

Vorlagennummer: FB 68/0102/WP18  
 Öffentlichkeitsstatus: öffentlich  
 Datum: 08.08.2024

## Förderprojekt Klimaschutz durch Fahrradmobilität am Aachener Campus (KLIMACS)

---

Vorlageart: Kenntnisnahme  
 Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr  
 Beteiligte Dienststellen:  
 Verfasst von: DEZ III, FB 68/300

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
28.08.2024	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
28.08.2024	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme
12.09.2024	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

### Erläuterungen:

Im Rahmen des Förderaufrufes Klimaschutz durch Radverkehr des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz haben sich die RWTH Aachen und Stadt Aachen mit dem Verbundprojekt „Klimaschutz durch Fahrradmobilität am Aachener Campus“ um die Förderungen von Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr an Standorten der RWTH Aachen sowie deren Anbindung bemüht. Im Juli 2024 wurde der entsprechende Förderantrag bewilligt.

Bestandteil des Förderprojektes sind verschiedene Einzelmaßnahmen, die das Ziel verfolgen, den Radverkehrsanteil in den Campusgebieten zu erhöhen und die Belastung des motorisierten Individualverkehrs zu senken. Insgesamt umfasst das Projekt 9 Arbeitspakete mit den Fokusbereichen ruhender Radverkehr, fließender Radverkehr, Anschaffung von Pedelecs (hochschulseitig) und Öffentlichkeitsarbeit.

Der überwiegende Anteil der Maßnahmen liegt in der Zuständigkeit der RWTH Aachen. Von Seiten der Stadt Aachen wurden folgenden Maßnahmenpakete in das Förderprojekt integriert:

#### Ruhender Radverkehr [Bezirk Aachen-Mitte]

- Verbesserung der Erreichbarkeit C.A.R.L. von der Rad-Vorrang-Route Campus Melaten
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Fahrradabstellanlagen am Informatikzentrum West

#### Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen [Bezirk Aachen-Mitte]

- Rad-Vorrang-Route Campus Melaten (Geschwister-Scholl-Straße, Seffenter Weg)

- C.A.R.L. / Audimax (Claßenstraße)

#### Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen [Bezirk Aachen-Laurensberg]

- Bereich Campus Melaten (Forckenbeckstraße / Campus Boulevard)

#### Punktuelle Maßnahmen im fließenden Radverkehr [Bezirk Aachen-Mitte]

- Rampe Bärenstraße (Verbindung zur Turmstraße / Professor-Pirlet-Straße)
- Querungshilfe am Knotenpunkt Claßenstraße / Intzestraße

Die ausführliche Projektbeschreibung mit den Erläuterungen der Einzelmaßnahmen sowie dem Meilenstein- und Ausgabenplan ist in **Anlage 1** aufgeführt.

Das Projekt wurde mit Projektstart zum 01.07.2024 bewilligt. Die Umsetzungen der Maßnahmen sind in dem Zeitraum von 2025 bis 2027 vorgesehen. Die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben betragen 3.676.197 €. Auf die Maßnahmen der Stadt Aachen entfallen davon Gesamtausgaben i.H.v. 772.286 €. Mit einer Förderquote von 80% wird der Stadt Aachen eine Zuwendung von maximal 617.828 € gewährt.

Die Einplanung der Maßnahmen unter PSP-Element 5-120201-900-11600-300-1/ 4-120210-932-1 „KlimAC“ zum Haushalt 2025 ist vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen rechtskräftigen Haushalt gesichert ist. Die konkreten Planungen der Einzelmaßnahmen werden den zuständigen Gremien zur Beratung vorgelegt. Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben den entsprechenden Einzelbeschlüssen vorbehalten.

#### **Anlage/n:**

Keine

RWTH Aachen University | Stadt Aachen

Projektantrag – Klimaschutz durch Radverkehr

## **KLIMACS**

KL Klimaschutz durch FahrradMobilität am Aachener Campus



Foto: Martin Braun

## **RWTH Aachen University**

- Dipl. Ing. M.Sc. Birgit Wergen      Abt. 10.21 – Projektkoordination | bauliche Umsetzung
- Katharina Jochim, M.A., LL.M.      Stabstelle Nachhaltigkeit und Hochschulgovernance –  
Fördermittelmanagement | Öffentlichkeitsarbeit
- David Kohlrautz, M.Sc.              Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr –  
Wissenschaftliche Begleitung Förderantrag

## **Stadt Aachen**

- Dr.-Ing. Armin Langweg              FB 61/301 – Projektkoordination Verkehrsentwicklung
- Bastian Weiser M.Sc.                  FB 61/320 – Projektkoordination | bauliche Umsetzung
- Elena Koll                                FB 60/201 – Fördermittelmanagement

## **Impressum**

### **RWTH Aachen University**

Abt. 10.2 Bau- und Flächenmanagement |  
Stabstelle Nachhaltigkeit und Hochschul-  
governance  
Templergraben 55  
52056 Aachen

### **Stadt Aachen**

Mobilitäts- und Verkehrskonzepte  
(FB 68/310)  
Verwaltungsgebäude am Marschierort  
Lagerhausstraße 20  
52064 Aachen

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf</b>	<b>4</b>
1.1	Projektgebiet	4
1.2	Ausgangslage	4
1.3	Förderbedarf	5
<b>2</b>	<b>Projektziele, Zielgruppen und Akteure</b>	<b>6</b>
2.1	Projektziele	6
2.2	Weitere Akteure	6
2.3	Eigeninteresse von RWTH Aachen und Stadt Aachen	6
2.4	Ziel- und Nutzergruppen	7
<b>3</b>	<b>Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken</b>	<b>7</b>
3.1	Ist-Zustand und Planungen im Projektgebiet	7
3.2	Geplante Einzelmaßnahmen	10
	<i>Arbeitspaket 1 Ruhender Radverkehr</i>	<i>10</i>
	<i>Arbeitspaket 2 Ost-West-Achse</i>	<i>12</i>
	<i>Arbeitspaket 3 Nord-Süd-Achse</i>	<i>13</i>
	<i>Arbeitspaket 4 Anbindung Radvorrangroute Campus Melaten</i>	<i>14</i>
	<i>Arbeitspaket 5 Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen</i>	<i>15</i>
	<i>Arbeitspaket 6 Punktuelle Maßnahmen</i>	<i>15</i>
	<i>Arbeitspaket 7 Anschaffung von Pedelecs für Hochschulverwaltung</i>	<i>15</i>
	<i>Arbeitspaket 8 Öffentlichkeitsarbeit</i>	<i>16</i>
	<i>Arbeitspaket 9 Monitoring der Projektwirkung</i>	<i>16</i>
	<i>Arbeitspaket 10 Vernetzungstreffen</i>	<i>16</i>
3.3	Räumlicher Zusammenhang und angestrebter Zielzustand	16
<b>4</b>	<b>Regionale Modellhaftigkeit</b>	<b>17</b>
4.1	Regionale Impulswirkung und Vorbildcharakter	17
4.2	Maßnahmenverknüpfung und Technologieeinsatz	17
4.3	Bezug zu vorheriger Konzeptförderung	18
4.4	Bundesweite Strahlkraft	18
4.5	Nachahmungscharakter und Übertragbarkeit im Bundesgebiet	19
<b>5</b>	<b>Treibhausgasminderung</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Monitoring</b>	<b>26</b>
6.1	Vorgehensweise	26
6.2	Kriterien und Indikatoren zur Bewertung der Klimaschutzwirkung	28
<b>7</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>28</b>
<b>8</b>	<b>Arbeits- und Meilensteinplanung (tabellarisch)</b>	<b>30</b>
<b>9</b>	<b>Flächenverfügbarkeit</b>	<b>36</b>
<b>10</b>	<b>Ausgabenübersicht (tabellarisch)</b>	<b>36</b>
	<b>Anlagen</b>	<b>41</b>

# 1 Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf

## 1.1 Projektgebiet

Das Projektgebiet umfasst die Standorte der RWTH Aachen University, die sich vor allem im Nordwesten der Stadt Aachen befinden. Hierbei zu nennen sind insbesondere der innenstadtnahe Campus Mitte, der Campus Hörn westlich der Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach sowie der Campus Melaten westlich des Pariser Rings. Darüber hinaus ist in den nächsten Jahren die Entstehung des Campus West im räumlichen Anschluss an den Campus Mitte auf ehemaligen Bahnflächen geplant. Des Weiteren sind einzelne kleinere Standorte wie der Campus Burtscheid Teil des Projektgebiets.

Zusätzlich zu den universitären Flächen gehören die öffentlichen Flächen zwischen den Campusarealen zum Projektgebiet, da die mit der RWTH verbundenen Verkehre über diese verlaufen. Um den Anteil des Radverkehrs an den mit der RWTH verbundenen Wegen zu steigern, ist daher eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auch in diesen Gebieten notwendig. Darüber hinaus leben im Stadtbezirk Hörn, welcher von Campusbereichen umgeben ist, über 5 000 Menschen (Stadt Aachen, 2020).

Das Gebiet ist topografisch bewegt, wobei Campus Mitte und Campus West ca. 30 Höhenmeter unterhalb von Campus Hörn und Campus Melaten liegen. Zudem besteht westlich des Campus Melaten ein erhebliches Gefälle.

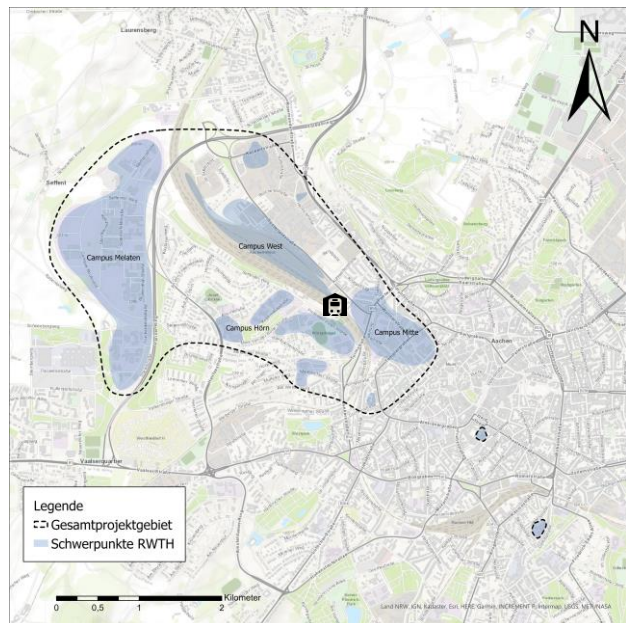


Abbildung 1: Projektgebiet

## 1.2 Ausgangslage

Die zuletzt 2016 durchgeführte Mobilitätserhebung an der RWTH zeigte, dass der Radverkehrsanteil der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg bei 16 % liegt und damit Steigerungspotenziale aufweist. Zugleich lag der Modal Split-Anteil bezogen auf die gesamte Stadt Aachen zuletzt laut der MiD 2017 bei nur 11 %. Dies hängt auch mit der gegenwärtigen Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Aachen zusammen. So schnitt die Stadt im ADFC-Klimatest zuletzt mit der Note 4,2 ab (ADFC 2020).

In jüngerer Zeit geben neuere Entwicklungen dem Radverkehr in Aachen Auftrieb. Dies ist erstens die Umsetzung des städtischen Radvorrangroutennetzes, welches durch die Schaffung von Routen insbesondere aus den Außenbezirken in die Innenstadt die Attraktivität des Pendelns mit dem Fahrrad deutlich steigern soll. Hierbei ist die Radroute zum Campus Melaten bereits weitestgehend fertiggestellt. Sie stellt eine attraktive Verbindung vom Campus Mitte über den Campus Hörn zum Campus Melaten dar. Darüber hinaus entsteht nordöstlich des Campus mit dem Euregio-Radschnellweg perspektivisch eine zügige und attraktive Verbindung zu den Nachbarstädten Herzogenrath und Kerkrade (NL).

Zweitens hat der Radentscheid Aachen, der nach Anzahl Unterschriften pro Einwohner der erfolgreichste Radentscheid deutschlandweit, die politischen Rahmenbedingungen geändert. Der Rat der Stadt hat das Bürgerbegehren nahezu einstimmig beschlossen, nachdem dieses bei erforderlichen 7 800 Unterschriften fast 38 000 Unterschriften zusammengetragen hat. Somit bilden beispielsweise die Forderungen nach einem durchgängigen engmaschigen Radverkehrsnetz mit 2,30 m breiten Radwegen an Hauptstraßen die Grundlage für die Weiterentwicklung der städtischen Radverkehrsinfrastruktur. Neben der Infrastruktur für den fließenden Radverkehr fordert der Radentscheid zudem die Errichtung von Fahrradabstellanlagen für 15 000 Fahrräder und die Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen.

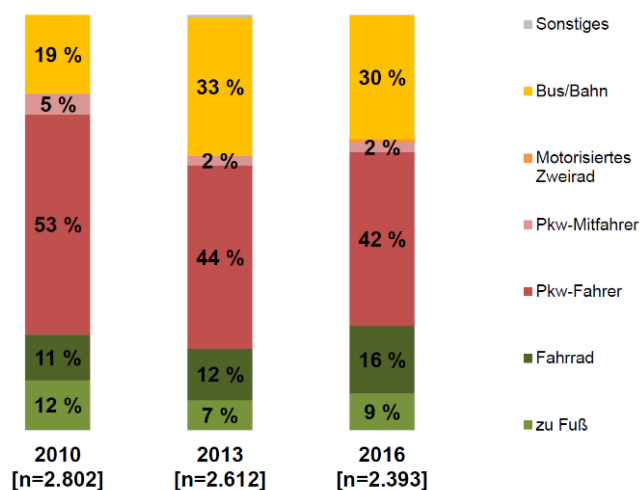


Abbildung 2: Modal Split der RWTH-Beschäftigten auf dem Arbeitsweg (Boßhammer 2016)

Als dritter Punkt zeigt sich in Aachen das Wachstumspotenzial des Radverkehrsanteils durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs. Aufgrund der Talkesselage der Stadt sind viele Wege unmittelbar mit der Überwindung von Höhenmetern verbunden. Durch die Tretunterstützung durch den Elektromotor nimmt die Barrierewirkung der Topographie ab, sodass eine wesentliche Zunahme des Radverkehrsanteils realistisch ist. Auch aufgrund des Reliefs gibt es seit 2013 ein Pedelecverleihsystem mit dem Namen „velocity“. Die zunehmende Verdichtung des Stationsnetzes ermöglicht immer mehr Relationen mit dem Leihpedelec, vorausgesetzt die Radverkehrsinfrastruktur lässt dies zu.

Das Projektgebiet befindet sich vollständig auf dem Gebiet der Stadt Aachen, welche 250 000 Einwohner hat und eine starke universitäre Prägung aufweist. 45 000 der 50 000 in Aachen eingeschriebenen Studierenden sind dabei an der RWTH Aachen University immatrikuliert. Zudem sind fast 10 000 Personen an der RWTH Aachen beschäftigt. Von diesen Personen geht auf den Wegen von und zum Arbeitsplatz sowie zum Studienort und zwischen RWTH-Campusarealen ein erhebliches Verkehrsaufkommen aus. Die nachhaltige Abwicklung der Verkehre mit dem Umweltverbund hat daher eine hohe Bedeutung für die Reduktion der klimaschädlichen Emissionen.

### 1.3 Förderbedarf

Die in diesem Antrag geplanten Maßnahmen insbesondere für den ruhenden Radverkehr sind gegenwärtig beispielsweise durch die Kommunalrichtlinie nicht förderfähig, da diese die Förderung von Fahrradboxen und Garagen, Sammelschließanlagen, Ladeinfrastruktur und Schließfächern ausschließt. Darüber hinaus sind Förderprogramme wie die Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs ungeeignet, da dieser Antrag auf die Kombination verschiedener Ansätze mit dem Ziel einer möglichst großen Maßnahmenwirkung setzt. Innovative Ansätze wie die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Pedelecs stellen entsprechend nur einen Teil des Antrags dar. Für viele Förderprogramme sind Hochschulen als nicht kommunaler Akteur zudem nicht antragsberechtigt. Aus diesen Gründen ist eine Förderung der Maßnahmen über das Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr erforderlich. Eine Finanzierung über Eigenmittel der Hochschule ist nicht möglich, da diese nicht über ausreichend Mittel verfügt, die nicht durch andere Zwecke gebunden sind.

## 2 Projektziele, Zielgruppen und Akteure

### 2.1 Projektziele

Das Projektziel besteht in der Verlagerung von Kraftfahrzeugfahrten auf den Radverkehr und somit in einer Verringerung von Treibhausgasemissionen sowie anderer Luftschadstoffe. Ebenso soll dadurch langfristig die Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr sinken. Hierfür soll sich die Anbindung der bereits genannten, geplanten und teilweise bereits umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes wie die Radvorrangroute und der Radschnellweg an den RWTH Campus verbessern. Darüber hinaus stellt sich insbesondere bei hochwertigen Fahrrädern und Pedelecs die Frage nach der Abstellung am Zielort. Untersuchungen bestätigen, dass ein Mangel an adäquaten Fahrradabstellanlagen eine ähnliche Barriere darstellt wie erheblich verlängerte Fahrzeiten (Hunt, Abraham 2007). Durch die Bereitstellung hochwertiger, diebstahlsicherer Fahrradabstellanlagen steigt somit die Wahrscheinlichkeit, dass Personen mit längerer Entfernung zum Wohnort mit einem hochwertigen Fahrrad oder Pedelec zur RWTH fahren.

### 2.2 Weitere Akteure

Am Projekt direkt beteiligt sind die RWTH Aachen University sowie die Stadt Aachen. Die RWTH Aachen setzt dabei Maßnahmen wie die Verbesserung der Anlagen des ruhenden Radverkehrs am Campus um. Die Stadt Aachen baut hingegen die Anlagen des fließenden Radverkehrs aus, in dem sie Maßnahmen im öffentlichen Raum wie die Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen durchführt.

Als weiterer Akteur ist der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB) beteiligt, da sich der größte Teil der Grundstücke und Gebäude der RWTH in dessen Besitz befinden. Nähere Informationen finden sich in Kapitel 9 Flächenverfügbarkeit.

Darüber hinaus ist an der RWTH die studentische Initiative Uni-Urban-Mobil bezüglich der Forderung nach einer nachhaltigen Ausrichtung der Hochschule in Mobilitätsfragen sehr aktiv. Die Initiative war an der Sammlung der hiermit beantragten Maßnahmen mitbeteiligt. Außerdem unterstützt die Initiative den Antrag. Im Anhang liegt ein Letter of Intent der Initiative vor (Anlage 8).

### 2.3 Eigeninteresse von RWTH Aachen und Stadt Aachen

Die RWTH Aachen hat aus verschiedenen Gründen ein Interesse an einem hohen Radverkehrsanteil an den Wegen der Beschäftigten und Studierenden. Eine gute Radverkehrsinfrastruktur und ein hoher Radverkehrsanteil fördern die Lebensqualität und Gesundheit der Beschäftigten und Studierenden. Daher ist ein attraktives Radverkehrsangebot ein Standortvorteil in der Konkurrenz zu anderen Hochschulen, aber auch zu Arbeitgebern. Eine aktive Mobilität der Studierenden als psychischer Ausgleich zum hohen Lernpensum stellt zudem einen Beitrag zum Studienerfolg dar. Nicht zuletzt die COVID-19-Pandemie und die digitale Lehre haben gezeigt, wie wichtig ein universitäres Leben für Studierende ist. Dieses ist direkt mit der Gestaltung des Campus verbunden, wozu eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur gehört. Darüber hinaus kann die Förderung des Radverkehrs und die Senkung des MIV-Anteils an den Wegen der Beschäftigten und Studierenden langfristig zu einem geringeren Bedarf nach Stellplätzen für Kraftfahrzeuge führen. Eine andere Nutzung der für diese notwendigen Flächen wäre in dem Fall möglich.

Die Stadt Aachen als übergeordnete Institution verfolgt die gleichen Interessen zur Erreichung ihrer verkehrs- und klimapolitischen Ziele. Die Durchführung von Maßnahmen an der RWTH und in ihrem Umfeld ist dabei ein wichtiger Baustein.



## 2.4 Ziel- und Nutzergruppen

Die maßgeblichen Zielgruppen sind die Beschäftigten und Studierenden der RWTH Aachen auf ihren Wegen zum Arbeitsplatz oder Studienort sowie auf Wegen zwischen Standorten der RWTH Aachen. Ebenso gehen mit der Umsetzung der Maßnahmen Verbesserungen für den Alltagsradverkehr für die Bewohnenden des Stadtteils Hörn sowie ebenso für den Freizeitverkehr einher.

# 3 Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken

## 3.1 Ist-Zustand und Planungen im Projektgebiet

Die sichere Abstellung auch von hochwertigen Fahrrädern und Pedelecs ist an der RWTH bereits seit langem in der Diskussion. Der Druck aus der Belegschaft, dieses Angebot auszubauen, ist groß, da aufgrund des Aachener Reliefs auf vielen Relationen ein hochwertiges Fahrrad, nach Möglichkeit mit Motorunterstützung erforderlich ist, um zügig und unverschwitzt die RWTH zu erreichen. Aus diesem Grund hat das ISB zusammen mit der Hochschulverwaltung ein Konzept für die räumliche Verteilung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen unter Berücksichtigung von Beschäftigten- und Studierendendichten und der Lage zum Radverkehrsnetz entwickelt. Dies beinhaltet sowohl den Aufbau von Anlagen auf Freiflächen als auch die Umnutzung von Flächen in Bestandsgebäuden. Während der Antragsphase läuft dabei eine wissenschaftliche Analyse zu akzeptierten Umweglauf- und -fahrweiten, dessen Ergebnisse in die Optimierung des Konzepts einfließen sollen. Des Weiteren ist die Ausstattung der hochwertigen Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeiten für Pedelecs geplant.

Die beantragte Fahrradabstellanlage Kármán-Auditorium ist während der Öffnungszeiten der RWTH allen Bürger\*innen zugänglich. Die kleineren Fahrradabstellanlagen stehen insbesondere den Hochschulangehörigen zur Verfügung. Es ist davon auszugehen, dass keine Zielgruppe ausgeschlossen wird, da die Nutzer\*innen i. d. R. Anwohner\*innen der Stadt Aachen sind. Gästen und weiteren Personenkreisen (z. B. Stipendiat\*innen) wird über Gästekarten die Möglichkeit gegeben, auch die kleineren Fahrradabstellanlagen temporär zu nutzen.

Neben dem Neubau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen war der Ausbau des bestehenden Angebots an Fahrradbügeln ein wichtiger Teil der Analyse. Dies beinhaltet sowohl den Ersatz mangelhafter Fahrradabstellanlagen, insbesondere von Vorderradhaltern, als auch den quantitativen Ausbau von Fahrradabstellanlagen, wo die Nachfrage gegenwärtig oder perspektivisch über das bestehende Angebot hinausgeht. Hierfür hat das ISB im April 2022 eine Analyse der Auslastung der Fahrradabstellanlagen durchgeführt, deren Ergebnisse in Abbildung 3 dargestellt sind. Der nächste Arbeitsschritt behandelt die Prüfung aller Standorte dahingehend, ob an diesen oder in der näheren Umgebung auch in Zukunft ausreichend Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen. Zielsetzung ist, dass Radfahrende überall auf dem Campus in der Nähe des Ziels freie, attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen vorfinden.

Daneben hat sich bei der Skizzenerstellung bestätigt, dass mehrere Standorte von Fahrradabstellanlagen gegenwärtig nur unzureichend an das Radverkehrsnetz angebunden sind. Zur Lösung ist an zwei Standorten der Bau von Rampen geplant.

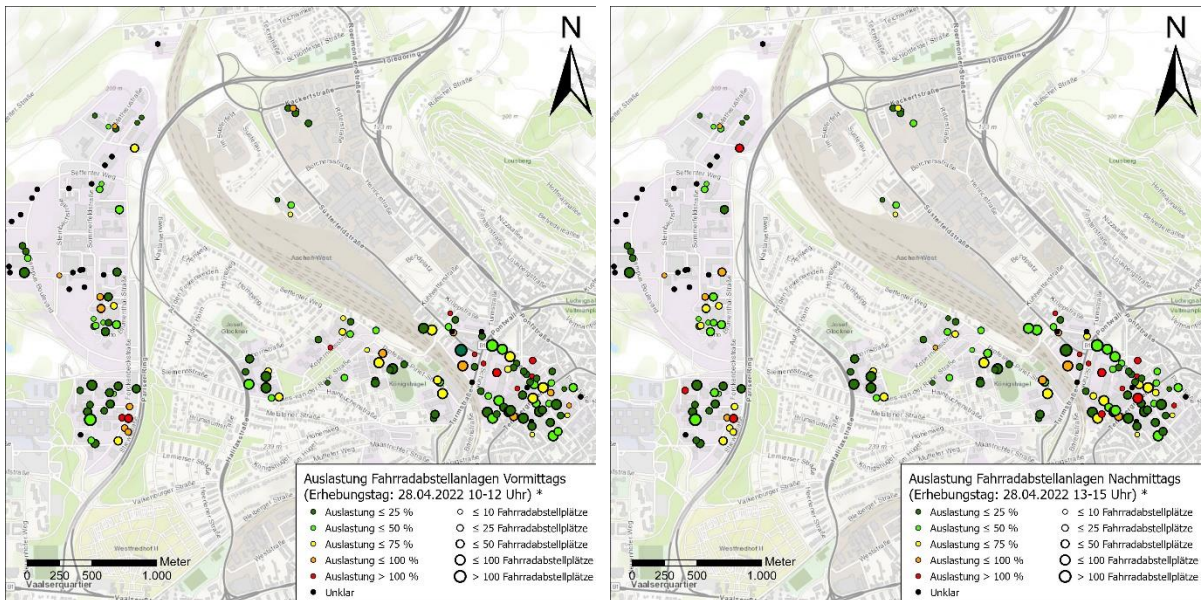


Abbildung 3: Auslastung von Fahrradabstellanlagen an der RWTH

In Vorbereitung der Antragsstellung sind daneben auf Netzebene umfangreiche Analysen erfolgt. Hierbei lag ein Netzentwurf zu Grunde, welcher neben der Radvorrangroute weitere Verbindungen zur Erschließung des Campus vorsieht. Aus der Überlagerung von Netzbedeutung und Fahrbahnoberfläche ergeben sich Defizite des Radverkehrsnetzes, die in Abbildung 4 dargestellt sind.

Als besonders kritisch erweist sich dabei die Verknüpfung der Radvorrangroute mit dem nördlichen Campus Melaten. Die hier in Nord-Süd-Relation verlaufende Sommerfeldstraße als weitestgehend eigenständiger gemeinsamer Geh- und Radweg könnte hier eine Verteilerfunktion übernehmen. Der Weg ist im Nordteil und mittleren Teil weitestgehend 4,00 m sowie im Südteil 4,50 m breit.

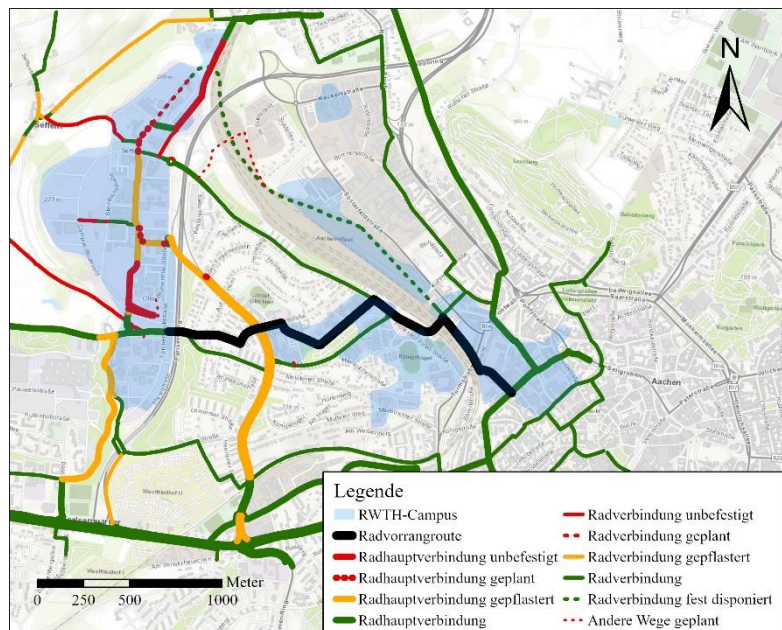


Abbildung 4: Analyse Netzzustand

Leider ist der Südteil einschließlich der Rampe zum Campus-Boulevard derzeit unbefestigt. Insbesondere bei Nässe ist der Weg kaum sinnvoll befahrbar, wie auch an dem schlechten Zustand in Abbildung 5 und 6 zu erkennen ist. Der mittlere Teil und der nördliche Teil der Sommerfeldstraße sind gepflastert, wobei der nördliche Teil in wesentlich besserem Zustand ist (siehe Abbildung 7 und Abbildung 8). Im Rahmen des Antrags soll daher eine durchgehende Asphaltierung des mittleren und südlichen Abschnitts einschließlich der Rampe erfolgen, die eine erhebliche und dauerhafte Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur bedeutet. Als positiver Nebeneffekt verbessert sich dadurch auch die Nutzbarkeit des Weges für den Fußverkehr bei Nässe. Die dargestellte Rampe spielt dabei für den Fußverkehr nur eine untergeordnete Rolle, da dieser die wesentlich direktere Treppe nutzt.



Abbildung 5: Ist-Zustand südliche Nord-Süd-Achse



Abbildung 6: Ist-Zustand Rampe Sommerfeldstraße zur Forckenbeckstraße am Süden der Nord-Süd-Achse



Abbildung 7: Ist-Zustand Mittlerer-Abschnitt Nord-Süd-Achse



Abbildung 8: Unterschiedliche Pflasterzustände auf der Nord-Süd-Achse

Neben der Nord-Süd-Achse spielt die Ost-West-Achse eine bedeutende Rolle bei der Erschließung des Gebiets. Während westlich der Steinbachstraße bereits ein Weg existiert (Abbildung 9), der lediglich einer Befestigung der Fahrbahnoberfläche bedarf, fehlt die Anbindung östlich davon in Richtung Forckenbeckstraße- und Halifaxstraße (Abbildung 10). Aufgrund des Reliefs bedarf es hier einer Rampe.



Abbildung 9: Ist-Zustand Ost-West-Achse westlicher Abschnitt



Abbildung 10: Ist-Zustand Ost-West-Achse östlicher Abschnitt

Des Weiteren ist gegenwärtig im Radverkehr keine Anbindung der Radvorrangroute an die Forckenbeckstraße als wichtige Verbindungs- und Erschließungsstraße gegeben, da diese mit einer Brücke überquert wird (Abbildung 11). Die bestehenden Treppen auf der Ostseite sind dabei für den Radverkehr nicht nutzbar. Hier bedarf es daher der Errichtung einer Rampe. Ebenfalls fehlen am Knotenpunkt Campus-Boulevard/Forckenbeckstraße/Pariser Ring Radverkehrsanlagen (Abbildung 12). Im Rahmen des Antrags soll die erstmalige Markierung dieser erfolgen. Zusätzlich sollen diese wie auch die weiteren Radverkehrsanlagen in dem Gebiet über eine Roteinfärbung eine Aufwertung erhalten. Ebenso ist für die Geschwister-Scholl-Straße, die bereits im Vorhaben 67KBR0017A als Fahrradstraße ausgewiesen wurde, eine nachträgliche Roteinfärbung geplant.



Abbildung 11: Fehlende Verknüpfung Forckenbeckstraße (rechte Bildseite) mit Radvorrangroute (Brücke)



Abbildung 12: Knotenpunkt Campus-Boulevard/Forckenbeckstraße/Pariser Ring

Als weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ist der Ersatz einer Treppe von der Bärenstraße zum Knotenpunkt Turmstraße/Professor-Pirlet-Straße/Junkerstraße sowie eine Querungshilfe am Knotenpunkt Claßenstraße/Intzestraße aus der Analyse als sinnvoll hervorgegangen. Mit diesen Maßnahmen im weiteren Umfeld der Radvorrangroute Melaten lassen sich Netzlücken auf Strecken schließen, die als Zu- und Abbringer eine hohe Bedeutung für die bereits umgesetzte Radvorrangroute besitzen.

### 3.2 Geplante Einzelmaßnahmen

Das Projekt gliedert sich in neun Arbeitspakete, die das gemeinsame Ziel der Steigerung des Radverkehrsanteils und der Senkung der MIV-Belastung haben. Im Sinne einer hohen Attraktivität stehen dabei die Felder der Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr (AP 1) und für den fließenden Radverkehr (AP 2-6) im Fokus. Als Ergänzung ist die Anschaffung von Pedelecs (AP 7) geplant, um Beschäftigten auf innerbetrieblichen Wegen die verstärkte Nutzung des Radverkehrs zu ermöglichen. Der Projektfortschritt in den einzelnen Arbeitspaketen wird während der Vorhabenlaufzeit fotografisch festgehalten.

#### Arbeitspaket 1 Ruhender Radverkehr

Das Arbeitspaket setzt sich aus verschiedenen Unterarbeitspaketen zusammen, die hauptsächlich in der Bearbeitung der RWTH liegen.

AP 1.1	Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen	RWTH
<p>Die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen, die eine sichere Unterbringung von hochwertigen Fahrrädern und Pedelecs ermöglichen, ist ein Schlüssel zur Förderung des Radverkehrs. Für den Erfolg von Pedelecs, wie sie in Gebieten mit anspruchsvoller Topografie wie in Aachen verstärkt zum Einsatz kommen, ist die Sicherung gegen Diebstahl besonders relevant. Beschäftigte fordern daher Abstellmöglichkeiten, die Fahrräder besser gegen Diebstahl, Witterung und Vandalismus absichern. Gegenwärtig besteht an der RWTH eine Regelung, welche die Unterbringung von Fahrrädern in ungenutzten Abstellräumen in Gebäuden zulässt. Leider bestehen die dafür notwendigen Flächen nur in Einzelfällen. Zudem sind diese vielfach nicht problemlos zu erreichen. Der dezentrale Aufbau von 19 Fahrradgaragen als Sammelschließanlage mit jeweils 24 Stellplätzen an voraussichtlich 15 Standorten schließt diese Lücke. Zur Gewährleistung der Diebstahlsicherheit erhalten die Abstellanlagen ein Zugangssystem, sodass nur identifizierte Personen Zutritt zu den Abstellanlagen erhalten. Die Prüfung der technischen Machbarkeit (Flächenverfügbarkeit, Stromversorgung etc.) der Standorte erfolgte bereits vor Einreichung der Skizze.</p> <p>Darüber hinaus ist eine Einhausung für die 5 neuen Dienstpedelecs für die Hochschulverwaltung als weitere Sammelschließanlage geplant.</p>		

Neben dem Aufbau von neuen Gebäuden zur Abstellung von Fahrrädern und Pedelecs ist an einem Standort der Umbau eines Raums zu einem Fahrradparkhaus zur Abstellung von 40 Rädern sowie die Einrichtung eines weiteren Fahrradparkhauses in einem bestehenden Hörsaalgebäude mit 92 Abstellplätzen vorgesehen.

<b>AP 1.2</b>	<b>Aufbau von Ladeinfrastruktur</b>	<b>RWTH</b>
<p>Um die Nutzung von Pedelecs zu unterstützen, entsteht insbesondere bei den Fahrradparkhäusern die Infrastruktur für mit Lademöglichkeiten von für Pedelecs. Bei den neuzubauenden Fahrradgaragen entstehen 76 Ladepunkte. 5 weitere sind für die Dienstpedelecs am Standort Süsterfeldstraße sowie 18 weitere in den Fahrradparkhäusern in Bestandsbauten (Kármán: 12, Kackertstraße 15-17: 6) geplant. Insgesamt erfolgt somit der Aufbau von 99 Lademöglichkeiten.</p>		

<b>AP 1.3</b>	<b>Verbesserung Erreichbarkeit C.A.R.L. von Radvorrangroute</b>	<b>Stadt Aachen</b>
<p>Das bereits bestehende Fahrradparkhaus am Hörsaalgebäude C.A.R.L weist erhebliche Defizite in der Verknüpfung mit dem Radverkehrsnetz auf. Von der Radvorrangroute in der angrenzenden Geschwister-Scholl-Straße ist die Zufahrt nur mit Umwegen über Gehwege erreichbar. Im Projekt soll eine direkte Zufahrt von der Geschwister-Scholl-Straße in Richtung des Fahrradparkhauses entstehen.</p>		

<b>AP 1.4</b>	<b>Verbesserung Erreichbarkeit Fahrradabstellanlagen Informatikzentrum West</b>	<b>RWTH</b>
<p>Die bestehenden Fahrradabstellanlagen am Informatikzentrum der RWTH sind gegenwärtig ohne die Überwindung von Stufen nicht, beziehungsweise nur mit erheblichen Umwegen erreichbar. Im Projekt ersetzt eine Rampe die bestehende Treppe auf der Westseite.</p>		

<b>AP 1.5</b>	<b>Aufbau von Stationen mit Luftpumpen und Selbsthilfewerkstatttools</b>	<b>RWTH</b>
<p>Die RWTH verfügt bereits über 7 Standorte mit Luftpumpen, die es Radfahrenden ermöglichen, unterwegs Luft aufzupumpen. Im Projekt erhalten bestehende Standorte eine zusätzliche Ausstattung mit Selbsthilfewerkstatttools. Daneben entstehen 10 zusätzliche Standorte, die das Angebot vervollständigen.</p>		

<b>AP 1.6</b>	<b>Ausbau des Angebots an Anlehnbügel und Ersatz mangelhafter Fahrradabstellanlagen</b>	<b>RWTH</b>
<p>Trotz erheblicher Bemühungen der letzten Jahre, nicht mehr dem Stand der Technik entsprechende Fahrradabstellanlagen, vor allem Vorderradhalter zu ersetzen, sind an der RWTH noch immer ca. 750 mangelhafte Fahrradabstellplätze vorhanden. Im Projekt ist daher ein Ersatz dieser durch Anlehnbügel geplant. Daneben sollen 100 zusätzliche Anlehnbügel entstehen, um bestehende Angebotslücken zu schließen.</p>		

## Arbeitspaket 2 Ost-West-Achse

Die Ost-West-Achse schließt eine Lücke im Radverkehrsnetz und dient der Verbesserung der Anbindung des Campus Melaten an die Hörn und die Aachener Innenstadt. Wie in Abbildung 13 auf S. 13 dargestellt, ist der Ostteil der Achse als getrennter Geh- und Radweg und der Westteil als gemeinsamer Geh- und Radweg geplant.

AP 2.1	Radweg mit Rampe südlich des ITA	RWTH
<p>Der Abschnitt stellt eine Lücke zwischen der Brücke über den Pariser Ring und weiten Teilen des Campus Melaten dar. Es soll ein Radweg entstehen, welcher mit einer Rampe die Höhenunterschiede überwindet. Darüber hinaus entsteht eine zusätzliche Abkürzung zur Forckenbeckstraße.</p> <p>Während der Zählungen an der perspektivischen Einmündung ergab sich für die Ost-West-Achse eine sehr geringe Belastung von in der Spitzenstunde lediglich 49 zu Fuß Gehenden und einem Radfahrenden. Zusätzlich ist für den Streckenabschnitt nur eine geringe Fußverkehrsbelastung zu erwarten, ein Alternativweg mit Treppe besteht. Da eine Mitnutzung der Rampe durch Personen mit Mobilitätseinschränkungen nicht ausgeschlossen werden soll, handelt es sich um gemeinsame Geh- und Radwege, auch wenn die reale Nutzung fast ausschließlich im Radverkehr erfolgen wird.</p>		

AP 2.2	Befestigung Abschnitt Sommerfeldstraße Campus-Boulevard	RWTH
<p>Der Abschnitt bildet das westliche Ende der Ost-West-Achse. In einem Teilstück führt er über eine befestigte Brücke über ein Regenrückhaltebecken. Die Teile vor und hinter der Brücke weisen derzeit wassergebundene Deckschichten auf und sind insbesondere im Bereich von Entwässerungsrillen für den Radverkehr sehr unkomfortabel. Eine Befestigung soll die Erreichbarkeit des westlichen Campus Melaten erheblich verbessern.</p> <p>Als erstmalige Asphaltierung handelt sich nicht um eine Instandhaltungsmaßnahme.</p> <p>Da die Spitzenstundenbelastung im Fuß- und Radverkehr bei Zählungen an der Einmündung in die Nord-Südachse für die Ost-West-Achse bei lediglich 49 zu Fuß Gehenden und einem Radfahrenden lag, ist auch bei einem deutlichen Anstieg des Radverkehrs in Folge der Umsetzung von AP 2.1 ein gemeinsamer Geh- und Radweg geeignet, um das Verkehrsaufkommen sicher abzuwickeln. Zusätzlich ist eine deutliche unterschiedliche zeitliche Verteilung von Fuß- und Radverkehr vorhanden und auch zukünftig zu erwarten, da sich der Radverkehr hauptsächlich auf die Morgens- und Nachmittagsspitze konzentriert, während die meisten zu Fuß Gehenden um die Mittagszeit unterwegs sind.</p>		

### Arbeitspaket 3 Nord-Süd-Achse

Im dritten Arbeitspaket geht es um den Ausbau der Sommerfeldstraße, welche als Nord-Süd-Achse durch den Campus Melaten verläuft und diesen an die bestehende Radvorrangroute Melaten anbindet. Da das Fußverkehrsaufkommen entlang der Achse in Richtung Norden abnimmt sowie räumlichen Zwangspunkte wie Bebauung und Baumbestand bestehen, variieren die gewählten Führungsformen, wie ebenfalls in Abbildung 13 dargestellt.

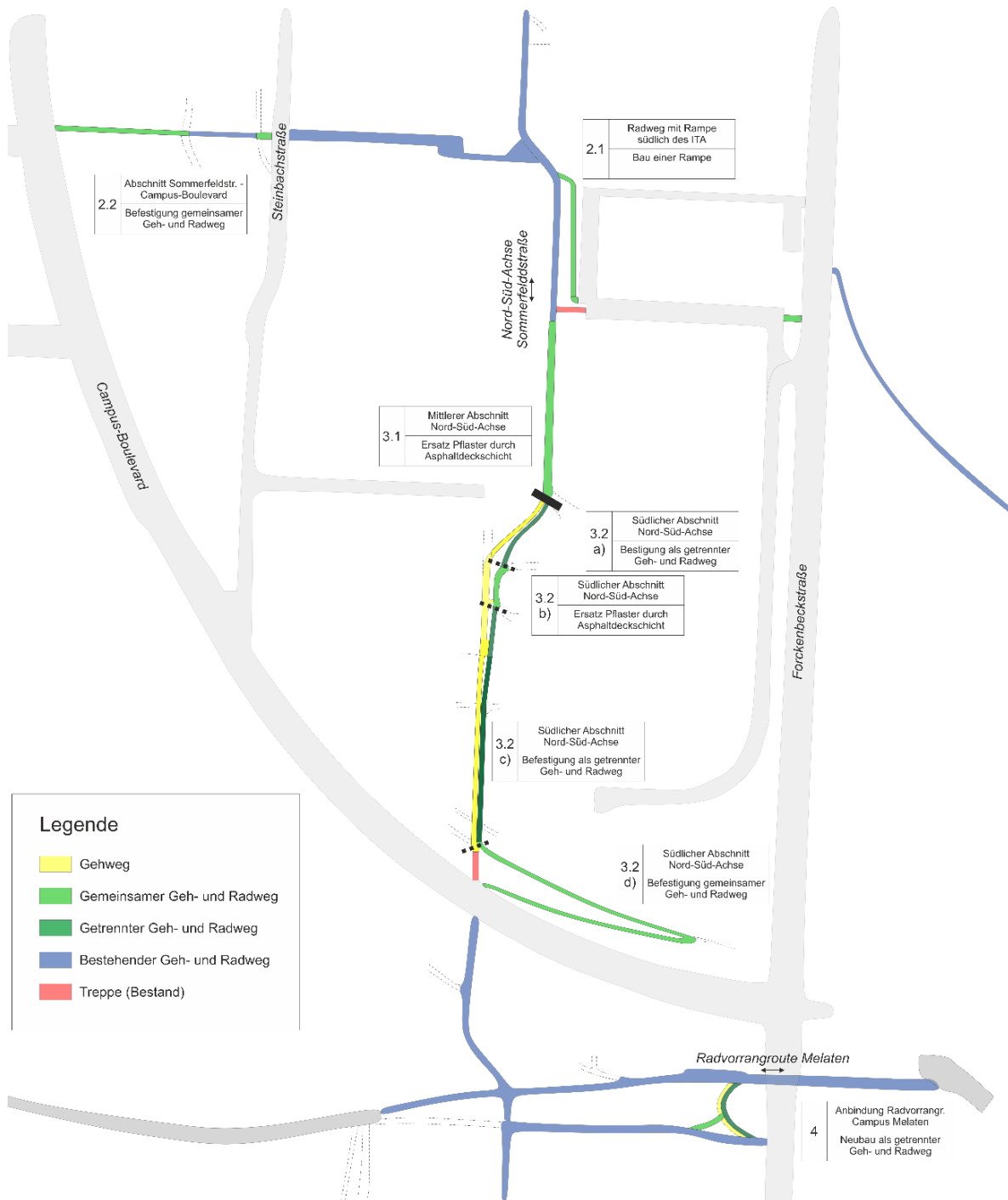


Abbildung 13: Führungsformen geplante Geh- und Radwege am Campus Melaten

AP 3.1	Befestigung mittlerer Abschnitt; Geh- und Radweg Sommerfeldstraße	RWTH
<p>Der mittlere Abschnitt ist derzeit gepflastert, wobei das Pflaster aufgrund seines Alters in einem schlechten Zustand ist und keine komfortable Befahrbarkeit gewährleistet. Im Projekt ersetzt die RWTH das bestehende Pflaster durch eine Asphaltdecke. Es handelt sich somit um eine wesentliche Aufwertung und nicht um Instandhaltung.</p> <p>Der Abschnitt hat eine Breite von ca. 5 m.</p>		

AP 3.2	Befestigung südlicher Abschnitt; Radweg Sommerfeldstraße	RWTH
<p>Der südliche Abschnitt sowie die daran anschließende Rampe zum Campus-Boulevard weisen derzeit wassergebundene Deckschichten auf. Der Zustand der Wege lässt auf eine regelmäßige Befahrung durch Radfahrende schließen, obwohl der Weg insbesondere bei Regenwetter kaum nutzbar ist. Entsprechend ist hier eine Asphaltierung und damit wesentliche Attraktivierung für den Radverkehr geplant. In den Abschnitten a) (Breite 2,50 m) und c) (Breite 3 m) ist eine Trennung vom Fußverkehr vorgesehen. Im Bereich b) (Breite variierend, mindestens 3 m) ist aufgrund des parallel liegenden Gehwegs eine Mitnutzung des Radwegs durch den geringen Fußverkehr zu den dortigen Gebäuden unkritisch.</p> <p>Im Bereich d) (Breite ca. 2,50 m) nutzt der Fußverkehr die direktere Treppe, sodass eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr belastungs- und sicherheitstechnisch trotz des Gefälles im Bereich der Rampe möglich ist.</p>		

#### Arbeitspaket 4 Anbindung Radvorrangroute Campus Melaten

Mit dem vierten Arbeitspaket verbessert die RWTH die Anbindung der bereits umgesetzten Radvorrangroute an den Campus.

AP 4	Anbindung Forckenbeckstraße an Radvorrangroute	RWTH
<p>Derzeit überquert die Radvorrangroute die Forckenbeckstraße als wichtige Achse des Campus Melaten. Da keine Verbindungsrampen zwischen der Radvorrangroute und der darunterliegenden Straße existieren, müssen Radfahrende zum Erreichen von Zielen an der Forckenbeckstraße erhebliche Umwege zurücklegen. Im Rahmen des Antrags soll eine entsprechende Rampe entstehen. Die Führung von Fuß- und Radverkehr erfolgt dabei teilweise getrennt und teilweise gemeinsam.</p>		



## Arbeitspaket 5 Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen

Das fünfte Arbeitspaket beinhaltet die Roteinfärbung bestehender Radverkehrsanlagen durch die Stadt Aachen und somit die Umsetzung einer der Kernforderungen des Aachener Radentscheids.

AP 5	Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen	Stadt Aachen
<p>In Folge des Aachener Radentscheids strebt die Stadt Aachen eine durchgehende Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen an, um die Verkehrssicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs zu steigern. Im Projekt soll die Einfärbung der bestehenden Radverkehrsanlagen auf den folgenden Straßen erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Claßenstraße</li><li>• Geschwister-Scholl-Straße</li><li>• Forckenbeckstraße, einschließlich der Markierung von Radverkehrsanlagen am Knotenpunkt Forckenbeckstraße/Campus Boulevard, wo derzeit noch keine Radverkehrsanlagen bestehen</li><li>• Campus-Boulevard</li><li>• Seffenter Weg zwischen den Knotenpunkten Forckenbeckstraße/Pariser Ring und Campus-Boulevard/Steinbachstraße</li></ul>		

## Arbeitspaket 6 Punktuelle Maßnahmen

Das sechste Arbeitspaket setzt sich aus verschiedenen Maßnahmen an Knotenpunkten der Stadt Aachen zusammen.

AP 6.1	Rampe Bärenstraße - Turmstraße/ Professor-Pirlet-Straße/ Junkerstraße	Stadt Aachen
<p>Derzeit ist der Knotenpunkt Turmstraße/Prof.-Pirlet-Straße/Junkerstraße aus der Bärenstraße nur über eine Treppe erreichbar. Im Rahmen des Projekts soll für den Radverkehr eine Rampe entstehen und so eine durchgehende Fahrtrelation Prof.-Pirlet-Straße – Bärenstraße ermöglichen. Aufgrund von Zwangspunkten (Baumschutz und Grundstücksverhältnisse) ist der Ausbau der Rampe mit einer Breite von maximal 3,0 m möglich. Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr kann somit nicht erreicht werden. Da es sich bei der neu zu schaffenden Verbindungsfunktion, um eine kleinräumige Verkehrsbeziehung handelt, wird die Mischung von Fuß- und Radverkehr als verträglich eingeschätzt. Erst durch den Bau der Rampe wird die Verbindung überhaupt möglich, wodurch auch bei der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr ein großer Mehrwert für den Radverkehr entsteht. Die fahrradfreundliche Umgestaltung des Knotenpunkts selbst erfolgt außerhalb dieses Projektes.</p>		

AP 6.2	Knotenpunkt Claßenstraße/ Intzestraße - Querungshilfe	Stadt Aachen
<p>Gegenwärtig besteht am Knotenpunkt Claßenstraße/Intzestraße ein hoher Querungsbedarf im Rad- und Fußverkehr, der aktuell unberücksichtigt ist. Aufgrund der hohen Kraftfahrzeugverkehrsbelastung ist die Claßenstraße derzeit schwierig zu queren. Entsprechend soll hier eine Querungshilfe entstehen.</p>		

## Arbeitspaket 7 Anschaffung von Pedelecs für Hochschulverwaltung

Mit dem siebten Arbeitspaket versucht die RWTH den Anteil des Radverkehrs an der Mobilität der RWTH-Beschäftigten der Hochschulverwaltung durch die Anschaffung von zusätzlichen Dienstpedelecs zu steigern.

AP 7	Anschaffung von Pedelecs für Hochschulverwaltung	RWTH Aachen
Die bestehenden Dienstfahräder der Hochschulverwaltung befinden sich in intensiver Nutzung durch Beschäftigte der RWTH insbesondere des Facility Managements. Die Anschaffung von Pedelecs ermöglicht es Beschäftigten, innerbetriebliche Wege noch häufiger mit dem Pedelec statt mit dem Pkw zurückzulegen. Zusätzlich beschafft die RWTH Fahrradtaschen, um den Transport von Lasten mit den Pedelecs zu erleichtern.		

## Arbeitspaket 8 Öffentlichkeitsarbeit

Details zum Arbeitspaket Öffentlichkeitsarbeit sind im Abschnitt 7 dargestellt.

## Arbeitspaket 9 Monitoring der Projektwirkung

Das neunte Arbeitspaket beinhaltet das Monitoring der Projektwirkung. Dies übernimmt das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB), welches über langjährige Erfahrungen zu Forschungsprojekten im Verkehrs- und Mobilitätsbereich verfügt. Die Finanzierung des Arbeitspakets erfolgt über Eigenmittel der RWTH und unterliegt keiner Förderung aus dem Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr.

AP 9	Monitoring der Projektwirkung	RWTH Aachen
Vor Beginn des Projektes sowie nach Durchführung wesentlicher Maßnahmen führt die RWTH eine Mobilitätsbefragung unter den Studierenden und Beschäftigten der RWTH durch. Durch den zu erwartenden sinkenden Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Wegeaufkommen lässt sich die Wirkung auf die CO2-Emissionen ermitteln. Ebenso erfolgt ein kontinuierliches Monitoring der Radverkehrsbelastungen.		

## Arbeitspaket 10 Vernetzungstreffen

Das zehnte Arbeitspaket beinhaltet die jährlichen Vernetzungstreffen seitens des Projektträgers für die Projektdurchführenden der RWTH und der Stadt Aachen. Diese dienen dem Austausch mit den Fördergebenden und -nehmenden.

### 3.3 Räumlicher Zusammenhang und angestrebter Zielzustand

Ein besonderer Fokus des Projektes liegt auf dem Campus Melaten, da dieser keine Anbindung an schienengebundene Verkehrsmittel aufweist und daher der Kraftfahrzeugverkehr große Teile des Verkehrsaufkommens ausmacht. Abbildung 14 auf S. 17 zeigt den räumlichen Zusammenhang der Maßnahmen. Diese entstammen einer systematischen Prüfung von Defiziten der Radverkehrsinfrastruktur unter Beteiligung verschiedenster Akteure. Durch die Beseitigung bestehender Konfliktpunkte und Hindernisse im Radverkehr und die Schaffung neuer Verbindungen ergibt sich somit ein durchgängiges, gut befahrbares Radverkehrsnetz.

Im Endzustand nach der Umsetzung fahren deutlich mehr Beschäftigte und Studierende der RWTH mit dem Fahrrad oder Pedelec zu ihrem Arbeitsplatz oder Studienort. Das gleiche gilt für Wege zwischen Universitätsstandorten.

## 4 Regionale Modellhaftigkeit

### 4.1 Regionale Impulswirkung und Vorbildcharakter

Das Engagement der RWTH Aachen als größter Arbeitgeber der Region für die Förderung des Radverkehrs setzt ein Signal an Unternehmen, ebenfalls die Bedürfnisse Radfahrender ernst zu nehmen. Gerade der Aufbau von hochwertigen Abstellanlagen ist eine Maßnahme, welche viele Unternehmen ebenfalls übernehmen könnten, da diese in ihrem eigenen Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich liegen. Der Beitrag der Stadt Aachen demonstriert zudem die Bereitschaft zusammen mit anderen Akteuren die Förderung des Radverkehrs voranzutreiben.

### 4.2 Maßnahmenverknüpfung und Technologieeinsatz

Die angestrebte Lösung eines Zugangssystems für die hochwertigen Fahrradabstellanlagen ist auf etliche Unternehmen übertragbar, die über eine gewisse Größe, verschiedene Organisationseinheiten oder Standorte verfügen. Entsprechend können diese von den an der RWTH gesammelten Erfahrungen profitieren. Durch den engen Austausch zwischen der RWTH und der Industrie durch die Zusammenarbeit in Projekten, aber auch durch den regelmäßigen Übergang von Personal ist zudem ein stetiger Austausch gewährleistet.

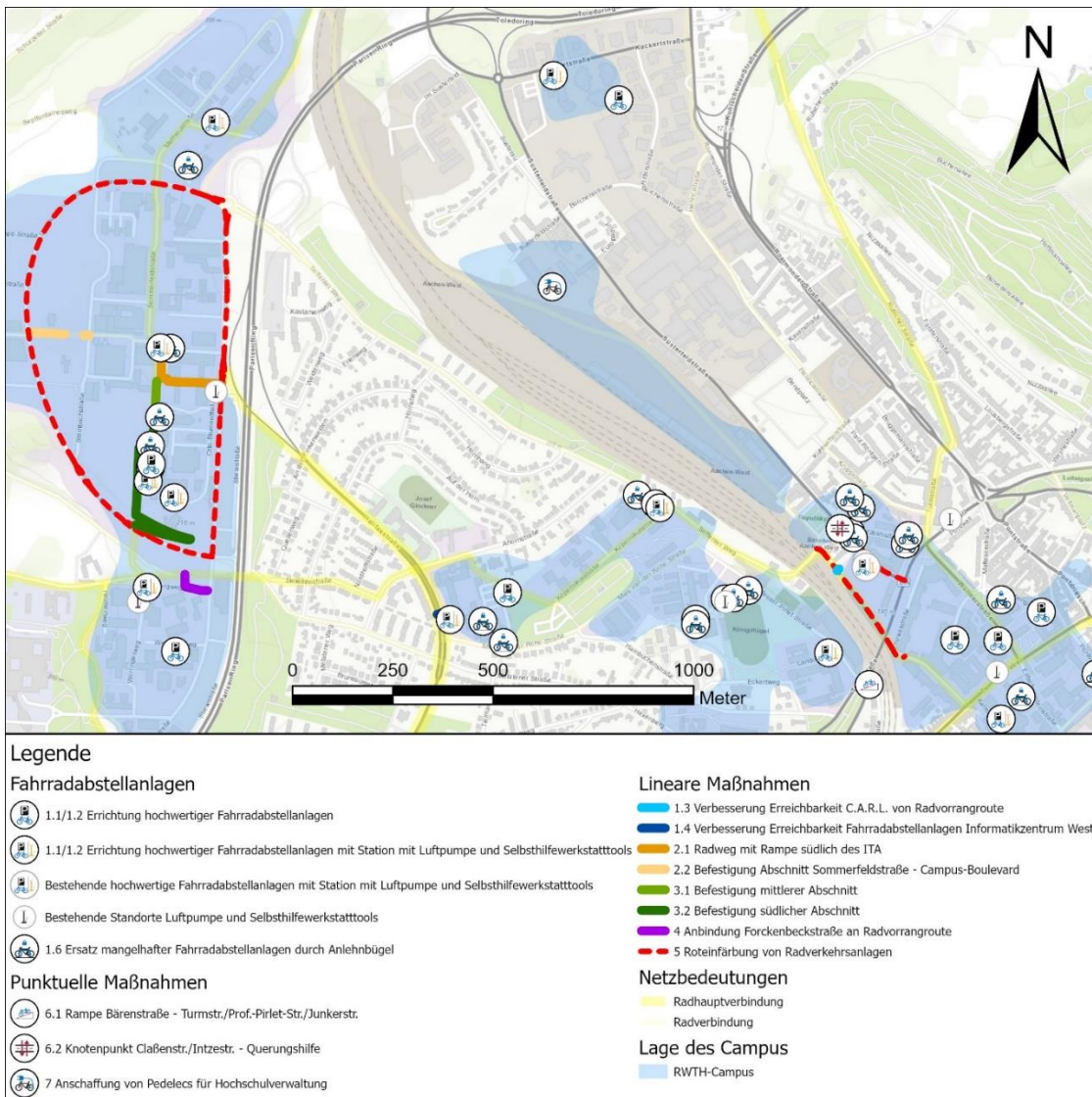


Abbildung 14: Übersicht Maßnahmen

### 4.3 Bezug zu vorheriger Konzeptförderung

Über das Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr ist im Vorhaben 67KBR0017A bereits die Radvorrangroute Campus Melaten entstanden. Die hier beantragten Maßnahmen sind komplementär zur Radvorrangroute. Dem Antrag sind umfangreiche Analysen zur Situation des Radverkehrs an der RWTH vorausgegangen, die in der Aufstellung des Maßnahmenengerüsts mündeten und die bereits umgesetzte Radvorrangroute berücksichtigen. Das räumliche Zusammenspiel aus Maßnahmen und Radvorrangroute ist in Abbildung 15 dargestellt.

Im damaligen Antrag sind Standards für Fahrradstraßen in Aachen erarbeitet und politisch bestätigt worden. Diese bilden die Grundlage für den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes in Aachen. Darüber hinaus hat der Radentscheid Aachen weitere Impulse gesetzt, weshalb im Projekt unter anderem die Roteinfärbung bestehender Radverkehrsanlagen vorgesehen ist. Diese fehlt beispielsweise bislang auf der Geschwister-Scholl-Straße, obwohl die Ausweisung dieser als Fahrradstraße bereits in der vorangegangenen Förderung enthalten war, jedoch ohne Einfärbung umgesetzt wurde. Die Maßnahmen der Arbeitspakete 2-4 schließen darüber hinaus an die bereits umgesetzte Radvorrangroute aus dem Vorhaben an, indem sie große Teile des derzeit nur mangelhaft an die Radvorrangroute angebotenen Campus Melaten mit dieser verknüpfen. Die im Projekt betrachteten Knotenpunkte sind dabei ebenfalls komplementär zur Radvorrangroute, da sie in Bereichen von Zu- und Abbringern der Radvorrangroute liegen. Darüber hinaus hat in der damaligen Förderung im Bereich der RWTH kein Ausbau des Angebots an Fahrradabstellanlagen stattgefunden, weshalb für die Entfaltung des vollständigen Nutzens der Radvorrangroute diese Förderung erforderlich ist.

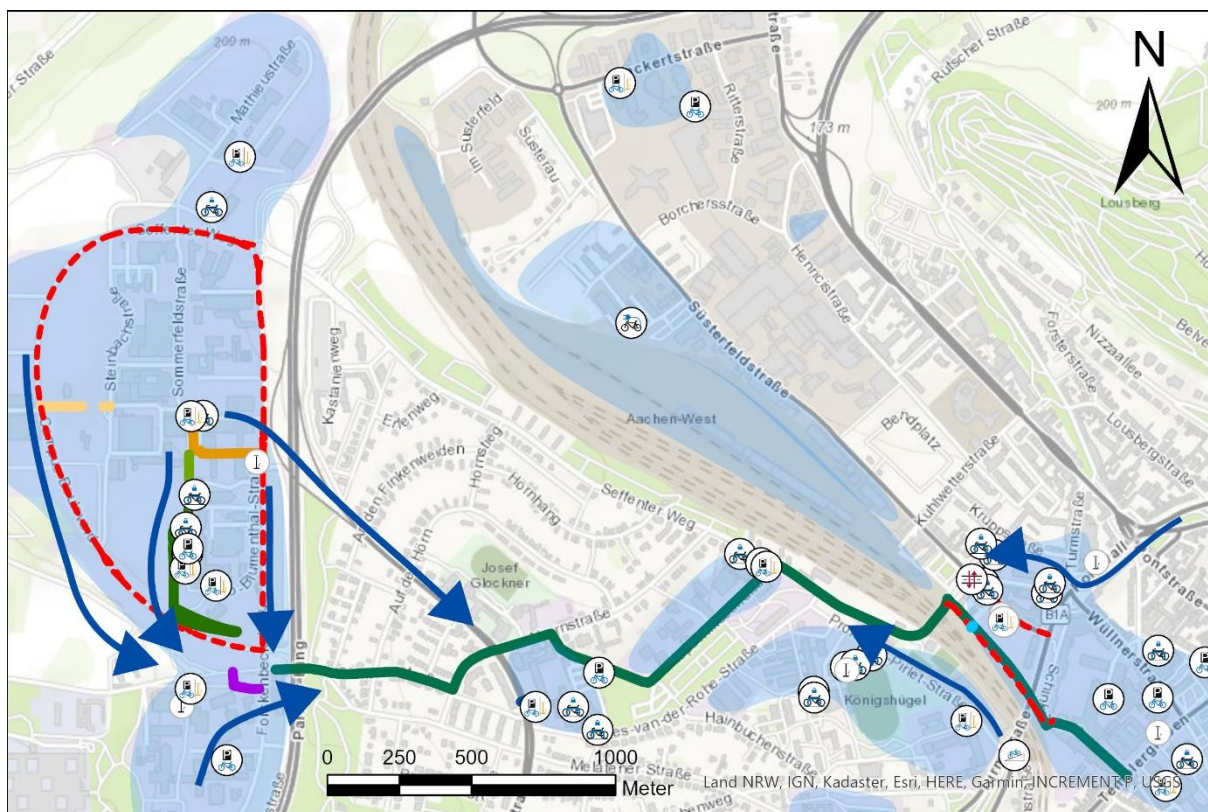


Abbildung 15: Räumliche Verknüpfung mit der Radvorrangroute Melaten

### 4.4 Bundesweite Strahlkraft

Die RWTH Aachen stellt ein typisches Beispiel für Universitäten in Deutschland dar. Aufgrund des enormen Wachstums der Studierendenzahlen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts haben viele Hochschulen Teile ihrer Gebäude an den Stadtrand verlagert oder sind komplett

aus den Innenstädten herausgezogen. Die dabei entstandenen Universitätsstandorte zeichnen sich häufig aufgrund ihrer Lage durch einen hohen MIV-Anteil aus und liegen nicht selten in aus Radverkehrssicht topografisch schwierigen Lagen. Die Schaffung eines attraktiven Radverkehrsangebots an der RWTH besitzt daher eine Strahlkraft, die auch wegen des regelmäßigen Austauschs zwischen Universitäten in Forschungsprojekten weit über die Stadtgrenzen Aachens hinausgeht.

Darüber hinaus ist die Studienzeit bei vielen Studierenden eine Zeit im Leben, die deren lebenslanges Mobilitätsverhalten beeinflussen kann. Gelingt es in dieser Zeit den Studierenden zu zeigen, dass eine radverkehrsbasierte Mobilität möglich ist, kann dies dazu führen, dass sie diese Mobilitätsmuster auch über das Studium hinaus als Berufstätige aufrechterhalten. Da die meisten Studierenden über kein Pkw verfügen, sind sie in diesem Lebensabschnitt zwangsläufig auf Mobilitätsformen des Umweltverbunds angewiesen. Gewöhnen sie sich erst einmal an das Fahrradfahren, ist die Wahrscheinlichkeit höher, dass sie auch im späteren Leben weiter das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel nutzen, wenn ökonomische Hindernisse des Pkw-Besitzes entfallen.

Da viele von ihnen nach dem Studienabschluss begehrte Arbeitnehmer darstellen und Arbeitgeber auch nach dem Kriterium der Fahrradfreundlichkeit auswählen können, entsteht dadurch zudem ein weiterer Anlass für Unternehmen ihr Engagement auf diesem Gebiet auszubauen.

## **4.5 Nachahmungscharakter und Übertragbarkeit im Bundesgebiet**

Die Stadt Aachen als Projektbeteiligte zeigt mit diesem Projekt, dass sie die Förderung des Radverkehrs weiter vorantreiben will. Städte wie Trondheim in Norwegen belegen, dass trotz topografischer Bedingungen hohe Radverkehrsanteile möglich sind. Noch fehlt es in Deutschland an Referenzbeispielen, weshalb viele Kommunen fehlende Erfolge bei der Radverkehrsförderung mit der Topografie begründen können, obwohl mangelndes Engagement ursächlich ist. Die Stadt Aachen versucht zu zeigen, dass ein hoher Radverkehrsanteil trotz Kessellage möglich ist. Über die Radvorrangroute Melaten ist bereits eine attraktive Verbindung aus der Aachener Innenstadt zum Campus Melaten entstanden. Dieses Konzept dient dazu, die umgesetzte lineare Infrastruktur durch wichtige Anbindungen an die Campusteile und sichere Fahrradabstellanlagen abzurunden. Erst dadurch ist die vollständige Entfaltung der Wirkung der Radvorrangroute möglich.

Das Projekt würde zeigen, dass die RWTH an ihrer Fahrradfreundlichkeit aktiv arbeitet. Hochschulen in anderen Städten sind mit ähnlichen Problemlagen konfrontiert. Der Austausch mit diesen kann Impulse setzen, dass auch diese die Förderung des Radverkehrs stärker in den Fokus nehmen.

## 5 Treibhausgasminderung

Grundlage für die Berechnung der Treibhausgasminderung bildet das Verkehrsmodell der Region Aachen. Berücksichtigt sind in der Kalkulation ausschließlich Wege in oder aus Verkehrszellen mit überwiegend universitärer Nutzung durch die RWTH. Diese sind in Abbildung 16 dargestellt. Die Wege mit Bezug zu den Verkehrszellen weisen im Bestand den in Tabelle 1 dargestellten Modal Split auf.

Verkehrsmittel	Wegeanzahl	Modal Split
Fuß	27 931	18,3%
Rad	22 696	14,8%
MIV	67 234	44,0%
Öv	35 113	23,0%

Tabelle 1: Bestehender Modal Split

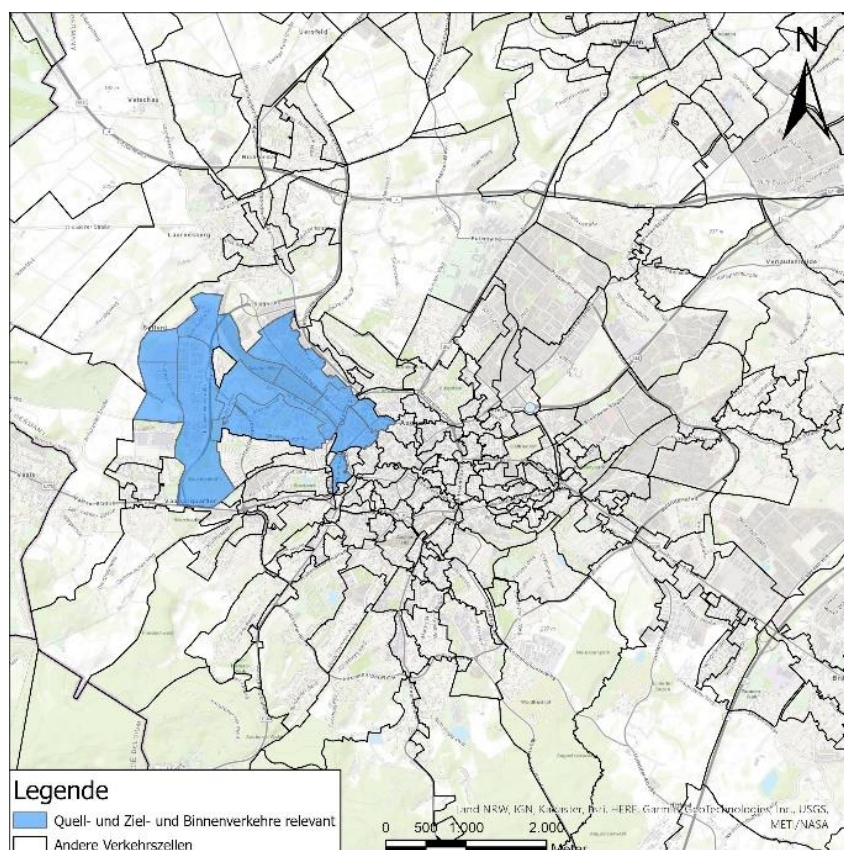


Abbildung 16: Verkehrszellen, deren Quell-, Ziel- und Binnenverkehre einem Modalshift unterliegen

Für die Steigerung des Radverkehrsanteils wurden die in Tabelle 2 dargestellten Potenziale angenommen. Die Wachstumsrate von 54,6 % ergibt sich aus dem Produkt der dargestellten Wachstumspotenziale der Einzelmaßnahmen. Die Annahme einer multiplikativen Wirkung resultiert daraus, dass ein Maßnahmenbündel, welches verschiedene Stellschrauben des Radverkehrs adressiert, eine größere Wirkung erzielen kann, als die Summe der Einzelmaßnahmen. Dies gilt sowohl für Maßnahmen entlang einer Relation als auch für Maßnahmen die sich auf verschiedene Ebenen der Radverkehrsförderung (Radverkehrsanlagen an Strecken, Knotenpunkte, Abstellanlagen) beziehen.

AP	Beschreibung	Steigerungspotenzial
1	Ruhender Radverkehr	
1.1	Erichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen	15 %
1.2	Aufbau von Ladeinfrastruktur	2 %
1.3	Verbesserung Erreichbarkeit C.A.R.L von Radvorrangroute	2 %
1.4	Verbesserung Erreichbarkeit Fahrradabstellanlagen Informatikzentrum West	1 %
1.5	Aufbau von Stationen mit Luftpumpen und Selbsthilfwerkstatttools	1 %
1.6	Ausbau des Angebots an Anlehnbügel und Ersatz mangelhafter Fahrradabstellanlagen	5 %
2	Ost-West-Achse	
2.1	Radweg mit Rampe südlich des ITA	3 %
2.2	Befestigung Abschnitt Sommerfeldstraße - Campus-Boulevard	1 %
3	Nord-Süd-Achse	
3.1	Befestigung mittlerer Abschnitt; Radweg Sommerfeldstraße	2 %
3.2	Befestigung südlicher Abschnitt; Radweg Sommerfeldstraße	2 %
4	Anbindung Forckenbeckstraße an Radvorrangroute	2 %
5	Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen	5 %
6	Punktuelle Maßnahmen	
6.1	Rampe Bärenstraße – Turmstraße/Junkerstraße/Prof.-Pirlet-Straße	1 %
6.2	Knotenpunkt Claßenstraße/Intzestraße - Querungshilfe	1 %
7	Anschaffung von Pedelecs für Hochschulverwaltung	1 %
8	Öffentlichkeitsarbeit	1 %
9	Monitoring der Projektwirkung	0 %
10	Vernetzungstreffen	0 %
	Gesamtsteigerungspotenzial als <u>Produkt</u> der Einzelpotenziale	54,6 %

Tabelle 2: Steigerungsfaktoren der Einzelmaßnahmen

Die Berechnung basiert auf der Annahme, dass zusätzliche mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege nicht zu einer reinen Reduktion des MIV führen, sondern sich gemäß des bestehenden Modal Splits der einzelnen Aktivitätenpaare auf die Verkehrsmittel Fuß, MIV und ÖPNV verteilen. Ein Aktivitätenpaar ist dabei zum Beispiel die Abfolge Wohnen – Arbeiten innerhalb einer Wegeketten.

Aktivitätenpaar	Modalsplitanteil Fahrrad						Gesamt Wege- anteil des Ak- tivistä- ten- paars
	Prognosenullfall			Planfall			
	Binnen- verkehr	Quell- verkehr	Zielver- kehr	Binnen- verkehr	Quell- verkehr	Zielver- kehr	
Wohnen – Ar- beit	19,9%	15,3%	9,2%	30,8%	23,7%	14,2%	12,4%
Arbeit – Woh- nen	13,6%	10,8%	17,2%	21,0%	16,7%	26,7%	14,2%
Wohnen – Gr- undschule	3,6%	5,3%	5,8%	5,5%	8,3%	9,0%	0,2%
Grundschule – Wohnen	-	2,7%	0,3%	-	4,2%	0,5%	0,2%
Wohnen – Se- kundarschule	17,7%	26,9%	24,6%	27,4%	41,5%	38,0%	0,6%
Sekundarschule – Wohnen	-	16,5%	24,9%	-	25,5%	38,4%	0,8%
Wohnen – Stu- dium	13,5%	31,0%	27,0%	20,9%	47,9%	41,8%	13,0%
Studium – Woh- nen	16,4%	22,9%	27,1%	25,4%	35,4%	41,9%	14,3%
Wohnen – Ein- kaufen	4,0%	7,8%	6,3%	6,1%	12,1%	9,7%	4,2%
Einkaufen – Wohnen	1,3%	6,0%	5,7%	2,0%	9,3%	8,8%	4,6%
Wohnen-Freizeit	21,7%	17,2%	13,8%	33,5%	26,6%	21,3%	9,7%
Freizeit – Woh- nen	6,8%	19,0%	19,7%	10,6%	29,3%	30,4%	9,1%
Freizeit – Frei- zeit	6,4%	6,7%	6,7%	10,0%	10,4%	10,4%	6,2%
Arbeit – Arbeit	9,6%	5,1%	5,0%	14,9%	7,8%	7,8%	9,9%
Einkaufen – Ein- kaufen	-	0,0%	0,0%	-	0,0%	0,0%	0,5%

Tabelle 3: Modalsplitanteile des Radverkehrs für die einzelnen Aktivitätenpaare

Tabelle 3 zeigt die bestehenden und zukünftigen Modalsplitanteile des Radverkehrs für Binnen-, Quell- und Zielverkehre für die einzelnen Aktivitätenpaare in den relevanten Verkehrszellen. Als Prognosenullfall gelten die bestehenden Rahmenbedingungen des Radverkehrs mit dem im Modell hinterlegten Modalsplit. Als Planfall gilt die Umsetzung der Maßnahmen aus diesem Antrag.



Aktivitätenpaar	Modalsplitanteil motorisierter Individualverkehr					
	Vorher			Nachher		
	Binnenverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Binnenverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
Wohnen – Arbeit	29,2%	47,8%	63,8%	25,3%	43,1%	60,2%
Arbeit – Wohnen	15,9%	59,9%	42,6%	14,5%	55,9%	37,7%
Wohnen – Grundschule	2,6%	14,8%	24,6%	2,5%	14,4%	23,8%
Grundschule – Wohnen	-	15,7%	11,9%	-	15,5%	11,9%
Wohnen – Sekundarschule	-	14,4%	6,8%	-	11,5%	5,6%
Sekundarschule – Wohnen	-	13,2%	5,4%	-	11,8%	4,4%
Wohnen – Studium	0,5%	14,1%	9,6%	0,4%	10,6%	7,6%
Studium – Wohnen	1,1%	23,2%	22,8%	0,9%	19,5%	18,2%
Wohnen – Einkaufen	14,2%	34,2%	58,5%	13,9%	32,6%	56,3%
Einkaufen – Wohnen	3,7%	51,2%	28,3%	3,7%	49,4%	27,3%
Wohnen – Freizeit	14,3%	44,5%	56,0%	12,1%	39,5%	51,1%
Freizeit – Wohnen	3,0%	51,7%	36,3%	2,9%	45,1%	31,5%
Freizeit – Freizeit	24,5%	65,1%	65,2%	23,6%	62,5%	62,6%
Arbeit – Arbeit	73,9%	85,2%	85,5%	69,6%	82,8%	83,0%
Einkaufen – Einkaufen	49,7%	75,5%	75,8%	49,7%	75,5%	75,8%

Tabelle 4: Modalsplitanteile des motorisierten Individualverkehrs für die einzelnen Aktivitätenpaare

Tabelle 4 zeigt die daraus resultierenden, verringerten Modalsplitanteile des motorisierten Individualverkehrs. Der jeweilige Rückgang ist abhängig von den bisherigen Anteilen des Radverkehrs und des MIV. Vereinfacht heißt dies, dass wenn der Radverkehrsanteil vorher sehr gering war, beispielsweise für das Aktivitätenpaar Einkaufen – Wohnen, auch nur mit einem in Prozentpunkten niedrigen Wachstum des Radverkehrs zu rechnen ist. Weist ein Wegezweck zuvor bereits höhere Radverkehrsanteile auf, ist ein weiterer Modal Shift hingegen relativ wahrscheinlich. Darüber hinaus hängt der Rückgang des MIV von seinem bisherigen Modalsplitanteil ab. Wenn die Wege des Aktivitätenpaars zuvor bereits nur einen geringen Anteil des MIV aufwiesen und Wege weitestgehend mit den Verkehrsmitteln zu Fuß und ÖPNV zurückgelegt wurden, fällt der Rückgang des MIV wie zum Beispiel beim Aktivitätenpaar Wohnen – Grundschule gering aus. Umgekehrt ist die absolute Menge bisheriger MIV-Wege, die nun mit dem Radverkehr zurückgelegt werden, höher, wenn der Anteil des MIV zuvor hoch war.

Im Allgemeinen ist die Formel zur Berechnung des Modalsplitanteils des motorisierten Individualverkehrs im Planfall wie folgt definiert:

$$MS_{MIV-Neu,AP} = MS_{MIV-Alt,AP} - (MS-Fahrrad_{Neu} - MS-Fahrrad_{Alt}) \cdot \frac{MS_{MIV-Alt,AP}}{MS_{MIV-Alt,AP} + MS_{Fu\beta-Alt,AP} + MS_{OV-Alt,AP}}$$

Zur Berechnung der Wirkung auf die Klimabilanz ist im nächsten Schritt eine Umrechnung des Modalshifts in die Anzahl daraus resultierender Einsparungen an MIV-Fahrten erforderlich. Hierfür ist die Annahme eines durchschnittlichen Besetzungsgrads zwingend. Dieser ist je nach Zuordnung zu Berufswegen oder Alltagswegen mit 1,1 beziehungsweise 1,5 festgelegt. Unter Berücksichtigung einer mittleren Wegelänge, bei der Werte der MID 2017 verwendet wurden, ergeben sich Veränderung der Fahrleistung in der Einheit Pkw-Kilometer. Die Ergebnisse sind in Tabelle 5 dargestellt.

Insgesamt lässt sich somit eine Reduktion um 21 803 Pkw-km erzielen. Die weitere Kalkulation beruht darauf, dass dies nur für Tage ohne Regen gilt und der Anteil an Nicht-Regentagen gemäß langjähriger Wetterdaten zwei Drittel beträgt. Zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Einsparung wurden pro Fahrzeugkilometer 208,5 g sowie zur Hochrechnung auf die Gesamtwirkung 220 Arbeitstage pro Jahr sowie eine Lebensdauer von 20 Jahren angesetzt. Da das Aachener Verkehrsmodell auf einen typischen Werktag abzielt, wurden nicht Arbeitstage vernachlässigt. Hierbei wird die folgende Formel genutzt:

$$Red_{CO_2} = Red_{MIV-Fahrten} \cdot Lebensdauer \cdot \frac{Arbeitstage}{Jahr} \cdot Wegelänge \cdot \frac{CO_2-Einsparung}{Pkw-km} \cdot \frac{Nicht\ Regentage}{Alle\ Tage}$$

Aktivitätenpaar	Zuordnung	Besetzungsgrad	Entwicklung Pkw-Fahrten	Wegelänge (MID) [km]	Entwicklung Pkw-Kilometer
Wohnen – Arbeit	Beruf	1,1	-649	8	-5192
Arbeit – Wohnen	Beruf	1,1	-777	8	-6214
Wohnen – Grundschule	Alltag	1,5	-1	3	-3
Grundschule – Wohnen	Alltag	1,5	0	3	-1
Wohnen – Sekundarschule	Alltag	1,5	-16	3	-49
Sekundarschule – Wohnen	Alltag	1,5	-8	3	-24
Wohnen – Studium	Beruf	1,1	-330	3	-990
Studium – Wohnen	Beruf	1,1	-707	3	-2122
Wohnen – Einkaufen	Alltag	1,5	-73	2	-145
Einkaufen – Wohnen	Alltag	1,5	-55	2	-110
Wohnen – Freizeit	Alltag	1,5	-471	4	-1886
Freizeit – Wohnen	Alltag	1,5	-523	4	-2093
Freizeit – Freizeit	Alltag	1,5	-155	4	-622
Arbeit – Arbeit	Beruf	1,1	-392	6	-2353
Einkaufen – Einkaufen	Alltag	1,5	0	2	0
					-21803

Tabelle 5: Berechnung Fahrleistungsentwicklung des motorisierten Individualverkehrs

In der Folge ergeben sich jedes Jahr 667 t CO<sub>2</sub> sowie insgesamt 13 334 t CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Die Rechenschritte sind in Tabelle 6 zusammengefasst.

Verkehrsmittel	Prognosenullfall		Planfall	
	Anzahl Wege	Modal Split	Anzahl Wege	Modal Split
Fuß	27 931	18,3 %	25 098	16,4%
Rad	22 696	14,8 %	35 084	22,9%
MIV	67 234	44,0 %	62 138	40,6%
ÖPNV	35 113	23,0 %	30 653	20,0%
Summe	152 973		152 973	
Pkw-Fahrt.	54 992		50 834	

Wachstumsrate	54,6 %
Rückgang Pkw-Wege [d]	5 095
Eingesparte Pkw-Fahrten [d]	4 158
Eingesparte Pkw-Kilometer [d]	21 803
Eing. CO <sub>2</sub> pro n.-Regentag [g]	4 545 830
Eingespartes CO <sub>2</sub> pro Tag [g]	3 030 553
Eingespartes CO <sub>2</sub> pro Jahr [t]	667
Eingespartes CO <sub>2</sub> gesamt [t]	13 334
Fördermittel [€]	2 878 425,10
Fördermitteleffizienz [€/t]	216

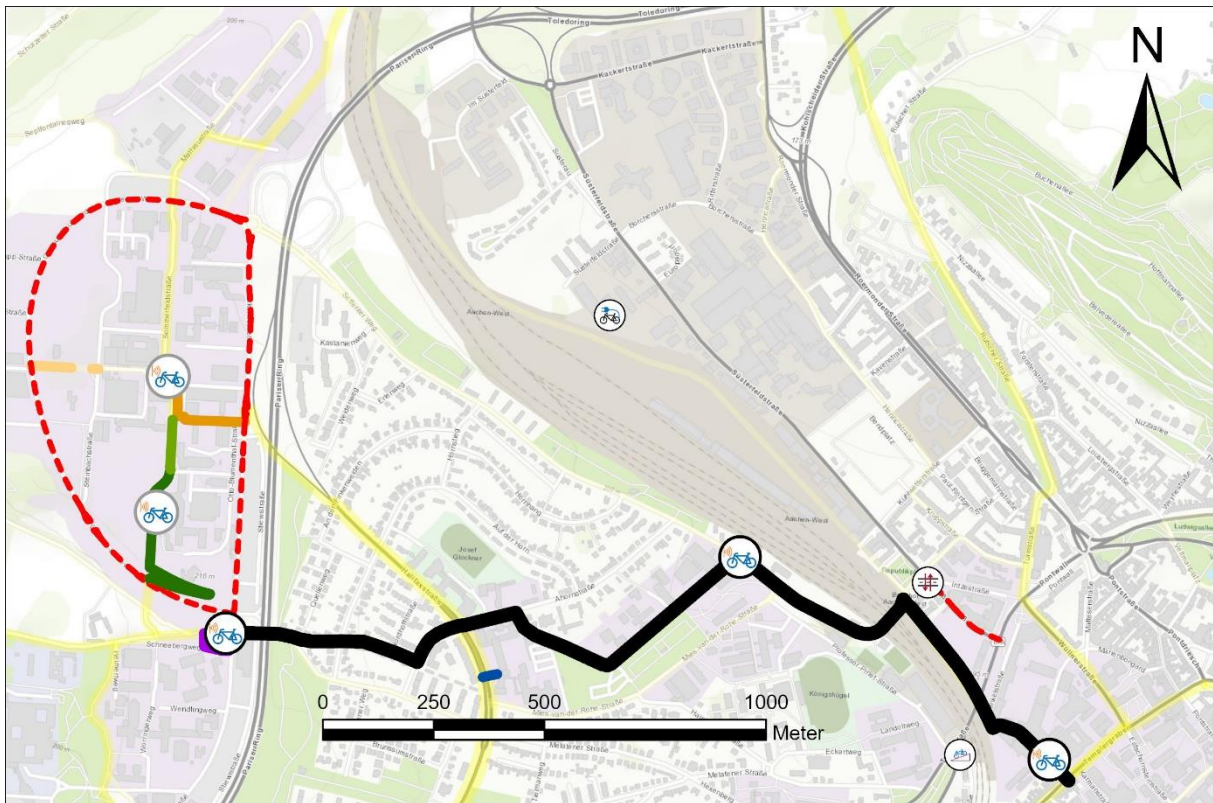
Tabelle 6: Berechnung Treibhausgasminderung

## 6 Monitoring

### 6.1 Vorgehensweise

Im Vorfeld der Maßnahmenumsetzung fand im Juni 2022 eine Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten und Studierenden der RWTH statt. Diese erhob sowohl Pendelwege von und zum Studienort oder Arbeitsplatz sowie alle Wege zwischen Universitätsstandorten. Die Online-Befragung ermittelte sowohl die Wegelängen als auch die verwendeten Verkehrsmittel sowie weitere Parameter und ermöglicht die Berechnung der Verkehrsleistung je Verkehrsmittel. Die abschließende Hochrechnung der Treibhausgasemissionen aus der universitären Mobilität ist zum Stand der Antragsstellung noch nicht abgeschlossen.

Durch eine zweite Erhebung der gleichen Art nach Umsetzung wesentlicher Arbeitsschritte des KLIMACS-Projektes ist eine Messung der Maßnahmenwirkung möglich. Über die darüber ermittelte reduzierte Verkehrsleistung im MIV lässt sich die erzielte Treibhausgasminderung des Modal Shifts bei der universitären Mobilität bestimmen. Eine Wiederholung der Mobilitäts-erhebung findet darüber hinaus fünf sowie zehn Jahre nach Ende des Bewilligungszeitraums statt.



**Legende**

**Lineare Maßnahmen**

- 1.3 Verbesserung Erreichbarkeit C.A.R.L. von Radvorrangroute
- 1.4 Verbesserung Erreichbarkeit Fahrradabstellanlagen Informatikzentrum West
- 2.1 Radweg mit Rampe südlich des ITA
- 2.2 Befestigung Abschnitt Sommerfeldstraße - Campus-Boulevard
- 3.1 Befestigung mittlerer Abschnitt
- 3.2 Befestigung südlicher Abschnitt
- 4 Anbindung Forckenbeckstraße an Radvorrangroute
- 5 Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen

**Radvorrangroute**

- Radvorrangroute

**Punktuelle Maßnahmen**

- 🚲 6.1 Rampe Bärenstraße - Turmstr./Prof.-Pirlet-Str./Junkerstr.
- ⊞ 6.2 Knotenpunkt Claßenstr./Intzestr. - Querungshilfe
- 🚲 7 Anschaffung von Pedelecs für Hochschulverwaltung

**Dauerzählschleifen**

- 🚲 Dauerhafte Zählstelle
- 🚲 Temporäre Zählstelle

Abbildung 17: Übersicht Standorte Zählstellen

Daneben sollen die Auswertung der Daten der drei bestehenden städtischen Dauerzählschleifen entlang der Radvorrangroute Melaten sowie punktuelle jährliche Zählungen an neuralgischen Punkten an der Nord-Süd-Achse und an der Ost-West-Achse am Campus Melaten ein kontinuierliches Monitoring der Maßnahmenwirkung ermöglichen. Die Standorte sind in Abbildung 17 dargestellt. Die erhobenen Daten sollen ebenfalls in die geplante kontinuierliche CO<sub>2</sub>-Bilanzierung der RWTH eingehen.

Des Weiteren ist eine Erhebung der Anzahl Fahrten mit den neu angeschafften Dienstpedelecs geplant. Gegenwärtig ist für die bestehenden Diensträder kein Buchungssystem im Einsatz. Für die Pedelecs ist ein solches jedoch geplant. Sofern möglich, sollen zudem Fahrleistungsdaten mit betrachtet werden.

## 6.2 Kriterien und Indikatoren zur Bewertung der Klimaschutzwirkung

Wichtigstes Kriterium ist der zukünftige Radverkehrsanteil unter den Wegen der Studierenden und Beschäftigten. Dieser ergibt sich als Indikator aus der Mobilitätsenerhebung. Aus diesem lassen sich die eingesparten Fahrzeugkilometer im Kraftfahrzeugverkehr hochrechnen. Durch die kontinuierliche Erhebung der Radverkehrsbelastungen ist zudem eine dauerhafte Hochrechnung der Maßnahmenwirkung möglich.

## 7 Öffentlichkeitsarbeit

Die maßgeblichen Zielgruppen des Projekts sind die Beschäftigten und Studierenden der RWTH Aachen auf ihren Wegen zum Arbeitsplatz oder Studienort sowie auf Wegen zwischen Standorten der RWTH Aachen. Ebenso gehen mit der Umsetzung der Maßnahmen Verbesserungen für die Bewohner\*innen der Stadt Aachen im Alltagsradverkehr, im Besonderen für die Bewohnenden des Stadtteils Hörn, sowie für den Freizeitverkehr einher.

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, nicht nur die Zielgruppen und Mitglieder der RWTH Aachen, sondern auch die breite Öffentlichkeit der Stadt über das Projekt und dessen Erfolge zur Verbesserung der Fahrradmobilität in Aachen zu informieren. Aus diesem Grund ist zu Beginn des Projekts eine Pressemitteilung geplant, die über das Projekt sowie die geplanten Einzelmaßnahmen informiert.

Die Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt gliedert sich in folgende vier Kommunikationsstränge:

- **Projektwebsite:** Auf den Seiten der Stabsstelle Nachhaltigkeit und Hochschulgovernance der RWTH Aachen wird die Projektwebsite KLIMACS verortet. Diese beinhaltet einen Projektsteckbrief, einen Lageplan der Maßnahmen sowie kontinuierliche Informationen zu den Maßnahmen, Meilensteinen und deren Zusammenwirken. Die Projektwebsite wird mit den Seiten der Stadt Aachen verlinkt z. B. wird die Belastung der Dauerzählschleifen für den Radverkehr dauerhaft im Mobilitätsdashbord der Stadt Aachen dargestellt.
- **Veranstaltungen:** Informationsstand in der europäischen Mobilitätswoche, jährliche Vorstellung im GreenTeam Betrieb (RWTH-internes Diskussionsforum) sowie in der AG Mobilität der RWTH; Beteiligung am Aktionstag Nachhaltigkeit der Stadt Aachen
- **Informationsschilder (Kenntlichmachung der Förderung):** Montage von Informationsschildern an den Einzelmaßnahmen des Projekts zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit; Kennzeichnung der geförderten Maßnahmen durch Aufkleber und Hinweisschilder, u.a. der Pedelecs, der Luftpumpen/Selbsthilfewerkstatttools, der Fahrradgaragen usw.
- **Anlassbezogene Kommunikation:** verschiedene Maßnahmen zur Präsentation des Projekts in der Öffentlichkeit und Social Media Kommunikation zum Tag des Fahrrads. Halbjährliche Information im Newsletter Nachhaltigkeit und in den Nachhaltigkeitsberichten der RWTH Aachen

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, an der sich die Stadt Aachen seit 2018 jährlich beteiligt, finden verschiedene Aktionen zum Thema Mobilität statt. Die Aktionswoche ist eine Mitmachwoche. Alle Stadtakteure sind dazu aufgefordert sich mit eigenen Aktionen zu beteiligen. Diese Veranstaltung bietet daher eine sehr gute Plattform zur Vorstellung der Projekte des KLIMACS-Antrags.

Darüber hinaus sollen in regelmäßigen Abständen die Ergebnisse des an der RWTH durchgeführten CO<sub>2</sub>-Monitorings auf der Projektwebsite veröffentlicht werden. Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Bilanz einerseits fortwährend ins Bewusstsein zu rufen und andererseits durch das Projekt bedingte Auswirkungen zu dokumentieren.

Der detaillierte Projektfortschritt wird regelmäßig der internen Arbeitsgruppe AG Mobilität der RWTH, in der neben den Hochschulgruppen auch die Personalvertretungen u. a. vertreten sind, vorgestellt. Darüber ist eine dauerhafte Beteiligung bei der Durchführung der Maßnahmen gewährleistet. Parallel erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit Gruppen, die sich an und im Umfeld der RWTH in Mobilitätsthemen engagieren.

Die Stadt Aachen wird über Verwaltungsvorlagen zu Planungen in politischen Gremien im üblichen Maße die Öffentlichkeit informieren. Gemeinsam mit der RWTH Aachen wird über den Projektfortschritt in den Medien berichtet.

Durch das Zusammenspiel der vier Kommunikationsstränge soll gewährleistet werden, dass sowohl RWTH-intern (z. B. GreenTeams und AG Mobilität), als auch extern (z. B. Projektwebsite, Pressemeldungen und Informationsschilder) eine umfassende Kommunikation zum Projekt gewährleistet ist.

## 8 Arbeits- und Meilensteinplanung (tabellarisch)

AP	Tätigkeit	Planungsstand	2024				2025				2026				2027			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1.1	<b>1. Errichtung 19 hochwertiger Fahrradabstellanlagen</b>	Standorte hochschulintern abgestimmt																
	2. Planung LP 1-4																	
	3. Genehmigung Stadt Aachen																	
	4. Ausführungsplanung LP 5																	
	5. Ausschreibung Bauleistung LP 6																	
	6. Vergabe Bauleistung LP 7																	
	7. Bauliche Umsetzung LP 8																	
	8. Mittelabrufe 1.1.1																	
1.1	<b>9. Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen – Fahrradgarage Kármán-Auditorium</b>	Standort hochschulintern abgestimmt																
	10. Bauliche Umsetzung LP 8																	
	11. Mittelabruf 1.1.9																	
1.1	<b>12. Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen – Fahrradparkhaus Kackertstraße</b>	Standorte hochschulintern abgestimmt																
	13. Planung																	
	14. Ausschreibung Bauleistung LP 6																	
	15. Vergabe Bauleistung LP 7																	
	16. Bauliche Umsetzung LP 8																	
	17. Mittelabruf 1.1.12																	
1.1	<b>18. Fahrradeinhausung für Pedelecs am Dez. 10 (Sammelschließanlage)</b>	Standort hochschulintern abgestimmt																
	19. Planung																	



	20. Ausschreibung Bauleistung LP 6																	
	21. Vergabe Bauleistung LP 7																	
	22. Bauliche Umsetzung LP 8																	
	23. Mittelabruf 1.1.18																	
1.2	<b>1. Aufbau von Ladefrastruktur - elektr. Anbindung der Fahrradgaragen</b>	Standorte hochschulintern abgestimmt																
	2. Planung																	
	3. Ausschreibung Bauleistung LP 6																	
	4. Vergabe Bauleistung LP 7																	
	5. Bauliche Umsetzung LP 8																	
	6. Mittelabruf 1.2.1																	
1.3	1. Verbesserung Erreichbarkeit C.A.R.L. von Radvorrangroute	Vorplanung																
	2. Planung LP 3-4																	
	3. Ausführungsplanung LP 5																	
	4. Ausschreibung und Vergabe LP 6-7																	
	5. Bauliche Umsetzung LP 8																	
	6. Mittelabruf 1.3.1																	
1.4	<b>1. Verbesserung Erreichbarkeit der Fahrradabstellanlagen Informatikzentrum West</b>	Vorplanung																
	2. Planung																	
	3. Ausschreibung Bauleistung LP 6																	
	4. Vergabe Bauleistung LP 7																	
	5. Bauliche Umsetzung LP 8																	
	7. Mittelabruf 1.4.1																	
1.4	6. Verbesserung Erreichbarkeit Fahrradabstellanlagen Informatikzentrum West – Neuanlage Querungshilfe	Vorplanung																

	7. Ausführungsplanung LP 5																					
	8. Ausschreibung und Vergabe LP 6-7																					
	9. Bauliche Umsetzung LP 8																					
	10. Mittelabruf 1.4.7																					
1.5	<b>1. Aufbau von Stationen mit Luftpumpen und Selbsthilfewerkstattools</b>	Standorte hochschulintern abgestimmt																				
	2. Planung																					
	3. Ausschreibung Bauleistung LP 6																					
	4. Vergabe Bauleistung LP 7																					
	5. Bauliche Umsetzung LP 8																					
	6. Mittelabruf 1.5.1																					
1.6	<b>1. Ausbau des Angebots an Anlehnbügel und Ersatz mangelhafter Fahrradabstellanlagen; Austausch Vorderradhalter und Neuanlage von 100 Fahrradbügel</b>	Vorplanung																				
	2. Ausschreibung Bauleistung LP 6																					
	3. Vergabe Bauleistung LP 7																					
	4. Bauliche Umsetzung LP 8																					
	5. Mittelabrufe 1.6.1																					
2.1	<b>1. Abschluss des Gestattungsvertrages zwischen BLB und RWTH</b>	Vorplanung																				
	<b>2. Radweg südlich des ITA - Verbindung Sommerfeld-/Forckenbeckstr.</b>																					
	3. Planung																					
	4. Ausschreibung Bauleistung LP 6																					
	5. Vergabe Bauleistung LP 7																					
	6. Bauliche Umsetzung LP 8																					

	7. Mittelabrufe 2.1.1																					
2.2	1. <b>Befestigung Abschnitt Sommerfeldstraße –Campus-Boulevard; Verbesserung Radweg Campus-Park</b>	Vorplanung																				
	2. Planung																					
	3. Ausschreibung Bauleistung LP 6																					
	4. Vergabe Bauleistung LP 7																					
	5. Bauliche Umsetzung LP 8																					
	6. Mittelabruf 2.2.1																					
3.1	1. Befestigung mittlerer Abschnitt; Geh- und Radweg Sommerfeldstraße	Vorplanung																				
	2. Planung																					
	3. Ausschreibung Bauleistung LP 6																					
	4. Vergabe Bauleistung LP 7																					
	5. Bauliche Umsetzung LP 8																					
	6. Mittelabruf 3.1.1																					
3.2	1. <b>Befestigung südlicher Abschnitt; Radweg Sommerfeldstraße</b>	Vorplanung																				
	2. Planung																					
	3. Ausschreibung Bauleistung LP 6																					
	4. Vergabe Bauleistung LP 7																					
	5. Bauliche Umsetzung LP 8																					
	6. Mittelabruf 3.2.1																					
4	1. <b>Anbindung Forckenbeckstraße an Radvorrangroute</b>	Vorplanung																				
	2. Planung																					
	3. Ausschreibung Bauleistung LP 6																					
	4. Vergabe Bauleistung LP 7																					

	5. Bauliche Umsetzung LP 8																		
	6. Mittelabruf 4.1																		
5	1. Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen Forckenbeckstraße	Einplanung in Arbeitsliste																	
	2. LP 6-7																		
	3. LP 8																		
	4. Mittelabruf 5.1																		
	5. Campus Boulevard	Einplanung in Arbeitsliste																	
	6. LP 6-7																		
	7. LP 8																		
	8. Mittelabruf 5.5																		
	9. Claßenstraße	Einplanung in Arbeitsliste																	
	10. LP 6-7																		
	11. LP 8																		
	12. Mittelabruf 5.9																		
	13. Geschwister-Scholl-Straße	Einplanung in Arbeitsliste																	
	14. LP 6-7																		
	15. LP 8																		
	16. Mittelabruf 5.13																		
6.1	1. Rampe Bärenstraße - Turmstraße/Prof.-Pirlet-Straße/Junkerstraße	Ideenskizze																	
	2. Planung LP 1-4																		
	3. Politischer Beschluss																		
	4. Ausführungsplanung LP 5																		
	5. Ausschreibung und Vergabe LP 6-7																		
	6. Bauliche Umsetzung LP 8																		
	7. Mittelabruf 6.1.1																		

6.2	1. Knotenpunkt Claßenstraße/Intzesstraße – Querungshilfe	Ideenskizze																		
	2. Planung LP 1-4																			
	3. Politischer Beschluss																			
	4. Ausführungsplanung LP 5																			
	5. Ausschreibung und Vergabe LP 6-7																			
	6. Bauliche Umsetzung LP 8																			
	7. Mittelabruf 6.2.1																			
7	1. <b>Anschaffung von Pedelecs für Hochschulverwaltung</b>	Angebote eingeholt																		
	2. Bestellung																			
	3. Lieferung																			
	4. Mittelabruf 7.1 und 7.2																			
8	1. <b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	Angebote eingeholt																		
	2. Pressemeldung zum Projektstart/-mitte und Projektabschluss																			
	3. Aufbau Projektwebsite – Aktualisierungen																			
	4. Newsletter Nachhaltigkeit																			
	5. Montage Informationsschilder																			
	6. Jährliche Information in der AG Mobilität und GreenTeam Betrieb																			
	7. Mittelabruf Informationsmaterial																			
	8. Mittelabruf Informationsschilder																			
	9. Mittelabruf Folienaufkleber																			
9	1. <b>Monitoring der Projektwirkung</b>	Konzeptuelle Planung																		
	2. Auswertung Dauerzählstellen																			
	3. Durchführung temporäre Zählungen																			
	4. Durchführung RWTH-Mobilitäts-erhebung																			

10.1	1. Dienstreisen RWTH 2. Mittelabruf														
10.2	3. Dienstreisen Stadt Aachen 4. Mittelabruf														

Arbeitspakete der Stadt Aachen

## 9 Flächenverfügbarkeit

Die Flächen der RWTH befinden sich im Wesentlichen im Eigentum des Bau- und Liegenschaftsbetriebs NRW. Dieser unterstützt den Antrag (Anlage 6).

Die Absichtserklärung inkl. der geforderten Zwecksbindungsfristen zur Bereitstellung aller erforderlichen Flächen, (insb. für den Bau des Radweges mit Rampe südlich des ITA) durch den Bau- und Liegenschaftsbetriebs NRW liegt vor (Anlage 7).

## 10 Ausgabenübersicht (tabellarisch)

Nr.	Arbeitspaket	Teilmaßnahme	Arbeitsschritt	Kosten	Davon Fördermittel
1.1	Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen	19 Fahrradgaragen je 24 Stellplätze (Sammelschließanlage)	Graben für Medienanbindung (Elektro, DV) inkl. Verfüllen	24.700,00 €	19.293,17 €
			Unterbau herstellen	19.190,00 €	14.989,31 €
			Fundamente + Bodenplatte	102.220,00 €	79.844,04 €
			Ziegler MULTIPORT, 19 Garagen mit je 24 Stellplätzen aufstellen	769.384,48 €	600.966,22 €
			Anpassung Außenanlagen	94.050,00 €	73.462,46 €
			Elektrische Anbindung + Vorhaltung für Lademöglichkeit	454.860,00 €	355.291,15 €
			Schließanlage (Zugangskontrolle)	213.818,40 €	167.013,55 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	68.210,00 €	53.278,83 €
			Fahrradparkhaus Kärman-Auditorium	92 ADFC-konforme Fahrradstellplätze herstellen	92.000,00 €
		Schließanlage		1.920,00 €	1.499,71 €
		Elektroinstallationen (Strom, DV)		13.690,00 €	10.693,26 €
		Fahrradparkhaus 40 STP, Kackertstraße 15	Raum vorbereiten und Bodenoberflächen bearbeiten	760,00 €	593,64 €
			Fahrradbügel liefern	3.600,00 €	2.811,96 €

			Fahrradbügel montieren	2.800,00 €	2.187,08 €
			Malerarbeiten - Fahrbahnmarkierung	2.000,00 €	1.562,20 €
			Schließanlage	7.660,00 €	5.983,23 €
		Fahrradeinhausung für Pedelecs, 5 STP am Dez. 10 (Sammelschließanlage)	Fundamente herstellen	2.680,00 €	2.093,35 €
			Seitenwände inkl. Türanlagen errichten	15.470,00 €	12.083,62 €
			Überdachungen inkl. Unterkonstruktion	5.650,00 €	4.413,22 €
			Schließanlage	4.530,00 €	3.538,38 €
1.2	Aufbau von Ladeinfrastruktur	Ausstattung der neu zu errichtenden hochwertigen Fahrradabstellanlagen	Ausbau Ladeinfrastruktur für 5 Pedelecs (Dienstfahrräder) (Dez. 10)	6.720,00 €	5.248,99 €
			76 Ladeschließfächer (Je 4 pro Fahrradgarage) sowie 12 im Fahrradparkhaus Kármán und 6 im Fahrradparkhaus Kackertstraße 15-17	17.250,00 €	13.473,98 €
1.3	Verbesserung Erreichbarkeit C.A.R.L. von Radvorrangroute	Neubau einer Fahrradrampe zwischen Fahrbahn (Fahrradstraße) und Seitenraum (Anbindung C.A.R.L.) mit ca. 50 cm Höhenunterschied	Borde und Asphalt entfernen, Mauer-scheiben und Schrammborde, Pflasterung Podest, Rampen in Asphalt, De- u. Markierung, Beschilderung, Fläche: ca. 50 m², Kostenansatz: 340 €/m	19.500,00 €	15.406,95 €
1.4	Verbesserung Erreichbarkeit Fahrradabstellanlagen Informatikzentrum West	Rampe 4,0 m	Tragschicht aus Schotter	680,00 €	531,15 €
			Verbundpflaster auf Ausgleichsschicht	2.890,00 €	2.257,38 €
			Randbefassung	550,00 €	429,61 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	152,00 €	118,73 €
1.4	Verbesserung Erreichbarkeit Fahrradabstellanlagen Informatikzentrum West – Neuanlage Querungshilfe	Schaffung einer Querungsmöglichkeit durch die Markierung einer Aufstellfläche vor der Mittelinsel und Bordsteinabsenkungen	Absenkung der beiden Gehwege, Markierung + Beschilderung	8.000,00 €	6.320,80 €
1.5	Aufbau von Stationen mit Luftpumpen	10 Reparatur-Servicestationen	Radreparatur-Servicestation	17.700,00€	13.825,47 €
			Fundament + Pflasterarbeiten	10.300,00 €	8.045,33 €

	und Selbsthilfewerkstattools				
1.6	Ausbau des Angebots an Anlehnbügel und Ersatz mangelhafter Fahrradabstellanlagen	Austausch von ca. 750 mangelhaften Vorderradstellplätzen gegen 375 Bügel (mit je zwei Stellplätzen)	Fahrradbügel liefern	52.500,00 €	41.007,75 €
			Fahrradbügel montieren	75.000,00 €	58.582,50 €
			Defekte demontieren und Oberflächen bearbeiten	11.250,00 €	8.787,38 €
		Neuanlage von 100 Fahrradbügeln	Fahrradbügel liefern	14.000,00 €	10.935,40 €
			Fahrradbügel montieren	20.000,00 €	15.2622,00 €
			Außenanlagen für Bügel (ca. 2 m² Rasengitter je Bügel)	26.000,00 €	20.308,60 €
2.1	Radweg mit Rampe südlich des ITA	Neuanlage Radweg	Frostschutzschicht	5.345,00 €	4.174,98 €
			Farbiger wasserdurchlässiger Asphalt (WDA)	60.400,00 €	47.178,44 €
			Ausgleich Höhendifferenz (ca. 10 m) inkl. Abfangung	63.000,00 €	49.209,30 €
			Beleuchtung	4.000,00 €	3.124,40 €
			Piktogramme	900,00 €	702,99 €
			Geländer	24.940,00 €	19.480,63 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	5.709,00 €	4.459,30 €
2.2	Befestigung Abschnitt Sommerfeldstraße - Campus-Boulevard	Befestigung: gemeinsamer Geh- und Radweg	Frostschutzschicht	13.750,00 €	10.740,13 €
			Farbiger wasserdurchlässiger Asphalt (WDA)	70.170,00 €	54.809,79 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	3.130,00 €	2.444,84 €
3.1	Befestigung mittlerer Abschnitt; Geh- und Radweg Sommerfeldstraße	Asphaltierung gemeinsamer Geh- und Radweg	Nachverdichten der Tragschicht	650,00 €	507,72 €
			Farbiger wasserdurchlässiger Asphalt (WDA)	95.928,89 €	74.930,06 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	4.266,67 €	3.332,70 €
3.2	Befestigung südlicher Abschnitt; Radweg Sommerfeldstraße	Abschnitt 1: Radweg	Frostschutzschicht	4.600,00 €	3.593,06 €
			Farbiger wasserdurchlässiger Asphalt (WDA)	23.490,00 €	18.348,04 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	1.050,00 €	820,16 €
		Abschnitt 2: gemeinsamer Geh- und Radweg	Frostschutzschicht	2.640,00 €	2.062,10 €
			Farbiger wasserdurchlässiger Asphalt (WDA)	13.490,00 €	10.537,04 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	600,00 €	468,66 €
			Frostschutzschicht	14.980,00 €	11.700,88 €



		Abschnitt 3: Radweg	Farbiger wasser-durchlässiger Asphalt (WDA)	76.470,00 €	59.730,72 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	3.410,00 €	2.663,55 €
		Abschnitt 4: gemeinsamer Geh- und Radweg	Frostschutzschicht	28.690,00 €	22.409,76 €
			Farbiger wasser-durchlässiger Asphalt (WDA)	146.440,00 €	114.384,28 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	6.530,00 €	5.100,58 €
4	Anbindung Forckenbeckstraße an Radvorrangroute	Abschnitt 1: Radweg	Frostschutzschicht	3.920,00 €	3.061,91 €
			Farbiger wasser-durchlässiger Asphalt (WDA)	19.990,00 €	15.614,19 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	890,00 €	695,18 €
		Abschnitt 2: gemeinsamer Geh- und Radweg	Frostschutzschicht	2.940,00 €	2.296,43 €
			Farbiger wasser-durchlässiger Asphalt (WDA)	14.990,00 €	11.708,69 €
			Begleitende Bauüberwachung (LP 8)	670,00 €	523,34 €
5	Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen	Claßenstraße	Schutzstreifen (552 m <sup>2</sup> ), Kaltplastik (45 €/m <sup>2</sup> )	24.840,00 €	19.626,08 €
		Geschwister-Scholl-Straße	Fahrradstraße (1750 m <sup>2</sup> ), Epoxidharz (60 €/m <sup>2</sup> )	175.000,00 €	138.267,50 €
		Forckenbeckstraße	Radfahrstreifen (4800 m <sup>2</sup> ), Kaltplastik (45 €/m <sup>2</sup> )	216.000,00 €	170.661,60 €
		Campus Boulevard	Schutzstreifen (4140 m <sup>2</sup> ), Kaltplastik (45 €/m <sup>2</sup> )	186.300,00 €	147.195,63 €
6.1	Rampe Bärenstraße - Turmstraße/Prof.-Pirlet-Straße/Junkerstraße	Neubau einer Rampe zwischen der Bärenstraße und der Brücke Turmstraße	Roden, Mauerscheiben, Kanal und Treppe anpassen, Verfüllen und Asphaltieren, Geländer, Fläche: ca. 120 m <sup>2</sup> , Kostenansatz: 400 €/m <sup>2</sup>	55.200,00 €	43.613,52 €
6.2	Knotenpunkt Claßenstraße/Intzesstraße - Querungshilfe	Neuanlage einer gestreckten Mittelinsel als Querungshilfe über die Hauptverkehrsstraße Claßenstraße	Asphalt entfernen, Mittelinseln einbauen, Pflasterung Mittelinsel auf Fahrbahnniveau, Borde versetzen, Gehweg aufweiten, De- u. Markierung Fläche: ca. 250 m <sup>2</sup> Kostensatz 300 €/m <sup>2</sup>	86.250,00 €	68.146,13 €
7	Anschaffung von Pedelecs (Dienstfahrrädern) für Hochschulverwaltung		I:SY XXL N3.8 ZR seashell white, 500Wh mit Bosch Performance Motor (65Nm)	24.300,00 €	18.980,73 €
			5 Fahrradtaschen Office-Bag ORTLIEB	800,00 €	624,88 €

		QL2.1 M PS36C schwarz		
8	Öffentlichkeitsarbeit	Beschaffung Postkarten	130,00 €	101,54 €
		Beschaffung Informationsschilder	5.000,00 €	3.905,50 €
		Folienaufkleber (Pe-delecs, Selbsthilfwerkstattools, Luftpumpen, Fahrradgaragen)	320,00 €	249,95 €
9	Monitoring der Projektwirkung		-	-
10	Dienstreisen RWTH	Vernetzungstreffen in Berlin pro Projektjahr 1 Dienstreise RWTH	1.194,40 €	932,95 €
	Dienstreisen Stadt Aachen	Vernetzungstreffen in Berlin pro Projektjahr 1 Dienstreise Stadt Aachen	1.194,40 €	943,70 €
			<b>3.676.193,24 €</b>	<b>2.878.425,10 €</b>

$$\begin{aligned}
 \text{Fördermitteleffizienz} &= \frac{\text{beantragte Zuwendung in €}}{\text{Treibhausgasind. in } \frac{t}{\text{Jahr}} * 20 \text{ Jahre}} = \frac{2.878.425,10 \text{ €}}{667 \left[ \frac{t}{a} \right] * 20a} \\
 &= \frac{2.878.425,10 \text{ €}}{13.334 t} = 216 \left[ \frac{\text{€}}{t} \right]
 \end{aligned}$$

#### Finanzierungsübersicht (tabellarisch)

zuwendungsfähige Gesamtausgaben	3.676.193,24 €
Eigenmittel	797.768,15 €
Drittmittel	0,00 €
beantragte Zuwendung	2.878.425,10 €
beantragte Förderquote	80,00 %

(erhaltene Förderquote: RWTH 78,11% / Stadt Aachen 79,01%)

Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die Konsortialpartner RWTH Aachen und Stadt Aachen:

	RWTH Aachen	Stadt Aachen
zuwendungsfähige Gesamtausgaben	2.903.908,84 €	772.284,40 €
Eigenmittel	635.665,65 €	162.102,50 €
Drittmittel	0,00 €	0,00 €
beantragte Zuwendung	2.268.243,19 €	610.181,90 €

# Anlagen

Anlage 1: Literaturverzeichnis

Anlage 2: Projektsteckbrief (der Steckbrief wurde entsprechend angepasst; März 2023)

Anlage 3: Bestätigungen

Anlage 4: Antwortschreiben projektspezifische Hinweise

Anlage 5a/b: Beschreibung der RWTH Aachen University

        Beschreibung der Stadt Aachen

Anlage 6: Absichtserklärung BLB

Anlage 7: Absichtserklärung zur Gestattung inkl. Zweckbindungsfristen BLB

Anlage 8: Letter-of-Intent Uni Urban Mobil

Anlage 9: Beantwortung Nachforderungen (tabellarische Übersicht)

Anlage 10: Baulast Stadt Aachen

Anlage 11 Ausgabenkalkulation2\_Roteinfärbung Stadt AC

Anlage 12: Kostenaufstellung Dienstreise (die Kostenaufstellung wurde korrigiert)

Anlage 13: RWTH: Trennung wirtschaftlicher und nicht-wirtschaftlicher Tätigkeiten

Anlage 14a: RWTH Unterschriftenbestätigung Drafz

Anlage 14b: Stadt AC Unterschriftenbestätigung Schuster

Anlage 15: Ausgabenkalkulation 2 - Angebote (AP 1 + 2)

Anlage 16: Weitere Sachausgaben II - Finanzposition F0842

Anlage 17: Kalkulation LV Asphalt AP 2.1

Anlage 18: Liste der Standorte für hochwertige Fahrradabstellanlagen

        (die Liste wurde entsprechend angepasst; März 2023)

Anlage 19: Angebot Fa. Kessler vom 30.11.2022 (s. Pkt. 1 Antwortdokument)

Anlage 20a/b: Stellungnahme Eingriffe in den Baumbestand (s. Pkt. 13 Antwortdokument)

Anlage 21a/b: Erläuterung Zusammenhang Roteinfärbung Radverkehrsanlagen Claßenstraße und Arbeitspakete 6.1 und 6.2 (s. Pkt. 14 Antwortdokument)

Anlage 22: AP 1 Kärman Fahrradparker-missouri-light

Anlage 23: AP 1 Kackertstraße Anlehnbügel Oklahoma

Anlage 24: VELO - 5x Dienstpedelecs für Dezernat 10

Anlage 25: VELO - 5x Fahrradtaschen für Dienstpedelecs

Anlage 26: Radwegbreiten

Anlage C: RWTH-Erklärung zu subventionserheblichen Tatsachen