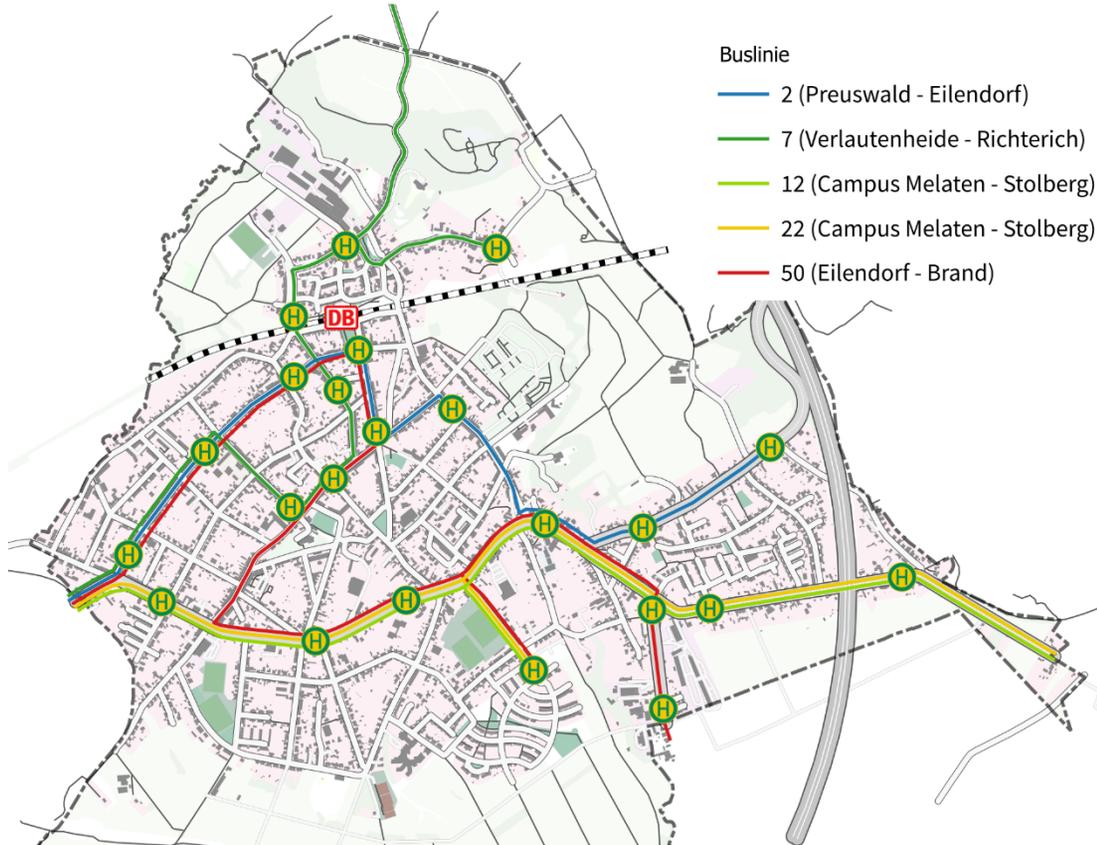


Abbildung 13: ÖPNV-Liniennetzplan für Eilendorf

Darüber hinaus verkehrt am Wochenende und in den Nächten vor Feiertagen die Nachtbuslinie N8 (Elisenbrunnen - Stolberg - Bushof) mit drei Fahrten. Während der Konzepterstellung (im Zeitraum von Oktober 2022 bis Oktober 2023) verkehrte der Ortsbus Eilendorf „O2“ am Markttag im Testbetrieb.

Die Stadtbuslinie 2 sowie die Regionalbuslinien 12 und 22 ergeben zwei Hauptachsen in Eilendorf, die zu den Hauptverkehrszeiten in einem 15-Minuten Takt erschlossen sind und Eilendorf mit der Aachener Innenstadt verbinden. Ergänzt wird dieses Angebot durch die Tangentiallinien 7 und 50. Die Linie 7 wird werktags zwischen ca. 07:00 und 19:00 in einem 30-Minuten-Takt bedient, die Anbindung nach Verlautenheide wird zu verschiedenen Tageszeiten nur in einem Stundentakt bedient. In Abhängigkeit der Fahrtrichtung findet die letzte reguläre Fahrt der Linie 7 in Eilendorf gegen 18:30 bzw. 19:00 statt. Die Linie 50 verkehrt werktags je Richtung sechs Mal als regulärer Linienbus, die übrigen 10 angebotenen Fahrten werden als Anruflinientaxi durchgeführt. Dieses muss bis mindestens 30 Minuten vor Abfahrt telefonisch angemeldet werden.

Für alle regelmäßig angefahrenen Bushaltestellen wurde eine Analyse der Erschließung vorgenommen. Hierbei wurden die Einzugsgebiete von 300 m und 400 m auf das Straßen- und Wegenetz bezogen (keine Luftlinien), dargestellt. Im Nahverkehrsplan der Stadt

Aachen<sup>6</sup> wird bei der Erreichbarkeit von Bushaltestellen außerhalb des Alleinrings zwischen der Qualitätsstufe 1 (300 Meter Radius) und dem Mindeststandard (400 Meter Radius) unterschieden. Diese Annahmen beziehen sich auf die Luftlinienentfernung.

Die Erreichbarkeit von Haltestellen sagt jedoch nur bedingt etwas über die Qualität des öffentlichen Personenverkehrs aus. Zusätzlich müssen das Linien- und Fahrtenangebot an dem jeweiligen Zugangspunkt betrachtet werden.

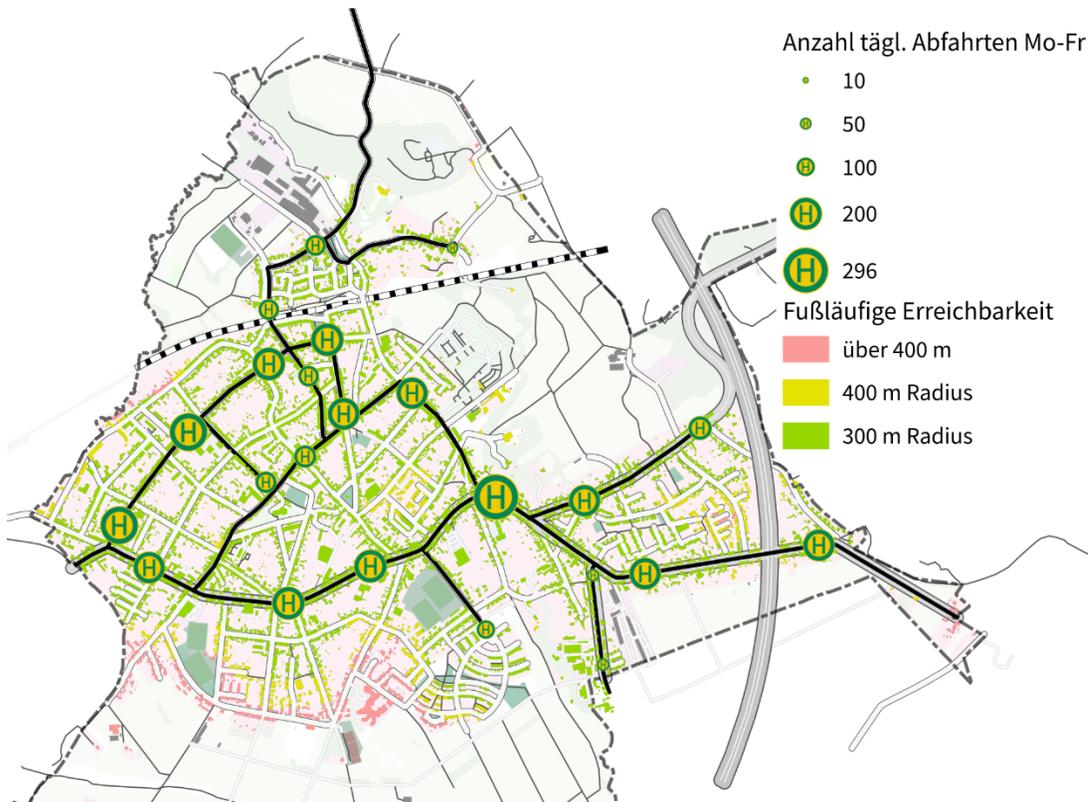


Abbildung 14: Fußläufige Erreichbarkeit der Bushaltestellen im 300 m und 400m Radius

Die Ergebnisse zeigen, dass von einem Großteil der Gebäude innerhalb von 300 m bzw. 400 m eine Bushaltestelle zu Fuß erreicht werden kann. Die größten Defizite in der Erschließung liegen im Bereich der Krebsstraße und Ulmenallee. Dies betrifft auch Teilbereiche der Lindenstraße, der Forster Straße, des Cockerillparks und der Rödgener Straße.

Die höchsten Ein- und Ausstiegszahlen liegen an der Bushaltestelle Eilendorf Markt mit 647 Einsteiger\*innen und 509 Aussteiger\*innen vor. Darauf folgen die beiden Haltestellen Josefstraße (ca. 300 Ein- und Aussteiger\*innen) und Kirchfeld (ca. 250 Ein- und Aussteiger\*innen). An den beiden Bushaltestellen Nirmer Platz und Breitbenden steigen im hochgerechneten Tagesmittel jeweils 58 und 55 Personen ein und aus. Für die Haltestelle Schlackstraße wurde nur zwei Einsteiger\*innen ermittelt.

<sup>6</sup> Stadt Aachen (2018): Nahverkehrsplan

Bushaltestelle	Linienangebot	Anzahl Abfahrten [Mo-Fr]	Einsteiger	Aussteiger
Eilendorf Markt	2,12,22	296	647	509
Eilendorf Josefstraße	<b>2,7,50</b>	208	316	307
Kirchfeld	<b>12,22,50</b>	153	256	248
Apolloniaweg	<b>2</b>	144	111	115
Eilendorf Rathaus	<b>7,50</b>	65	111	68
Bayerhaus	12,22	142	53	77
Nirmer Platz	7	54	30	28
Breitbenden	12,22	42	18	37
Schlackstraße	50	13	2	0

Tabelle 6: Übersicht der Ein- und Aussteiger pro Tag an ausgewählten Bushaltestellen (hochgerechnete Tagesmittelwerte der ASEAG aus dem Jahr 2019), Hinweis: in der Spalte Linienangebot sind die Linien mit den meisten Ein- und Aussteigern an dieser Haltestelle hervorgehoben, wenn sich größere Unterschiede zwischen den Linien zeigen

### Sharing-Angebote

An zwei Standorten stehen Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung (Eilendorf Markt & Bezirksamt). Am Bezirksamt können zwei Kleinwagen geliehen werden, am Eilendorfer Markt steht ein Kleinwagen zur Verfügung. Nach der Registrierung können Fahrzeuge des Anbieters an allen Stationen in Eilendorf und der gesamten Region ausgeliehen werden, die Fahrzeuge müssen aber an der gleichen Station, an der sie ausgeliehen wurden, wieder zurückgegeben werden.

Erweitert wird das Sharing-Angebot durch Elektrofahräder an zwei Standorten (Neubaugebiet Breitbenden & Bezirksamt). Auch dieses Angebot funktioniert stationsbasiert, die Elektroleihräder können jedoch an allen Stationen des Anbieters in der Stadt Aachen und der StädteRegion abgestellt werden. Darüber hinaus kann am Bezirksamt das Lastenrad „Finchen“ ausgeliehen werden.

In Aachen werden von verschiedenen Anbietern E-Scooter angeboten. Die Betreibermodelle basieren auf einem „free-floating“ System, sodass die E-Scooter unabhängig von Stationen abgestellt werden können. Die Nutzungsgebiete der Anbieter schließen auch den Stadtbezirk Eilendorf mit ein.



### 1.1.4 | Elektromobilität

Eilendorf verfügt gegenwärtig über drei öffentlich zugängliche Standorte mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. An diesen stehen insgesamt sieben Ladepunkte zur Verfügung.

Standort	Anschluss	Leistung	Ladepunkte
Kita Kaiserstraße	AC	22 kW	2
Vereinsheim	AC	43 kW	1
Vereinsheim	DC	50 kW	2
Neubaugebiet Breitbenden	AC	22 kW	2

Tabella 7: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Eilendorf

### 1.1.5 | Verkehrsunfälle

Die Unfallanalyse umfasst den Stadtbezirk Eilendorf, mit Ausnahme des Gewerbegebietes Eilendorf-Süd, für den Zeitraum von 2019 bis 2021. Bei der Interpretation der Ergebnisse muss das veränderte Verkehrsverhalten während der Covid19-Pandemie berücksichtigt werden. Im Rad- und Fußverkehr kann zudem von einer hohen Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen ausgegangen werden. Aufgrund der kurzen Zeitspanne von drei Jahren können keine belastbaren Aussagen hinsichtlich der Entwicklung in den letzten Jahren getätigt werden.

Die Unfalldaten wurden durch die Polizei zur Verfügung gestellt und umfassen Unfälle mit Personenschaden sowie schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden. In der Analyse werden u.a. die Unfallbeteiligten, der Unfalltyp und die räumliche Verteilung der Unfälle betrachtet, ein Fokus liegt auf Unfällen mit der Beteiligung von Fußgänger\*innen und Radfahrern\*innen.

### Verteilung der Verkehrsunfälle

In Eilendorf haben sich im Betrachtungszeitraum insgesamt 103 Unfälle ereignet, in den einzelnen Jahren 29 Unfälle (2019), 32 Unfälle (2020) und 42 Unfälle (2021).

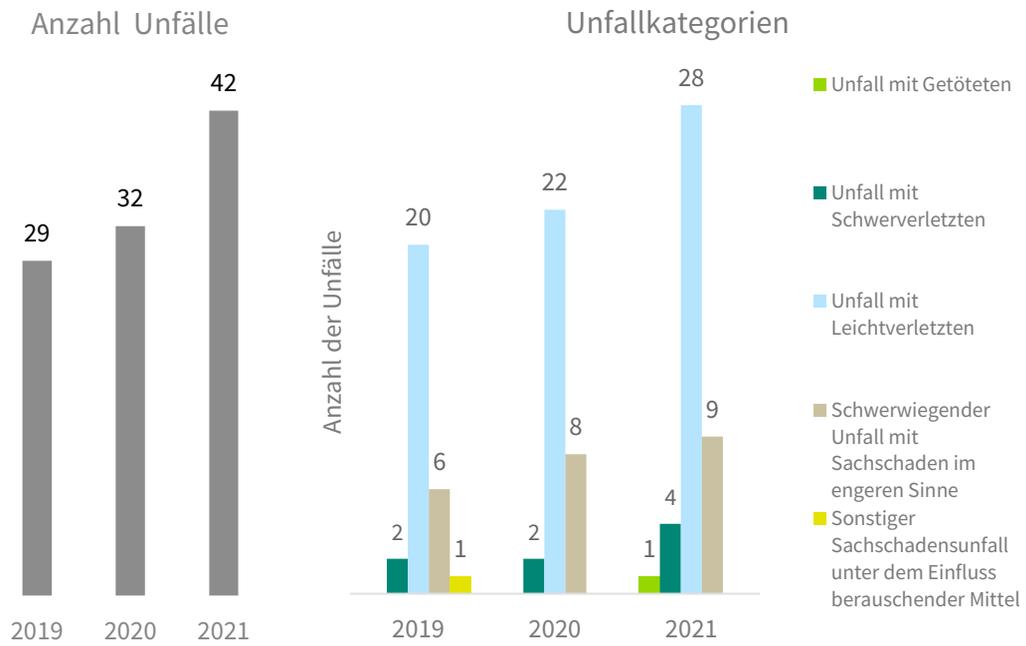


Abbildung 15: Anzahl und Kategorie der Unfälle in Eilendorf



Abbildung 16: Heatmap aus der Anzahl der Unfälle 2019-2021

Die kartographische Darstellung der Verkehrsunfälle in Eilendorf zeigt deutlich, dass sich ein Großteil der Unfälle im klassifizierten Straßennetz und den dazugehörigen Knotenpunkten ereignet. Es kann eine deutliche Konzentration auf die Von-Coels-Straße registriert werden:

- Von-Coels-Straße / Zehnthofweg / Josefstraße
- Von-Coels-Straße / Brander Straße
- Von-Coels-Straße / Zufahrt REWE und DM
- Von-Coels-Straße / Heckstraße

### Unfallkategorie (Schwere der Unfälle)

Im Untersuchungszeitraum ereignete sich ein Verkehrsunfall mit Todesfolge in Eilendorf. Insgesamt sechs der acht Unfälle mit Schwerverletzten haben sich entlang der Von-Coels-Straße inkl. der Knotenpunkte ereignet. Auch die Unfälle mit Leichtverletzten (70 Unfälle) ereigneten sich vermehrt in Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen.

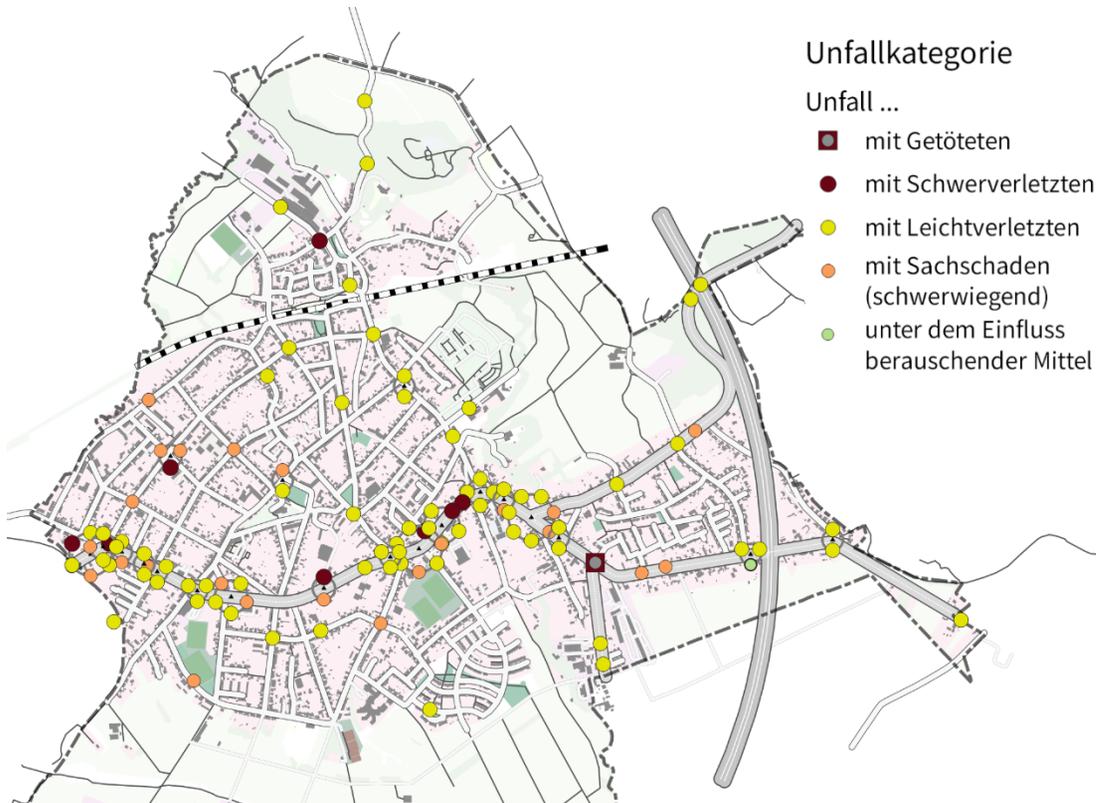


Abbildung 17: Unfälle nach Unfallkategorie in den Jahren 2019-2021

### Unfalltyp

Hinsichtlich der Unfalltypen zeigt sich, dass Einbiegen-/Kreuzen- bzw. Abbiegeunfälle einen Anteil von ca. 44% an den gesamten Unfällen ausmachen. In den analysierten Jahren (2019-2021) steigt der jährliche Anteil der beiden Unfalltypen in Summe von 28% auf 57% an. Unfälle im Längsverkehr haben sich rückläufig entwickelt.

## Unfalltypen in Eilendorf

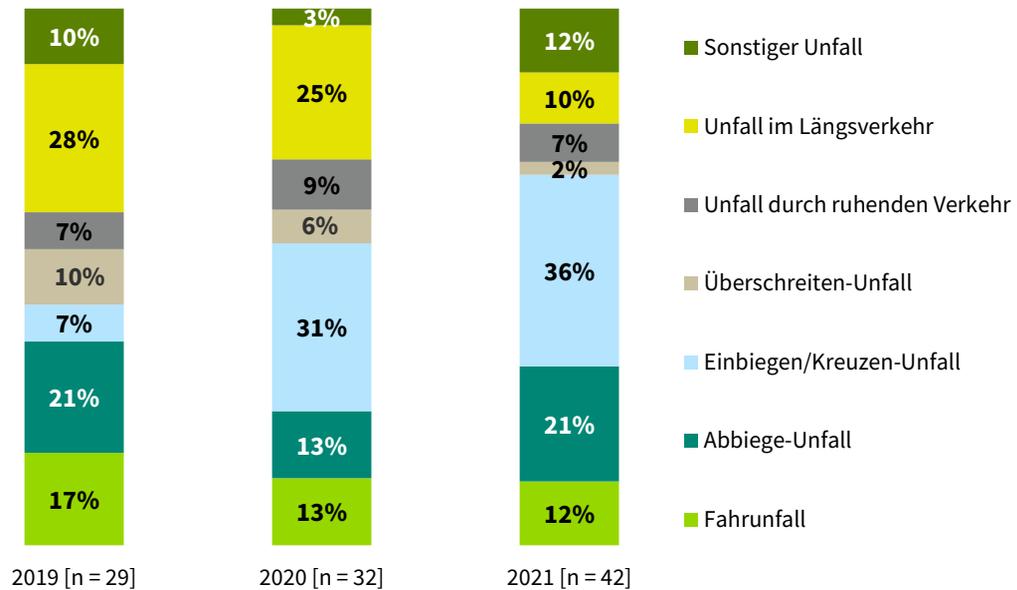


Abbildung 18: Unfalltypen in Eilendorf (2019-2021)

## Unfallursache

Die Aussagekraft der Analyse der Unfallursachen ist eingeschränkt, da für die Verkehrsunfälle im Zeitraum von 2019-2021 bei ca. 20 % der Verkehrsunfälle keine Ursache angegeben wurde bzw. diese der Rubrik „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ zugeordnet wurden. Die meisten Unfälle, deren Ursache klassifiziert wurde, sind auf das „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ zurückzuführen, gefolgt von Unfällen aufgrund eines „ungenügenden Sicherheitsabstandes“.

## Unfallursachen in Eilendorf (mind. 5 Nennungen zwischen 2019 und 2021)

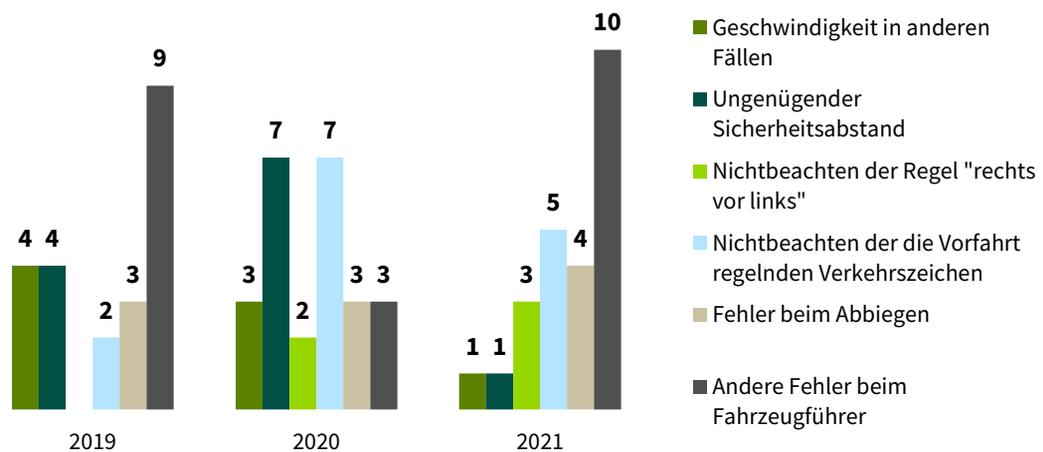


Abbildung 19: Ursachen für Verkehrsunfälle in Eilendorf (2019-2021)



### Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen

Im analysierten Zeitraum (2019-2021) haben sich 13 Unfälle (12,6 % an allen Unfällen) mit der Beteiligung von Fußgänger\*innen und 22 Unfälle (21,4 %) mit der Beteiligung von Radfahrer\*innen ereignet. Mit Ausnahme von vier Alleinunfällen bei den Radfahrenden, waren in allen übrigen Unfällen auch Kraftfahrzeuge involviert. Während sich die Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger\*innen auf die Von-Coels-Straße konzentrieren, sind die Unfälle unter Beteiligung von Radfahrer\*innen stärker im Straßennetz verteilt.

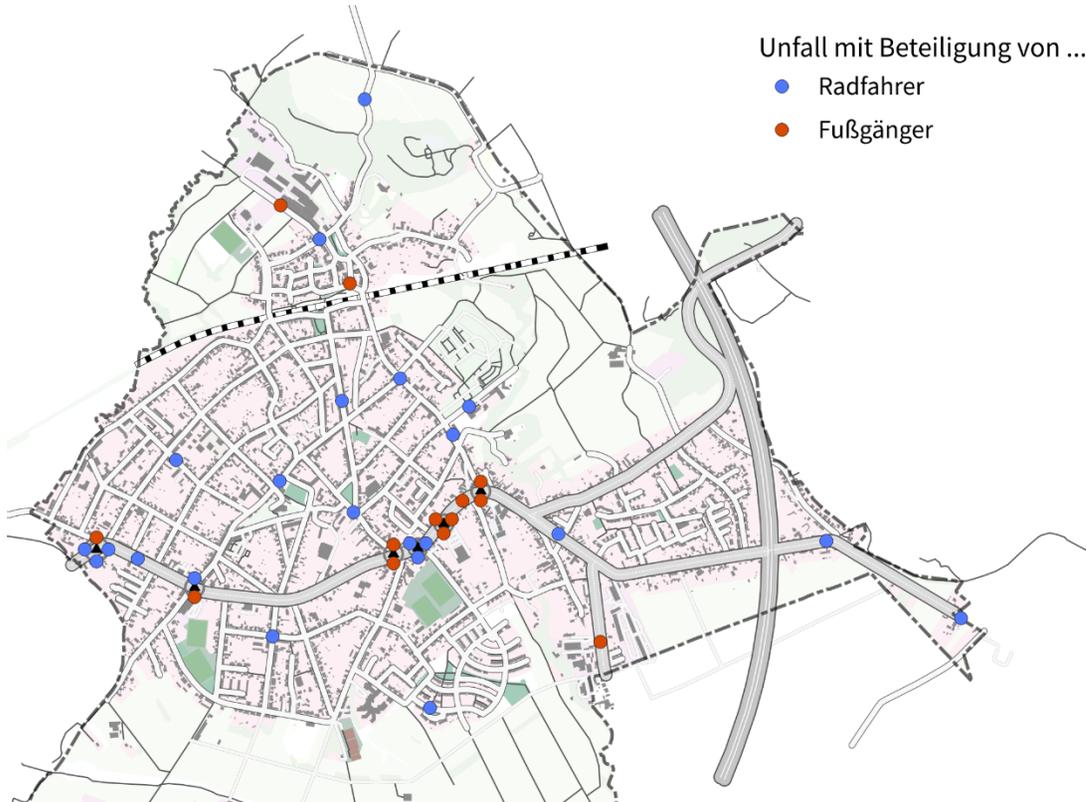


Abbildung 20: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen (2019 - 2021)

Knapp die Hälfte der Unfälle unter Beteiligung von Fußgänger\*innen sind dem Unfalltyp „Überschreiten“ zugeordnet. Der häufigste Unfalltyp unter Beteiligung von Radfahrern\*innen war das „Einbiegen/Kreuzen“, bei knapp jedem dritten Unfall.

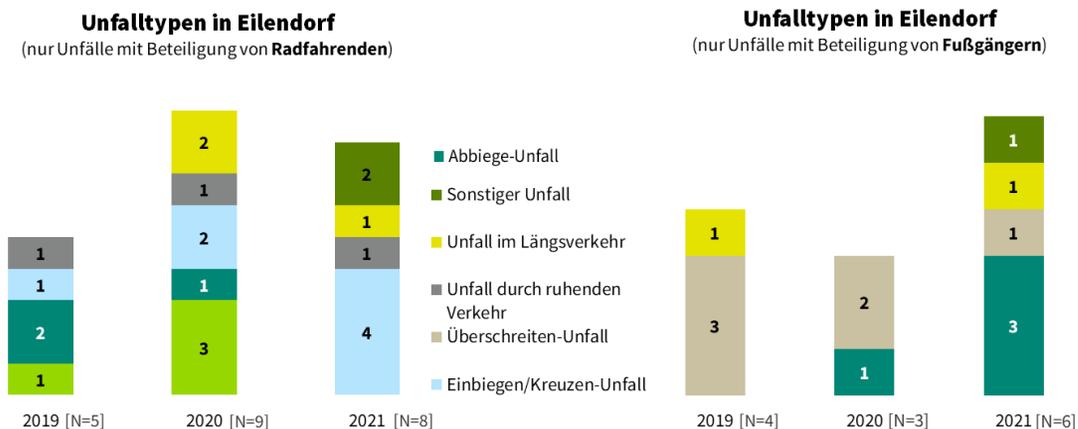


Abbildung 21: Unfalltypen unter Beteiligung von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in Eilendorf (2019-2021)

## 1.2 | Bürgerbeteiligung mit Online-Karte

Von 08.11.2022 bis zum 28.03.2023 konnten in einer Online-Karte verkehrsbezogene Ideen, Mängel, Hinweise und Anregungen verortet werden. Darüber hinaus konnten die vorhandenen Einträge von anderen Personen kommentiert werden. Insgesamt wurden 107 Einträge und 49 Kommentare vorgenommen.

Die Online-Karte war als Projekt in die „adhocracy+“ Beteiligungswebseite eingebunden (<https://adhocracy.plus/mobilitaetskonzept-eilendorf/projects/>). Die vollständigen Ergebnisse in Form einer Übersichtskarte (A 1.1) und einer Auflistung (A 1.2) befinden sich im Anhang.

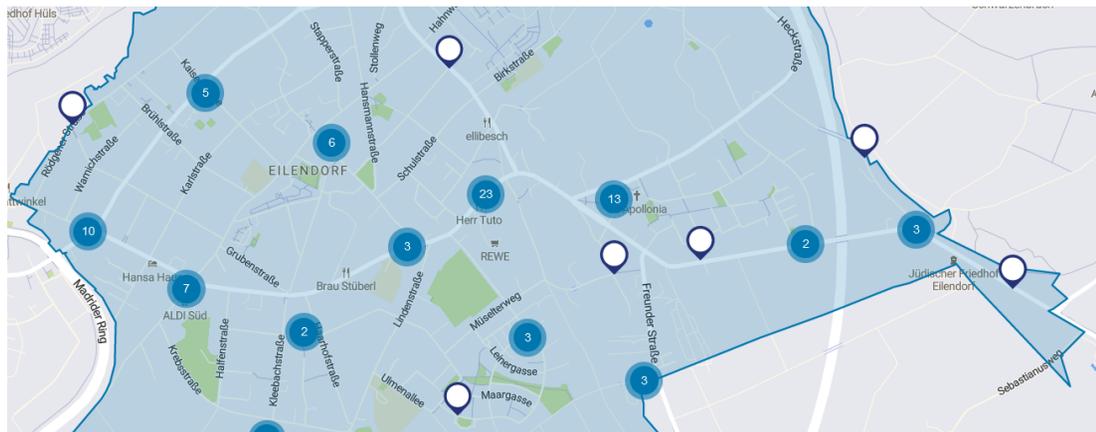


Abbildung 22: Ausschnitt aus der Online-Karte

Die Einträge in der Online-Karte wurden georeferenziert erfasst und einer Verkehrsart zugeordnet. Die Einträgen zu „Autos und Motorrädern“ konzentrieren sich auf die Von-Coels-Straße. In den drei Kreuzungsbereichen entlang der Von-Coels-Straße (Heckstraße, Nirmmer Straße, Josefstraße/Zehnthofweg) und an der Zufahrt zu REWE/DM zeigt sich eine Häufung der Einträge. Die Zuordnung der Einträge zu einem Verkehrsmittel führt dazu, dass ähnliche Probleme, aus verschiedenen Sichtweisen, in verschiedenen Kategorien dargestellt sind.

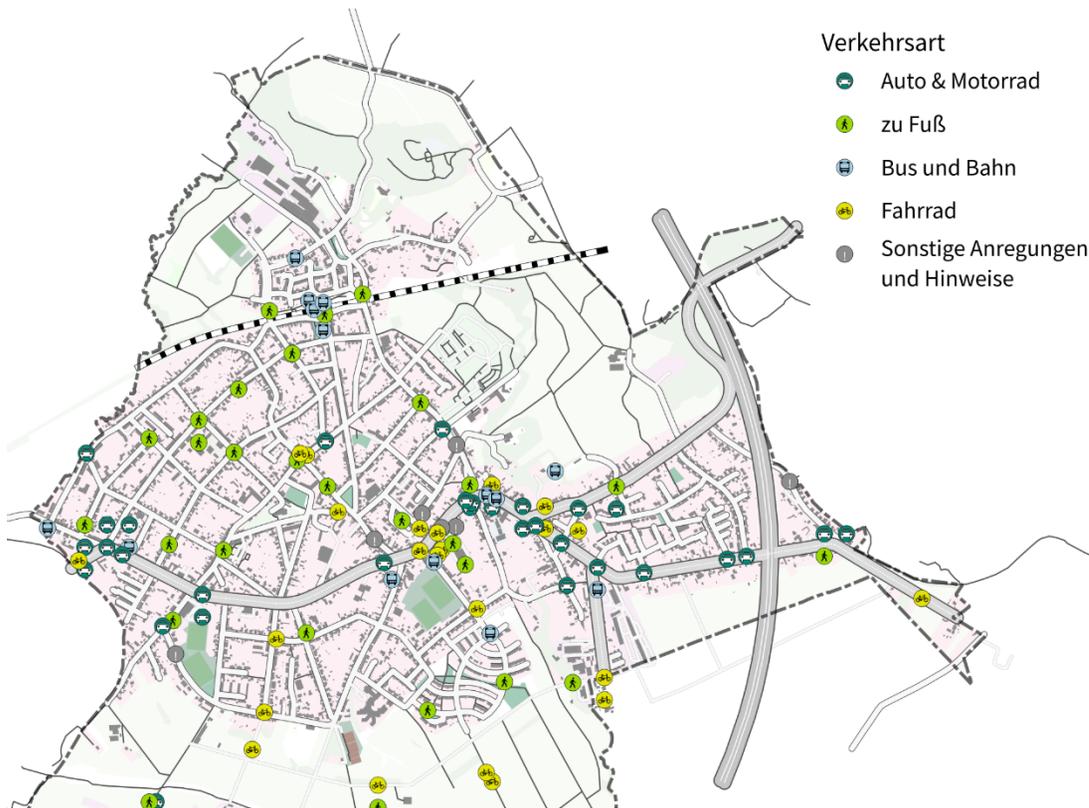


Abbildung 23: Verortung der Einträge aus der Online-Karte, unterteilt nach Verkehrsart

In den beiden Kategorien „Auto und Motorrad“ (29 %) und „zu Fuß“ (27 %) wurden in Summe mehr als die Hälfte aller Einträge vorgenommen. An dritter Stelle folgt der Radverkehr mit 22 %. Nur 11% der Einträge sind dem ÖPNV (Bus und Bahn) zuzuordnen. Die übrigen Einträge (7 %) beziehen sich auf sonstige Anregungen und Hinweise.

**Einträge der Teilnehmenden nach Kategorie**

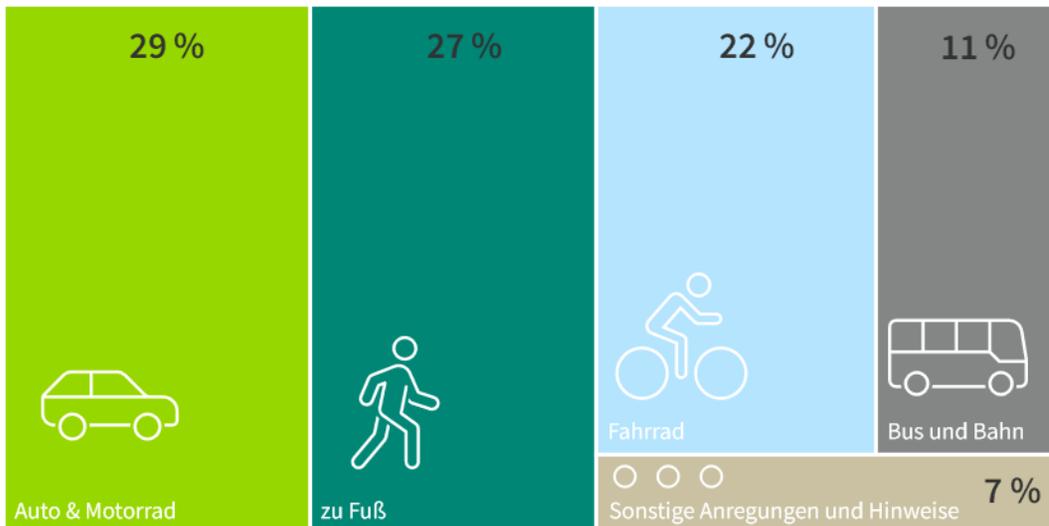


Abbildung 24: Einträge der Teilnehmenden nach Kategorie (n=107 Einträge)

Die meisten themenbezogenen Einträge wurden zur „Überwachung des ruhenden Verkehrs“ verfasst. Hier wurden mehrfach Falschparker in Knotenpunktbereichen und in zweiter Reihe genannt (11 Nennungen). Darauf folgen die drei Themenfelder

„Verkehrssicherheit“ „Überplanung von Knotenpunkten“ und „Radverkehrsanlagen“ mit jeweils 10 Nennungen. Sowohl das Angebot im ÖPNV (9 Nennungen) als auch die ÖPNV-Haltepunkte (7 Nennungen) wurden in der Online-Beteiligung mehrfach genannt.

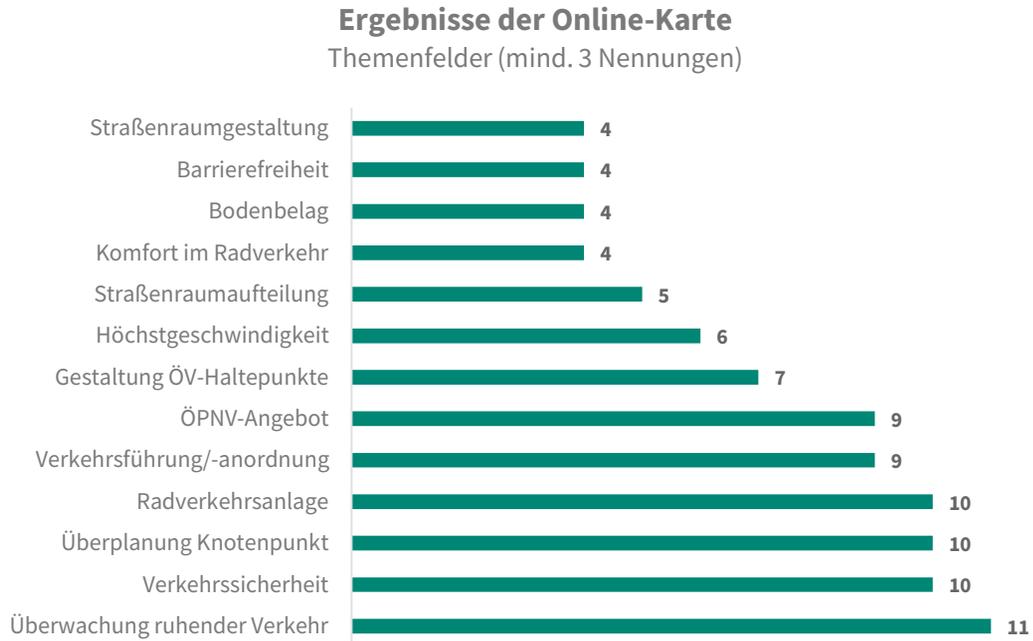


Abbildung 25: Ergebnisse der Online-Beteiligung | Themenfelder mit mind. 3 Nennungen

Die konkreten Ideen, Hinweise und Vorschläge aus der Online-Beteiligung wurden bei der Erstellung des Maßnahmenkonzeptes berücksichtigt.

### Kommunikationsstrategie

Wen?	Wie?	Wo?	Wann?	Wer?
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Hinweis zur Teilnehmungsplattform	Homepage der Stadt Aachen & Social Media Stadt Aachen (Facebook, Instagram)	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presseabteilung Stadt Aachen</li> </ul>
Öffentlichkeit (Vereine und Verbände)	Ankündigung/ Einladung	E-Mail Verteiler	2-3 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Aachen</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Berichterstattung	Homepage eilendorf.info & Social Media Kanäle (Facebook, Instagram)	vor und nach der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>privat Betriebe Plattform eilendorf.info</li> </ul>

Abbildung 26: Kommunikationsstrategie zur Online-Karte

## 1.3 | Planungsspaziergänge

### 1.3.1 | 1. Planungsspaziergang

Am 29.03.2023 fand im Zeitraum von 18:00 bis 19:30 der erste von zwei Planungsspaziergängen in Eilendorf statt. An dem knapp zwei Kilometer langen Rundgang (Severinstraße, Nirmer Straße, Von-Coels-Straße, Steinstraße) haben insgesamt 33 Eilendorferinnen und Eilendorfer teilgenommen. Es wurden an verschiedenen Punkten entlang der Route Zwischenhalte eingelegt, um Anregungen, Hinweise und Defizite entlang der Strecke zu sammeln und zu diskutieren. Die Ergebnisse wurden zusätzlich in einem Plan (Anhang 1.3) festgehalten.

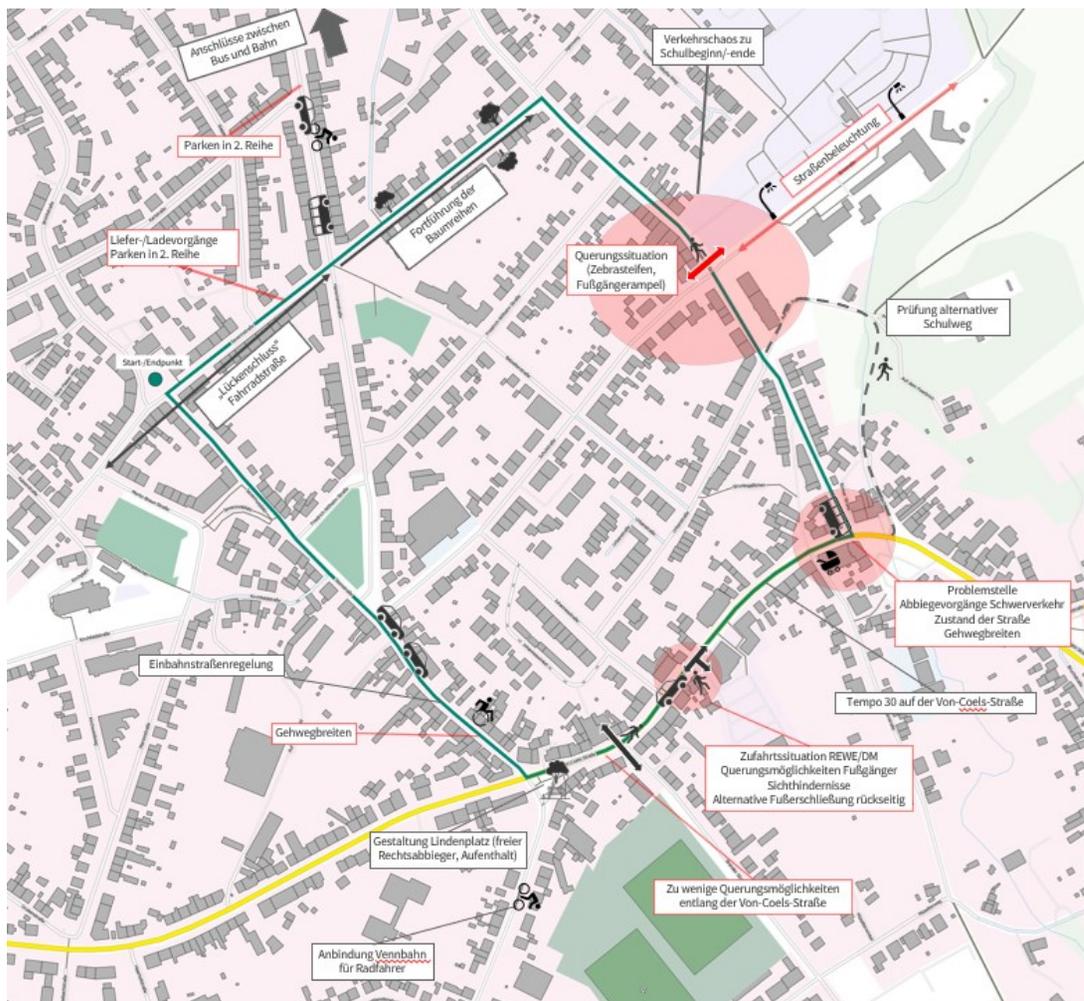


Abbildung 27: Übersicht der Ergebnisse des 1. Planungsspaziergangs

### Ergebnis – Probleme und Herausforderungen

#### 1. Haltepunkt: Severinstraße / Hansmannstraße:

- Teilweise wird in der Hansmannstraße vor der Bäckerei in der zweiten Reihe geparkt/ gehalten. Besonders bei Begegnungen mit einem entgegenkommenden Bus kommt es zu Konfliktsituationen. Dies gilt auch für andere Orte in Eilendorf, wie z.B. auf der Severinstraße (vor Lotto Hecker).
- Breite Fahrbahnen scheinen einen Anreiz zum Parken in der 2. Reihe zu geben.

- Kontroverse Diskussion bezüglich der Verfügbarkeit von Parkständen vor Geschäften und den Folgen beim Wegfall von Parkständen → Vorschlag: Dauerparkplätze in Kurzzeitparkplätze umwandeln
- Auf der Severinstraße (zwischen dem Bezirksamt und der Hansmannstraße) sind im Seitenraum straßenbegleitend Bäume vorhanden. Hier wurde die Fortführung der Gestaltung mit Bäumen bis zur Nirmer Straße vorgeschlagen.
- Auf der Radvorrangroute wird der Radverkehr innerhalb von Eilendorf, mit Ausnahme der Severinstraße, auf Fahrradstraßen geführt. Diesbezüglich wurde der Lückenschluss zwischen der Moritz-Braun-Straße und der Hansmannstraße gefordert.

#### 2. Haltepunkt: Nirmer Straße / Schulstraße / Birkstraße:

- Im Umfeld der Grundschule Birkstraße treten v.a. zur Schulanfangszeit folgenden Probleme auf:
  - Elternhaltestellen werden nur selten genutzt.
  - Viele Eltern fahren bis in die Stichstraße vor die Schule und müssen dort wenden
  - Teilweise befolgen Kfz-Führer\*innen am Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) auf der Nirmer Straße die Wartepflicht nicht.
  - Anregung einer Bedarfsampel anstelle des Fußgängerüberweges (mit Dauergrün für Fußgänger\*innen und automatischer Bedarfsanforderung für Kfz/Rad)
- Alternative Fußverkehrsverbindung Grundschule Birkstraße - Eilendorf Markt inkl. Beleuchtung
  - Prüfung der Realisierung des Durchstichs zur Verbindung „Auf dem Foerbrich“ und „Am Bach“
- Gehwege an der Nirmer Straße sind sehr schmal, insb. für Schülerinnen und Schüler sowie mobilitätseingeschränkte Personen
- Beleuchtung der Birkstraße wäre sinnvoll (Grundschule, Offene Türe, Grillhütte)

#### 3. Haltepunkt: Eilendorf Markt (Nirmer Straße / Von-Coels-Straße)

- Kreuzung insgesamt für Fußgänger\*innen, insb. Schulkinder, sehr gefährlich und unübersichtlich
- Fahrbahnoberfläche auf der Von-Coels-Straße ist mangelhaft (Schlaglöcher, Bodenwellen, ...)
- Stellenweise sehr schmale Gehwege und Gehwege mit Querneigung
- Hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf der Von-Coels-Straße
- Hohe Lärmemissionen durch den Kfz-Verkehr → Einschränkung der Aufenthaltsqualität
- Enge Kurvenradien, insb. für Lkws und Busse, die von der Von-Coels-Straße in die Nirmer Straße einbiegen

#### 4. Haltepunkt: REWE- / DM-Parkplatz

- Zu-/ Abfahrtsituation zum Parkplatz ist schwierig, insb. für Linksabbieger
  - hohes Konfliktpotential zwischen Kfz und Fußgänger\*innen an der Ausfahrt (Querung Gehweg)
  - Hohes Verkehrsaufkommen auf der Von-Coels-Straße mit wenigen Lücken im fließenden Verkehr

- Sichtbeziehung für ausfahrende Kfz ist durch Werbeschild und parkende Kfz behindert
- Querung der Von-Coels-Straße ist für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen schwierig
- Alternative, rückseitige Erschließung des Supermarktes für den Fußverkehr prüfen (v.a. für Fußgänger\*innen aus dem Oberdorf)
- Tempo 30 auf der Von-Coels-Straße würde v.a. die Situation für Fußgänger\*innen verbessern

#### 5. Haltepunkt: Von-Coels-Straße / Lindenstraße

- Die Querung der Von-Coels-Straße ist an zu wenigen Stellen (komfortabel und sicher) möglich
- fußläufige Verbindung abseits der Von-Coels-Straße in Richtung „Eilendorf Markt“ wäre sinnvoll
- Die Lindenstraße ist schmal und daher gefährlich für den Radverkehr
- Neue Flächen für den Radverkehr sollen nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen
- Anbindung an den Vennbahnweg verbessern
- Umgestaltung Lindenplatz (Wegfall „freier Rechtsabbieger“, sinnvolle Folgenutzung des Raums)

#### 6. Haltepunkt: Steinstraße / Hansmannstraße

- Schmale Gehwege in der Steinstraße, insb. für Rollstuhlfahrer\*innen und Personen mit Kinderwagen problematisch
- Parkende Autos versperren Sicht von Kindern auf die Straße
- Anordnung einer Einbahnstraße in der Steinstraße, in Kombination mit den umliegenden Straßen, prüfen



Abbildung 28: Impressionen zum 1. Planungsspaziergang

### Kommunikationsstrategie

Wen?	Wie?	Wo?	Wann?	Wer?
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Einladung	Homepage der Stadt Aachen & Social Media Stadt Aachen (Facebook, Instagram)	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Presseabteilung Stadt Aachen</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Einladung	Beteiligungsplattform adhocracy+	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellen der Ankündigung: Mobildenker</li> <li>▪ Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300)</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung / Einladung über Flyer und Plakate	Geschäfte, öffentliche Einrichtungen etc.	1-2 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellen der Flyer und Plakate: Mobildenker</li> <li>▪ Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300 und Presseabteilung)</li> <li>▪ Verteilen der Flyer/ Plakate (Stadt Aachen)</li> </ul>
Öffentlichkeit (Vereine und Verbände)	Ankündigung/ Einladung	E-Mail Verteiler	2-3 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Aachen</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Berichterstattung	Homepage eilendorf.info & Social Media Kanäle (Facebook, Instagram)	vor und nach der Veranstaltung	
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung	Aachener Zeitung	2 Wochen vor der Veranstaltung	

Abbildung 29: Kommunikationsstrategie zum ersten Planungsspaziergang

### 1.3.2 | 2. Planungsspaziergang

Der zweite Planungsspaziergang fand am 06.06.2023 zwischen 18:00 und 19:30 statt. Die Wegelänge war im Vergleich zum ersten Spaziergang mit gut zwei Kilometern etwas länger. Vom Startpunkt Sportplatz Brander Straße ging es über den Müselterweg, Bruchstraße, Apolloniaweg, Heckstraße, Apolloniastraße, Franz-Pauly-Straße, Von-Coels-Straße, Freunder Straße und Müselterweg wieder zurück in die Brander Straße. An diesem Spaziergang haben 14 Eilendorferinnen und Eilendorfer teilgenommen. Die Ergebnisse wurden zusätzlich in einem Plan (Anhang 1.4) festgehalten.

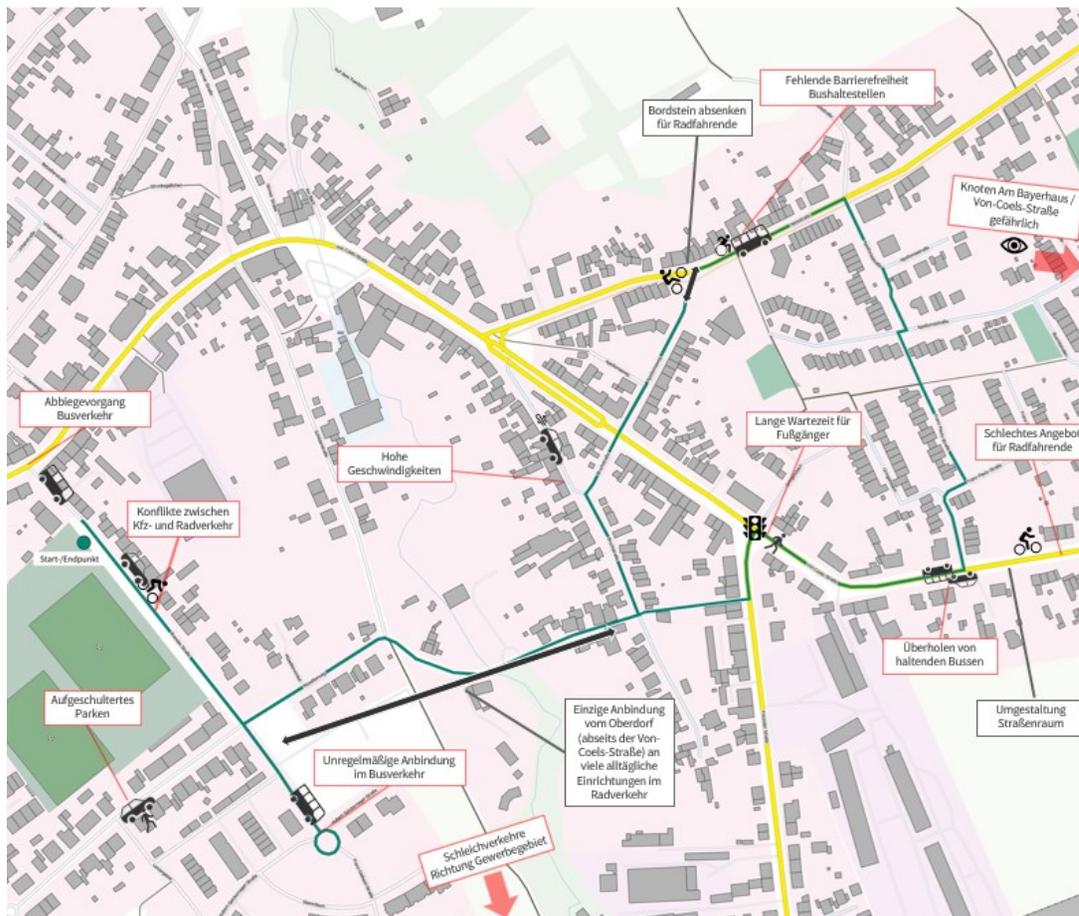


Abbildung 30: Übersicht der Ergebnisse des 2. Planungsspaziergangs

#### Ergebnis – Probleme und Herausforderungen

##### 1. Haltepunkt: Brander Straße / Hubert-Spickernagel-Straße:

- In der Planung darf die Förderung des Radverkehrs nicht zu Lasten des Fußverkehrs führen
- Aufgeschultertes Parken ist allgemein schlecht für die Barrierefreiheit
- Über Feldwege (u.a. Schlackstraße, Deltourserb) immer mehr Ausweich-/Schleichverkehre im Kfz-Verkehr. Hohe Fahrgeschwindigkeiten und aufgrund der Wegebreiten fehlende Ausweichmöglichkeiten
- Teilweise wird die Brander Straße zugeparkt. Hierdurch entstehen Konflikte mit dem Radverkehr und Radfahrer\*innen werden teilweise in die Zange genommen und abgedrängt

- Durch Parkende Autos im Bereich des Knotenpunkts Brander Straße / Von-Coels-Straße ist das Einbiegen in die Brander Straße für den Bus teilweise nicht möglich. Das bestehende Halteverbot wird häufig ignoriert.
- ÖPNV-Anbindung des Neubaugebietes Breitbenden: vereinzelt Stichfahrten, insgesamt schlechte Anbindung
- Die Bedienzeiten des Ortsbusses in Eilendorf werden als schwierig erachtet. Der Ortsbus verkehrt donnerstags zwischen 08:40 und 13:00. Hierdurch ist der Ortsbus nur für ältere Menschen attraktiv und z.B. nicht für arbeitende Menschen. Die aktuelle Testphase wird von der Bezirksvertretung finanziert, das Ziel besteht darin die Bedienzeiten auszubauen und den Bus im Regelbetrieb zu betreiben. [Anmerkung: Der Betrieb des Ortsbusses wurde zum 06.11.2023 eingestellt]
- Funktionen der Buslinien: müssen „regionale Linien“ das Wohngebiet Breitbenden anfahren oder sollte die innere Erschließung von Eilendorf mit eigenen Bussen erfolgen?
- Eine weitere Bike-Sharing Station innerhalb von Eilendorf wäre sinnvoll. Als Standort wird der Bahnhofpunkt genannt. Die bestehende Station in der Hubert-Spickernagel-Straße wird aktuell gut genutzt, häufig für Ziele in der Aachener Innenstadt

#### 2. / 3. Haltepunkt: Bruchstraße:

- Die Bruchstraße wird als Ausweichstrecke genutzt, wenn die Müllabfuhr dienstags über die Von-Coels-Straße fährt
  - Fahrten mit hoher Geschwindigkeit durch den VBB
  - Wie kann Widerstand erhöht werden?
- Bruchstraße als einziger Weg aus dem Oberdorf Richtung Aldi, REWE, St. Severin und Eilendorf Zentrum abseits der Von-Coels-Straße

#### 4. Haltepunkt: Apolloniaweg / Heckstraße

- Radweg Heckstraße – Apolloniastraße, um Knoten Heckstraße / Von-Coels-Str. zu umfahren
- Bord absenken für Radverkehr
- Verhindern, dass Autos die Durchfahrt als Abkürzung nutzen
- Allgemein: Barrierefreie Bushaltestellen
- Erhöhte Geschwindigkeiten Am Bayerhaus
- Knoten Bayerhaus / Von-Coels-Straße kritisch, v.a. aufgrund der Sicht

#### 5. Haltepunkt: Franz-Pauly-Straße / Von-Coels-Straße

- Überholmanöver an haltenden Bussen, u.a. Haltestelle Rheingold
- Radverkehr auf der oberen Von-Coels-Straße wird kritisch gesehen
- Straßenraum falsch aufgeteilt auf der Von-Coels-Straße

#### 6. Haltepunkt: Bruchstraße

- Andere Stelle: Warum ist der Gehweg am Tunnel nur einseitig für den Radverkehr freigegeben?



Abbildung 31: Impressionen zum 2. Planungsspaziergang

### Kommunikationsstrategie

Wen?	Wie?	Wo?	Wann?	Wer?
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Einladung	Homepage der Stadt Aachen & Social Media Stadt Aachen (Facebook, Instagram)	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presseabteilung Stadt Aachen</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Einladung	Beteiligungsplattform adhocracy+	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellen der Ankündigung: Mobildenkler</li> <li>Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300)</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung / Einladung über Flyer und Plakate	Geschäfte, öffentliche Einrichtungen etc.	1-2 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellen der Flyer und Plakate: Mobildenkler</li> <li>Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300 und Presseabteilung)</li> <li>Verteilen der Flyer/ Plakate (Stadt Aachen)</li> </ul>
Öffentlichkeit (Vereine und Verbände)	Ankündigung/ Einladung	E-Mail Verteiler	2-3 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Aachen</li> </ul>

Abbildung 32: Kommunikationsstrategie zum zweiten Planungsspaziergang

## 1.4 | Workshop an der Grundschule Brühlstraße

Entscheidungen von heute prägen die soziale, ökonomische und ökologische Zukunft der Kinder in den nächsten Jahrzehnten, daher ist es wichtig, diese altersgemäß an Prozessen und Entscheidungen zu beteiligen.

Kinder haben unterschiedliche Bedürfnisse und Potentiale, die in der Gestaltung eines kinderfreundlichen öffentlichen Raumes berücksichtigt werden müssen. Das bedeutet auch, dass in der Verkehrsplanung ein Paradigmenwechsel vorzunehmen ist, bei dem es nicht nur um Verkehrsraumgestaltung, sondern um Lebensraumgestaltung für Kinder geht. Die Beteiligung von Kindern selbst spielt daher in den Verkehrsplanungsprozessen eine wichtige Rolle.

*Planung für Kinder und mit Kindern bedeutet in erster Linie einen anderen Blickwinkel einzunehmen und sich trauen auch scheinbar „Unmögliches“ anzudenken.*

### Ablauf und Ergebnisse

Am Morgen des 07.06.2023 fand der Workshop in einer vierten Klasse der GGS Brühlstraße statt. Die Doppelstunde begann mit einem Brainstorming zum Thema Mobilität und Verkehr. Dabei wurden von den Schülerinnen und Schülern die folgenden Punkte aufgezählt:

- Grünansagen an Ampeln wären für mobilitätseingeschränkte Personen gut
- Schlechte Rollerabstellplätze an der Schule, es sind zehn Radabstellanlagen vorhanden, diese sind aber matschig, ein „Gebiet zum Ablegen“ der Roller wäre gut
- Kinderfahrräder fallen an den vorhandene Radabstellanlagen oft um
- 20 (von 24) Kinder dürften von ihren Eltern aus mit dem Fahrrad zur Schule kommen, oft ist dies wegen der fehlenden Abstellmöglichkeiten von Eltern nicht gewünscht
- Für die Lehrerfahrräder fehlen auch Abstellmöglichkeiten, Anlehnbügel an der Straße werden nicht genutzt da viele teure Fahrräder dabei sind (Lastenräder, E-Bikes, ...)
- Unfall an „Kreuzung Nobis“
- Mehrere Rollerunfälle

Anschließend wurden die Schülerinnen und Schüler (24) gefragt, wie sie meistens zur Schule kommen. Hierzu folgte der Hinweis der Lehrerin, dass es sich hierbei um eine „Vorzeigeklasse“ handle, in anderen Klassen würden deutlich mehr Kinder mit dem Auto gebracht werden:

- |             |              |              |
|-------------|--------------|--------------|
| ▪ Zu Fuß: 7 | ▪ Fahrrad: 4 | ▪ Roller: 10 |
| ▪ Bus: 1    | ▪ Auto: 6    |              |



Gemeinsam wurden die Vor- und Nachteile von verschiedenen Verkehrsmitteln erarbeitet.

Verkehrsmittel	Vorteil	Nachteil
<b>Roller</b>	Flexible Fahrzeit	Wetterabhängig
	Gut für die Umwelt	
	Schneller als zu Fuß gehen	
	Von Verlautenheide runter rollen	
<b>Auto</b>	Witterungsschutz vor Kälte und Regen	
<b>Zu Fuß</b>	Für kurze Wege gut	
<b>Bus</b>	Besser als Auto	Straßenbahn wäre besser
	Viele Plätze	Bus hält oft
		E-Bus wäre umweltfreundlicher

Im Rahmen einer Gruppenarbeit (5 Gruppen) sollten die Schülerinnen und Schüler konkrete Hinweise, Kritiken sowie ihre Ideen zum Thema Verkehr auf einem Kinderstadtplan verorten. Die Ergebnisse wurden anschließend vor der gesamten Klasse präsentiert.

Gruppe 1
Vor der Schule stehen zu viele Leute (morgens und nachmittags) und versperren den Eingang
Autos an der Von-Coels-Straße sind zu laut
Zebrastreifen und Fußgängerampeln (im Plan) positiv hervorgehoben
„rote Straßen“ (Hauptstraßen im Plan) für Autos, andere Straßen für Fahrräder
„Die Natur muss bleiben“, Grünflächen positiv hervorgehoben

Gruppe 2
Viele Ampeln an der Von-Coels-Straße mit langen Wartezeiten
Vorhandene Mittelinseln/Querungshilfen/Zebrastreifen sind gut (z.B. Lindenstraße, Josefstraße, Nirmer Straße, Severinstraße)
Dringend Zebrastreifen über die Von-Coels-Straße benötigt
Grünflächen (im Plan) positiv hervorgehoben, Natur gut
Parkende Autos vor der Grundschule negativ
Spielstraßen sind gut, da Autos dort langsam fahren und weniger Gefahr besteht



### Gruppe 3

Josefstraße abreißen, da Autos dort rasen
Enge Straßen für Fußgänger und Radfahrer (u.a. Brühlstraße, Freunder Straße, Von-Coels-Straße)
Parkplätze an der Schule wegmachen und dafür überdachte Fahrradständer errichten
Severinstraße ist durch parkende Autos eng
Querung am Bahnhof mit Brücke
Weitere Fußgängerampeln an der Von-Coels-Straße
Zebrastreifen vor Schule

### Gruppe 4

Zebrastreifen im Schulumfeld und Severinstraße (Bezirksamt)
Weniger Autos auf der Rödgener Straße, da dort das Queren schwierig ist
Queren an Kreuzung Von-Coels-Straße/Josefstraße (Shell), lange Wartezeiten an Ampel als Fußgänger*in
Wunsch: überall Fahrradwege oder Fahrradstraßen

### Gruppe 5

Kreuzung Kita voll (Stapperstraße/Josefstraße)
Josefstraße Ampel oder Zebrastreifen zum Queren (Höhe Hansmannstraße)
Leo Bäckerei für Busse sehr eng (Karlstraße)
Tunnel Herrenbergstraße eng für Roller und Fahrrad
Fehlende Beleuchtung Herrenbergstraße

Im Anschluss an die Doppelstunde wurde eine Hausaufgabe aufgegeben. In zwei kurzen Aufsätzen sollte zum einen der Schulweg beschrieben werden und zum anderen beschrieben werden, was die Schülerinnen und Schüler im Verkehr verändern würden, wenn sie ein Tag König bzw. Königin von Eilendorf wären. Hierzu wurden die Aufsätze im Anschluss in Bezug auf mobilitäts-/ verkehrsrelevante Aspekte und Themen untersucht und Clusterungen (inkl. Häufigkeitsauswertungen) vorgenommen. Die Ergebnisse wurden in aggregierter Form mit Hilfe einer Wortwolke visualisiert.



Abbildung 33: Zentrale Aspekte aus den Berichten über den Schulweg

Die nachfolgenden Zitate aus den Aufsätzen der Schülerinnen und Schüler zeigen eindrucksvoll die verschiedenen Probleme und Herausforderungen im Hinblick auf die Mobilität von Kindern.

- „[...] dann gingen wir zusammen vor das Tor, wo immer die Eltern das Tor versperrten. Wir quetschten und durch und gingen in die Schule.“
- Und da war ein schmaler Bürgersteig, weil da so dicke Autos geparkt haben, dass ich nicht durch konnte.“
- "Ich brauche zur Schule 2-5 Minuten mit dem Auto. Ich nehme eigentlich nichts wahr.“

## 1.5 | Räumliche Schwachstellen-/ Defizitanalyse vor Ort

Im September 2023 wurde eine räumliche Defizit-/Schwachstellenanalyse des Verkehrsnetzes in Eilendorf durchgeführt. Der Fokus lag auf der Von-Coels-Straße, der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie den Haltestellen im ÖPNV. Zudem wurden der ruhende Verkehr und die Verknüpfungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln betrachtet. Das Gewerbegebiet Eilendorf liegt räumlich und funktional getrennt vom übrigen Siedlungsbereich in Eilendorf und wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme vor Ort nicht betrachtet.

### 1.5.1 | Fußverkehr

#### Fußverkehr

- Vorhandensein und Dimensionierung von Gehwegen
- Art der Führungsform
- Führung an Knotenpunkten
- Oberfläche und Qualität
- Barrierefreiheit (taktile Elemente, abgesenkte Bordsteine etc.)
- Querungsstellen (Lage, Art, Maße, Sichtbeziehungen etc.)
- Konflikte mit anderen Verkehrsarten

Im Fußverkehr wurden die Führungsform sowie das Vorhandensein von Gehwegen analysiert. Netzlücken liegen in den Fällen vor, wo keine Verkehrsanlage für den Fußverkehr vorhanden ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 10 km/h beträgt.



Abbildung 34: Fehrender Gehweg in der Urbanstraße



Abbildung 35: Fehrender Gehweg in der Franz-Delheid-Straße

In Eilendorf gibt es nur wenig Netzlücken im Fußverkehr. Diese befinden sich abschnittsweise in der Urbanstraße, der Herrenbergstraße und vor allem im Neubaugebiet Breitbenden. Der Prunkweg liegt in einer Tempo 30-Zone und ist in mehreren Abschnitten anbaufrei. Am Prunkweg ist gegenwärtig keine Fußverkehrsanlage vorhanden.

Die Freigabe von Kfz-freien Wegen für einzelne Gruppen (Anlieger, forst- oder landwirtschaftlichen Verkehr) kann in Abhängigkeit der Verkehrsstärke und dem Geschwindigkeitsniveau zu Konflikten zwischen Kfz und Fußgängern führen. Dies kann insbesondere außerorts kritisch sein, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort i.d.R.

100 km/h beträgt. Sowohl im Norden von Eilendorf (u.a. Gringelstraße, Nirmer Weg) als auch im Süden (u.a. Schlackstraße, Verlängerung Halfenstraße, Lindenstraße) befinden sich Kfz-freie Wege mit der Freigabe für Anlieger oder forst-/landwirtschaftliche Verkehre. Die Straße Deltourserb ist aus Norden und Süden kommend als Kfz-freier Weg (Anlieger frei) beschildert, aus Richtung Westen (Von-Coels-Straße) kommend besteht ein Durchfahrtsverbot mit der Freigabe für Radfahrer. Ein Übersichtsplan zur Führung des Fußverkehrs inklusive der Netzlücken befindet sich im Anhang (A 1.5).



Abbildung 36: Netzlücken im Fußverkehr innerhalb des Erhebungsnetzes

Die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs sollte möglichst vermieden werden. Dies betrifft in Eilendorf die folgenden Abschnitte:

- Vennbahnweg (gem. Geh- und Radweg)
- Heckstraße im Außerortsbereich (gem. Geh- und Radweg) → im Alltagsverkehr ist hier nur ein niedriges Fußverkehrsaufkommen zu erwarten
- Von-Coels-Straße im Abschnitt Freunder Straße bis Sebastianusweg (Gehweg Rad frei)
- Kalkbergstraße im Außerortsbereich (Gehweg Rad frei)

Es ist auffällig, dass viele Gehwege nicht über die erforderliche Mindestbreite nach den Richtlinien der FGSV verfügen. Im gesamten Stadtbezirk finden sich viele Straßen, deren Gehwege im Seitenraum beidseitig schmaler als 2,50 m sind. In einigen Straßen(-abschnitten), z.B. der Schulstraße, Schubertstraße oder Severinstraße, liegt die Gehwegbreite beidseitig unterhalb von 1,50 Metern.



Abbildung 37: Unzureichende Gehwegbreiten mit zusätzlichem Hindernis in der Steinstraße



Abbildung 38: Unzureichende Gehwegbreiten in der Schubertstraße

In der nachfolgenden Abbildung sind die Straßen/ Straßenabschnitte des Erhebungsnetzes seitenscharf dargestellt, Streckenabschnitte die über keine gesicherte Führung im Fußverkehr (Netzlücke) verfügen, sind in diesem Plan nicht dargestellt. Es ist auffällig, dass sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen als auch abseits dieser, z.B. in Wohngebieten, viele Gehwege nicht über eine Breite von 2,50 m verfügen. Ein Übersichtsplan zur Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen befindet sich im Anhang (A 1.6).

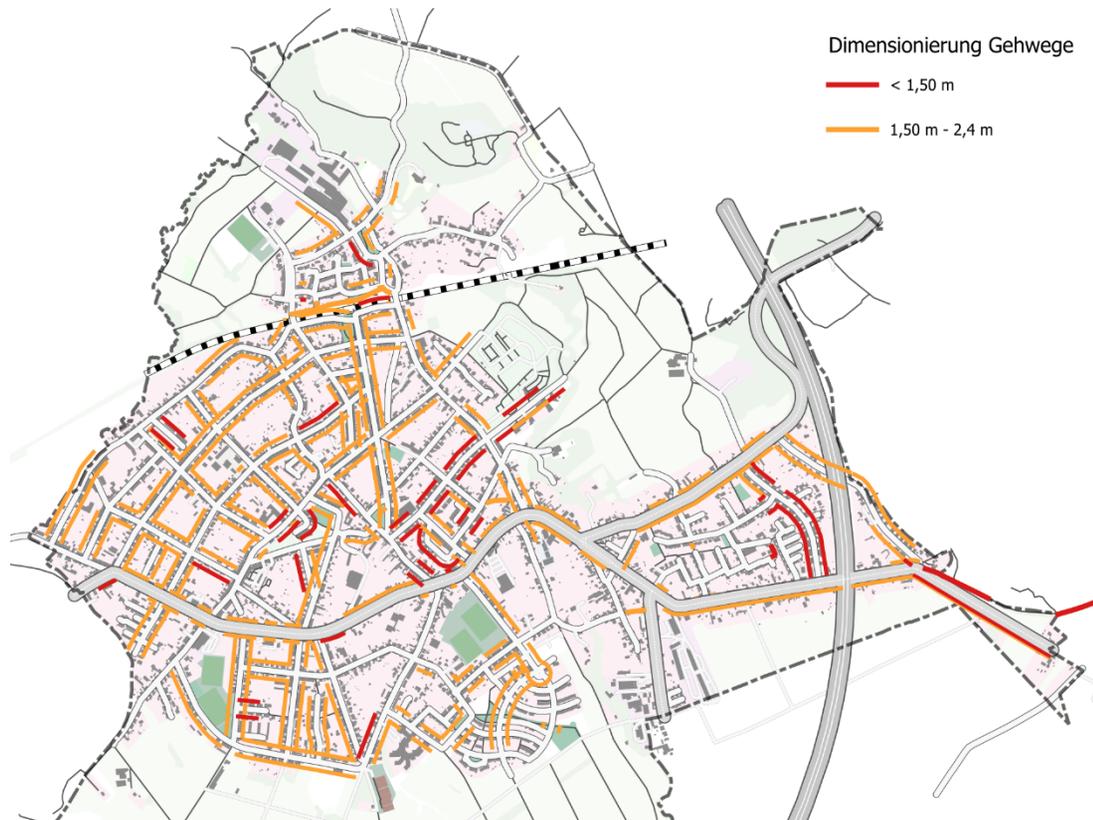


Abbildung 39: Gehwegbreiten unter 2,50 Meter in Erhebungsnetz

### Punktuelle Mängel

Ein Übersichtsplan der punktuellen Mängel (A 1.10) mit dazugehöriger Mängelliste (A 1.11) befindet sich im Anhang.

Innerhalb des Erhebungsnetzes fehlen an mehreren Stellen Querungsanlagen (u.a. entlang der Von-Coels-Straße und im Bereich der Bushaltestelle Josefstraße) für den Fußverkehr. An vorhandene Querungsanlagen wurden häufig Mängel hinsichtlich der Lage und der Ausgestaltung festgestellt.

Weiterhin konnten Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit der Fußverkehrsanlagen festgestellt werden. Dies bezieht sich insbesondere auf Knotenpunkte, Querungsanlagen und die Zuwegung zu Haltestellen. Es fehlen an mehreren Knotenpunkten notwendige Bordsteinabsenkungen sowie taktile Elemente zum Führen von Menschen mit Sehbehinderungen.



Abbildung 40: Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit des Fußweges zwischen der Freunder Straße und der Bruchstraße

Abbildung 41: Falschparker und Mülltonnen auf dem Gehweg an der Freunder Straße

Während der Erhebung wurden auf den Gehwegen an mehreren Stellen temporäre Hindernisse erfasst, wie z.B. Mülltonnen, die im Hinblick auf die oftmals unzureichenden Gehwegbreiten ein Hindernis im Lichtraumprofil darstellen.

Darüber hinaus weist die vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur teilweise eine mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit des Gehweges (Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche, lockere Gehwegplatten etc.) auf. An dieser Stelle ist beispielsweise der Gehweg zwischen der Freunder Straße und Bruchstraße zu nennen.

Auch Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Fußverkehr wurden bei der Bestandsaufnahme dokumentiert. Dabei wurde zwischen dem angeordneten Parken (durch entsprechende Markierung oder Beschilderung) auf Gehwegen und dem ordnungswidrigen Parken unterschieden. Die Konflikte resultierten aus schmalen Restgehwegbreiten aufgrund der abgestellten Fahrzeuge.

### 1.5.2 | Radverkehr

#### **Radverkehr**

- Art der Radverkehrsführung
- Dimensionierung der Radverkehrsanlage (RVA)
- Mängel an Knotenpunkten, Überleitungsbereichen
- Oberflächenbeschaffenheit der RVA
- Linienführung und Stetigkeit
- Verkehrsrechtliche Anordnungen (Beschilderung)
- Hindernisse/ Gefahrenstellen
- Konflikte an Haltestellen/ mit Fußgängern und dem Kfz-Verkehr

Das Erhebungsnetz des Radverkehrs weist ungesicherte Anschnitte auf. Dies bedeutet, dass keine Verkehrsanlage für den Radverkehr vorhanden ist und zugleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h beträgt. Wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, z.B. im verkehrsberuhigten Bereich oder in Tempo 30-Zonen, handelt es sich nicht um eine Netzlücke. Dies ist in Eilendorf in einem Großteil der Straßen der Fall.

In der Kleebachstraße, der Marienstraße und der Hansmannstraße wurden Fahrradstraßen (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr) eingerichtet.

Darüber hinaus wurden Straßenabschnitte erhoben, in denen Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch den Gehweg nutzen dürfen (VZ 239 + ZZ 1022-10 | Gehweg „Rad frei“). Diese Führungsform (Gehweg „Rad frei“) wurde in der Abbildung 42 als Netzlücke gekennzeichnet, für den Radverkehr gilt durch die Unterordnung gegenüber dem Fußverkehr Schrittgeschwindigkeit. Des Weiteren bestehen streckenweise Fahrverbote für den Radverkehr, die durch das Verkehrszeichen 250 angeordnet sind. Ein Übersichtsplan zur Führung des Radverkehrs inklusive der Netzlücken befindet sich im Anhang (A 1.7).

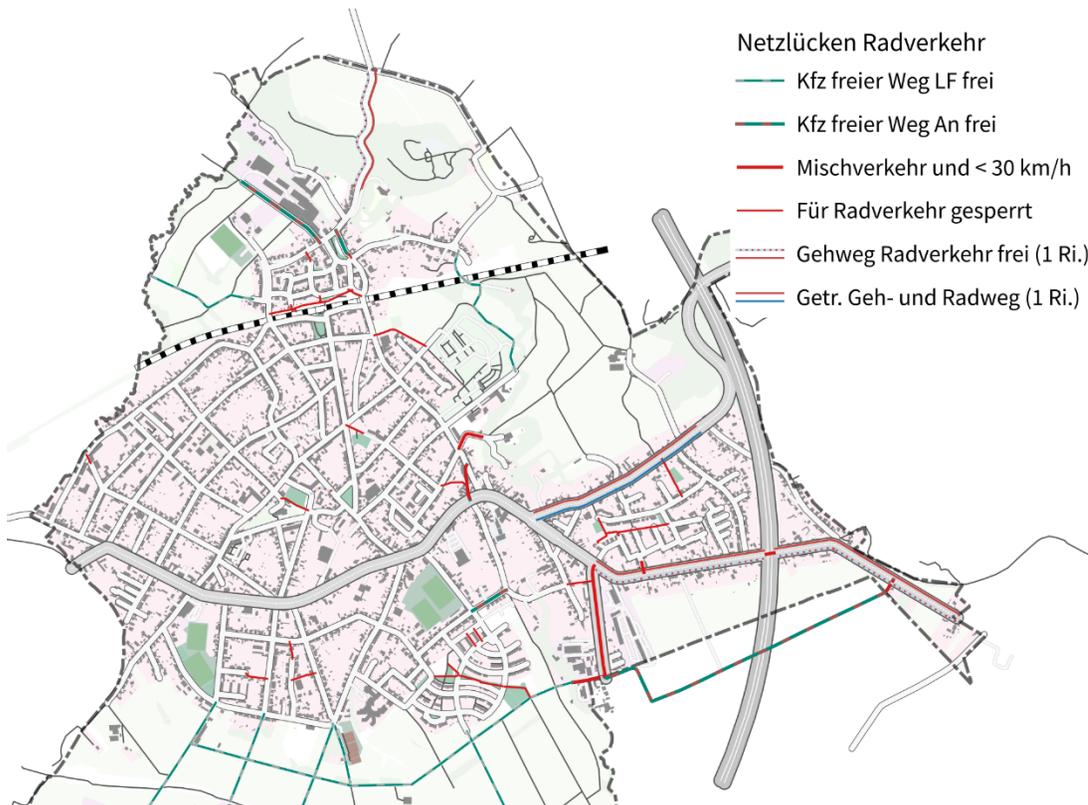


Abbildung 42: Netzlücken im Radverkehr in Eilendorf

Entlang des klassifizierten Straßennetzes wird der Radverkehr folgendermaßen geführt:

- Von-Coels-Straße
  - Abschnitt Sebastianusweg – Freunder Straße: Gehweg Rad frei im 2-Richtungsverkehr / Mischverkehr bei Tempo 50/70 (innerorts/außerorts)
  - Abschnitt Freunder Straße – Außenring: beidseitige Schutzstreifen
- Freunder Straße: Mischverkehr bei Tempo 50
- Heckstraße:
  - innerorts: bergauf getrennter Geh- und Radweg (ohne Benutzungspflicht), bergab Mischverkehr bei Tempo 50
  - außerorts: gemeinsamer Geh- und Radweg im 2-Richtungsverkehr

### Punktuelle Mängel

Neben den linearen Mängeln wurden außerdem punktuelle Mängel im Radverkehr erhoben. Hierzu zählen unter anderem:

- Fehlende Querungsstellen (z.B. am Anfang/ Ende eines einseitigen Radweges | Ortseingang)
- Führung an Knotenpunkten unklar/ unverständlich
- Führung an Knotenpunkten bietet Konfliktpotenzial
- Poller und Umlaufsperrn
- Mängel im Oberflächenbelag
- Unzureichender Unterhalt/ unzureichende Pflege der Verkehrsanlage (z.B. Bewuchs und Laub)
- Fehlerhafte bzw. unvorteilhafte verkehrsrechtliche Anordnungen aus Sicht des Radverkehrs (z.B. Durchfahrtsverbote für alle Fahrzeuge)
- Unzureichende Qualität der Radverkehrsanlagen

- **Fehlende/ unzureichende Furtmarkierungen**

Die punktuellen Mängel sind in der Mängelliste detailliert aufgelistet sowie in einem Übersichtsplan dargestellt (siehe Anhang). Da es in Eilendorf durch die vielen Tempo 30-Zonen nur wenige Radverkehrsanlagen gibt, konnten auch nur wenige Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur ermittelt werden. Nachfolgend sind Beispielfotos für die zuvor angesprochenen punktuellen Mängel im Radverkehr dargestellt.



Abbildung 43: Ende der Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr / fehlende Überleitung auf die Fahrbahn



Abbildung 44: Poller auf dem Geh-/ Radweg



Abbildung 45: Fehlende Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Schutzstreifen und dem ruhenden Verkehr an der Von-Coels-Straße



Abbildung 46: Durchfahrt verboten für den Radverkehr (Müselterweg)

### 1.5.3 | Bushaltestellen und Bahnhofpunkt

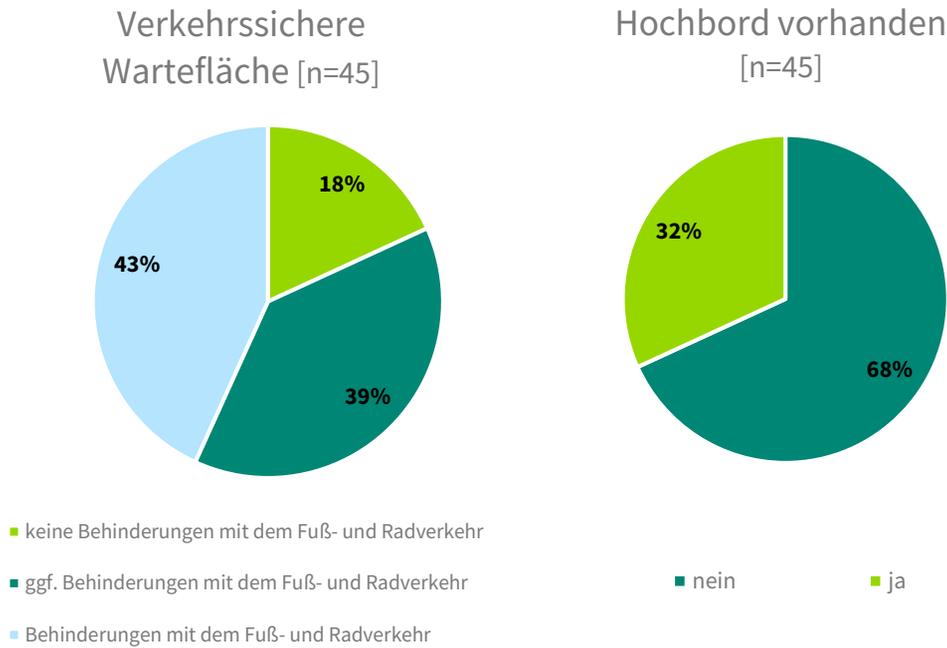
#### ÖPNV-Haltestellen

- Verkehrssichere Wartefläche
- Informationen (u.a. Fahrplan, Liniennetzplan, Tarife, Auskunft/ Hotline etc.)
- Barrierefreiheit
- Ausstattung (u.a. Sitzmöglichkeiten, Überdachung, Beleuchtung, Abfallbehälter)

Ein knappes Drittel der Bushaltestellen in Eilendorf ist mit einem Hochbord ausgestattet, welches einen niveaugleichen Einstieg in das Fahrzeug ermöglicht. Taktile Leitstreifen sind in Eilendorf an insgesamt acht Bushaltestellen (17%) vorhanden. Bei der Lage von weitestgehend barrierefreien Bushaltestellen zeigt sich kein konkretes Muster, z.B. entlang von Linienwegen oder räumlichen Konzentrationen.



Des Weiteren verfügt knapp die Hälfte der Haltestellen über keinen Fahrgastunterstand und/ oder keine Sitzmöglichkeit, was erhebliche Qualitätsdefizite darstellt. Dieses Defizit zeigt sich besonders entlang der Wege der Linien 7 und 50, sowie vereinzelt für die Linie 2. Entlang der Linien 12 und 22 betrifft dies jeweils einseitig die Haltestellen Karlstraße, Bayerhaus und Rheingold.



Bezüglich der Aufstellflächen zeigt sich, dass es in vielen Fällen zu (ggf.) Behinderungen zwischen wartenden Personen und dem Fuß-/Radverkehr kommen kann. Bei knapp 20% der Haltestellen erscheint eine Behinderung mit dem Fuß- und Radverkehr aufgrund der Platzverhältnisse als unwahrscheinlich.

Am Bahnhof Eilendorf können beide Gleise barrierefrei erreicht werden, eine direkte Verbindung zwischen den beiden Gleisen besteht jedoch nicht. Beide Gleise sind mit taktilen Leitelementen sowie jeweils einem Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten (3-4 Sitzplätze) ausgestattet. Durch die Höhe des Bahnsteiges ist das niveaugleiche Ein- und Aussteigen in die euregionbahn möglich.

Die detaillierten Ergebnisse der Analyse der Bushaltestellen im Erhebungsnetz sind dem Anhang (A 1.12) zu entnehmen.



Abbildung 47: Fehlende Barrierefreiheit und fehlende Fahrgastunterstände an den Haltestellen „Rheingold“ und „Hahnweg“



Abbildung 48: Fehlender Fahrgastunterstand und fehlende Wartefläche am Eilendorfer Bahnhof

#### 1.5.4 | Kfz-Verkehr

##### Kfz-Verkehr

- Breite der Fahrbahn
- Ruhender Verkehr (z.B. Parken auf dem Gehweg)
- Zul. Höchstgeschwindigkeiten (z.B. lineares Tempo 30)

Übersichtspläne zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr (A 1.8) sowie den straßengegleitenden Parkmöglichkeiten (A 1.9) befinden sich im Anhang.

Im Kraftfahrzeugverkehr wurden insbesondere im ruhenden Verkehr Mängel und Defizite erhoben. Die Straßenräume sind stark vom ruhenden Verkehr geprägt. Dies führt in manchen Straßenabschnitten dazu, dass der Begegnungsverkehr von Kraftfahrzeugen erschwert wird.

Darüber hinaus sind an einigen Stellen Parkstände auf Gehwegen angeordnet, obwohl die verbleibende Gehwegbreite nicht ausreichend ist. Mitunter wurden die Parkstände auch für das „aufgeschulterte“ Parken auf den Gehwegen markiert oder gepflastert. In viele Bereichen von Eilendorf sind die Parkmarkierungen verblasst.

Während der Erhebung wurde eine Vielzahl von Kraftfahrzeugen gesichtet, die ordnungswidrig geparkt waren (auf Gehwegen, vor Zufahrten und in Knotenpunktbereichen).

Die baulichen Parkstände weisen teilweise eine geringe Dimensionierung (z.T. 1,80 m Breite) auf, sodass die Fahrzeuge auf die angrenzenden Flächen (entweder Fahrbahn oder Gehwege) überragen.



Abbildung 49: Unterdimensionierte bauliche Parkstände



Abbildung 50: Gehwegparken (beschildert) mit starker Beeinträchtigung des Fußverkehrs

### 1.5.5 | Straßenraumgestaltung

#### **Straßenraumgestaltung**

- Einheit von Bau und Betrieb
- Übergangsbereiche (z.B. Ortseingangsbereiche, Tempo 30-Zonen)

In Eilendorf liegen stellen-/ abschnittsweise Defizite in der Straßenraumgestaltung vor, die mitunter mit einer fehlenden „Einheit von Bau und Betrieb“ beschrieben werden können. Dies betrifft zum Teil die unzureichende Gestaltung von Ortseingangsbereichen oder die Übergänge zwischen verschiedenen Straßentypen.

#### **Unzureichende Gestaltung von Ortseingangsbereichen**

- L221 (Von-Coels-Straße) | Östlicher Ortseingang aus Richtung Stolberg
- L235 (Heckstraße) | Nördlicher Ortseingang



Abbildung 51: Heckstraße (nördlicher Ortseingang)



Abbildung 50: Von-Coels-Straße (östlicher Ortseingang)

### Unzureichende Gestaltung von Übergängen zw. unterschiedlichen Straßentypen sowie Einheit von Bau und Betrieb (Auswahl)

- Schubertstraße | Übergang in Tempo 30-Zone
- Kaiserstraße | Übergang in Tempo 30-Zone
- Brückstraße | Übergang in Tempo 30-Zone
- Halfenstraße | Übergang in Tempo 30-Zone
- Friedrich-Wilhelm-Straße | Übergang in Tempo 30-Zone



Abbildung 52: Unzureichende Gestaltung des Eingangs in die Tempo 30-Zone (Schubertstraße)



Abbildung 53: Fehlende Einheit von Bau und Betrieb in der Kaiserstraße

Darüber hinaus ist die fehlende Einheit von Bau und Betrieb innerhalb von Tempo 30-Zonen zu beobachten. Diesbezüglich sind u.a. die Haarhofstraße, die Karlstraße und die Breitbendenstraße zu nennen, welche bei einem geradlinigen Verlauf Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 m aufweisen.

### 1.6 | Mobilitätsumfrage

Im März 2024 wurde auf dem Wochenmarkt in Eilendorf eine Mobilitätsumfrage durchgeführt. Das Ziel dieser Umfrage war, das aktuelle Mobilitäts- und Verkehrssystem mit seinen Problemen, Herausforderungen und Konflikten besser bewerten zu können. Im Einzelnen sollte die Umfrage Ausschluss geben über:

- Die Zufriedenheit der Eilendorferinnen und Eilendorfer mit dem Verkehrssystem (Gesamt und differenziert nach Verkehrsarten)
- Handlungsschwerpunkte im Mobilitäts- und Verkehrssystem (Prioritäten)
- Die aktuelle Pkw-Nutzung

Am Markttag konnten 20 Personen (50 % männlich und 50 % weiblich) befragt werden. Der Großteil der Befragten (65%) war mindestens 50 Jahre alt, der Anteil der Altersgruppen zwischen 18- und 29 lag bei 15%.



## Wie beurteilen Sie die Gesamtqualität des Eilendorfer Verkehrssystems?

(n = 20)

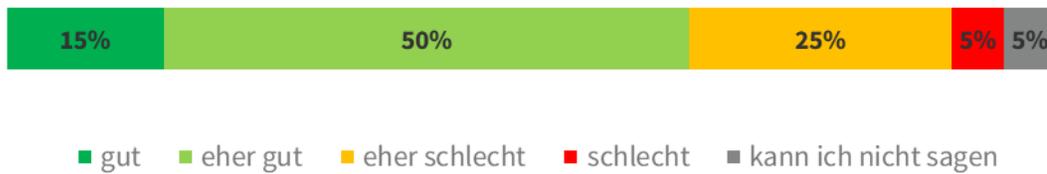


Abbildung 54: Bewertung der Gesamtqualität des Verkehrssystems

Das Eilendorfer Verkehrssystem wurde von der Mehrheit der Befragten (75%) „eher gut“ bis „gut“ bewertet. Nur 10% bewerteten das Verkehrssystem als „schlecht“.

## Wie beurteilen Sie die Infrastruktur des Eilendorfer Verkehrssystems im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsmittel?

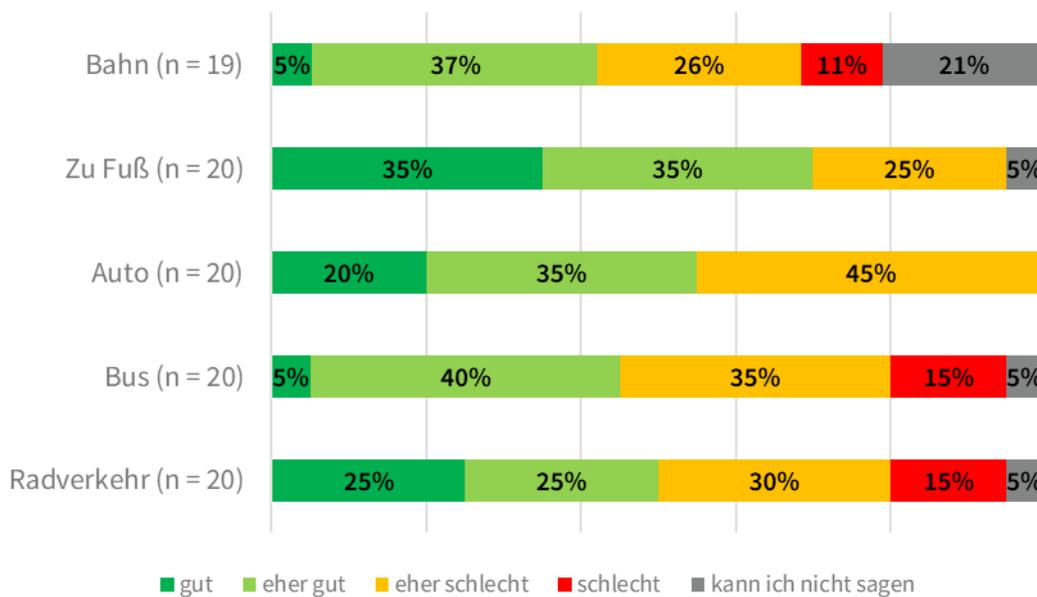


Abbildung 55: Bewertung der Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel

Darüber hinaus wurden die Befragten gebeten, die Infrastruktur des Verkehrssystems im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsarten zu beurteilen. Hierbei zeigt sich, dass der Fußverkehr am besten bewertet wird. Die größten Mängel wurden im Bus- und Radverkehr identifiziert.

### Wo liegen aus Ihrer Sicht die Handlungsschwerpunkte im Eilendorfer Verkehrssystem?

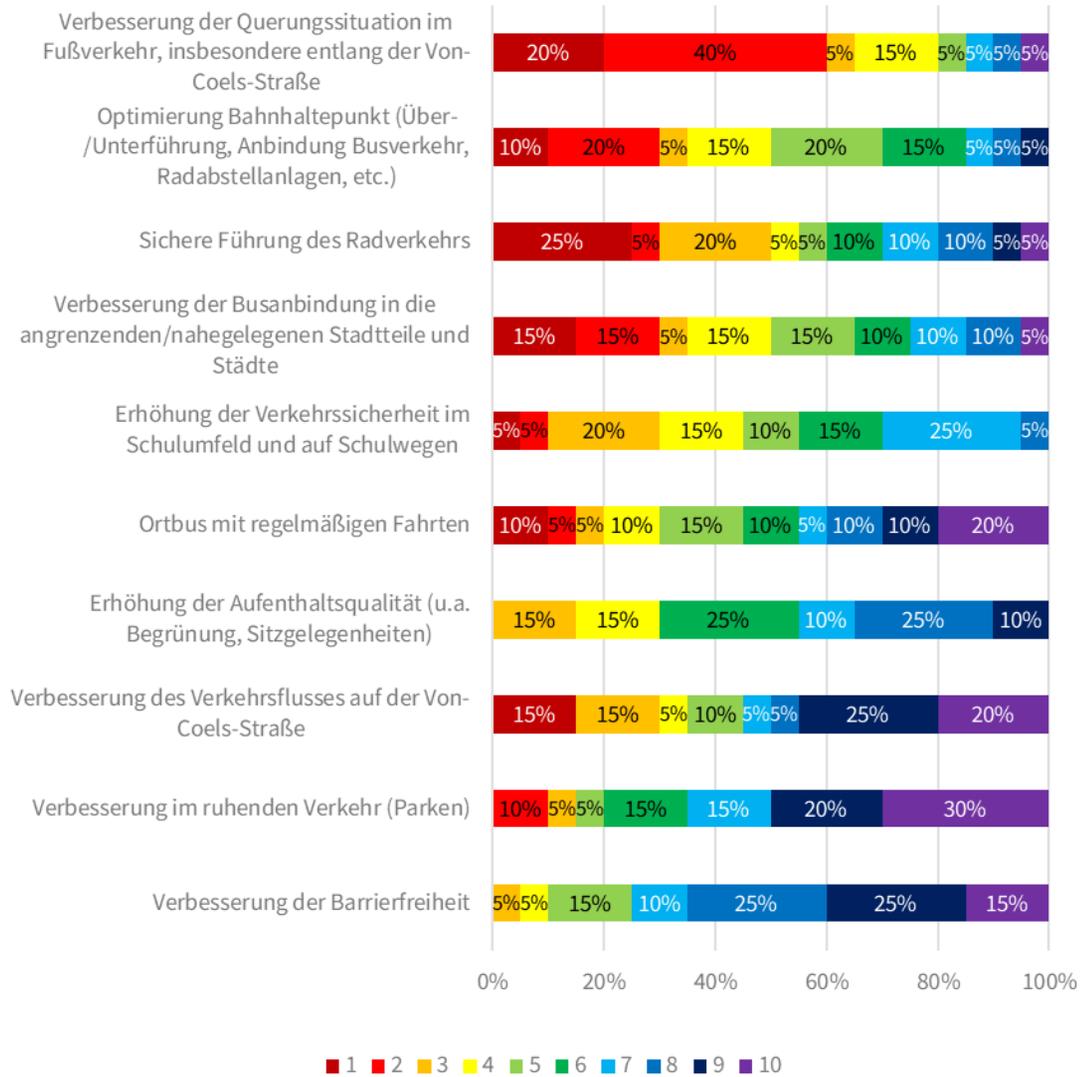


Abbildung 56: Handlungsschwerpunkte im Eilendorfer Verkehrssystem in der Rangfolge 1 bis 10

Die zehn dargestellten Maßnahmenfelder (vgl. Abbildung 56) sollten entsprechend ihrer Priorisierung in eine Rangfolge von eins bis zehn gebracht werden. Das wichtigste Handlungsfeld aus Sicht der Befragten erhielt den Rang eins, das unwichtigste den Rang 10. Die beiden Maßnahmenfelder „Verbesserung der Querungssituation im Fußverkehr, insbesondere entlang der Von-Coels-Straße“ sowie die „Optimierung des Bahnhofpunkts (Über-/Unterführung, Anbindung Fußverkehr, Radabstellanlagen, etc.)“ wurden dabei als besonders wichtig für Eilendorf eingestuft.



### Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?

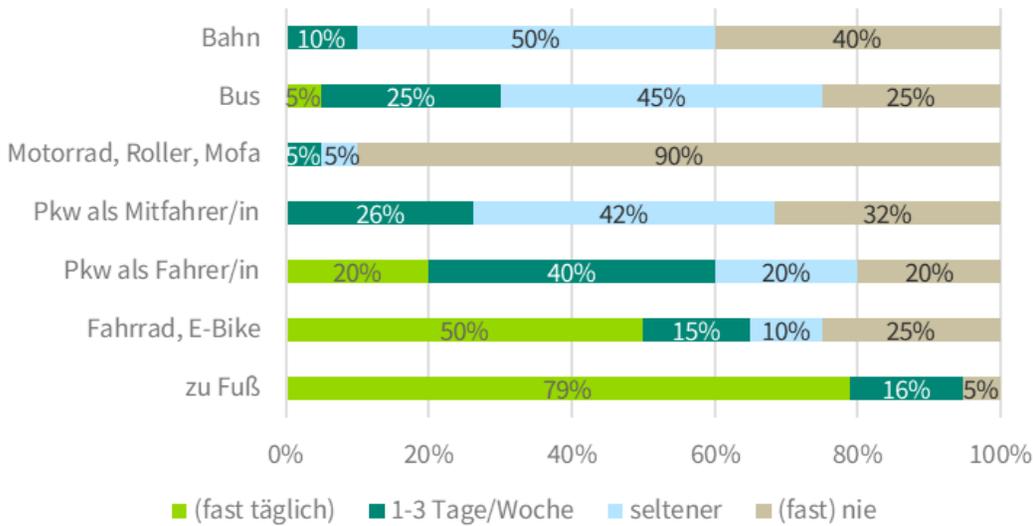


Abbildung 57: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Ein Großteil der Befragten (85%) legt mindestens an 1-3 Tagen pro Wochen, zu einem hohen Anteil aber auch häufiger, Wege innerhalb von Eilendorf zu Fuß zurück. Als Fahrer\*in eines Pkws nutzen 20% der Befragten diesen für Wege innerhalb des Stadtbezirks, sowie 40% an ca. 1-3 Tagen pro Woche.

### Gründe für Autofahrten innerhalb von Eilendorf?

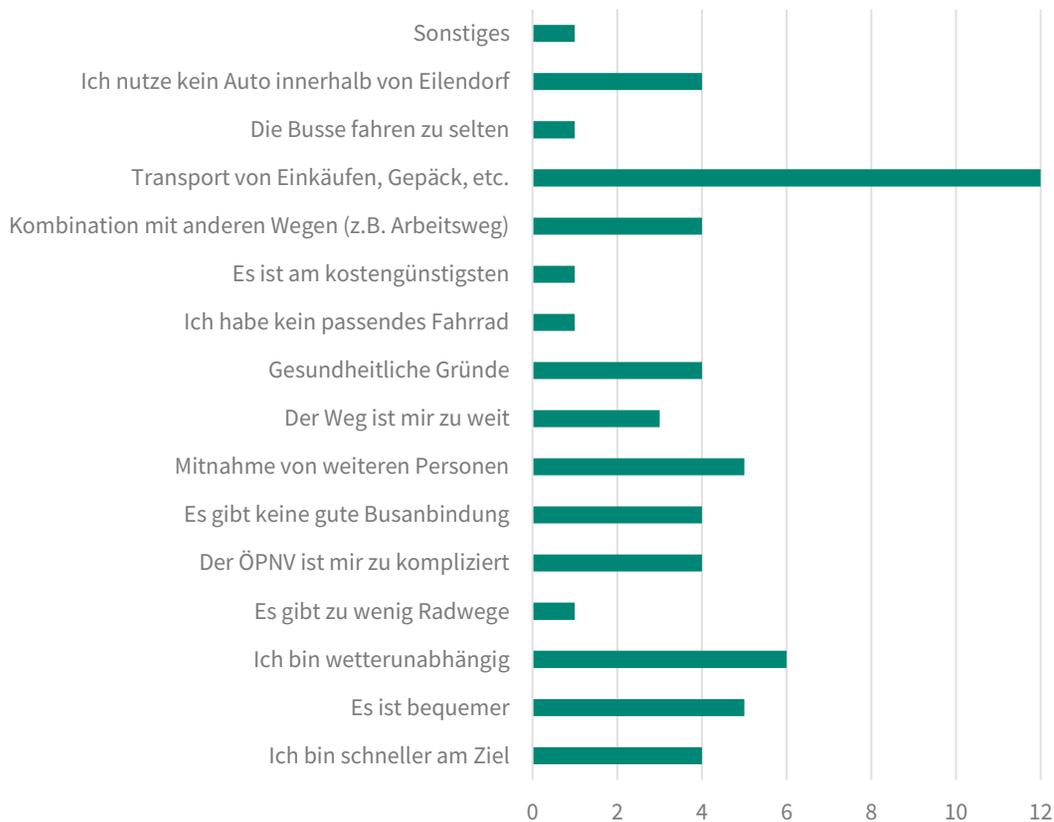


Abbildung 58: Gründe für die Nutzung des Pkw innerhalb von Eilendorf

Als häufigster Grund für die Nutzung des Pkws für Wege innerhalb von Eilendorf wurde der Transport von Einkäufen, Gepäck, etc. genannt. Darauf folgten die Unabhängigkeit vom Wetter sowie die Mitnahme von weiteren Personen.

### **1.7 | SWOT-Analyse**

Den Abschluss der Bestandsanalyse bildet eine SWOT-Analyse. Die SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) ist ein Instrument der strategischen Planung.

#### **Stärken**

Die vorhandenen Datengrundlagen sowie Konzepte, Strategien und Visionen auf gesamtstädtische Ebene bieten eine gute Basis für die Entwicklung des Mobilitäts- und Verkehrssystems. Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Eilendorf wurden z.B. durch die Erstellung des Mobilitätskonzeptes und die Initiierung einer Testphase für einen Ortsbus unterstrichen.

Der Stadtteil Aachen-Eilendorf bietet mit seiner Siedlungsstruktur sowie der für einen suburban gelegenen Stadtbezirk vergleichsweise hohen Bevölkerungsdichte gute Voraussetzungen für eine auf dem Umweltverbund ausgerichtete Mobilität.

Mit der bestehende Anbindung an die euregiobahn sowie den Busverbindungen in die Aachener Innenstadt ist Eilendorf gut an den ÖPNV angeschlossen. Ein gut ausgebauter ÖPNV ist die Voraussetzungen für einen starken Umweltverbund. Im Radverkehr wird der Stadtbezirk über die Radvorrangroute an die Aachener Innenstadt angebunden. Das Straßenverkehrsnetz abseits der klassifizierten Straßen besteht überwiegend aus Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen, was nicht zuletzt im Hinblick auf die Wohn- und Lebensqualität sehr förderlich ist.



Vorhandene Konzepte/ Strategien/ Visionen, v.a. auf  
gesamtstädtischer Ebene



Aktivitäten zur Förderung nachhaltiger Mobilität (z.B.  
Testphase Ortsbus, Erstellung Mobilitätskonzept)



Bahnhaltepunkt Eilendorf, gute ÖV-Anbindung  
Richtung Aachener Innenstadt



Hohe Bevölkerungsdichte durch kompakte  
Stadtstruktur



Bestehende Radvorrangroute



Nahversorgung durch Supermarkt und Discounter



überwiegend Tempo 30-Zonen abseits der  
Hauptverkehrsstraßen

### Schwächen

Aufgrund der Gestaltung und des hohen Verkehrsaufkommens stellt die Von-Coels-Straße eine Barriere dar, die Eilendorf in zwei Bereiche unterteilt. Der Ortsteil Nirm wird durch die Bahnstrecke vom übrigen Siedlungsgebiet abgeschnitten.

Das Fehlen von weiterführenden Schulen innerhalb von Eilendorf führt dazu, dass die Schulwege in der Regel nicht zu Fuß zurückgelegt werden (können).

Die Straßenräume in Eilendorf werden stark vom ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Im Fuß- und Radverkehr zeigen sich Handlungsbedarfe hinsichtlich der Infrastruktur. Verschiedene Konflikte sind dabei auch im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr zu beachten.

Im ÖPNV zeigen sich in einigen Teilbereichen von Eilendorf Defizite in der Erschließung. Zum einen müssen längere Fußwege zur nächstgelegenen Bushaltestelle zurückgelegt werden, zum anderen ist das Fahrtenangebot in den Nebenverkehrszeiten eingeschränkt. Auch die Anbindung an die umliegenden Stadtteile im Busverkehr zeigt Mängel.



Ortsteil Nirm wird durch die Bahnstrecke abgeschnitten



Handlungsbedarf im Fuß- und Radverkehr (qualitativer Ausbau der Infrastruktur; inkl. Abstellanlagen)



Dominanz des ruhenden Verkehrs



Erschließungsdefizite (ÖPNV) in den Randlagen & reduziertes Angebot in den Nebenverkehrszeiten



z.T. ÖPNV-Anbindung an umliegende Stadtteile



Keine weiterführende Schule im Stadtbezirk



Verkehrsaufkommen/ Trennwirkung durch die Von-Coels-Straße



## Chancen

Verschiedene gesellschaftliche Entwicklung gehen mit einer Chance zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätssystem einher. Die Alterung der Gesellschaft gibt neue Impulse, die mit einer Förderung der Nahmobilität einhergehen sollten. Hierzu müssen allerdings auch alltägliche Ziele im Wohnumfeld vorhanden sein. Auch die Bedeutung der barrierefreien Gestaltung des Verkehrssystems wird zukünftig weiter zunehmen.

Das gestiegene Bewusstsein für Klima- und Umweltschutz sowie ein starker Zuwachs von Elektrofahrrädern in den letzten Jahren bieten eine Chance für eine nachhaltige Mobilität.

Eine verbesserte Erreichbarkeit, zukunftsfähige Mobilitätsangebote und ein damit verbundener umweltgerechter Verkehr können zu einer Erhöhung der Lebensqualität beitragen und somit den Stadtteil für neue Bewohnerinnen und Bewohner (noch) attraktiver machen.



Demografischer Wandel → Förderung von Nahmobilität



Ausbau des Bahnhofpunktes



Gestiegenes Bewusstsein für Klima- und Umweltschutz/ nachhaltige Mobilität



Fahrrad-“Boom“: E-Bikes, Lastenräder



Barrierefreie Umgestaltung (PBefG) und bessere Integration der Bahnhofpunkte

## Risiken

Im Hinblick auf von der Gesellschaft gewünschten Veränderungen im Mobilitäts- und Verkehrssektor ist darauf hinzuweisen, dass Menschen Veränderungen eher scheuen, als dass sie sich darüber freuen. Diese Veränderungen sind jedoch für eine Weiterentwicklung (Evolution) unabdingbar. Eine gute Kommunikation ist bei der Begleitung dieser Veränderungen wichtig.

Die politische Durchsetzbarkeit von „kritischen“ Maßnahmen, also Maßnahmen bei denen Nutzungskonflikte/ Widerstand vorliegen, kann als weiteres Risiko im Hinblick auf die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und die Einleitung einer Mobilitäts- und Verkehrswende angesehen werden. Hier gilt es die Ziele im Auge zu behalten und die dafür notwendigen Strategien konsequent umzusetzen.

Auch die notwendigen finanziellen Ressourcen sowie der lange Umsetzungshorizont stellen ein Risiko dar. Diese betreffen auch die gesetzliche Lage und Steuerung durch den Gesetzgeber. Das Mobilitätskonzept sollte als dynamisches Planwerk angesehen und kontinuierlich fortgeschrieben werden.



Politische Unterstützung



Finanzielle Situation/ Haushaltlage



Gesetzliche Lage (u.a. Pendlerpauschale, Bevorrechtigung von Dienstwagen)



Finanzierung des ÖPNV → ÖPNV-Angebot



Gute Kommunikation bei (Angst vor) Veränderungen



## TEIL 2 | ZUKÜNFTIGE LOKALE UND GESAMTSTÄDTISCHE VERKEHRLICHE UND STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGEN

Für eine zukunftsweisende Verkehrsentwicklung bedarf es neben der Auseinandersetzung mit der aktuellen Situation auch eines Ausblicks auf die zukünftigen Herausforderungen. Basierend auf der Darstellung der Bevölkerungsentwicklung und den vorliegenden Informationen zur städtebaulichen Entwicklung des Stadtbezirks wird eine Prognose für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Stadtbezirk aufgestellt. Diese erfolgt nach den „Hinweisen zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der FGSV<sup>7</sup>.

### 2.1 | Bevölkerungsentwicklung

Im betrachteten Zeitraum (2014-2022) zeigt sich in der Stadt Aachen ein durchschnittlicher Anstieg der Einwohnerzahl um 0,5%. Dieser Trend zeigt sich vor allem in den Jahren 2014 bis 2019. Bedingt durch die Corona-Pandemie und damit einhergehend ausbleibenden Zuzügen durch Studierende, stagnieren die Zahlen bis zum Jahr 2021. Im Jahr 2022 steigen die Einwohnerzahlen um mehr als 1%. Insgesamt steigt die Einwohnerzahl von 2014 bis 2022 um 4,2% an.

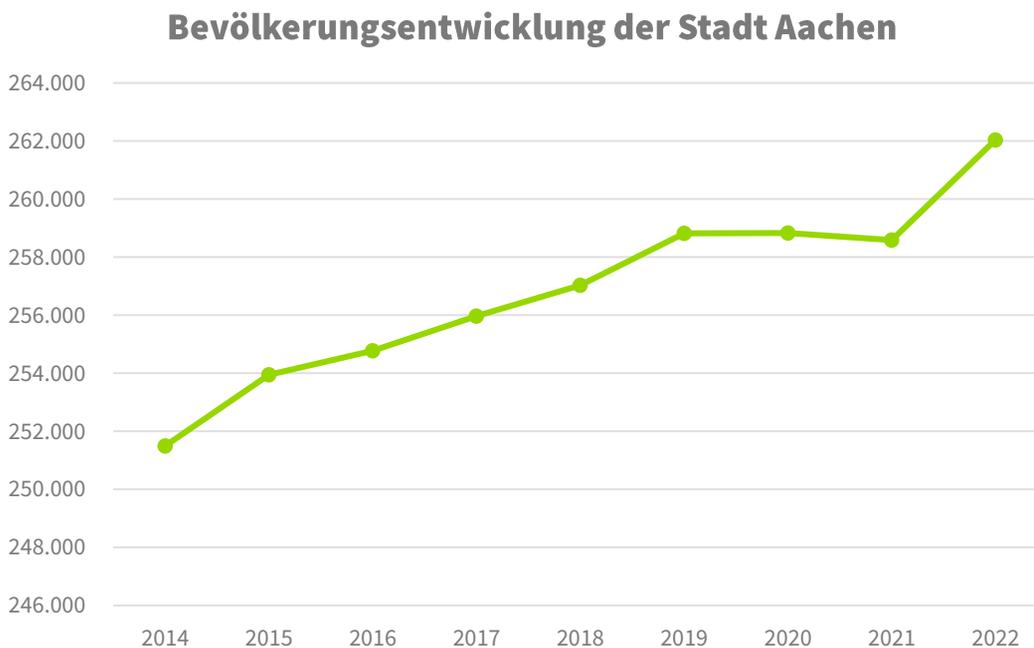


Abbildung 59: Einwohnerzahlen Stadt Aachen 2014-2022 (Haupt- und Nebenwohnsitz zum Stichtag 31.12)<sup>8</sup>

Die Entwicklung im Stadtteil Aachen-Eilendorf stellt sich als insgesamt wechselhaft dar, wenn auch auf niedrigerem Niveau. Die Einwohnerzahl erhöht sich von 2014 bis 2022 um 3,3%. Damit geht eine durchschnittliche jährliche Zuwachsrate von 0,4% einher.

<sup>7</sup> FGSV (2006): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen

<sup>8</sup> Stadt Aachen (2014-2022): Statistische Jahrbücher

### Bevölkerungsentwicklung in Aachen-Eilendorf

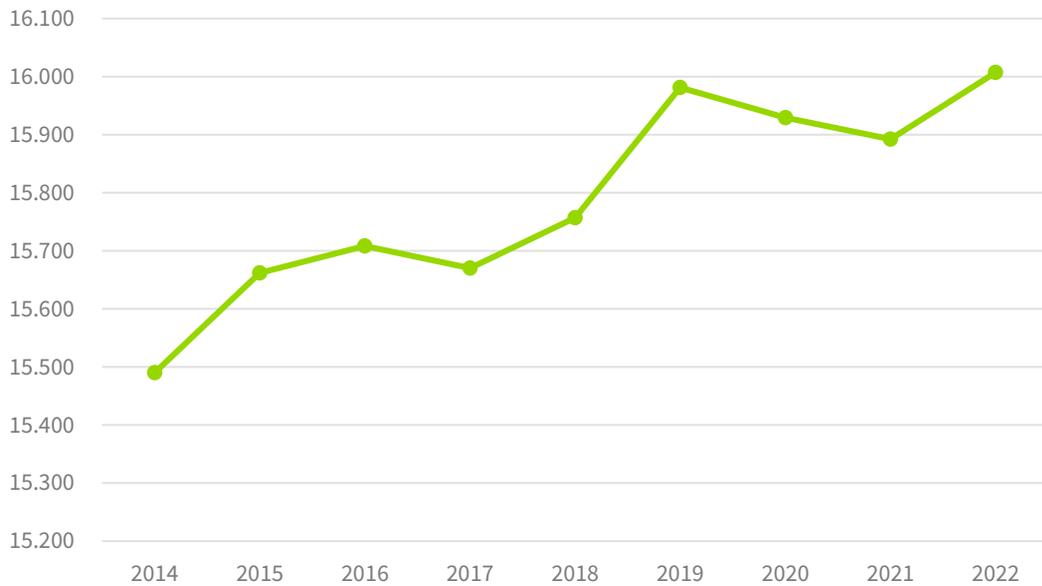


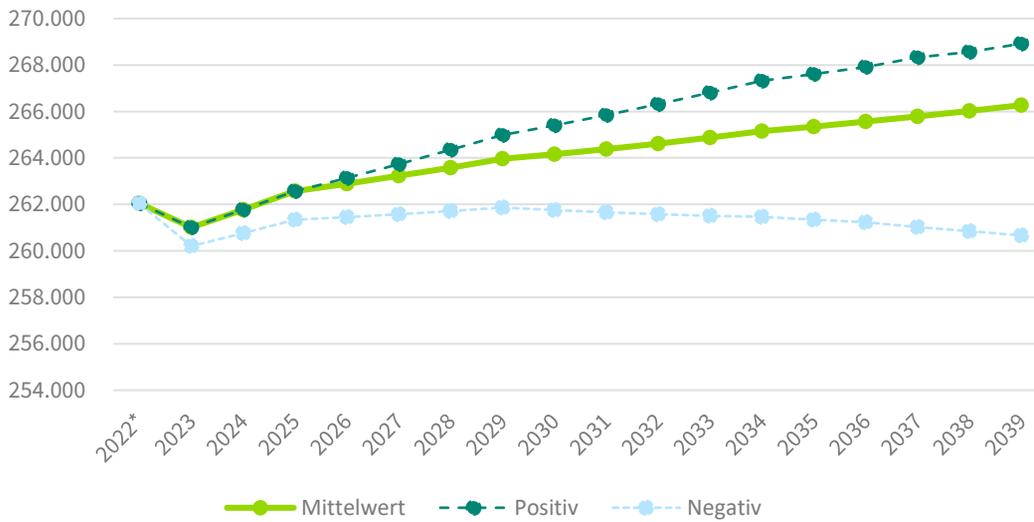
Abbildung 60: Einwohnerzahlen im Stadtteil Aachen-Eilendorf 2014-2022 (Haupt- und Nebenwohnsitz zum Stichtag 31.12)<sup>9</sup>

Auf Grundlage der wohnberechtigten Bevölkerung erstellt die Stadt Aachen, bezogen auf das Basisjahr 2022, eine Bevölkerungsprognose bis zum Stichtag 31.12.2039. Die positive Prognose zeigt einen Anstieg um bis zu 2,7% ab 2022. Der relative Anteil aller Altersgruppen bleibt nahezu konstant. Aufgrund des demographischen Wandels werden etwa 3% mehr Personen in der Altersgruppe ab 65 Jahren erwartet. Außerdem werden 12% mehr Personen der Gruppe von „Nicht-Deutschen“ angehören. In einem negativen Szenario könnte die Bevölkerung ab 2029 wieder sinken. Im Mittelwert-Szenario zeigt sich konstant ein leichter Anstieg der Wohnbevölkerung.

<sup>9</sup> Stadt Aachen (2014-2022): Statistische Jahrbücher



## Bevölkerungsprognose Stadt Aachen



\*reale Daten aus dem Demografie-Monitoring

Abbildung 61: Einwohnerzahlprognose der Stadt Aachen 2022-2039

Für den Stadtbezirk Eilendorf liegen keine eigenen Daten zur Bevölkerungsprognose vor. Im Folgenden werden Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung auf Grundlage der gesamtstädtischen Daten getroffen.

Einer der größten Faktoren für die verkehrliche Entwicklung in Eilendorf wird die demographische Zusammensetzung der Bevölkerung sein. Mit einer zunehmend alternden Bevölkerung gehen veränderte Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen einher. Im Vergleich zur Gesamtstadt leben in Eilendorf mehr junge Menschen unter 18 Jahren und mehr Menschen über 45 Jahren. Der natürliche Saldo aus Geburten und Gestorbenen fällt in Eilendorf ähnlich aus wie in der Gesamtstadt (-0,2%). Einer der Haupttreiber für die Bevölkerungsentwicklung ist der Wanderungssaldo. Dieser fällt in Eilendorf mit 121 positiv aus. Das bedeutet, dass es mehr Zuzüge als Wegzüge gibt.

### Anteil der wohnberechtigten Bevölkerung nach Altersgruppe

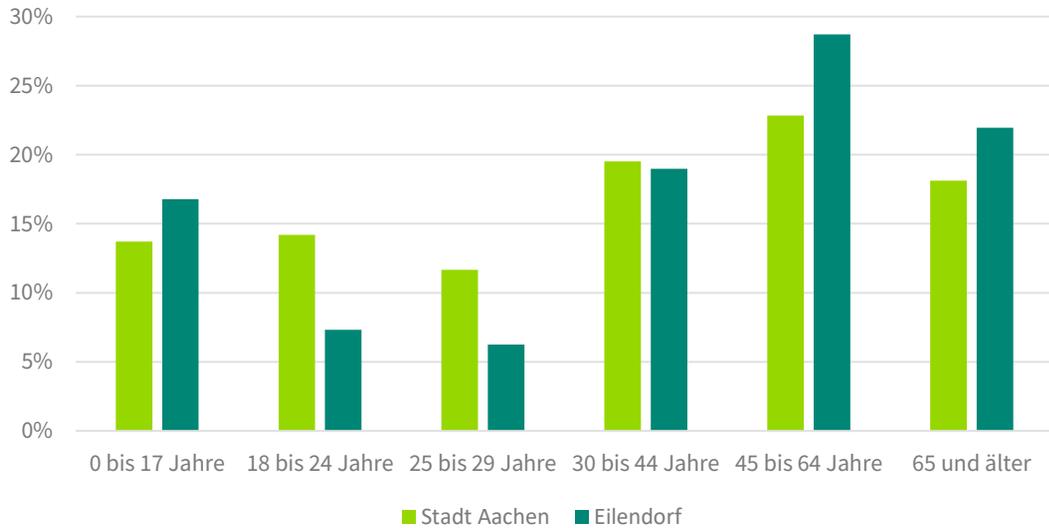


Abbildung 62: Anteil der wohnberechtigten Bevölkerung nach Altersgruppe

Für den Stadtteil Eilendorf kann davon ausgegangen werden, dass sich die Bevölkerungsentwicklung nicht signifikant von der des gesamten Stadtgebiets Gesamtstadt unterscheiden wird. Dies wird mit den ähnlichen natürlichen Salden und den Wanderungsbewegungen begründet. Demnach wird in einem positiven Szenario ein Bevölkerungsanstieg um etwa 400 Personen erwartet, in einem negativen Szenario wird die Bevölkerung um knapp 100 Personen schrumpfen. Die Szenarien setzen allerdings voraus, dass die demographischen Verteilungen in Eilendorf konstant bleiben. Bei weniger Zuzügen durch jüngere Personen würde der demographische Wandel dafür sorgen, dass die Bevölkerungsentwicklung negativ ausfällt.

### Bevölkerungsprognose Aachen-Eilendorf

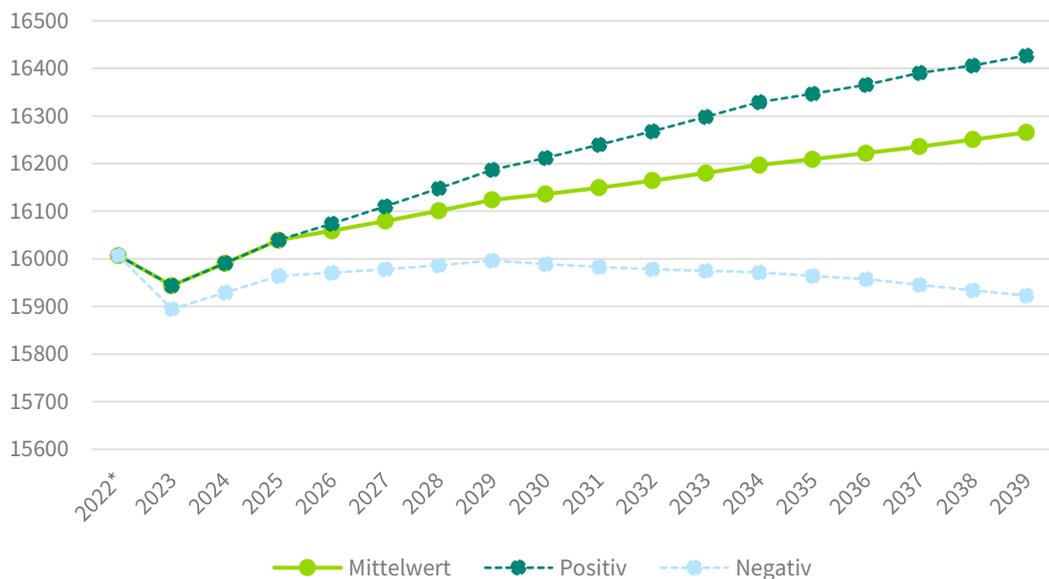


Abbildung 63: Bevölkerungsprognose für Eilendorf auf Grundlage der gesamtstädtischen Bevölkerungsprognose



Auf Basis der Bevölkerungsprognose für den Stadtbezirk Eilendorf unter Berücksichtigung der bisherigen demographischen Verteilung ergibt sich für das Jahr 2039 die folgende Prognose:

	2022	2039	%-Zuwachs
<b>0 bis 17 Jahre</b>	2.684	2.733	1,81%
<b>18 bis 24 Jahre</b>	1.172	1.187	1,32%
<b>25 bis 29 Jahre</b>	1.003	1.025	2,17%
<b>30 bis 44 Jahre</b>	3.038	3.091	1,73%
<b>45 bis 64 Jahre</b>	4.597	4.668	1,55%
<b>65 und älter</b>	3.513	3.562	1,40%

Tabelle 8: Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Eilendorf nach Altersgruppe

## 2.2 | Städtebauliche Entwicklung

Im Flächennutzungsplan der Stadt Aachen befinden sich in Eilendorf überwiegend Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen. Darüber hinaus gibt es im Ortsteil Nirm sowie am Ortseingang der Freunder Straße jeweils eine gewerbliche Baufläche.

Zur Schaffung von neuen Wohnflächen wurden die beiden Bebauungspläne 805 und 1002 aufgestellt bzw. entworfen. Das größte Projekt zur Schaffung von Wohnraum der letzten Jahre war die Erschließung des Neubaugebietes Breitbenden im Südosten (**Bebauungsplan 805**). Durch die sukzessive Erschließung sind 6,7 ha allgemeine Wohnbaufläche geplant, wovon ein Großteil schon erschlossen und bebaut ist.

Auf dem Gebiet des **Bebauungsplans 1002** (Von-Coels-Straße/Auf Trimpersfeld) sollen 39 Wohneinheiten geschaffen werden. Der Bebauungsplan befindet sich derzeit im Entwurf und ist noch nicht rechtskräftig.

Zur städtebaulichen Entwicklung zählen auch Einrichtungen für den Gemeinbedarf, wie beispielsweise Schulen, Kindertagesstätten oder Altenheime. Im Rahmen des Bebauungsplans 805 werden auch die Neubauten der Kindertagesstätten Breitbenden und Ulmenallee angestrebt. Gegenwärtig findet auch der Umbau der Maria-Montessori-Schule in der Kaiserstraße statt. Im Zuge dessen wird auch ein Ersatzbau der dortigen KiTa angestrebt, wodurch 50 neue Kita-Plätze entstehen.

Die Entwicklungen der Gewerbegebiete der **Bebauungspläne 761** und **703A** ist abgeschlossen.

## 2.3 | Abschätzung städtebaulicher Auswirkungen

In der Begründung des Bebauungsplans 805 heißt es, dass es durch den Bau von Wohneinheiten zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bereich des Neubaugebietes kommen wird. Durch die häufig niveaugleichen Straßen und die Klassifizierung als Wohnwege befinden sich die Verkehrsimmissionen im Wohngebiet weiterhin unterhalb des hinnehmbaren Immissionsrahmens.

Durch den Neubau der Kindertagesstätten Breitbenden und Ulmenallee wird die Verkehrsbelastung in den Bereichen der Breitbendenstraße, der Lindenstraße und der Ulmenstraße steigen. Dies betrifft vor allem den Bring- und Holverkehr. Für die beiden Kita-Neubauvorhaben wurde ein Verkehrsgutachten erstellt.

Im Rahmen der Realisierung des Bebauungsplans 1002 soll die Erschließung des Neubaugebietes „Von-Coels-Straße/Auf Trimpersfeld“ weiter über die Von-Coels-Straße erfolgen und im nordöstlichen Bereich in einer großzügigen Wendeanlage enden.

Durch den Neubau des Montessori-Zentrums in der Kaiserstraße werden weitere Schul- und Kita-Plätze geschaffen, wodurch zusätzlicher Verkehr induziert wird.

## 2.4 | Verkehrliche Entwicklung

Aus verkehrlicher Sicht gibt es im Stadtteil Aachen-Eilendorf verschiedene Projekte und Maßnahmen, die Einfluss auf die künftige Verkehrsentwicklung nehmen könnten. Der ursprünglich geplante Autobahnanschluss Eilendorfs an die A44 durch die Umgehungsstraße L221n wird nicht realisiert. Das Projekt wurde im Jahr 2023 politisch gestoppt. Bis ins Jahr 2030 wird auf der Von-Coels-Straße, ohne die Umsetzung der L221n, mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von ca. 10 % gerechnet. Dies liegt u.a. an der siedlungsstrukturellen Entwicklung.

Eilendorf ist in einem 30-Minuten-Takt über die RB 20 in Richtung Aachener Innenstadt bzw. Stolberg angebunden und damit der einzige Außenbezirk, der einen Bahnhofpunkt besitzt. Derzeit beschäftigt sich die Politik mit der Realisierung eines Mobility Hubs am Eilendorfer Bahnhofpunkt. Dieser soll gemeinsam mit der Sanierung der Brücke in der Wolfsbendenstraße realisiert werden.

Im Jahr 2022 wurde der Eilendorfer Ortsbus initiiert, welcher donnerstags (Markttag) in einem Probetrieb zum Einsatz kam. Aufgrund der geringen Nutzung wurde der Betrieb im November 2023 eingestellt. Das Konzept des Ortsbusses soll überarbeitet werden, um zukünftig die Erschließung in Eilendorf bedarfsgerecht sicherzustellen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf hat die Verwaltung aufgefordert, geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Gewährleistung der Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger und der spielenden Kinder in der Bruchstraße, zu initiieren.

## 2.5 | Abschätzung verkehrlicher Auswirkungen

Die verkehrlichen Auswirkungen auf den Stadtteil Aachen-Eilendorf werden durch demographische, städtebauliche, verkehrspolitische sowie verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen beeinflusst. Insgesamt geht die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 der Bundesverkehrswegeplanung davon aus, dass das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr bis 2030 um 4,6% steigen wird. Die Verkehrsleistung im motorisierten Verkehr steigt um knapp 10%. Begründet werden kann dieser Trend mit der Alterung der Gesellschaft und der wachsenden Bedeutung von Freizeitwegen.



Der Verkehr in Aachen-Eilendorf wird durch neue Wohnbauflächen und Flächen für den Gemeinbedarf beeinflusst. Mittelfristig werden im Neubaugebiet Breitbenden etwa 300 zusätzliche Bewohner\*innen erwartet. Bei durchschnittlich 3 Fahrten pro Person und Tag ergeben sich bei einem Besetzungsgrad von 1,2 und einem MIV-Anteil von 47% weitere 352 Kfz-Fahrten pro Tag ( $300 \cdot 3 / 1,2 \cdot 0,47$ ) durch neue Bewohner\*innen. Die verkehrlichen Entwicklungen durch den Neubau zweier Kindertagesstätten im Rahmen des Bebauungsplans 805 wurden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersucht. In einem „worst-case-Szenario“ ist dort mit 450 Kfz-Fahrten pro Tag zusätzlich zu rechnen. Aufgrund von einer geringeren Auslastung des öffentlichen Parkraums ist durch den Hol- und Bringverkehr nicht mit einer Überlastung zu rechnen. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist gegeben.

Insgesamt ist also durch die Betrachtung der Wohnneubauentwicklung und dem Neubau von Kindertagesstätten mit einem erhöhten Kfz-Aufkommens von maximal 1.100 Kfz-Fahrten zu rechnen.

Insbesondere der demographische Wandel wird Auswirkungen auf die verkehrliche Entwicklung Eilendorfs haben. Durch die steigende Anzahl von älteren Leuten müssen andere Mobilitätsansprüche beachtet werden. Die Führerscheinquote in den älteren Jahrgängen wird weiter zunehmen, was v.a. durch den Anstieg der Quote bei Frauen bedingt ist. Ab dem 70. Lebensjahr ist jedoch von einem Rückgang der Motorisierung auszugehen, was an gesundheitlichen Gründen, sowie dem Umzug an versorgungsnahe Standorte liegt.

## TEIL 3 | ENTWICKLUNG ZIELKONZEPT

Das Zielkonzept stellt den Bewertungsmaßstab für die Maßnahmen und das Handlungskonzept dar. Es beschreibt - ausgehend von den lokalen verkehrlichen Herausforderungen und im Einklang mit übergeordneten Zielen und Bindungen - die Basis des städtischen Handelns im Verkehrsbereich in den nächsten 10 bis 15 Jahren.

Zu Beginn der Entwicklung des Zielkonzeptes wurde ein Leitbild für die zukünftige Mobilität in Eilendorf entwickelt. Dies erfolgte gemeinsam mit Stakeholdern sowie Bürgerinnen und Bürgern, um gesellschaftlich akzeptierte Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft herausarbeiten zu können. Zudem flossen die zentralen Ergebnisse aus der Beteiligung von Grundschülerinnen und Grundschülern in die Entwicklung des Leitbildes ein.

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik für Eilendorf erfordert ein ausgewogenes Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten innerhalb des Verkehrssystems, denn zwischen den einzelnen Verkehrsarten bestehen oftmals Nutzungskonkurrenzen, zwischen denen abgewogen werden muss. Der motorisierte Individual- und Güterverkehr (inkl. ruhender Verkehr) konkurriert oftmals mit den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs. Darüber hinaus bestehen große Potenziale hinsichtlich der Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander.

Die Ziele der Gestaltung der Verkehrssysteme für Eilendorf sind auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung der einzelnen Ziele zu einem (zusammenfassenden) Zielkonzept ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge sowie etwaige Widersprüche/ Konkurrenzen zwischen einzelnen Zielen zu verdeutlichen.

### 3.1 | Workshops zur Leitbildentwicklung

#### Ziele und Vorgehen

Mit einem Mobilitäts-Leitbild sollen sowohl die aktuellen lokalen Fragestellungen und Herausforderungen als auch die übergeordneten Herausforderungen wie Klimawandel, Digitalisierung, ökonomische und soziale Gerechtigkeit sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen aufgegriffen werden. Es sollen gesellschaftlich akzeptierte Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft herausgearbeitet werden. Die Tragfähigkeit eines Leitbildes ist nicht allein von seiner fachkundigen Erstellung, seiner thematischen Treffsicherheit oder seiner wahrscheinlichen Realisierbarkeit abhängig. Insbesondere sein Identifikationspotenzial beeinflusst seine Relevanz. Identifikation entsteht aber nur, wenn das Leitbild nicht „von oben“ verordnet/ auferlegt wird, sondern die Sichtweisen derjenigen, die es mit Leben füllen sollen, einbezieht: Nämlich der Bürgerinnen und Bürger und relevante Akteur\*innen.

Das Leitbild soll in den nächsten Jahren als Entscheidungsgrundlage für politisches Handeln dienen. Es zeichnet sich insbesondere durch die folgenden Aspekte aus.



- Das Leitbild drückt den Ist-Zustand aus, der durch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes erreicht wird.
- Das Leitbild fasst die gemeinsame Vorstellung der Beteiligten zusammen. Es bildet damit das Ergebnis, mit dem sich viele unterschiedliche Interessen identifizieren können.
- Das Leitbild bleibt abstrakt und fragt nach dem "Was?" Die Frage nach dem "Wie?" wird dagegen durch das Konzept mit seinen Handlungsfeldern und Maßnahmen beantwortet.
- Das Leitbild befähigt dazu, später notwendig werdende Entscheidungen auch dann zu treffen, wenn für diese Fälle keine Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes vorgesehen sind. Wenn es heißt, "im Sinne der zukunftsfähigen Mobilität in Eilendorf" zu entscheiden, übernimmt das Leitbild die Funktion dieses "Sinnes" und definiert, was damit gemeint ist.

### 3.1.1 | Bürgerworkshop Leitbild

Der Bürgerworkshop zur Leitbildformulierung fand am 18.03.2023 zwischen 09 und 13 Uhr im Bezirksamt in Eilendorf statt. Am Workshop haben 24 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen.

Mithilfe einer Zufallsziehung aus den Einwohnermeldedaten wurden die potenziellen Teilnehmer\*innen für den Workshop ausgelost und eingeladen. Ziel des Einladungsverfahrens war es, dass möglichst alle Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Berufstätige, Senioren etc.) in die Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes einbezogen werden. Ausgewählt wurden Personen ab 16 Jahren; unabhängig von weiteren Merkmalen. Politische Funktionsträgerinnen und -träger nahmen nicht teil, da diese als Stakeholder in die Leitbildformulierung einbezogen wurden. Diese Vorgehensweise stellte sicher, dass sich auch Personen, die sich bislang an solchen Diskussionen wenig bis gar nicht beteiligt haben, an der Entwicklung des Konzeptes beteiligen.

Die ausgewählten Personen wurden mit einem persönlichen Schreiben der Gesellschaft für Bürgergutachten, einem Schreiben der Bezirksbürgermeisterin Elke Eschweiler und einer Antwortpostkarte per Brief eingeladen.

Zu Beginn des Workshops wurden alle Teilnehmenden gebeten, Probleme und Herausforderungen bezüglich der Mobilität und des Verkehrs in Eilendorf zu nennen. Anschließend stellten die Planer den Anlass, das Ziel sowie die Inhalte und den zeitlichen Ablauf des Projekts vor. Hierauf folgte ein Impulsvortrag zum Thema Leitbild, um den Teilnehmenden des Workshops zu erläutern, was ein Leitbild ist und wofür ein solches entwickelt werden kann. Zudem wurde den Teilnehmenden anhand eines konkreten Beispiels für den Mobilitäts- und Verkehrssektor erläutert, wie ein Leitziel für die Mobilität definiert sein könnte und wie sich dieses von einer Strategie sowie einer Maßnahme unterscheidet. Abschließend erhielten die Workshop-Teilnehmenden Anregungen für die anschließende Arbeitsphase.

Daraufhin wurden die Teilnehmenden der Workshops in Kleingruppen á 4-5 Personen aufgeteilt. Die Zuteilung erfolgte per Zufallsverfahren. In den Kleingruppen erarbeiteten die Teilnehmenden rund 60 Minuten lang Leitziele für die zukünftige Mobilität in Eilendorf.

Nach Abschluss der Arbeitsphase wurden die Ergebnisse aus den Kleingruppen im Plenum vorgestellt, erläutert und diskutiert. Nachdem alle Leitziele vorgestellt und digital erfasst wurden, konnten diese von den Teilnehmenden mit Hilfe eines Tablets anonym bewertet werden. Die hierfür zur Verfügung gestellten Bewertungspunkte (5 Punkte) konnten entweder auf verschiedene Leitziele aufgeteilt oder für ein bestimmtes Leitziel vergeben werden.

### Probleme und Herausforderungen

Radverbindung Eilendorf- Stolberg, „Lückenschluss“

Fahrradunfälle durch kaputte Straßen und geparkte Autos

Fahrradstraße als Verbindung zwischen Kleebachstraße – Vennbahn fortsetzen und Vorfahrt gewähren

Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern

Fehlende Radwege

Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer

Führung des Radverkehrs abseits der Von-Coels-Straße

Führung des Radverkehrs an der Heckstraße

Viele Problemstellen in der Anbindung der angrenzenden Stadtteile mit dem Fahrrad

Überirdische Querungsmöglichkeit am Bahnhofhaltepunkt

Regelmäßiger RE-Haltepunkt

Mehr Verkehr auf ÖPNV und Schiene verlegen

Busverbindungen nach Würselen und Brand fehlen

Busverbindungen nicht an Zugverkehr angepasst

Bushaltestelle Breitbenden regelmäßig bedienen

Direkte Fußverbindung Bahnhofhaltepunkt

Kreisverkehr Breitbendenstraße

Autobahnanschluss führt in Summe zu mehr Verkehr

Bedarfsampeln

- Heckstraße
- Breitbendenstraße/Von-Coels-Straße

Tempo 30 (Zone) auf Heckstraße

Grundsätzlich Tempo 30 wäre sinnvoll

Mehr Geschwindigkeitskontrollen

Ampelschaltung Berliner Ring/Josefstraße



Baustellen, u.a. Sperrung A544
Mehr Miteinander im Straßenverkehr
Problematischer Zustand der Straßen und Radwege
Nahversorgung
Sichere Schulwege für Kinder und Jugendliche
Anbindung an andere Stadtteile (v.a. Haaren und Brand)
Gestaltung von Kreuzungsbereichen und Verkehrssicherheit
Abgestellte E-Scooter als Hindernis
Mobilität über Eilendorf hinaus denken

Abbildung 64: Probleme und Herausforderungen aus dem Bürgerworkshop Leitbild

**Bewertete Leitsätze**

<b>Welche Leitsätze sollte das Mobilitäts-Leitbild für Eilendorf enthalten?</b>	<b>Punkte</b>
Wir wollen ein attraktives, verkehrsarmes Eilendorf, das gut an den ÖPNV angebunden ist. Die Mobilitätsbedürfnisse intermodal, generationsübergreifend stärken und optimieren, auch in nahegelegene Stadtteile.	19
Eilendorf soll nach innen und außen vielfältig vernetzt sein. Der öffentliche Raum soll in wertvoller Art der Erholung und dem Austausch gewidmet sein. Zu diesem Zweck sollen die Hauptverkehrsachsen effizient gestaltet werden, um intelligent zu entlasten. Dazu setzen wir auf mehr Nahverkehr, sowie digitalisierte und bauliche Verkehrssteuerung.	16
Lokal denken, aber über diese Grenzen hinweg handeln und planen	11
Wir fördern Respekt und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander	10
Jung und alt, mobil vereint	10
Wir sorgen für Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden	9
Die Gesellschaft ist vielfältig, die Mobilität muss es auch sein	9
Die gleichberechtigte Berücksichtigung führt zur maximalen Mobilität für alle	9
Verkehr auf der Von-Coels-Straße halbieren	7
Bei uns darf jeder Bürger mitsprechen, wir erklären und schaffen Transparenz	6
Kurz und knapp mit Bus und Zug in die Stadt	5
Das Automobil ist schuld an der Immobilität	0
<b>Gesamtpunkte</b>	<b>111</b>

Abbildung 65: Gewichtete Leitsätze aus dem Bürgerworkshop Leitbild



Abbildung 66: Impressionen zum Leitbilderstellung im Rahmen eines Bürgerworkshops

### Kommunikationsstrategie

Wen?	Wie?	Wo?	Wann?	Wer?
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Einladung	Zufallsauswahl über Einwohnermeldeamt	ca. 4 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellung eines Einladungsschreibens (gfb)</li> <li>Unterzeichnung durch Bezirksbürgermeisterin</li> <li>Versand der Einladungsschreiben über die gfb</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Aktualisierung Plattform	Beteiligungsplattform adhocracy+	im Anschluss an die Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellen de: Mobildenk</li> <li>Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300) und Presseabteilung</li> </ul>

Abbildung 67: Kommunikationsstrategie zum Bürgerworkshop Leitbild



### 3.1.2 | Stakeholder-Workshop Leitbild

Der Workshop zur Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige Mobilität in Eilendorf mit Stakeholdern fand am 24.04.2023 von 17:30 bis 20:00 Uhr im Bezirksamt in Eilendorf statt. Der Einladung waren zehn Stakeholder gefolgt. Die Gruppe der Stakeholder setzt sich aus Vertreter\*innen von Verbänden und politischen Vertreter\*innen zusammen.

Zu Beginn wurden Anforderungen an und die Wünsche für die Mobilität in Eilendorf abgefragt. Es folgte eine intensive Arbeitsphase der Teilnehmenden in zwei Kleingruppen. In dieser wurden zu Beginn verschiedene Aspekte und Themen gesammelt, die nach Ansicht der Gruppenmitglieder in einem zukünftigen Mobilitätsleitbild für Eilendorf enthalten sein sollten. Analog zum Bürgerworkshop wurden konkrete Leitsätze formuliert, welche anschließend präsentiert und bewertet (5 Punkte je Stakeholder) wurden.

#### Anforderungen und Wünsche

Gute Erreichbarkeit über verschiedene Verkehrswege

ÖPNV, Fußgänger, Radverkehr und MIV gleichberechtigt betrachten

Bahnhaltepunkt überregional anbinden

Bessere Anbindung im ÖPNV an angrenzende Stadtteile

Verknüpfung nach Brand, Würselen und Stolberg im ÖPNV

ÖPNV innerhalb von Eilendorf und darüber hinaus

Schutz von Fußgängern und Radfahrern

Alle Verkehrsteilnehmer mitnehmen

Mobilität für ältere Menschen (insb. ÖPNV)

Gutes und sicheres Radfahren für alle Altersgruppen

Radverkehr abseits der Radvorrangroute und Vennbahn

Situation für Fußgänger und Radfahrende

Von-Coels-Straße und Schleichverkehre (→ Verkehrliche Entlastung)

Mehr Verkehr durch L221n → Alternativen

Abbildung 68: Probleme und Herausforderungen aus dem Stakeholder-Workshop Leitbild

### Bewertete Leitsätze

Welche Leitsätze sollte das Mobilitäts-Leitbild für Eilendorf enthalten?	Punkte
Mobilität in Eilendorf beinhaltet Lebensqualität, Sicherheit und Aufenthaltsqualität	12
Eilendorf bietet allen Verkehrsteilnehmenden eine gute Verkehrsinfrastruktur, die einen effizienten ÖPNV beinhaltet	9
Die effiziente Nutzung des vorhandenen Verkehrsraums bewahrt den Eilendorfer Grüngürtel	9
Eilendorf bietet die Anbindung an das überregionale Schienennetz	7
Beim Schritt zur Verkehrswende wird keine Mobilitätsform ausgeschlossen	7
Alle Eilendorfer*innen sollen sich sicher und gesund bewegen können	3
Eilendorf ist eine grüne Oase	3
<b>Gesamtpunkte</b>	<b>50</b>

Abbildung 69: Gewichtete Leitsätze aus dem Stakeholder-Workshop Leitbild



Abbildung 70: Impressionen zum Leitbilderstellung im Rahmen des Stakeholder-Workshops



### 3.2 | Leitbild Mobilität

#### Synthese

Es wurde eine Synthese aus den Leitziele, die in Workshops ausgearbeitet wurden, gebildet. Für die Übertragung der Ergebnisse der Beteiligungsformate in ein Mobilitäts-Leitbild waren die fünf nachfolgenden Bearbeitungsschritte notwendig.

1. Gesamtbezirkliche, integrierte und inklusive Betrachtung
2. Überprüfung auf Widersprüche und Umsetzbarkeit
3. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte
4. Zusammenfügen und priorisieren
5. Übersetzung in den Fachterminus

In der folgenden Tabelle werden die fünf Bearbeitungsschritte mit Hilfe von Beispielen näher erläutert.

Bearbeitungsschritt	Erläuterung/ Beispiele
<p><b>1. Gesamträumliche, integrierte und inklusive Betrachtung</b> <i>Berücksichtigung des gesamten Stadtbezirks, aller Verkehrsarten und Personengruppen</i></p>	<p>Die Leitziele sollten keine starke räumliche Fokussierung aufweisen, sondern möglichst für den gesamten Stadtteil Gültigkeit besitzen.</p> <p>Es sollten möglichst alle Verkehrsarten in den Leitziele berücksichtigt werden; es können allerdings Prioritäten gesetzt werden (z.B. Stärkung des Umweltverbundes)</p> <p>Es kann eine Fokussierung auf bestimmte Personengruppen vorgenommen werden (z.B. Mobilitätseingeschränkte), ansonsten sollten die Ziele alle Personen einbeziehen.</p>
<p><b>2. Überprüfung auf Widersprüche und Umsetzbarkeit</b> <i>Die Leitziele sollten keine Widersprüche enthalten und erreichbar sein (keine Utopie). Dies gilt sowohl für die einzelnen Leitsätze als auch für die Leitsätze untereinander.</i> <i>Sollten Widersprüche nicht zu lösen sein, sollte unter Punkt 4 eine Priorisierung der Leitziele erfolgen.</i></p>	<p>Förderung des Fuß- und Radverkehrs in zentralen Bereichen und zeitgleich Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Straßenausbau)</p>

Bearbeitungsschritt	Erläuterung/ Beispiele
<p><b>3. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte</b></p> <p><i>Die von den beteiligten Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern formulierten Leitziele werden ggf. um (beschlossene) bedeutsame verkehrspolitische Ziele der Gesamtstadt ergänzt.</i></p>	<p>Die Stadt Musterhausen hat sich zum Ziel gesetzt das Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum jährlich um 2% zu reduzieren. Dieses Ziel könnte unter dem Aspekt des Parkraummanagements aufgenommen werden.</p>
<p><b>4. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte</b></p> <p><b><i>Es wird zunächst geprüft, ob inhaltlich sehr ähnliche/ identische Leitziele zusammengefasst werden können (Synonyme).</i></b></p> <p><i>Bei den ausgewählten Leitzielen (Synthese) werden die Ziele vordergründig berücksichtigt, die von den Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern am höchsten bewertet wurden.</i></p>	<p>Beispiele für Synonyme:</p> <p>Mehr und sichere Radwegen   Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur   Verbesserung der Möglichkeiten zum Fahrradfahren   Schaffung eines dichten Netzes an Radwegen</p>
<p><b>5. Übersetzung in den Fachterminus</b></p> <p><i>Die von den Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern formulierten Leitziele werden, sofern notwendig, in die Fachsprache übersetzt. Es werden keine inhaltlichen, sondern nur sprachliche Anpassungen vorgenommen.</i></p>	<p>Die umgangssprachlich genutzte Formulierung „Parken von Fahrzeugen“ wird übergeordnet als „ruhender Verkehr“ zusammengefasst.</p> <p>Die Begriffe „Zebrastreifen“ und „Spielstraßen“ werden beispielsweise als „Fußgängerüberwege“ und „verkehrsberuhigte Bereiche“ bezeichnet.</p>

Tabelle 9: Bearbeitungsschritte für die Erstellung einer Synthese zum Mobilitäts-Leitbild



Nachfolgend sind die Leitziele für zukünftige Mobilität in Eilendorf abgebildet, die sich aus der Synthese der Ergebnisse der beiden Workshops ergeben.

#### **Leitziele für zukünftige Mobilität in Eilendorf**

Eilendorf ist nach **innen** und **außen vielfältig vernetzt**.

Ein **attraktiver ÖPNV** stellt das Rückgrat eines starken Umweltverbundes dar. **Flexible Mobilitätsangebote** stellen eine sinnvolle Ergänzung des klassischen ÖPNVs dar.

Der überörtliche Verkehr wird auf der Von-Coels-Straße **gebündelt**, die negativen Auswirkungen dessen werden minimiert.

Ein **flächendeckendes und lückenloses** Radverkehrsnetz trägt zur Nutzung des Fahrrads innerhalb von Eilendorf und über die Stadtteilgrenze hinaus bei.

**Hochwertige, barrierefrei** ausgestaltete Fußverkehrsanlagen fördern das Zufußgehen auf alltäglichen Wegen.

Eine **gleichwertige** Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Eilendorferinnen und Eilendorfer schafft eine Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels.

Die **Sicherheit** aller Verkehrsteilnehmenden ist gewährleistet. Hierzu gehört auch, dass der Verkehr von gegenseitiger **Rücksichtnahme** und **Respekt** gekennzeichnet ist.

Attraktiv gestaltete und verkehrsberuhigte Räume tragen zu einer hohen **Lebens- und Aufenthaltsqualität** bei.

### **3.3 | Zielkonzept für Eilendorf**

Das Zielkonzept setzt den inhaltlichen Rahmen für das zukünftige verkehrspolitische Handeln im Sinne des Mobilitätskonzeptes für Aachen-Eilendorf. Für dieses wurden neun Oberziele definiert. Diese stehen gleichberechtigt nebeneinander, d.h. sie sind von gleichermaßen hoher Bedeutung. Sie behandeln die für Aachen-Eilendorf wesentlichen aktuellen und zukünftigen Themen aus den Bereichen Verkehr und Mobilität, bei denen Verbesserungen angestrebt werden. Die Oberziele werden jeweils durch mehrere Unterziele ausgestaltet, die sie thematisch konkretisieren. Die Nummerierung der Unterziele dient der Zuordnung in den Maßnahmensteckbriefen (Kapitel 4.3) und stellt keine Rangfolge der einzelnen Unterziele dar.

Den Unterzielen sind wiederum Indikatoren beigefügt. Die Indikatoren stellen mess- und überprüfbare Zielwerte dar, anhand derer die Zielerreichungsgrade geprüft werden können.

<b>Oberziele</b>	Wege über kurze Distanzen werden vorrangig zu Fuß zurückgelegt	Wege über kurze und mittlere Distanzen werden häufig mit dem Rad zurückgelegt	Auf mittleren und langen Wegen wird der ÖPNV regelmäßig genutzt
<b>Unterziele</b>	Erhöhung des Fußverkehrsanteils auf kurzen Wegen (z.B. in Teilbereichen des Stadtteils) <b>1.1</b>	Komfortable & verkehrssichere Radverkehrsinfrastruktur (engmaschig und lückenlos) <b>2.1</b>	Attraktives Linien- und Fahrtenangebot (v.a. in angrenzende Stadtteile und Städte) <b>3.1</b>
	Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z.B. im Umkreis von 500 m) <b>1.2</b>	Erhöhung des Radverkehrsanteils auf Arbeitswegen (z.B. Richtung Gewerbegebiet und Innenstadt) <b>2.2</b>	Barrierefreies Verkehrssystem (Infrastruktur + Fahrzeuge) Barrierefreie Haltestellen <b>3.2</b>
	Komfortable & verkehrssichere Fußwege Trennung des Fuß-, Rad- & Kfz-Verkehrs <b>1.3</b>	Direkte & sichere Radverkehrsverbindungen zum Stadtteilzentrum (z.B. aus dem Oberdorf) <b>2.3</b>	Anbindung von Nahversorgungseinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln <b>3.3</b>
		Erhöhung des Radverkehrsanteils auf Schulwegen (insb. zu weiterführenden Schulen) <b>2.4</b>	Attraktive und verständliche Tarife (innerhalb des Stadtteils sowie verbund- und länderübergreifend) <b>3.4</b>
<b>Indikatoren</b>	Anteil des Fußverkehrs auf kurzen Distanzen	Anteil des Radverkehrs auf kurzen und mittleren Distanzen	Anzahl an Fahrgästen
	Anteil des Fußverkehrs bei alltäglichen Wegen (Einkauf, Erledigungen)	Anteil des Radverkehrs auf Arbeits- und Schulwegen	Akzeptanz und Zufriedenheit mit den Tarifen im ÖPNV
	Nahversorgung und Grundschulen im Umkreis von 500 m	Länge des Radverkehrsnetzes	Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge
		Reisegeschwindigkeiten im Radverkehr → Vergleich Kfz-Verkehr	Zufriedenheit der Fahrgäste

Abbildung 71: Zielkonzept für die Nahmobilität in Eilendorf (Teil 1)



Oberziele	Umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs	Die Mobilität aller Personen ist gesichert	Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel
Unterziele	Intelligente Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsachsen 4.1	Die Infrastruktur ist für jeden barrierefrei ausgestaltet und stellt keine Hürden dar 5.1	Flächengerechtigkeit im öffentlichen Straßenraum → mehr Raum für den Umweltverbund 6.1
Notwendige Kfz-Fahrten werden mit Elektrofahrzeugen zurückgelegt 4.2	Mobilitätsinformationen sind barrierefrei zugänglich und für jeden verständlich 5.2	Bevorzugung des fließenden Verkehrs (v.a. NMIV) vor dem ruhenden Kfz-Verkehr 6.2	
Möglichst geringe Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr 4.3	Selbstbestimmte, sichere und bezahlbare Mobilität ohne Hürden (u.a. Zugang) → Inklusion 5.3	Beschleunigung des Busverkehrs zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV 6.3	
Geringe Differenzgeschwindigkeiten zwischen Verkehrsarten → Verkehrssicherheit 4.4	Der öffentliche Verkehr ist in Gänze barrierefrei ausgestaltet (Information, Zugang, Fahrt, Bezahlung etc.) 5.4	Effiziente Nutzung des vorhandenen Verkehrsraum 6.4	
Verkehrsberuhigung abseits des Hauptverkehrsnetzes (u.a. Tempo 30-Zonen) 4.5	Die Kommunikation rund um die Themen „Mobilität und Verkehr“ erfolgt barrierefrei und für jeden verständlich 5.5		
Digitalisierte und bauliche Steuerung des Verkehrs 4.6	Fortbewegung ist auch ohne (eigenen) Pkw möglich → Wahlfreiheit 5.6		
Indikatoren	Verkehrsaufkommen im untergeordneten Verkehrsnetz (Kfz/d)	Barrierefreie Verkehrsanlagen (Leitsysteme, etc.)	Flächenanteile ausschließlich für den NMIV
Anzahl/ Anteil an Elektrofahrzeugen	Barrierefrei zugängliche Informationen (Sprache, Lesbarkeit etc.)	umgewidmete Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs für den NMIV	
Anteil Tempo 30 Zonen/ Strecken, Verkehrsberuhigte Bereiche	Anzahl/ Anteil barrierefreier Haltestellen/ Bahnhöfe	Reisegeschwindigkeit im ÖPNV (Vergleich Vorher/Nachher)	
Anzahl an Parkständen im öffentlichen Straßenraum	Anzahl/ Anteil barrierefreier Fahrzeuge		
Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen	Barrierefrei zugängliche Buchungs- und Zahlungssysteme		

Abbildung 72: Zielkonzept für die Nahmobilität in Eilendorf (Teil 2)

Oberziele	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums	Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr	Negative Wirkung der Von-Coels-Straße minimieren
Unterziele	Hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität in Eilendorf <b>7.1</b>	Verkehrsteilnehmer nehmen Acht aufeinander und sorgen für ein gutes Verkehrsklima <b>8.1</b>	Das Queren der Von-Coels-Straße wird vereinfacht <b>9.1</b>
	Die Begrünung im öffentlichen Raum bleibt erhalten und wird ausgeweitet <b>7.2</b>	Die Verkehrssicherheit wird höher bewertet als der Verkehrsfluss <b>8.2</b>	Die Verkehrsmengen auf der Von-Coels-Straße werden reduziert <b>9.2</b>
	Eine Reduktion des Verkehrs trägt zur Umnutzung von Flächen bei <b>7.3</b>	Keine Konflikte zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmern (z.B. Radfahrende und Fußgänger) <b>8.3</b>	Eilendorf wächst über die Von-Coels-Straße weiter zusammen <b>9.3</b>
Indikatoren	Lebendigkeit im öffentlichen Raum	Gute Bewertung des Verkehrsklimas (Respekt und Rücksichtnahme)	Anzahl Querungshilfen und Lichtsignalanlagen
	Nutzungen im öffentlichen Raum	Anzahl Verkehrsunfälle aufgrund mangelnder Rücksichtnahme	Verflechtungen zwischen beiden Straßenseiten
	Anteil der Grünflächen an öffentlichen Flächen	Subjektive Bewertung der Gleichberechtigung im Verkehr	Verkehrsmengen

Abbildung 73: Zielkonzept für die Nahmobilität in Eilendorf (Teil 3)



## TEIL 4 | MAßNAHMENENTWICKLUNG UND -BEWERTUNG

### 4.1 | Workshops zur Maßnahmenentwicklung

#### 4.1.1 | Bürgerworkshop Maßnahmenentwicklung

Ein wesentliches Element der Bürgerbeteiligung im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes stellte der Bürgerworkshop dar, welcher am 04. November 2023 im Bezirksamt in Eilendorf stattfand. 23 Bürgerinnen und Bürger aus Eilendorf waren der Einladung der Bezirksbürgermeisterin Elke Eschweiler an diesem Samstagmorgen gefolgt, um die zukünftige Mobilität in Eilendorf mitzugestalten.

Analog zum ersten Bürgerworkshop (Erstellung Leitbild) wurden die Teilnehmenden für diesen Workshop anhand einer Zufallsziehung ermittelt. Zusätzlich wurden die Personen, die bereits am ersten Workshop teilgenommen haben, erneut eingeladen.

Zum Beginn der Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie des Zielkonzeptes (inkl. Leitbild) den Teilnehmenden des Workshops präsentiert. Anschließend wurden von den Eilendorferinnen und Eilendorfern in Kleingruppen konkrete Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in ihrem Stadtbezirk entwickelt. Hierzu erhielt jede Gruppe einen Stadtplan, so dass Maßnahmen sofort verortet werden konnten, sofern dies möglich war. Nach der rund einstündigen, intensiven Arbeitsphase wurden die Ergebnisse aus den Gruppen im Plenum präsentiert. Der Vorteil dieser Methode ist, dass alle Teilnehmenden auch über die Ergebnisse der anderen Kleingruppen informiert werden. Die einzelnen Maßnahmen wurden gesammelt und konnten anschließend von allen Teilnehmenden gewichtet werden. Die hierfür zur Verfügung gestellten Bewertungspunkte (10 Punkte) konnten entweder auf verschiedene Maßnahmen aufgeteilt oder für eine bestimmte Maßnahme vergeben werden.

#### Bewertete Maßnahmen

##### **Maßnahmen in Eilendorf Bürgerworkshop: In welcher Reihenfolge sollen die Maßnahmen umgesetzt werden?**

Ampeln Berliner Ring/Von-Coels-Straße und Josefstraße/Von-Coels-Straße synchronisieren	18
Straßenbeläge ausbessern, insbesondere Nirmer Straße/Von-Coels-Straße	17
Druckampel an der Nirmer Straße anstelle des Zebrastrreifens	11
Linksabbieger Von-Coels-Straße Richtung Madrider Ring Ampel optimieren (Kontaktschleifen)	11
Überführung am Bahnhof und höherer Zaun zwischen den Gleisen	10
Ampel an Kreuzung Heckstraße / Von-Coels-Straße	10
Busverbindungen zwischen Würselen - Eilendorf - Brand (regelmäßiger)	9
baulich getrennte Radwege in ganz Eilendorf, insbesondere auf der Von-Coels-Straße im Abschnitt Lindestraße bis Heckstraße	9
Tram von Stolberg über die Von-Coels-Straße nach Aachen	9
Anpassung der Taktung von Bus und Bahn	8

Linksabbieger von der Von-Coels-Straße in die Josefstraße und umgekehrt optimieren	8
Heckstraße für Linksabbieger optimieren, Radfahrer	7
Schlackstraße als Einbahnstraße für Abfluss aus dem Neubaugebiet	7
Verkehrssicherheit in der Steinstraße erhöhen (Parkplätze neuordnen und Geschwindigkeitskontrollen)	7
durchgängige Markierung der Fahrradstraßen entlang der Radvorrangroute	6
Verkehrinsel zwischen REWE und Sparkasse versetzen/ergänzen	6
Gestaltung der Radwege in Eilendorf (Markierung, Poller, Farbe)	6
sichere Querung der Von-Coels-Straße insbesondere für Schulkinder (und Brander Straße)	6
mehr Fahrradabstellanlagen am Bahnhof an beiden Seiten	6
Linksabbiegen aus der Schubertstraße auf die Heckstraße sichern (Fahrradbügel/Spiegel, ...)	5
einheitliche und breitere Radverkehrsanlagen entlang der Von-Coels-Straße	5
Tempo 30 in der Heckstraße und auf der Von-Coels-Straße	5
Ortsbus Eilendorf (Hop on, hop off), "Eilendorfer 8"	4
Gehwege für Schulkinder verbreitern (z.B. Steinstraße)	4
Ausbau Velocity Stationen, u.a. am Bahnhof, Oberdorf	4
Apolloniastraße als Spielstraße besser kennzeichnen	3
Fahrten der Linie 7 auch am Wochenende und abends	3
Umleitung für Von-Coels-Straße prüfen	3
Sicherheit für den Radverkehr, Umverteilung der Flächen im Straßenraum (z.B. an der Von-Coels-Straße)	3
Parkraum unter der Von-Coels-Straße	2
verbindliche, feste Abstellplätze für E-Scooter	2
Parkplätze entlang der Linienwege der Linien 2 und 7 neuordnen	2
mehr Parkflächen am Bahnhof	1
Gefahrenstelle Kleebachstraße / Krebsstraße / Vennbahnweg	1
Barrierefreie Gehwege	1
markierte Parkbuchten zur Ordnung des ruhenden Verkehrs mit Lücken	1
Radweg entlang der Neuenhofstraße verbreitern (Grünstreifen)	0
Kreisverkehr an Kreuzung Freunder Straße / Debyestraße	0

Abbildung 74: Bewertete Maßnahmen aus dem Bürgerworkshop



Abbildung 75: Impressionen zur Entwicklung von Maßnahmen im Rahmen eines Bürgerworkshops

### Kommunikationsstrategie

Wen?	Wie?	Wo?	Wann?	Wer?
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Einladung	Zufallsauswahl über Einwohnermeldeamt	ca. 4 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellung eines Einladungsschreibens (gfb)</li> <li>Unterzeichnung durch Bezirksbürgermeisterin</li> <li>Versand der Einladungsschreiben über die gfb</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Aktualisierung Plattform	Beteiligungsplattform adhocracy+	im Anschluss an die Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dokumentation der Veranstaltung: Mobildenk</li> <li>Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300)</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Pressemitteilung	Pressemitteilung Stadt Aachen (Homepage)	im Anschluss an die Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellen der Pressemitteilung: Mobildenk &amp; gfb</li> <li>Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300, Presseamt)</li> </ul>

Abbildung 76: Kommunikationsstrategie zum Bürgerworkshop Maßnahmen

#### 4.1.2 | Maßnahmenentwicklung mit Stakeholdern

Am 14.11.2023 (18:00-20:30) haben elf Stakeholder am Workshop zur Formulierung von Maßnahmen im Bezirksamt Eilendorf teilgenommen. Der Ablauf des Workshops mit den Stakeholdern war identisch mit dem des Bürgerworkshops. Die Stakeholder haben in zwei Kleingruppen Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Eilendorf entwickelt. Die Maßnahmen konnten alle Verkehrsträger und -mittel umfassen. Es konnten auch Maßnahmen definiert werden, die keinem Verkehrsmittel eindeutig zugeordnet werden können (z.B. Aktionen und Kampagnen). Die Teilnehmenden haben die Maßnahmen, sofern möglich, auf einem Stadtplan verortet und textlich erläutert. Die Maßnahmen wurden anschließend dem Plenum vorgestellt und priorisiert. Hierbei konnten alle Teilnehmenden fünf Punkte auf die präsentierten Maßnahmen verteilen.

#### Bewertete Leitsätze

<b>Maßnahmen in Eilendorf Stakeholder-Workshop: In welcher Reihenfolge sollen die Maßnahmen umgesetzt werden?</b>	
Einbahnstraße in der Steinstraße (Johannesstraße für Gegenrichtung), mehr Platz für Fußgänger	9
mehr Querungshilfen entlang der Von-Coels-Straße	9
sinnvolle Einbahnstraßen, um Schleichverkehre zu unterbinden	4
Alternative Radverkehrsführung abseits der Von-Coels-Straße	4
Radweg (Schutzstreifen) entlang Von-Coels-Straße und Heckstraße verbessern	3
Verkehrsberuhigung auf der Von-Coels-Straße im Abschnitt Heckstraße bis Brander Straße	3
Mobility-Hub am Bahnhof (Fahrradparkhaus, P+R, On-Demand Bus)	3
Kfz-Verkehr aus der Birkstraße heraushalten	3
Park&Ride Buschmühle mit Schnellbus	2
Regelmäßiger Halt RE Richtung Köln	2
Buslinie 4 aus Aachen über die Von-Coels-Straße - Neubaugebiet Breitbenden - Apolloniaweg verlängern	2
Parken vor Schulen unterbinden	2
Bänke und Begrünung entlang der Hauptverkehrsachsen	1
Quartiersparkplätze /-garagen mit E-Ladestationen	1
E-Ladestationen in Wohngebieten	1
Ausbau der Gringelstraße als Radweg Richtung Berufskolleg	1
Busanbindung Rhein-Maas-Krankenhaus	1
Alternative Anbindung für WERTZ um Kreuzung Zehnthofweg / Von-Coels-Straße zu entlasten	1
Querung der Von-Coels-Straße (Einkaufsmöglichkeiten, Bushaltestellen)	1
Querung der Von-Coels-Straße an der Johannesstraße für Fuß- und Radverkehr	1

Lage der Bushaltestellen am Bahnhofpunkt und Anschlussmöglichkeiten verbessern	1
Verbesserung der Abbiegesituation Von-Coels-Straße / Freunder Straße	0
Neuer Radweg Gringelstraße entlang der Bahnlinie Richtung Rothe Erde	0
Prunkweg als Radweg ausbauen	0
Radverbindungen Eilendorf - Stolberg - Brand	0
Tiefgarage Hansmannstraße für Bahnhof	0
mehr Fahrradbügel vor Arztpraxen und weiteren Einrichtungen	0
Busanbindung zum Stolberger Hbf.	0
Rufbus für Eilendorf	0
anfahrbare Abstellbereiche für Radfahrende	0
indirektes Linksabbiegen für Radfahrende	0
Buslinie 7 besser mit den Linien 12 und 22 verknüpfen	0

Abbildung 77: Bewertete Maßnahmen aus dem Stakeholder-Workshop



Abbildung 78: Impressionen von der Maßnahmenentwicklung mit Stakeholdern

## 4.2 | Handlungsfelder und Maßnahmenbündel

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse, der SWOT-Analyse und abgeleitet aus dem Leitbild wurden Handlungsfelder herausgearbeitet, mit denen das Ziel einer nachhaltigen, zukunftsorientierten Mobilität in Eilendorf verfolgt werden kann. Diesbezüglich steht beispielsweise das Ziel im Vordergrund den Umweltverbund im Kurzstreckenverkehr bzw. im Binnenverkehr zu stärken.

Die Handlungsfelder sind in vier übergeordnete Themenblöcke unterteilt. Der erste Block orientiert sich an der inhaltlichen Ausrichtung der ausgearbeiteten Konzeptpläne (Anhang 4.1 – 4.4) und unterscheidet dabei in erster Linie zwischen den vier Verkehrsarten „Fußverkehr“, „Radverkehr“, „ÖPNV“ und „Kfz-Verkehr“. Innerhalb dieser Unterteilung sind einzelne Themenschwerpunkte abgebildet.

Darüber hinaus gibt es Handlungsfelder, die als Querschnittsthemen angesehen werden müssen, da sie mehrere Verkehrsarten/ -mittel betreffen. Hierzu zählen beispielsweise die Straßenraumgestaltung, die Inter- und Multimodalität sowie die Verkehrssicherheit. Bei den Querschnittsthemen wurde zudem zwischen Aspekten, die beispielsweise die Verkehrsinfrastruktur oder Mobilitätsangebote betreffen und Themen, die indirekte Auswirkungen auf die Mobilität und den Verkehr in Eilendorf haben (können) unterschieden.

<b>KONZEPTPLÄNE</b> Verkehrsträger & Themenschwerpunkte	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz-Verkehr
	Fuß- und Radverkehrsverbindungen		Linien- und Fahrtenangebot	Verkehrsführung/ -lenkung
	Fußgängerfreundliche Straßenräume	Radabstellanlagen	Verknüpfungspunkte	Ruhender Verkehr
<b>QUERSCHNITTSTHEMEN</b> Verkehrsinfrastruktur/ Mobilitätsangebote und -informationen	Kind-/Jugendgerechte Infrastruktur (v.a. Schulumfelder)			
	Straßenraumgestaltung (u.a. Ortseingänge)			
	Inter- und Multimodalität			
	Unterhalt und Pflege			
	Barrierefreiheit			
	Verkehrssicherheit			
<b>QUERSCHNITTSTHEMEN</b> SONSTIGES	Mobilitätsmanagement			
	Aktionen/ Kampagnen/ Kommunikation etc.			
	Versorgungsinfrastruktur (zur Abdeckung des täglichen Bedarfs)			

Abbildung 79: Handlungsfelder für das Maßnahmenkonzept



### 4.3 | Maßnahmensteckbriefe

Zur Konkretisierung der Handlungsfelder wurde für jedes Handlungsfeld mindestens ein Maßnahmensteckbrief (Maßnahmenbündel) erstellt. Die Steckbriefe bündeln verschiedene Einzelmaßnahmen und enthalten die wichtigsten Informationen zu den Maßnahmen. Dies umfasst u.a. die Beschreibung der gegenwärtigen Situation sowie eine allgemeine Beschreibung der Maßnahmenvorschläge. Die konkreten Einzelmaßnahmen werden in der Maßnahmenliste (A 4.5) aufgeführt.

Nachfolgend werden die Klassifizierungen und Symbole (z.B. personeller Aufwand, Wirkung und Kosten) der Steckbriefe erläutert.

	1	2	3	4
<b>Priorität</b> 	niedrige Priorität	mittlere Priorität	hohe Priorität	sehr hohe Priorität
<b>Umsetzungsstand</b> 	keine/ sehr wenige Vorarbeiten vorhanden	einige Vorarbeiten vorhanden	detaillierte Vorarbeiten vorhanden	Maßnahme kann zeitnah umgesetzt werden
<b>Umsetzungshorizont</b> 	Sofortmaßnahme/ kurzfristig (bis 5 Jahre) umsetzbar	kurz- bis mittelfristig umsetzbar (5-10 Jahre)	mittel- bis langfristig umsetzbar (5-15 Jahre)	langfristig umsetzbar (> 15 Jahre)
<b>Personeller Aufwand</b> 	niedriger Aufwand	mittlerer Aufwand	hoher Aufwand	sehr hoher Aufwand
<b>Kosten</b> 	bis ca. 25 tsd. €	bis ca. 50 tsd. €	bis ca. 250 tsd. €	über 250 tsd. €
<b>Wirkung</b> 	geringe Wirkung	mittlere Wirkung	hohe Wirkung	sehr hohe Wirkung

Bei den Maßnahmenzielen sind die entsprechenden Oberziele aus dem Zielkonzept dargestellt. Die Zahlen hinter den einzelnen Oberzielen in Klammern (1.1 / 1.2 / ...) beziehen sich auf die jeweils zutreffenden Unterziele des Oberziels.

## 4.3.1 | Fußverkehr

<b>FU1</b> Fußverkehr			
<b>Maßnahmenbündel</b>	Neu- und Ausbau von Gehwegen		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Gesamter Stadtbezirk		
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>	 Bürger/innen	 Stakeholder	 Online-Karte

**Ist-Situation/ Problemstellung**

Die Straßenräume in Eilendorf zeigen hinsichtlich ihrer Gestaltung verschiedene Mängel im Fußverkehr auf. In einzelnen angebauten Straßen(-abschnitten) sind keine Gehwege vorhanden. In diesen Bereichen wird der Fußverkehr, bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, auf der Fahrbahn geführt.

Mitunter ist die Gehwegbreite in Eilendorf so gering, dass mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwagen den Gehweg nicht nutzen können. Dies gilt sowohl für die Gehwege entlang der Hauptstraßen als auch für das untergeordnete Straßennetz. Insbesondere im Umfeld schutzbedürftiger Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen sollten die Gehwege über eine ausreichende Breite verfügen und barrierefrei ausgestaltet sein.



Abbildung 80: unterdimensionierter Gehweg in der Lindenstraße



Abbildung 81: fehlender Gehweg in der Franz-Delheid-Straße

**Maßnahmenbeschreibung**

Die Vorgaben der RASt und EFA sollten flächendeckend im Bestand umgesetzt werden. Auf allen Straßen mit fehlenden oder unterdimensionierten Gehwegen ist zu prüfen, inwieweit der Bestand zu Gunsten des Fußverkehrs angepasst werden kann. Der Fußverkehr sollte in



Wohngebieten und im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen vorrangig berücksichtigt werden.

Die analysierten Streckenabschnitte, die gegenwärtig über keine Fußverkehrsanlagen verfügen, sollten mittel- bis langfristig mit Verkehrsanlagen für den Fußverkehr ausgestattet werden. In einzelnen Bereichen kann alternativ die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs geprüft werden.

Neben dem Neubau von Gehwegen ist an einigen Stellen der Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur notwendig, da die Gehwegbreiten nicht den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen entsprechen. Eine Verbreiterung der Gehwege ist aufgrund der begrenzten Platzverfügbarkeit i.d.R. nur mit einer Umverteilung der Flächen im gesamten Straßenraum möglich (vgl. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung).

### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze Distanzen werden vorrangig zu Fuß zurückgelegt (1.1 / 1.2 / 1.3)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.1)

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Flächenkonkurrenzen mit dem Kfz-Verkehr

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU2, ST2, ST4

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
1	FU 1-1	Neubau straßenbegleitender Gehweg	Betzelterstraße
2	FU 1-2	Neubau straßenbegleitender Gehweg (Endausbau)	Neubaubereich Breitbenden
3	FU 1-3	Neubau straßenbegleitender Gehweg	Herrenbergstraße
4	FU 1-4	Neubau straßenbegleitender Gehweg	Nirmer Platz
5	FU 1-5	Neubau straßenbegleitender Gehweg	Prunkweg
6	FU 1-6	Neubau straßenbegleitender Gehweg	Schilderstraße
7	FU 1-7	Neubau straßenbegleitender Gehweg	Suttnerstraße
8	FU 1-8	Neubau straßenbegleitender Gehweg	Urbanstraße
9	FU 1-9	Neubau Bahnbrücke	Nirmer Straße (Tunnel)

Tabelle 10: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Neu- und Ausbau von Gehwegen“



Abbildung 82: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Aus- und Neubau von Gehwegen“



## FU2 Fußverkehr



**Maßnahmenbündel**

Barrierefreie Infrastruktur

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen

Stakeholder

Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

Es liegen stellen-/abschnittsweise Mängel/ Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit vor. Dies umfasst insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Barrierefreiheit an den Bushaltestellen (siehe Handlungsfeld ÖPNV)
- Barrierefreie Straßeninfrastruktur (insbesondere Knotenpunkte und Querungsstellen | Bordsteinabsenkungen, taktile Elemente, kontrastreiche Gestaltung des Straßenraums, Treppen)
- Fest installierte und temporäre Hindernisse im Lichtraumprofil der Gehwege (z.B. Rohrpfosten von Verkehrszeichen, Mülltonnen)
- Unzureichend dimensionierte Gehwege



Abbildung 83: Treppenanlage zwischen der Severinstraße und dem Stollenweg



Abbildung 84: Engstelle (ruhender Verkehr + Beschilderung) auf schmalen Gehweg (Steinstraße)

### Maßnahmenbeschreibung

Hinsichtlich der Förderung einer nachhaltigen, barrierefreien Mobilität sollten, die im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse erfassten Mängel und Defizite behoben werden. Die Barrierefreiheit ist dabei auf sämtlichen Ebenen sowie für alle Personengruppen (u.a. Personen mit Seh- und Gehbehinderungen) zu berücksichtigen.

Dieses Maßnahmenbündel umfasst mehrere Einzelmaßnahmen. Hierzu zählen unter anderem:

- Freiräumen von Gehwegen von Gegenständen wie Strom-/Verteilerkästen, Schilderpfosten, o.ä., sofern die d Restgehwegbreite nicht ausreichend ist
- Umverteilung von Flächen zugunsten der Gehwegbreite (vgl. Straßenraumgestaltung)
- Verbesserung der Oberflächenbeläge von Gehwegen, v.a. zur Herstellung einer Barrierefreiheit und zur Erhöhung des Komforts
- Erhöhung der Kontraste bei den Bodenbelägen zur besseren Sichtbarkeit der Trennung der Verkehrsräume (v.a. für Menschen mit Seheinschränkungen)
- Borsteinabsenkungen zur Schaffung von Barrierefreiheit an Stellen, an denen z.B. die Fahrbahn zu queren ist
- Schaffung von Sitzmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen (Mobilitätssicherung)
- Abstimmung mit dem Entsorgungsdienst über Abstellflächen für Mülltonnen und Sperrgut abseits der Gehwege (zentrale Abstellplätze)

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze Distanzen werden vorrangig zu Fuß zurückgelegt (1.1 / 1.2 / 1.3)
- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.1 / 5.6)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.1)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Erhöhung der Schulwegsicherheit und des Komforts im Fußverkehr
- Flächenkonkurrenzen mit dem (ruhenden) Kfz-Verkehr

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU1, FU3, KF3, ST2, ST3, ÖV2 KJ1



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
10	FU 2-1	Bordsteinabsenkung	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Nirmer Straße / Friedrich-Wilhelm-Straße, Brückstraße / Severinstraße)
11	FU 2-2	Neubau Rampe	Gesamter Stadtbezirk (u.a. im Park Kirchgässchen, Verbindung Stollenweg -Severinstraße)
12	FU 2-3	Beseitigung von Hindernissen - Poller	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Haarhofstraße, Nirmer Weg)
13	FU 2-4	Beseitigung von Hindernissen - Umlaufsperr	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Fußweg Am Kleebach - Haarhofstraße, Fingerhutsmühlenweg)
14	FU 2-5	Beseitigung von Hindernissen - weitere Hindernisse	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Schubertstraße, Brühlstraße)
15	FU 2-6	Beseitigung von Hindernissen - Schaltkasten	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Suttnerstraße / Josefstraße, Wolfsbenden)
16	FU 2-7	Punktuelle Ausbau Seitenraum	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Apolloniaweg, Josefstraße)

Tabelle 11: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Barrierefreie Infrastruktur“

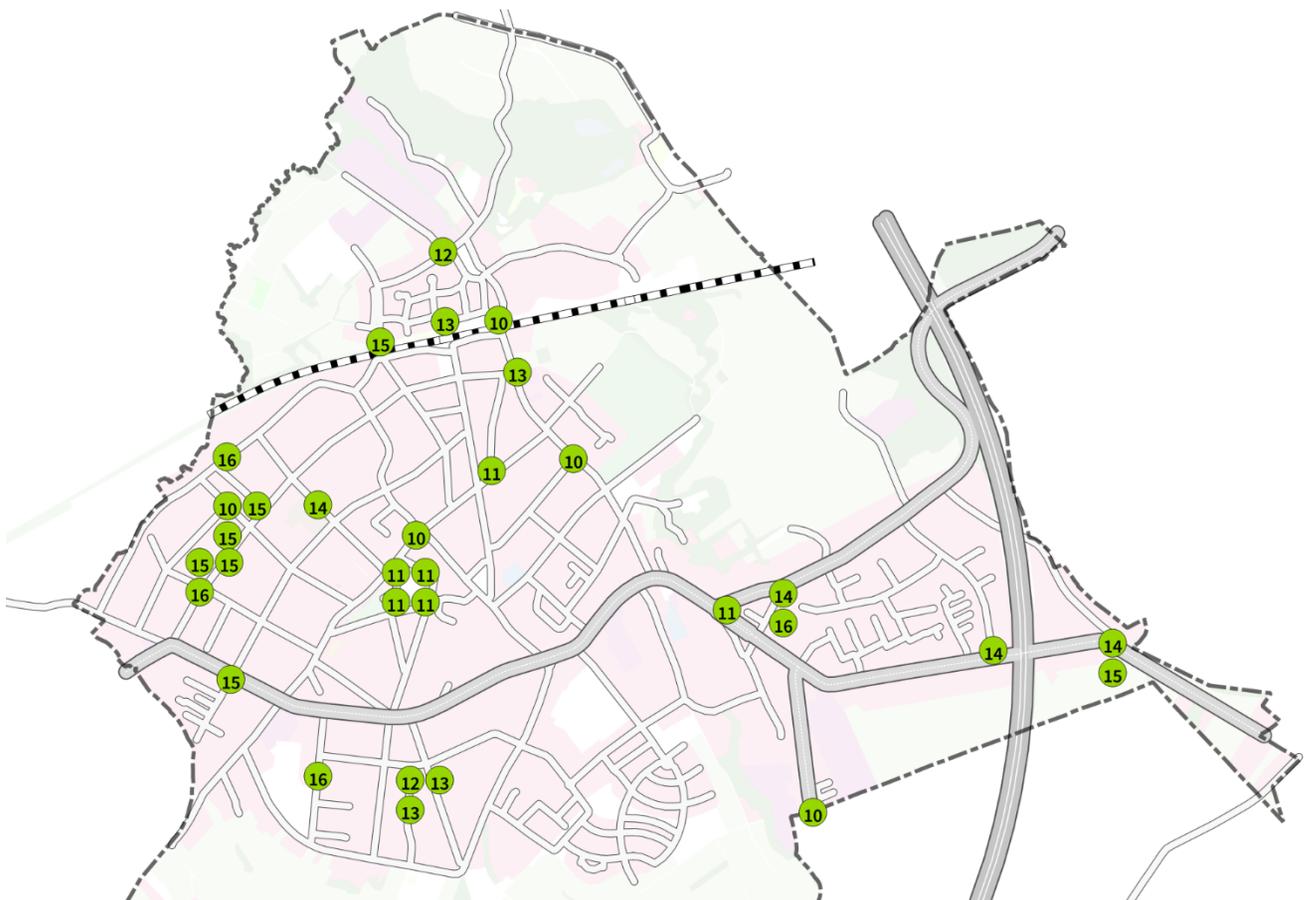


Abbildung 85: Verortung der Einzelmaßnahmen im Steckbrief Barrierefreie Infrastruktur

## FU3

### Fußverkehr



**Maßnahmenbündel**

Verbesserung von Querungsmöglichkeiten

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

Entlang der Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen mit den höchsten Verkehrsbelastungen fehlen vielerorts sichere Querungsmöglichkeiten. Weiterhin besteht an bestimmten Querungsstellen Optimierungsbedarf, um den Komfort und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.



Abbildung 86: fehlende Querungsmöglichkeit an der Bushaltestelle Karlstraße



Abbildung 87: fehlende Querungsmöglichkeit im Bereich Johannesstraße/Von-Coels-Straße

### Maßnahmenbeschreibung

Zum sicheren Queren der Fahrbahn sollten an geeigneten Stellen sowie in regelmäßigen Abständen Querungsanlagen für den Fußverkehr errichtet werden. Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der FGSV stellen die möglichen Einsatzbereiche von Querungsanlagen dar. Mögliche Querungsanlagen sind:

- Mittelinseln und Mittelstreifen
- Vorgezogene Seitenräume
- Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“)
- Lichtsignalanlagen
- Über- und Unterführungen (planfrei)



Die nachfolgenden Aspekte sollten bei der Anlage/ Optimierung von Querungsstellen beachtet werden:

- Frühzeitige Erkennbarkeit/ Einsehbarkeit der Querungsanlage
- Vermeidung von Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, etc.
- Ausreichende Dimensionierung der Anlage (Breite und Tiefe/ Aufstelllänge)
- Barrierefreiheit: Unterteilung der Querungsanlage für Sehingeschränkte und Menschen mit Gehbehinderung (z.B. Rollstuhlfahrer)
- Unterbindung des ruhenden Verkehrs in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie an weiteren Querungsanlagen → Freihalten der Sichtfelder

Im Bereich von Kreuzungen/ Einmündungen bei denen der Fußgänger über die Zufahrt einer untergeordneten Straße (z.B. Tempo 30-Zone) geführt wird, besteht die Möglichkeit, dass der Einmündungsbereich aufgepflastert wird. Die Aufpflasterung sorgt dafür, dass Kraftfahrzeugführer ihre Fahrgeschwindigkeit beim Abbiegen reduzieren müssen und ihre Aufmerksamkeit auf querenden Fußgänger legen können.

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze Distanzen werden vorrangig zu Fuß zurückgelegt (1.1 / 1.3)
- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.1 / 5.6)
- Negative Wirkungen der Von-Coels-Straße minimieren (9.1 / 9.3)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Flächenkonkurrenzen mit dem Kfz-Verkehr, sofern der Straßenraum, nicht ausreicht, um eine Querungsanlage anzulegen oder zu verbreitern
- Eine Umgestaltung von Ortseingängen zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten sollte genutzt werden, um Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen (z.B. Ortseingang „Am Bayerhaus“)

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU2, KF2, ST1, ST3



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
17	FU 3-1	Ergänzung Querungshilfe	Von-Coels-Straße
18	FU 3-2	Ergänzung Querungshilfe	Josefstraße
19	FU 3-3	Ergänzung Querungshilfe	Severinstraße
20	FU 3-4	Ergänzung Querungshilfe	Kalkbergstraße
21	FU 3-5	Ergänzung Querungshilfe	Steinstraße
22	FU 3-6	Ergänzung Querungshilfe	Lindenstraße
23	FU 3-7	Ergänzung Querungshilfe	Krebsstraße
24	FU 3-8	Ergänzung Querungshilfe	Breitbendenstraße
25	FU 3-9	Optimierung bestehende Querungsstelle	Von-Coels-Straße / Freunder Straße
26	FU 3-10	Optimierung bestehende Querungsstelle	Von-Coels-Straße (Höhe Hausnr. 273)
27	FU 3-11	Optimierung bestehende Querungsstelle	Von-Coels-Straße / Josefstraße
28	FU 3-12	Optimierung bestehende Querungsstelle	Von-Coels-Straße / Nirmer Straße
29	FU 3-13	Optimierung bestehende Querungsstelle	Von-Coels-Straße / Steinstraße
30	FU 3-14	Optimierung bestehende Querungsstelle	Josefstraße (Höhe Hausnr. 84)
31	FU 3-15	Optimierung bestehende Querungsstelle	Kehrbrückstraße (Höhe Hausnr. 17)
32	FU 3-16	Optimierung bestehende Querungsstelle	Heckstraße / Prunkweg
33	FU 3-17	Optimierung bestehende Querungsstelle	Josefstraße (Höhe Hausnr. 84)
34	FU 3-18	Optimierung bestehende Querungsstelle	Severinstraße / Brückstraße
35	FU 3-19	Optimierung bestehende Querungsstelle	Josefstraße (Höhe Hausnr. 84)
36	FU 3-20	Optimierung bestehende Querungsstelle	Von-Coels-Straße (Höhe Zufahrt REWE / DM)
37	FU 3-21	Optimierung bestehende Querungsstelle	Nirmer Straße

Tabelle 12: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verbesserung der Querungssituation“

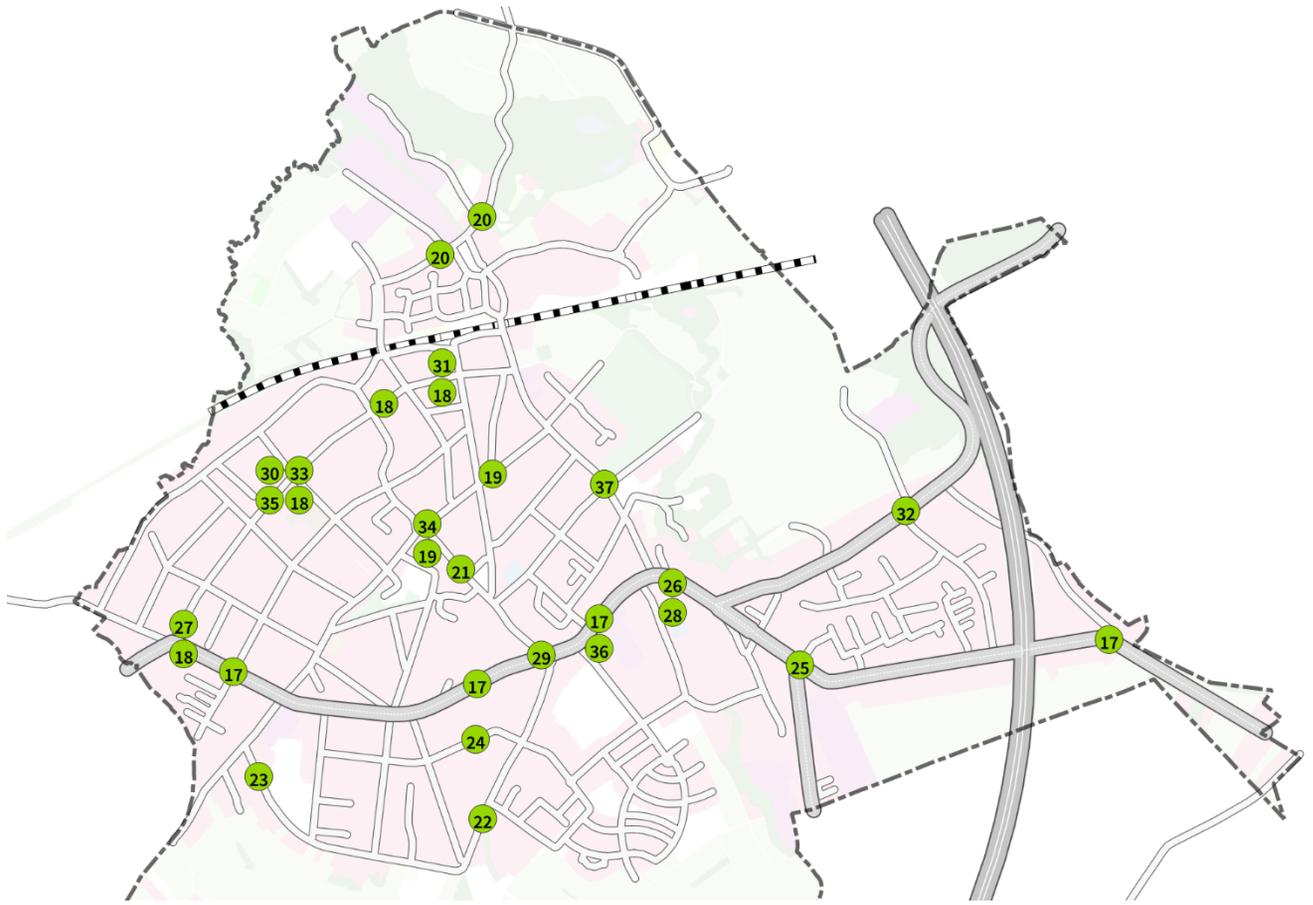


Abbildung 88: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verbesserung der Querungssituation“

## FU4

### Fußverkehr



**Maßnahmenbündel**

Einzelmaßnahmen im Fußverkehr

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

#### Ist-Situation/ Problemstellung

Die Gehwege in Eilendorf zeigen weitere Defizite und Mängel auf, die mitunter nur sehr punktuell auftreten. Manche Aspekte konnten an mehreren Stellen im Stadtgebiet erfasst werden und sollten grundsätzlich überprüft und angepasst werden. Hierzu zählen:

- Verkehrsrechtliche Anordnungen mit Bezug zum Fußverkehr
- Unterhalt und Pflege (Oberflächenbeschaffenheit, Bewuchs)
- Beleuchtung von Verkehrsanlagen
- Bereitstellung von Sitzbänken/ Ruhemöglichkeiten für ältere und/ oder mobilitätseingeschränkte Personen
- Errichtung oder Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Toiletten (evtl. in Kooperation mit Cafés und Restaurants)



Abbildung 89: Sackgasse ohne Beschilderung des Durchlasses für den Fußverkehr (Gringelsstraße)



Abbildung 90: Unzureichende Grünpflege entlang der Von-Coels-Straße



**Maßnahmenbeschreibung**

Mit Behebung dieser Defizite können wichtige Verbesserungen im gesamten Fußverkehr erzielt werden. Mit der Umsetzung verschiedener Einzelmaßnahmen wird eine wichtige Grundlage geschaffen, damit möglichst alle Bevölkerungsgruppen gerne und häufig Wege zu Fuß zurücklegen. Im Vergleich zu Infrastrukturmaßnahmen - wie dem Bau eines neuen Gehwegs - handelt es sich bei diesen Maßnahmen in der Regel um kleine Maßnahmen. Diese können aufgrund des geringen Planungsaufwandes und der vergleichsweise niedrigen finanziellen Auswirkungen oftmals kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Dies bedeutet, dass in absehbarer Zeit kleine, aber wirkungsvolle Verbesserungen erzielt werden können.

**Maßnahmenziele (Oberziele)**

- Wege über kurze Distanzen werden vorrangig zu Fuß zurückgelegt (1.1 / 1.2 / 1.3)
- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.1)

**Synergieeffekte/ Konkurrenzen**

- Förderung des ÖPNV durch Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
38	FU 4-1	Anpassung einer verkehrsrechtlichen Anordnung / Beschilderung	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Johannesstraße, Birkstraße)
39	FU 4-2	Sitzbänke/ Ruhemöglichkeiten / Toiletten	Gesamter Stadtbezirk (u.a. entlang Von-Coels-Straße)
40	FU 4-3	Unterhalt und Pflege - Grünpflege	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Karlstraße)
41	FU 4-4	Oberfläche ausbessern	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Fußweg Freunder Straße – Bruchstraße)
42	FU 4-5	Soziale Sicherheit	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Fußweg Freunder Straße – Bruchstraße)

Tabelle 13: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einzelmaßnahmen im Fußverkehr“

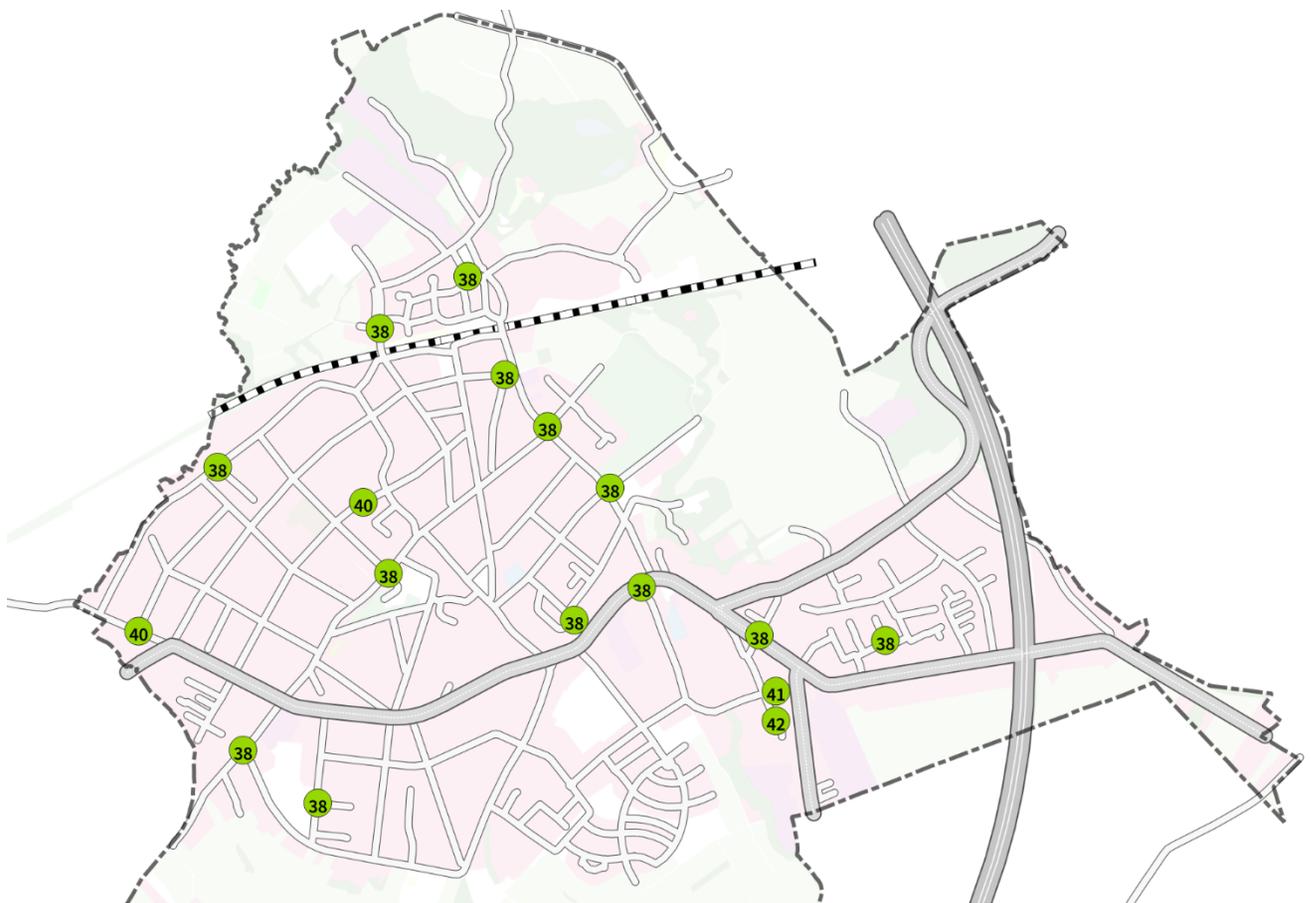


Abbildung 91: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einzelmaßnahmen im Fußverkehr“



### 4.3.2 | Radverkehr

<b>RA1</b>		
<b>Radverkehr</b>		
<b>Maßnahmenbündel</b>	Sichere Führung im Radverkehr	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Gesamter Stadtbezirk	
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>	   Bürger/innen    Stakeholder    Online-Karte	

#### Ist-Situation/ Problemstellung

Der Stadtbezirk Eilendorf verfügt gegenwärtig nur über wenige Radverkehrsanlagen. Entlang des klassifizierten Straßennetzes wird der Radverkehr nur abschnittsweise gesichert geführt. Abseits des klassifizierten Straßennetzes wird der Radverkehr i.d.R. im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Tempo 30-Zonen/ streckenbezogen), sodass die Differenzgeschwindigkeit zwischen den Kraftfahrzeugen und den Radfahrenden vergleichsweise gering ist. Eine Ausnahme bildet die Radvorrangroute, auf welcher der Radverkehr zu einem Großteil in Fahrradstraßen (mit der Freigabe des Kfz-Verkehrs) geführt wird.



Abbildung 92: Führung des Radverkehrs bei Tempo 50 im Mischverkehr (Freunder Straße)



Abbildung 93: Unklare Führung des Radverkehrs in der Heckstraße

#### Maßnahmenbeschreibung

Bei der Wahl der Führungsform im Radverkehr sind zwingend die Klassifizierung des Straßennetzes sowie die vorhandenen Straßenraumbreiten zu berücksichtigen. Ersteres gibt einen klaren und sehr begrenzten Handlungsspielraum für die Führung des Radverkehrs vor. Im klassifizierten Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) ist aktuell keine Anordnung von Tempo 30-Zonen oder einer flächendeckenden streckenbezogenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zulässig.

Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite zeigt auf, welche Möglichkeiten zur Straßenraumaufteilung zur Verfügung stehen. Sollte im vorhandenen Straßenraum nicht ausreichend Platz zur Förderung des Radverkehrs zur Verfügung stehen, sollte im Einzelfall geprüft werden, ob die Flächen nicht anderweitig aufgeteilt werden können. Im Rahmen dieses Abwägungsprozesses ist zu beachten, dass der Straßenraum vordergründig für den fließenden Verkehr bestimmt ist (vgl. Straßen- und Wegegesetz NRW).

### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze und mittlere Distanzen werden häufig mit dem Fahrrad zurückgelegt (2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.1 / 6.2 / 6.3)
- Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr (8.1 / 8.2 / 8.3)

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Förderung der Intermodalität durch attraktive Radverkehrsverbindungen zu den ÖV-Haltestellen
- Förderung des Einzelhandels durch verbesserte Erreichbarkeit im Radverkehr
- Konkurrenzen mit dem (ruhenden) Kfz-Verkehr, sofern die Fahrbahn- bzw. Straßenraumbreite nicht ausreicht

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FR1, ST2, KJ1



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
43	RA 1-1	Fehlender Sicherheitsraum zw. Ruhendem Verkehr und Radverkehr	Gesamter Stadtbezirk (u.a. entlang der Schutzstreifen an der Von-Coels-Straße)
44	RA 1-2	Netzlücke beheben	Freunder Straße
45	RA 1-3	Netzlücke beheben	Von-Coels-Straße
46	RA 1-4	Optimierung Radvorrangroute	Radvorrangroute Eilendorf
47	RA 1-5	Netzlücke beheben	Heckstraße
48	RA 1-6	Fehlender Sicherheitsraum zw. Fahrbahn und Seitenraum	Kalkbergstraße

Tabelle 14: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Sichere Führung im Radverkehr“

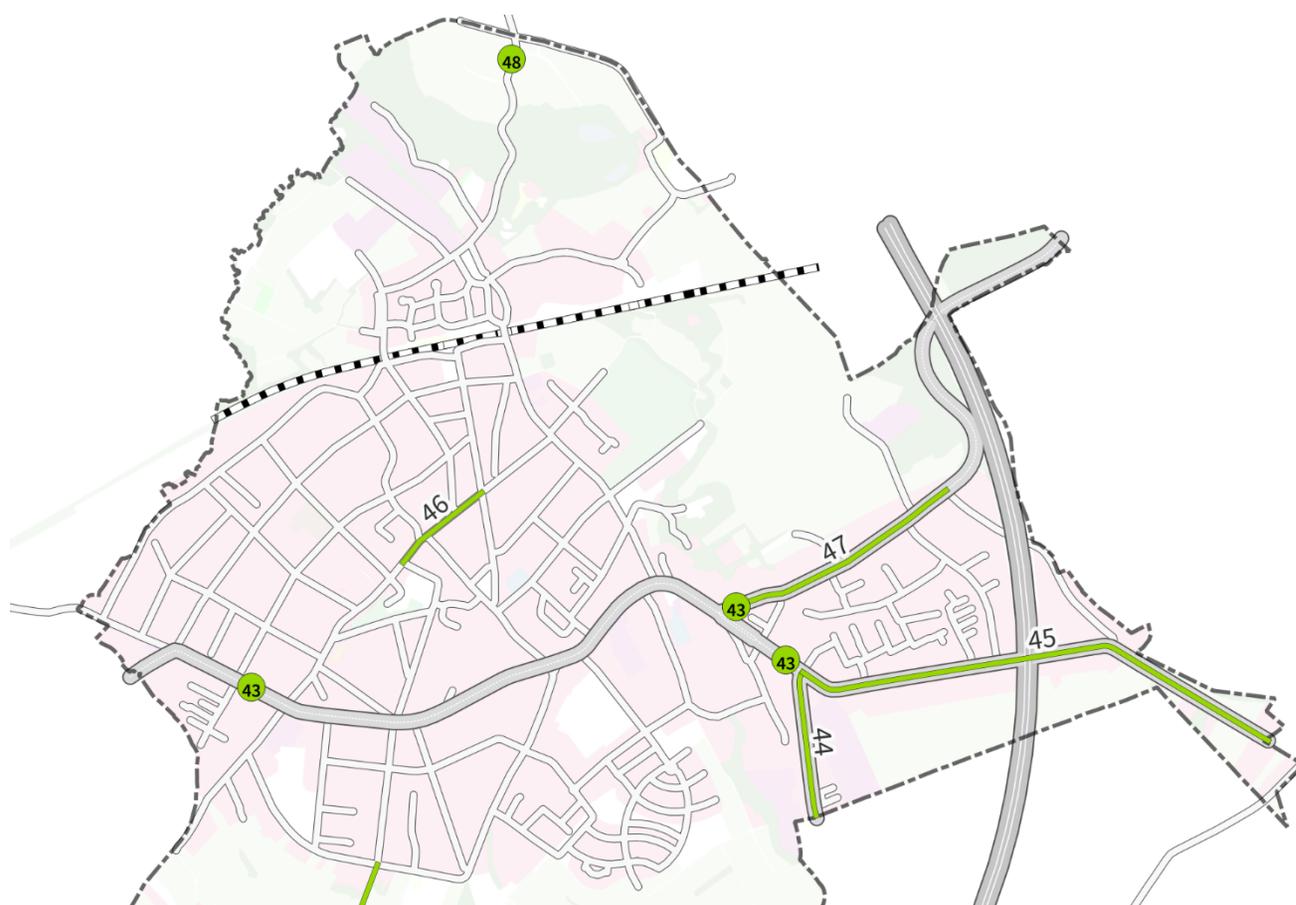


Abbildung 94: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Sichere Führung im Radverkehr“

## RA2

### Radverkehr



**Maßnahmenbündel**

Einzelmaßnahmen im Radverkehr

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse konnten weitere Defizite im Erhebungsnetz erhoben werden, die mitunter nur sehr punktuell auftraten. Manche Aspekte konnten an mehreren Stellen im Stadtgebiet erfasst werden und sollten grundsätzlich überprüft und angepasst werden. Hierzu zählen:

- Enge Straßenräume mit Konfliktpotenzial für Radfahrende (z.B. durch Hindernisse)
- Hindernisse im Lichtraumprofil (z.B. Poller)
- Fehlende/ verblasste Markierungen und Roteinfärbungen von Radverkehrsfurten
- Verkehrsrechtliche Anordnungen mit Bezug zum Radverkehr (z.B. Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung)
- Unterhalt und Pflege von Radverkehrsanlagen (z.B. Oberfläche, Bewuchs)
- Komforteinschränkungen (z.B. durch fehlenden Durchlass)



Abbildung 95: Aufstellbereich an der LSA „Von-Coels-Straße / Steinstraße“



Abbildung 96: Fehlender Durchlass für den Radverkehr im Wendekreis Apolloniaweg

### Maßnahmenbeschreibung

Mit Behebung dieser Defizite können wichtige Verbesserungen im gesamten Radverkehrsnetz erreicht werden. Mit der Umsetzung verschiedener Einzelmaßnahmen wird eine wichtige Grundlage geschaffen, damit möglichst alle Bevölkerungsgruppen gerne und häufig Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Im Vergleich zu



Infrastrukturmaßnahmen - wie dem Bau eines neuen Radweges - handelt es sich bei diesen Maßnahmen in der Regel um kleine Baumaßnahmen. Diese können aufgrund des geringen Planungsaufwandes und der vergleichsweise niedrigen finanziellen Auswirkungen oftmals kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Dies bedeutet, dass kurz- bis mittelfristig kleine, aber wirkungsvolle Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur erzielt werden können.

Auch kleinere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Anpassung der Beschilderung oder das Markieren & Einfärben von Radverkehrsfurten, können zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs beitragen. Radfahrende nehmen zudem wahr, dass sie als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden.

Die Freigabe von Straßen und Wegen, die gegenwärtig noch nicht für den Radverkehr zugelassen sind, trägt zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes sowie zur Verkürzung von Fahrzeiten und somit zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs bei.

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze und mittlere Distanzen werden häufig mit dem Fahrrad zurückgelegt (2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4)
- Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr (8.1 / 8.2 / 8.3)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Die vielfältigen Einzelmaßnahmen schaffen nicht nur für Radfahrende, sondern auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer Klarheit → Verbesserung des Verkehrssystems

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	RA1, KF2



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
49	RA 2-1	Optimierung Radvorrangroute	Kleebachstraße / Krebsstraße
50	RA 2-2	Anpassung einer verkehrsrechtlichen Anordnung / Beschilderung	Kleebachstraße
51	RA 2-3	Prüfung einer verkehrsrechtlichen Anordnung	Schilderstraße
52	RA 2-4	Anpassung einer verkehrsrechtlichen Anordnung/Beschilderung	Müselterweg
53	RA 2-5	Anpassung einer verkehrsrechtlichen Anordnung/Beschilderung	Von-Coels-Straße / Deltourserb
54	RA 2-6	Anpassung einer verkehrsrechtlichen Anordnung / Beschilderung	Heckstraße
55	RA 2-7	Beseitigung von Hindernissen	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Kleebachstraße, Fingerhutsmühlenweg)
56	RA 2-8	Bushaltestelle	Hansmannstraße
57	RA 2-9	Prüfung einer verkehrsrechtlichen Anordnung	Von-Coels-Straße (Brücke A44)
58	RA 2-10	Vorgezogene Aufstellbereiche	Von-Coels-Straße
59	RA 2-11	Komforteinschränkung	Apolloniaweg - Heckstraße
60	RA 2-12	Fehlende Radverkehrsfurt	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Deltourserb/ Von-Coels-Straße, Heckstraße)
61	RA 2-13	ruhenden Verkehr unterbinden	Kleebachstraße
62	RA 2-14	Unterhalt und Pflege	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Wolfsbendenstraße, Forster Straße)
63	RA 2-15	Unterhalt und Pflege	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Nirmer Weg, Von-Coels-Straße)
64	RA 2-16	Anpassung einer verkehrsrechtlichen Anordnung/Beschilderung	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Birkstraße, Apolloniaweg)
65	RA 2-17	Ergänzung Querungshilfe	Von-Coels-Straße/ Am Bayerhaus
66	RA 2-18	Ergänzung Querungshilfe	Von-Coels-Straße (Brücke A44)
67	RA 2-19	Ergänzung Querungshilfe	Freunder Straße
68	RA 2-20	Gestaltung	Fingerhutsmühlenweg / Kuckelkornweg
69	RA 2-21	Ausbau Bike-Sharing Angebot	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Bahnhofpunkt, Eilendorf Markt)

Tabelle 15: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einzelmaßnahmen im Radverkehr“

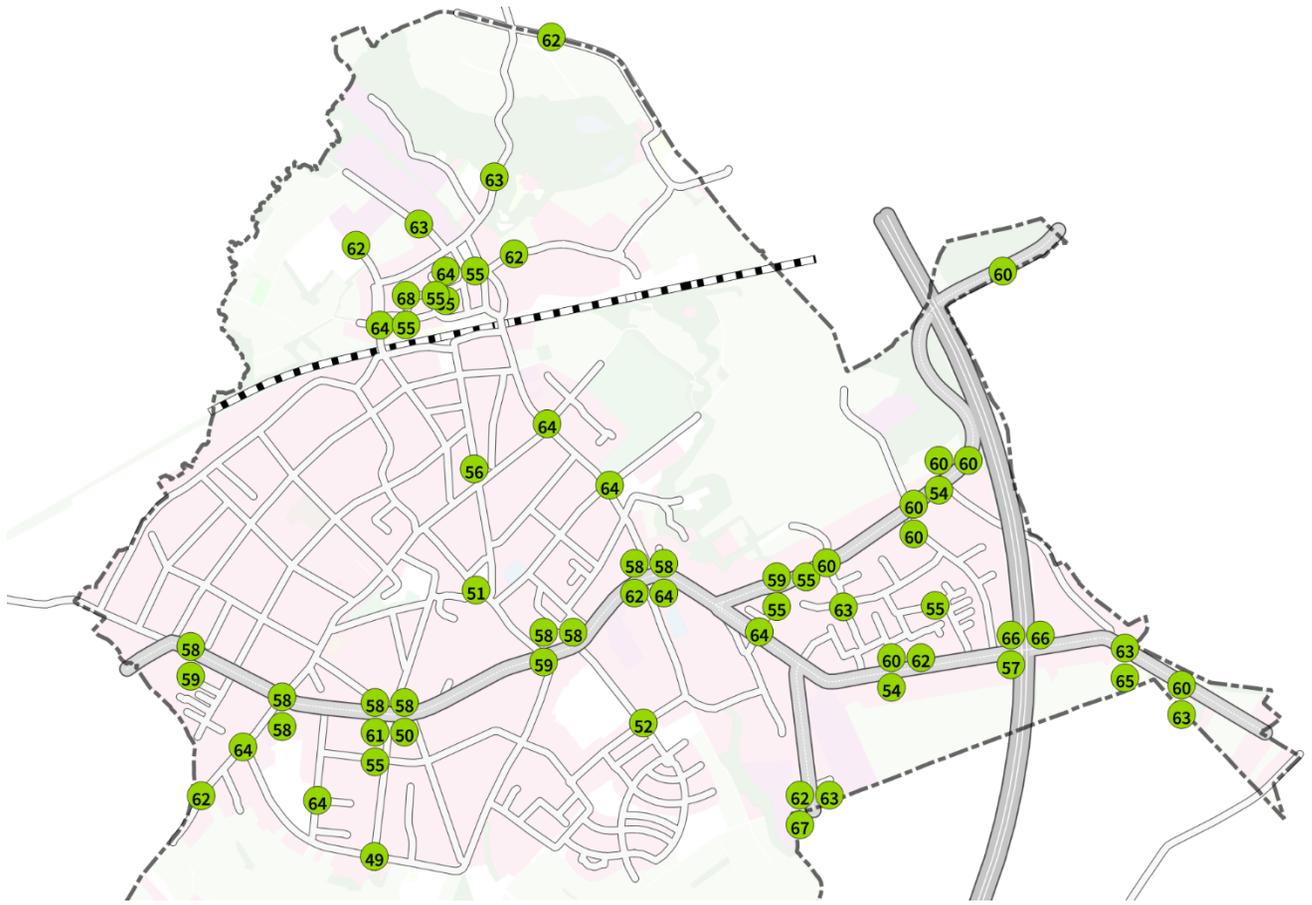


Abbildung 97: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einzelmaßnahmen im Radverkehr“

## RA3

### Radverkehr



**Maßnahmenbündel**

Radabstellanlagen

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk (Ziele im  
Alltagsverkehr)

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

#### Ist-Situation/ Problemstellung

An mehreren Stellen in Eilendorf fehlen gegenwärtig Radabstellanlagen oder die vorhandenen entsprechen nicht dem Stand der Technik. Des Weiteren bieten mehrere Abstellanlagen nicht den Komfort, der aufgrund der Parkdauer erwartet wird. Hierzu gehören beispielsweise eine Überdachung und Abstellmöglichkeiten, die einen gewissen Diebstahlschutz bieten.

Am Bahnhofsteilpunkt in Eilendorf konnten im Rahmen der Erhebung einzelne wild abgestellte Fahrräder erfasst werden. Auf der nördlichen und der südlichen Seite des Bahnhofsteilpunktes befinden sich jeweils Fahrradboxen. Beide Anlagen wurden in der Vergangenheit mit Graffiti beschmiert und auch der Grünschnitt wurde zum Zeitpunkt der Erhebung vernachlässigt.

An den Grundschulen fehlen kindgerechte Fahrradabstellanlagen (und Abstellanlagen für Roller) in guter Qualität und mit ausreichender Kapazität. Als Beispiel ist die Grundschule Brühlstraße zu nennen, hier wurden die fehlenden bzw. mangelhaften Radabstellanlagen im Rahmen eines Workshops kritisiert.



Abbildung 98: Fahrradboxen am Bahnhofsteilpunkt



Abbildung 99: Anlehnbügel am Knotenpunkt Brander Straße / Von-Coels-Straße



### Maßnahmenbeschreibung

Nutzerfreundliche Fahrradständer geben dem Fahrrad sicheren Halt und sorgen dafür, dass es nicht wegrollt. Sie verhindern auch das ungewollte Umschlagen der Lenkung. Rahmen und Laufrad sind mit einem einzigen Schloss anschließbar. Bloße Vorderradhalter („Felgenkiller“) scheiden deshalb im Allgemeinen aus.

Die Abstellanlagen für Kurzzeitparker (z.B. an der Bäckerei oder am Supermarkt) sollten im direkten Umfeld der Einzelhandelsgeschäfte errichtet werden, so dass die Fußwege möglichst kurz sind. Beim Kurzzeitparken ist die Möglichkeit zum Anschließen an einen Fahrradständer in vielen Fällen wichtiger als eine Überdachung.

An Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs, an denen Fahrräder über einen längeren Zeitraum abgestellt werden, sollten grundsätzlich diebstahlsichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen zum Einsatz kommen. Dies gilt unter anderem für Schulen und Kindertageseinrichtungen sowie für alle Abstellanlagen für Beschäftigte. Hierzu bieten sich Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen an.

Zur Ermittlung des Bedarfs sollten mehrere Erhebungen im ruhenden Radverkehr durchgeführt werden. Hierbei sollten auch explizit die „wild“ abgestellten berücksichtigt werden.

### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze und mittlere Distanzen werden häufig mit dem Fahrrad zurückgelegt (2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4)

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Flächen für Radabstellanlagen konkurrieren mit anderen Nutzungen
- Förderung Intermodalität (z.B. zum Bahnhofhaltepunkt); Förderung des ÖPNV durch bessere Erreichbarkeit
- Solitäre Radabstellanlagen können eingesetzt werden, um Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, Zufahrten und Querungsstellen zu verbessern → Ersatz von Kfz-Parkständen durch Radabstellanlagen

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€€		Stadt Aachen, Deutsche Bahn, go.rheinland	IM1, IM2

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
70	RA 3-1	Schaffung hochwertiger Radabstellanlagen	Gesamter Stadtbezirk
71	RA 3-2	Pflege und Unterhalt von Radabstellanlagen	Bahnhaltepunkt Eilendorf

Tabelle 16: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Radabstellanlagen“

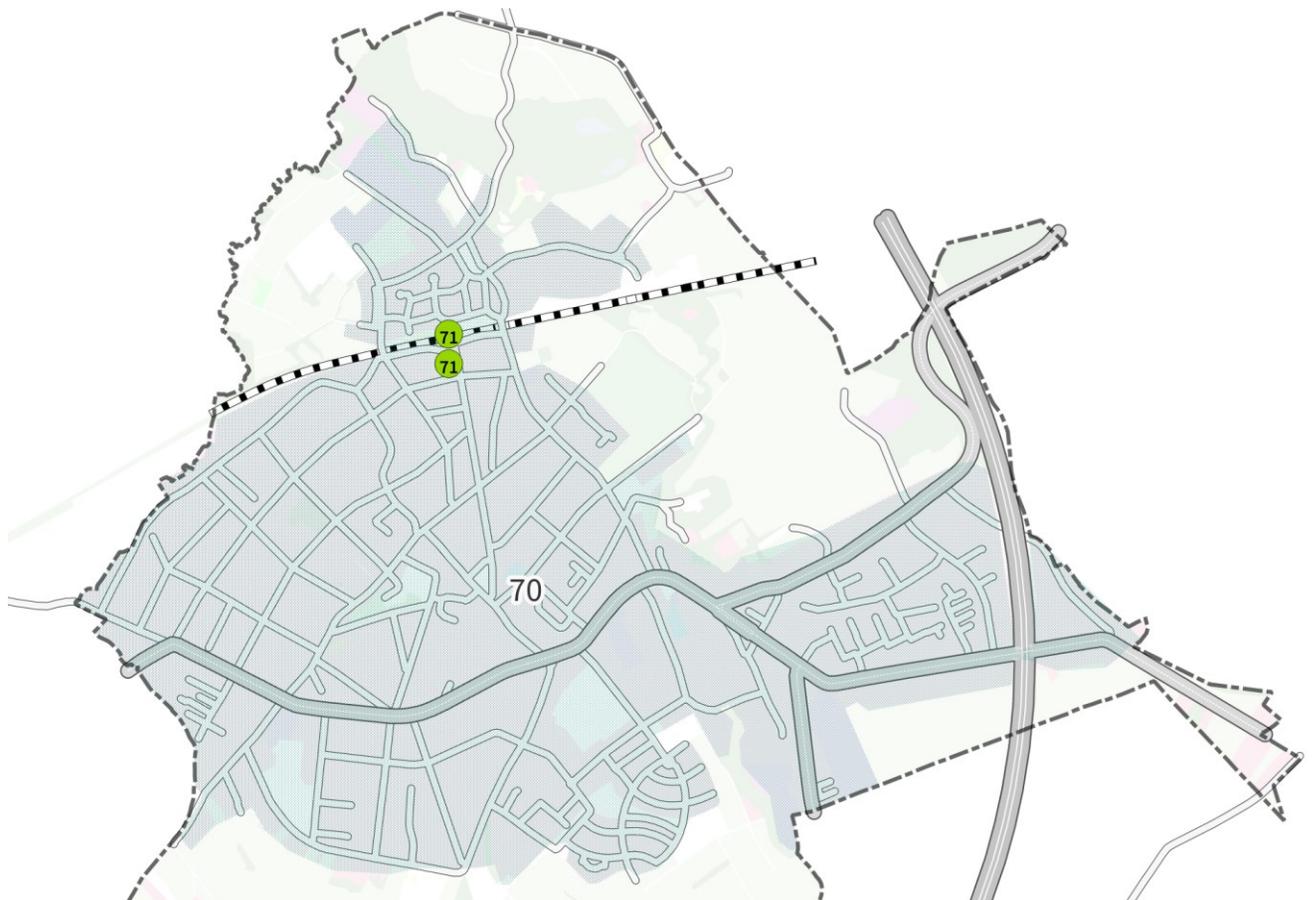


Abbildung 100: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Radabstellanlagen“



### 4.3.3 | Fuß- und Radverkehr

<b>FR1</b>			
<b>Fuß- und Radverkehr</b>			
<b>Maßnahmenbündel</b>	Fuß- und Radverkehrsverbindung		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Gesamter Stadtbezirk		
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>			
	Bürger/innen	Stakeholder	Online-Karte

#### Ist-Situation/ Problemstellung

Im Rahmen der Beteiligung und der Bestandsanalyse konnten Wegeverbindungen ermittelt werden, die im Fuß- und Radverkehr Verbesserungspotential aufweisen. Das Potential bezieht sich sowohl auf die Vermeidung von Umwegen als auch die Meidung von Knotenpunkten mit verschiedenen Mängeln und Gefahrenpunkten. Hiermit sind im Rahmen dieser Maßnahme nicht explizit die Netzlücken im Fußverkehr gemeint, also Strecken bei denen gegenwärtig der Fußverkehr nicht gesichert geführt wird, sondern Verbindungen, die heute noch nicht existieren. Dies sind im Einzelnen:

- Grundschule Birkstraße <-> Eilendorf Markt
- Nahversorger (REWE/DM) abseits der Von-Coels-Straße (u.a. aus dem „Oberdorf“ und Neubaugebiet Breitenden)
- Heckstraße <-> Birkstraße
- Recyclinghof (Gewerbegebiet Eilendorf) <-> Vennbahn

#### Maßnahmenbeschreibung

Bei den vorgeschlagenen Verbindungen handelt es sich um selbständig geführte Geh- und Radwege. Die Wegeverbindungen sollten in Asphaltbauweise hergestellt und beleuchtet werden.

##### Grundschule Birkstraße – Eilendorf Markt

Um die Grundschule in der Birkstraße vom Eilendorfer Markt fußläufig zu erreichen, muss der Knotenpunkt Von-Coels-Straße/ Nirmmer Straße passiert werden. Eine alternative Erschließung der Grundschule über die Straße „Am Bach“ sollte geprüft werden, um eine verkehrssichere Anbindung abseits des Knotenpunktes „Nirmmer Straße“ zu realisieren.

##### Nahversorgungseinrichtungen (REWE & DM) abseits der Von-Coels-Straße

Sowohl entlang der Von-Coels-Straße im Abschnitt zwischen dem Markt und der Brander Straße als auch direkt an der Zufahrt zum REWE und DM liegen verschiedene Mängel und Gefahrenpunkte vor. Eine alternative Erschließung des Geländes aus Richtung Süden für

den Fuß- und Radverkehr ist zu prüfen. Die Schilderstraße und der Müselterweg könnten als Anbindung dienen.

#### Verbindung Heckstraße – Birkstraße

Die Schaffung einer Verbindung zwischen der Heckstraße und der Birkstraße würde, insbesondere im Radverkehr, eine Verbesserung darstellen, da der Knotenpunkt Von-Coels-Straße/Nirmer Straße umfahren werden könnte. U.a. die Relation „Oberdorf – Bezirksamt/Bahnhaltepunkt“ könnte abseits der Von-Coels-Straße erreicht werden.

#### Recyclinghof Eilendorf - Vennbahn

Eine rückseitige Anbindung des Wertstoffhofs im Gewerbegebiet Eilendorf von der Vennbahn würde die Erreichbarkeit aus Eilendorf durch eine Verkürzung der Wegestrecke im (Fuß- &) Radverkehr verbessern. Zudem könnten verschiedene Gefahrenpunkte innerhalb des Gewerbegebiets gemieden werden. Bei der Anbindung würde es sich um einen direkten Zugang zum Recyclinghof (zu den Öffnungszeiten) und nicht um eine öffentliche Zuwegung handeln.

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze Distanzen werden vorrangig zu Fuß zurückgelegt (1.1 / 1.2 / 1.3)
- Wege über kurze und mittlere Distanzen werden häufig mit dem Fahrrad zurückgelegt (2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Förderung des Radverkehrs durch verbesserte Erreichbarkeit

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU1, RA1, KJ1



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
72	FR 1-1	Anbindung Grundschule Birkstraße	Eilendorf Markt- Birkstraße
73	FR 1-2	Rückseitige Erschließung REWE / DM	REWE / DM
74	FR 1-3	Verbindung Heckstraße - Birkstraße	Heckstraße - Birkstraße
75	FR 1-4	Rückseitige Erschließung Recyclinghof	Recyclinghof Kellerhausstraße

Tabelle 17: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Fuß- und Radverkehrsverbindungen“

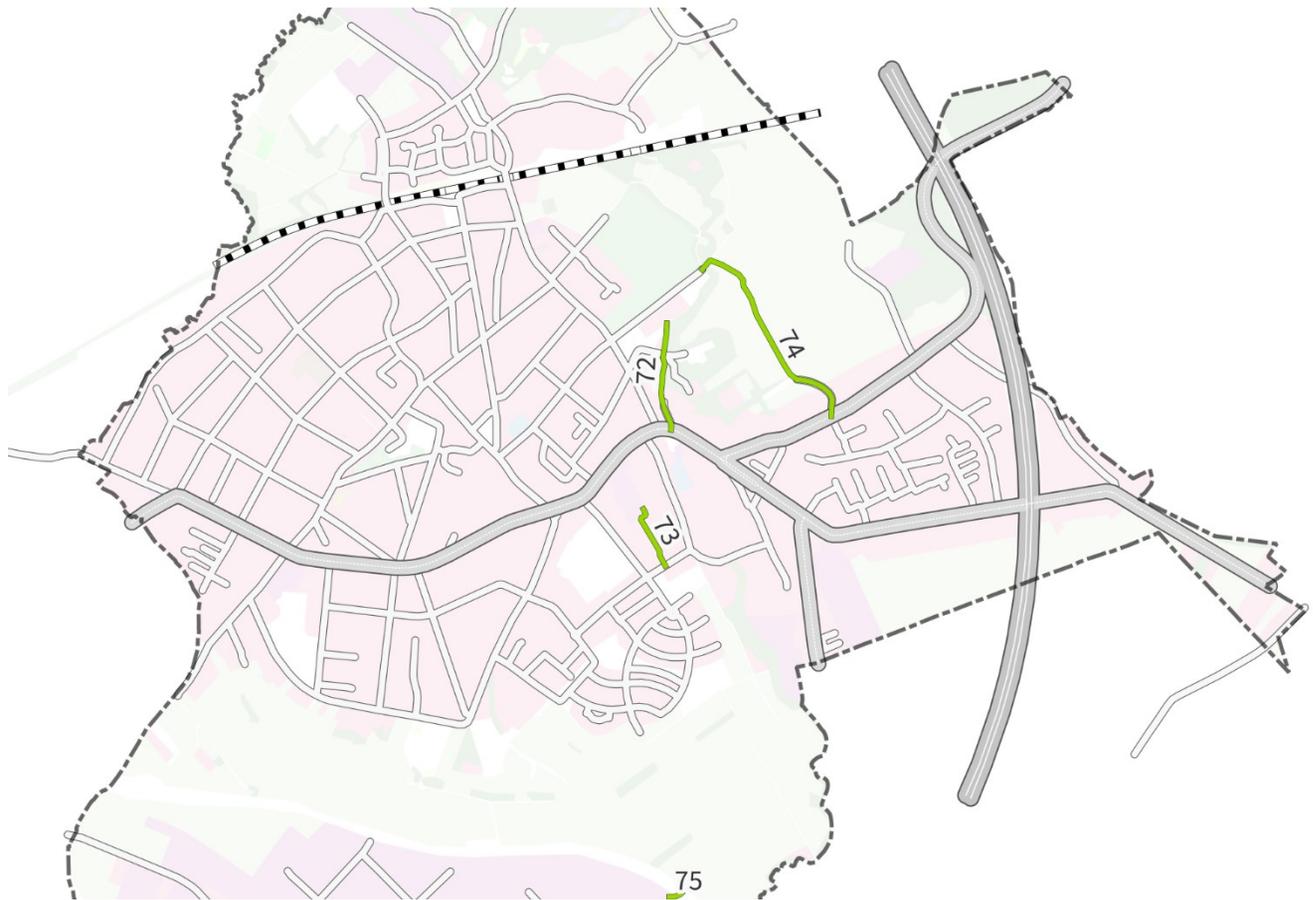


Abbildung 101: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Fuß- und Radverkehrsverbindungen“

## 4.3.4 | Kfz-Verkehr

<b>KF1</b> Kfz-Verkehr			
Maßnahmenbündel	Verkehrsführung/-lenkung		
Räumlicher Bezug	Gesamter Stadtbezirk		
Nennung im Rahmen der Beteiligung	 Bürger/innen	 Stakeholder	 Online-Karte

**Ist-Situation/ Problemstellung**

Durch Eilendorf verlaufen die beiden Landesstraßen 221 und 235. Hiermit sind überörtliche Verkehre in Eilendorf verbunden, die mitunter weder eine Quelle noch ein Ziel in Eilendorf haben und somit dem Durchgangsverkehr zuzuordnen sind. Der Aufbau des Straßennetzes in Eilendorf trägt in den meisten Bereichen zu einer Bündelung des Verkehrs im klassifizierten Straßennetz bei. Nur einzelne Wohnstraßen werden als Ausweich-/Alternativstrecken genutzt.

**Maßnahmenbeschreibung**
**Durchgangs-/Schleichverkehre**

Im Hinblick auf eine möglichst nachhaltige Abwicklung des Kfz-Verkehrs sollte dieser so weit wie möglich auf den klassifizierten Straßen gebündelt werden. Das untergeordnete Straßennetz übernimmt vielmehr Erschließungsfunktionen für die Wohngebiete in Eilendorf. Das Durchfahren von Wohngebieten soll unattraktiv werden, um dort die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu wahren und ggf. zu erhöhen. Der Widerstand für den Durchgangsverkehr kann durch gestalterische Elemente (alternierendes Parken, Engstellen, etc.) oder Durchfahrtsverbote (mit der Freigabe für Anlieger) erhöht werden.

Zudem sollte Schleichverkehr auf den landwirtschaftlichen Wegen unterbunden werden. Diese werden trotz Kfz-Durchfahrtsverboten teilweise als Abkürzungen genutzt, was zu Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr führt (u.a. Verlängerung Halfenstraße und Schlackstraße).

**Verbesserung der Erschließung**

Ein Neubau der beiden folgenden Verbindungen ist unter Berücksichtigung der damit verbundenen Auswirkungen und der Zielsetzungen zu prüfen.

- Wolfsbendenstraße – Charlottenburger Allee
- Neubaugebiet Breitbenden - Freunder Straße: Das Neubaugebiet wird über die Brander Straße und die Lindenstraße an die Von-Coels-Straße angebunden. Eine zusätzliche Anbindung des Gebiets an die Freunder Straße inkl. der damit



verbundenen Auswirkungen ist zu prüfen. Führt dies zu einer Entlastung des Knotenpunkts Brander Straße / Von-Coels-Straße? Besteht die Möglichkeit Durchgangverkehre aus dem Neubaugebiet rauszuhalten und die Wohnstraßen im Neubaugebiet nicht zusätzlich zu belasten?

**Maßnahmenziele (Oberziele)**

- Umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs (4.1 / 4.5)

**Synergieeffekte/ Konkurrenzen**

- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€€		Stadt Aachen	ST2

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
76	KF 1-1	Unterbindung Durchgangsverkehr	Am Bayerhaus
77	KF 1-2	Erschließung Bruchstraße	Bruchstraße
78	KF 1-3	Alternative Erschließung Neubaugebiet Breitbenden	Neubaugebiet Breitbenden
79	KF 1-4	Anbindung Charlottenburger Allee	Wolfsbendenstraße
80	KF 1-5	Überwachung Kfz-Verkehr	Kfz-freie Wege

Tabelle 18: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verkehrsführung/-lenkung“

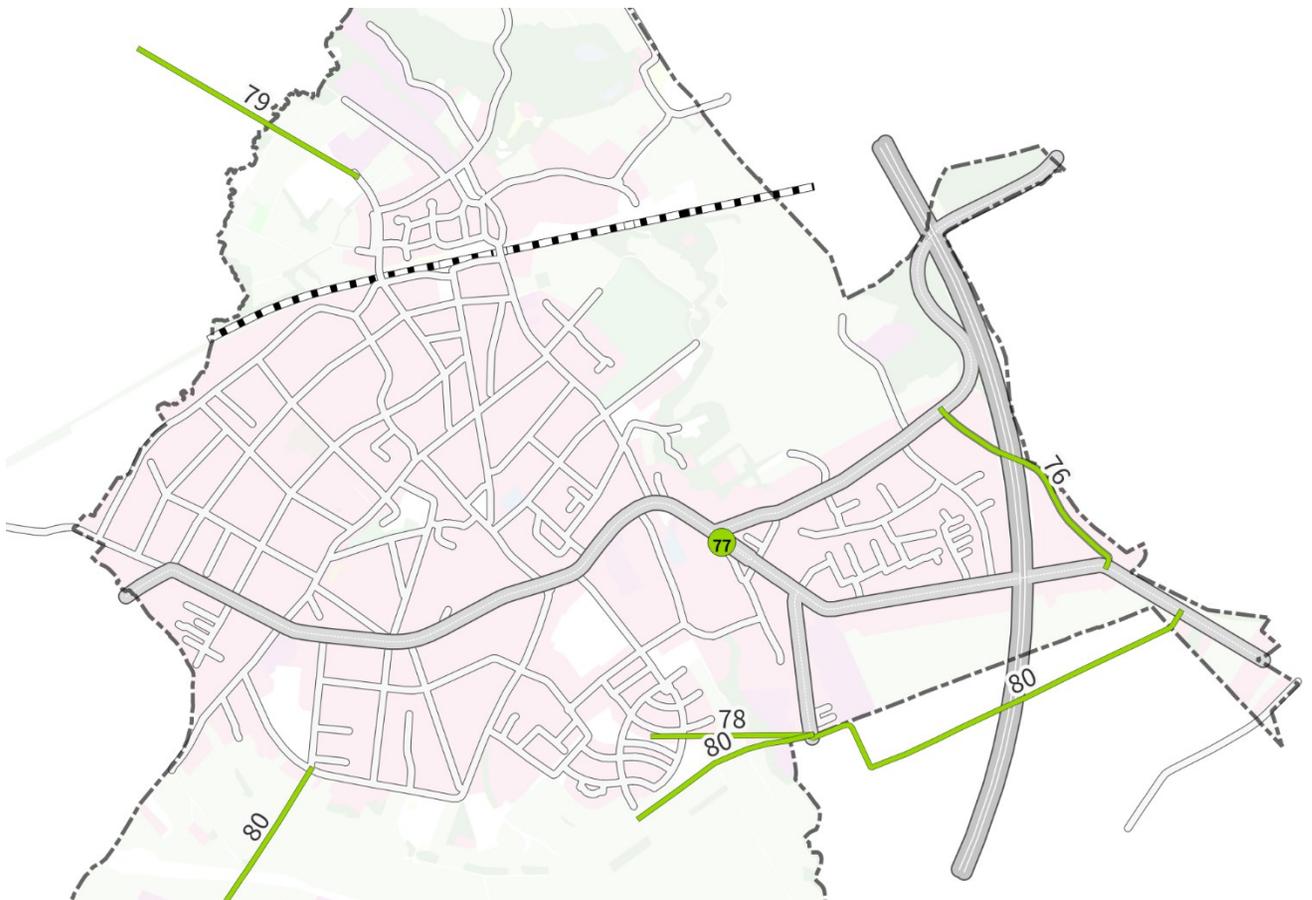


Abbildung 102: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verkehrsführung/-lenkung“



## KF2 Kfz-Verkehr



**Maßnahmenbündel**

Optimierung von Knotenpunkten

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

An verschiedenen Knotenpunkten und Einmündungen zeigen sich Konfliktstellen und Mängel. Diese umfassen u.a.:

- Schlechte Sichtbeziehungen
- Lange Wartezeiten beim Abbiegen
- Abbiegebeziehungen
- Gefahrenpunkte mit Fuß-/Radverkehr
- Verkehrssicherheit

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und des Geschwindigkeitsniveaus befinden sich die meisten Konfliktstellen an Knotenpunkten entlang der Von-Coels-Straße.

### Maßnahmenbeschreibung

#### Von-Coels-Straße/Bayerhaus

Die Einmündung weist in Hinblick auf die Sichtbeziehungen sowie die Querungsmöglichkeiten im Fuß- und Radverkehr erhebliche Mängel auf. Zudem wird der Linksabbiegestreifen von der Von-Coels-Straße in die Heckstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts) von stadteinwärts fahrenden Kfz häufig überfahren. Die Einmündung sollte gemeinsam mit der Maßnahme (Gestaltung von Eingangsbereichen) betrachtet werden.

#### Von-Coels-Straße/ Heckstraße

Der Knotenpunkt wurde durch die Unfallkommission als Unfallschwerpunkt eingestuft. Zukünftig wird der Knotenpunkt umgestaltet und durch die Neuinstallation einer Lichtsignalanlage gesichert.

#### Von-Coels-Straße/Zufahrt REWE/DM

Die Zufahrt weist insbesondere im Hinblick auf die Sichtbeziehungen sowie die Querungsmöglichkeit von Fußgängern und Radfahrern erhebliche Mängel auf. Zudem ist die Ausfahrt vom Parkplatz, insbesondere als Linksabbieger, aufgrund der hohen Verkehrsmengen mit längeren Wartezeiten verbunden. Bei der Überfahrt des Gehwegs kann es zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommen, da die Sicht durch eine Werbetafel

eingeschränkt wird. Eine Optimierung der Zufahrt, unter Berücksichtigung des Fußverkehrs (Langs- und Querverkehr), ist anzustreben. Kurzfristig könnte die Unterbindung des Linksabbiegens vom Parkplatz zu einer Verbesserung der Situation beitragen, jedoch müssten hierfür in Fahrtrichtung Außenring eine Möglichkeit zum Wenden geschaffen werden.

#### **Von-Coels-Straße/ Brander Straße**

An der Einmündung kommt es beim Einbiegen von Bussen (insb. Gelenkbussen der Linien 12 und 22) in die Brander Straße zu Konflikten. Häufig wird beim Abbiegen der Gehweg überfahren. Widerrechtlich abgestellte Kfz am Fahrbahnrand (abs. Halteverbot) in der Brander Straße führen zu weiteren Problemen.

#### **Von-Coels-Straße/Steinstraße/Lindenstraße**

Der genannte Knoten ist im Bestand, mit Ausnahme des freien Rechtsabbiegers auf der Lindenstraße auf die Von-Coels-Straße, lichtsignalgesteuert. In Bezug auf den Fuß- und Radverkehr zeigen sich im Bereich des Knotens folgende Einschränkungen:

- Unzureichende Dimensionierung der angrenzenden Gehwege
- Unzureichende Aufstellflächen an den Fußgängerfurten
- Konflikte am freien Rechtsabbieger
- Keine vorgezogenen Aufstellbereiche für den Radverkehr auf der Von-Coels-Straße am Knotenpunkt
- Querung der von-Coels-Straße im Fußverkehr auf Höhe der Josefstraße an Fußgängerbedarfsampel mit langen Wartezeiten und kurzen Grünzeiten verbunden

Der Knotenpunkt sollte, unter Berücksichtigung der Maßnahme ST4-1, hinsichtlich der gesetzten Mobilitätsziele und der Verkehrssicherheit optimiert werden.

#### **Von-Coels-Straße/ Zufahrt ALDI**

An der Zufahrt zum Aldi ist das Linksabbiegen von der Von-Coels-Straße (Fahrtrichtung Außenring) auf den Parkplatz durch eine durchgezogene Mittelmarkierung untersagt. Das gleiche gilt für das Linksabbiegen vom Parkplatz kommend auf die Von-Coels-Straße (Fahrtrichtung Außenring). Die Erschließung des Parkplatzes erfolgt für diese Fahrtbeziehung über die Forster Straße. Im Bestand wird das Abbiegeverbot von vielen Kfz-Fahrern ignoriert. Eine bauliche Trennung könnte derartige Abbiegevorgänge unterbinden.

#### **Von-Coels-Straße/Zehnthofweg/Josefstraße**

Der Knotenpunkt findet sich im Westen von Eilendorf in direkter Nähe zum Knotenpunkt Von-Coels-Straße/Berliner Ring (L260) / Madrider Ring (L260) / Hüttenstraße. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens durch die beiden Landesstraßen L221 und L260 kommt es im Bereich der beiden Knotenpunkte insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und Rückstaus. Aufgrund dessen wird das Ein- und Ausfahren von der Von-Coels-Straße in/aus den/m Zehnthofweg und die Josefstraße stark



erschwert. Die Sichtbeziehung wird durch die Kurvenlage beeinträchtigt. Zudem ist der Bereich mit Einschränkungen für den Umweltverbund verbunden:

- Querung der von-Coels-Straße im Fußverkehr auf Höhe der Josefstraße an Fußgängerbedarfsampel mit langen Wartezeiten und kurzen Grünzeiten verbunden
- Lange Wege zum Queren der Von-Coels-Straße durch nur eine Querungsmöglichkeit
- Der Radschutzstreifen endet in Fahrtrichtung Außenring hinter der Einmündung Zehnthofweg
- Fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Radschutzstreifen Richtung Eilendorf
- Unzureichende Dimensionierung der angrenzenden Gehwege
- Rechtsabbiegen der Linie 2 aus der Josefstraße auf die Von-Coels-Straße bei hohem Verkehrsaufkommen mit längeren Wartezeiten verbunden

Der Knotenpunkt sollte, unter Berücksichtigung des Außenrings, in Hinblick auf die gesetzten Mobilitätsziele und die Verkehrssicherheit optimiert werden. Eine Komplettsignalisierung des Knotenpunktes Josefstraße/Zehnthofweg sollte geprüft werden.

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.1)
- Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr (8.1 / 8.2 / 8.3)
- Negative Wirkungen der Von-Coels-Straße minimieren (9.1 / 9.3)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr können zu Einschränkungen im Kfz-Verkehr (z.B. erhöhte Wartezeiten) führen.

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU3, RA2, ST1, ST3

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
81	KF 2-1	Umbau von Knotenpunkten	Von-Coels-Straße
82	KF 2-2	Optimierung von Zufahrten	Von-Coels-Straße
83	KF 2-3	Beschilderung ergänzen	Nirmer Straße

Tabelle 19: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Optimierung von Knotenpunkten“



Abbildung 103: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Optimierung von Knotenpunkten“

## KF3 Kfz-Verkehr



**Maßnahmenbündel**

Ruhender Verkehr

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

Im öffentlichen Straßenraum kann in Eilendorf in den meisten Straßen(-abschnitten) straßengeleitend (im Seitenraum oder am Fahrbahnrand) geparkt werden. Öffentliche Parkplätze sind an wenigen Standorten vorhanden. Eine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkstände besteht nicht.

Zwischen dem ruhenden Verkehr und den Fußverkehr kommt es aufgrund von schmalen Restgehwegbreiten und Sichteinschränkungen zu Konflikten:

- Gehwegparken/ „aufgeschultertes“ Parken (beschildert/markiert)
- Parken im Knotenpunktbereich ohne Einhalten des notwendigen Abstandes
- Parken an Querungsstellen/ Fußgängerüberwegen ohne Einhalten des notwendigen Abstandes
- Ordnungswidriges Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen



Abbildung 104: ordnungswidrig abgestellter Pkw auf dem Gehweg in der Schulstraße



Abbildung 105: aufgeschultertes Parken (angeordnet) im Müselterweg bei geringer Restgehwegbreite

### Maßnahmenbeschreibung

Als Anreiz zur Nutzung von Alternativen zum Pkw (= Förderung der Nahmobilität) sollte die Einführung eines Parkraummanagements in zentralen Bereichen von Eilendorf (z.B. im Bereich der Severinstraße, Von-Coels-Straße) geprüft werden. Eine erhöhte Wechselfrequenz im ruhenden Verkehr kann dazu beitragen, dass das Halten/Parken in 2.

Reihe unterbunden/reduziert wird. Zudem sollte die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen geprüft werden, damit Lieferfahrzeuge nicht auf der Fahrbahn oder auf Fuß- und Radverkehrsanlagen abgestellt werden. Hierzu können gegenwärtig frei verfügbare Parkstände umgewidmet werden.

Einschränkungen der Parkzeit sowie die Einrichtung von Liefer-/Ladezonen sind mit einer kontinuierlichen Überwachung des Parkraums („Fachbereich Sicherheit und Ordnung“) zu begleiten. Dies gilt auch für das ordnungswidrige Parken. Aufgrund der voraussichtlich bislang getätigten Duldung dieser Ordnungswidrigkeit in verschiedenen Bereichen sollten die Verkehrsteilnehmer zunächst über ihr Fehlverhalten informiert werden. Ein Bußgeld sollte erst im nächsten Schritt verhängt werden. Sollte auch dies nicht ausreichen, sind weitere Maßnahmen (z.B. Absperrungen, Poller o.ä.) zu prüfen.

Das angeordnete Gehwegparken sollte zukünftig unterbunden werden. Da die Umsetzung in Eilendorf zu einer großen Reduktion des öffentlichen Parkraums führen wird, sollte diese Maßnahme stufenweise umgesetzt werden. Im Umfeld der Grundschulen und Kindertagesstätten sowie bei sehr geringen Restgehwegbreiten (unter 1,50 m) sollte das Gehwegparken im ersten Schritt unterbunden werden.

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs (4.3)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.2)
- Respekt und Rücksichtnahme im Verkehr (8.1 / 8.3)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Stärkung des Einzelhandels durch höhere Wechselfrequenzen und weniger Dauerparker
- Belange von mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigen (z.B. Kurzzeitparkstände im Umfeld von Arztpraxen)
- Die Belange von Bewohnern sind zu berücksichtigen (Bewohnerparken)
- Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs kann maßgeblich dazu beitragen die Barrierefreiheit und den Fußverkehrskomfort (ohne großen Aufwand) zu erhöhen

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU2, FU3, ST3, KJ1



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
84	KF 3-1	Verkehrsrechtliche Anordnung prüfen	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Freunder Straße, Müselterweg)
85	KF 3-2	Prüfung und Erneuerung Parkmarkierung	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Wamichstraße, Forster Straße)
86	KF 3-3	Parkraum neuordnen	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Johannesstraße, Nirmir Platz)
87	KF 3-4	Parkraum neuordnen	Von-Coels-Straße (Höhe Hausnr. 347)
88	KF 3-5	Überwachung Parkraum	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Breitbendenstraße, Freunder Straße)
89	KF 3-6	Überwachung Parkraum	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Forster Straße / Krebsstraße, Schulstraße / Betzelterstraße)
90	KF 3-7	Überwachung Parkraum	Von-Coels-Straße (Höhe Hausnr. 371, 428)
91	KF 3-8	Überwachung Parkraum	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Wendehammer Apolloniaweg, Querungsstelle Severinstraße)

Tabelle 20: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Ruhender Verkehr“



Abbildung 106: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Ruhender Verkehr“

## KF4

### Kfz-Verkehr



Maßnahmenbündel

Elektromobilität

Räumlicher Bezug

Gesamter Stadtbezirk

Nennung im Rahmen der Beteiligung



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

Der Stadtteil Eilendorf verfügt gegenwärtig über drei öffentlich zugängliche Ladesäulen mit insgesamt sieben Ladepunkten. Diese befinden sich im Neubaugebiet Breitbenden (22 kW), am Vereinsheim (43/50 kW) und an der Kita Kaiserstraße (22 kW).



Abbildung 107: E-Ladesäulen am Vereinsheim (Nirmer Straße)



Abbildung 108: E-Ladesäule im Neubaugebiet Breitbenden Straße)

### Maßnahmenbeschreibung

Im Hinblick auf die Entwicklung der Elektromobilität bedarf es eines kontinuierlichen Ausbaus der Ladeinfrastruktur in Eilendorf. Beim strategischen und stringenten Aufbaus der Ladeinfrastruktur ist grundsätzlich zwischen der Errichtung von Ladesäulen auf privatem Grund (nur privat zugänglich) und öffentlich zugänglichen Ladesäulen zu unterscheiden.

Bei den öffentlich zugänglichen Ladesäulen muss es sich nicht zwingend um Grundstücksflächen der öffentlichen Hand handeln. Diese sollen jedoch öffentlich zugänglich (am besten 24/7) sein. Hierauf ist insbesondere dann zu achten, wenn es sich um öffentlich geförderte Ladeinfrastruktur handelt.

Im Hinblick auf die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Wohnstandorten ist zwischen Wohngebäuden mit Stellplätzen (z.B. Einfamilienhäuser) und ohne Stellplätze zu unterscheiden. Im Geschosswohnungsbau (v.a. Altbau) bestehen oftmals keine



Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge auf dem privaten Grundstück, so dass die Pkw im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden müssen.

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur sollte daher insbesondere im Umfeld von Geschosswohnungsbauten errichtet werden. Bei Einfamilienhäusern mit Stellplätzen/Garagen ist i.d.R. die Errichtung einer Wallbox möglich. Hier bieten sich Möglichkeiten hinsichtlich der Förderung der Anschaffung und Installation der Wallbox durch die Kommune/ Stadtwerke.

Darüber hinaus sind Einrichtungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur auszuwählen, an denen die Verkehrsteilnehmer eine gewisse Zeit Verweilen. Hinsichtlich der Verweildauer ist die Ladeleistung entscheidend. Eine Ladeleistung von 22 - 50 kW ist zum Bereich in Wohngebieten vorzusehen, in denen die Nutzer vorwiegend über einen längeren Zeitraum laden (über Nacht). An Standorten, an denen sich die Nutzer nur über einen kurzen Zeitraum aufhalten, sollten Ladeleistungen von mindestens 50 kW angeboten werden. Hierzu zählen beispielsweise Tankstellen, Supermärkte und das Bezirksamt. Hier sollten Kooperationen mit dem Einzelhandel eingegangen werden, um die Ladeinfrastruktur Schritt für Schritt auszuweiten.

Mit der Maßnahme können jedoch keine Kfz-Fahrten reduziert, sondern nur umweltfreundlicher (lokal) abgewickelt werden.<sup>10</sup>

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs (4.2)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Car-Sharing mit E-Fahrzeugen
- Konkurrenzen im Hinblick auf die Bereitstellung öffentlichen Parkraums, da dieser durch den Aufbau der Ladeinfrastruktur reduziert wird. Parkraum, der mit Ladeinfrastruktur ausgestattet wird, wird in der Folge nur für einen eingeschränkten Nutzerkreis zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zur heutigen Situation werden mit den Parkständen, die über Ladeinfrastruktur verfügen, jedoch Umsätze erwirtschaftet.

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen, STAWAG	KF3, KF5

<sup>10</sup> Hierbei werden keine Emissionen berücksichtigt, die im Zuge der Herstellung und der Entsorgung von Elektrofahrzeugen erzeugt werden.

Ladeinfrastruktur	Standort
Normalladen	Bahnhaltepunkt Eilendorf
Normalladen	Bezirksamt Eilendorf
Normalladen	Parkplatz Bushaltestelle Eilendorf Markt
Normalladen	Sportplatz Brander Straße
Normalladen	Sportplatz Halfenstraße
Normalladen	Johannesstraße
Schnellladen	Parkplatz ALDI
Schnellladen	Parkplatz REWE / DM

Tabelle 21: Übersicht über potenzielle Standorte für Elektroladeinfrastruktur

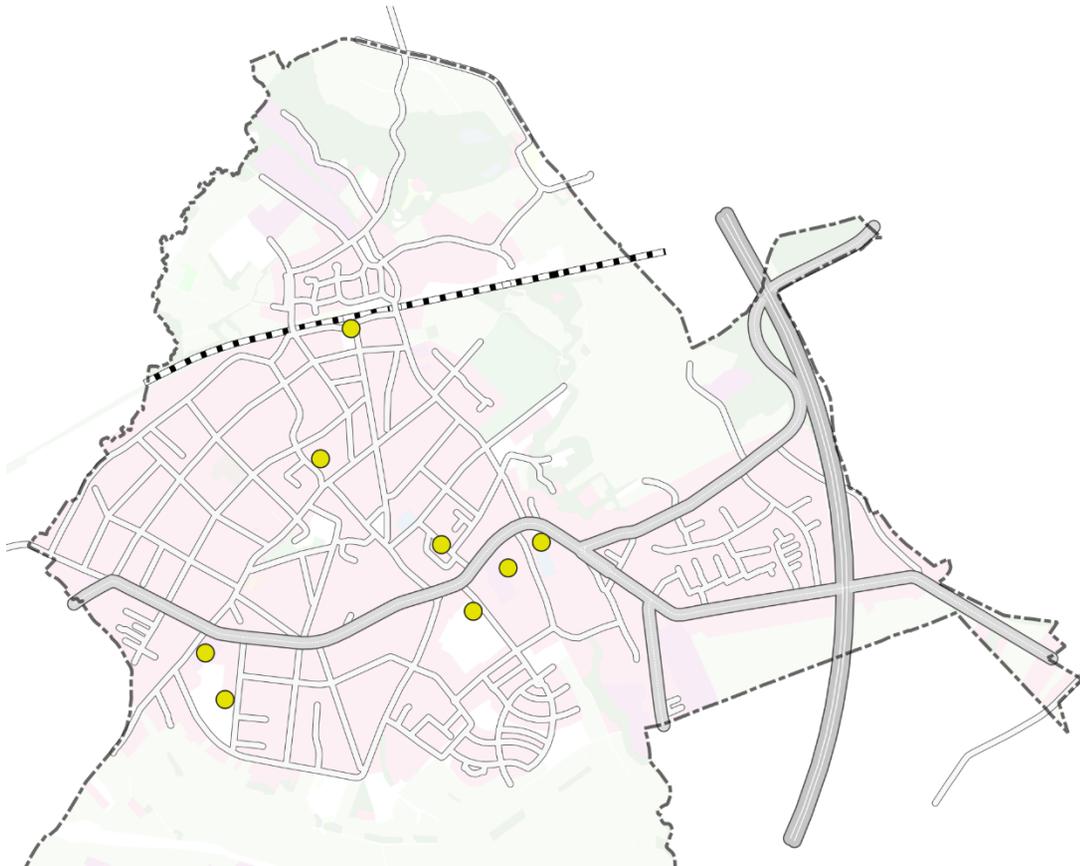


Abbildung 109: Verortung der potenziellen Standorte für Elektroladeinfrastruktur



## KF5

### Kfz-Verkehr



**Maßnahmenbündel**

Carsharing

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

#### Ist-Situation/ Problemstellung

Der Stadtbezirk Eilendorf verfügt aktuell über zwei Carsharing Stationen vom Anbieter cambio. Diese befinden sich an der Bushaltestelle Eilendorf Markt und am Bezirksamt Eilendorf. Das Car-Sharing System von Cambio ist stationsgebunden, das bedeutet, dass das Fahrzeug an derselben Station zurückgegeben werden muss, an der es ausgeliehen wurde.

#### Maßnahmenbeschreibung

Carsharing ist ein wichtiger Baustein einer nachhaltigen Mobilität, weil es eine wichtige Grundlage für die Unabhängigkeit vom privaten Pkw darstellt. Es setzt die Voraussetzungen dafür, dass Menschen auf die Anschaffung eines eigenen Pkw verzichten oder den Erst-/ Zweitwagen abschaffen. Aus diesem Grund ist es sehr wichtig, dass Personen am Wohnstandort über entsprechende Sharing-Angebote verfügen können und über diese Vorteile bereits im Rahmen eines etwaigen Umzugs informiert werden. Dieser Umbruch/Wandel im Leben stellt einen geeigneten Zeitpunkt für den Aufbruch von Routinen (Mobilitätsverhalten) dar.

Es ist nachgewiesen, dass Personen, die über keinen eigenen Pkw verfügen, weniger Wege mit einem Kfz zurücklegen als Personen, die über einen eigenen Pkw verfügen. Aus diesem Grund kann Car-Sharing zukünftig einen wichtigen Beitrag hin zu einer nachhaltigen Mobilität in Eilendorf leisten, ohne die Mobilität der Menschen einzuschränken. Die Nutzung ist vom Ausbau und der Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel anhängig. Für regelmäßige mittlere bis lange Strecken ist ein guter ÖPNV eine wichtige Voraussetzung, um Sharing-Fahrzeuge in den Alltag zu integrieren.

Hierzu sollte die Erweiterung des Car-Sharing Angebotes in Eilendorf vorangetrieben werden. Innerhalb von Eilendorf bieten sich hierzu verschiedene Standorte an. Insbesondere in den Wohngebieten sollten wohnortsnahe Stationen errichtet werden. Dabei sollten auch Wohnungsunternehmer, die über größere Wohnanlagen verfügen, über die Vorteile des Carsharings informiert werden. Im Zuge von Neubauvorhaben sollte das Thema Car-Sharing von Beginn an mitgedacht werden. Über die Stellplatzsattung können beispielsweise Anreize zur Schaffung von Sharing-Angeboten geschaffen werden.

### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs (4.3)
- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.3 / 5.6)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.1 / 6.4)

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Für die Etablierung eines Carsharing-Angebotes für Privatpersonen, ist ein „starker“ ÖPNV von großer Bedeutung → Verbesserte Anbindung in angrenzende Stadtteile wichtig
- Reduktion des Flächenverbrauchs des ruhenden Kfz-Verkehrs → Umnutzung der Flächen möglich
- Konkurrenz in Hinblick auf die Bereitstellung von öffentlichem Parkraum → reservierter Car-Sharing Stellplatz nicht für andere Personengruppen nutzbar
- Synergien mit Elektroladeinfrastruktur möglich

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	KF1, KF4, IM1, IM2

#### 4.3.5 | Straßenraumgestaltung

<b>ST1</b> <b>Straßenraumgestaltung</b>			
<b>Maßnahmenbündel</b>	Optimierung von Eingangsbereichen (Ortseingänge, Übergang in Tempo 30)		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Gesamter Stadtbezirk		
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>	 Bürger/innen	 Stakeholder	 Online-Karte
<b>Ist-Situation/ Problemstellung</b>			

Straßen und deren Umfeld sind so zu gestalten, dass Fehler der Verkehrsteilnehmer keine fatalen Folgen haben.

In Eilendorf zeigen sich sowohl an den verschiedenen Ortseingängen als auch beim Übergang in Tempo 30-Zonen Defizite bezüglich der Gestaltung.



Abbildung 110: Ortseingang in Fahrtrichtung Eilendorf



Abbildung 111: Übergang Tempo 30-Zone  
(Schubertstraße)

#### Maßnahmenbeschreibung

Am Ortseinfahrtsbereich müssen Kraftfahrzeugführer die außerorts höheren Geschwindigkeiten auf die innerorts zugelassene Höchstgeschwindigkeit (i.d.R. 50 km/h) reduzieren. Diese Übergänge müssen dem Verkehrsteilnehmer verdeutlichen, dass das Fahrverhalten an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist. Dies gilt ebenso für Übergänge zwischen Hauptverkehrsstraßen und den untergeordneten Straßen (z.B. Tempo 30-Zone).

Hierzu gehört eine deutlich erkennbare Verkehrsregelung, gegebenenfalls ergänzt durch Geschwindigkeitstrichter (schrittweise Reduktion der zulässigen streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit). Weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sollen aus

der jeweiligen örtlichen Situation abgeleitet werden. Hierzu bieten sich unter anderem folgende Möglichkeiten für Ortseinfahrtsbereiche an:

- Mittelinseln mit beidseitigem Versatz
- Kleiner Kreisverkehr (soweit städtebaulich und verkehrlich integrierbar)

Für den innerörtlichen Übergang zwischen Hauptverkehrsstraßen und verkehrsberuhigte Bereichen kommen zum Beispiel nachfolgende Maßnahmen in Frage:

- Vorgezogene Seitenräume (mit Querungsmöglichkeit im Knotenpunkt)
- (Teil-)Aufpflasterungen des Knotenpunktes
- Baumtore mit Fahrbahneinengung (einseitig oder beidseitig)

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs (4.4)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.1)
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums (7.3)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Überleitung des (Fuß-) und Radverkehrs von den Außerortsstrecken auf den innerörtlichen Bereich → Umgestaltungen bieten die Möglichkeit hochwertige Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr einzurichten

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU3, RA2, ST2



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
95	ST 1-1	Gestaltung des Ortseingangsbereichs (u.a. Temporeduktion)	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Heckstraße/ Am Bayerhaus, Von-Coels-Straße/ Am Bayerhaus)
96	ST 1-2	Gestaltung von Eingangsbereich Tempo 30-Zone	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Schubertstraße, Brückstraße)

Tabelle 22: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Optimierung von Eingangsbereichen“



Abbildung 112: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Optimierung von Eingangsbereichen“

## ST2 Straßenraumgestaltung



**Maßnahmenbündel**

Gestaltung von Nebenstraßen

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

Die vorliegende Verkehrsinfrastruktur ist in Eilendorf wie in vielen anderen (deutschen) Städten/Stadtteilen sehr stark auf die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Viele Straßenräume wurden daher vor vielen Jahrzehnten so gestaltet, dass vor allem der Kfz-Verkehr flüssig fließen und die Begegnung zweier Pkw/ Lkw (jederzeit) ohne große Einschränkungen möglich ist. Des Weiteren werden Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt.

Diese Prioritätensetzung führt dazu, dass nur noch geringe oder gar keine Flächen für den Fuß- und Radverkehr übrigbleiben. In Eilendorf wurde eine Vielzahl an Straßenräumen, sowohl in den zentralen Bereichen als auch in den Wohngebieten vorgefunden, die nicht den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen zur Gestaltung von Stadtstraßen entsprechen. Dies bedeutet oftmals, dass die Belange des Fuß- und Radverkehrs nur unzureichend oder gar nicht berücksichtigt wurden, was wiederum Auswirkungen auf den Komfort und die Verkehrssicherheit hat. Die Möglichkeit und der Anreiz Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, ist dementsprechend gering.



Abbildung 113: Haarhofstraße (Tempo 30-Zone)



Abbildung 114: Brückstraße (Tempo 30-Zone)

### Maßnahmenbeschreibung

Die Richtlinie für die Gestaltung von Stadtstraßen legt fest, dass Straßenräume grundsätzlich von außen nach innen geplant werden sollen. Dies bedeutet, dass zunächst die Anforderungen der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radfahrenden



(Seitenräume) und anschließend die der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Kfz-Verkehr) berücksichtigt werden. Der Straßenraum sollte bestenfalls im Verhältnis 30:40:30 zwischen den Seitenräumen (jew. 30 % der Fläche) und der Fahrbahn (40 %) aufgeteilt werden.

Bei der Umgestaltung der Straßenräume müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche berücksichtigt werden. In Eilendorf ist an vielen Stellen der Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur notwendig, da die Gehwegbreiten nicht den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen entsprechen. Aufgrund des verfügbaren Platzes im Straßenraum ginge die Verbreiterung der Gehwege i.d.R. mit einer Umverteilung der Flächen einher. Bei beengten Platzverhältnissen kann der einseitige Ausbau (Verbreiterung) der Fußverkehrsinfrastruktur eine Lösung sein, um zumindest auf einer Straßenseite einen ausreichend breiten Gehweg zu schaffen. In diesem Fall sind in regelmäßigen Abständen barrierefreie Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Des Weiteren kann in Abhängigkeit der Straßennetzhierarchie die Ausgestaltung des Straßenraumes als Mischverkehrsfläche eine Verbesserung für den Fußverkehr bieten. Dies ist jedoch nur in Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 10/20) oder in verkehrsberuhigten Bereichen möglich.

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze Distanzen werden vorrangig zu Fuß zurückgelegt (1.1 / 1.3)
- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.1)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.1)
- Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr (8.3)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Konkurrenzen mit dem Kfz-Verkehr, sofern die Fahrbahn- bzw. Straßenraumbreite nicht ausreicht

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU1, FU2, RA1, KF1, KF3

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
97	ST 2-1	Umgestaltung Straßenraum	Gesamter Stadtbezirk (u. a. Apolloniastraße, Halfendriesch)
98	ST 2-2	Umgestaltung Straßenraum	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Kleebachstraße, Karlstraße)
99	ST 2-3	Umgestaltung Straßenraum	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Haarhofstraße, Marienstraße)

Tabelle 23: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Gestaltung von Nebenstraßen“

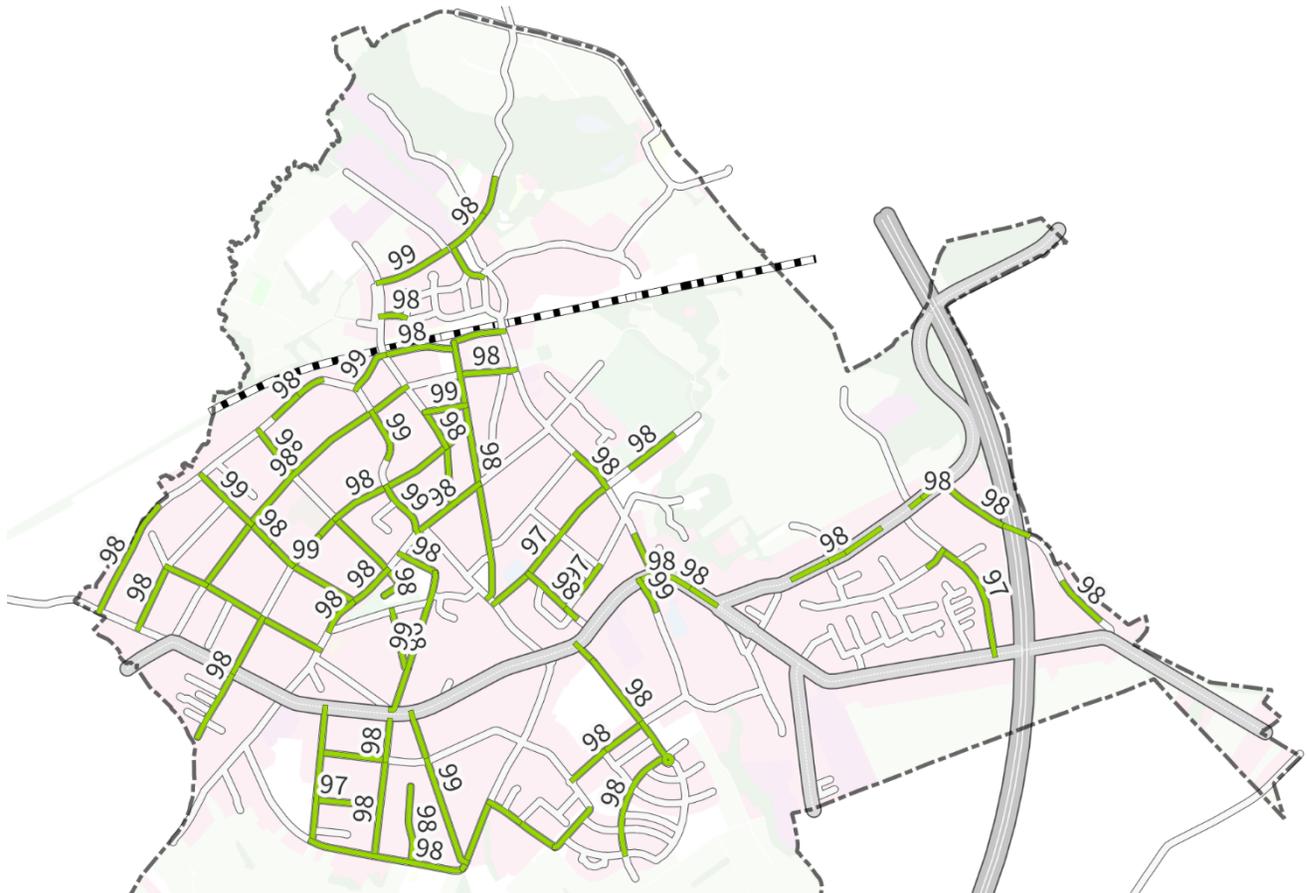


Abbildung 115: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Gestaltung von Nebenstraßen“

## ST3 Straßenraumgestaltung



**Maßnahmenbündel**

Verbesserung von Sichtbeziehungen

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Fußverkehr spielen insbesondere die Sichtbeziehungen zwischen den Fußgängern und Radfahrenden sowie dem Kfz-Verkehr an Kreuzungen, Zufahrten und Querungsstellen eine wichtige Rolle.

Kreuzungen und Zufahrten sollten, insbesondere, wenn ein Radweg im Seitenraum angelegt ist, von sämtlichen Einbauten freigehalten werden, um die Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Hierzu gehören beispielsweise Litfaßsäulen, Werbetafeln, Strom-/Verteilerkästen, hohe Bepflanzung und der ruhende Verkehr. Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr ist darauf zu achten, dass keine Parkstände im Kreuzungsbereich, vor/hinter Zufahrten bzw. an Querungsstellen (z.B. FGÜ) angelegt sind. Die dort abgestellten Fahrzeuge können die Sicht auf passierende Fußgänger oder Radfahrende einschränken. Es sind daher grundsätzlich die in der RAS 06 (FGSV) definierten Sichtfelder freizuhalten.

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse vor Ort wurden insbesondere die folgenden Mängel in Bezug auf Sichtbehinderungen erfasst:

- Sichtbehinderung durch Bewuchs (z.B. Hecken, Bäume, Sträucher)
- Sichtbehinderungen durch Fahrzeuge (Ruhender Verkehr)
- Sichtbehinderungen durch den Straßenverlauf (z.B. Kurven)



Abbildung 116: Sichteinschränkung an der Zufahrt REWE/DM durch eine Webetafel



Abbildung 117: Sichteinschränkung und schmalere Gehweg (Am Bayerhaus)

### Maßnahmenbeschreibung

Kreuzungsbereiche und Zufahrten entlang von Fuß- und Radwegen sowie Querungsstellen müssen grundsätzlich freigehalten werden, um die Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten. In der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen wird darauf hingewiesen, dass Mindestsichtfelder zwischen 0,80 m und 2,50 m Höhe von ständigen Sichthindernissen, parkenden Kraftfahrzeugen und sichtbehinderndem Bewuchs freigehalten werden müssen. Durch gegenseitiges Sehen und Erkennen der Verkehrsteilnehmer kann das Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers besser abgeschätzt werden, was zur Vermeidung von gefährlichen Situationen führen kann.

Handelt es sich um Kreuzungen/ Einmündungen bei denen der Fußgänger/ Radfahrer über die Zufahrt einer untergeordneten Straße (z.B. Tempo 30-Zone) geführt wird, so besteht die Möglichkeit, dass der Einmündungsbereich aufgepflastert wird. Die Aufpflasterung sorgt dafür, dass Kraftfahrzeugführer ihre Fahrgeschwindigkeit beim Abbiegen reduzieren müssen und ihre Aufmerksamkeit auf querende Radfahrende/ Fußgänger legen können.

### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Wege über kurze Distanzen werden vorrangig zu Fuß zurückgelegt (1.1 / 1.3)
- Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr (8.1 / 8.2 / 8.3)

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Erhöhung der Schulwegsicherheit

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
100	ST 3-1	Freihalten des Sichtfeldes	Gesamter Stadtbezirk (u a. Von-Coels-Straße / Bruchstraße, Brühlstraße / Rödgener Straße)
101	ST 3-2	Immobilien (Häuser, Gartenhäuser etc.)	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Stapperstraße / Brückstraße, Severinstraße / Hansmannstraße)

Tabelle 24: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verbesserung von Sichtbeziehungen“



Abbildung 118: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verbesserung von Sichtbeziehungen“

## ST4 Straßenraumgestaltung



**Maßnahmenbündel**

Einbahnstraßenregelung

**Räumlicher Bezug**

Gesamter Stadtbezirk

**Nennung im Rahmen der Beteiligung**



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte

### Ist-Situation/ Problemstellung

Bei der Umgestaltung der Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehr müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche berücksichtigt werden. In Eilendorf ist an vielen Stellen der Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur notwendig, da die Gehwegbreiten nicht den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen entsprechen. Aufgrund des begrenzten Platzes im öffentlichen Straßenraum geht dies mit einer Umverteilung der Flächen einher.



Abbildung 119: Unterdimensionierter Gehweg und unterdimensionierte Parkstände in der Karlstraße



Abbildung 120: Beengte Platzverhältnisse in der Steinstraße

### Maßnahmenbeschreibung

Die Einführung von Einbahnstraßen sollte für zwei Bereiche geprüft werden. Im Hinblick auf die Förderung der aktiven Mobilität sowie zur allgemeinen Aufwertung der städtebaulichen Qualität sollten die Straßenräume komplett neugestaltet werden. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Breiten für die Seitenräume sollte eine Änderung der Verkehrsführung im Kfz-Verkehr geprüft werden. Die Einführung einer Einbahnstraßenregelung hat den Vorteil, dass Flächen gewonnen werden (Reduktion der Fahrbahnbreite), die zur Förderung des Fußverkehrs sowie des Aufenthalts genutzt werden können. Für den Fuß- und Radverkehr würde es demgegenüber eine deutliche Erhöhung des Komforts und der Verkehrssicherheit bedeuten. Zudem können die vorhandenen Parkstände voraussichtlich erhalten bleiben. Mit der Einführung einer Einbahnstraßen-Regelung können allerdings auch negative Auswirkungen verbunden sein, wie z.B. die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr aufgrund des fehlenden



Gegenverkehrs. Um dies zu verhindern, sind gegebenenfalls ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen zu berücksichtigen

**Steinstraße**

Sollte die Einbahnstraßenregelung bspw. von der Von-Coels-Straße Richtung Schulstraße eingerichtet, müssten Autofahrerinnen und -fahrer in der Gegenrichtung entweder über

- die Severinstraße
- die Schulstraße und Nirmmer Straße oder
- die Johannesstraße (Prüfung einer möglichen Öffnung der Sackgasse)

fahren. Für den motorisierten Individualverkehr würde dies eine geringe Fahrtzeitenverlängerung mit sich führen. Eine Aufwertung der Seitenräume für den Fußverkehr würde die Attraktivität der Wege zu den Grundschulen (zu Fuß/ mit dem Fahrrad) u.a. aus dem Neubaugebiet Breitbenden erhöhen.

**Bereich nördlich der Von-Coels-Straße**

Eine grobe Abgrenzung des entsprechenden Bereichs ist im Konzeptplan Kfz-Verkehr dargestellt. Das dichte Straßennetz mit vorhandenen Parallelverbindungen führt zu vergleichsweise kurzen Umwegen im Kfz-Verkehr im angesprochene Bereich. Ein Einbahnstraßensystem könnte die folgenden Straßen umfassen:

- Relation West-Ost: Karlstraße, Severinstraße
- Relation Nord-Süd: Suttnerstraße, Brühlstraße, Kaiserstraße, Brückstraße

Der räumliche Umfang sowie die detaillierten Auswirkungen eines Einbahnstraßensystems müssten geprüft werden. Hierbei sind u.a. die vorhandenen und zukünftigen Busverbindungen und die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu berücksichtigen.

**Maßnahmenziele (Oberziele)**

- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.1 / 5.6)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.1 / 6.2 / 6.4)
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums (7.3)
- Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr (8.3)

**Synergieeffekte/ Konkurrenzen**

- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Konkurrenzen mit dem Kfz-Verkehr, sofern die Fahrbahn- bzw. Straßenraumbreite nicht ausreicht

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	FU1, FU2, KF3, ST2

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
102	ST 4-1	Umgestaltung Straßenraum	Steinstraße
103	ST 4-2	Umgestaltung Straßenraum	Bereich nördlich der Von-Coels-Straße

Tabelle 25: Übersicht der Einzelmaßnahmen vom Steckbrief „Einbahnstraßenregelung“

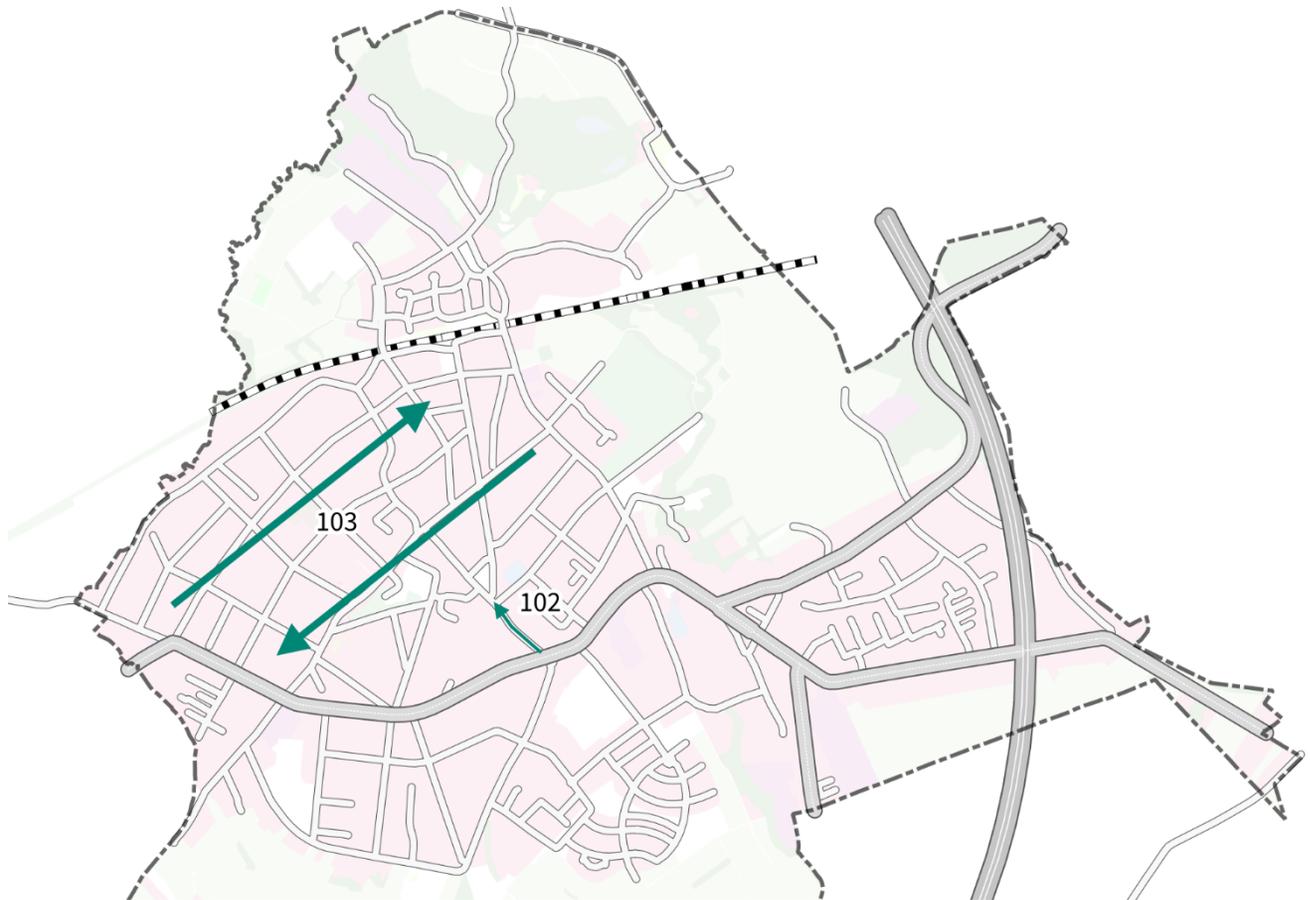


Abbildung 121: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einbahnstraßenregelung“



#### 4.3.6 | ÖPNV

<b>ÖV1</b> <b>ÖPNV</b>		 
<b>Maßnahmenbündel</b>	Linien- und Fahrtenangebot	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Gesamter Stadtbezirk + Umland	
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>		
	Bürger/innen	Stakeholder
		
		Online-Karte

#### Ist-Situation/ Problemstellung

Die Bestandsanalyse zum ÖPNV zeigt, dass das Linien- und Fahrtenangebot u.a. in Richtung der Aachener Innenstadt gut ausgebaut ist, dies trifft aber nicht auf alle Fahrtenziele zu. Die vielfältigen Beteiligungsformate zeigen, dass insbesondere in die angrenzenden Stadtteile und Städte eine Verbesserung notwendig ist, um die Attraktivität im ÖPNV zu erhöhen. Erst wenn der ÖPNV eine Basismobilität sicherstellt, die insbesondere für den Alltagsverkehr (Schwerpunkt: Arbeitswege) eine echte Alternative zum (privaten) Pkw darstellt, kann die Mobilitätswende gelingen.

Im Konzeptplan ÖPNV sind verschiedene Zielorte dargestellt, die mit dem ÖPNV nur mit langen Reisezeiten, z.B. aufgrund von Umstiegen, erreicht werden können.

#### Maßnahmenbeschreibung

##### Bahnverkehr

Die Entscheidung über einen regelmäßigen Halt des RE 1 (RRX) oder RE 9 in Eilendorf obliegt dem Zweckverband „go.Rheinland“ als Aufgabenträger im SPNV. Die Stadt Aachen bzw. der Bezirk haben hierauf keinen direkten Einfluss. In der Vergangenheit wurden Anträge beim NVR (Vorgänger von go.Rheinland) bezüglich eines RE-Halts in Eilendorf eingereicht. Zusätzlich wäre ein Ausbau oder eine Verlagerung der Bahnsteige notwendig.

##### Busverkehr

In der „**äußeren Erschließung**“ sollte das Linien- und Fahrtenangebot ausgeweitet werden, um Eilendorf besser mit den angrenzenden Stadtteilen und Städten zu verbinden. Insbesondere die Verbindungen nach Würselen (über Verlautenheide), Haaren und Brand sollten näher untersucht werden. Ein regulärer Busverkehr mit festem Linienweg und Fahrplan würde bei einer attraktiven Taktung die Bedürfnisse vieler Personengruppen (Schüler, Berufstätige, Senioren) bestmöglich abdecken.

Zudem sollte die Einführung von **Schnellbuslinien** Richtung Innenstadt geprüft werden. Diese könnten auf dem Linienweg der Nachtbuslinie 8 verkehren (über den Außenring) und

die Innenstadt sowie weitere relevante Zielorte mit verkürzter Fahrzeit an Eilendorf anschließen.

Für die „**innere Erschließung**“ von Eilendorf im Busverkehr gibt es verschiedene Möglichkeiten. Eine Möglichkeit ist die Etablierung einer Ortsbuslinie. Diese sollte täglich und mit nutzerfreundlichen Betriebszeiten auf einem festen Linienweg verkehren. Mit Hilfe eines Ortsbusses kann die Erreichbarkeit des ÖPNVs in den Randbereichen verbessert werden. Eine direkte Anbindung des Bahnhalt punktes (z.B. aus dem Neubaugebiet Breitbenden) und der verschiedenen Dienstleister in Eilendorf macht den Ortsbus für verschiedene Zielgruppen attraktiv. Der Betrieb eines Ortsbusses könnte bei Bedarf auch als Bürgerbus oder On-Demand-Service umgesetzt werden.

Eine zweite Möglichkeit zur Verbesserung des Angebots innerhalb von Eilendorf wäre ein attraktives Fahrtenangebot der Tangentiallinien 7 und 50 (Taktung und Bedienzeiten). Bei dieser Möglichkeit sollte die Anpassung der Linienwege hinsichtlich der Erschließungswirkung in Eilendorf geprüft werden (vgl. 1.1.3 | ÖPNV).

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Auf mittleren und langen Wegen wird der ÖPNV regelmäßig genutzt (3.1 / 3.3)
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (6.3)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Mit der Förderung des ÖPNV geht eine grundsätzliche Stärkung des gesamten Umweltverbundes und somit einer nachhaltigen Mobilität einher
- Förderung der Multi- und Intermodalität, da die Abhängigkeit vom eigenen Pkw reduziert werden kann
- Schaffung der notwendigen Voraussetzungen zum Aufbau und zur Etablierung von Car- und Bike-Sharing-Systemen

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen	ÖV2, IM1, IM2



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
104	ÖV 1-1	Verbessertes Linienangebot im Bahnverkehr	Bahnhaltepunkt Eilendorf
105	ÖV 1-2	Verbessertes Fahrtenangebot an Bushaltestelle Breitbenden	Bushaltestelle Breitbenden
106	ÖV 1-3	Verbessertes Fahrtenangebot zwischen Eilendorf und Brand	Gesamter Stadtbezirk
107	ÖV 1-4	Verbessertes Fahrtenangebot zwischen Eilendorf und Haaren	Gesamter Stadtbezirk
108	ÖV 1-5	Verbessertes Fahrtenangebot zwischen Eilendorf und Verlautenheide	Gesamter Stadtbezirk
109	ÖV 1-6	Verbessertes Linienangebot zwischen Eilendorf und Würselen	Gesamter Stadtbezirk
110	ÖV 1-7	Verbessertes Linienangebot innerhalb von Eilendorf	Gesamter Stadtbezirk
111	ÖV 1-8	Verbessertes Linienangebot (Schnellbuslinien)	Gesamter Stadtbezirk

Tabelle 26: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Linien- und Fahrtenangebot“

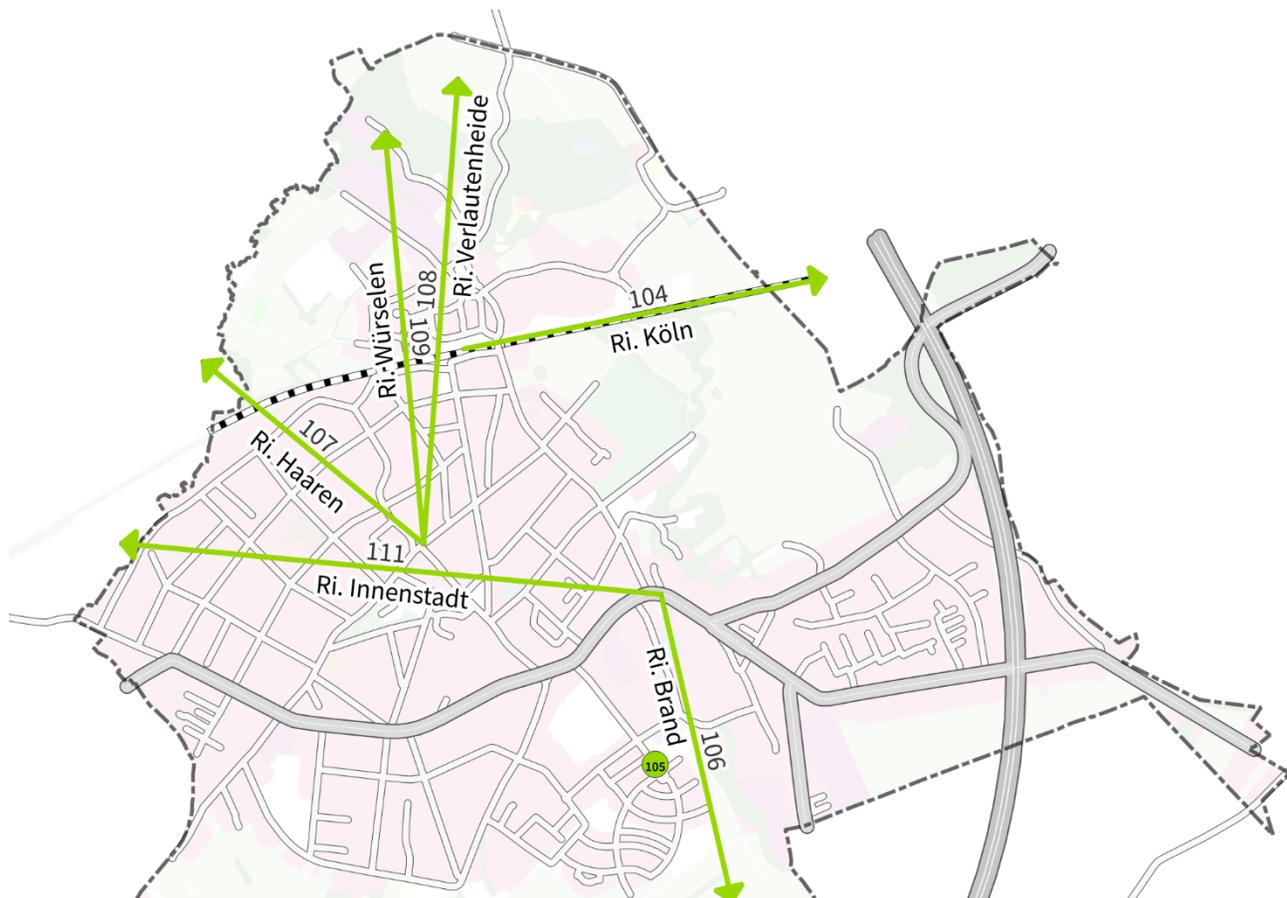


Abbildung 122: Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Linien- und Fahrtenangebot“

ÖV2 ÖPNV			
Maßnahmenbündel	Gestaltung von Haltestellen		
Räumlicher Bezug	Gesamter Stadtbezirk		
Nennung im Rahmen der Beteiligung			
	Bürger/innen	Stakeholder	Online-Karte
<b>Ist-Situation/ Problemstellung</b>			

Im Rahmen der Mängel-/Defizitanalyse wurden die Bushaltestellen und der Bahnhofpunkt untersucht. Dabei konnten insbesondere nachfolgende Mängel festgestellt werden:

- über zwei Drittel der Bushaltestellen in Eilendorf sind noch nicht barrierefrei ausgebaut (Hochbord, taktile Elemente, etc.)
- ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ist an vielen Haltestellen nicht möglich
- an vier von fünf Haltestellen sind (ggf.) Behinderungen zwischen wartenden Fahrgästen und dem Fuß- und Radverkehr zu erwarten
- knapp die Hälfte aller Bushaltestellen in Eilendorf verfügt über keinen Fahrgastunterstand und/oder Sitzmöglichkeiten
- fehlende Querungsmöglichkeiten an mehreren Haltestellen (z.B. Mittelinseln)
- am Bahnhofpunkt sind lange Umwege notwendig, um das gegenüberliegende Gleis zu erreichen (keine bestehende Über- oder Unterführung)
- geringes Sitzplatzangebot am Bahnhofpunkt

### Maßnahmenbeschreibung

ÖV-Zugangspunkte sollten grundsätzlich barrierefrei ausgebaut und sicher erreichbar sein. Hierzu gehören ebenso eine barrierefreie, beleuchtete und gut einsehbare Zuwegung sowie Querungsanlagen. Die Herstellung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen sollte kontinuierlich erfolgen und in den kommenden Jahren abgeschlossen werden.

Des Weiteren sollten verkehrssichere Warteflächen für die Fahrgäste geschaffen werden. Hierzu gehört, dass Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen und passierenden Fußgänger\*innen und Radfahrenden möglichst ausgeschlossen werden. Dies kann mit ausreichend großen Warteflächen erreicht werden, die abseits der Gehwege und etwaigen Radverkehrsanlagen errichtet werden.

Der Ein- und Ausstieg sollte an allen Türen des Fahrzeugs barrierefrei möglich sein. Dies bedeutet, dass Hochborde errichtet werden müssen, die einen niveaugleichen Ein- und



Ausstieg ermöglichen. Weiterhin ist sicherzustellen, dass die Haltebereiche nicht zugeparkt werden.

Zur Erhöhung des Komforts für die Fahrgäste sollten alle Haltestellen und der Bahnhofpunkte, insbesondere in Hinblick auf den demographischen Wandel, über eine ausreichende Anzahl an überdachten Sitzmöglichkeiten verfügen.

Darüber hinaus sollten die Haltestellen mit Mülleimern ausgestattet werden. Haltestellen sollten zudem raucherfreie Zonen sein, um insbesondere Kinder und Jugendliche zu schützen. Der Ein- und Ausstiegspunkt sollte zudem beleuchtet sein und sauber gehalten werden. Die Anlagen sollten daher in regelmäßigen Abständen geprüft und gereinigt werden.

Um die Attraktivität des Bahnhofpunktes zu erhöhen, ist eine direkte Verbindung zwischen den Gleisen zu schaffen. Die bestehenden Planungen für eine direkte Unter- oder Überführung sollten vorangetrieben werden. In den Beteiligungsformaten wurden verschiedenen Argumente hinsichtlich der Frage hervorgebracht, ob eine Über- oder Unterführung besser geeignet sei. Diese beschäftigten sich insbesondere mit Aspekten der Barrierefreiheit und der sozialen Sicherheit.

Im Rahmen der Erneuerung der Brücke Wolfsbendenstraße bestehen Überlegungen für eine Verlagerung des Bahnhofpunktes in Richtung der Brücke inkl. eines Mobility-Hubs.

#### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Auf mittleren und langen Wegen wird der ÖPNV regelmäßig genutzt (3.2)
- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.1 / 5.2 / 5.4)

#### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Komfortable, sichere und barrierefrei Haltestellen nur zielführend, wenn die Wege dorthin ebenfalls über eine entsprechende Qualität verfügen
- Die Schaffung einer qualitativ hochwertigen Haltestelle oder eines Haltepunktes erfordert eine entsprechende Flächenverfügbarkeit. Hierzu müssen Prioritäten verschoben werden, um den ÖPNV als Rückgrat einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität zu fördern.

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen, ASEAG/AW	ÖV1, FU2, FU3, IM1, IM2

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
112	ÖV 2-1	Schaffung einer attraktiven und barrierefreien Fußverbindung	Bahnhaltepunkt Eilendorf
113	ÖV 2-2	Ausstattung der Bushaltestelle verbessern	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Josefstraße stadtauswärts, Rathaus stadteinwärts)
114	ÖV 2-3	Bushaltestelle barrierefrei umbauen	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Apolloniaweg stadteinwärts, Eilendorf Markt beidseitig)
115	ÖV 2-4	Bushaltestelle barrierefrei umbauen und Ausstattung verbessern	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Bayerhaus stadtauswärts, Freunder Straße beidseitig)
116	ÖV 2-5	Gestaltung Bushaltestelle	Bushaltestelle Rheingold

Tabelle 27: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Gestaltung von Haltestellen“

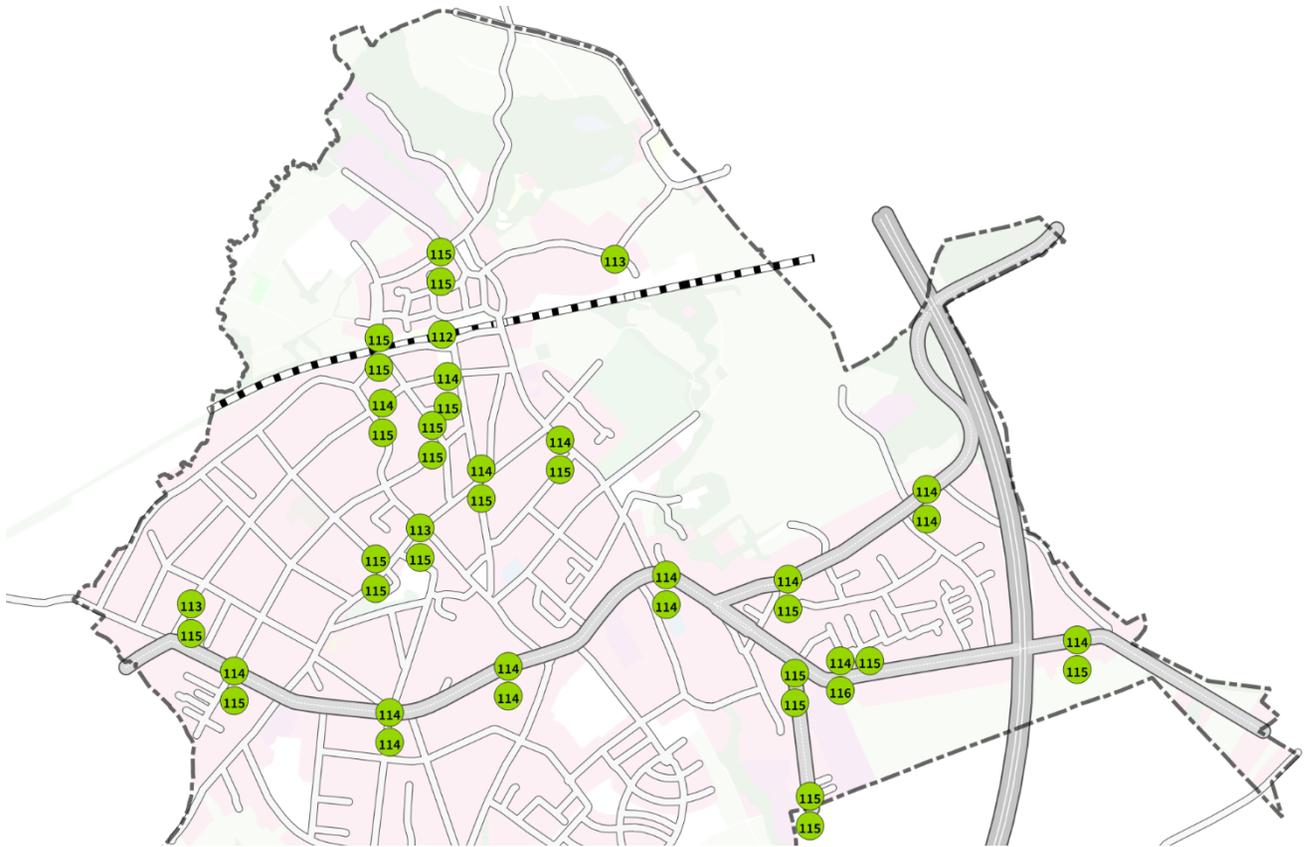


Abbildung 123: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Gestaltung von Haltestellen“



#### 4.3.7 | Inter-/ Multimodale Mobilität

<b>IM1</b> <b>Vernetzte/ Multimodale Mobilität</b>	
<b>Maßnahmenbündel</b>	Mobilstation Bahnhofpunkt
<b>Räumlicher Bezug</b>	Bahnhofpunkt Eilendorf
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>	 Bürger/innen    Stakeholder    Online-Karte
<b>Ist-Situation/ Problemstellung</b>	

Der Bahnhofpunkt in Eilendorf weist derzeit mehrere Defizite und Mängel im Hinblick auf die Förderung von Inter- und Multimodalität auf:

- Weite Fußwege zwischen den Bahnsteigen
- Radabstellanlagen: kleines Angebot, unzureichende(r) Unterhalt und Pflege
- Fehlendes Bike- und Car-Sharing Angebot im Bahnhofsumfeld
- Parken nur im öffentlichen Straßenraum möglich, kein (P+R) Parkplatz vorhanden
- Verknüpfung zwischen Bus und Bahn

#### **Maßnahmenbeschreibung**

Für eine Aufwertung des Bahnhofpunktes ist eine direkte Verbindung beider Bahnsteige durch einer barrierefreien Über- oder Unterführung von großer Bedeutung, um die Fußwege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln möglich kurz zu gestalten. Hierbei sollten die vielfältigen Aspekte hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung berücksichtigt werden. Die Verbindung der Bahngleise wird in den Überlegungen zur Verlagerung des Bahnhofpunktes in den Bereich der Brücke Wolfsbendenstraße berücksichtigt.

Im Zuge dieser Maßnahme sollte zudem die Integration von Sharing-Angeboten (insb. Bike-Sharing), und hochwertigen Radabstellanlage berücksichtigt werden, um die Verknüpfung des Bahnverkehrs mit dem Radverkehr zu erhöhen. Über das Radvorrangroutennetz wird das südliche Gleis des Bahnhofpunktes an das Radverkehrsnetz angebunden. Hilfe bei Planung und Bau sowie finanzielle Förderung bietet die Bike&Ride-Offensive der DB. Finanziell unterstützt werden die Aufstellung von Fahrradbügeln, auch mit Überdachung, und die Errichtung von Sammelschließanlagen ab zehn Stellplätzen.

Für die Errichtung eines Park- & Ride Parkplatzes sollte die Verfügbarkeit einer potenziellen Fläche geprüft werden. Die Realisierung eines P&R-Parkplatzes müsste in Abhängigkeit des Standortes mit einer zusätzlichen Erschließung der Gleise einhergehen. Zudem sollten Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw zur Verfügung gestellt werden, die auch für einen längeren Zeitraum genutzt werden dürfen (z.B. während der Arbeitszeit).

Die An- und Abfahrtszeiten der RB 20 und der Busse der Linie 7 sollten besser aufeinander abgestimmt werden. Bei einer Ankunft mit der RB 20 zur Minute 05/35 fährt die Linie 7 Richtung Richterich eine Minute später ab. Die Umsteigezeit ist sehr knapp und aufgrund der fußläufigen Entfernung der Bushaltestelle nicht zu bewerkstelligen.

### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Auf mittleren und langen Wegen wird der ÖPNV regelmäßig genutzt (3.2)
- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.4/ 5.6)

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Förderung der Intermodalität durch verbesserte räumliche Verknüpfung der Verkehrsangebote → Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes
- Für den Aufbau von Verknüpfungspunkten werden räumlich möglichst zusammenhängende Flächen benötigt → Flächenkonkurrenzen, Flächenverfügbarkeit
- Förderung der Intermodalität durch verbesserte Anbindung der Bahnhaltdepunkte im Busverkehr (Anpassung der An- und Abfahrtszeiten) → Steigerung der Attraktivität des ÖPNV

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen, Deutsche Bahn, ASEAG	RA3, ÖV1, ÖV2



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
117	IM 1-1	Bike-Sharing Station	Bahnhaltepunkt Eilendorf
118	IM 1-2	Anpassung der Abfahrts-/ Ankunftszeiten im Busverkehr	Bahnhaltepunkt Eilendorf
119	IM 1-3	Park & Ride Angebot am Bahnhaltapunkt	Bahnhaltepunkt Eilendorf

Tabelle 28: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Mobilstation Bahnhaltapunkt“



Abbildung 124: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Mobilstation Bahnhaltapunkt“

<b>IM2</b> <b>Vernetzte/ Multimodale Mobilität</b>				
<b>Maßnahmenbündel</b>	Weitere Verknüpfungspunkte			
<b>Räumlicher Bezug</b>	Gesamter Stadtbezirk			
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>				
	Bürger/innen	Stakeholder	Online-Karte	
<b>Ist-Situation/ Problemstellung</b>				

Die drei Bushaltestellen Eilendorf Markt, Josefstraße und Kirchfeld weisen im Bestand die höchsten Ein- und Aussteigerzahlen auf. Die Verknüpfung des Busverkehrs mit verschiedenen Verkehrsmitteln soll das inter- und multimodale Verkehrsverhalten in Eilendorf erleichtern. Im Konzeptplan Öffentlicher Verkehr und Vernetzte/ Multimodale Mobilität sind die drei Standorte als Verknüpfungspunkte dargestellt.

### Maßnahmenbeschreibung

Die genannten Standorte bieten sich für eine detaillierte Prüfung hinsichtlich des Aufbaus von Mobilstationen an. Eine detaillierte Planung inklusive der Prüfung der Flächenverfügbarkeiten (u.a. Grunderwerb) ist durchzuführen.

#### Bushaltestelle Eilendorf Markt

Als Bushaltestelle mit den meisten Abfahrten und der höchsten Frequentierung innerhalb von Eilendorf stellt die Bushaltestelle Eilendorf Markt einen bedeutsamen ÖV-Zugangspunkt dar. Dieser sollte insbesondere für den Umstieg vom Fahrrad auf den Busverkehr optimiert werden. Hierzu zählen in erster Linie witterungs- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen, z.B. Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen für Pendlerinnen und Pendlern. Der nahegelegene Parkplatz bietet Flächenpotentiale hierfür. Auf dem Parkplatz befindet sich bereits ein Car-Sharing Fahrzeug. Darüber hinaus ist die Bereitstellung eines Bike-Sharing Angebots sinnvoll.

#### Bushaltestelle Josefstraße

Am Standort Josefstraße ist eine genauere Prüfung der Flächenverfügbarkeit durchzuführen. Grundsätzlich wäre die Integration von hochwertigen Radabstellanlagen sowie von Car- und Bike-Sharing Stationen wünschenswert.

#### Bushaltestelle Kirchfeld

Bei der fußläufigen Erreichbarkeit der nächstgelegenen Bushaltestelle wurden im Bereich der Krebsstraße Mängel identifiziert. Die nächstgelegene Haltestelle „Kirchfeld“ (Linien 12, 22, 50) kann mit dem Fahrrad i.d.R. innerhalb von 400 bis 600 Metern erreicht werden (vgl. 1.1.3 | ÖPNV). Vor diesem Hintergrund sollten an der Haltestelle witterungs- und



diebstahlgeschützte Radabstellanlagen errichtet werden. Zudem wäre die Integration von Bike- und Car-Sharing Stationen wünschenswert.

**Maßnahmenziele (Oberziele)**

- Auf mittleren und langen Wegen wird der ÖPNV regelmäßig genutzt (3.2)
- Die Mobilität aller Personen ist gesichert (5.4 / 5.6)

**Synergieeffekte/ Konkurrenzen**

- Förderung der Intermodalität durch verbesserte räumliche Verknüpfung der Verkehrsangebote → Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes
- Für den Aufbau von Verknüpfungspunkten werden räumlich möglichst zusammenhängende Flächen benötigt → Flächenkonkurrenzen, Flächenverfügbarkeit

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
€€€€		Stadt Aachen, ASEAG	RA3, ÖV1, ÖV2

Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
120	IM 2-1	Ausbau der Mobilitäts- und Verkehrsangebote und Bündelung an ausgewählten Standorten (Mobilstationen)	Gesamter Stadtbezirk (u.a. Eilendorf Markt, Kirchfeld)

Tabelle 29: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Weitere Verknüpfungspunkte“

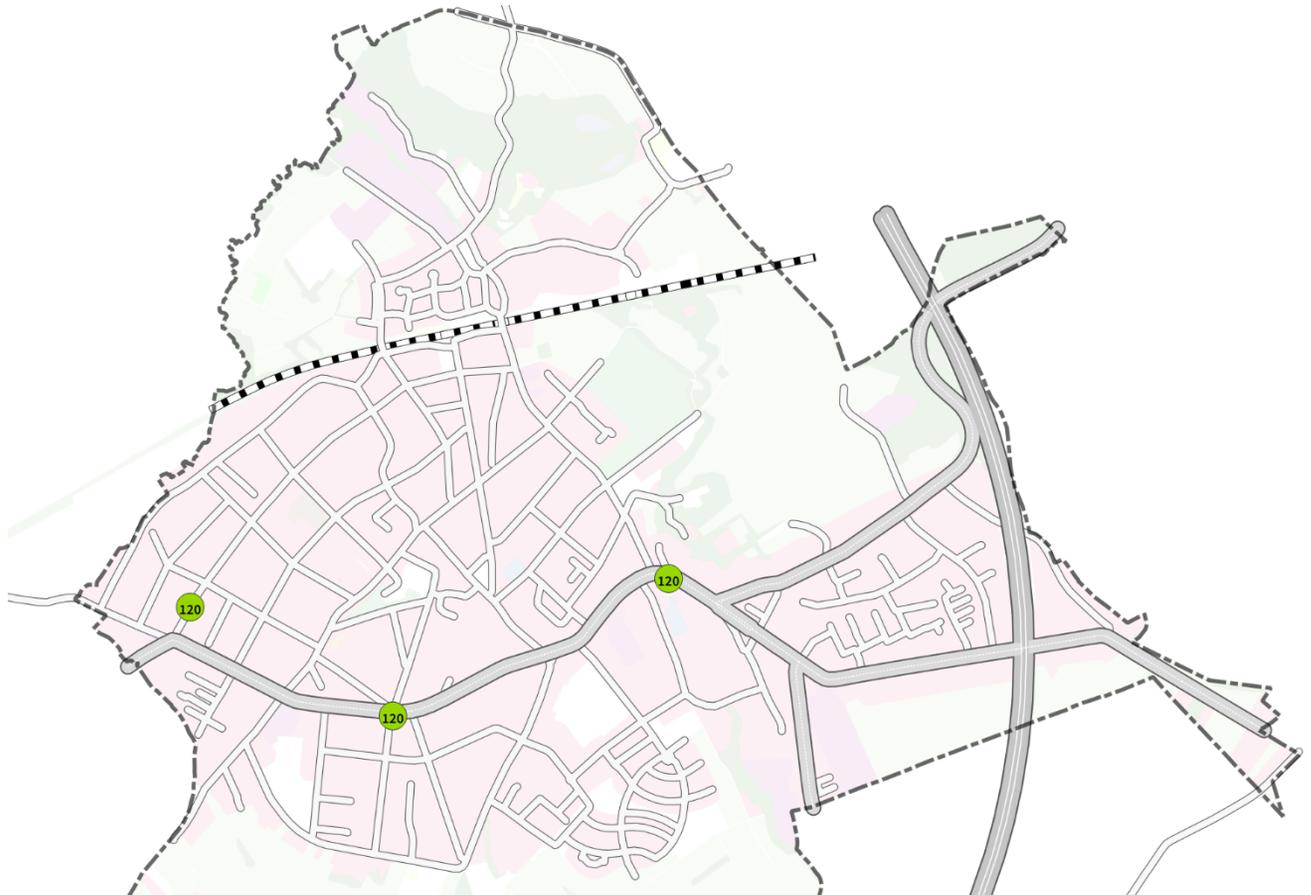


Abbildung 125: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Weitere Verknüpfungspunkte“



#### 4.3.8 | Kinder-/Jugendgerechte Infrastruktur

<b>KJ1</b> <b>Kinder-/Jugendgerechte Infrastruktur</b>			
Maßnahmenbündel	Umfeld von Grundschulen		
Räumlicher Bezug	Gesamter Stadtbezirk		
Nennung im Rahmen der Beteiligung			
	Bürger/innen	Stakeholder	Online-Karte
<b>Ist-Situation/ Problemstellung</b>			

Die unmotorisierte Erreichbarkeit von Schulen stellt einen wichtigen Baustein einer nachhaltigen Mobilität dar. Schulwege werden regelmäßig zurückgelegt und das frühe Einüben einer selbstständigen Mobilität ist für die Entwicklung eines Kindes wichtig. Grundsätzlich sind Kinder eine besonders schutzbedürftige Gruppe.

Eine selbstbestimmte und selbstständige Mobilität der Grundschulkinder sollte im Vordergrund stehen. Dies umfasst sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr, welche im Kontext der Schulwege genauer definiert werden müssen. Als Fußverkehr gilt nicht nur die Fortbewegung zu Fuß. Auch Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates, Rollschuhe sowie Rollstühle und Kinderwagen zählen zum Fußverkehr (§24 StVO). Es gilt: Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen (§25 StVO). Der Radverkehr gehört laut Definition zum Fahrverkehr und ist mit diesem grundsätzlich gleichberechtigt. Sofern Kinder straßentaugliche Fahrräder nutzen, so gilt:

- Kinder bis einschl. 7 Jahren müssen Gehwege oder dürfen bauliche Radwege nutzen
- Kinder von 8 bis einschl. 9 Jahren dürfen noch Gehwege nutzen
- Eine Begleitperson ab 16 Jahren darf auch Gehwege nutzen

Eine Nutzung von Radwegen oder der Straße darf somit frühestens ab acht Jahren erfolgen, also ungefähr ab dem dritten Schuljahr. Ab 10 Jahren müssen Kinder Radwege oder die Straße nutzen, was für einen Teil der Grundschulkinder der vierten Klasse zutrifft.

Die drei Grundschulen in Eilendorf befinden sich alle nördlich der Von-Coels-Straße. Dies führt u.a. dazu, dass aus einigen Teilbereichen längere Wege bis zur nächstgelegenen Grundschule zurückgelegt werden müssen, zudem ist eine Querung der Von-Coels-Straße für viele Schülerinnen und Schüler nicht zu verhindern (vgl. 1.1.1 Erreichbarkeit von Grundschulen).

### Maßnahmenbeschreibung

Der Schwerpunkt liegt auf der Gehwegeinfrastruktur unter der Berücksichtigung einer Mitnutzung von Radfahrenden. Fußgänger\*innen und v.a. Kinder gehören zu den schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Im direkten Umfeld der Schulen sollen daher keine Kompromisse zu Lasten des Fußverkehrs eingegangen werden. In Hinblick auf die Infrastruktur im Umfeld der Grundschulen steht die Gestaltung von Straßen, Wegen und sonstigen Verkehrsanlagen im Vordergrund. Dabei geht es vor allem um:

- Dimensionierung von Fuß- und Radwegen
- Querungsmöglichkeiten
- Sichtbeziehungen
- verkehrsrechtliche Anordnungen
- Halt- und Parkverbote

Neben der Straßeninfrastruktur stellen Radabstellanlagen (inkl. Rollerabstellplätzen) einen sehr wichtigen Baustein im Hinblick auf die Schülermobilität dar.

### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Schaffung einer hochwertigen, attraktiven, komfortablen und sicheren Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld von Schulen
- Schaffung der Voraussetzungen für eine eigenständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern
- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split (Schulwege)
- Einschränkung von Elterntaxis im Umfeld der Schulen; Einrichtung von Elternhaltestellen (K+R), sofern zwingend notwendig

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Konkurrenzen mit dem Kfz-Verkehr, sofern die Fahrbahn- bzw. Straßenraumbreite nicht ausreicht

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
		Stadt Aachen	



Nr.	Steckbrief	Maßnahme	Verortung
121	KJ 1-1	Schulstraße	Birkstraße
122	KJ 1-2	Schulstraße	Kaiserstraße
123	KJ 1-3	Fahrrad-/Rollerabstellplätze	Grundschulen
124	KJ 1-4	fehlende Querungsstelle (Schulumfeld)	Schulstraße
125	KJ 1-5	Ergänzung Querungshilfe (Schulumfeld)	Brühlstraße (Höhe Grundschule)
126	KJ 1-6	Straßengestaltung	Brühlstraße, Severinstraße
127	KJ 1-7	Elternhaltestellen	Umfeld der Grundschulen
128	KJ 1-8	Ergänzung Querungshilfe	Nirmer Straße (Höhe Urbahnstraße)

Tabelle 30: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Umfeld von Grundschulen“



Abbildung 126: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Umfeld von Grundschulen“

## 4.3.9 | Mobilitätsmanagement

<b>MM1</b> <b>Mobilitätsmanagement</b> 	
<b>Maßnahmenbündel</b>	Ausbau Mobilitätsmanagement
<b>Räumlicher Bezug</b>	Gesamter Stadtbezirk/Gesamtstadt
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>	   Bürger/innen    Stakeholder    Online-Karte
<b>Ist-Situation/ Problemstellung</b>	

Auf Ebene der Gesamtstadt gibt es zum Mobilitätsmanagement bereits verschiedene Beratungsangebote (Fachbereich 68/320) und Ansätze. Hierzu zählen vor allem das betriebliche Mobilitätsmanagement (clever mobil), das schulische Mobilitätsmanagement (u.a. Schulwegepläne und verschiedene Mobilitätsprojekte an Grundschulen). Aber auch das Wohnstandortbezogene Mobilitätsmanagement sowie anlassbezogene Mobilitätsmanagementmaßnahmen (z.B. bei Veranstaltungen) finden bereits Anwendung. Mobilitätsmanagement ist ein flexibler Ansatz, der dynamisch verlaufenden Entwicklungen unterliegt und in verschiedenen Situationen zum Einsatz kommen kann. Dies bedeutet auch, dass es nicht den „einen richtigen Ansatz/ Weg“ gibt, sondern immer die Situation vor Ort analysiert werden muss und die Maßnahmen zielgruppen- und ortsspezifisch zugeschnitten werden müssen. Grundsätzlich eignen sich Umbruchsituationen (z.B. Umzug, Schulwechsel, Nachwuchs) als Anlass für Mobilitätsmanagement, da in diesen Situationen bestehende Routinen und Verhaltensmuster aufgebrochen und verändert werden können.

**Maßnahmenbeschreibung**

Die Beeinflussung des Verkehrsgeschehens durch Managementsysteme soll dazu beitragen die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren.

*„Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.“<sup>11</sup>*

<sup>11</sup> (Konsortium MOMENTUM und MOSAIC, 2020)



Mobilitätsmanagement (MM) setzt bereits vor der Entstehung des Verkehrs an und bietet den Verkehrsteilnehmer/innen durch Information, Beratung und Motivation Optionen für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens.

Mit diesem Ansatz sollen Alternativen zum eigenen Pkw, wie der öffentliche Verkehr, das Radfahren und das Zufußgehen, gestärkt werden. Darüber hinaus tragen auch Carsharing und Fahrgemeinschaften auf unterschiedliche Weise zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens bei. Insgesamt wird der Personenverkehr dadurch effizienter, umwelt- und sozialverträglicher, also nachhaltiger.

Mögliche Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements sind:

#### **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

- Umsetzung von betriebsspezifischen Mobilitätskonzepten mit der Zielsetzung einer nachhaltigen, umweltverträglichen betrieblichen Mobilität und Transportrationalisierung. Darüber hinaus kann es zur Lösung konkreter Verkehrsprobleme am Standort beitragen bzw. im Voraus versuchen diese zu verhindern.
- Die Betriebe im Gewerbegebiet Eilendorf bieten sich insb. aufgrund ihrer Größe (Anzahl Mitarbeitende) und ihrer Lage am Vennbahnweg für BMM an. Bei den Radverkehrsanlagen innerhalb des Gewerbegebiets besteht hingegen Handlungsbedarf.
- Betriebe, die noch nicht am Programm „clever mobil“ teilnehmen, sollten aktiv zu einer Teilnahme angeregt werden, auch im Sinne der Mitarbeitendengesundheit und -zufriedenheit.
- Auf den privaten Unternehmensgeländen sind eine Vielzahl von Parkplätzen vorhanden. Für Fahrgemeinschaften könnten Anreize durch „Premium-Parkplätze“ in direkter Nähe zum Gebäude geschaffen werden.
- Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen für alle Fahrradtypen sowie von Reparatursäulen sollte auf privaten Flächen verstärkt werden.

#### **Schulisches Mobilitätsmanagement**

- Das SMM soll Kinder und Jugendliche auf eine intelligente und verantwortliche Verkehrsmittelwahl vorbereiten und den „hausgemachten“ Pkw-Verkehr von Eltern und Lehrer\*innen zur Schule eindämmen. Grundschüler\*innen sollten zudem auf den Schulwechsel (weiterführende Schule) vorbereitet werden, um diese Wege eigenständig mit dem Fahrrad oder ÖPNV zurücklegen zu können.
- Maßnahmenvorschläge für das Umfeld der Grundschulen in Eilendorf sind in Handlungsfeld Kinder-/Jugendgerechte Infrastruktur berücksichtigt (Maßnahmen 121 - 128)

#### **Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement**

- Das WMM beschäftigt sich mit der Verknüpfung der Themenfelder „Wohnen“ und „Mobilität“. Das Ziel ist es, den Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln am Wohnstandort zu erleichtern und durch die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote, Wahlfreiheit in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort zu schaffen.
- Mobilitätskonzepte sollten bei Neubauvorhaben frühzeitig entwickelt werden, zudem sollten bei größeren Neubauvorhaben Sharing-Angebote etabliert werden

- Dies ist u.a. beim Neubauvorhaben "Auf Trimpersfeld" zu berücksichtigen, da sich die Routinen in Mobilitätsverhalten mit den neuen räumlichen Gegebenheiten bei Umzügen verändern können.

### Maßnahmenziele (Oberziele)

Das Mobilitätsmanagement verfolgt alle definierten Oberziele.

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Im Bereich des Mobilitätsmanagements besteht eine Vielzahl an Synergien, die genutzt werden können, um die Mobilität im Ganzen umweltfreundlich, zukunftsorientiert und nutzerfreundlich zu gestalten. Die Optimierung der Mobilität eines jeden Einzelnen trägt zur Verbesserung des Gesamtsystems bei. Dies bedeutet, dass Alle von den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements profitieren.

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
		Stadt Aachen	alle Maßnahmenbündel



#### 4.3.10 | Aktionen, Kampagnen, Kommunikation

<b>AK1</b> Aktionen, Kampagnen, Kommunikation	
<b>Maßnahmenbündel</b>	Aktionen, Kampagnen, Kommunikation
<b>Räumlicher Bezug</b>	Gesamter Stadtbezirk
<b>Nennung im Rahmen der Beteiligung</b>	 Bürger/innen      Stakeholder      Online-Karte
<b>Ist-Situation/ Problemstellung</b>	

Im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und der Einleitung einer Mobilitäts-/Verkehrswende spielen Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation eine wichtige Rolle.

Umfassende Informationen zur Mobilität und dem Verkehr in der Stadt Aachen finden sich auf der Homepage der Stadt (u.a. Mobilitätsdashboard). Zudem wird die Mobilitätswende in der Stadt Aachen durch die Kampagne „aachenbewegt“ begleitet.

Über die App aachen.move können Wege im Umweltverbund aufgezeichnet werden, die zurückgelegten Wegestrecken werden in eingespartes CO<sub>2</sub> umgerechnet. Das eingesparte CO<sub>2</sub> kann anschließend gegen Prämien eingetauscht werden.

Auch auf der Unterseite des Stadtbezirks Eilendorf werden unter dem Punkt Stadtentwicklung verschiedene Informationen zur Nahmobilität und Mobilitätsangeboten speziell für den Stadtbezirk dargestellt.

#### Maßnahmenbeschreibung

Eine gezielte Kommunikationsstrategie stellt ein Zusammenspiel zwischen reiner Information (z.B. Umsetzungsstand), sachlicher Wissensvermittlung sowie emotionaler Überzeugung dar. Die Bürgerinnen und Bürger sollen auf der einen Seite sachlich über Projektergebnisse und Umsetzungsstände sowie verkehrsrelevante Themen informiert werden. Auf der anderen Seite geht es aber auch darum die Bürgerinnen und Bürger auf einer emotionalen Schiene für die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote zu motivieren. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dazu beitragen, eine möglichst hohe Akzeptanz für das Thema „umweltfreundliche Mobilität“ hervorzurufen und basiert auf einem Zusammenspiel von Information, Mitwirkung, Werbung und Bindung.

Wer die Mobilitätswende erfolgreich gestalten will, muss vor allem die Menschen Schritt für Schritt mitnehmen und für das Thema zu begeistern. Denn kontinuierliche Kommunikation ist der Schlüssel, um Veränderungsprozesse erfolgreich voranzutreiben, mit Bürgern in den Dialog zu treten und die Mobilitätswende im öffentlichen Raum positiv erlebbar zu machen. Die Wirksamkeit effektiver Kommunikation wird dabei oft

unterschätzt. Es geht aber auch darum für ein gemeinschaftliches Miteinander im Straßenverkehr zu werben (z.B. Kampagne Fahrrad in Aachen).

Die Sichtbarkeit der vorhandenen gesamtstädtischen Aktionen und Kampagnen sollten in den Stadtbezirken verstärkt werden. Verschiedene Aktionen, z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche oder der Parking Day, konzentrieren sich aktuell auf den Stadtbezirk Aachen-Mitte. Eine Ausweitung der Aktionen in die Stadtbezirke spricht neue Zielgruppen an und kann die Mobilitätswende vor Ort fördern. Dieser Ansatz verfolgt bereits die App aachen.move. Anhand der berechneten Einsparung von CO<sub>2</sub> (im Umweltverbund im Vergleich zu Kfz-Fahrten) wird eine Rangliste erstellt, u.a. mit der Unterscheidung nach dem Wohnort. Hier können alle Aachener Stadtbezirke (und Nachbarstädte) gegeneinander antreten, um die größte Menge CO<sub>2</sub> einzusparen.

Die Art und Weise der Kommunikation, die Form ihrer Gestaltung, die Auswahl von Formaten, der Duktus und die Haltung sind entscheidend für den Erfolg. Denn erst wenn Ideen und Maßnahmen die Bürger\*innen auch erreichen, kann der Stadtbezirk Eilendorf eine dauerhafte Veränderung des Mobilitätverhaltens bewirken. Gerade bei einem sensiblen Thema wie der Mobilitätswende, bei dem unterschiedliche Interessen zu verhandeln sind und über Jahrzehnte eingeschliffene Muster in Frage gestellt werden, spielt eine zielgerichtete Kommunikation eine wichtige Rolle. Hierzu bedarf es einer Kommunikationsstrategie, in der ein positives Narrativ entwickelt wird.

### Maßnahmenziele (Oberziele)

- Respekt und Rücksichtnahme im Straßenverkehr (8.1)

### Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Die beschriebenen Aktionen und Kampagnen können mit etwaigen Stadtteilstesten oder ähnlichen Aktivitäten kombiniert werden. Die Bewerbung von nachhaltigen Mobilitätsthemen sollte nicht solitär betrachtet werden, sondern in andere Vorhaben integriert werden.

Priorität	Umsetzungsstand	Umsetzungshorizont	Personeller Aufwand
Kosten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
		Stadt Aachen	alle Maßnahmenbündel

#### 4.4 | Handlungsfeld Von-Coels-Straße

Die Von-Coels-Straße wird aufgrund ihrer wichtigen verkehrlichen (Verbindungs-)Funktion (Landesstraße) und den vorliegenden Defiziten in diesem Handlungsfeld detaillierter betrachtet. Die Von-Coels-Straße verläuft in West-Ost Richtung durch den Stadtbezirk und teilt diese u.a. aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in zwei Teilbereiche.

Insgesamt weist die Von-Coels-Straße eine Streckenlänge von 3,5 Kilometern auf, davon liegen ca. 0,5 Kilometer außerorts. Die Baulast liegt innerorts bei der Stadt Aachen, der Bereich außerorts befindet sich in der Baulast des Landesbetriebes Straßenbau NRW.



Abbildung 127: Einteilung der Von-Coels-Straße in 7 Abschnitte (Ost-West)

Für eine detailliertere Betrachtung wurde die Von-Coels-Straße in sieben Planungsabschnitte unterteilt. Die Abschnitte umfassen jeweils Bereiche mit ähnlichen Gegebenheiten (z.B. Ortslage, Querschnitte, angrenzende Nutzungen).

Die Von-Coels-Straße ist in den dargestellten Abschnitten an allen Knoten und Einmündungen als Vorfahrtsstraße bevorrechtigt (VZ 306). Die einzige Ausnahme bildet der Aachener Außenring (Madrider Ring, Berlinger Ring), dort ist die Von-Coels-Straße wartepflichtig.

### Abschnitt 1

Der erste Abschnitt liegt außerhalb der geschlossenen Ortschaft und erstreckt sich von der Stadtgrenze (zwischen der Stadt Aachen und Stolberg) im Osten bis zur Ortseingangstafel von Eilendorf. Die Fahrbahnbreite liegt in diesem Abschnitt bei 6,50 Metern, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Auf der südlichen Straßenseite befindet sich ein Gehweg (1,40 Meter), der für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist. Auf der Nordseite liegt weder ein Gehweg noch eine Radverkehrsanlage vor.



Abbildung 128: Von-Coels-Straße Richtung Stolberg



Abbildung 129: Von-Coels-Straße Richtung  
Ortseingang Eilendorf

Im Bestand zeigen sich Mängel hinsichtlich der Führung des Fuß- und Radverkehrs. Die Dimensionierung des Gehwegs (Rad frei) führt bei Begegnungsverkehren im Rad- und Fußverkehr zu erheblichen Konflikten. Die Führung des Radverkehrs sollte im Zuge der Radschnellverbindung nach Stolberg (über Deltourserb) und der Ertüchtigung des Waldweges nördlich der Von-Coels-Straße (Radhauptnetz) verbessert werden. Die Verbreiterung des Gehweges ist zu prüfen.

## Abschnitt 2

Der zweite Abschnitt erstreckt sich vom Ortseingang bis kurz vor den Knotenpunkt Von-Coels-Straße/Freunder Straße/Gringelsbach. Der Straßenraum ist in diesem Bereich in zwei straßenbegleitende Gehwege sowie zwei Einrichtungsfahrbahnen unterteilt. Die Fahrbahnen werden durch eine begrünte Mittelinsel voneinander getrennt. Im Bereich von Einmündungen und Knoten wird diese Fläche als Aufstellfläche/ Abbiegestreifen genutzt. An beiden Fahrbahnrändern sind Parkstände markiert. Die Gehwege werden durch einen Grünstreifen mit Baumbestand von der Fahrbahn bzw. dem ruhenden Verkehr getrennt. Der südliche Gehweg ist, mit Ausnahme der Brücke über die A44, in beide Fahrrichtungen für den Radverkehr freigegeben. Alternativ wird der Radverkehr in diesem Abschnitt bei Tempo 50 im Mischverkehr geführt.

Fußgänger können die Fahrbahn in diesem Abschnitt (ca. 750 Meter) an drei Querungsstellen queren. Diese befinden sich im Umfeld der beiden Bushaltestellen Bayerhaus und Rheingold. Das Halten der Busse am Fahrbahnrand (Haltestelle Rheingold) führt bei Überholmanövern durch den Kfz-Verkehr zu Konfliktsituationen (u.a. Überfahren von Abbiegestreifen).



Durch die Trennung der Fahrbahn und den damit verbundenen Fahrstreifenbreiten können Radfahrende auf der Fahrbahn nicht mit dem vorgeschriebenen Überholabstand überholt werden.



Abbildung 130: Von-Coels-Straße Höhe Hausnummer 444

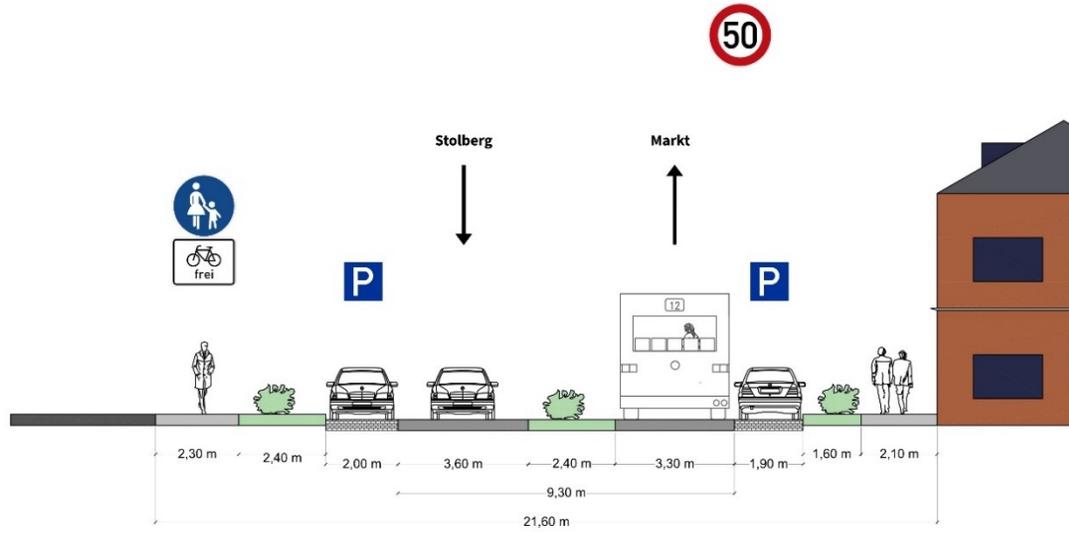


Abbildung 131: Von-Coels-Straße Höhe Hausnummer 352

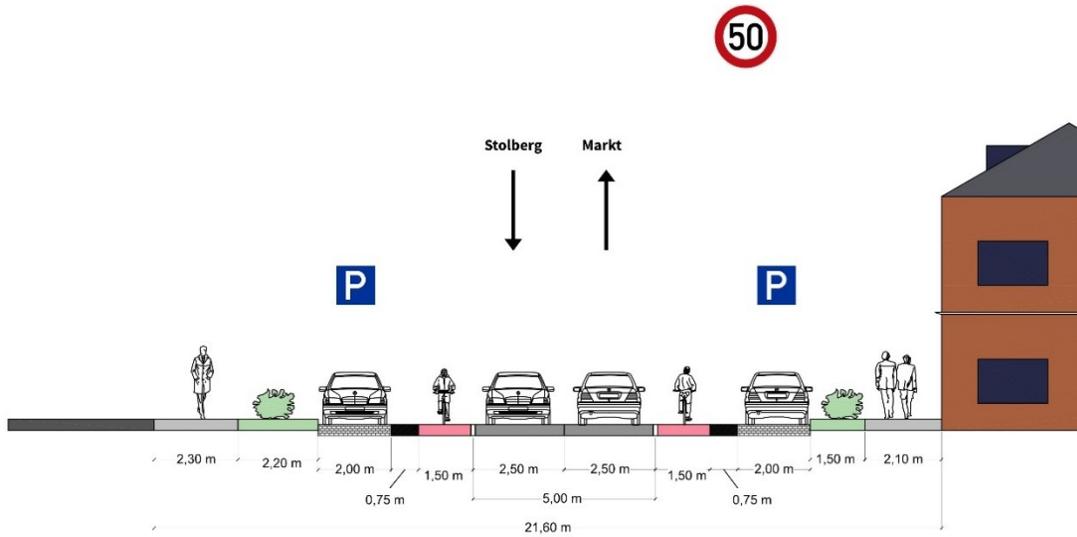
Für den Abschnitt zwei wurden zwei Planungsquerschnitte angefertigt. Diese befinden sich auf Höhe der Hausnummern 412 und 445. Aufgrund des Baumbestandes in den straßenbegleitenden Grünstreifen wurden die Seitenräume (Grünstreifen und Gehwege) in den Planungen wie im Bestand beibehalten. Handlungsbedarf zeigt sich in diesem Abschnitt für den Radverkehr.

## Von-Coels-Straße 445

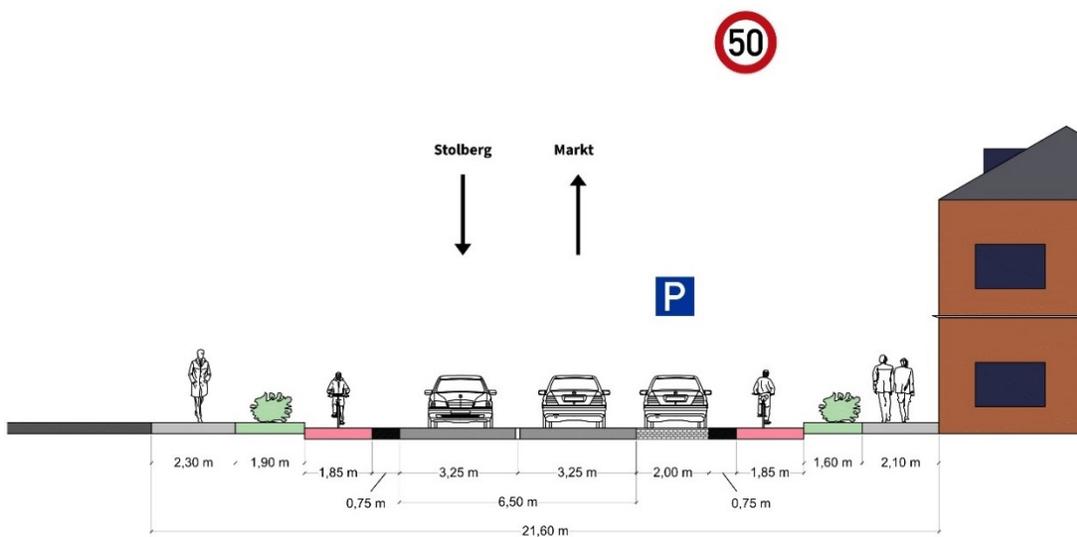
### Bestand



### Planung - V1

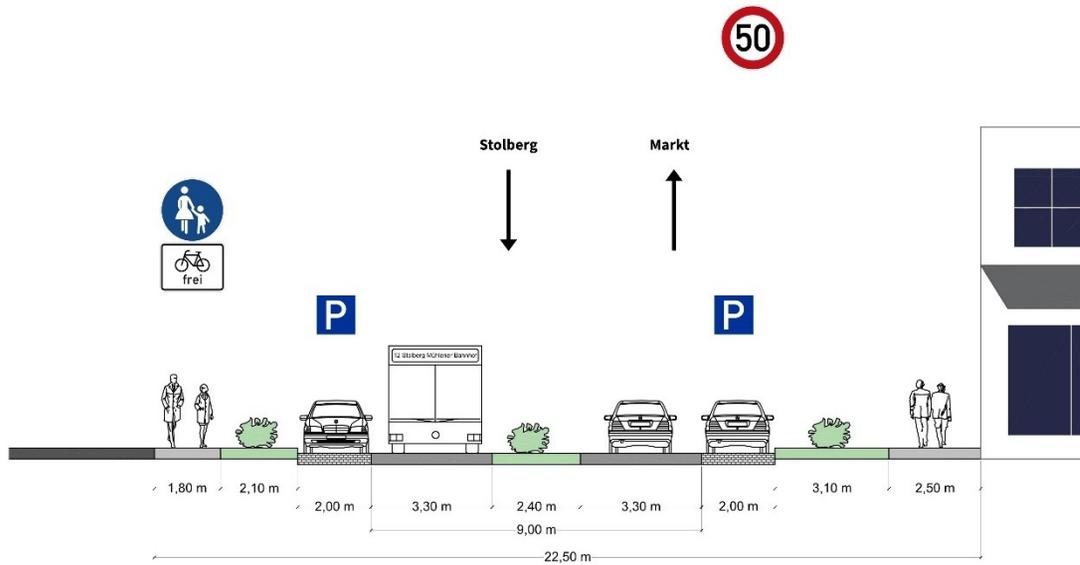


### Planung - V2

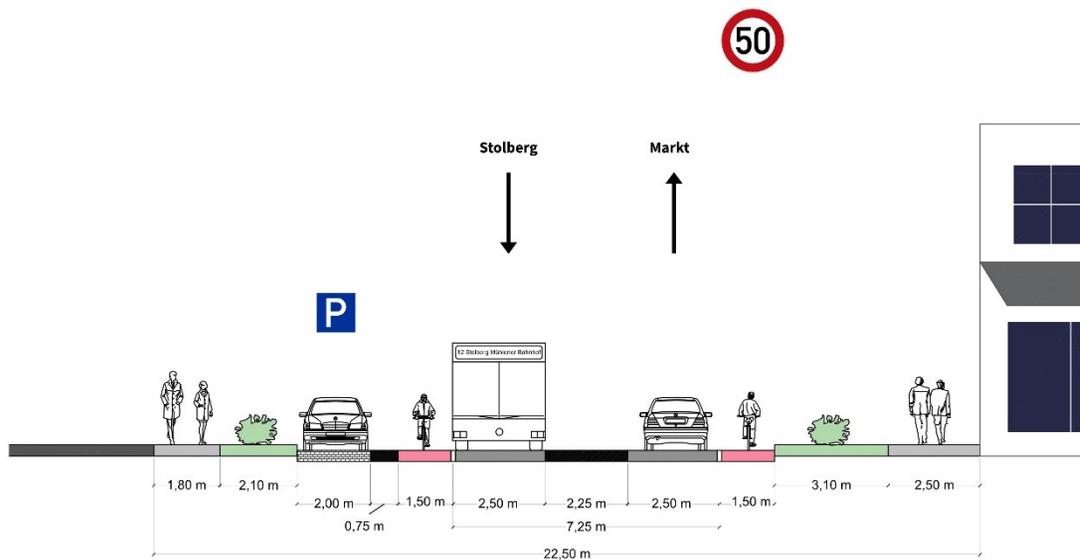


## Von-Coels-Straße 412

### Bestand



### Planung



### Knotenpunkte

Am Bayerhaus:

- Neugestaltung des Ortseingangsbereichs (Querungshilfe Fußverkehr, Überleitung Radverkehr, Reduktion der Kfz-Fahrtgeschwindigkeit vor Kurve)
- Durchfahrtsverbot für die Straße am Bayerhaus (Anlieger ausgenommen) / Unterbindung der Durchfahrt mit einem „Modalen Filter“ prüfen

Schubertstraße:

- Sichteinschränkungen durch ruhenden Kfz-Verkehr → Sichtfelder freihalten
- zwei Unfälle aufgrund nicht Beachten der Vorfahrt

Cockerillpark:

- Sichteinschränkungen durch ruhenden Kfz-Verkehr → Sichtfeld freihalten

Deltourserb:

- Fehlende Furtmarkierung/-einfärbung für den Radverkehr (Gehweg Rad frei)

Franz-Pauly-Straße:

- Parken im Knotenpunktbereich → Knotenpunkt freihalten

### Abschnitt 3

Der dritte Abschnitt erstreckt sich vom Knotenpunkt Von-Coels-Straße/Freunder Straße/Gringelsbach bis zur Einmündung Nirmer Straße. Der Straßenraum ist in diesem Abschnitt in zwei straßenbegleitende Gehwege sowie zwei Einrichtungsfahrbahnen unterteilt. Die Fahrbahnen werden durch eine begrünte Mittelinsel voneinander getrennt. Im Bereich von Einmündungen und Knoten wird diese Flächen für Aufstellflächen/Abbiegestreifen genutzt. Am südlichen Fahrbahnrand kann fast auf dem gesamten Abschnitt am Fahrbahnrand geparkt werden, auf der nördlichen Seite befinden sich im Abschnitt Gringelsbach – Apolloniaweg Parkstände im Seitenraum. Der Radverkehr wird beidseitig auf Schutzstreifen geführt.

Fußgänger können die Fahrbahn in diesem Abschnitt (ca. 500 Meter) an fünf Querungsstellen queren. An den Knotenpunkten Freunder Straße und Nirmer Straße befinden sich Fußgängerfurten an den Lichtsignalanlagen. An den übrigen drei Querungsstellen können Mittelinseln zur Erleichterung der Querung genutzt werden.



Abbildung 132: Von-Coels-Straße Höhe Apolloniaweg  
Blickrichtung Freunder Straße

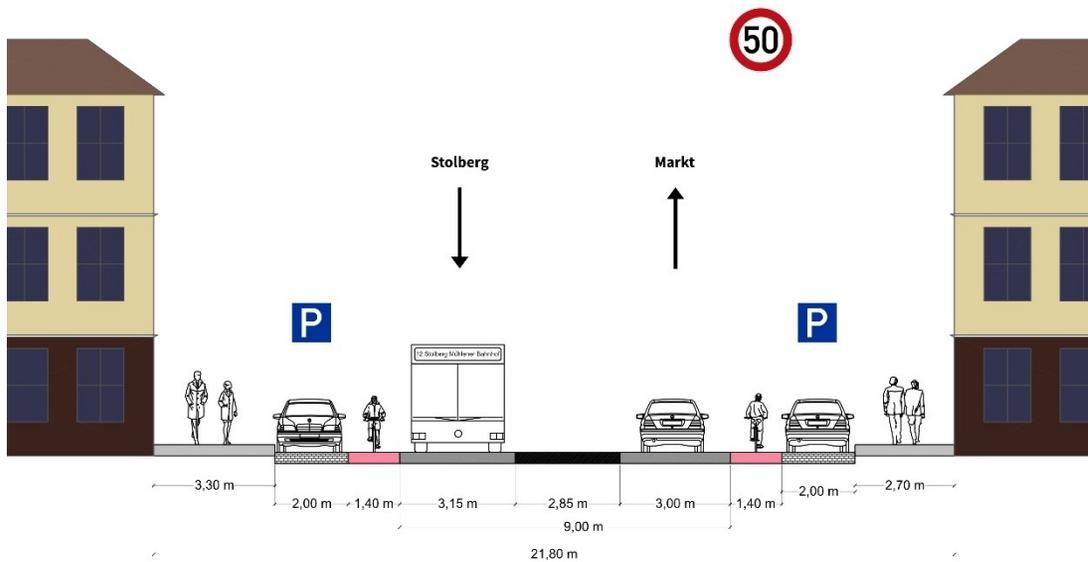


Abbildung 133: Von-Coels-Straße Höhe Apolloniaweg  
Blickrichtung Eilendorf Markt

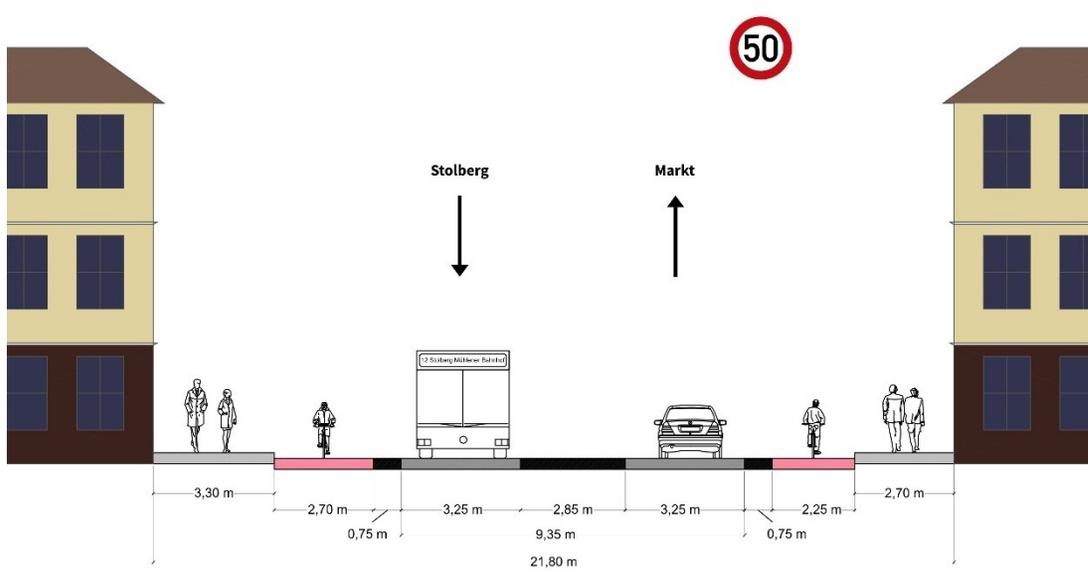
Im diesem Abschnitt wird 2024 eine Baumaßnahme im Zuge von Kanalarbeiten umgesetzt.

## Von-Coels-Straße 312

### Bestand

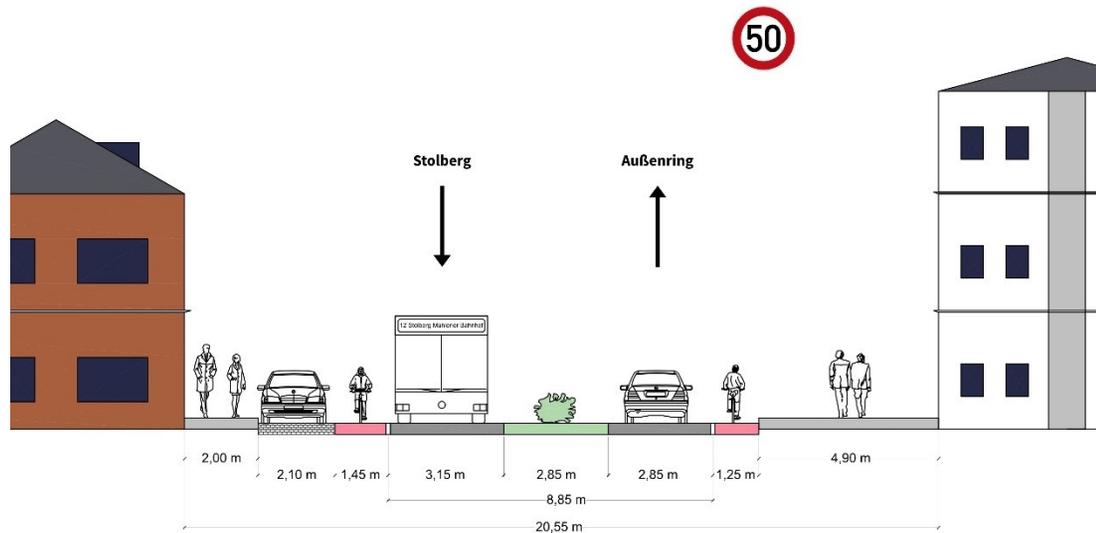


### Planung

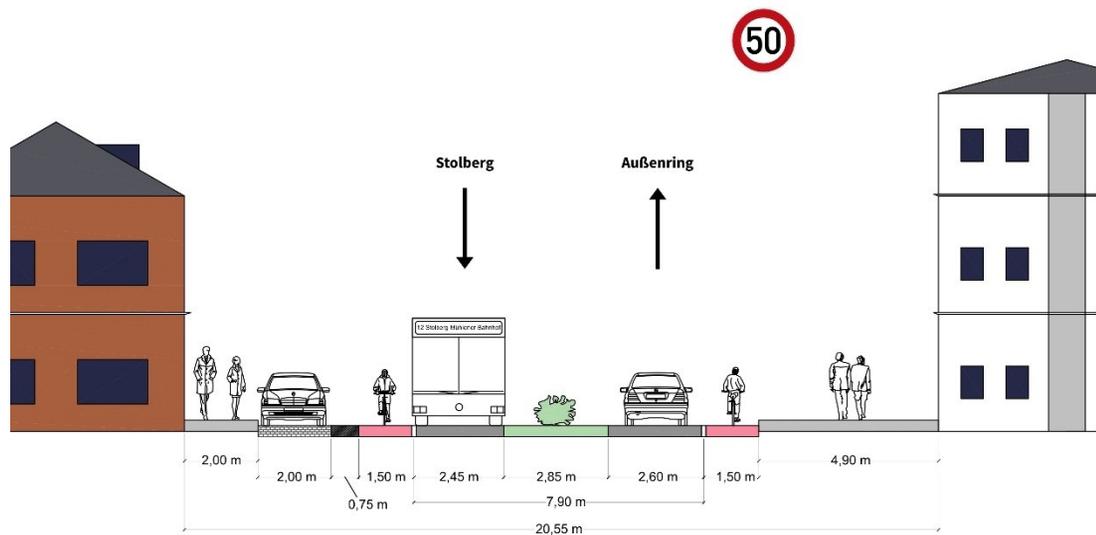


## Von-Coels-Straße 300

### Bestand



### Planung



### Knotenpunkte

Die Knotenpunkte an der Freunder Straße und Nirmer Straße werden mit einer Lichtsignalanlage gesteuert.

Freunder Straße/ Gringelsbach:

- Ein Unfall mit Todesfolge (Einbiegen/Kreuzen) aufgrund „Nichtbeachten des Lichtsignals“
- Keine Furt für Fußgänger im nördlichen Teil des Knotenpunkts (Richtung Markt)

Bruchstraße/ Apolloniaweg:

- Ein Unfall durch Fehler beim Abbiegen

#### Heckstraße:

- Sechs Unfälle, davon jeweils zwei Einbiegen/Kreuzen und Abbiege- Unfälle → Unfallhäufungsstelle
- Verschiedene Gefahrenpunkte im Knotenpunkt (u.a. Sichtbeziehung, Sicherung Radverkehr)
- Bestehende Planungen zur Beseitigung des Unfallschwerpunkts → Lichtsignalanlage

#### Nirmer Straße:

- Drei Abbiegeunfälle, davon zwei unter Beteiligung von Fußgängern (Fehler beim Abbiegen und falsches Verhalten gegenüber Fußgängern)
- Kleine Aufstellbereiche für Fußgänger an der LSA

### Abschnitt 4

Der Abschnitt 4 beginnt hinter dem Knotenpunkt „Nirmer Straße“ und endet am Knotenpunkt Steinstraße/Lindenstraße. In diesem Abschnitt der Von-Coels-Straße liegt eine Häufung von Nahversorgungseinrichtungen und weiteren Dienstleistern vor. Das Parken am Fahrbahnrand oder im Seitenraum ist auf diesem Abschnitt teilweise einseitig oder beidseitig möglich. Der Radverkehr wird beidseitig auf Schutzstreifen geführt.

Fußgänger können die Fahrbahn in diesem Abschnitt (ca. 380 Meter) an zwei Querungsstellen queren. Auf Höhe der Hausnummer 214 befindet sich eine Mittelinsel zur Querung der Von-Coels-Straße im Bereich des REWE/DM. Am Knotenpunkt Steinstraße/ Lindenstraße kann die Fahrbahn an einer Lichtsignalanlage gequert werden.



Abbildung 134: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 222  
Blickrichtung Außenring

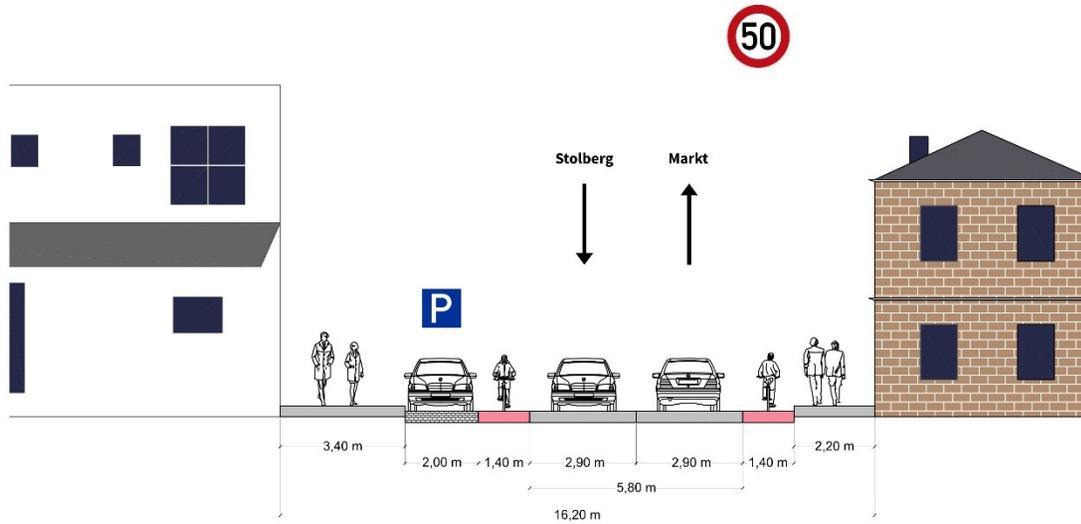


Abbildung 135: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 198  
Blickrichtung Außenring

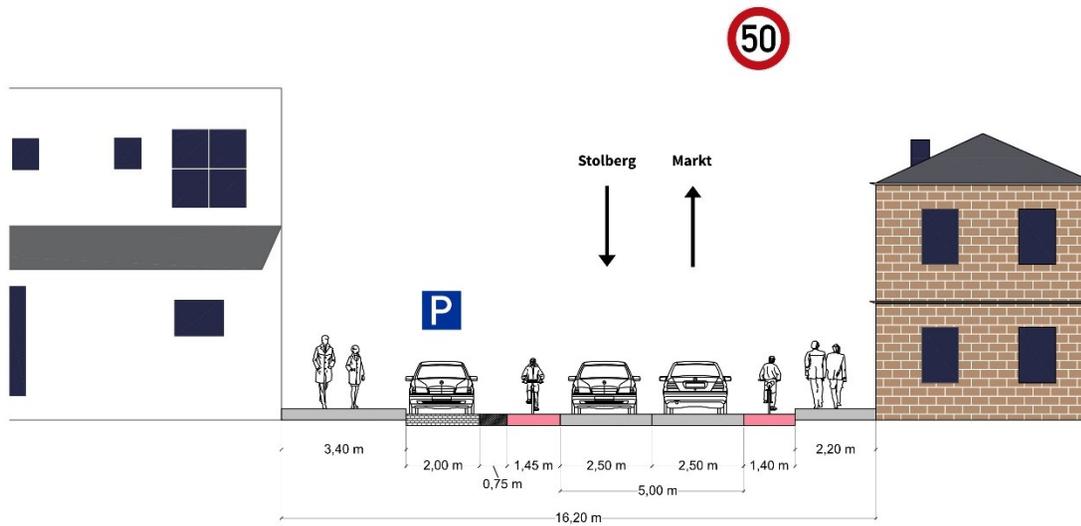
Für den Abschnitt wurden zwei Planungsquerschnitte angefertigt. Diese befinden sich auf Höhe der Hausnummern 190 und 222. Handlungsbedarf zeigt sich in diesem Abschnitt für den Radverkehr aufgrund fehlender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr. Zudem wurde die Querungssituation im Beteiligungsverfahren in diesem Abschnitt (u.a. auf Höhe der Johannisstraße) bemängelt.

## Von-Coels-Straße 222

### Bestand

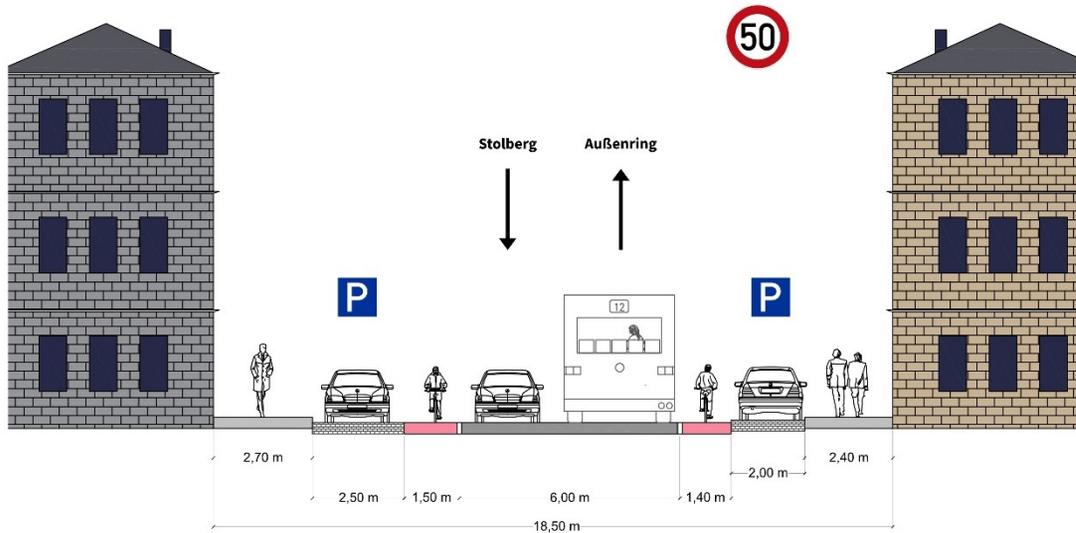


### Planung

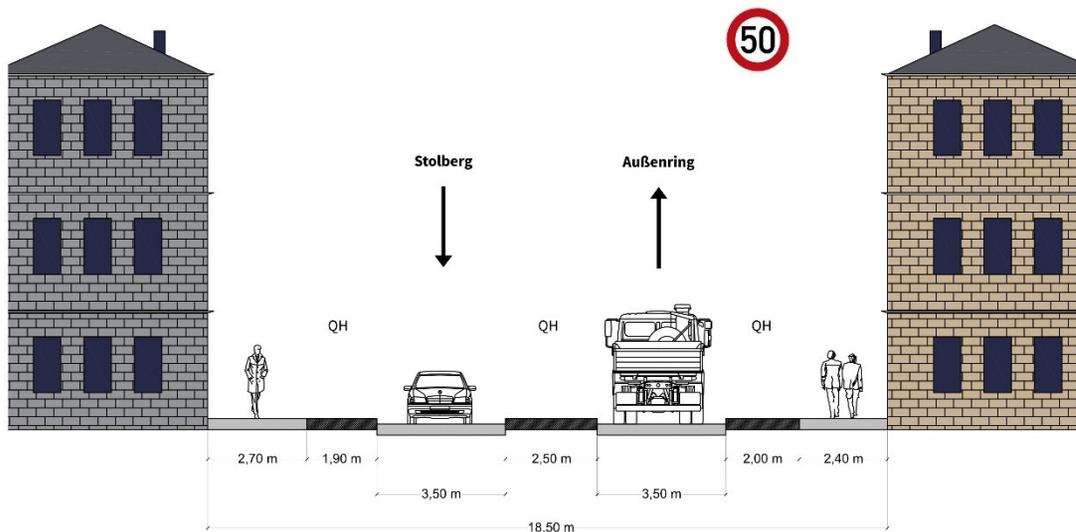


## Von-Coels-Straße 190

### Bestand



### Planung



### Knotenpunkte

Schilderstraße:

- -

Zufahrt REWE/ DM:

- Fünf Unfälle, davon drei zwischen dem Kfz- und Fußverkehr (Überschreiten-Unfälle). Zudem ein Abbiegeunfall zwischen zwei Kfz.

Brander Straße:

- Konflikte beim Einbiegen von (Gelenk-)Bussen durch widerrechtlich abgestellte Kfz und Überfahrt des Gehweges
- Unfallanalyse: fünf Unfälle, davon drei Unfälle beim Einbiegen-/Kreuzen. An allen Unfällen waren Kfz beteiligt, bei zwei Unfällen zusätzlich Radfahrer

Steinstraße/Lindenstraße:

- Freie Rechtsabbiegestreifen = zusätzliche Furt für den Fuß- und Radverkehr → Konflikte + Zeitverluste; der Rückbau des „freien Rechtsabbiegers“ wird empfohlen
- Kleine Aufstellbereiche für Fußgänger an der LSA
- Prüfung einer „Rundum-Grün“-Schaltung für Fußgänger
- Zwei Abbiegeunfälle zwischen dem Kfz-Verkehr und Fußverkehr

### Abschnitt 5

Abschnitt fünf beginnt hinter dem Knotenpunkt Steinstraße/Lindenstraße und endet vor dem Knoten Severinstraße/Forster Straße. Das Parken am Fahrbahnrand oder im Seitenraum ist auf diesem Abschnitt in den meisten Bereichen mindestens einseitig möglich. Der Radverkehr wird beidseitig auf Schutzstreifen geführt.

Fußgänger können die Fahrbahn in diesem Abschnitt (ca. 750 Meter) nur an der Bedarfsampel Höhe Kleebachstraße/Marienstraße gesichert queren.

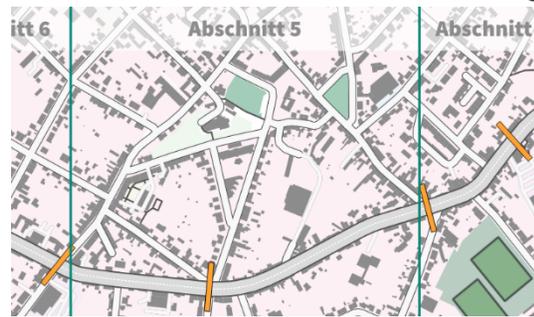


Abbildung 136: Von-Coels-Straße Höhe Bushaltestelle Kirchfeld Blickrichtung Eilendorf Markt

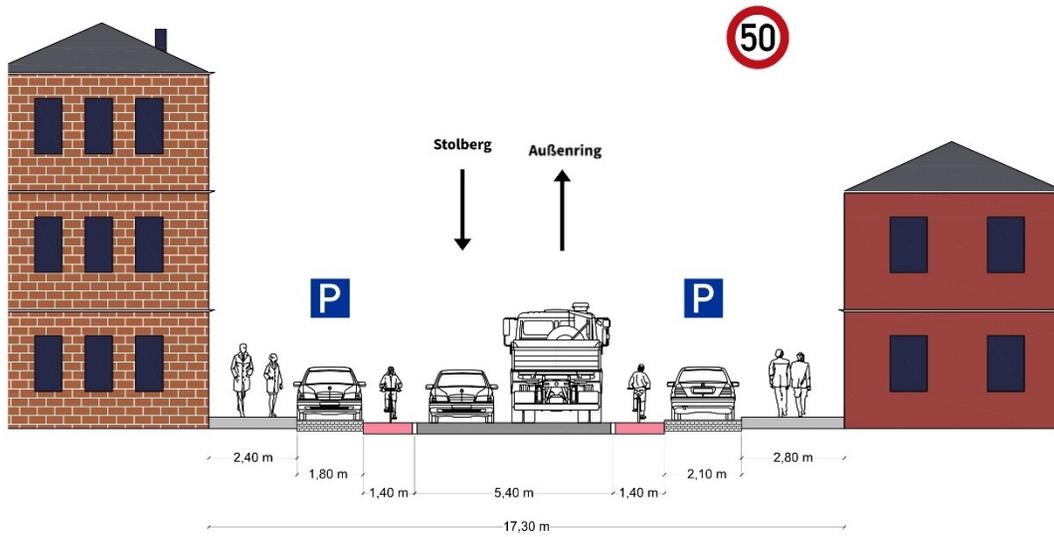


Abbildung 137: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 70 Blickrichtung Eilendorf Markt

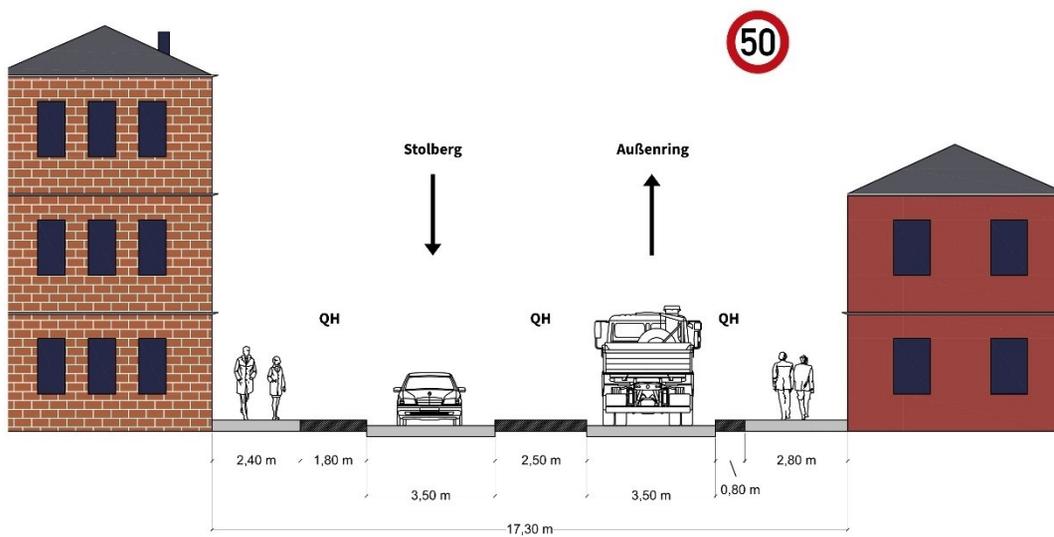
Für den Abschnitt wurde ein Planungsquerschnitt auf Höhe der Hausnummern 70 und 142 angefertigt. Handlungsbedarfe zeigt sich in diesem Abschnitt für den Radverkehr aufgrund fehlender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr. Zudem fehlen in diesem Abschnitt Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr.

### Von-Coels-Straße 142

#### Bestand

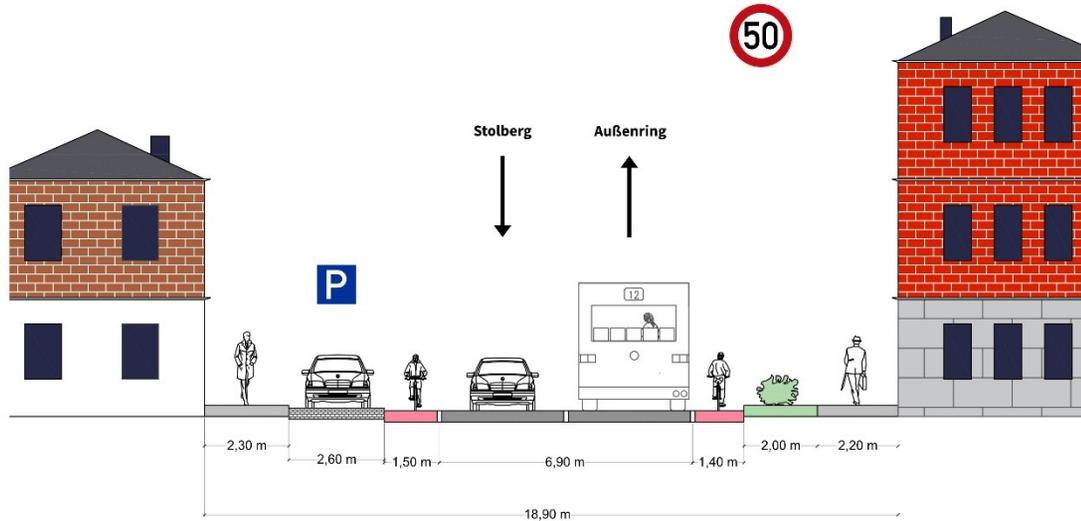


#### Planung

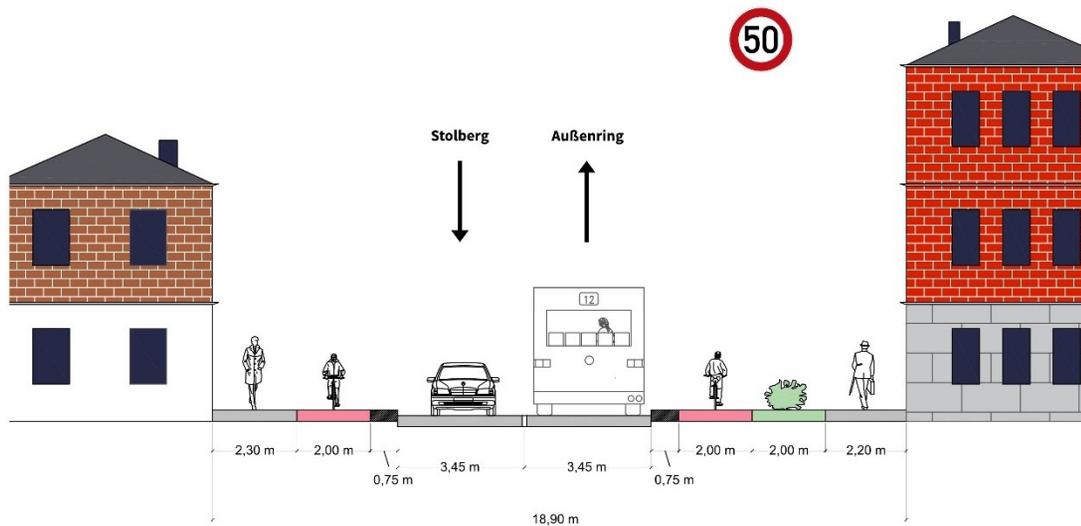


## Von-Coels-Straße 70

### Bestand



### Planung



### Knotenpunkte

#### Haarhofstraße:

- Sichtbehinderungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr

#### Kleebachstraße/Marienstraße:

- Keine Unfälle

#### Halfenstraße:

- Drei Unfälle beim Abbiegen sowie Einbiegen/Kreuzen aufgrund vom Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung

## Abschnitt 6

Abschnitt 6 beginnt am Knoten Severinstraße/Forster Straße und endet vor dem Knotenpunkt Josefstraße/Zehnthofweg. Das Parken am Fahrbahnrand oder im Seitenraum ist auf diesem Abschnitt ein- oder beidseitig möglich. Der Radverkehr wird beidseitig auf Schutzstreifen geführt.

Fußgänger können die Fahrbahn in diesem Abschnitt (ca. 330 Meter) nur am Knotenpunkt Severinstraße/Forster Straße an einer Lichtsignalanlage queren.

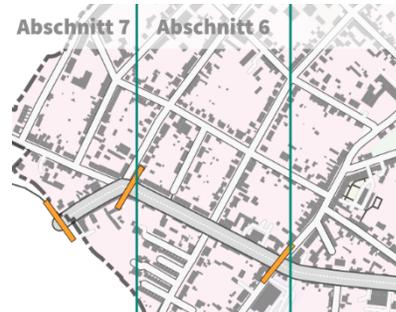


Abbildung 138: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 54  
Blickrichtung Außenring

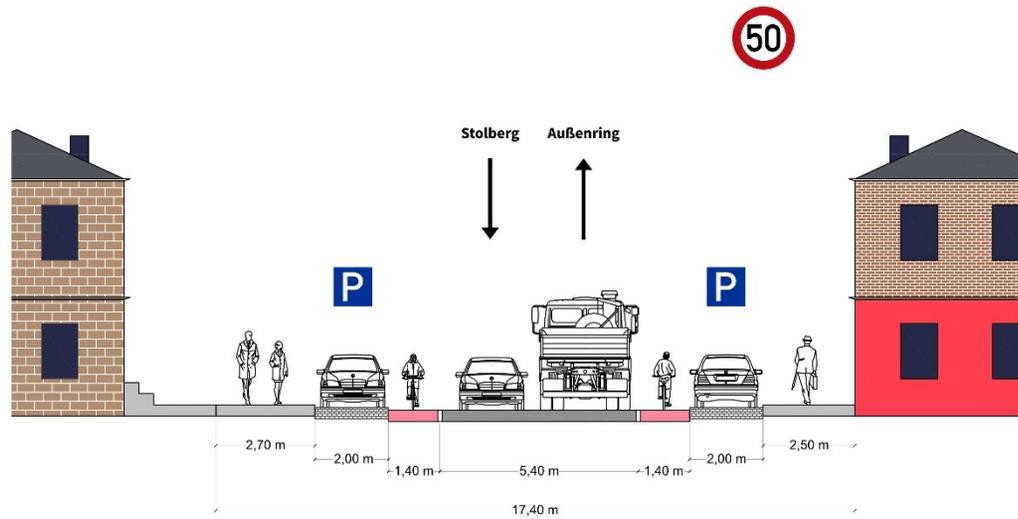


Abbildung 139: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 34  
Blickrichtung Außenring

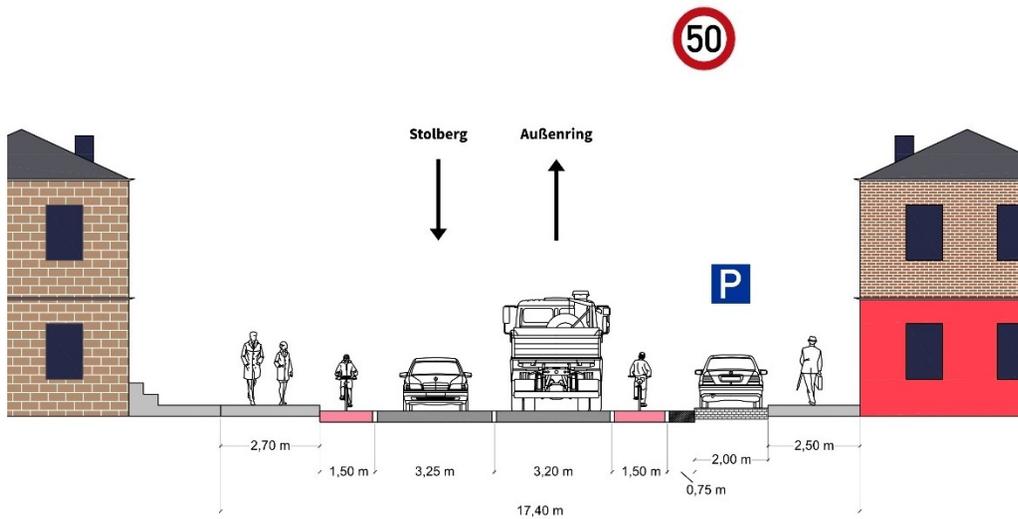
Für den Abschnitt wurde ein Planungsquerschnitt auf Höhe der Hausnummer 34 angefertigt. Handlungsbedarf zeigt sich in diesem Abschnitt für den Radverkehr aufgrund fehlender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr. Zudem fehlen Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr.

## Von-Coels-Straße 34

### Bestand



### Planung



### Knotenpunkte

Karlstraße/Rödgerbachstraße:

- Drei Unfälle im Kfz-Verkehr, davon ein Abbiegeunfall und zwei Unfälle im Längsverkehr

## Abschnitt 7

Der siebte Abschnitt erstreckt sich vom Knotenpunkt „Josefstraße/Zehnthofweg“ bis zum Knotenpunkt am Außenring (Madrider Ring/ Berliner Ring). Das Parken im Seitenraum ist auf einem kurzen Abschnitt einseitig möglich. Der Radverkehr wird in Richtung Eilendorf auf einem Schutzstreifen geführt, in Richtung Außenring endet der Schutzstreifen kurz hinter der Einmündung Zehnthofweg.

Fußgänger können die Fahrbahn in diesem Abschnitt (ca. 130 Meter) an den beiden Knotenpunkten „Josefstraße“ und „Außenring“ an einer Lichtsignalanlage queren. Die LSA an der Josefstraße ist eine Fußgängerbedarfsampel.



Abbildung 140: Von-Coels-Strasse Höhe Hausnr. 4  
Blickrichtung Außenring



Abbildung 141: Von-Coels-Strasse Höhe Hausnr. 4  
Blickrichtung Eilendorf Markt

## Knotenpunkte

Josefstraße/Zehnthofweg:

- Lange Wartezeiten und kurze Grünphasen an der Fußgängerbedarfsampel
- fünf Unfälle, davon ein Alleinunfall eines Kraftrads. An drei der übrigen vier Unfälle waren Radfahrer und ein Pkw beteiligt, ein Unfall zwischen zwei Kfz. Die Unfallursachen umfassen das Nichtbeachten der Vorfahrtsregelung, Fehler beim Abbiegen und ungenügenden Seitenabstand.

Außenring:

- Außerhalb von Eilendorf

Aufgrund der räumlichen Nähe der beiden Knotenpunkte wurde für diesen Abschnitt kein Querschnitt angefertigt. Der Abschnitt ist in Zusammenhang mit den beiden Knotenpunkten und den daraus resultierenden Rahmenbedingungen zu betrachten.

## Fazit

An den Knotenpunkten entlang der Von-Coels-Straße zeigen sich verschiedene Mängel, u.a. hinsichtlich der Sichtbeziehungen und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Im Maßnahmensteckbrief „Optimierung von Knotenpunkten“ (KF2) wurden Maßnahmenvorschläge für die Knotenpunkte mit dem höchsten Handlungsbedarf formuliert.

Für den Fußverkehr sollte das Queren der Von-Coels-Straße durch die Errichtung von weiteren Querungsstellen erleichtert werden. Im Bestand ist die Querung aufgrund der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h abseits der vorhandenen Querungshilfen schwierig. Am Ortseingang Bayerhaus sowie im Bereich von drei Bushaltestellen sollte die Installation einer Querungsstelle geprüft werden. Am Knotenpunkt Steinstraße/Lindenstraße sollte eine „Rundum-Grün“-Schaltung geprüft werden. Zudem wurde die bestehende Querungsstelle im Bereich des REWE in verschiedenen Beteiligungsformaten kritisiert. Da sich alle drei Grundschulen in Eilendorf nördlich der Von-Coels-Straße befinden, ist für alle Grundschulkinder, die südlich der Von-Coels-Straße wohnen (z.B. im Neubaugebiet Breitbenden) die Querung der Von-Coels-Straße auf dem Schulweg notwendig.

Die Führung des Radverkehrs zeigt verschiedene Mängel. Im Abschnitt zwischen Stolberg und dem Knotenpunkt Freunder Straße wird der Radverkehr untergeordnet auf dem Gehweg (Rad frei) geführt, alternativ kann die Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 50 bzw. 70 genutzt werden. Im weiteren Verlauf sind Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Diese sind in einigen Abschnitten sehr schmal dimensioniert, zudem bestehen keine Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr. Das Überholen von Radfahrenden durch Kfz ist in den meisten Bereichen nicht möglich, da der erforderliche Überholabstand nicht eingehalten werden kann. In einem ersten (kurzfristig umsetzbaren) Schritt sollten regelkonforme Radverkehrsanlagen in Hinblick auf die Dimensionierung und die Sicherheitsräume zum ruhenden Verkehr hergestellt werden.

Die Von-Coels-Straße übernimmt als Landesstraße eine wichtige verkehrliche Verbindungsfunktion, die auch zukünftig beibehalten wird. Für die zukünftige Entwicklung von Eilendorf ist jedoch eine Reduktion der Kfz-Verkehrsmengen anzustreben. Dies betrifft in Teilen die Eilendorfer\*innen, aber insbesondere den Durchgangsverkehr. Verkehrslenkende Maßnahmen im Verkehrsnetz, inklusive des Schwerverkehrs, könnten zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation innerhalb von Eilendorf beitragen. Im Zuge dessen ist der Umweltverbund auf der Von-Coels-Straße zu stärken. Im Fußverkehr sollte nicht nur die Querungssituation verbessert werden, auch die Dimensionierung der Gehwege sollte sich in der Zukunft flächendeckend an den notwendigen Bewegungsbreiten orientieren und eine komfortable Nutzung ermöglichen. Neben den kurzfristigen Maßnahmen zur Herstellung regelkonformer Radverkehrsanlagen sollte die Radverkehrsinfrastruktur zukünftig in einer hohen Qualität ausgebaut werden. Hierzu sind bauliche Anpassungen der Straßenräume notwendig, um sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen und das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel in Eilendorf zu stärken. Dies kann mitunter dazu führen, dass andere



Nutzungen im öffentlichen Straßenraum entfallen bzw. verlagert werden müssen (z.B. Grünflächen und ruhender Verkehr). Das Straßen- und Wegegesetz NRW sowie die Richtlinien der FGSV besagen, dass zunächst die Anforderungen aller Verkehrsarten für den fließenden Verkehr berücksichtigt werden müssen. Erst wenn diese Anforderungen ausreichend berücksichtigt wurden, können etwaige Restflächen im öffentlichen Raum anderweitigen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden.

Für den ÖPNV ist die Von-Coels-Straße als wichtige Achse, insbesondere in Richtung der Aachener Innenstadt, weiter zu stärken. Ein hochwertiges ÖPNV-Angebot als Rückgrat für den Umweltverbund ist von großer Bedeutung.

## TEIL 5 | HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT

### 5.1 | Umsetzungsstrategie

Das Maßnahmenkonzept beinhaltet eine Vielzahl an Maßnahmenbündeln sowie Einzelmaßnahmen. Sie verfolgen das Ziel die Voraussetzungen für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten in Eilendorf zu unterstützen. Für diese Maßnahmen wurden bereits Prioritäten im Hinblick auf das Potential zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität definiert. Diese Prioritäten beziehen sich nur auf die einzelne Maßnahme und berücksichtigen keine weiteren Maßnahmen des Konzeptes sowie etwaige Synergien und Konkurrenzen.

Die Einzelmaßnahmen müssen daher in eine Planungsreihenfolge (Prioritätenliste) gebracht werden, die als Arbeits-/Auswahlhilfe für Politik und Verwaltung dienen soll. Auf diese Weise wird ein grober Handlungsrahmen für die kommenden Jahre vorgegeben. Die Priorisierung richtet sich dabei nach unterschiedlichen Kriterien wie Potential, Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsmöglichkeit. Unter dem Aspekt der Umsetzungsmöglichkeit sind Kriterien wie Planungs- und Abstimmungsaufwand, etwaige Genehmigungsverfahren bzw. notwendige politische Beschlüsse und der Kostenaufwand zusammenfassend bewertet worden.

Grundsätzlich muss im Hinblick auf die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes unterschieden werden zwischen Maßnahmen, die über eine hohe Priorität verfügen, deren kurz- bis mittelfristige Umsetzung aber nicht möglich ist (z.B. Bau von Verkehrsinfrastruktur) und Maßnahmen, deren Umsetzung nicht prioritär angegangen werden muss, die aber mit einem vergleichbar geringen Aufwand umzusetzen wären (z.B. verkehrsrechtliche Anordnungen, Anpassung von LSA-Schaltungen). Hierbei steht die Beurteilung von Verlagerungseffekten im Verkehrssystem (vom MIV auf den Umweltverbund) im Mittelpunkt.

#### 1. Umsetzungsphase

Im Rahmen der 1. Umsetzungsphase sollten die Maßnahmen umgesetzt werden, die über eine hohe Priorität verfügen und zudem kurzfristig umgesetzt werden können, weil beispielsweise der Planungs- und Genehmigungsaufwand sowie die Kosten im Vergleich zu anderen Maßnahmen gering sind. Darüber hinaus sollten möglichst alle Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden, die dazu beitragen werden die **Verkehrssicherheit** zu erhöhen. Hierzu gehört unter anderem die Verbesserung der Sichtbeziehungen (ST3) sowie verschiedene Einzelmaßnahmen im Fuß- und Radverkehr (FU4/ RA2). Diesbezüglich sind die Maßnahmen mit höchster Priorität anzugehen, die zur Erhöhung der Schulwegsicherheit beitragen können.

Des Weiteren kann die Errichtung bzw. Optimierung von **Radabstellanlagen** (RA3) an wichtigen Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs dazu beitragen, dass mehr Menschen Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Dies ist sowohl auf Einrichtungen zur Deckung des



täglichen Bedarfs (Supermärkte, Bäckereien etc.) als auch die Förderung von Intermodalität am Bahnhofpunkt bezogen.

## 2. Umsetzungsphase

In der 2. Umsetzungsphase sollten die ersten (kleineren) Infrastrukturmaßnahmen als wichtige Grundlage für ein nachhaltiges Verkehrssystem umgesetzt werden. Hierzu zählen beispielsweise die Neuanlage und der Umbau von Querungsanlagen (FU3). Dabei sollten sowohl die Umfelder der Grundschulen als auch die Von-Coels-Straße mit einer hohen Priorität versehen werden. Neben den Eingangsbereichen (ST1) sollten auch die Knotenpunkte (KF2) insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit optimiert werden.

Aufgrund der hohen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im Hinblick auf die Nahmobilität in Eilendorf sowie die angrenzenden Städte und Stadteile sind für diesen Zeitraum mehrere Verbesserungen in diesem Handlungsfeld vorgesehen. Hierzu zählen Verbesserungen in der Erschließungsqualität sowie im Linien- und Fahrtenangebot, der Aufbau von Verknüpfungspunkten/ Mobilstationen (ÖV 1, IM1, IM2) sowie Optimierungen in der Infrastruktur (v.a. barrierefreie Bushaltestellen, ÖV2). Eine Vielzahl weiterer Maßnahmen (u.a. Mobilitätsmanagement) hängt maßgeblich von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr ab, so dass hier erhöhter Handlungsbedarf besteht.

Innerhalb des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr sollten in dieser Phase die beiden Themenfelder Elektromobilität (KF4) und Car-Sharing (KF5) angegangen werden. Insbesondere ein gut ausgebautes Car-Sharing Angebot kann den Platzbedarf des Kfz-Verkehrs senken und den öffentlichen Raum für andere Nutzungen freimachen.

## 3. Umsetzungsphase

Trotz der hohen Priorität hinsichtlich der Notwendigkeit und der möglichen Wirkungen im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen können einige Maßnahmen erst mittel- bis langfristig (3. Umsetzungsphase) umgesetzt werden. Hierzu zählen in erster Linie größere Infrastrukturvorhaben wie der Neu- und Ausbau von Fuß- und Radverkehrsanlagen (FU1, FR1). Hiermit sind ein größerer Planungs- und Genehmigungsaufwand sowie ein vergleichsweise hoher finanzieller Aufwand verbunden.

Eine alleinige Förderung des Umweltverbundes wird nicht ausreichen, um nachhaltige Effekte hinsichtlich der Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund zu erzielen. Es werden auch Maßnahmen notwendig sein, die zu Lasten der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs gehen (Anpassung des Parkraumangebotes oder bspw. Einbahnstraßen-Regelungen zur Optimierung des Fuß- und Radverkehrs). Das „Freiräumen“ der Gehwege vom ruhenden Verkehr, besonders bei schmalen Restgehwegbreiten (KF3), sollte eine hohe Bedeutung haben, um insbesondere den Fußverkehr zu stärken. Räumlich betrachtet sollte man sich dabei auf die Umfelder von schutzbedürftigen Einrichtungen (Kitas, Schulen, Seniorenheime) konzentrieren. Für das Umfeld der Grundschulen (KJ1) wurden weitere Maßnahmen definiert, die in dieser Umsetzungsphase berücksichtigt werden sollten.

Diese Maßnahmen werden mit einem mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont versehen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Maßnahmen in diesem Zeitraum

abgeschlossen sein müssen. Es wäre auch hier erst einmal wichtig, dass die notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren in den kommenden Jahren gestartet werden. Eine etwaige Umstrukturierung des Straßennetzes (z.B. Einbahnstraßensystem, ST4) kann eine wichtige Grundlage bzw. Voraussetzung für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität sein. So bestehen auch Synergien zu anderen Handlungsfeldern, z.B. dem Aus- und Neubau von Gehwegen (FU1). Aufgrund dessen sollten die Planungen hierfür bereits kurzfristig intensiviert werden.

#### **Kontinuierliche Prozesse**

Die Gewährleistung der Einheit von Bau und Betrieb im vorhandenen Straßennetz (ST2) stellt eine Daueraufgabe der Kommune dar. Im Hinblick auf die Förderung der Nahmobilität ist diese mit einer eher geringen Priorität versehen, da sie in der Regel im Zuge weiterer Straßenumbaumaßnahmen (z.B. Erneuerung von Versorgungsleitungen) und somit über einen längeren Zeitraum hergestellt wird. Dies gilt ebenso für die Schaffung eines barrierefreien Verkehrssystems, was eine Daueraufgabe für die Kommune darstellt (FU2). Auch die Themen Mobilitätsmanagement (MM1) und Aktionen, Kampagnen und Kommunikation (AK1) sind Aufgaben, die kontinuierlich umgesetzt werden sollten.

Das vorliegende Mobilitätskonzept stellt eine wichtige Grundlage dar, weil es eine Vielzahl möglicher Mobilitätsmaßnahmen aufzeigt, mit denen eine Mobilitätswende in Eilendorf erreicht werden kann. Weiterhin sollten Maßnahmen angeschoben werden, die mitunter nur indirekt mit der Mobilität und dem Verkehr zu tun haben. Eine Verbesserung der Versorgungsinfrastruktur im Stadtbezirk ist hier an erster Stelle zu nennen, weil hiermit eine wichtige Voraussetzung für Nahmobilität geschaffen wird („Stadt der kurzen Wege“).



<b>1. Umsetzungsphase</b>		Sofortmaßnahme & kurzfristig   5 Jahre	
RA2	Einzelmaßnahmen im Radverkehr		sehr hoch
RA3	Aufbau und Optimierung von Fahrradabstellanlagen		sehr hoch
FU4	Einzelmaßnahmen im Fußverkehr		sehr hoch
ST3	Verbesserung von Sichtbeziehungen		sehr hoch
<b>2. Umsetzungsphase</b>		kurz - bis mittelfristig   5-10 Jahre	
FU3	Verbesserung von Querungsmöglichkeiten		sehr hoch
ÖV1	Linien- und Fahrtenangebot		sehr hoch
KF2	Optimierung von Knotenpunkten		sehr hoch
IM1	Mobilstation Bahnhofsteilpunkt		sehr hoch
ÖV2	Gestaltung von Haltestellen		sehr hoch
RA1	Sichere Führung im Radverkehr		sehr hoch
ST1	Gestaltung von Eingangsbereichen		mittel
IM2	Weitere Verknüpfungspunkte		mittel
KF4	Elektromobilität		niedrig
KF5	Car-Sharing		niedrig
<b>3. Umsetzungsphase</b>		mittel- bis langfristig   5-15 Jahre	
FU1	Neu- und Ausbau von Gehwegen		sehr hoch
FR1	Fuß- und Radverkehrsverbindungen		sehr hoch
KJ1	Umfeld von Grundschulen		sehr hoch
KF3	Ruhender Verkehr		sehr hoch
ST4	Einbahnstraßenregelung		mittel
KF1	Verkehrsführung/-lenkung		mittel
<b>Kontinuierlicher Prozess</b>		dauerhaft	
FU2	Barrierefreie Infrastruktur		sehr hoch
ST2	Gestaltung von Nebenstraßen		sehr hoch
MM1	Mobilitätsmanagement		sehr hoch
AK1	Aktionen, Kampagnen, Kommunikation		sehr hoch
<b>Prioritäten</b>			
	sehr hoch	hoch	mittel
			niedrig

Abbildung 142: Umsetzungsstrategie für das Mobilitätskonzept Eilendorf

### Beteiligte Akteure

An der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sind verschiedene Akteursgruppen beteiligt. Im Fokus stehen drei Akteursgruppen.

- Die Stadtverwaltung
- Die Politik (v.a. Bezirksvertretung und MoA)
- Externe Akteure/ Stakeholder

Innerhalb der Verwaltung der Stadt Aachen ist der Fachbereich 68 „Mobilität und Verkehr“ federführend für die Umsetzung verantwortlich/ zuständig. In Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahme ist eine (interdisziplinäre) Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachbereichen und Abteilungen notwendig. Die Abstimmungs- und Arbeitsprozesse sollten fachbereichsübergreifend gestaltet werden, um die vielfältigen Zusammenhänge zwischen den Fachbereichen (z.B. Stadt- und Verkehrsplanung) offenzulegen und die damit verbundenen Herausforderungen meistern zu können. Die Gründung einer Arbeitsgruppe zu Umsetzung des Mobilitätskonzeptes für den Stadtteil Eilendorf kann hilfreich und zielführend sein. Dies trägt nicht nur zu einem effizienten Arbeiten bei, sondern vermittelt auch intern die Bedeutung des Projektes. Die anlassbezogene Einbeziehung externer Akteure sowie der Politik in diese Arbeitsgruppe ist ebenfalls zu empfehlen.

Eine gut strukturierte Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Abteilungen mit klaren Zuständigkeiten und einem effizienten Personaleinsatz (jeweils Fokus auf Kernaufgaben) beschleunigt die Umsetzung von Maßnahmen. Neben ausreichenden personellen Ressourcen sind jedoch auch finanzielle Ressourcen von wichtiger Bedeutung bei der Umsetzung. Zudem ist die begleitende Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Baustein, der von der Stadtverwaltung vorangetrieben werden sollte.

Für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept ist es wichtig, dass die Politik die entwickelten Ziele und Maßnahmen mitverfolgt. Die Politik stellt die notwendigen finanziellen Mittel zur Umsetzung bereit. Durch politische Grundsatzbeschlüsse können eindeutige Zielvorgaben aufgezeigt werden, wodurch in Summe auch der Arbeits- und Zeitaufwand bei der Umsetzung verringert werden kann.

Darüber hinaus ist es bei bestimmten Maßnahmen erforderlich, externe Akteure in den Prozess einzubeziehen. Ein Beispiel dafür ist der ÖPNV, bei dem Akteure wie die ASEAG, der AVV und go.rheinland eingebunden werden müssen. Dies betrifft inhaltlich u.a. das Linienangebot im Busverkehr oder einen Halt des Regionalexpress am Bahnhof Eilendorf.

Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept kann teilweise auch an die Umsetzung von Maßnahmen aus anderen Themenbereichen gekoppelt werden. Arbeiten an Versorgungsleitungen können und sollten beispielsweise mit der baulichen Umgestaltung von Straßenräumen verbunden werden.

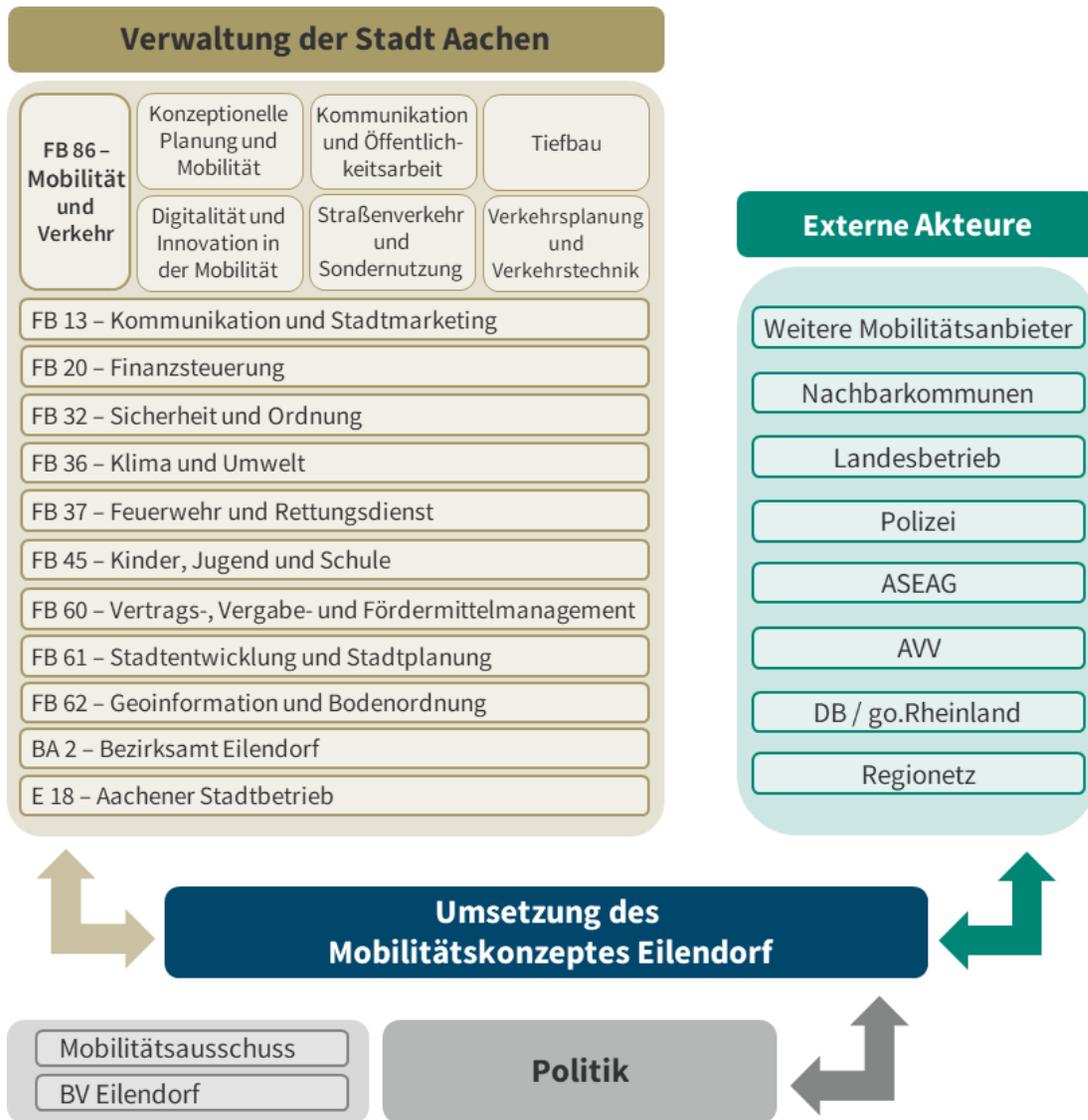


Abbildung 143: Beteiligte Akteure an der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

## 5.2 | Fördermöglichkeiten

Im Folgenden werden aktuell vorliegende Förderprogramme aufgelistet und beschrieben, die zur Umsetzung der im Mobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmen in Anspruch genommen werden können. Hierbei sind nur Förderprogramme berücksichtigt, die über das Jahr 2024 hinaus laufen.

Förderprogramm		Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	
Fördergeber	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (Land NRW)		
Geltungsdauer	01.01.2024 - 31.12.2028	Antragsfrist	31.05. jeden Jahres
Förderschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fußverkehr</li> <li>▪ Mobilität im ländlichen Raum</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen</li> <li>▪ Radverkehr</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> </ul>		
Fördergegenstand (Inhalt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fußverkehrsanlagen</li> <li>▪ Radverkehrsanlagen</li> <li>▪ Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum ohne Verknüpfung mit dem ÖPNV/SPNV</li> <li>▪ Service- und Rastplätze</li> <li>▪ Erfassung des Zustandes der Radverkehrsnetze</li> <li>▪ Nahmobilitätskonzepte</li> </ul>		
Art, Umfang & Höhe der Förderung	80% maximale Förderquote, 20.000 € Bagatellgrenze		
Weitere Informationen	<a href="https://recht.nrw.de">https://recht.nrw.de</a>		

Förderprogramm		Bike + Ride Offensive (Kommunalrichtlinie)	
Fördergeber	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz		
Geltungsdauer	bis 31.12.2027	Antragsfrist	ganzjährig
Förderschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radabstellanlagen</li> <li>▪ Fahrradparkhäuser</li> </ul>		
Fördergegenstand (Inhalt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B+R an Bahnhöfen/Bahnhaltepunkten</li> <li>▪ B+R an Fahrradstationen</li> <li>▪ Einrichtung von Fahrradstationen</li> <li>▪ Betrieb von Fahrradstationen</li> </ul>		
Art, Umfang & Höhe der Förderung	70% Regelförderquote		
Weitere Informationen	<a href="https://www.klimaschutz.de/de/foerderung">https://www.klimaschutz.de/de/foerderung</a>		



Förderprogramm		Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld	
Fördergeber	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz		
Geltungsdauer	01.01.2022 - 31.12.2027	Antragsfrist	fortlaufend
Förderschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilstationen (Ausstattungs-elemente)</li> <li>▪ Radverkehr</li> </ul>		
Fördergegenstand (Inhalt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr</li> <li>▪ Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur</li> <li>▪ Errichtung von Mobilitätsstationen</li> <li>▪ Verbesserung des ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur</li> <li>▪ Errichtung von Radabstellanlagen im Rahmen der B+R-Offensive</li> </ul>		
Art, Umfang & Höhe der Förderung	50% Förderquote, mind. 5.000€ Zuwendung		
Weitere Informationen	<a href="https://www.klimaschutz.de/de/foerderung">https://www.klimaschutz.de/de/foerderung</a>		

Förderprogramm		Förderinitiative Fußverkehr	
Fördergeber	Bundesministerium für Digitales und Verkehr		
Geltungsdauer	fortlaufend	Antragsfrist	fortlaufend
Förderschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fußverkehr</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> </ul>		
Fördergegenstand (Inhalt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planung und bauliche Umsetzung von Fußverkehrsprojekten</li> <li>▪ U.a. Barrierefreiheit, Beleuchtung, Fußgängerüberwege, Fußverkehrskonzept, Querungseinrichtungen</li> </ul>		
Art, Umfang & Höhe der Förderung	Maximal 75% Förderquote		
Weitere Informationen	<a href="https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme">https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme</a>		

Förderprogramm			
Richtlinie für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr			
Fördergeber	Zweckverband go.Rheinland		
Geltungsdauer	01.12.2023 - fortlaufend	Antragsfrist	31.03. jeden Jahres
Förderschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mobilstationen (Ausstattungs-elemente)</li> <li>▪ ÖPNV</li> <li>▪ Radverkehr</li> <li>▪ Sharing-Systeme</li> <li>▪ SPNV</li> </ul>		
Fördergegenstand (Inhalt)	Förderfähig sind Vorhaben, die alle oder einzelne der folgenden übergeordneten Zielsetzungen fördern: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung des Mobilitätssystems (bessere Effizienz der Infrastrukturnutzung, Verbesserung des Mobilitätsangebots)</li> <li>▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie Lärm</li> </ul>		
Art, Umfang & Höhe der Förderung	80% maximale Förderquote		
Weitere Informationen	<a href="https://wir.gorheinland.com/angebot/foerderprogramme">https://wir.gorheinland.com/angebot/foerderprogramme</a>		

Förderprogramm			
Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme			
Fördergeber	Bundesministerium für Digitales und Verkehr		
Geltungsdauer	31.12.2027	Antragsfrist	wird bekanntgegeben
Förderschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Digitale Transformation der Mobilität</li> </ul>		
Fördergegenstand (Inhalt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Mobilitäts-, Umwelt- und Meteorologie-Daten</li> <li>▪ Verkehrsplanung und -management</li> <li>▪ Automotion, Kooperation und Vernetzung</li> </ul>		
Art, Umfang & Höhe der Förderung	65% Basisfördersatz, mind. 150.000€ Zuwendung		
Weitere Informationen	<a href="https://bmdv.bund.de">https://bmdv.bund.de</a>		



Förderprogramm		Modernitätsfonds (mFund)	
Fördergeber	Bundesministerium für Digitales und Verkehr		
Geltungsdauer	17.05.2016 - 31.12.2025	Antragsfrist	31.12.2024 (Förderlinie 1)
Förderschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informationstechnologie &amp; Digitalisierung</li> <li>▪ Mobilitätskonzepte &amp; Studien</li> <li>▪ Wirtschaftsverkehr &amp; Citylogistik</li> </ul>		
Fördergegenstand (Inhalt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kleine Forschungs- und Entwicklungsprojekte, Machbarkeits- und Vorstudien mit einem ausgeprägten Bezug zu Daten aus dem Geschäftsbereich des BMDV</li> <li>▪ Vorhaben, die zusätzlich zu den genannten Kriterien unmittelbar und nachvollziehbar zur Unterstützung des Strukturwandels in einer der Kohleregionen beitragen</li> <li>▪ Vorhaben, die sich zusätzlich zu den genannten Kriterien dem mFUND-Jahresthema 2024 „Open Data für neue Geschäftsmodelle in der Mobilität“ widmen. Gesucht werden datenbezogene Vorhaben, die sich mit innovativen Anwendungen, Produkten und Verfahren befassen und die Grundlage für die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle im Mobilitätssektor schaffen</li> </ul>		
Art, Umfang & Höhe der Förderung	80% maximale Förderquote		
Weitere Informationen	<a href="https://bmdv.bund.de">https://bmdv.bund.de</a>		

Förderprogramm		Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen §14	
Fördergeber	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (Land NRW)		
Geltungsdauer	01.01.2008 - fortlaufend	Antragsfrist	fortlaufend
Förderschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informationstechnologie &amp; Digitalisierung</li> <li>▪ Mobilität im ländlichen Raum</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit &amp; Kampagnen</li> <li>▪ ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr</li> <li>▪ SPNV - Schienenpersonennahverkehr</li> </ul>		
Fördergegenstand (Inhalt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beschaffung von Bürgerbus-Fahrzeugen</li> <li>▪ Jährliche Organisationspauschale</li> <li>▪ Projektbezogener Personaleinsatz und Sachmittel für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV</li> <li>▪ Gasbetriebene Busse des ÖPNV</li> <li>▪ Kofinanzierung von Abgasnachbehandlungssystemen für Busse des ÖPNV</li> </ul>		



<b>Art, Umfang &amp; Höhe der Förderung</b>	Förderung abhängig von Fördergegenstand
<b>Weitere Informationen</b>	<a href="https://recht.nrw.de">https://recht.nrw.de</a>

<b>Förderprogramm</b>	<b>Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement</b>
-----------------------	--

<b>Fördergeber</b>	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (Land NRW)		
<b>Geltungsdauer</b>	01.07.2022 - 30.06.2027	<b>Antragsfrist</b>	30.06.2025
<b>Förderschwerpunkt</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Informationstechnologie &amp; Digitalisierung</li><li>▪ Mikromobilität</li><li>▪ Mobilitätskonzepte &amp; Studien</li><li>▪ Mobilitätsmanagement</li><li>▪ Mobilstationen (Ausstattungs-elemente)</li><li>▪ Radverkehr</li><li>▪ Sharing-Systeme</li><li>▪ Verkehrssicherheit</li><li>▪ Wirtschaftsverkehr &amp; Citylogistik</li></ul>		
<b>Fördergegenstand (Auswahl Inhalt)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Schienenwege des ÖPNV / SPNV</li><li>▪ Bushaltestellen, Bussonderspuren</li><li>▪ Park-and-ride-Anlagen (P+R), Bike-and-ride-Anlagen (B+R), Infrastruktur für öffentliche Fahrradverleihsysteme (öFVS)</li><li>▪ Ortsfeste Informations- und Kommunikationsinfrastruktur</li><li>▪ Mobilstationen</li><li>▪ Sonstige Investitionsmaßnahmen: a) Erneuerung ortsfester ÖPNV-Infrastruktur, b) Erhöhung der betrieblichen und verkehrlichen Sicherheit an Haltestellen bzw. Stationen, c) Abstellanlagen des ÖSPV</li></ul>		
<b>Art, Umfang &amp; Höhe der Förderung</b>	Abhängig von Maßnahme 75 - 90% maximale Förderquote, Bagatellgrenze bei 90% Förderung i.d.R. 25.000 €		
<b>Weitere Informationen</b>	<a href="https://recht.nrw.de">https://recht.nrw.de</a>		



## TEIL 6 | EVALUATION UND FORTSCHREIBUNG

Das Monitoring- und Evaluationskonzept stellt die Grundlage für die Wirkungsermittlung der umzusetzenden Maßnahmen dar. Mit Hilfe einer Evaluation soll der Erfolg einer einzelnen Maßnahme oder eines gesamten Mobilitätsprojektes ermittelt werden. Konkret heißt dies, dass zum einen überprüft wird, ob und in welchem Maße die neuen Mobilitätsangebote (z.B. Radabstellanlagen) genutzt werden und zum anderen eruiert wird, welche Gründe für oder gegen die Nutzung dieser sprechen. Eine Evaluation hilft also bei der Beurteilung, ob die eingesetzten Mittel (Finanz- und Personalressourcen) sinnvoll verwendet wurden (Nutzen) und ermöglicht ggf. während des Projektzeitraums eine Nachbesserung.

Das Evaluationskonzept enthält Indikatoren, mit denen der Erfolg des Projektes gemessen werden kann. Darüber hinaus werden Beispiele für das Monitoring und die Evaluation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für Eilendorf gegeben.

### 6.1 | Ziele der Evaluation

Mit Hilfe von Evaluationen ist es möglich die Wirkungen und Effekte der umgesetzten Maßnahmen quantitativ und qualitativ zu bestimmen. Das Hauptziel einer Evaluation ist es, zu zeigen, dass das implementierte Projekt seine Ziele erreicht hat. Bei dem vorliegenden Mobilitätskonzept bezieht sich dies insbesondere auf die Frage, ob die Umsetzung der Konzeptinhalte zu einem nachhaltigen individuellen Mobilitätsverhalten geführt hat und somit z.B. die Schadstoff- und Lärmemissionen in Eilendorf reduziert werden konnten.

Sind die gewünschten Effekte eingetreten, dient die Evaluation der Bestätigung der Vorgehensweise. Treten sie nicht oder nur teilweise ein, deckt die Evaluation Schwachstellen auf und kann dazu dienen, ergänzende Maßnahmen umzusetzen.

### 6.2 | Ablauf der Evaluation

Idealerweise begleitet eine Evaluation kontinuierlich den gesamten Umsetzungsprozess; sie läuft also parallel zu Planung, Umsetzung und Betrieb der Maßnahme. Nachfolgend sind die möglichen Phasen sowie die wichtigsten Tätigkeiten aufgelistet.

1. Bestimmung des Zwecks, der verfügbaren Ressourcen und eines entsprechenden Evaluationsdesigns
2. Bestimmung der Indikatoren und der Datengrundlage, an der die Veränderungen durch die Maßnahme gemessen werden können.
3. Vorher-Erhebung bevor die Maßnahme(n) implementiert wird/werden
4. Das Monitoring erfolgt während des Projektzeitrahmens.
5. Nach Umsetzung der Maßnahme → Wirkungsevaluation (Ziele erreicht worden?)

### 6.3 | Untersuchungsdesign

Im Untersuchungs- oder Erhebungsdesign wird festgelegt, wo, wann und wie oft mit welchen technischen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen die Evaluation durchgeführt wird, um die nötigen Daten zu sammeln.

Bei den Evaluationsdesigns unterscheidet man grundsätzlich zwischen:

- Designs mit randomisierten Kontrollgruppen
- Experimentellen Designs mit Vergleichsgruppe und
- Experimentellen Designs ohne Vergleichsgruppe

Es ist wichtig, dass die Erhebung der notwendigen Daten für alle relevanten Indikatoren vor der Umsetzung durchgeführt wird. Diese werden dann mit den Daten der Erhebung nach der Umsetzung der Maßnahme verglichen.

### 6.4 | Zielgruppe

In einem Projekt ist es wichtig sich an eine genau definierte Zielgruppe zu wenden, deren Verhalten das Projekt beeinflussen will. Dadurch können die verfügbaren Ressourcen auf solche Gruppen konzentriert werden, die am vielversprechendsten erscheinen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für Eilendorf könnte die Bestimmung der Zielgruppe wie folgt aussehen:

Kriterium	Beispiel
<b>Fahrtzweck</b>	alle Fahrtzwecke mit Quelle oder Ziel im Untersuchungsgebiet
<b>Geographische Regionen</b>	Eilendorf, Gesamtstadt
<b>Verkehrsmittel</b>	Fahrrad, zu Fuß, Auto (potenzielle Umsteiger), Bus & Bahn
<b>Einstellungen gegenüber Verkehrsmitteln oder gegenüber verschiedener Maßnahmen</b>	Fahrrad-affine Personengruppen; Umweltbewusste Menschen, die gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind
<b>Soziodemographische Aspekte</b>	Personen sämtlicher Geschlechter, Alters- und Bildungsgruppen
<b>Wichtige Ereignisse im Leben der Menschen</b>	z.B. Umzug nach Eilendorf, Geburt eines Kindes, Arbeitsplatzwechsel
<b>Momentane Stufe der Verhaltensänderung</b>	Prä-Kontemplation, Kontemplation, Präparation/ Test, Aufrechterhaltung Bsp.: Pkw-Nutzer, die ggf. auf das Fahrrad umsteigen würden (sofern die Rahmenbedingungen stimmen)



## 6.5 | Ziele des Mobilitätskonzeptes

Im Rahmen von Evaluationen muss man zwischen unterschiedlichen Zielen bzw. Zielebenen unterscheiden. Im Rahmen des Zielkonzeptes wurden Ziele für die zukünftige Mobilität in Eilendorf definiert. Die Oberziele haben einen strategischen Charakter und sind dadurch gekennzeichnet, dass sie einen angestrebten Idealzustand beschreiben, der meistens nicht eindeutig messbar ist.

Aus diesem Grund wurden anschließend Unterziele für einzelne Themenfelder definiert, die mit Hilfe von einzelnen Maßnahmen erreicht werden können. Diese Ziele und zugeordneten Maßnahmen lassen sich mit Hilfe von Indikatoren möglichst zuverlässig und eindeutig messen oder beschreiben.

### Indikatoren

Indikatoren sind Messgrößen, die mögliche Wirkungen der Maßnahme am besten nachweisen. Bei der Auswahl von Indikatoren sollten drei grundlegende Anforderungen berücksichtigt werden:

- Die Leistung oder Wirkung der Maßnahme muss damit erfasst werden können.
- Die Indikatoren müssen zu den Zielen passen.
- Es muss Methoden oder Verfahren geben, mit denen sie verlässlich gemessen werden können.

Mit dem nachfolgend beschriebenen SMART-Ansatz wird erläutert, wieso die grundlegenden Anforderungen berücksichtigt werden sollen und wie dies gewährleistet werden kann.

### Maßnahmenspezifische (Teil-)Ziele für den Stadtbezirk Eilendorf

Für das Formulieren von eindeutigen, maßnahmenspezifischen Zielen ist der nachfolgend beschriebene sogenannte SMART-Ansatz hilfreich.

### SMART-Ansatz

<b>Spezifisch</b>	<p>Das Ziel sollte spezifisch, konkret, exakt, eindeutig und verständlich definiert sein</p> <p><b>Bsp.:</b> Das Ziel „Es sollen mehr Menschen in Eilendorf mit dem Fahrrad fahren“ ist zu unspezifisch. Dieses sollte spezifischer formuliert werden. Zum Beispiel: Das Verkehrsaufkommen im Radverkehr soll in Eilendorf um 10 %-Punkte gesteigert werden.</p>
<b>Messbar</b>	<p>Der Erfolg oder Misserfolg der Maßnahme(n) sollte messbar sein. Hierzu sollte auch der Beweis für den Erfolg definiert werden.</p> <p>Mit Hilfe von Mobilitätsbefragungen oder Verkehrserhebungen kann beispielsweise der Erfolg des umgesetzten Mobilitätskonzeptes gemessen werden.</p> <p><b>Bsp.:</b> Steigerung des Radverkehrsaufkommens in Eilendorf bis 2035 um 5 %.</p>

<b>Ausführbar</b>	<p>Grundvoraussetzung für die Messung der Wirksamkeit einer Maßnahme ist die Bereitstellung bzw. Erhebung von Daten <u>vor</u> der Einführung der Maßnahme. Mit Hilfe dieser Daten kann und sollte abgeschätzt werden, ob das Ziel der Maßnahme erreicht werden kann.</p> <p><b>Bsp.:</b> Wenn die Steigerung des Radverkehrsaufkommens Eilendorf nachgewiesen werden sollen, müssen Daten zum Zustand vor der Umsetzung der Maßnahme(n) vorliegen. Es müssen also vor der Umsetzung der Maßnahme(n) Mobilitätsbefragungen oder Verkehrserhebungen durchgeführt werden, um eine Datengrundlage zu schaffen.</p>
<b>Realistisch</b>	<p>Im Rahmen der Projektplanung sollte geprüft werden, ob das Ziel mit den verfügbaren Ressourcen (z.B. Sach- und Personalbudget) erreicht werden kann. Des Weiteren sollte überlegt werden, ob das Ziel zu den gesamtstädtischen Zielen passt.</p> <p>Man sollte sich im Rahmen von Projekten jeglicher Art ehrgeizige Ziele setzen. Diese sollten allerdings nicht unrealistisch sein. Die Zielgrößen sollten angemessen formuliert und erreichbar sein. Es hilft oftmals, wenn man sich Teilziele setzt, die in kleineren Zeithorizonten erreicht werden sollen (und können). Die Ziele können in Abhängigkeit des Projektverlaufs auch angepasst werden, sofern Veränderungen in den Projektbedingungen vorliegen.</p> <p><b>Bsp.:</b> Sollte der Radverkehrsanteil am Modal Split bereits 40 % betragen, ist eine weitere Erhöhung um 20 % innerhalb von fünf Jahren unrealistisch.</p>
<b>Termingerecht</b>	<p>Im Rahmen des Monitorings und der Evaluation sollte ein Zeitrahmen definiert werden, in dem die gesteckten Ziele erreicht werden sollen. Es ist möglich Teilziele zu setzen.</p> <p><b>Bsp.:</b> Der Stadtbezirk Eilendorf möchte das Mobilitätskonzept bis zum Jahr 2035 umsetzen und mit den enthaltenen Maßnahmen in diesem Zeitraum Wirkungen erzielen.</p>

In der nachfolgenden Tabelle sind beispielhaft maßnahmenspezifische Ziele sowie Indikatoren zur Messung dieser für das Mobilitätskonzept Eilendorf aufgeführt und erläutert.



Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
<b>Komfortable und verkehrssichere Fußwege</b>	Anteil der Fußverkehrsanlagen, die ausreichend breit dimensioniert sind Flächenanteile für den Fußverkehr (bezogen auf den gesamten Straßenraum) Anzahl der Aufenthaltsflächen/ Sitzmöglichkeiten etc.	Zufriedenheit mit der Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen Zufriedenheit mit den Sitzmöglichkeiten/ Ausruhmöglichkeiten Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
<b>Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs</b>	Direktheit von Fußverbindungen (Vergleich Luftlinie) Erreichbarkeit bestimmter Einrichtungen im Fußverkehr in bestimmter Zeit	Zufriedenheit mit den Fußwegeverbindungen Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit bestimmter Einrichtungen
<b>Die Infrastruktur ist für jeden barrierefrei ausgestaltet und stellt keine Hürden dar</b>	Mobilitätsrate von mobilitätseingeschränkten Personen	Zufriedenheit mit den barrierefrei gestalteten Fußwegen/ Knotenpunkten Bewertung der Möglichkeit einer eigenständigen Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen
<b>Komfortable und verkehrssichere Radverkehrsinfrastruktur (engmaschig, lückenlos)</b>	Länge der Netzlücken im Radverkehr (keine gesicherte Führung) Direktheit von Radverkehrsverbindungen (Vergleich Luftlinie) Erreichbarkeit verschiedener Teilbereiche/ von bestimmten Einrichtungen im Radverkehr in bestimmter Zeit Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden	Zufriedenheit mit den Radverkehrsverbindungen Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit z.B. bestimmter Einrichtungen/ des Stadtteilzentrums Bewertung der subjektiven Sicherheit im Radverkehr

Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
<b>Flächengerechtigkeit im öffentlichen Straßenraum</b>		Bewertung der Gleichberechtigung (subjektives Empfinden)
<b>Ausreichend komfortable und sichere Radabstellanlagen</b>	Anzahl der Radabstellanlagen Netzabdeckung mit Radabstellanlagen (Verteilung, Berücksichtigung von Quell- und Zielorten im Radverkehr Anteil der Radabstellanlagen mit Witterungs- und Diebstahlschutz	Bewertung der Anzahl an Radabstellanlagen Bewertung der Abdeckung des Stadtbezirks Zufriedenheit mit der Nutzung der Radabstellanlagen (Komfort) Zufriedenheit mit der Sicherheit der Radabstellanlage
<b>Attraktives Linien- und Fahrtenangebot (v.a. in angrenzende Stadtteile und Städte)</b>	Anzahl der Fahrgäste/ Besetzungsgrad der Fahrzeuge ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (u.a. im Binnenverkehr) Pünktlichkeit der Fahrzeuge	Bekanntheit des ÖPNV-Angebotes Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Linien, Taktung, Bedienzeiten etc.) Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot (Linien, Taktung, Bedienzeiten etc.) Akzeptanz des ÖPNV
<b>Attraktive und verständliche Tarife</b>	Höhe der Entgelteinnahmen	Bewertung der Fahrpreise Bekanntheit der Veränderungen in der Tarifstruktur Zufriedenheit mit den Tarifstrukturen Akzeptanz des ÖPNV
<b>Barrierefreies Verkehrssystem (Infrastruktur + Fahrzeuge), Barrierefreie Haltestellen</b>	Anzahl/ Anteil der barrierefrei ausgestalteten Bushaltestellen Anzahl der Haltestellen mit Fahrgastunterständen, Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformationen etc.	Bekanntheit der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Barrierefreiheit) Bewertung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. digitale Fahrgastinformationen) Zufriedenheit mit den durchgeführten



Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
		Maßnahmen (Sitzmöglichkeiten) Akzeptanz des ÖPNV
<b>Förderung der Intermodalität durch die optimierte Anbindung des Bahnhofpunkts an den Busverkehr</b>	Anzahl der Fahrgäste, die den Bus auf dem Weg zum Bahnhofpunkt nutzen Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtaufkommen	Bekanntheit der Busanbindung Zufriedenheit mit der Busanbindung der Bahnhofpunkte Akzeptanz des ÖPNV
<b>Möglichst geringe Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr</b>	Umfang des Parkraumangebots im öffentlichen (Straßen-)Raum Anzahl/ Anteil bewirtschafteter Parkflächen Länge der Parksuchzeit Auslastung des öffentlichen Parkraumangebots	Bekanntheit der Maßnahmen zum Parkraummanagement Bewertung der Maßnahmen zum Parkraummanagement (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Parksuchzeit) Zufriedenheit mit den Maßnahmen zum Parkraummanagement Akzeptanz des Parkraummanagements
<b>Intelligente Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptachsen</b>	Verkehrsaufkommen im untergeordneten Verkehrsnetz Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs im untergeordneten Verkehrsnetz	Bekanntheit der durchgeführten Maßnahmen Bewertung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Modalfilter) Zufriedenheit mit den Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs) Akzeptanz der durchgeführten Maßnahmen
<b>Digitalisierte und bauliche Steuerung des Verkehrs</b>	Anzahl/ Anteil an Knotenpunkten mit Kreisverkehrsregelungen Anzahl/ Anteil unsignalisierter Knotenpunkte	

Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
	Anzahl/ Anteil der LSA mit Nachtabschaltung Qualität des Verkehrsflusses an Knotenpunkten	
<b>Notwendige Kfz-Fahrten werden mit Elektroautos zurückgelegt</b>	Anzahl der Ladesäulen/ Ladepunkte im Verhältnis zur Anzahl der Elektro-Pkw Abdeckung des Stadtbezirks/ Erreichbarkeit der Ladesäulen	Bekanntheit der durchgeführten Maßnahmen Bewertung der durchgeführten Maßnahmen Zufriedenheit mit der Ladeinfrastruktur Akzeptanz der durchgeführten Maßnahme
<b>Selbstbestimmte, sichere und bezahlbare Mobilität ohne Hürden (u.a. Zugang)</b>	Anzahl der Mobilitäts- und Verkehrsangebote Erhöhung des Anteils intermodaler Wege Erhöhung des Anteils multimodaler Personen	Bekanntheit der Mobilitäts- und Verkehrsangebote Bewertung der Mobilitäts- und Verkehrsangebote Zufriedenheit mit den Mobilitäts- und Verkehrsangeboten Akzeptanz der Mobilitäts- und Verkehrsangebote

Tabelle 31: Maßnahmenspezifische Ziele des Mobilitätskonzeptes sowie Indikatoren zur Überprüfung

## 6.6 | Arten der Evaluation

### Wirkungsevaluation

Das Hauptziel einer Wirkungsevaluation ist es, zu zeigen, ob es einen Effekt der Maßnahme gab bzw. ob die gesetzten Ziele erreicht wurden. Dazu wird die Situation vor der Maßnahmenumsetzung mit der Situation nach der Maßnahmenumsetzung verglichen. Mit Hilfe einer Wirkungsevaluation werden die messbaren Auswirkungen, also die Effekte einer Maßnahme, bewertet. Eine Maßnahme kann dabei auch eine Intervention, ein Projekt oder eine Kommunikationskampagne darstellen.

### Prozessevaluation

Die Prozessevaluation konzentriert sich auf die Mittel und die Verfahren bei der Umsetzung einer Maßnahme. Sie beginnt bei der Projektentwicklung und geht über die ganze Laufzeit des Projekts. Dabei werden für alle Projektaktivitäten die positiven und negativen Faktoren, die den Umsetzungsprozess der Maßnahme beeinflussen, bewertet und so Informationen zur Überwachung und Verbesserung des Projekts geliefert.



→ Die Prozessevaluation und die Wirkungsevaluation sollen immer als Einheit gesehen werden. Nur ein sogenannter „gemischter Evaluationsansatz“ mit beiden Verfahren kann eine echte Begründung für den Erfolg geben oder den Lernerfolg aus einem „Misserfolg“ einer Maßnahme sicherstellen.

### Widerstände und Treiber

Im Rahmen der Prozessevaluation wird nach internen oder externen Einflüssen gesucht, die das Projekt entweder fördern oder behindern. Man sollte daher alle (vermuteten) fördernden und hemmenden Einflüsse in einer Tabelle auflisten und diese gegeneinander abwägen. Diese Tabelle könnte für das Mobilitätskonzept Eilendorf, wie nachfolgend dargestellt, aufgebaut sein.

Bereich	Beispiele für Widerstände	Beispiele für Treiber
Politisch/ strategisch		Unterstützung der Mobilitätswende durch die politische Mehrheit (langfristige Sichtweise)
Institutionell		<i>z.B. personelle Ressourcen (Abteilung für Verkehrsplanung)</i>
Kulturell		
Engagement, Kommunikation		
Planung	<i>z.B. Grunderwerb für den Bau von Radwegen</i>	
Organisatorisch	<i>z.B. veränderte Rahmenbedingungen bzgl. des Aufbaus eines Carsharing-Systems</i>	
Finanziell		<i>z.B. Fördermittel: Bsp.: „Förderrichtlinie Nahmobilität“ des Landes NRW</i>
Technisch		

Tabelle 32: Widerstände und Treiber in einem Projekt (Vorlage/ Checkliste)

### Rahmenbedingungen der Intervention/ Kontext-Monitoring

Ein weiteres wesentliches Element der Prozessevaluation ist das Kontext-Monitoring. Es dient dazu, die ermittelten Wirkungen einzuordnen und mögliche verzerrende Einflüsse zu ermitteln. Das bedeutet, dass der Projekteinfluss auf das Verhalten von dem anderer äußerer Einflussfaktoren, die zur selben Zeit auftreten, unterschieden wird.

*„Ein gutes Projekt kann natürlich auf einem erfolgreich abgeschlossenen und zielführenden Projekt beruhen, es kann aber genauso auf günstige Faktoren am Ort der Intervention zurückzuführen sein.“*

Die Ermittlung und Überprüfung dieser Rahmenbedingungen ist besonders wichtig, wenn ein **Eingruppen-Evaluierungsdesign ohne Kontroll- oder Vergleichsgruppe** verwendet wird. Monitoring-Indikatoren für Hintergrundbedingungen erfüllen mehrere Zwecke:

- Besseres Verständnis der Rahmenbedingungen
- Feststellung, ob die beobachteten Veränderungen unter dem Einfluss externer Faktoren (z.B. neue Buslinie) und personenbezogener objektiver Faktoren (z.B. Umzug in eine andere Gegend, veränderte Verfügbarkeit des Pkw) aufgetreten sind
- Besseres Verständnis der Auswirkungen subjektiver personenbezogener Faktoren (z.B. Erreichen einer höheren Stufe der Verhaltensänderung)
- Möglichkeit des Vergleichs mit ähnlichen MM-Projekten und ein besseres Verständnis, warum sich die Ergebnisse unterscheiden

Die beiden Hauptfaktoren, welche die Zuverlässigkeit von Ergebnissen eines Mobilitätsprojektes beeinträchtigen können, lassen sich grob als externe oder als personenbezogene Faktoren klassifizieren.

#### Externe Faktoren

Externe Faktoren beziehen sich auf die örtlichen Bedingungen. Sie wirken auf alle Personen ein, auch auf diejenigen, die von den Maßnahmen des Mobilitätsprojektes angesprochen werden sollen. Die Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes sind sehr vielfältig. Nachfolgend werden einige mögliche externe Faktoren aufgeführt, die bei dem vorliegenden Projekt des Stadtbezirks Eilendorf relevant sein können.

Mögliche externe Faktoren	Veränderung	Mögliche positive oder negative Einflüsse auf die Ergebnisse
<b>Allgemeine</b>		
soziale Merkmale der Zielgruppen und deren Veränderungen (z.B. Alterung der Gesellschaft)		
Veränderung politischer Rahmenbedingungen		
Veränderung von Gesetzen/ Verordnungen (neue StVO; z.B. Tempo 30 in Innenstädten)		
Einfluss von Verwaltungsstrukturen und -zuständigkeiten		
Allgemeine soziale und wirtschaftliche Entwicklungen		
Veränderungen der öffentlichen Meinung (z.B. Einstellung zum Klimaschutz)		
Pressekampagnen		
Wetter (sowohl in Bezug auf die Wirksamkeit der Maßnahmen als auch auf die Erhebungszeitpunkte)		
<b>Verkehrsbezogene Faktoren</b>		
Anzahl an Parkplätzen (+ / -)		



Mögliche externe Faktoren	Veränderung	Mögliche positive oder negative Einflüsse auf die Ergebnisse
Veränderungen der Parkgebühren (+ / -)		
allg. Veränderungen in der Infrastruktur/ Verkehrsführung		
(Absatz-)Entwicklung von Pedelecs/ E-Bikes		
Einführung neuer Linien des öffentlichen Nahverkehrs (z.B. Ortsbuslinien)		
Preise für Kraftstoffe und den öffentlichen Nahverkehr (Anstieg oder Rückgang)		
Umsetzung weiterer Mobilitätsprojekte, die einen Bezug zu der geplanten Maßnahme haben können.		

Tabelle 33: Mögliche externe Faktoren innerhalb eines Projektes (Vorlage/ Checkliste)

Der Indikatoren-Katalog des Kontext-Monitorings ist bewusst sehr offen zu konzipieren, um möglichst viele Einflüsse des Kontextes (zumindest qualitativ) benennen und beurteilen zu können. Alle oben aufgeführten externen Faktoren haben wahrscheinlich (mehr oder weniger) Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl von Menschen. Sollten diese im Rahmen eines Mobilitätsprojektes nicht dokumentiert und idealerweise auch überwacht werden, wird es später schwerfallen, die genauen Auswirkungen auf das Mobilitätsprojekt, das Gegenstand der Evaluation ist, festzustellen.

#### Personenbezogene Faktoren

Personenbezogene Faktoren beziehen sich auf die individuellen Charakteristika der Personen, die von dem Mobilitätsprojekt angesprochen werden sollen. Aufgrund der Tatsache, dass die Maßnahmen, die für Eilendorf vorgeschlagen werden, die breite Öffentlichkeit ansprechen sollen, wird im Folgenden nicht näher auf die personenbezogenen Faktoren eingegangen.

## 6.7 | Monitoring und Evaluation

**Monitoring** ist die systematische Erhebung, Speicherung und Zusammenstellung von Daten. Es beschreibt, was passiert ist und welche Wirkungen aufgetreten sind. Monitoring ist die Grundlage für eine Evaluierung, kann jedoch nicht erklären, warum es zu bestimmten Ergebnissen gekommen ist.

Evaluationen haben das Ziel, Projekte/ Maßnahmen sach- und fachgerecht hinsichtlich vorher festgelegter Kriterien zu bewerten. Dazu werden systematisch relevante Informationen gesammelt und miteinander in Beziehung gesetzt. Informationen können in diesem Fall objektive Messergebnisse sein, z. B. die Konzentration von Luftschadstoffen oder ein Lärmpegel, Daten wie der Preis eines Parkscheins oder die Anzahl an Parkplätzen. Relevante Informationen können aber auch subjektive Bewertungen wie der Komfort eines Sitzes im Bus, die Zufriedenheit mit einer Beratung oder die wahrgenommene Sicherheit

auf den Gehwegen vor einer Schule sein. Die **Evaluation** schließt eine tiefgreifende Analyse der aufgetretenen Auswirkungen ein, versucht zu erklären, warum eine Veränderung aufgetreten ist, und hilft dabei, Schlussfolgerungen über die dabei im Hintergrund wirkenden Kausalzusammenhänge zu ziehen.

→ **Monitoring** bezieht sich somit auf das, was als Folge der Intervention passiert ist, und **Evaluierung** auf die Frage, warum diese Veränderungen aufgetreten sind.

#### Monitoring im Rahmen des Mobilitätskonzeptes

Im Rahmen der Monitoring-Aktivitäten beim vorliegenden Projekt sollte grundsätzlich zwischen zwei Arten des Monitorings unterschieden werden.

Bei dem maßnahmenspezifischen Monitoring werden alle Aspekte beobachtet und erfasst, die im direkten Zusammenhang mit der umgesetzten Maßnahme bzw. dem implementierten Projekt stehen (z.B. Länge der Fahrradstraßen).

#### Maßnahmenspezifisches Monitoring (Auswahl)

	vor der Umsetzung	nach der Umsetzung
Länge der Radverkehrsanlagen (Fahrradstraßen, Radwege etc.) bzw. Netzlücken	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Länge der Fußverkehrsanlagen (Gehwege)	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl an Schulstraßen bzw. verkehrsberuhigten Schulumfeldern (max. Tempo 20)	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl der Verkehrsunfälle (Gesamt) und mit Beteiligung von Fußgängern/ Radfahrenden (ggf. auch Schwerpunkt Schülerinnen und Schüler)	siehe Ergebnisse der Analyse der Verkehrsunfälle für den Zeitraum 2019 - 2021	jährliche Überprüfung der Unfallzahlen
Schwere der Verkehrsunfälle (Anzahl Schwerverletzte und Tote)	siehe Ergebnisse der Analyse der Verkehrsunfälle für den Zeitraum 2019 - 2021	jährliche Überprüfung der Unfallzahlen
Parkraumangebot im öffentlichen Raum	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl der Querungsanlagen (z.B. an Hauptverkehrsstraßen)	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen



	vor der Umsetzung	nach der Umsetzung
<b>Taktung im Busverkehr (HVZ und NVZ)</b>	einmalige Dokumentation der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
<b>Anzahl der Buslinien und Fahrten [Mio. Fzg.-km]</b>	einmalige Dokumentation der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
<b>Anzahl der Fahrgäste im Bus- und Bahnverkehr</b>	einmalige Erhebung der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
<b>Anzahl barrierefreier Bushaltestellen (inkl. Zuwegung)</b>	einmalige Erhebung der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
<b>Anzahl der Ortseinfahrten mit verkehrsberuhigenden Elementen und Querungsanlagen</b>	einmalige Erhebung der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
<b>Anzahl an Verleihangeboten (z.B. Car- oder Bike-Sharing)</b>	einmalige Dokumentation der Ist-Situation → Mobilitätskonzept	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
<b>Anzahl an Ladesäulen/-punkten für Elektrofahrzeuge im Stadtbezirk</b>	einmalige Dokumentation der Ist-Situation → Mobilitätskonzept	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen in einer Datenbank (z.B. Abfrage beim Betreiber, Recherche)

Tabelle 34: Maßnahmenspezifisches Monitoring (Auswahl)

Die maßnahmenunabhängigen Monitoring-Aktivitäten stehen nur indirekt im Zusammenhang zum umgesetzten Projekt, sie können aber trotzdem Aufschlüsse über die Wirkungen der umgesetzten Maßnahme(n) geben.

#### Maßnahmenunabhängiges Monitoring (Auswahl)

	vor der Umsetzung	nach der Umsetzung
<b>Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum</b>	z.B. einmal pro Quartal oder einmal pro Jahr	z.B. einmal pro Quartal oder einmal pro Jahr
<b>Wildparker (Fahrräder) im Umfeld der vorhandenen Abstellanlagen bzw. der neu geplanten Mobilitätsstationen/ Abstellanlagen</b>	Erhebung einmal pro Quartal	Erhebung einmal pro Quartal
<b>Verkehrsaufkommen im klassifizierten Straßennetz/ auf ausgewählten Straßen</b>	Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen	Ergebnisse der zukünftigen Straßenverkehrszählungen; ergänzend eigene Verkehrserhebungen im kommunalen Straßennetz
<b>Luft- und Schadstoffemissionen</b>	Messung an ausgewählten Straßen	Messungen an ausgewählten Straßen; z.B. einmal pro Jahr

Tabelle 35: Maßnahmenunabhängiges Monitoring (Auswahl)

#### Evaluation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes

Im Folgenden werden konkrete Hinweise zur Durchführung der Wirkungsevaluation im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in Eilendorf gegeben. Diese beziehen sich grundsätzlich sowohl auf die Durchführung einer Befragung als auch im Detail auf die einzelnen Ebenen (z.B. Bekanntheit, Nutzung und Zufriedenheit) der Evaluation. Die Hinweise können - und müssen je nach Projektverlauf und Umsetzung der Maßnahmen - gegebenenfalls angepasst werden. Es können selbstverständlich auch noch weitere Fragestellungen ergänzt werden, um noch tiefgründigere Antworten zu erhalten. Es wird empfohlen, dass man sich über jede Fragestellung intensiv Gedanken macht und überlegt, was man mit Hilfe der jeweiligen Frage erfahren möchte und, ob dies mit der Fragestellung/ dem Fragentyp überhaupt möglich ist.

#### Bekanntheit (Beispielfragen)

Dieser Teil bezieht sich auf den Grad der Bekanntheit der in Eilendorf umgesetzten Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Es ist wichtig Informationen auf dieser Ebene zu sammeln, da das Wissen um die Existenz der jeweiligen Angebote eine Grundvoraussetzung für deren Nutzung ist. Wenn sich die Bekanntheit als relativ niedrig erweist, kann dies den Bedarf nach weiteren oder anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Bekanntheit (z.B. Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit/ Kommunikation) signalisieren.



Ein Indikator ist die Anzahl und der prozentuale Anteil der Menschen in Eilendorf, die von den Angeboten gehört haben.

<b>Haben Sie etwas von den folgenden Maßnahmen gehört?</b>		<b>Ja, darüber bin ich informiert</b>	<b>Ja, ich habe davon gehört</b>	<b>Nein, ich habe davon nichts gehört</b>
1.	<i>Neue Fahrradstraße XY</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	<i>Verbesserte Fußverkehrsverbindung vom REWE</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	<i>Einrichtung einer Schulstraße in der Birkstraße</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	<i>Jobticket für den ÖPNV</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	<i>Neue Ortsbusbuslinie in Eilendorf</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.	<i>Erhöhte Taktung der Buslinie 7 in der Nebenverkehrszeit</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	<i>Neue Fahrradabstellanlagen am Bahnhofhaltepunkt</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Wie sind Sie auf die neuen Mobilitätsangebote aufmerksam geworden?</b>				
8.	<input type="checkbox"/>	9.	Zeitung	
10.	<input type="checkbox"/>	11.	Fernsehen	
12.	<input type="checkbox"/>	13.	Internetseite der Stadt Aachen	
14.	<input type="checkbox"/>	15.	Sonstige Internetseite oder soziale Netzwerke	
16.	<input type="checkbox"/>	17.	Bekannte/ Freunde/ Kolleginnen/ Kollegen	
18.	<input type="checkbox"/>	19.	Familie	
20.	<input type="checkbox"/>	21.	Sonstiges: _____	

**Nutzung (Beispielfragen)**

Dieser Evaluationsabschnitt bezieht sich auf die Anzahl der Personen, die die neue Verkehrsinfrastruktur und die neuen Mobilitätsangebote in Anspruch nehmen. Diese Messung erlaubt es festzustellen, wie effizient die bisherigen Aktivitäten gewesen sind. Die Inanspruchnahme wird gemessen, in dem man zählt und dokumentiert, wie viele Personen die Angebote tatsächlich genutzt haben. Zum Beispiel kann dies die Anzahl der abgestellten Fahrräder oder die Nutzung der Gepäckschließfächer sein.

**Im Stadtbezirk Eilendorf wurden neue und verbesserte Angebote für den Radverkehr geschaffen. Haben Sie eine von ihnen bereits in Anspruch genommen?**

	Ja, öfters	Ja, einmal	Nein
22. Radabstellanlage am Bahnhofsteppunkt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. Fahrradstraße XYZ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Radweg entlang der Freunder Straße	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Fahrrad- Reparaturstation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Zufriedenheit (Beispielfragen)**

In diesem Teil der Evaluation wird der Grad der Zufriedenheit der Eilendorferinnen und Eilendorfer mit den in Anspruch genommenen Angeboten aus dem Mobilitätskonzept ermittelt. Dadurch zeigt sich, wie gut diese Maßnahmen den Bedürfnissen der Zielgruppe entsprechen. Mit Hilfe des Feedbacks erhält man sehr wertvolle Informationen darüber, wie die Angebote ggf. verbessert werden könnten/ um den Bedürfnissen der Zielgruppe besser zu entsprechen.

**Wie zufrieden sind Sie mit der Quantität der folgenden (neuen) Verkehrs- und Mobilitätsangebote?**

	zufrieden	eher zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	kann ich nicht beurteilen
Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>				
Fahrradstraßen	<input type="checkbox"/>				
Radweg an Hauptverkehrsstraße	<input type="checkbox"/>				
Fahrrad- Reparaturstationen	<input type="checkbox"/>				



**Wie bewerten Sie die Qualität der folgenden (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangebote?**

	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht
<i>Radabstellanlagen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrradstraßen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Radweg an Hauptverkehrsstraße</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrrad-Reparaturstationen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Wie zufrieden sind Sie mit den (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangeboten?**

	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht
<i>Radabstellanlagen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrradstraßen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Radweg an Hauptverkehrsstraße</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Fahrrad-Reparaturstationen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Wie zufrieden sind Sie mit Informationen zu den (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangeboten?**

	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht
<i>Internetseite der Stadt Aachen</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Flyer</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Broschüren</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>...</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte der Informationen, die Sie bekommen haben bzw. einsehen können?**

<b>z.B. Website der Stadt Aachen</b>	stimmt sehr	stimmt eher	stimmt mittelmäßig	stimmt eher nicht	stimmt nicht
<i>... ist verständlich</i>	<input type="checkbox"/>				
<i>... ist durchdacht</i>	<input type="checkbox"/>				
<i>... ist glaubwürdig</i>	<input type="checkbox"/>				
...	<input type="checkbox"/>				

→ Der Indikator für die Zufriedenheit mit den angebotenen Leistungen ist der Prozentanteil der Befragten, die mit 1 oder 2 (stimmt sehr/ stimmt eher | sehr gut/ eher gut | zufrieden/ eher zufrieden) geantwortet haben.

**Akzeptanz (Beispielfragen)**

**Bitte markieren Sie Ihre Meinung zu den folgenden Äußerungen.**

*Bitte markieren Sie ein Kästchen pro Zeile*

	stimmt sehr	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt nicht
<b>26.</b> <i>Als Ergebnis der Informationen über die neuen Fahrradstraßen in Eilendorf habe ich angefangen über die Nutzung des Fahrrads bei Fahrten in die Innenstadt nachzudenken!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>27.</b> <i>Als Ergebnis der besseren Anbindung des Bahnhofpunkts habe ich angefangen über die Nutzung der Bahn bei Fahrten zur Arbeit nachzudenken!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>28.</b> <i>Als Ergebnis der neuen Ortsbuslinie habe ich angefangen über die Nutzung des Busses bei Einkaufsfahrten nachzudenken!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>29.</b> <i>Als Ergebnis der neuen Mobilstation Bahnhofpunkt habe ich angefangen über die Nutzung meines E-Fahrrads auf dem Weg zur Bahn nachzudenken!</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>30.</b> ...				



**Werden Sie auch zukünftig die nachfolgenden Mobilitäts- und Verkehrsangebote in Eilendorf nutzen?**

	Ja, auf jeden Fall	Eher ja	Eher nein	Nein, auf keinen Fall
<b>31.</b> Radabstellanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>32.</b> Fahrradstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>33.</b> Radweg an Hauptverkehrsstraße	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>34.</b> Fahrrad-Reparaturstationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

→ Der Indikator für die Akzeptanz der angebotenen Leistungen ist der Prozentanteil der Befragten, die mit 1 oder 2 (stimmt sehr/ stimmt eher | Ja, auf jeden Fall/ Eher ja) geantwortet haben.

## TEIL 7 | BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT UND PLANUNGSDIALOG

In den Prozess der Konzepterstellung wurden verschiedene Akteursgruppen involviert.

In der **1. Gruppe** ist die Stadtverwaltung mit den beteiligten Ämtern sowie das beauftragte Planungsbüro samt Fachbüro für Bürgerbeteiligung (Gesellschaft für Bürgergutachten). Projektverantwortlich auf Seiten der Stadt Aachen ist der Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur (FB 61) bzw. seit dem Jahr 2024 der Fachbereich Mobilität und Verkehr (FB 68). Innerhalb dieser Gruppe erfolgte eine kontinuierliche Abstimmung zu den Arbeitsschritten und Beteiligungsverfahren im Projekt. Ausgewählte Zwischenergebnisse und Meilensteine wurden der Stadtverwaltung in mehreren Abstimmungsterminen durch das Planungsbüro vorgestellt.

Die **2. Gruppe** bilden die Stakeholder, die in Form zweier Workshops in die Konzeptentwicklung einbezogen wurden. Zu den Stakeholdern gehören u.a. die politischen Vertreter, der ADFC, Interessensvertretungen sowie Verbände.

Die **3. Gruppe** umfasst die Bürgerinnen und Bürger aus Eilendorf, die über verschiedene Beteiligungsformate (analog und digital) in besonderem Maße in die Konzeptentwicklung eingebunden wurden. Die Kommunikation erfolgte entweder über die Stadt Aachen (Internetseite, Social Media Flyer, Plakate), die regionale Presse und die Projektseite auf der Plattform adhocracy+.

### 7.1 | Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für Aachen-Eilendorf wurde durch eine kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet werden. Neben den Projektinformationen auf der Beteiligungsplattform adhocracy+ wurde zu den einzelnen Beteiligungsformaten eine Kommunikationsstrategien ausgearbeitet. Grundsätzlich ist die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen von Mobilitätskonzepten nicht nur als Information, sondern mindestens als aktive Diskussion und Bewertung von Ideen und Planungen vorzusehen. Eine gute Kommunikationsstrategie von Anfang an kann die Chance erhöhen, dass das Mobilitätskonzept auf breite Akzeptanz in der Bevölkerung und bei den Akteuren des Stadtbezirks trifft.



Abbildung 144: Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung im Rahmen der Konzeptentwicklung

In den Teilen eins, drei und vier des Projektberichts wurden bereits verschiedene Beteiligungsformate der Bürgerbeteiligung beschrieben und dokumentiert. Diese haben



die Online-Karte, zwei Planungsspaziergänge, eine Befragung, einen Workshop an der Grundschule Brühlstraße sowie zwei Bürgerworkshops (Leitbild- & Maßnahmenformulierung) umfasst.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zudem zu Projektbeginn eine Auftaktveranstaltung durchgeführt. Den Abschluss der breiten Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine Abschlussveranstaltung nach Beendigung des Projektes bilden.

### 7.1.1 | Auftaktveranstaltung

Die rund eineinhalbstündige Auftaktveranstaltung fand am 08.11.2022 um 18:00 Uhr auf dem Platz zwischen dem Restaurant „Herr Tutto“ und dem „Eiscafé Annabella“ auf Höhe der Von-Coels-Straße 214 statt. An der Veranstaltung haben ca. 30-35 interessierte Bürgerinnen und Bürger teilgenommen.

Zu Beginn wies Bezirksbürgermeisterin Elke Eschweiler auf die Notwendigkeit eines solchen Mobilitätskonzeptes für Eilendorf hin und erklärte den Teilnehmenden der Auftaktveranstaltung, dass das Projekt zusammen mit den Eilendorferinnen und Eilendorfern entwickelt wird. Mit der Auftaktveranstaltung wurde auch die Online-Karte bereitgestellt.

Im Anschluss an den informativen Teil, der aus Vorträgen über die Nahmobilität im Allgemeinen sowie über das Vorgehen und den Ablauf der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für Eilendorf bestand, erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit sich aktiv zu beteiligen. Mit Hilfe von Karteikarten wurden Probleme und Herausforderungen hinsichtlich der Mobilität in Eilendorf gesammelt. Im Anschluss an die Auftaktveranstaltung wurde die Online-Karte für alle Bürgerinnen und Bürger freigeschaltet.

Die Veranstaltung wurden musikalisch durch den Instrumentalverein Eilendorf begleitet.

### Ergebnis – Probleme und Herausforderungen

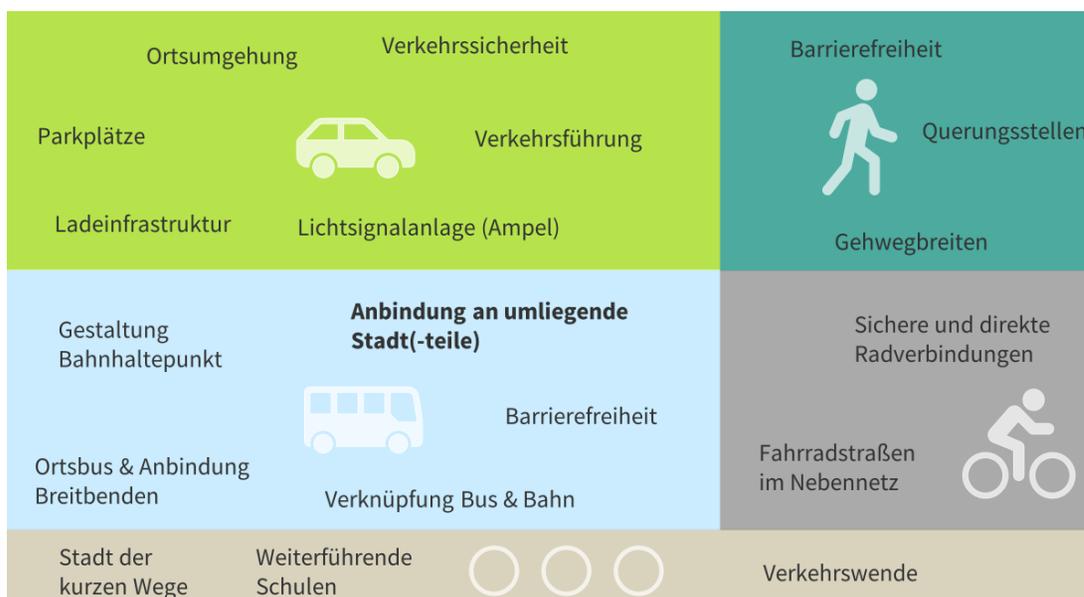


Abbildung 145: Geclusterte Ergebnisse der Sammlung von Problemen und Herausforderungen



---

Busanbindung Verlautenheide – Würselen – Eilendorf mit Anschlüssen am Bahnhof Eilendorf

---

Ortsbus Eilendorf täglich von 08:00 – 20:00 Uhr

---

Busverbindung Eilendorf – Brand

---

Ich wünsche mir eine regelmäßige Anbindung der Haltestelle Breitbenden – Aufnahme bei jeder Fahrt

---

ÖPNV-Verbindungen in nutzerfreundlicher Taktung nach Brand, Verlautenheide, Haaren und Würselen

---

Bahnhof Eilendorf:

- Barrierefreiheit
- kurze Wege, keine Hindernisse
- keine Aufzüge, sondern helle und offene Unterführung

---

Haltepunkt Eilendorf für den Regionalexpress

---

Sichere und direkte Radverbindung zwischen Bayerhaus und Kreuzung Außenring

---

Von-Coels-Straße als Hauptradverkehrsachse akzeptieren und ausbauen. Nebenrouten mit Fahrradstraßen als Alternative

---

Radweg in die Stadt, der auch nachts ein Sicherheitsgefühl gibt (besonders für Frauen)

---

Sicherheit! Beim rechts abbiegen Nirmer Straße/ Kalkbergstraße nimmt Reklamewagen die Sicht nach rechts

---

Fußgängerbereich Von-Coels-Straße Ecke Nirmer Straße ist sehr gefährlich für Fußgänger und Radfahrer. Zu eng und Löcher in der Fahrbahn

---

Verkehrsfluss: Steinstraße als Einbahnstraße (Richtung Von-Coels-Straße); Johannisstraße wieder öffnen

---

Ampel anstelle von Zebrastreifen an Nirmer Straße (Grundschule) überflüssig, aber wenn nur bei Schulbetrieb

---

Ladesäulen

---

Stadt der kurzen Wege, z.B. 3-fach Sporthalle

---

Barrierefreiheit

---

Mobilität für weiterführende Schulen

---

Mutig sein bei Plänen und Wünschen! Vor wenigen Jahren war eine Sperrung des Neumarkts undenkbar

Verkehrswende auch in Eilendorf konsequent umsetzen. Transition by design, not by disaster! Es ist mehr als 5 nach 12!

Kein Zubringer zur A44, keine Umgehung. Absoluter Anachronismus. Wer Straßen sät wird Stau ernten!

Vermeintliche Umgehungsstraße L221n verhindern = Planungen für die Menschen ermöglichen!

*Tabelle 36: Sammlung der Probleme und Herausforderung bei der Auftaktveranstaltung*



*Abbildung 146: Impressionen zur Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept Eilendorf*

### Kommunikationsstrategie

Wen?	Wie?	Wo?	Wann?	Wer?
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Einladung	Homepage der Stadt Aachen & Social Media Stadt Aachen (Facebook, Instagram)	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Presseabteilung Stadt Aachen</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Einladung	Beteiligungsplattform adhocracy+	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellen der Ankündigung: Mobildenkler</li> <li>▪ Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300)</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung / Einladung über Flyer und Plakate	Geschäfte, öffentliche Einrichtungen etc.	1-2 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellen der Flyer und Plakate: Mobildenkler</li> <li>▪ Abstimmung mit Stadt Aachen (FB 61-300 und Presseabteilung)</li> <li>▪ Verteilen der Flyer/ Plakate (Stadt Aachen)</li> </ul>
Öffentlichkeit (Vereine und Verbände)	Ankündigung/ Einladung	E-Mail Verteiler	2-3 Wochen vor der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Aachen</li> </ul>
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Berichterstattung	Homepage eilendorf.info & Social Media Kanäle (Facebook, Instagram)	vor und nach der Veranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ privat Betriebe Plattform eilendorf.info</li> </ul>



## 7.2 | Stakeholder Beteiligung

Die Beteiligung von Stakeholdern hat innerhalb des Projektes in verschiedenen Arbeitsphasen stattgefunden. Die Workshops zur Erstellung eines Leitbilds (Teil 3) und zur Definition von Maßnahmen (Teil 4) mit Stakeholdern sind in den entsprechenden Kapiteln beschrieben und dokumentiert.

### 7.2.1 | Interfraktioneller Auftakt

Der interfraktionelle Auftakt fand im späten Nachmittag des 20.09.2022 im Bezirksamt Eilendorf statt. Zu den 13 Teilnehmenden zählten die Bezirksbürgermeisterin, der damalige Bezirksamtsleiter sowie Vertreterinnen und Vertreter aller Fraktionen der Bezirksvertretung Eilendorf. Zum Beginn der Veranstaltung wurde von allen Teilnehmenden das wichtigste Ziel in Hinblick auf das Mobilitätskonzept abgefragt. Anschließend wurde der Ablauf des Projektes und die einzelnen Beteiligungsschritte vorgestellt. Zum Abschluss wurden Fragen geklärt und weitere Anregungen und Wünsche für das Konzept aufgenommen.

### 7.2.2 | Projektbegleitender Arbeitskreis

Am 23.05.2034 fand im Zeitraum von 15:00 bis 17:00 Uhr ein Arbeitskreis im Verwaltungsgebäude „Am Marschierdor“ statt. Die 12 Teilnehmenden umfassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Aachen sowie Vertreterinnen und Vertreter der ASEAG, des AVV, von Velocity und cambio. Nach der Vorstellung des Anlasses und Ziels des Projektes wurden erste Ergebnisse aus der Bestandsanalyse vorgestellt und diskutiert. Darauf folgte eine allgemeine Diskussionsrunde zur Mobilität in Eilendorf.

## TEIL 8 | FUßGÄNGERSTADTPLAN

Für den Stadtbezirk Eilendorf wurde ein Fußgängerstadtplan entwickelt. Dieser ist auf die Bedürfnisse von Senior\*innen ausgerichtet und stellt wichtige Informationen zur Verkehrsinfrastruktur (u.a. Barrierefreiheit) dar. Der Stadtplan befindet sich im Format A1 im Anhang des Berichts (A 8.1) und wird im Geoportal der Stadt Aachen abrufbar sein. Die beiden folgenden Abbildungen bieten einen Überblick über die Inhalte und die Darstellung des Stadtplans.



Abbildung 147: Ausschnitt aus dem Fußgängerstadtplan mit Informationen zur Gehweginfrastruktur

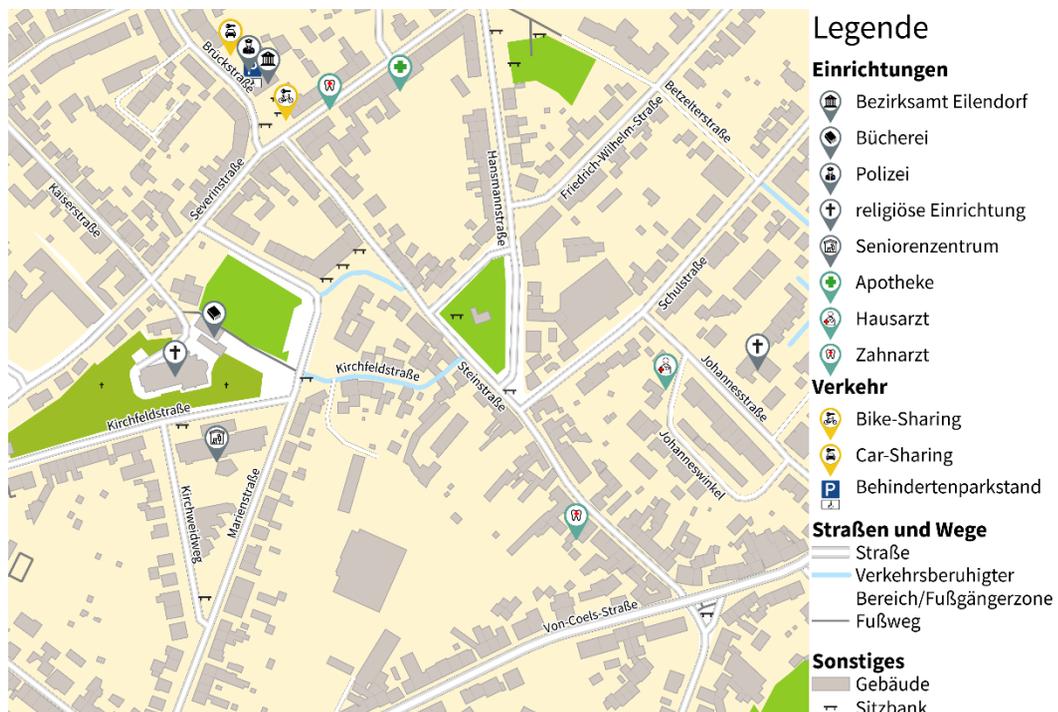


Abbildung 148: Ausschnitt aus dem Fußgängerstadtplan mit Informationen zu verschiedenen Einrichtungen



## FAZIT UND AUSBLICK

Der Stadtbezirk Eilendorf hat mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes den Grundstein für die Mobilitätsentwicklung im Stadtbezirk, sowie darüber hinaus, gelegt.

Die detaillierte Bestandsanalyse stellt den Status Quo im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr in Eilendorf dar und geht darüber hinaus auf weitere Bereiche ein, die Auswirkungen auf das Mobilitätsgeschehen haben. Der demografische Wandel wird die Bevölkerungsstruktur in den nächsten Jahren weiter verändern. Die Alterung der Gesellschaft wird eine der größten Herausforderungen sein; nicht nur im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr.

Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität sind aufgrund der Kompaktheit des Stadtbezirks als vergleichsweise gut einzustufen. Zudem stellt der Bahnhof (u.a. für Pendler) ein großes Potential dar, um auch weitere Wege außerhalb des Stadtbezirks mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückzulegen. Die Integration einer Über- oder Unterführung sowie der Ausbau zu einer Mobilstation sollten in den nächsten Jahren vorangetrieben werden.

Die vorliegende Radverkehrsinfrastruktur weist jedoch Defizite auf, die in den nächsten Jahren sukzessive behoben werden sollten.

Der ÖPNV ist in Eilendorf in vielen Bereichen gut ausgebaut. Mit dem aktuellen Linien- und Fahrtenangebote können jedoch nicht die Anforderungen und Bedürfnisse aller Zielgruppen (vollumfänglich) abgedeckt werden. Der innerörtliche Busverkehr kann gegenwärtig nicht das starke Rückgrat des Umweltverbundes bilden, um nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner zu unterstützen. Für bestimmte Personengruppen sowie Teilbereiche des Stadtbezirks stellt das ÖV-Angebot noch keine wirkliche Alternative zum eigenen Pkw dar.

Viele Straßenräume in Eilendorf werden sehr stark vom ruhenden Verkehr dominiert. Hierdurch werden insbesondere der Fuß- und Radverkehr negativ beeinflusst; sei es durch unzureichende Querungsmöglichkeiten, eingeschränkte Sichtbeziehungen oder eingeeengte Gehwege. Der hohe Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr führt oftmals dazu, dass Flächen für den Fuß- und Radverkehr fehlen.

Das Mobilitäts-Leitbild, welches mit ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern sowie mit Stakeholdern entwickelt wurde, wird in den nächsten Jahren als Entscheidungsgrundlage für politisches Handeln dienen. Es fasst die gemeinsame Vorstellung der Beteiligten zusammen und bildet damit das Ergebnis, mit dem sich viele unterschiedliche Interessen identifizieren können. Das Leitbild drückt den Zustand aus, der durch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes erreicht wird. Das wichtigste Ziel des Leitbildes ist, dass Eilendorf zukünftig vielfältig nach innen und außen vernetzt ist. Hiermit wird die Grundlage für eine systematische und nachhaltige Förderung des Umweltverbundes gelegt.



Die vielfältigen Beteiligungsformate (Planungsspaziergänge, Workshops etc.) zeigen, dass sich die Stadtgesellschaft Veränderungen in Bezug auf die Mobilität und den Verkehr wünscht. Die Forderung nach sicheren und komfortablen Radverkehrsanlagen, der Wunsch nach mehr Begrünung im öffentlichen Raum sowie eine allgemein höhere Aufenthaltsqualität sind nur ausgewählte Beispiele, die zeigen, dass die Gesellschaft hinter einer Mobilitätswende steht. Die Von-Coels-Straße als Hauptverkehrsachse muss dabei jedoch immer berücksichtigt werden.

Es handelt sich um einen Transformationsprozess, der ganz entscheidend auf der Veränderung von menschlichen Routinen basiert und daher eine gewisse Zeit benötigt. Des Weiteren sind eine gute Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, die die Menschen auf dem Weg begleitet, von besonderer Bedeutung.

Die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes war über den gesamten Projektzeitraum von einer breit angelegten Bürgerbeteiligung geprägt. Diese begann im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse und setzte sich im Rahmen des Bürgerworkshops im November 2023 fort. Das große Interesse und die vielfältigen und wichtigen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger haben entscheidend zur Entwicklung des Mobilitätskonzeptes beigetragen.

*Vielen Dank an alle Bürgerinnen und Bürger, die politischen Vertreter\*innen sowie alle weiteren Akteure für die Unterstützung im Rahmen der Konzeptentwicklung!*



## ANHANG

### Teil 1 | Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

- 1.1 Ergebnis Online-Karte Übersichtskarte (A0-Plan)
- 1.2 Ergebnis Online-Karte (Liste)
- 1.3 Ergebnis erster Planungsspaziergang (A1 -Plan)
- 1.4 Ergebnis zweiter Planungsspaziergänge (A1-Plan)
- 1.5 Führung und Netzlücken im Fußverkehr (A0-Plan)
- 1.6 Dimensionierung von Gehwegen (A0-Plan)
- 1.7 Führungsform im Radverkehr (A0-Plan)
- 1.8 Zulässige Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr (A0-Plan)
- 1.9 straßenbegleitende Parkmöglichkeiten (A0-Plan)
- 1.10 Punktuelle Mängel im Erhebungsnetz (A0-Plan)
- 1.11 Punktuelle Mängel (Liste)
- 1.12 Bewertung der ÖPNV-Haltestellen (Liste)

### Teil 4 | Maßnahmen

- 4.1 Konzeptplan Radverkehr (A1-Plan)
- 4.2 Konzeptplan Fußverkehr (A1-Plan)
- 4.3 Konzeptplan ÖPNV und Intermodalität (A1-Plan)
- 4.4 Konzeptplan Kfz-Verkehr (A1-Plan)
- 4.5 Maßnahmenliste

### Teil 8 | Maßnahmen

- 8.1 Fußgängerstadtplan (A1-Plan)

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage von Eilendorf in der StädteRegion Aachen .....	2
Abbildung 2: Übersicht über die vorwiegende Landnutzung in Eilendorf .....	3
Abbildung 3: Heatmap aus den alltäglichen Quell- und Zielpunkten .....	3
Abbildung 4: Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen in Eilendorf ...	4
Abbildung 5: Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschulen in Eilendorf .....	5
Abbildung 6: Fußläufige Erreichbarkeit von Kindertagesstätten in Eilendorf .....	7
Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung und Pkw-Bestand in Eilendorf von 2016-2022 .....	8
Abbildung 8: Modal Split und mittlere Wegelängen der restlichen Aachener Stadtteile .....	9
Abbildung 9: Straßennetz in Eilendorf .....	10
Abbildung 10: Das Radverkehrsnetz NRW in Eilendorf .....	12
Abbildung 11: Radhauptnetz und Rad-Vorrang Route Eilendorf .....	13
Abbildung 12: Radverkehrsmengen "STADTRADELN 2020" .....	14
Abbildung 13: ÖPNV-Liniennetzplan für Eilendorf .....	16
Abbildung 14: Fußläufige Erreichbarkeit der Bushaltestellen im 300 m und 400m Radius	17
Abbildung 15: Anzahl und Kategorie der Unfälle in Eilendorf .....	20
Abbildung 16: Heatmap aus der Anzahl der Unfälle 2019-2021 .....	20
Abbildung 17: Unfälle nach Unfallkategorie in den Jahren 2019-2021 .....	21
Abbildung 18: Unfalltypen in Eilendorf (2019-2021) .....	22
Abbildung 19: Ursachen für Verkehrsunfälle in Eilendorf (2019-2021) .....	22
Abbildung 20: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (2019 - 2021) .....	23
Abbildung 21: Unfalltypen unter Beteiligung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in Eilendorf (2019-2021) .....	23
Abbildung 22: Ausschnitt aus der Online-Karte .....	24
Abbildung 23: Verortung der Einträge aus der Online-Karte, unterteilt nach Verkehrsart	25
Abbildung 24: Einträge der Teilnehmenden nach Kategorie (n=107 Einträge) .....	25
Abbildung 25: Ergebnisse der Online-Beteiligung   Themenfelder mit mind. 3 Nennungen .....	26
Abbildung 26: Kommunikationsstrategie zur Online-Karte .....	26
Abbildung 27: Übersicht der Ergebnisse des 1. Planungsspaziergangs .....	27
Abbildung 28: Impressionen zum 1. Planungsspaziergang .....	29
Abbildung 29: Kommunikationsstrategie zum ersten Planungsspaziergang .....	30
Abbildung 30: Übersicht der Ergebnisse des 2. Planungsspaziergangs .....	31
Abbildung 31: Impressionen zum 2. Planungsspaziergang .....	33
Abbildung 32: Kommunikationsstrategie zum zweiten Planungsspaziergang .....	33
Abbildung 33: Zentrale Aspekte aus den Berichten über den Schulweg .....	37
Abbildung 34: Fehlender Gehweg in der Urbanstraße .....	38
Abbildung 35: Fehlender Gehweg in der Franz-Delheid-Straße .....	38
Abbildung 36: Netzlücken im Fußverkehr innerhalb des Erhebungsnetzes .....	39
Abbildung 37: Unzureichende Gehwegbreiten mit zusätzlichem Hindernis in der Steinstraße .....	40
Abbildung 38: Unzureichende Gehwegbreiten in der Schubertstraße .....	40



Abbildung 39: Gehwegbreiten unter 2,50 Meter in Erhebungsnetz.....	40
Abbildung 40: Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit des Fußweges zwischen der Freunder Straße und der Bruchstraße .....	41
Abbildung 41: Falschparker und Mülltonnen auf dem Gehweg an der Freunder Straße ...	41
Abbildung 42: Netzlücken im Radverkehr in Eilendorf .....	43
Abbildung 43: Ende der Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr / fehlende Überleitung auf die Fahrbahn.....	44
Abbildung 44: Poller auf dem Geh-/ Radweg.....	44
Abbildung 45: Fehlende Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Schutzstreifen und dem ruhenden Verkehr an der Von-Coels-Straße.....	44
Abbildung 46: Durchfahrt verboten für den Radverkehr (Müselterweg) .....	44
Abbildung 47: Fehlende Barrierefreiheit und fehlende Fahrgastunterstände an den Haltestellen „Rheingold“ und „Hahnweg“ .....	46
Abbildung 48: Fehlender Fahrgastunterstand und fehlende Wartefläche am Eilendorfer Bahnhof.....	46
Abbildung 49: Unterdimensionierte bauliche Parkstände .....	47
Abbildung 50: Gehwegparken (beschildert) mit starker Beeinträchtigung des Fußverkehrs .....	47
Abbildung 51: Heckstraße (nördlicher Ortseingang) .....	47
Abbildung 52: Unzureichende Gestaltung des Eingangs in die Tempo 30-Zone (Schubertstraße) .....	48
Abbildung 53: Fehlende Einheit von Bau und Betrieb in der Kaiserstraße .....	48
Abbildung 54: Bewertung der Gesamtqualität des Verkehrssystem .....	49
Abbildung 55: Bewertung der Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel.....	49
Abbildung 56: Handlungsschwerpunkte im Eilendorfer Verkehrssystem in der Rangfolge 1 bis 10 .....	50
Abbildung 57: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel.....	51
Abbildung 58: Gründe für die Nutzung des Pkw innerhalb von Eilendorf.....	51
Abbildung 59: Einwohnerzahlen Stadt Aachen 2014-2022 (Haupt- und Nebenwohnsitz zum Stichtag 31.12) .....	57
Abbildung 60: Einwohnerzahlen im Stadtteil Aachen-Eilendorf 2014-2022 (Haupt- und Nebenwohnsitz zum Stichtag 31.12) .....	58
Abbildung 61: Einwohnerzahlprognose der Stadt Aachen 2022-2039 .....	59
Abbildung 62: Anteil der wohnberechtigten Bevölkerung nach Altersgruppe .....	60
Abbildung 63: Bevölkerungsprognose für Eilendorf auf Grundlage der gesamtstädtischen Bevölkerungsprognose .....	60
Abbildung 64: Probleme und Herausforderungen aus dem Bürgerworkshop Leitbild .....	67
Abbildung 65: Gewichtete Leitsätze aus dem Bürgerworkshop Leitbild .....	67
Abbildung 66: Impressionen zum Leitbilderstellung im Rahmen eines Bürgerworkshops .....	68
Abbildung 67: Kommunikationsstrategie zum Bürgerworkshop Leitbild.....	68
Abbildung 68: Probleme und Herausforderungen aus dem Stakeholder-Workshop Leitbild .....	69
Abbildung 69: Gewichtete Leitsätze aus dem Stakeholder-Workshop Leitbild .....	70

Abbildung 70: Impressionen zum Leitbilderstellung im Rahmen des Stakeholder-Workshops.....	70
Abbildung 71: Zielkonzept für die Nahmobilität in Eilendorf (Teil 1).....	74
Abbildung 72: Zielkonzept für die Nahmobilität in Eilendorf (Teil 2).....	75
Abbildung 73: Zielkonzept für die Nahmobilität in Eilendorf (Teil 3).....	76
Abbildung 74: Bewertete Maßnahmen aus dem Bürgerworkshop .....	78
Abbildung 75: Impressionen zum Entwicklung von Maßnahmen im Rahmen eines Bürgerworkshops.....	79
Abbildung 76: Kommunikationsstrategie zum Bürgerworkshop Maßnahmen.....	79
Abbildung 77: Bewertete Maßnahmen aus dem Stakeholder-Workshop .....	81
Abbildung 78: Impressionen von der Maßnahmenentwicklung mit Stakeholdern .....	81
Abbildung 79: Handlungsfelder für das Maßnahmenkonzept .....	82
Abbildung 80: unterdimensionierter Gehweg in der Lindenstraße .....	84
Abbildung 81: fehlender Gehweg in der Franz-Delheid-Straße.....	84
Abbildung 82: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Aus- und Neubau von Gehwegen“ .....	86
Abbildung 83: Treppenanlage zwischen der Severinstraße und dem Stollenweg.....	87
Abbildung 84: Engstelle (ruhender Verkehr + Beschilderung) auf schmalen Gehweg (Steinstraße).....	87
Abbildung 85: Verortung der Einzelmaßnahmen im Steckbrief Barrierefreie Infrastruktur .....	89
Abbildung 86: fehlende Querungsmöglichkeit an der Bushaltestelle Karlstraße .....	90
Abbildung 87: fehlende Querungsmöglichkeit im Bereich Johannesstraße/Von-Coels-Straße .....	90
Abbildung 88: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verbesserung der Querungssituation“ .....	93
Abbildung 89: Sackgasse ohne Beschilderung des Durchlasses für den Fußverkehr (Gringelsstraße).....	94
Abbildung 90: Unzureichende Grünpflege entlang der Von-Coels-Straße .....	94
Abbildung 91: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einzelmaßnahmen im Fußverkehr“ .....	96
Abbildung 92: Führung des Radverkehrs bei Tempo 50 im Mischverkehr (Freunder Straße) .....	97
Abbildung 93: Unklare Führung des Radverkehrs in der Heckstraße .....	97
Abbildung 94: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Sichere Führung im Radverkehr“ .....	99
Abbildung 95: Aufstellbereich an der LSA „Von-Coels-Straße / Steinstraße“ .....	100
Abbildung 96: Fehlender Durchlass für den Radverkehr im Wendekreis Apolloniaweg ..	100
Abbildung 97: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einzelmaßnahmen im Radverkehr“ .....	103
Abbildung 98: Fahrradboxen am Bahnhofpunkt .....	104
Abbildung 99: Anlehnbügel am Knotenpunkt Brander Straße / Von-Coels-Straße .....	104
Abbildung 100: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Radabstellanlagen“	106



Abbildung 101: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Fuß- und Radverkehrsverbindungen“ .....	109
Abbildung 102: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verkehrsführung/-lenkung“ .....	112
Abbildung 103: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Optimierung von Knotenpunkten“ .....	116
Abbildung 104: ordnungswidrig abgestellter Pkw auf dem Gehweg in der Schulstraße .	117
Abbildung 105: aufgeschultertes Parken (angeordnet) im Müselterweg bei geringer Restgehwegbreite.....	117
Abbildung 106: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Ruhender Verkehr“ .	119
Abbildung 107: E-Ladesäulen am Vereinsheim (Nirmer Straße) .....	120
Abbildung 108: E-Ladesäule im Neubaugebiet Breitbenden.....	120
Abbildung 109: Verortung der potenziellen Standorte für Elektroladeinfrastruktur .....	122
Abbildung 110: Ortseingang in Fahrtrichtung Eilendorf.....	125
Abbildung 111: Übergang Tempo 30-Zone (Schubertstraße).....	125
Abbildung 112: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Optimierung von Eingangsbereichen“ .....	127
Abbildung 113: Haarhofstraße (Tempo 30-Zone) .....	128
Abbildung 114: Brückstraße (Tempo 30-Zone) .....	128
Abbildung 115: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Gestaltung von Nebenstraßen“ .....	130
Abbildung 116: Sichteinschränkung an der Zufahrt REWE/DM durch eine Webetafel .....	131
Abbildung 117: Sichteinschränkung und schmaler Gehweg (Am Bayerhaus) .....	131
Abbildung 118: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verbesserung von Sichtbeziehungen“ .....	133
Abbildung 119: Unterdimensionierter Gehweg und unterdimensionierte Parkstände in der Karlstraße .....	134
Abbildung 120: Beengte Platzverhältnisse in der Steinstraße .....	134
Abbildung 121: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einbahnstraßenregelung“ .....	136
Abbildung 122: Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Linien- und Fahrtenangebot“ .....	139
Abbildung 123: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Gestaltung von Haltestellen“ .....	142
Abbildung 124: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Mobilstation Bahnhaltdepunkt“ .....	145
Abbildung 125: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Weitere Verknüpfungspunkte“ .....	148
Abbildung 126: Verortung der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Umfeld von Grundschulen“.....	151
Abbildung 127: Einteilung der Von-Coels-Straße in 7 Abschnitte (Ost-West) .....	157
Abbildung 128: Von-Coels-Straße Richtung Stolberg .....	158
Abbildung 129: Von-Coels-Straße Richtung Ortseingang Eilendorf .....	158
Abbildung 130: Von-Coels-Straße Höhe Hausnummer 444 .....	159
Abbildung 131: Von-Coels-Straße Höhe Hausnummer 352 .....	159

Abbildung 132: Von-Coels-Straße Höhe Apolloniaweg Blickrichtung Freunder Straße ..	162
Abbildung 133: Von-Coels-Straße Höhe Apolloniaweg Blickrichtung Eilendorf Markt ....	162
Abbildung 134: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 222 Blickrichtung Außenring .....	165
Abbildung 135: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 198 Blickrichtung Außenring .....	165
Abbildung 136: Von-Coels-Straße Höhe Bushaltestelle Kirchfeld Blickrichtung Eilendorf Markt.....	168
Abbildung 137: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 70 Blickrichtung Eilendorf Markt .....	168
Abbildung 138: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 54 Blickrichtung Außenring .....	171
Abbildung 139: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 34 Blickrichtung Außenring .....	171
Abbildung 140: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 4 Blickrichtung Außenring .....	173
Abbildung 141: Von-Coels-Straße Höhe Hausnr. 4 Blickrichtung Eilendorf Markt.....	173
Abbildung 142: Umsetzungsstrategie für das Mobilitätskonzept Eilendorf .....	179
Abbildung 143: Beteiligte Akteure an der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes.....	181
Abbildung 144: Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung im Rahmen der Konzeptentwicklung .....	206
Abbildung 145: Geclusterte Ergebnisse der Sammlung von Problemen und Herausforderungen.....	207
Abbildung 146: Impressionen zur Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept Eilendorf .....	209
Abbildung 147: Ausschnitt aus dem Fußgängerstadtplan mit Informationen zur Gehweginfrastruktur.....	212
Abbildung 148: Ausschnitt aus dem Fußgängerstadtplan mit Informationen zu verschiedenen Einrichtungen.....	212



## TABELLENVERZEICHNIS

<i>Tabelle 1: Fahrzeiten zu ausgewählten weiterführenden Schulen ab dem Bezirksamt Eilendorf</i> .....	6
<i>Tabelle 2: Entwicklung der Motorisierungsgrade in Eilendorf im Vergleich zum Bundesgebiet</i> .....	8
<i>Tabelle 3: Klassifiziertes Straßennetz in Eilendorf</i> .....	11
<i>Tabelle 4: Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz</i> .....	11
<i>Tabelle 5: Übersicht über die Reisezeiten mit der Bahn (Werte in Klammern beziehen sich auf die Verstärkerfahrt)</i> .....	15
<i>Tabelle 6: Übersicht der Ein- und Aussteiger pro Tag an ausgewählten Bushaltestellen (hochgerechnete Tagesmittelwerte der ASEAG aus dem Jahr 2019)</i> .....	18
<i>Tabelle 7: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Eilendorf</i> .....	19
<i>Tabelle 8: Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Eilendorf nach Altersgruppe</i> .....	61
<i>Tabelle 9: Bearbeitungsschritte für die Erstellung einer Synthese zum Mobilitäts-Leitbild</i> ..	72
<i>Tabelle 10: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Neu- und Ausbau von Gehwegen“</i> .....	86
<i>Tabelle 11: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Barrierefreie Infrastruktur“</i> ..	89
<i>Tabelle 12: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verbesserung der Querungssituation“</i> .....	92
<i>Tabelle 13: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einzelmaßnahmen im Fußverkehr“</i> .....	96
<i>Tabelle 14: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Sichere Führung im Radverkehr“</i> .....	99
<i>Tabelle 15: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Einzelmaßnahmen im Radverkehr“</i> .....	102
<i>Tabelle 16: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Radabstellanlagen“</i> .....	106
<i>Tabelle 17: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Fuß- und Radverkehrsverbindungen“</i> .....	109
<i>Tabelle 18: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verkehrsführung/-lenkung“</i> .....	112
<i>Tabelle 19: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Optimierung von Knotenpunkten“</i> .....	116
<i>Tabelle 20: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Ruhender Verkehr“</i> .....	119
<i>Tabelle 21: Übersicht über potenzielle Standorte für Elektroladeinfrastruktur</i> .....	122
<i>Tabelle 23: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Optimierung von Eingangsbereichen“</i> .....	127
<i>Tabelle 24: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Gestaltung von Nebenstraßen“</i> .....	130
<i>Tabelle 25: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Verbesserung von Sichtbeziehungen“</i> .....	133
<i>Tabelle 26: Übersicht der Einzelmaßnahmen vom Steckbrief „Einbahnstraßenregelung“</i> ..	136
<i>Tabelle 27: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Linien- und Fahrtenangebot“</i> .....	139



<i>Tabelle 28: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Gestaltung von Haltestellen“</i>	<i>142</i>
<i>Tabelle 29: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Mobilstation Bahnhofpunkt“</i>	<i>145</i>
<i>Tabelle 30: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Weitere Verknüpfungspunkte“</i>	<i>148</i>
<i>Tabelle 31: Übersicht der Einzelmaßnahmen zum Steckbrief „Umfeld von Grundschulen“</i>	<i>151</i>
<i>Tabelle 32: Maßnahmenspezifische Ziele des Mobilitätskonzeptes sowie Indikatoren zur Überprüfung</i>	<i>194</i>
<i>Tabelle 33: Widerstände und Treiber in einem Projekt (Vorlage/ Checkliste)</i>	<i>195</i>
<i>Tabelle 34: Mögliche externe Faktoren innerhalb eines Projektes (Vorlage/ Checkliste)</i>	<i>197</i>
<i>Tabelle 35: Maßnahmenspezifisches Monitoring (Auswahl)</i>	<i>199</i>
<i>Tabelle 36: Maßnahmenunabhängiges Monitoring (Auswahl)</i>	<i>200</i>
<i>Tabelle 37: Sammlung der Probleme und Herausforderung bei der Auftaktveranstaltung</i>	<i>209</i>



## LITERATURVERZEICHNIS

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*. Köln: FGSV Verlag.
- HHS Ingenieur GmbH. (2011). *Mobilitätserhebung StädteRegion Aachen 2011*. Aachen.
- infas, DLR, IVT und infas 360. (2019). *Mobilität in Deutschland - Regionalbericht Stadt Aachen*. Bonn, Berlin.
- infas, DLR, IVT und infas 360. (2019). *Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)*.
- Konsortium MOMENTUM und MOSAIC. (2020). *Mobilitätsmanagement Handbuch*.
- Kraftfahrzeugbundesamt (KBA). (2023). *Kraftfahrzeugbundesamt (KBA)*. Abgerufen am 14.05.2023 von [www.kba.de](http://www.kba.de)
- Landesbetrieb Straßen NRW. (2019/2021). *NWSIB*. Von <https://www.nwsib-online.nrw.de> abgerufen
- Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen. (14. Januar 2024). *Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)*. Von Geltende Gesetze und Verordnungen (SGV. NRW): [www.recht.nrw.de](http://www.recht.nrw.de) abgerufen
- Stadt Aachen. (2018). *Nahverkehrsplan Stadt Aachen 2. Fortschreibung 2015, 1. Änderung 2018*. Aachen.
- Stadt Aachen. (2022). *Statistisches Jahrbuch*.
- Umweltbundesamt. (28. 04 2023). *Umweltbundesamt*. Abgerufen am 14. 05 2023 von [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)