

Protokollauszug

Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vom 30.10.2024

Zu Ö 5 Lenkungspunkt Karlsgraben - Evaluation zur Kenntnis genommen FB 68/0115/WP18

Herr Dr. Langweg trägt anhand der Präsentation, die in ALLRIS einsehbar ist, zum Thema vor. Er erläutert in dem Zwischenbericht zur neuen Verkehrsführung im Bereich Karlsgraben und Löhergraben. Dabei geht er u.a. auf die Ziele und Einordnung der Maßnahme, die Information und Kommunikation für die neue Verkehrsführung ein und stellt die ersten Erkenntnisse aus der Evaluation vor. Entsprechend den Beobachtungen gebe es keine Stausituationen am Lenkungspunkt und keine Verschlechterungen der Verkehrslage an benachbarten Knotenpunkten. Jedoch gebe es zahlreiche Verstöße von Kfz durch unzulässige Benutzung der beschilderten Radwegabschnitte auf dem Grabenring vor der Jakobstraße. Die Beschilderung werde verständlicher gestaltet und es werde Kontrollen durch die Polizei geben. Darüber hinaus erfolge im Hinblick auf die Öffnung der Brücke Turmstraße eine weitere Verkehrsmessung.

Herr Bezirksbürgermeister Ferrari dankt Herrn Dr. Langweg für den Bericht.

Herr Dr. Otten teilt zur Beschilderung und Markierung im Bereich des Lenkungspunktes mit, aus seiner Sicht sei die Markierung rechtswidrig und es würden Begriffe verwendet, die in der Straßenverkehrsordnung keinen Widerhall fänden. Das Ergebnis der Evaluation sieht er kritisch, die Zahlen seien nicht belastbar. Die Verkehrsmessungen erfolgten vor Öffnung der Brücke Turmstraße und in den Herbstferien. Des Weiteren gebe es eine irreführende Situation im Bereich Königstraße, was die Umleitungsbeschilderung betreffe.

Seine Fraktion unterstütze die Rad-Vorrang-Routen, aber die Art und Weise, den Kfz-Verkehr hier zu lenken, zu reglementieren und abzuschneiden sei der falsche Weg. Bezogen auf die Beschränkung des fließenden Verkehrs verweist er auf die Rechtslage, welche eine besondere Gefahrenlage erfordere. Des Weiteren erkundigt er sich, ob feststehe, dass die Einhaltung der neuen Verkehrslenkung durch die Polizei kontrolliert werde und ob auch Rotlichtverstöße durch Fahrradfahrer kontrolliert würden.

Frau Penalosa bittet darum, die Präsentation den Bezirksvertretungsmitgliedern zur Verfügung zu stellen. Sie begrüßt, dass die neue Verkehrsführung durch die Polizei kontrolliert werde. Jedoch, so regt sie an, sollte bei Verstößen zunächst nur auf die neue Situation hingewiesen und nicht verwarnt werden. Die Beschilderung und Markie-

zung derzeit sei nicht eindeutig verständlich.

Herr Moselage kritisiert, die Verkehrslenkung sei in keiner Weise durch eine Gefahrenlage zu rechtfertigen. Eine Regelung, die Geschwindigkeit zu reduzieren z.B. im Bereich einer Schule, sei nachvollziehbar, aber an dieser Kreuzung gezwungen zu sein, Umwege fahren zu müssen, sei nicht sinnvoll. Diese Verkehrsregelung sollte möglichst bald wieder aufgehoben werden.

Herr Deloie merkt an, seinerzeit, als das Konzept beschlossen wurde, habe er darauf hingewiesen, die Öffentlichkeit über die neue Regelung gut zu informieren und auch die Navigationsanbieter rechtzeitig in die Lage zu versetzen, die Routenführungen in ihren Systemen entsprechend anzupassen. Des Weiteren weist er darauf hin, der Verkehr werde über die Johanniterstraße und die Paulusstraße geführt, vorbei an einem Altenheim. Die Verkehrssituation dort sei ohnehin schon sehr angespannt. Er kritisiert, dass diese Mehrbelastung nicht mit betrachtet bzw. erhoben wurde, insbesondere im Hinblick darauf, dass hier eine größere Verkehrsgefährdung entstehe.

Herr Dr. Langweg nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung.

Zum Thema, es fehle der Grund einer besonderen Gefahrenlage, weist er auf die Änderung der Straßenverkehrsordnung hin, die Bezug nehme auf städtebauliche Gründe. Diese Begründung sei hier herangezogen worden.

Die Kontrollen seien mit der Polizei abgestimmt und zugesagt worden. Die Polizei kontrolliere die Einhaltung der Verkehrsregeln, die für alle Verkehrsteilnehmer*innen gelten würden.

Zur Beschilderung informiert er, dass diese geändert werde. Er verweist in diesem Zusammenhang auf den Ausführungsbeschluss für die Maßnahme und betont, die Verwaltung habe diesen umgesetzt.

Die Anbieter zu verpflichten, die Routenführungen in ihren Systemen anzupassen, sei nicht möglich.

Die Situation im Bereich Königstraße werde geprüft. Bezogen auf die Verkehrssituation in der Johanniterstraße und Paulusstraße berichtet er, beide Straßen würden umgestaltet. Die Verwaltung werde sich die Situation anschauen; Meldungen hierzu gebe es bisher nicht.

Dann erläutert er die verschiedenen Maßnahmen zur Information der Öffentlichkeit.

Frau Diepelt macht darauf aufmerksam, dass es schwierig sei, den Kreuzungsbereich in der Jakobstraße in einer angemessenen Zeit zu passieren und regt eine Prüfung der Ampelschaltung an.

Herr Radke teilt mit, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, müsse man jetzt handeln. Auch wenn die Zahlen aus der Verkehrszählung kritisierbar seien, gebe es tendenziell dort weniger Kfz-Verkehr, mehr Radverkehr und bessere Bedingungen für den ÖPNV. Klar sei auch, dass es an der ein oder anderen Stelle Einschränkungen geben werde.

Herr Lindemann bittet, die Präsentation den Mitgliedern des Mobilitätsausschusses für die Sitzung am 14.11.2024 zur Verfügung zu stellen. Er sieht die in Rede stehende Maßnahme kritisch im Hinblick auf Klimaneutralität. Die Pkw seien nicht weg, sie führen Umwege und längere Strecken.

Herr Deloie stellt eine Frage zu den Ausnahmegenehmigungen bezogen auf die Stellplätze in der Tiefgarage Bendelstraße.

Herr Klopstein merkt an, Ziel der Maßnahme sei die Führung des Radverkehrs auf dem Grabenring, um den Radverkehr nicht durch die Fußgängerzonen zu führen. Er begrüßt die Verkehrsregelung.

Herr Dr. Langweg erläutert, die Ampelsteuerung in der Jakobstraße zum Außenring sei sehr ausgelastet. Man werde sich die Situation aber noch mal anschauen, ob hier eine Änderung möglich sei. Zur Frage Ausnahmegenehmigungen informiert er, die Anlieger würden eine Ausnahmegenehmigung für die Tiefgaragenstellplätze in der Bendelstraße erhalten.

Herr Dr. Otten geht auf die Verkehrsführung in der Junkerstraße ein. Die Linksabbiegespur sei so angelegt, dass es dort zu einem Rückstau komme, wenn mehrere Fahrzeuge dort stünden. Darüber hinaus sei die Beschilderung irreführend. Er bittet, dies zu prüfen. Zum Thema Klimaneutralität merkt er an, durch die Verzögerung der Arbeiten beim Bau der Brücke Turmstraße sei die CO₂-Einsparung überschritten worden. Dass der Radverkehr zugenommen habe, bedeute nicht, dass weniger Pkw fahren würden.

Frau Luczak erinnert an die Beschlusslage zu den Maßnahmen und gibt zu bedenken, es sei ein sehr schwieriger Prozess, der hier stattfinde. Dass es am Anfang zu Problemen komme bei der Einführung solcher Maßnahmen, davon sei auszugehen. Hier werde es, wie von der Verwaltung aufgezeigt, Nachbesserungen geben. Sie appelliert dafür, die Verkehrswende mitzutragen und positiv an die Veränderungsprozesse heranzugehen.

Herr Dr. Langweg geht auf das Thema Klimaschutz ein und erläutert die Bedeutung der Antriebswende in diesem Zusammenhang. Er informiert, in Kürze werde es ein Gutachten und einen Bericht in den politischen Gremien hierzu geben.

Abschließend teilt Herr Ferrari mit, es gebe einen Grundsatzbeschluss für eine Verkehrswende. Es sei ein sehr ambitioniertes Ziel und ein großer Auftrag für die Verwaltung. Er habe den Eindruck, dass die Verwal-

tung so vorgehe, dass man evtl. Nachbesserungen machen könne.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Sachverhalt zur Kenntnis.

Anlage 1 2024-10-30_B0_LP_Karlgraben_Evaluationsbericht

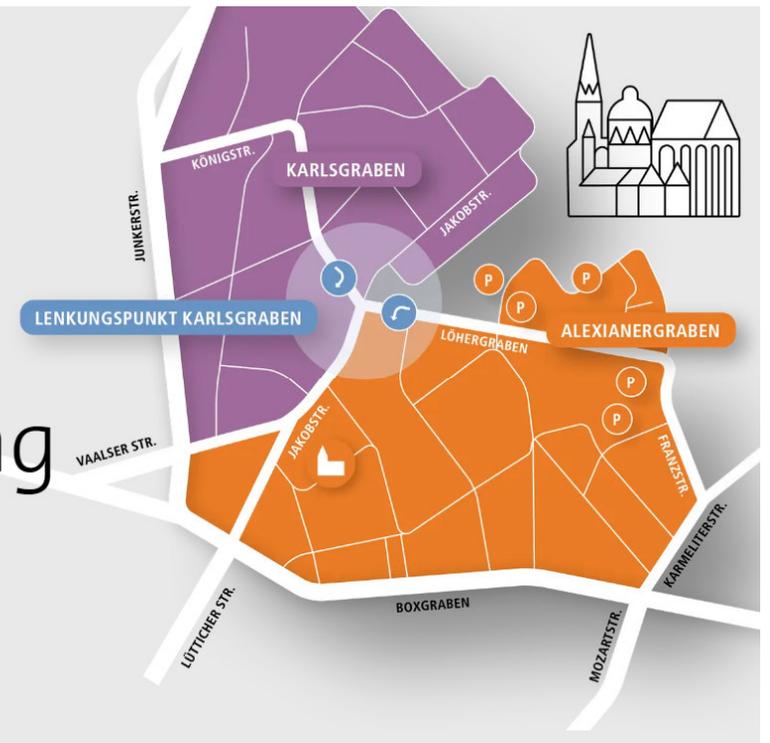
Innenstadt- mobilität für Morgen

Zwischenbericht zur neuen
Verkehrsführung auf Karls-
und Löhergraben

Neue Verkehrsführung

Änderungen im Bereich Karlsgraben und
Löhergraben. Eine erste Maßnahme aus dem
Gesamtpaket „Innenstadtmobilität für morgen“.

[Route mit dem Innenstadt-Navi finden](#)



Planung und Umsetzung



Markierungsarbeiten rund um den Karlsgraben

Sehr geehrte Anwohner*innen,

im August 2024 wird an der Kreuzung Karlsgraben/Löhgraben/Jakobstraße eine neue Verkehrsführung umgesetzt. Gleichzeitig wird auf dem Karls- und Tempelgraben eine Fahrradstraße markiert. Die Maßnahme wird in vier Teilabschnitten umgesetzt (s. Rückseite). Dabei kommt es auf dem Karlsgraben abschnittsweise zu Vollsperrungen, die einen Tag dauern können. Die Arbeiten sind witterungsabhängig. Bei Anliegen, wie z.B. während der Maßnahme notwendige Lieferungen, Umzüge

etc., sprechen Sie bitte frühzeitig die Projektleitung oder das Personal vor Ort an.

Ausführende Firma
BVL Berliner Verkehrsleittechnik und Markierungen GmbH, Herr Leder
info@bvl.com

Projektleitung
Stadt Aachen, Fachbereich Mobilität und Verkehr
Alexander Breit
alexander.breit@mail.aachen.de
Telefon: 0241 432-68532



www.aachen.de/lenkungspunkt_karlsgraben

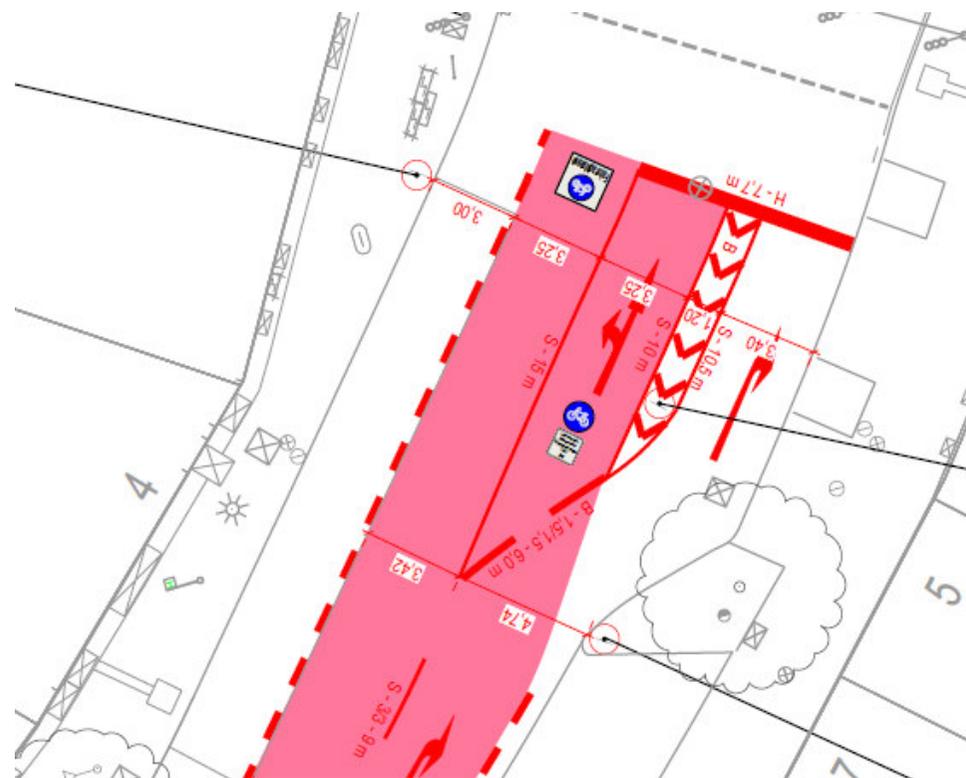


Ziele und Einordnung der Maßnahme

- Unterbindung des Durchgangsverkehrs bei Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Autoverkehr (Ratsanträge von 2019 + 2020)
- Sichere und komfortable Radverkehrsführung auf dem Grabenring zur Vermeidung einer Überlastung der Altstadt mit Radverkehr (Beschluss zum Netz der Radvorrangrouten von 2019)
- Gesamtkonzept „Innenstadtmobilität für Morgen“ für alle Verkehrsarten (Beschluss Oktober 2023)
- Ausführungsbeschluss zum „Lenkungspunkt Karlsgraben“ und „Fahrradstraßen Karls- und Templergraben“ mit geänderter Verkehrsführung (Dezember 2023)

Umsetzungsschritte der Maßnahme

- Ausarbeitung Ausführungsplan und LV
- Vergabeverfahren
- Digitale Bürgerinformation am 23.07.24
- Verteilung Anliegerinformation an 3.000 Haushalte
- Vor-Ort-Sprechstunden August + September
- Laufende Aktualisierung auf www.aachen.de/lenkungspunkt_Karlsgraben
- Ausführung im August und September 2024



Zentrale Bausteine

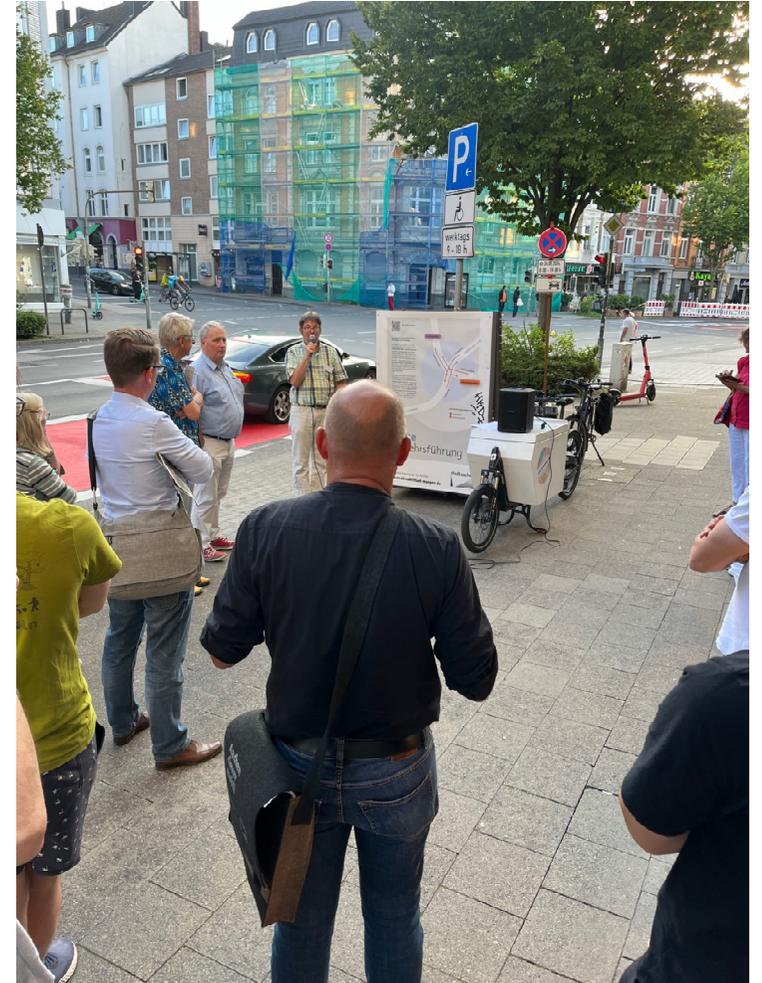
1. Fahrradstraße Karlsgraben
2. Geänderte Verkehrsführung Löhergraben (Beschilderung und Markierung Radweg)
3. Geänderte Verkehrsführung Karlsgraben (Beschilderung und Markierung Radweg)
4. Neuordnung ruhender Verkehr
 - Sonderparkplätze neben dem Radweg auf Löhergraben (Liefer-Ladezone, Zweiradparkplätze) und Verlegung Behindertenstellplatz
 - Die ersten drei E-Tretroller-Abstellzonen



Information und Kommunikation

Vor Ort

- 15 Sprechstunden im Zeitraum 30.07. – 24.09.2024
- Persönliche Vorsprache durch städtische Bauleitung bei Geschäften / Arztpraxen / Gewerbe im Karlsgraben / Templergraben am 23.07.2024
- Aufstellung von zwei Infotafeln (August 2024)
- Stadtpaziergänge im August und September 2024



Information und Kommunikation

Digital

- Projektwebsite www.innenstadtmobilitaet-morgen.de
- Baustelleninfo auf www.aachen.de/Lenkungspunkt_Karlsgraben
- Themenwoche social media (Sept 24)
- Video Lenkungspunkt (Okt 24)



Information und Kommunikation

Digital (II)

- Routingtool, welches zeigt welche Verkehrsführung zukünftig erlaubt ist
- Variante mit allen aktuellen Fahrmöglichkeiten inkl. tagesaktueller Baustellen folgt

Innenstadtnavi Aachen | Zukunftsrouting

Reisevorschläge

- 📍 Turmstraße, 52064 Aachen
- 📍 Alexianergraben, 52062 Aachen

Neue Routen

- Phase 1: Lenkungspunkt Karlsgraben (in 2024)
- Phase 2: Lenkungspunkt Theaterplatz (ab 2025)
- Phase 3: Lenkungspunkt Seilgraben (ab 2025)

🚗 ca. 3 min
1,6 km

🚶 ca. 14 min
1,1 km

🚲 ca. 4 min
1,3 km

ca. 3 min*
3

Start jederzeit möglich

* Die Fahrzeitangaben verlängern sich bei höheren Verkehrsbelastungen.

<https://zukunftsrouting.aachen.de>

Ausnahmegenehmigungen

nach §46 StVO

- **Prozess**
 - Antragstellung für Pflegekräfte und Handwerker in Verknüpfung mit bestehenden Verfahren
 - Alle anderen mit individueller Begründung



Erste Erkenntnisse (Evaluation)

Bausteine für den Erkenntnisgewinn

(Evaluationskonzept)

1. Laufender Austausch der beteiligten Dienststellen

- Wöchentliche Jour Fixes
- Gemeinsamer Ortstermin

2. Feedback von Bürger*innen

- Im Rahmen der Sprechstunden vor-Ort
- Per Mail / Telefon

3. Beobachtungen vor Ort

- Verkehrsfluss / Leistungsfähigkeit
- Verkehrsverhalten der Nutzer*innen

4. Verkehrszählungen

- Dauerzählstellen (Wärmebildkameras)
- Knotenstrom-Messungen (Videokamera)
- Dialogdisplays

Interne Jour Fixes

- Projektleitung Innenstadtmobilität mit Sachbearbeitern aus Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsplanung
- Projektleitung Innenstadtmobilität mit Redaktionsteam Presse und Marketing
- Zusätzliche Abstimmungen mit Fachbereichsleitung und Dezernat
- Gemeinsamer Ortstermin am 2.10.24

Feedback

Typische Fragen und Meinungen

[Vorhaben](#) [Ziele](#) [FAQ](#)

Häufig gestellte Fragen

Darf ich weiterhin mit dem Auto in die Innenstadt fahren?

Wie soll die Verkehrsführung für den Autoverkehr genau aussehen?

Was bedeutet rote Farbe auf der Fahrbahn?

Was steckt hinter dem Gesamtkonzept „Innenstadtmobilität für morgen“?

Was ist am Karlsgraben genau verändert worden?

Meinungen

- Ich freue mich sehr, über diese Umsetzung und finde, man kann viel besser Radfahren.
- Ich finde das total bescheuert, was hier gemacht wird.
- Eigentlich ändert sich ja dann doch kaum etwas, oder?

Beobachtungen

- Keine Stausituationen am Lenkungspunkt
- Keine Verschlechterungen der Verkehrslage an benachbarten Knoten
- Zahlreiche Verstöße von Kfz:
Unzulässige Benutzung der beschilderten Radwegabschnitte auf dem Grabenring vor der Jakobstraße



Ergebnisse Ortstermin

2.10.2024

- Anbringung der Verkehrszeichen „vorgeschriebene Fahrtrichtung“ links (Löhergraben) bzw. rechts (Karlsgraben) im Straßenraum und geänderte Darstellung der Fahrtbeziehungen in den Online-Medien (umgesetzt)
- Demarkierung der Richtungspfeile auf den Radweg-Abschnitten (bis Ende Nov.)
- Ergänzung von Spurentafeln im Vorlauf auf die Knoten am Lenkungspunkt und von Infotafeln zur Vorankündigung der geänderten Verkehrsführung an (zunächst) 4 Standorten auf dem Alleenring (bis Ende Nov.)



Messstellen in der Innenstadt

für die Veränderungen der Verkehrsmengen



Miovision-Zählung

(je ein Tag Ende September 24)



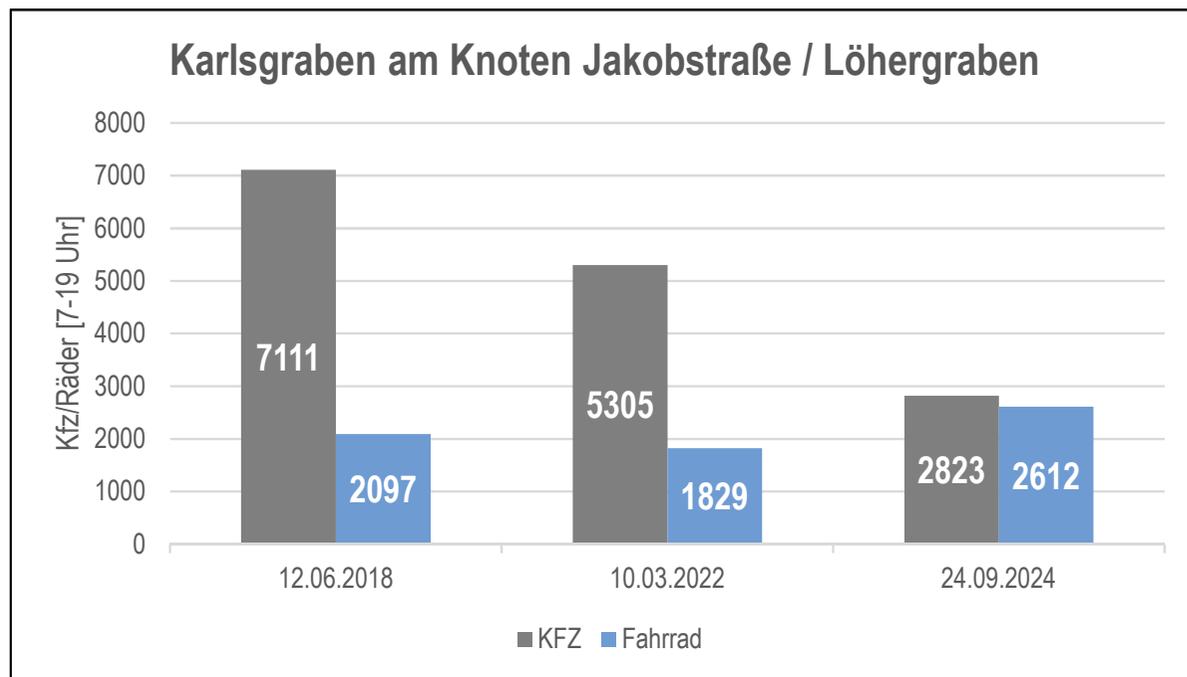
Dauerzählstellen



Dialogdisplays



Zunahme des Radverkehrs auf dem Karlsgraben



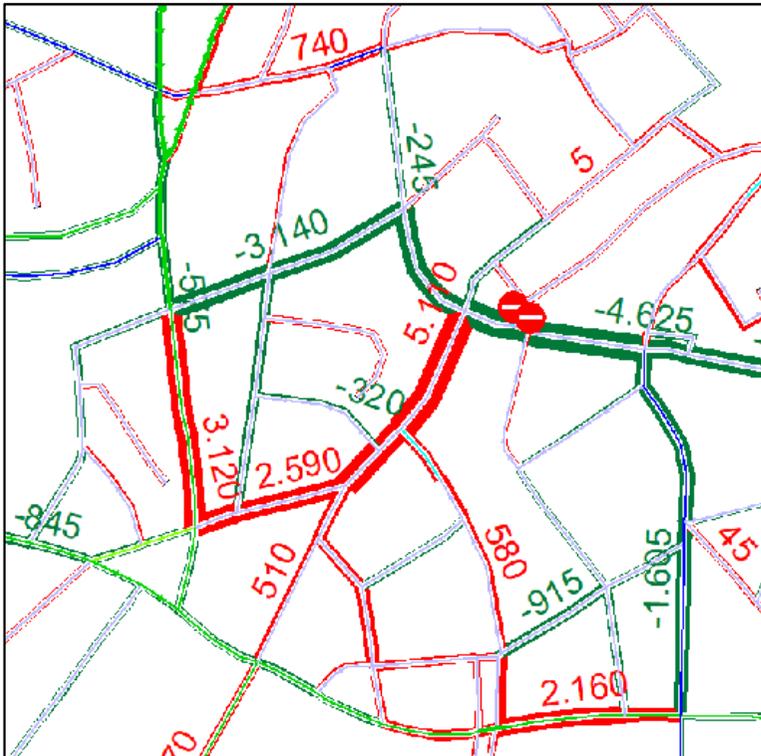
Radverkehrsanteil

- 06/2018: 23%
- 03/2022: 25% (vorlesungsfreie Zeit)
- 09/2024: 48% (vorlesungsfreie Zeit)

auf Fahrradstraße Templergraben: ca. 65%

Überprüfung der Verkehrsprognose

Auszug Verkehrsmodellierung – Planfall 2024 (alle Lenkungspunkte / Turmstraße geöffnet)



Überprüfung der Auswirkung des LP Karlsgraben

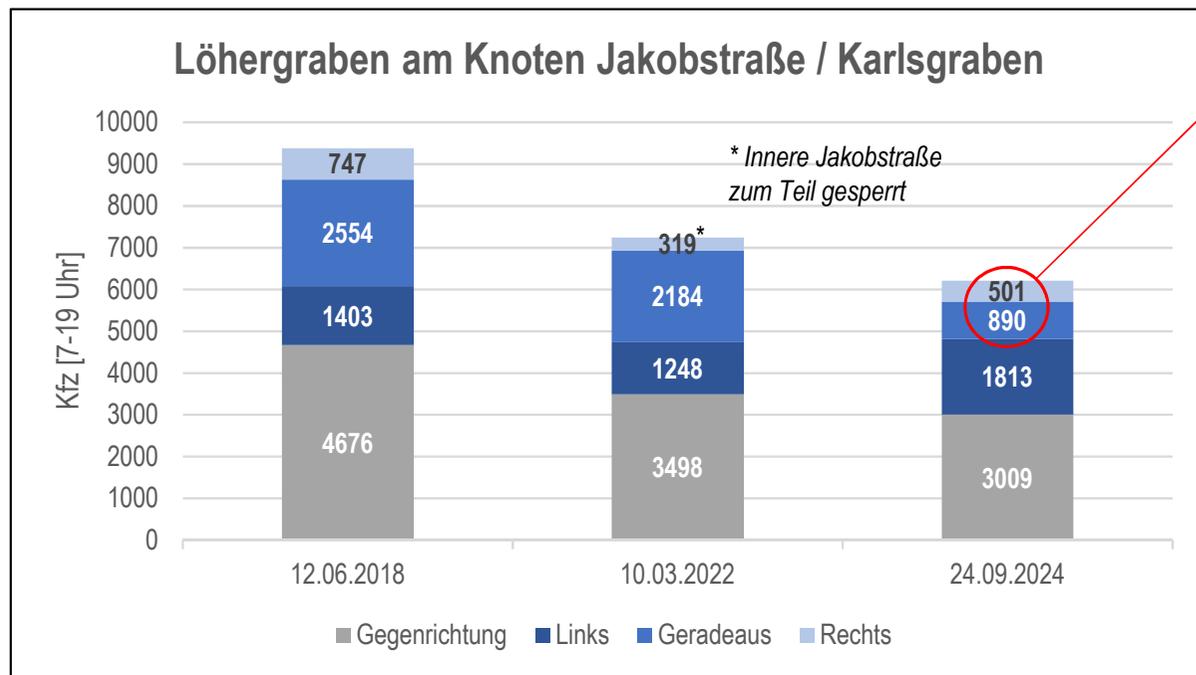
- Weniger Kfz-Verkehr auf dem Löhergraben?
- Weniger Kfz-Verkehr auf dem Karlsgraben?
- Mehr Kfz-Verkehr in der Jakobstraße?
- Mehr Kfz-Verkehr in der Junkerstraße?

Zeitpunkt der ersten „Nachher“-Zählung war vor Öffnung der Brücke Turmstraße und ca. eine Woche nach der Einrichtung des ersten LP Karlsgraben. Die Rahmenbedingungen sind also mit der Modellierung nicht vergleichbar!

→ Sind dennoch bereits Tendenzen zu erkennen?

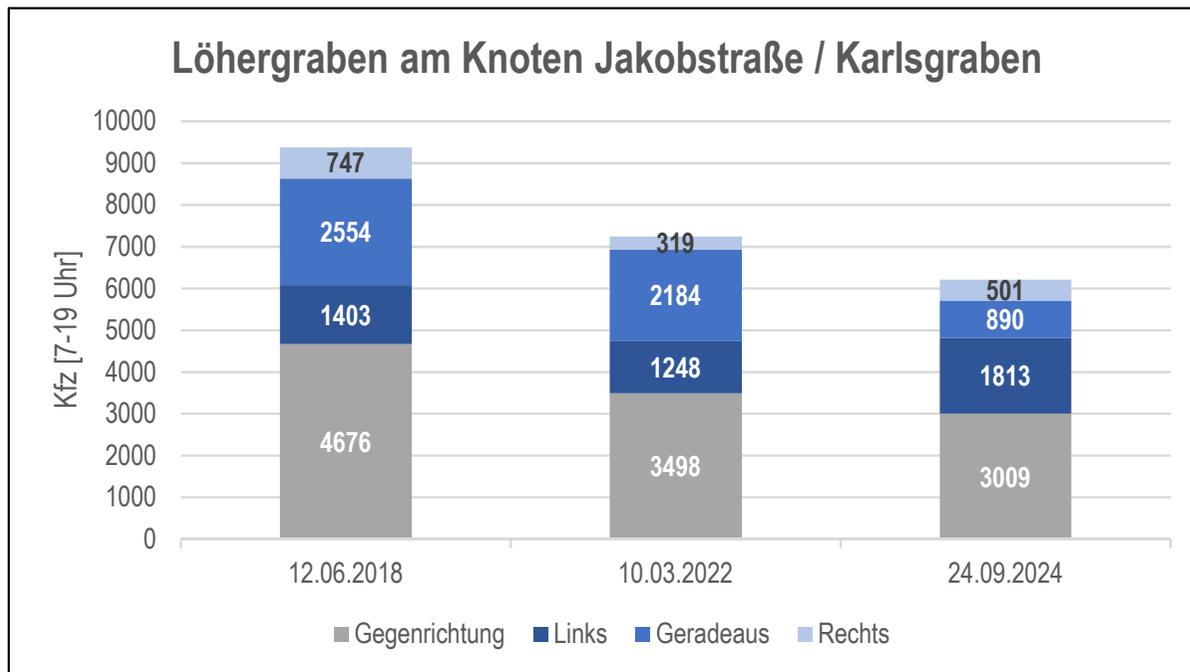
Verkehrsentwicklung Löhergraben

Weniger Kfz-Verkehr



Verkehrsentwicklung Löhergraben

Weniger Kfz-Verkehr

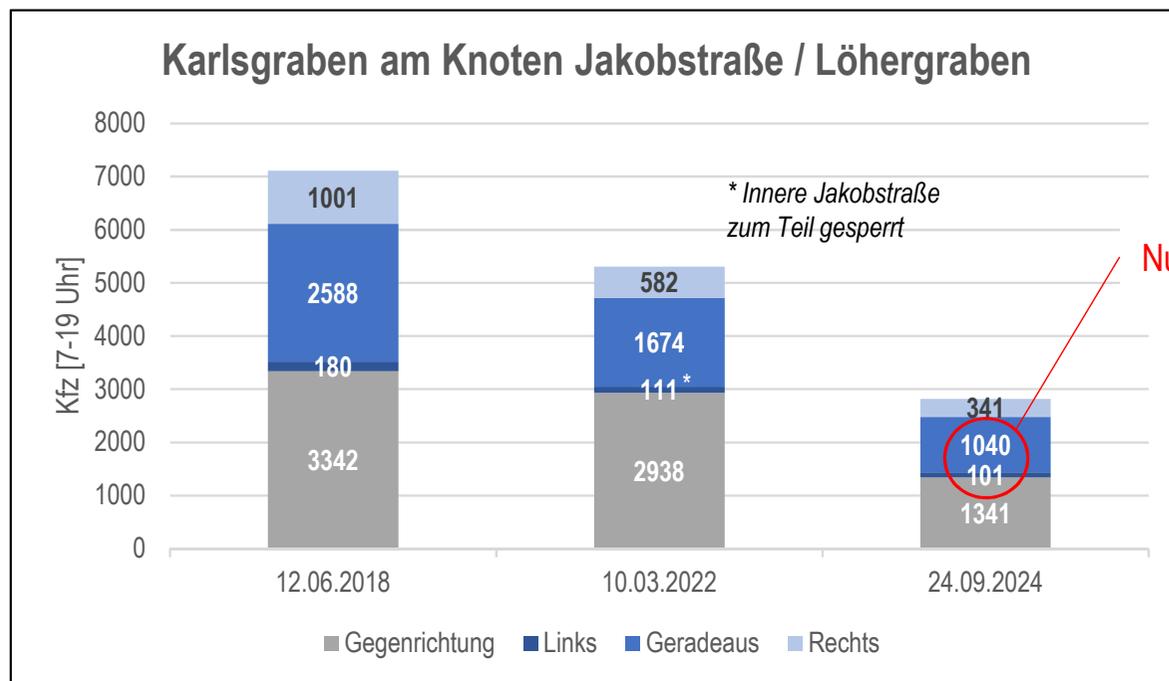


- 14% weniger Kfz-Verkehr als 2022
- 33% weniger Kfz-Verkehr als 2018
- Linksabbieger (+ 44 % zu 2022)
- **Geradeaus/Rechts (-44 % zu 2022)**
- Anteil der Linksabbieger: 57 %

Verkehrsentwicklung Karlsgraben

Weniger Kfz-Verkehr

Weniger Kfz-Verkehr auf dem Karlsgraben durch Einrichtung des Lenkungspunktes?



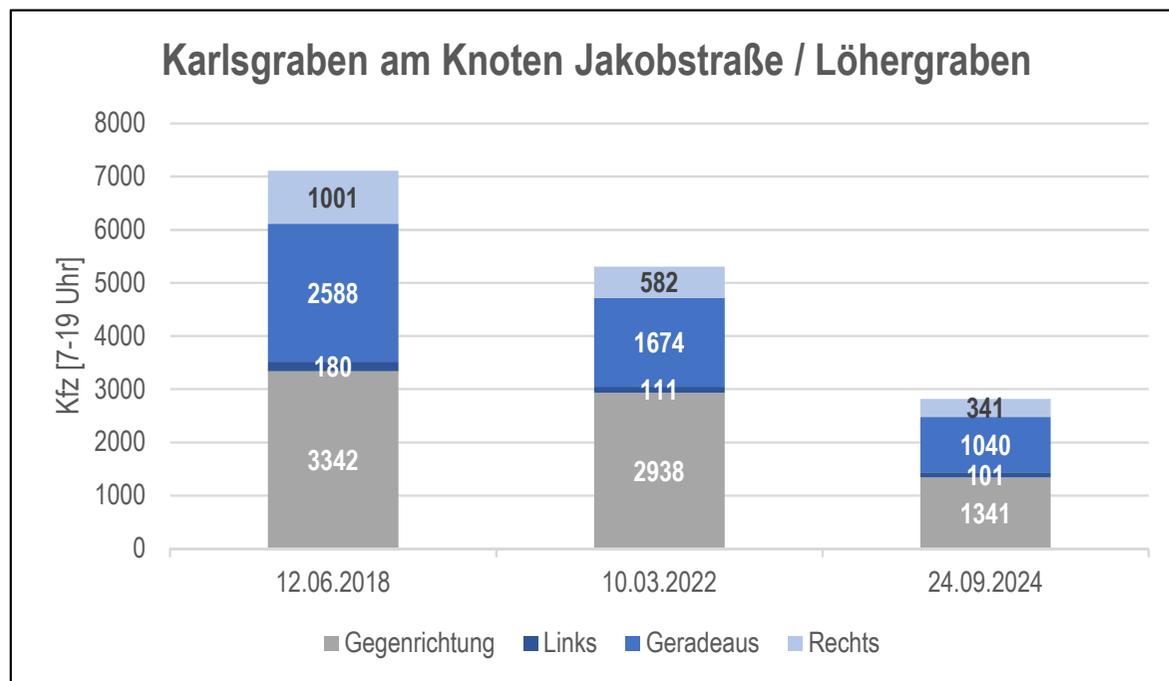
Nur für Berechtigte!



Verkehrsentwicklung Karlsgraben

Weniger Kfz-Verkehr

Weniger Kfz-Verkehr auf dem Karlsgraben durch Einrichtung des Lenkungspunktes?



→ 47% weniger Kfz-Verkehr als 2022

→ 60% weniger Kfz-Verkehr als 2018

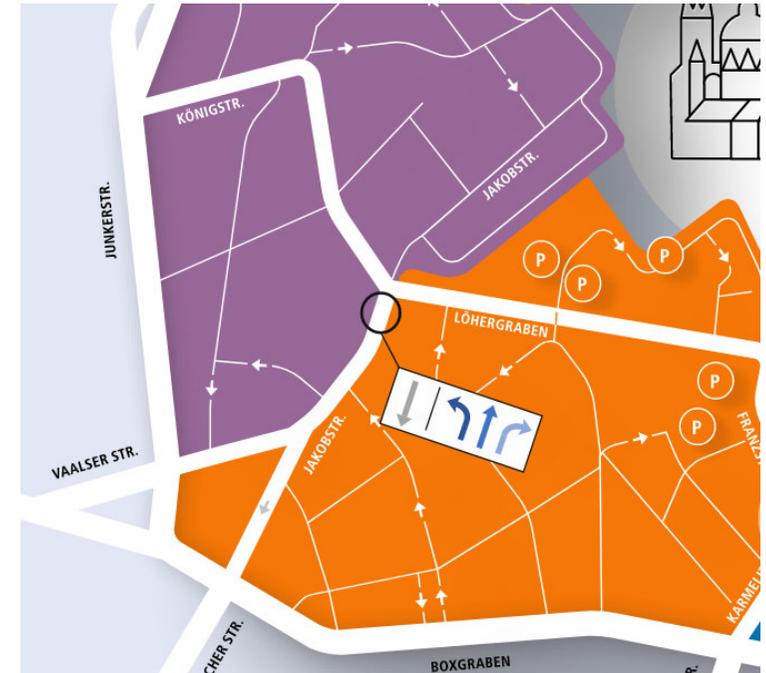
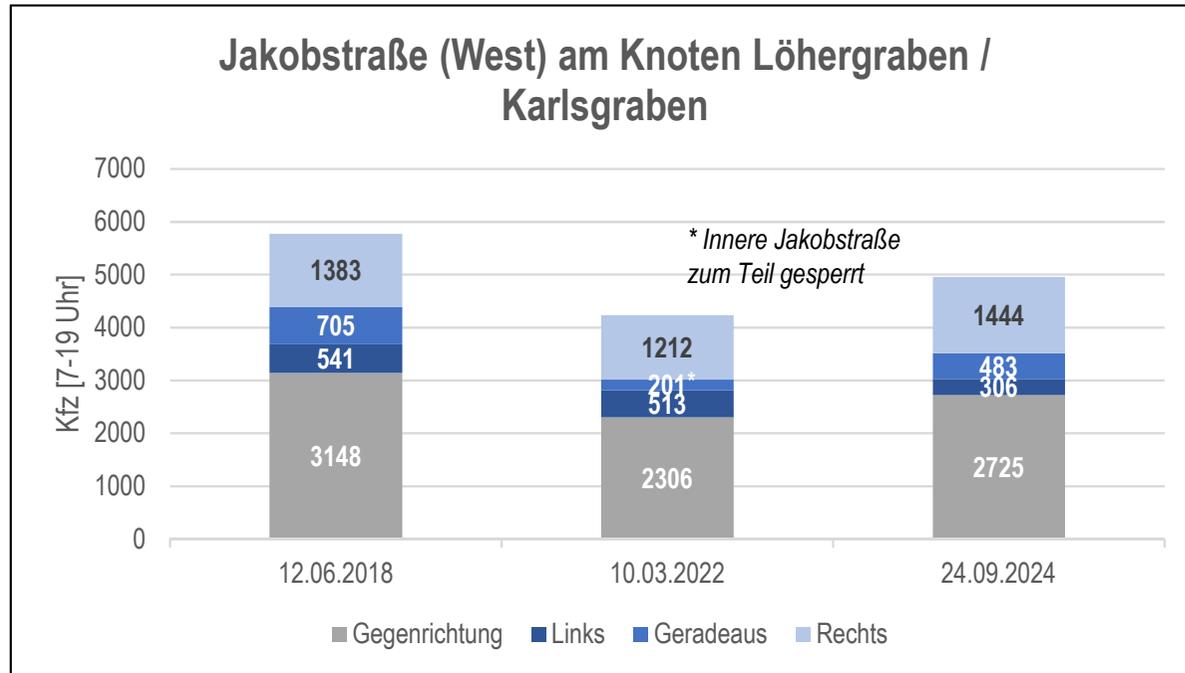
→ Rechtsabbieger (-41 % zu 2022)

→ **Geradeaus/Links (-36 % zu 2022)**

→ Anteil Rechtsabbieger (23%)

Verkehrsentwicklung Jakobstraße (Westseite)

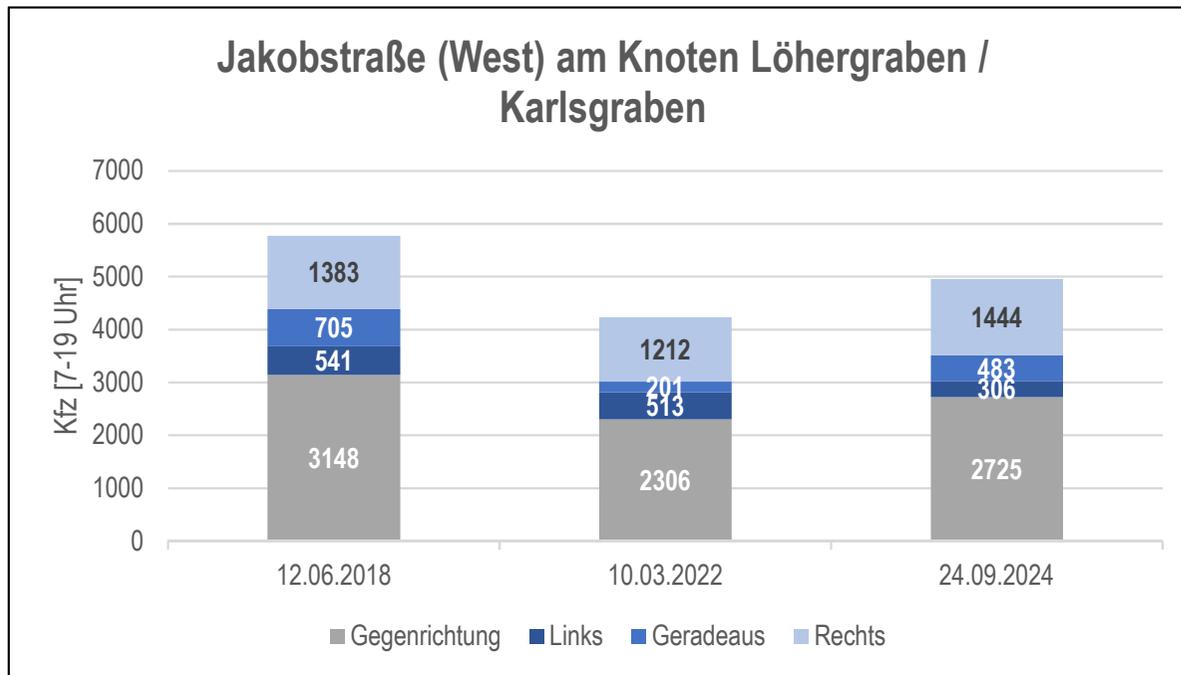
Geringe Zunahme, weniger Verkehr als 2018



Verkehrsentwicklung Jakobstraße (Westseite)

Geringe Zunahme, weniger Verkehr als 2018

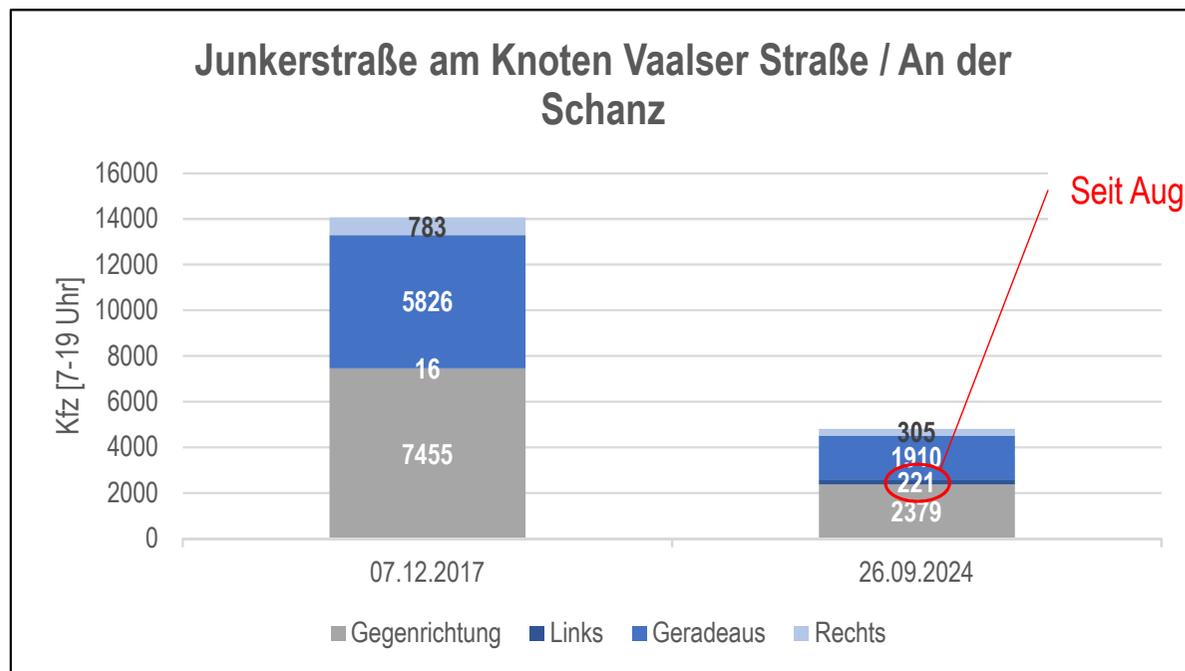
Mehr Kfz-Verkehr auf der Jakobstraße (Westseite) durch Einrichtung des Lenkungspunktes?



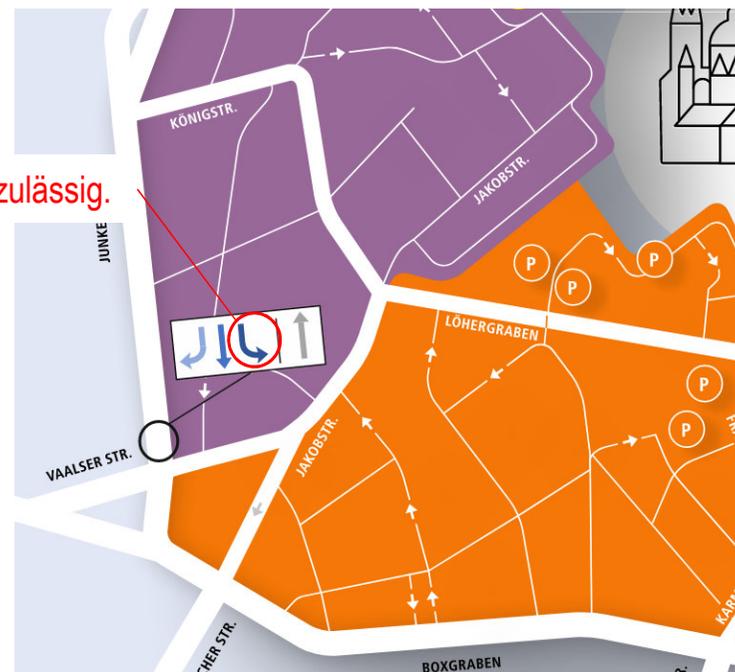
- 17% mehr Kfz-Verkehr als 2022
- 14% weniger Kfz-Verkehr als 2018
- Erhöhung der Rechtsabbiegenden (in den Löhergraben)
- Reduzierung der Linksabbiegenden in die Fahrradstraße Karlsgraben

Verkehrsentwicklung Junkerstraße

... vor Öffnung Turmstraße nicht aussagekräftig



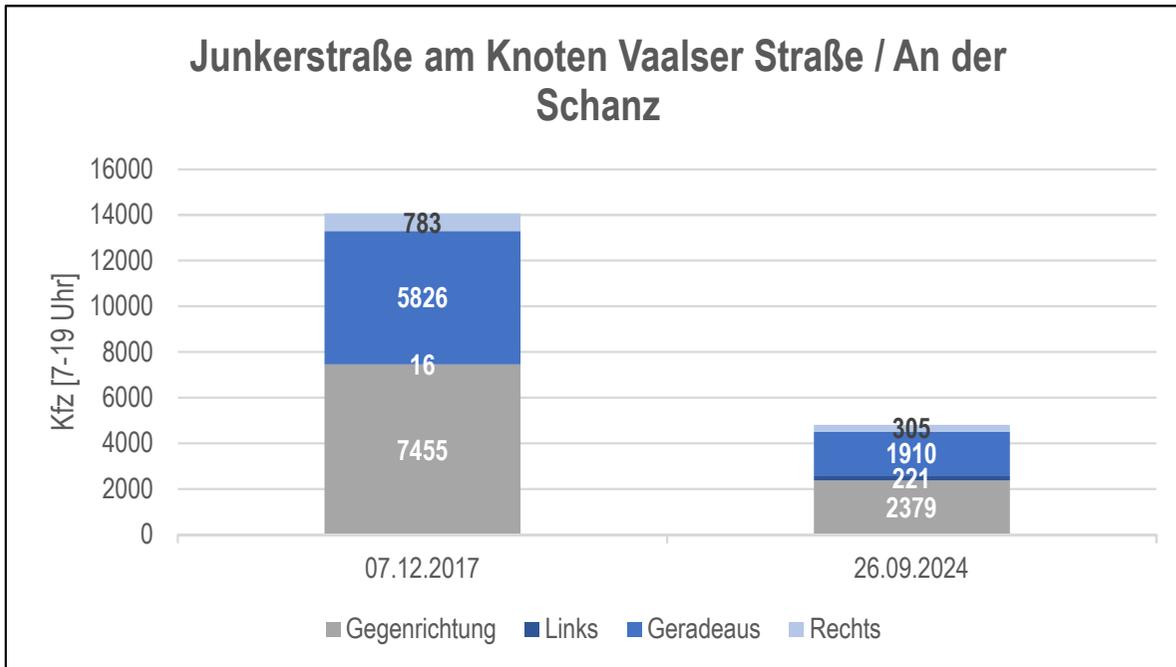
Seit Aug. 24 zulässig.



Verkehrsentwicklung Junkerstraße

Erneute Zählung erforderlich

Mehr Kfz-Verkehr auf der Junkerstraße durch Einrichtung des Lenkungspunktes?



- Neue Zählung nach Öffnung der Brücke Turmstraße (außerhalb der Ferienzeit) erforderlich!
- Linksabbiegen erst seit Baumaßnahme Lenkungspunkt Karlsgraben (Aug 24) zulässig

Vorläufige Ergebnisse

passend zu Prognosen und Zielen

- Erheblicher Rückgang der Kfz-Mengen auf Karls- und Löhergraben
- Erhebliche Zunahme des Radverkehrs auf dem Karlsgraben
- Noch sehr viele Verstöße gegen Beschilderung. Hierzu wird die Beschilderung verständlicher gestaltet und anschl. die Kontrolle durch Polizei verstärkt. In einigen Wochen anderes Ergebnis zu erwarten
- Seit 9. Oktober neue Verkehrssituation der Innenstadt durch Freigabe Brücke Turmstraße – weitere Zählungen für finale Bilanz der prognostizierten Verlagerungswirkung erforderlich
- Ausnahmegenehmigung in besonders gelagerten Fällen im Rechtsrahmen der StVO

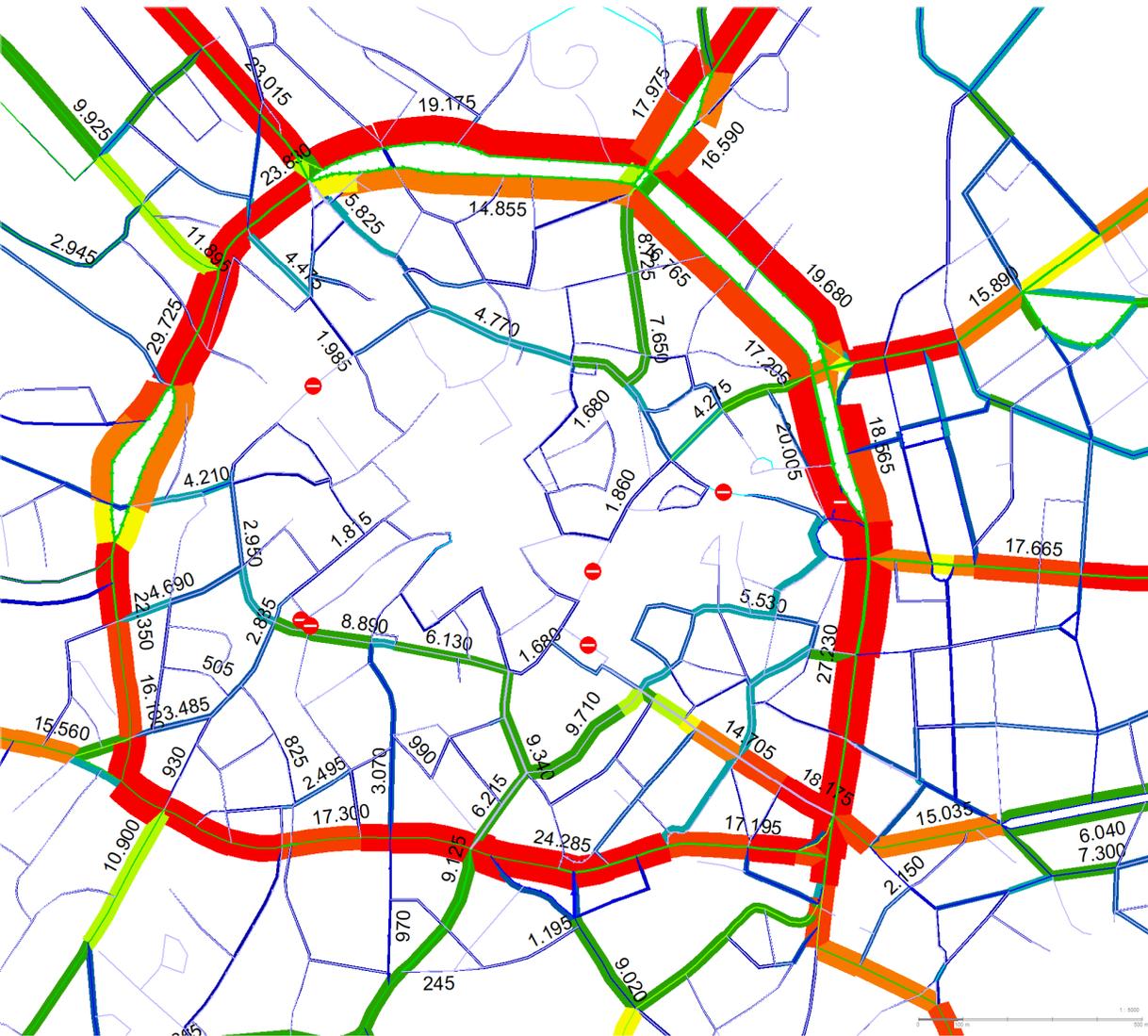
Reservefolien Verkehrsmodell

Analyse Nullfall 2019



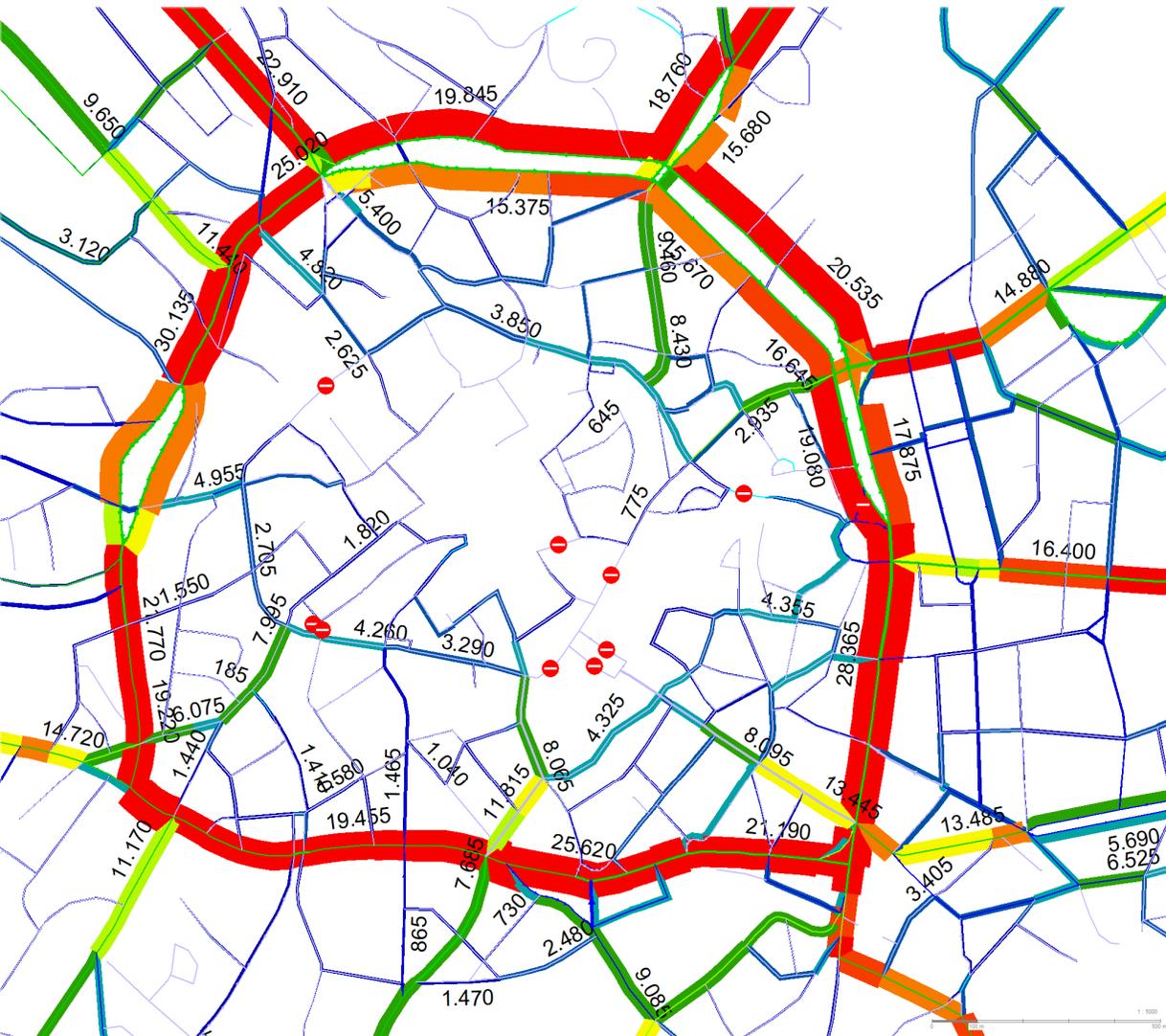
- Jahr der Modelleichung
- Kfz/d auf dem Alleinring
 - Turmstraße 30.000
 - Wilhelmstraße 33.600
 - Lagerhausstraße 27.000

Prognose Nullfall 2024



- 15 % weniger Verkehr im Vergleich zu vor Corona (2019)
- Turmstraße wieder befahrbar
- Templergraben ohne Kfz-Verkehr
- Inkl. Sperrung A544
- Kfz/d auf dem Alleenring
 - Turmstraße 30.000
 - Wilhelmstraße 27.000
 - Lagerhausstraße 24.000

Prognose Planfall 2024

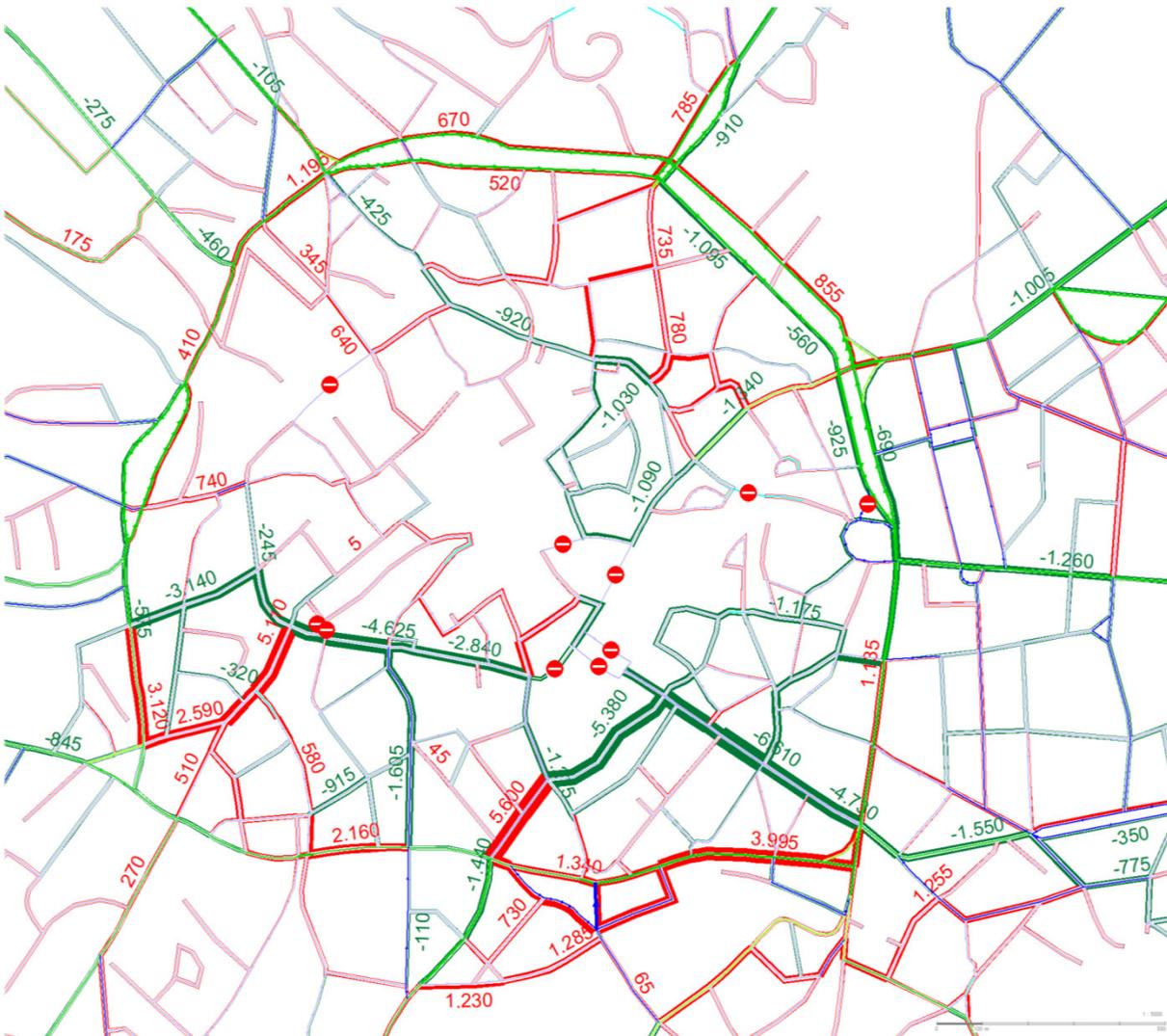


- 15 % weniger Verkehr im Vergleich zu vor Corona (2019)
- Inkl. Sperrung A544
- Inkl. Neue Lenkung des Autoverkehrs
- Kfz/d auf dem Alleinring
 - Turmstraße 30.000
 - Wilhelmstraße 28.000
 - Lagerhausstraße 26.000

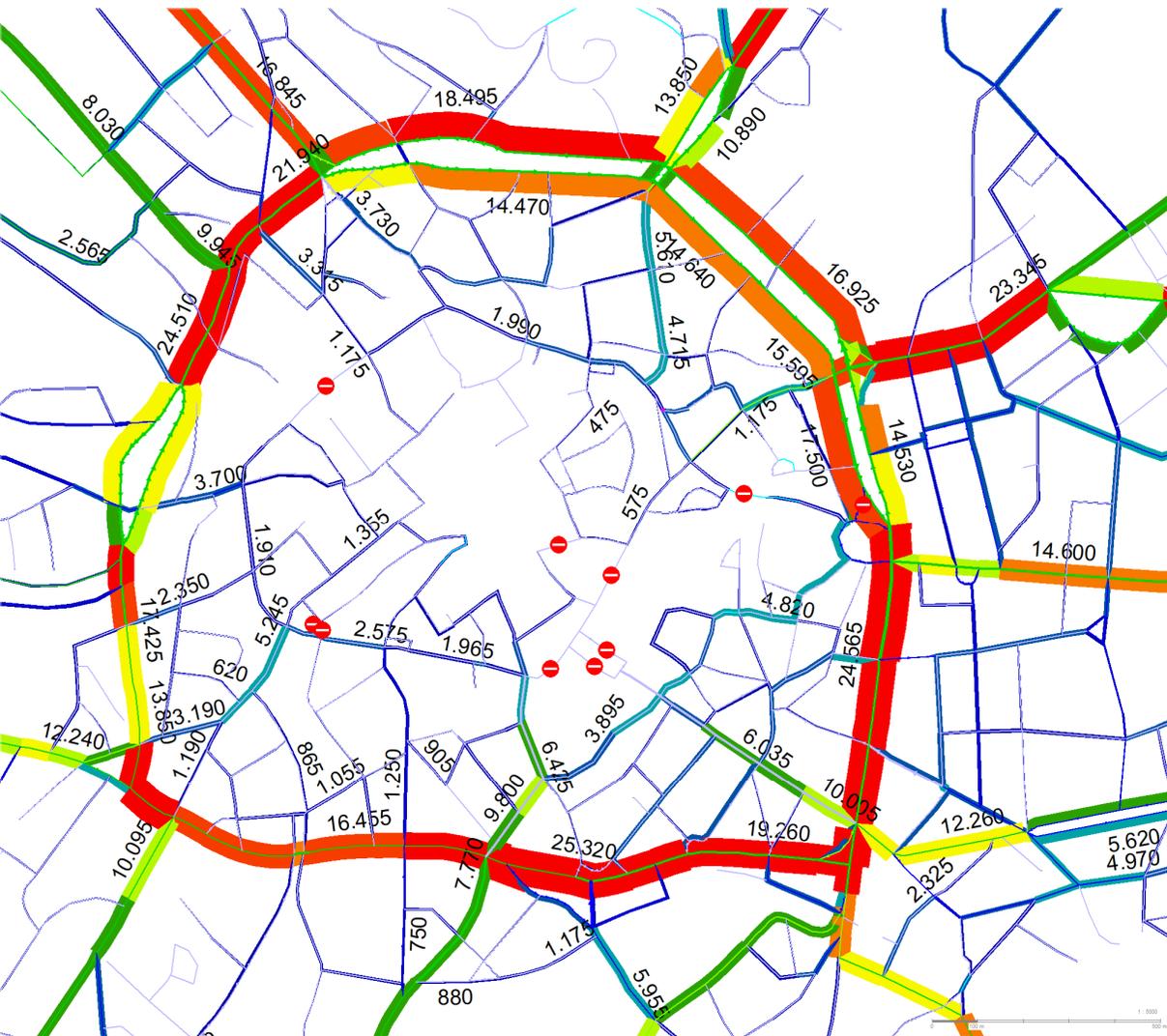
Differenzdarstellung Nullfall 2024 - Planfall 2024

Nennenswerte Veränderungen
(>1.000 Kfz/Tag)

- Kfz-Rückgang
 - Theaterstraße und Borngasse
 - Alexianer-, Löher- und Karlsgraben
 - Südstraße
 - Königstraße
 - Seilgraben
- Deutliche Zunahme
 - Jakobstraße, Vaalser Straße, Junkerstraße
 - Karmeliterstraße
 - Boxgraben und Römerstraße
 - Zollamtsstraße und Reumontstraße



Prognose 2030



- Entsprechend des Ziels der Mobilitätsstrategie 2030 sinkt der Anteil des Autoverkehrs der Aachen*innen an ihren Wegen von 46 % auf 36 %, d.h. auf den Straßen findet 22 % weniger Autoverkehr statt im Vergleich zu 2024
- Kfz/d auf dem Alleenring
 - Turmstraße 25.000
 - Wilhelmstraße 25.000
 - Lagerhausstraße 25.000