

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0739/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 13 - Fachbereich Kommunikation und Stadtmarketing		Datum: 24.07.2023 Verfasser/in: Dez. III/FB61/400
<b>A544 - Erneuerung der Haarbachtalbrücke Anpassungen im städtischen Straßennetz, Verkehrslenkung, ÖPNV, Informations- und Kommunikationsmanagement</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
09.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umsetzung der in städtischer Verantwortung liegenden Teilmaßnahmen zu beauftragen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Brand** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umsetzung der in städtischer Verantwortung liegenden Teilmaßnahmen zu beauftragen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umsetzung der in städtischer Verantwortung liegenden Teilmaßnahmen zu beauftragen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Haaren** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umsetzung der in städtischer Verantwortung liegenden Teilmaßnahmen zu beauftragen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umsetzung der in städtischer Verantwortung liegenden Teilmaßnahmen zu beauftragen.

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der in städtischer Verantwortung liegenden Teilmaßnahmen .

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

## Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

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

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

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

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

## **Erneuerung der Haarbachtalbrücke – Verkehrsmodell und Anpassungen im städtischen Straßennetz**

Die Autobahn GmbH des Bundes – seit 2021 Straßenbaulastträgerin für alle Bundesautobahnen in Deutschland – wird die Haarbachtalbrücke (Teil der Bundesautobahn A 544) ab dem Jahr 2024 vollständig erneuern und dazu spätestens ab dem 15.01.2024 auf der A 544 im Abschnitt zwischen Autobahnkreuz und Europaplatz eine Vollsperrung einrichten. Abbruch und Neubau der Brückenbauwerke erfolgen in mehreren Bauabschnitten, wobei der Zeitraum der Vollsperrung nach Angaben der Autobahn GmbH nicht länger als 22 Monaten andauern wird. Die Bauzeit der gesamten Baumaßnahme beträgt mindestens 36 Monate.

Die Stadtverwaltung wurde erstmalig am 15.11.2022 von der beabsichtigten Vollsperrung durch die Autobahn GmbH informiert. Seit Januar 2023 arbeiten die Autobahn GmbH, die Stadt Aachen, die Städteregion Aachen, die Stadt Würselen, der Landesbetrieb straßen.NRW sowie die zuständigen Straßenverkehrsbehörden, die Feuerwehren, Rettungsdienste, die Polizei und die ASEAG innerhalb einer gemeinsamen Projektorganisationsstruktur intensiv an der Vorbereitung dieser Vollsperrung, der damit verbundenen alternativen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer\*innengruppen, an möglichen verkehrlichen Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen und einem umfassenden Stakeholder-, Informations- und Kommunikationsmanagement. Gemeinsam mit der IHK Aachen sind regelmäßige Austauschformate mit Akteuren der Wirtschaft aufgebaut worden. Die Projektorganisationsstruktur ist in Anlage 1 beigefügt.

Die Stadt Aachen, der Landesbetrieb straßen.NRW und die Regionetz GmbH überprüfen in einem kontinuierlichen Monitoring das aktuelle Baustellengeschehen im Stadtgebiet sowie das mittelfristige Portfolio an dringend bzw. zwingend erforderlichen Baumaßnahmen der Infrastruktur, des Straßenbaus und der Straßenunterhaltung. Auf diese Weise sollen die ab dem Jahr 2024 verkehrlich besonders belasteten Bereiche des Straßennetzes (soweit möglich) von nicht termingebundenen Maßnahmen befreit werden. Maßnahmen, die aufgrund ihrer Dringlichkeit nicht weiter in die Zukunft verschoben werden können oder ausdrücklich der Verkehrssicherheit dienen, werden im Gegenzug und soweit möglich forciert und aktiv nach vorne gezogen, damit deren Abschluss noch vor der avisierten Vollsperrung im Januar 2024 gelingt.

Die hochsanierungsbedürftige Haarbachtalbrücke wird regelmäßig gutachterlich durch die Autobahn GmbH geprüft. Derzeit erfolgt quartalsweise eine sogenannte große Brückenprüfung. Diese wird ergänzt durch gutachterliche Risskontrollen im Monatsrhythmus. Im Ergebnis der großen Brückenprüfung von Juli 2023 hat der Gutachter eine rapide Verschlechterung des Brückenzustands festgestellt und empfohlen, in mindestens einer Fahrtrichtung die Durchfahrt für den Schwerlastverkehr > 7,5 Tonnen zu unterbinden. Die Autobahn GmbH hat infolgedessen die A 544 in Fahrtrichtung Köln für den kompletten Verkehr – mit Ausnahme von "Blaulicht-Fahrten" (Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei, Katastrophenschutz im Einsatz) – gesperrt. Allerdings könnte sie für den Pkw-Verkehr wieder geöffnet werden, wenn das Zufahren von Fahrzeugen > 7,5 Tonnen verlässlich unterbunden werden könnte. Die Autobahn GmbH befindet sich hierzu in Prüfung und Abstimmung mit den Gutachtern, dem Landesbetrieb straßen.NRW und der Stadt Aachen.

In dieser Vorlage informiert die Verwaltung über den aktuellen Stand der Vorbereitungsarbeiten. Die Fachverwaltung wird darüber hinaus in den jeweiligen Sitzungen zur Aktualität berichten.

Im Einzelnen:

1. Verkehrsführung während der Vollsperrung
    - a. Kfz-Verkehr
    - b. ÖPNV
    - c. Fuß- und Radverkehr
  2. Verkehrsführung während der Teilspernung der A 544
  3. Weitere Maßnahmen
  4. Informations- und Kommunikationsmanagement
- 

## **1: Verkehrsführung während der Vollsperrung**

Die Führung der Umleitungsverkehre wurde und wird fortlaufend auch während der Baumaßnahme über eine modellhafte Betrachtung der Verkehre abgestimmt. Grundsätzlich ist zu beachten, dass sich die Verkehrsströme mit Wegfall der Direktverbindung der A 544 neu verteilen. Dies betrifft insbesondere den Pkw- und Lkw-Verkehr (= Motorisierter Individual-Verkehr | MIV) und den Linienbus-Verkehr (= Öffentlicher Personen-Nah-Verkehr | ÖPNV "Bus"). Aber auch der Rad- und Fußverkehr werden streckenweise oder im jeweils lokalen Umfeld neuralgischer Verkehrsknoten sehr beeinträchtigt. Bedeutsam ist die Verkehrsmodellierung vor allem für die äußeren Anbindungsstrecken und die Radialen im Zulauf auf den Alleering.

### **a) Kfz-Verkehr**

Die Autobahn GmbH geht davon aus, dass sich die MIV-Verkehre hauptsächlich auf die Anschlussstelle Aachen-Zentrum (A 4) verlagern. Größere Bedeutung wird auch die Anbindung über die Anschlussstelle Aachen-Brand (A 44) haben. In der erweiterten Umleitungsbetrachtung stehen zudem die Anschlussstelle Aachen-Laurensberg (A 4) und die Anschlussstelle Lichtenbusch (A 44) zur Verfügung.

Zwischen dem Autobahnkreuz Aachen und der Anschlussstelle Aachen-Zentrum auf der A4 wird der Seitenstreifen in beiden Fahrtrichtungen freigegeben, um die Aufnahme einer künftig deutlich höheren Verkehrslast zu ermöglichen.

Im weiteren Straßennetz wurden 20 Knotenpunkte von besonderer Relevanz identifiziert. Diese werden anhand der prognostizierten Modelldaten hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit überprüft und Vorschläge zu notwendigen Anpassungen an Signalanlagen sowie in der Aufteilung des Verkehrsraums vorgenommen. Bei den Signalzeitenplänen stehen die vormittäglichen sowie nachmittäglichen Spitzenstunden im Fokus. Diese differenzierte Betrachtung ermöglicht, die hauptverkehrslastigen Zeiten besser zu steuern und die Verkehrsflüsse insbesondere für Pendler\*innen zu optimieren. Ein kontinuierlich baubegleitendes Monitoring gewährleistet, dass im

Fälle von unverträglichen Verkehrsverschiebungen sofort Anpassungen geplant und umgesetzt werden.

Maßgebend in der Konzeption der Umleitungsstrecken ist nicht zuletzt die Sicherstellung der rettungstechnischen Erschließung. Ferner werden Maßnahmen ermittelt, welche Schleich-Verkehre vermeiden und zur Stärkung des ÖPNV beitragen sollen.

Für die o.a. 20 Knotenpunkte (KP) liegen nunmehr, wo erforderlich, Anpassungsvorschläge zu den Signalzeitenplänen vor. An bestimmten Stellen sind auch Anpassungen an der Spurenaufteilung oder kleinere Bauarbeiten vorgesehen (vgl. hierzu Anlage 2).

## **b) ÖPNV**

Auf der Grundlage der Verkehrsmodellierung wertet die Stadt Aachen in enger Zusammenarbeit mit der ASEAG die Auswirkungen der Vollsperrung auf den ÖPNV aus und entwickelt hierfür Kompensationsmaßnahmen bzw. Alternativangebote. Dabei wird auch untersucht, welche Möglichkeiten bestehen, durch ein nochmals ausgebauten ÖPNV-Angebot eine Verlagerung bisheriger Kfz-Verkehre auf den Umweltverbund zu bewirken. Im Rahmen des künftigen Monitoring wird diese Arbeit über den gesamten Zeitraum der Vollsperrung kontinuierlich fortgesetzt. Erste Maßnahmen werden mit dem ASEAG-Fahrplanwechsel im Oktober 2023 umgesetzt.

Aus der vom Land NRW geförderten Projektskizze „Haaren clever mobil“ soll im zweiten Halbjahr 2023 eine neue Schnellbuslinie Verlautenheide – Haaren – Bushof – Uniklinik den Betrieb aufnehmen. Zusätzlich stehen Mittel bereit, um eine neue Ortsbuslinie und ein On-Demand-System in Haaren zu starten. Das neue Schnellbusangebot wird aktuell auf die zu erwartende Verkehrssituation im Kontext der Vollsperrung der A 544 abgestimmt. Zentrales Thema ist dabei die (zeitliche) Verlässlichkeit des ÖPNV zu gewährleisten.

Zur Stärkung des ÖPNV und zur Vermeidung großer Staus in der Ortslage Haaren werden auf der Alt-Haarener-Straße und der Haarener Gracht, jeweils vor dem Ortseingang, Pfortnerrampen eingerichtet. Durch die Pfortnerrampen kann der in die Ortslage einfließende Verkehr kontrolliert und der Rückstau auf die freie Strecke verlegt werden. Dies entlastet vor allem Anwohnende und Anlieger\*innen von Lärm- und Luftbelastung und beugt der Überlastung des innerörtlichen Straßennetzes vor. Durch weitere Anpassungen an den Signalanlagen soll innerorts der Verkehrsfluss auf der Alt-Haarener Straße und der Haarener Gracht verbessert werden.

Der ÖPNV erhält auf der Alt-Haarener-Straße von Würselen kommend bis zum Ortseingang einen eigenen Bussonderfahrstreifen. Diese Maßnahme dient der Stärkung und Beschleunigung des ÖPNV. Über den Bussonderfahrstreifen wird unmittelbar auch die rettungstechnische Erschließung für Haaren gesichert.

Auf Aachener Stadtgebiet ist derzeit die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens auf der Jülicher Straße im Abschnitt zwischen Blücherplatz und Berliner Ring in Fahrtrichtung stadtauswärts in Planung. Durch verkehrslenkende Maßnahmen soll der Verkehrsknoten Jülicher Straße / Prager Ring / Berliner Ring zunächst von MIV, der stadtauswärtig zur Krefelder Straße (und damit verbunden zur

Anschlussstelle Aachen-Zentrum der A 4) strebt, entlastet werden. Der stadtauswärtige Verkehr soll stattdessen verstärkt die Route Jülicher Straße – Lombardenstraße – Grüner Weg wählen, um den Prager Ring zu erreichen. Durch die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens kann der ÖPNV die Radiale Jülicher Straße stadtauswärts ab der Lombardenstraße unabhängig von dem durch die Vollsperrung verursachten zusätzlichen Verkehrsaufkommen nutzen und insbesondere den Stadtbezirk Haaren leistungsfähig anbinden.

Auf der Krefelder Straße (B57) wird in Fahrtrichtung stadtauswärts ab Albert-Servais-Allee bis zum Knoten Prager Ring die CHIO-Regelung dauerhaft umgesetzt und der rechte Fahrstreifen zum Bussonderfahrstreifen eingerichtet. Zur Diskussion steht weiterhin die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens auf der B57 (Krefelder Straße) zwischen BAB-Anschlussstelle und Ortseingang Würselen, die dem Busverkehr eine Priorität gegenüber dem Kfz-Verkehr einräumt und damit eine weitere Lenkungswirkung hin zum ÖPNV und zur Entlastung der Straßenräume insgesamt erzeugt. Aus verkehrsfachlicher Sicht sowie aus Sicht der ASEAG ist dies zu begrüßen.

Für die innerstädtische Einsatzplanung der ASEAG hat die Autobahn GmbH eine Nutzung der A 544 zwischen Anschlussstelle Rothe Erde und Europaplatz für die Ausfahrt aus dem ASEAG-Busdepot in Aussicht gestellt. Auf städtischem Straßenraum soll im Anschluss der rechte Fahrstreifen des Blücherplatz stadteinwärts als Bussonderfahrstreifen eingerichtet werden. Damit kann die Bereitstellung der Busse insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde zügiger und rechtzeitig erfolgen.

Darüber hinaus werden auf bestimmten Hauptachsen des Busverkehrs die Verfügbarkeiten des Straßenraums mit dem Ziel einer besonderen Beachtung der ÖPNV-Bedürfnisse in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden überprüft, weitere ampelgesteuerte Knotenpunkte hinsichtlich einer Busbevorrechtigung untersucht und punktuelle Maßnahme zur Beschleunigung des ÖPNV (z.B. Busschleuse Bahnhof Rothe Erde) umgesetzt.

### **c) Fuß- und Radverkehr**

Aufgrund der topographischen Lage im Haarbachtal und bedingt durch die künstlichen Barrieren durch die A 544 und die Eisenbahnlinie Aachen-Köln, bildet der Nirmer Weg in Verlängerung der Haarbachtalstraße die einzige direkte Verbindung zwischen Haaren und Eilendorf für den Fuß- und Radverkehr. Es steht keine direkte gleichwertige alternative Routenführung zur Verfügung. Der Nirmer Weg ist aus diesem Grund für den Fuß- und Radverkehr von herausgehobener Bedeutung.

Da sich der Nirmer Weg im unmittelbaren Unterquerungsbereich der bevorstehenden Baustelle befindet, steht er aus Sicherheitsgründen während des Abbruchs der Haarbachtalbrücke nicht zur Verfügung. Sowohl das Radwegeknotenpunktsystem als auch das Wanderknotenpunktsystem werden mindestens temporär für mehrere Monate an dieser Stelle unterbrochen sein. Die Ausschilderung wird entsprechend angepasst.

Für die daran anschließende Bauphase der Errichtung des neuen Brückenbauwerks ist eine Einhausung des Nirmer Weges vorgesehen, die die geschützte Nutzung durch Fußgänger\*innen und

Radfahrende ermöglichen soll. Die Autobahn GmbH hat im Mai 2023 den Auftrag über den Abbruch und Neubau der Haarbachtalbrücke vergeben. Die beauftragte Generalunternehmung ist aktuell mit der konkreten Ausführungsplanung befasst und wird in diesem Zusammenhang auch die geschützte Führung des Fuß- und Radverkehrs durch das Plangebiet konkretisieren. Eine Abstimmung mit der Stadt Aachen steht hierzu im IV. Quartal 2023 bevor.

Die Stadtverwaltung hat in den vergangenen Monaten verschiedene Alternativ- bzw. Ergänzungsrouten der Fuß- und Radwegeführung geprüft.

- Parallel zum Nirmir Weg existiert eine im Radwegeknotenpunktsystem ausgeschilderte mögliche Alternativroute über Verlautenheide nach Eilendorf (Reuterweg, Gärtnerstraße, Haarener Gracht, Verlautenheidener Straße, Waldstraße, Prunkweg, Herrenbergstraße). Diese weist jedoch neben einer deutlich längeren Strecke vor allem erhebliche Höhenunterschiede auf.
- Für eine möglichst parallele Wegführung kommt eine Route zwischen der Straße Auf der Hüls und der Gringelstraße in Betracht. Die Route führt im Abschnitt zwischen der Straße Auf der Hüls und der Charlottenburger Allee über einen bahnparallelen Weg, der heute teilweise unbefestigt ist. Aktuell laufen die Abstimmungen zwischen der Autobahn GmbH und den Umweltbehörden für einen kurzfristigen wassergebundenen Ausbau dieses Weges. Die Umsetzung ist für Ende III. Quartal 2023 avisiert. Hiernach könnte diese Route als kürzeste Alternative für den Fuß- und Radverkehr aktiv beworben werden.
- Die Nutzung des Damms des Regenrückhaltebeckens am Nirmir Weg – angedacht als kurzer Bypass zur Haarener Gracht – wird aus Sicherheitsgründen im Gegenzug nicht für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus bleibt die Wegebeziehung zwischen Haaren und Verlautenheide durchgehend, während der Vollsperrung, über die Straßen Reuterweg, Gärtnerstraße und Haarener Gracht vorhanden.

---

## **2: Verkehrsführung während der Teilspernung der A 544**

Die Autobahn GmbH hat in der Nacht vom 23. auf den 24.07.2023 die A 544 teilweise gesperrt. Seither steht vom Autobahnkreuz Aachen her kommend nur noch der stadteinwärts führende Fahrstreifen zur Verfügung.

Die Autobahnauffahrten Europaplatz und Rothe Erde in Fahrtrichtung Köln entfallen. Die Teilspernung war notwendig, nachdem der Gutachter im Ergebnis der großen Brückenprüfung von Juli 2023 eine rapide Verschlechterung des Brückenzustands festgestellt und die Empfehlung ausgesprochen hat, die Durchfahrt für den Schwerlastverkehr > 7,5 Tonnen in mindestens einer Fahrtrichtung zu unterbinden. Die Autobahn GmbH sah kurzfristig keine Möglichkeit, Fahrzeuge nach Art oder Tonnage

wirksam zu differenzieren, und hat infolgedessen die A 544 in Fahrtrichtung Köln für den kompletten Verkehr gesperrt. Ausgenommen sind lediglich "Blaulicht-Fahrten", d.h. Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei, Katastrophenschutz im Einsatz. Die Fachverwaltungen der Autobahn GmbH und der Stadt Aachen hatten im Vorfeld beide Szenarien der Teilspernung (stadteinwärts und stadtauswärts) verkehrsfachlich geprüft. Aufgrund des in der morgendlichen Spitzenzeit erheblich höheren und konzentrierten Verkehrsaufkommens durch den stadteinwärtigen Berufsverkehr war aus verkehrsfachlicher Sicht die Freigabe der stadteinwärtigen Fahrtrichtung zu bevorzugen.

Der stadtauswärts führende Kfz-Verkehr muss seither weiträumig auf die Autobahnen A 4 und A 44 ausweichen. Umleitungen erfolgen über die Anschlussstellen

- Aachen-Zentrum (A 4): über Berliner und Prager Ring zur Krefelder Straße sowie von der Monheimsallee (Kreuzung Bastei) zur Krefelder Straße
- Laurensberg (A 4): über Vaalser Straße, Pariser Ring und Toledoring oder über Roermonder Straße zur Kohlscheider Straße
- Brand (A 44): über die Adenauerallee und den Madrider Ring sowie über die Heinrichsallee / Wilhelmstraße über den Adalbertsteinweg
- Lichtenbusch (A 44): über die Siegelallee und Adenauerallee zur Monschauer Straße

Die Autobahn GmbH und die Autobahnmeisterei kümmern sich federführend um die Sperrungen, Umleitungen und Beschilderungen auf den Autobahnen und den Anschlussstellen. Sie werden die empfohlenen Umleitungsstrecken schrittweise und schnellstmöglich vom städtischen Straßennetz aus über die Anschlussstellen bis zum Autobahnkreuz beschildern und ausweisen. Weiterhin wird durch die von der Autobahn GmbH beauftragte Verkehrsabsicherungsfirma die Wegweiser im städtischen Straßennetz nach Abstimmung mit der Fachverwaltung angepasst.

Die Baustellenkoordination der Stadt Aachen steht im engen Austausch mit dem Netzversorgern für Strom, Gas, Wasser, Fernwärme, Telefonie und Internet. Sofern das möglich ist, werden die ausgewählten Umleitungsstrecken so geplant, dass sie weiträumig an vorhandenen Baustellen vorbeiführen. Es kann aber passieren, dass auch auf ausgewählten Umleitungsstrecken plötzlich und unerwartet Schäden der Abwasserkanäle und Versorgungsleitungen auftreten und beseitigt werden müssen.

---

### **3. Weitere Maßnahmen:**

Im Rahmen der Vorbereitung der Vollsperrung werden bis Ende des Jahres im erweiterten und sehr erweiterten Umfeld der A 544 Maßnahmen des verkehrslenkenden Informationsmanagements verdichtet. So wird die Autobahn GmbH das umgebende Autobahnnetz insbesondere vor dem Autobahnkreuz Aachen mit Reisezeitinformationstafeln ausstatten, um u.a. eine verbesserte Verteilung der Verkehre auf die A 4 und A 44 zu bewirken.

Die Verkehrszentrale der Autobahn GmbH steht in engem Austausch mit den benachbarten Verkehrszentralen aus den Niederlanden und Belgien. Gemeinsam werden frühzeitig und

kontinuierlich Umleitungsempfehlungen entwickelt, die vor allem den Schwerlastverkehr betreffen. Die wegweisende Beschilderung im gesamten Gebiet von Stadt und Städteregion Aachen wird sukzessive verdichtet.

Stadt und Städteregion Aachen setzen gemeinsam mit der IHK Aachen, jenseits der verkehrslenkenden und -kompensierenden Maßnahmen auf Entlastungsmöglichkeiten durch Maßnahmen des (betrieblichen) Mobilitätsmanagements, an denen zahlreiche Akteure (Unternehmen, Verbände, Politik, etc.) teilhaben können und zur Mitwirkung aufgerufen werden. Ziel ist es, durch besondere Services oder Anpassungen der Rahmenbedingungen z.B. am Arbeitsplatz, die Mobilitätssituation für den einzelnen zu verbessern und zugleich in der Gesamtschau eine Entlastung der neuralgischen Hauptverkehrszeiten bzw. Hauptverkehrsstraßen zu erzielen. Das Maßnahmenpektrum reicht von der Flexibilisierung von Arbeitszeiten, Aufbau und Stärkung von Homeofficeangeboten hin zu Jobtickets, Mobilitätsbudgets für den ÖPNV und diverse Sharing-Angebote, smarten Fahrgemeinschaften oder der Bereitstellung eigener E-Mobilitäts-Flotten, Pedelec-Flotten, etc. im Test. – Über das stadtstädtregionale Projekt clever.mobil ([www.co-clever-mobil.de](http://www.co-clever-mobil.de)) haben Stadt, Städteregion und IHK bereits gute Grundlagen und Grundstrukturen für das (betriebliche) Mobilitätsmanagement in Aachen geschaffen.

Gemeinsam mit der Autobahn GmbH wird das Projekt nunmehr mit Blick auf die bevorstehende Vollsperrung und den davon betroffenen Kreis aus Arbeitgebenden und Arbeitnehmenden geschärft. Das konkrete Angebot wird derzeit in einer Arbeitsgruppe erarbeitet. Für ein flächendeckendes Roll-Out sowie die Umsetzung signifikanter Maßnahmen (Beratung, Datenerhebung, Kommunikation/Marketing, Software, Personal, Testflotten...) wird ersten Schätzungen zufolge im stadtstädtregionalen Kontext ein Budget in Höhe von mind. 600.000 Euro erforderlich werden. Einzelne Bausteine können über bestehende Förderungen abgedeckt werden. Im Zuge des Fördervorhabens „Haaren clever mobil“ etwa liegen dazu bewilligte Finanzmittel für Beratungsleistungen und Testangebote vor.

---

#### **4. Informations- und Kommunikationsmanagement**

Die Stadt Aachen steht seit Bekanntgabe der anstehenden Sperrung der A544 im Sinne einer transparenten Kommunikation in engem und regelmäßigem Kontakt mit der Autobahn GmbH, den in erster Linie betroffenen Verbänden, der IHK und der HWK, ebenso mit den lokalen Medien, die bereits im Januar über erste geplante Maßnahmen seitens der Stadt Aachen informiert wurden.

Seit Februar tagt regelmäßig die AG Kommunikation, der neben der Autobahn GmbH und dem städtischen Fachbereich Kommunikation und Stadtmarketing Pressevertreter\*innen der Städteregion, der Stadt Würselen, der IHK, der HWK, der ASEAG, der Polizei Aachen und von Straßen.NRW angehören.

Ziel der Kommunikation ist, die Bürger\*innen der Region laufend auf dem neuesten Stand des Projektes zu halten, frühzeitig auf die kommende Vollsperrung vorzubereiten und Alternativen im

Mobilitätsverhalten bekannt zu machen, um die Folgen der Sperrung bestmöglich abmildern zu helfen. In Ergänzung der fachlichen Informationen auf der Webseite der Autobahn GmbH wirbt der Fachbereich Kommunikation und Stadtmarketing bereits seit März unter dem Link [www.aachen.de/a544](http://www.aachen.de/a544) dafür, die persönlichen Wege, Fahrzeiten und Verkehrsmittel zu überprüfen und frühzeitig Alternativen zu testen. In Vorbereitung der Sonderprüfung im Juli und einer möglichen daraus resultierenden Sperrung lief über die städtischen Social Media-Kanäle eine Kampagnenwoche, die in ihren Spitzen mehr als 50.000 Menschen erreicht hat.

Die Ankündigung der Teilspernung durch die Autobahn GmbH am 19. Juli wurde innerhalb weniger Stunden um eine eigene Pressemitteilung der Stadt Aachen ergänzt, die weitere regionale Adressaten sowie euregionale Medien informiert hat. In den ersten Tagen hat diese Meldung allein auf dem städtischen Facebook-Account mehr als 160.000 Personen erreicht und eine Interaktion von mehr als 10.000 bewirkt. Mit dem Tag der Meldung hat der Fachbereich Kommunikation und Stadtmarketing zudem unverzüglich die städtischen Mitarbeitenden über das Intranet informiert, auf den digitalen Anzeigetafeln (Flagpoles) einen Hinweis auf die bevorstehende Teilspernung platziert sowie Plakate gedruckt und unter anderem an die Bezirke verteilt. Hochschulen, regionale Verbände sowie die Kommunen der StädteRegion wurden ebenfalls sofort informiert und gebeten, die Sperrung über ihre Kanäle publik zu machen. Auch Informationsblätter für die am meisten betroffenen Straßenzüge der Stadt sind rechtzeitig vor dem Ende der Ferien an die Haushalte verteilt worden. Die ausbleibenden Staus am ersten Tag der Sperrung haben gezeigt, dass die Betroffenen – auch dank der Unterstützung durch die regionalen Medien – gut informiert waren.

Für den Fall einer langfristigen Vollsperrung sind die bewährten Produkte und Verteiler mit größerem Adressatenkreis vorgesehen.

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

- 1 Projektorganisationsstruktur
- 2 Übersicht der Verkehrslenkung an den 20 relevanten Knotenpunkten
- 3 Bahnparalleler Weg "Auf der Hüls | Charlottenburger Allee" (Vorplanung)
- 4 Übersicht des Wander- und des Radwegeknotenpunktsystems während der Vollsperrung
- 5 Kommunikationskonzept der Autobahn GmbH