

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0742/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 09.08.2023
		Verfasser/in: FB 61/300
Innenstadtmobilität für Morgen Zwischenbericht- Bausteine des Konzepts, Informationsveranstaltungen im Herbst 2023		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
31.08.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

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	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

PSP-Element 4-120201-905 Verkehrsentwicklungsplanung

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	fortgeschrie bener Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschrie bener Ansatz 2024ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	63.400	63.400	215.800	215.800	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis					0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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>
x			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

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

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>
x			

Größenordnung der Effekte

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

Die **CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Die Erläuterungen über die Zusammenhänge der Innenstadtmobilität für morgen sind Grundlage für weitere anstehende Entscheidungen über Maßnahmen, die Verhaltensänderungen im Sinne der Mobilitätswende erwarten lassen.

Erläuterungen:

Im Februar 2022 hat der Mobilitätsausschuss den **Ratsantrag Nr. 032/18 "Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren"** beraten und die Verwaltung beauftragt, einen Prozess zur geänderten Erschließung der Aachener Innenstadt zu starten. Die Verwaltung wurde ferner beauftragt, im Rahmen dieses Prozesses eine begleitende Vortragsreihe mit erfolgreichen Beispielen aufzulegen. Aus der Stadtentwicklung (Masterplan AACHEN*2030), der Verkehrsentwicklungsplanung (Vision Mobilität 2050, Mobilitätsstrategie 2030, alle hieraus abgeleitete Teilstrategien), der Stadterneuerung (Innenstadtkonzept 2022), der Stadtplanung (Leitlinien der Innenentwicklung), der Grünplanung (Aachens Grüne Krone) und dem Klimaschutz (Integriertes Klimaschutzkonzept mit Handlungsprogramm 2025) lagen zu diesem Zeitpunkt fachlich fundierte strategische und konzeptionelle Plangrundlagen vor. Zahlreiche politische Grundsatzbeschlüsse waren bereits gefasst, übergeordnete Leitplanken gesetzt.

Der in 2022 unter Federführung der Oberbürgermeisterin gestartete **Zukunftsprozess "Innenstadtmorgen"** eröffnete die Chance, diese guten Grundlagen im Lichte zahlreicher (weiterer) Fachdisziplinen und im Diskurs mit Aachener*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Gesellschaft zu reflektieren. Aus dem Zukunftsprozess Innenstadtmorgen ist die Aachener Innenstadt Charta hervorgegangen: "... Die Charta zeigt die wesentlichen Leitideen und Kernbotschaften zur Entwicklung der Aachener Innenstadt und gibt Antworten darauf, was die Innenstadt zukünftig ausmacht. Dabei zeigt sie eine gemeinschaftlich entwickelte Haltung zu bedeutenden Themen und neuen Chancen der Veränderung – ein Aachener Bekenntnis zu einer Vision für die Innenstadt von morgen, die mit allen Kräften realisiert wird." (Auszug aus der Präambel der Aachener Innenstadt Charta). Die Charta wird den politischen Gremien im September 2023 zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Die Verwaltung stellt in dieser Vorlage – im Sinne eines Zwischenberichts – die Bausteine des Konzepts **Innenstadtmobilität für morgen** vor. Dieses Konzept interagiert auf der Plattform des Zukunftsprozesses Innenstadtmorgen, führt Erkenntnisse und Planungen aus zahlreichen mobilitätsfachlichen und stadträumlichen Einzelkonzepten zusammen und liefert einen **gemeinsamen Plan für alle Verkehrsmittel in der Innenstadt**: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Pkw.

Die fachliche Erarbeitung des Konzepts wurde flankiert durch das **Mobilitätsforum Innenstadtmobilität**, einer öffentlichen Vortrags- und Diskussionsreihe, die die Stadt Aachen auf der Grundlage des Beschlusses des Mobilitätsausschusses sowie in Kooperation mit dem Verein Initiative Aachen e.V. in der Zeit von Herbst 2022 bis Frühjahr 2023 durchgeführt hat. Auch zu den Ergebnissen und Erkenntnissen aus dieser Veranstaltungsreihe wird in der nachstehenden Vorlage berichtet.

Als nächster Schritt ist ab September 2023 eine **Serie von Informationsveranstaltungen** vorgesehen. Darin wird die Verwaltung das Konzept Innenstadtmobilität für morgen vorstellen, die einzelnen Konzeptbausteine (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) erläutern und im Detail auf den Vorschlag für eine neue Verkehrslenkung für den Autoverkehr eingehen. Die Informationsveranstaltungen sprechen – wie bereits das Mobilitätsforum – zahlreiche Zielgruppen und stets die interessierte Öffentlichkeit an. Die öffentliche Auftaktveranstaltung findet am 05.09.2023 in der Erholungsgesellschaft statt.

Mit den aufbereiteten Ergebnissen ist eine weitere Beratung und anschließende Beschlussfassung für den **November 2023** vorgesehen.

Zum Inhalt der Vorlage im Einzelnen:

1 Die Aachener Innenstadt – Ausgangslage und Eckdaten zur Mobilität

2 Innenstadtmobilität für morgen

3 Bausteine des Konzepts "Innenstadtmobilität für morgen"

3.1 Zu Fuß gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern

Hauptzugänge in die Innenstadt für den Fußverkehr: Premiumfußwege

Konkrete aktuelle Maßnahmen

3.2 Sicheren Radverkehr ermöglichen

Hauptzugänge in die Innenstadt für den Radverkehr

Konkrete aktuelle Maßnahmen

Verteilung in der Innenstadt: Grabenring

3.3 Öffentlichen Verkehr verbessern

Hauptzugänge in die Innenstadt für den öffentlichen Verkehr

3.4 Autoverkehr stadtverträglich gestalten

Parken in der Innenstadt

Geänderte Erschließung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr

Hauptzugänge in die Innenstadt für den Autoverkehr

3.5 Stärkung der Rücksichtnahme

3.6 Vernetzung der Mobilitätsangebote

3.7 Stadtverkehr klimaneutral machen

4 Bisheriger Prozess – Nächste Schritte

1 Die Aachener Innenstadt – Ausgangslage und Eckdaten zur Mobilität

Die Aachener Innenstadt ist aufgrund ihrer Historie, ihrer Gebäude, ihrer Plätze und der vielfältigen öffentlichen, kulturellen und kommerziellen Angebote ein **Magnet für Aachener*innen und Besucher*innen**. Sie ist alles zugleich: Versorgungszentrum, Arbeitsort, Wohnort, Kultur- und Begegnungsort, touristischer Hotspot. Der 2,8 km lange Grabenring umfasst die Altstadt. Der 6 km lange **Alleenring umgreift die Innenstadt** auf einer Fläche von 2 km² mit einem Durchmesser von 1,6 km.



Abbildung 1: Gebiet der Aachener Innenstadt

In der Innenstadt von Aachen leben derzeit **50.700 Menschen**, rd. ein Fünftel der Stadtgesellschaft. Der Anteil der **jungen Erwachsenen** ist hier viel höher und der Anteil der Senior*innen deutlich geringer als im städtischen Mittel. Das Pro-Kopf-Jahreseinkommen ist (nicht zuletzt Aufgrund der hohen Anzahl an Studierenden, die hier lebt) im Durchschnitt niedriger als in der Gesamtstadt. Die

Wohnungen sind hingegen durchschnittlich deutlich kleiner und die Miete pro Quadratmeter höher. Vor der Pandemie empfing Aachen jährlich ca. 15 Mio. Besucher*innen, darunter 550.000 als Übernachtungsgäste. 1,2 Mio. Menschen besuchten den Dom. 41.000 das Centre Charlemagne. Großereignisse wie den Aachener Weihnachtsmarkt und (alle sieben Jahre) die Heiligtumsfahrt ziehen mehrere 100Tausende an. Der Reigen der Veranstaltungen im öffentlichen Raum ist groß: von Kultur bis Sport, regelmäßige Messen und Aktionstagen bis zu verschiedenen gesellschaftlichen Themen, Konzerten, Festivals, Lesungen, mehreren wöchentlichen Märkten. Das Radrennen "Rund um den Dom" und das Domspringen als hochkarätiger Stabhochsprungwettbewerb sind legendär. Auch Kundgebungen und Demonstrationen gehören über das Jahr hinweg dazu. Neben der Bevölkerungsdichte ist auch die Arbeitsplatzdichte hoch: Handel, Gastronomie, Dienstleistung und die öffentliche Verwaltung bieten dabei die meisten Jobs. Museen, Galerien, Ausstellungsräume, mehrere Kinos, das Theater und Synchronorchester Aachen mit mehreren Spielstätten und Räume der freien Szene bieten ein breites Spektrum an Kultur. Auch das Angebot an Kindertagesstätten, Grund- und weiterführenden Schulen ist breit gefächert. Dazu gesellen sich Bildungseinrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung wie etwa die Stadtbibliothek oder die Volkshochschule und die Aachener Hochschulen, die mit ihren Liegenschaften allesamt das Herz der Stadt ausmachen. Ausgehend vom Welterbebereich hat die Aachener Innenstadt einen sehr hohen Denkmalbesatz. Die historischen Stadtgrundrisse der Römerzeit und des Mittelalters sind bis heute prägend für die Stadtstruktur. Ein Großteil der Aachener Innenstadt ist versiegelt. Der Elisengarten stellt die größte zusammenhängende Grünfläche innerhalb des Alleenrings dar. Zu nennen sind noch der Veltmannplatz, der Lindenplatz und Hotmannspief. Grünflächen (und zumal öffentliche) sind in der Innenstadt gleichwohl generell rar gesät. Aufgrund der Kessellage besteht in nahezu allen Tieflagen ein erhöhtes Überschwemmungsrisiko bei Starkregenereignissen. In den Sommermonaten ist die Innenstadt besonders anfällig für die Ausbildung von Hitzeinseln. Vom Straßenverkehrslärm sind auch in der Innenstadt viele Menschen unmittelbar betroffen, wie die Lärmkartierung der Stadt Aachen präzise ermittelt hat.

Innerhalb des Aachener Stadtgebiets legen die Aachener*innen 30 % ihrer Wege zu Fuß zurück. Das ist ein Beleg dafür, dass Aachen eine **Stadt der kurzen Wege** ist. Das Netz der Fußgängerzonen ist in den letzten 50 Jahren gewachsen. Mit besonders einladenden „**Premiumfußwegen**“ sollen Innenstadt, angrenzende Stadtviertel und umliegende Grünbereiche zukünftig noch besser miteinander und inklusiv verbunden werden. Die Konzeption und der Ausbau des Premiumfußwegenetzes wurde im Rahmen des Innenstadtkonzepts 2022 entwickelt und im November 2014 durch den Planungsausschuss beschlossen.

Die Nutzung des Fahrrades durch die Bewohner*innen in Aachen Mitte ist mit 14 % Anteil aller Wege doppelt so hoch wie in den anderen Stadtbezirken mit 7 %. Insgesamt liegt Aachen mit 11 % unter seinen Möglichkeiten (Daten von 2017 | MiD, Mobilität in Deutschland). Damit der Radverkehrsanteil deutlich steigt, muss das Fahrradfahren in der und in die Aachener Innenstadt **sicherer und komfortabler** werden. Dazu soll der Grabenring die Rolle eines **Radverteilerings** übernehmen, **Radvorrangrouten** in alle Stadtteile ausgebaut und mehr **sichere Fahrradabstellplätze** geschaffen werden. Die Konzeption und der Ausbau des Radvorrangnetzes wurde im September 2019 durch den Mobilitätsausschuss beschlossen.

Das Busnetz ist auf die zentralen und am höchsten frequentierten **Haltestellen Bushof und Elisenbrunnen** ausgerichtet. Die Busse werden auf **emissionsfreie Antriebe** umgestellt und das

Busangebot erweitert. Seit einiger Zeit werden Untersuchungen durchgeführt, damit in einigen Jahren die **Regiotram** die nordöstlich von Aachen gelegenen Nachbarstädte Baesweiler, Alsdorf und Würselen direkt mit der Aachener Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbinden kann. Die Gremien des Rates haben in den vergangenen fünf Jahren umfassende Beschlüsse gefasst zu Stärkung, Ausbau und Finanzierung des ÖPNV in Aachen.

Die Menschen in der Innenstadt organisieren ihre Mobilität bereits **autosparsamer** als andere: Die Bewohner*innen im Bezirk Aachen Mitte legen **41 % ihrer Wege mit dem Pkw** zurück, in den anderen Stadtteilen sind es 54 %. Je 1.000 Einwohner*innen sind 285 Pkw zugelassen; in den Außenbezirken sind es 579 Pkw je 1.000 Einwohner*innen.

Das Hauptverkehrsstraßennetz für den Kfz-Verkehr endet heute am Alleenring. Von dort an haben die Straßen noch eine Erschließungsfunktion: zu den Parkhäusern, zur Belieferung von Handel und Gewerbe, für die Erreichbarkeit von Hotels, Gastronomie, öffentlichen Einrichtungen und medizinischer Versorgung, für Anwohnende und Anlieger*innen. Jegliche Art von Kfz-Durchgangsverkehr ist hier nicht beabsichtigt.

2 Innenstadtmobilität für morgen

Die **Innenstadtmobilität für morgen** fügt sich ein in den laufenden Prozess des **Innenstadtmorgen** der Stadt Aachen. Der Prozess will die vielen positiven Ansätze für eine lebenswerte Innenstadt sichtbar machen und mit Projekten helfen, zügig zu handeln. Ziel ist es, in den kommenden Jahren die Anziehungskraft zu vergrößern und Aachen noch attraktiver zu machen: Hier sollen sich die Menschen gerne aufhalten, einkaufen, interessante Gastronomie finden, arbeiten, wohnen. Es soll ein guter Ort für alle werden, für Familien, für Jugendliche, für Kinder, für Menschen aller Altersgruppen und Menschen mit Handicap, für Menschen aus unterschiedlichen Kulturen und für Menschen mit mehr und weniger Einkommen.

Eine **Charta** des Innenstadtmorgen ist derzeit in Arbeit. Sie formuliert, was die Innenstadt zukünftig ausmacht und ist ein Bekenntnis zu einer Vision für die Innenstadt von morgen, an der alle gemeinsam arbeiten. Im Mai 2023 wurde ein Entwurf mit Vertreter*innen aus der Stadtgesellschaft beraten. Zehn Ziele wurden dazu unter drei Leitmotiven ausgearbeitet, die auch Zielaussagen für Aufenthaltsqualitäten und zur Erreichbarkeit der Innenstadt enthalten. Die Charta formuliert **drei Leitideen bzw. Kernbotschaften**. Diese lauten im derzeitigen Entwurfsstand wie folgt:

Aachen ist gerecht!

*Die Aachener Innenstadt ist für alle da: Gleichheit und ein respektvolles Miteinander machen die Innenstadt zu einem gemeinschaftlichen Ort. Alle Aachener*innen können an der Entwicklung teilhaben und sich einbringen. Unterschiedliche Interessen werden gehört und fair verhandelt.*

Aachen ist vielfältig!

*Die Vielfalt der Aachener Innenstadt entsteht durch eine neue Nutzungsvielfalt und die geschickte Vernetzung von Ideen, Projekten, neu zu entdeckenden Orten und bestehenden Besonderheiten sowie durch die Begabungen diverser Stadtgestalter*innen. Lebendige Orte, Lösungen für Zwischennutzungen, Schnittstellen zwischen Kultur, Bildung, Wissenschaft und Einzelhandel bringen Abwechslung in das Zentrum, schaffen neue Erlebnisse, Entdeckungen und machen Lust auf die Innenstadt.*

Aachen ist mutig!

Klima, Mobilität, Strukturwandel: Die Transformation der Aachener Innenstadt erfordert engagierten Dialog, planvolles Handeln und Mut, um neue Wege zu gehen und aktiv zu gestalten. So entstehen neue Verknüpfungen, bestehende Qualitäten werden gestärkt und Leitplanken für künftige Entwicklungen gesetzt.

Die „Innenstadtmobilität für morgen“ knüpft daran an und verfolgt dabei **drei zentrale Ziele**:

- **Leicht erreichbare City**

Alle Menschen erreichen das kulturelle, gastronomische, das Bildungs- und das Shoppingangebot im Herzen Aachens leicht. Die City ist durch alle Verkehrsarten gut erschlossen.

- **Fairer und sicherer Verkehr**

Das Miteinander ist rücksichtsvoll und entspannt, es gibt keine schweren Unfälle.

- **Gute Nachbarschaften**

In den Nachbarschaften ist es ruhig, Menschen können spielen und das Miteinander genießen.

Das Konzept der Innenstadtmobilität für morgen setzt die 2020 im Mobilitätsausschuss einstimmig beschlossenen **Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung** (vgl. Vorlage FB61/1333/WP17 https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Strategie2030/index.html – VEP) konsequent um. Beispielhaft genannt seien aus dem Set von 25 Zielen:

- **Gute Erreichbarkeit** für alle Verkehrsmittel
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine **Reduzierung der Unfallzahlen**
- Verbesserung des ÖPNV bei **Pünktlichkeit, Barrierefreiheit, Platzangebot und Preisen**
- Steigerung **Anteil Umweltverbund** von 54 % (2017) auf 64 % (2030)

Im Rahmen der VEP wurde bereits 2013 mit vielen Akteur*innen eine Vision Mobilität 2050 diskutiert, die 2014 verabschiedet wurde (www.aachen.de/vep). Dies wurde 2020 in der Mobilitätsstrategie 2030 konkretisiert, aktuell werden sektorale Teilstrategien erarbeitet.

Mit der „Innenstadtmobilität für morgen“ wird ein Konzept angeboten, das im Sinne der angestrebten Zielsetzungen zur Entwicklung der Innenstadt und der Aufenthalts- und Lebensverhältnisse Maßnahmen zur Anpassung der Mobilität in einer gesamthaften und integrierten Betrachtung darstellt. Der **gemeinsame Plan für alle Verkehrsmittel** in der Innenstadt besteht aus mehreren Bausteinen. Im Vordergrund stehen Maßnahmen, die

1. **Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern**
2. **Sicheren Radverkehr ermöglichen**
3. **Öffentlichen Verkehr verbessern**
4. **Autoverkehr stadtverträglich gestalten**

Ergänzt werden diese insbesondere durch die Aktivitäten:

5. **Förderung der Rücksichtnahme**

6. Vernetzung der Mobilitätsangebote und
7. Stadtverkehr klimaneutral machen

3 Bausteine des Konzepts "Innenstadtmobilität für morgen"

Im Folgenden werden die Bausteine des Konzepts "Innenstadtmobilität für morgen" vorgestellt.

3.1 Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern

Durch die guten Bedingungen für den Fußverkehr und **kurze Wege** legen die Aachener*innen im Bezirk Aachen Mitte 32 % ihrer Wege zu Fuß zurück. Trotz sicherlich vorhandener Mängel liegt Aachen im deutschlandweiten Vergleich beim Thema Fußverkehr weit vorne. Im Umfeld des Welterbes besteht schon heute eine **sehr hohe Aufenthaltsqualität zum Schlendern, Flanieren, Verweilen bzw. einfach zum zu Fuß Gehen**. Diese gilt es auszubauen.

- 1969 wurde am Dahmengraben die **erste Fußgängerzone Aachens** eröffnet; die jüngste – in der Ursulinerstraße – wurde 2009 eingerichtet und hat eine wichtige Lücke zwischen dem Innenstadtkern und der Adalbertstraße geschlossen. Der **Fußgängerzone Pontstraße** wird derzeit mit einer Umgestaltung zu neuer Qualität verholfen.
- Seit seiner Umgestaltung 2009 ist der zentrale **Elisengarten** eine einladende, grüne Oase direkt neben dem Dom, thematisiert das Wasser und bietet zugleich ein Fenster in die historischen Epochen Aachens.
- Vor Kurzem hat die Politik für den **Büchel und den Theaterplatz** die Transformation von Verkehrsarten zu hochwertigen und grünen Stadträumen auf den Weg gebracht. In der Zwischenzeit am Büchel werden die aufkommende Attraktivität und Vielfalt dieses Ortes spürbar.
- Bereits in den 1990er Jahren wurde am Annuntiatenbach das die Aachener Innenstadt einst so stark prägende Wasser an die Oberfläche geholt. 2023 wurde am **Lindenplatz der Johannisbach** neu inszeniert und ist seitdem bei Menschen aller Generationen ein sehr beliebter Ort in der Innenstadt zur Abkühlung im Sommer. Für die Sichtbarmachung des **Paubaches** in Rennbahn und Klappergasse wurden bereits Fördermittel bewilligt.

Eine Vision für das zu Fuß Gehen in Aachen wurde in der Verkehrsentwicklungsplanung in einem intensiven Beteiligungsprozess für das Jahr 2050 formuliert und 2014 verabschiedet. In dem Leitbild wird formuliert:

- *„Besorgungen des täglichen Bedarfs können **komfortabel und sicher zu Fuß** erledigt werden.*
- *Es gibt ein **lückenloses Fußwegenetz** in dem man sich gut orientieren kann.*
- *Die Aachener*innen beginnen ihre Spaziergänge zu Hause. Alle **Grünbereiche** sind untereinander und **mit der Innenstadt verbunden**.*
- *Alle Menschen können sich **selbstständig im öffentlichen Raum bewegen**.*
- *Das alltägliche zu Fuß gehen dient der Gesundheitsvorsorge und leistet einen **Beitrag zur Fitness**.*“

Damit diese Vision Realität werden kann, wird eine gute Qualität für den Fußverkehr, z.B. mit **angemessenen Gehwegbreiten**, bei allen Straßenumbauvorhaben beachtet. Ergänzend stellt die Herstellung von **Barrierefreiheit** an Straßenquerungen und im Verlauf sämtlicher Gehwege eine zentrale Aufgabe der Stadtverwaltung dar. **Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen** sind in der Innenstadt seit langem Standard.

Herausforderungen bestehen in der gemeinsamen Nutzung von Gehwegen durch z.B. Ladenauslagen und Außengastronomie und durch die (teils temporäre) Mitnutzung von Gehwegen durch Fahrzeuge, Mülltonnen und anderen Nutzungen. Aachen begegnet diesen Herausforderungen mit einem gemeinsamen Verständnis von Fairness und Kooperation sowie mit klaren Regeln für ein rücksichtsvolles und entspanntes Miteinander.

Hauptzugänge in die Innenstadt für den Fußverkehr: Premiumfußwege

Strategisch herauszuheben ist das 2014 im Rahmen des Innenstadtkonzeptes beschlossene **Premiumfußwegkonzept**. Dieses stellt dar, auf welchen Wegen **die Innenstadt, die angrenzenden Stadtviertel und größere Grünbereiche verbunden** werden bzw. zukünftig schwerpunktmäßig zu Fuß noch attraktiver erreichbar sein werden. Mit der Umsetzung in den jeweiligen Straßen sind qualitätvolle Gehwegbreiten, Begrünung und Sitzmöglichkeiten verbunden. Das **Beschilderungssystem** ist an vielen Stellen bereits umgesetzt. Ziel ist, zu Fuß Gehende innerhalb von 20 Minuten aus der Innenstadt zu einem der umliegenden Grünräume auf komfortablen, ansprechenden und barrierefreien Wegen zu leiten. Wer weiter möchte, findet Anschluss an das Wanderwegenetz.

Auf Fußwegen mit einer Mindestbreite von 2,50 m ist nebeneinander Gehen bequem möglich. An noch mehr **Querungsstellen** können zu Fuß Gehende sicher die Fahrbahn überqueren, weil sich Fuß- und Kfz-Verkehr gegenseitig sehen. **Abgesenkte Borde** und taktile Elemente erleichtern das Gehen längs und quer. In regelmäßigen Abständen wird eine **Sitzbank** angeboten.

Das Netz der Premiumfußwege ist in Abbildung 2 dargestellt. Die mit und in diesem Netz dargestellten Belange des Fußverkehrs fließen in alle Straßenneuplanungen ein. Diese Wege liefern hochwertige Zugänge für den Fußverkehr in die Aachener Innenstadt.

Konkrete aktuelle Maßnahmen:

- Die **Mariahilfstraße**, über die der Stadtpark erreicht wird, war 2020 die erste nach diesem Prinzip umgebaute Straße. Durch Ausbau der Straße als Mischverkehrsfläche und Sackgasse wurde eine sehr hohe Aufenthaltsqualität geschaffen.
- Ein Teilabschnitt der **Lothringer Straße** zum Frankenberg Park ist seit 2021 (in Teilen auch als Fahrradstraße) fertiggestellt. Die Fortführung ins Frankenberg Viertel steht ebenso an wie die Fortführung über die Harscampstraße in die Innenstadt.
- Die **Jakobstraße** ist im Bau; für **Krakau- und Lochnerstraße** liegen Vorschläge zur Umgestaltung vor.

Auf 33 zuführenden Straßen kann man vom Alleenring zu Fuß Richtung Innenstadt gehen. 12 dieser Straßen werden als lineare **Eingangstore in die** Innenstadt gestaltet. Diese sind im Uhrzeigersinn – beginnend am Stadtpark – in der folgenden Tabelle benannt:

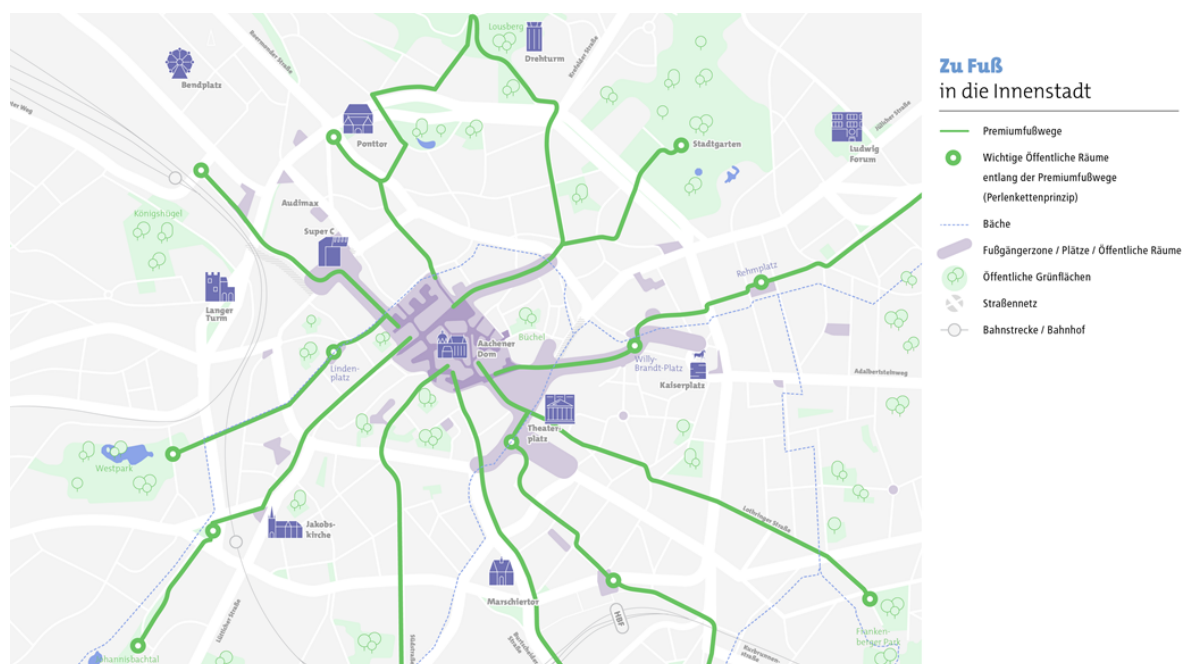
Eingangstor	Premiumfußwege	Umsetzungsstand
Mariahilfstraße	1 Stadtpark (Eurogress)	Umgebaut (2021)
Promenadenstraße	2 Wurmtal (Europaplatz)	In Planung
Lothringerstraße	3 Frankenberger Park	Umgebaut (2022)
Leydelstraße	4 Burtscheider Kurgarten (üb. Hbf)	Noch offen
Franzstraße	5 Ferberpark (üb. Marschierter)	Noch offen
Krakaustraße	6 Hangeweiher	In Planung
Vaalser Straße	7 Johannisbachtal (ü. Jakobstraße)	Im Bau
Lochnerstraße	8 Westpark	In Planung
Schinkelstraße	9a Grüner Campus West (ü. Westbf)	Noch offen
Pontstraße	9b Ponttor	Noch offen
Veltmannplatz	10 Lousberg (ü. Pontstraße)	Noch offen
Sandkaulstraße	10 Lousberg (ü. Großkölustraße)	Noch offen

Tabelle 1: Hauptzugänge für den Fußverkehr in die Innenstadt

Es ist erkennbar, dass eine vollständige Umsetzung des Konzeptes Premiumfußwege noch ungefähr ein Jahrzehnt benötigt; die Priorisierung und Festlegung der Zeitpläne einiger Straßenabschnitte steht noch aus. Aber das Zukunftsbild ist klar:

- **Neue Potentiale** für die innenstädtischen Quartiere werden gewonnen.
- Die **Aufenthaltsqualität** steigt.
- Ein **Netz an Flaniererräumen** entsteht.
- Die **einzigartigen öffentlichen Plätze** und die Wegeverbindungen zur Innenstadt werden aufgewertet.
- Die Verknüpfung mit dem Alleenring und den angrenzenden Stadtteilen wird deutlich verbessert.

Abbildung 2: Verläufe der Premiumfußwege in der Aachener Innenstadt



3.2 Sicheren Radverkehr ermöglichen

Bei den täglichen Wegen lag das Fahrrad in Aachen bei der Mobilitätserhebung 2017 bei einem **Anteil von 11 % (Aachen Mitte: 14 %, andere Stadtteile 7 %)**. Viele Menschen geben neben der bewegten Topographie v.a. die **als unsicher empfundene Verkehrssituation** für ihre Zurückhaltung im Hinblick auf das Radfahren an. Sie fahren gerne ins Grüne, aber nicht so gerne mit dem Rad in die Stadt. Elektrisch unterstützte Fahrräder bereiten mehr und mehr Menschen **Freude am Fahrradfahren**. Das Potenzial ist vorhanden, viel mehr Wege als heute mit dem Fahrrad statt dem Pkw zurück zu legen – insbesondere in die Innenstadt. Die Vision Mobilität 2050 formuliert dazu folgendes Zielbild:

*„Aachen hat ein **flächendeckendes, lückenloses, leicht verständliches Radverkehrsnetz**, das sich in einem guten Zustand befindet. Es existieren komfortable und sichere Radwege zu allen Umlandgemeinden. In jedem Gebäude, das nach 2015 errichtet wurde, befindet sich für jede*n Bewohner*in mindestens ein **komfortabler Fahrradabstellplatz**.*

*Das Fahrrad ist seit Jahrzehnten als **ideales Stadtverkehrsmittel** etabliert und ist **fester Bestandteil einer urbanen Mobilitätskultur**. Eine enge Vernetzung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr hat zu einer Stärkung beider Systeme geführt. In Aachen gibt es ein flächendeckendes Netz von Leihfahrrädern.*

*Es wird angestrebt, dass kein*e Fahrradfahrer*in unverschuldet durch eine*n andere*n Verkehrsteilnehmer*in verletzt oder getötet wird. Die starke Zunahme des Radverkehrs hat die **Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrer*innen gestärkt** und damit die Verkehrssicherheit erhöht, mit der Folge, dass sich **auch ungeübtere Radfahrer*innen im Straßenraum beachtet und sicher fühlen**.“*

In der konkretisierenden **Strategie Radverkehr**, die der Mobilitätsausschuss im Juni 2022 **einstimmig beschlossen** hat (s.

https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Strategie2030/Strat_Rad/2200602_Strategie-RV_Version-MoA_FB.pdf), werden die wesentlichen Maßnahmen beschrieben.

Hauptzugänge in die Innenstadt für den Radverkehr

Neben der Herstellung von sicheren Radverkehrsanlagen auf den Hauptverkehrsstraßen ist die Entwicklung eines **Radhauptnetzes auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr** prioritär. Im September 2019 beauftragte der Mobilitätsausschuss die Verwaltung, Ausbaupläne für **10 Radvorrangrouten** vorzulegen, die **alle äußeren Stadtteile mit der Innenstadt auf sicheren Wegen verbinden**.

Um ein harmonisches Miteinander von Fuß- und Radverkehr in der historischen und sensiblen **Altstadt sicher zu stellen**, ist vorgesehen, den „Rad-Durchgangsverkehr“ auf dem Grabenring zu bündeln. Der Grabenring soll hierzu zu einem **Radverteilterring** umgebaut werden, der den erfahrenen und den ungeübten Radfahrenden ein entspanntes Radfahren um die Innenstadt ermöglicht (vgl. hierzu Vorlage FB61/1263WP17

<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=20401>).

Um die Einrichtung eines Radvorrangnetzes und die Neuordnung des Radverkehrs in der Innenstadt frühzeitig mit den Bürger*innen zu diskutieren, fanden 2019 über mehrere Wochen in der "planbar" am Theaterplatz unterschiedliche Beteiligungsformate statt. Zugleich stieß die Fachverwaltung umfassende Verkehrsuntersuchungen an. In einem integrierten Ansatz wurden dabei alle Verkehrsarten betrachtet. Verbunden mit dem Ziel der Ertüchtigung des Grabenrings zum Radverteilerling standen die Steigerung der Attraktivität für Aufenthalt und Nutzung durch den Fußverkehr, der Ausbau und die übergeordnete strategische Bedeutung des Grabenrings für den ÖPNV sowie die Gewährleistung der Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele (insbesondere der Parkhäuser) durch den Kfz-Verkehr im Fokus. Es galt, den Kfz-Verkehr auf dem Grabenring deutlich zu reduzieren und insbesondere den Kfz-Durchgangsverkehr durch Netzunterbrechungen konsequent vom Grabenring auf den Alleenring zu verlagern. Im Rahmen der Untersuchungen identifizierte die Fachverwaltung demnach neben der bereits existierenden Netzunterbrechung am Elisenbrunnen weitere Stellen auf dem Grabenring, die sich für eine Netzunterbrechung des Kfz-Verkehrs eignen. Ebenso simulierte sie die damit einhergehenden verkehrsverlagernden Effekte anhand der Daten des Aachener Verkehrsmodells.

Im Frühjahr 2021 brachte die Fachverwaltung das Ergebnis dieser Untersuchungen, die Vorschläge für eine **Umgestaltung des Grabenringes** und die Auswertung des Bürger*innendialogs erneut in die politischen Gremien zur Beratung ein. Der Mobilitätsausschuss beschloss das vorgelegte Konzept einstimmig und beauftragte die Verwaltung auf dieser Grundlage mit der weiteren Ausarbeitung (vgl. Vorlage FB61/0094/WP18 <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23079>). Hierfür wird derzeit ein Planungsauftrag vergeben. Eine neue Aufteilung der Straßenquerschnitte auf dem Grabenring, der eine sichere und faire Lösung für alle Verkehrsmittel darstellt und die Anforderungen an einen Radverteilerling erfüllen kann, **benötigt Klarheit** darüber, **wieviele Kfz-Verkehr** in den einzelnen Abschnitten durch eine geänderte Lenkung des Kfz-Verkehrs **eingepplant werden soll**. Im „Reallabor Templergraben“ wurde exemplarisch eine der vorgeschlagenen Netzunterbrechungen und die damit verbundene **geänderte Verkehrsführung für den nordwestlichen Teilabschnitt des Grabenrings erprobt**. Modellbetrachtungen, Beobachtungen, Befragungen und Messungen belegen in der Auswertung des Reallabors die Machbarkeit und Verträglichkeit dieser Verkehrsführung. Der Abschlussbericht über das Reallabor Templergraben wird mit der Vorlage FB61/0683/WP18 in die politischen Gremien eingebracht und liegt diesen ebenfalls im August 2023 zur Beratung vor. Zur gesamthaften Betrachtung des Radverkehrs hat die Fachverwaltung 2022 ein Radhauptnetz entwickelt. Das **Radhauptnetz** legt fest, wo die Radrouten verlaufen sollen und in welche Hierarchiestufe die jeweilige Route fällt. Im Innenstadtbereich existiert durch die Vielzahl an wichtigen Quellen und Zielen ein **dichtes Netz**. Dieses orientiert sich an der Grundstruktur des Aachener Straßen- und Wegenetzes und sieht Haupttrouten auf dem Alleen- und Grabenring vor. Auch **die innerhalb des Grabenrings liegenden Ziele sollen mit dem Rad gut erreichbar bleiben**, wobei in der Regel **dem Fußverkehr Priorität eingeräumt** werden soll. Nach Beratung in allen Bezirksvertretungen steht ein Beschluss durch den Mobilitätsausschuss im Sommer 2023 an (vgl. Vorlage FB61/0701/WP18 <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27171>). Der Radverkehr in die Innenstadt wurde zuletzt 2022 an allen 25 Zugängen erfasst (Ein-Tages-Zählung durch Studierende der FH Aachen). Als Tagesmenge wurden dabei 39.000 Radfahrende (ein- oder ausfahrend) ermittelt (2019: 41.000). Die folgenden neun Zugänge waren die meistgenutzten mit mehr als 2.000 Radfahrenden (in beiden Richtungen):

Zugang Innenstadt	Tageswert 2022 (2019)
Wüllnerstraße	4.643 (3.377) **
Jülicher Straße	3.481
Lothringerstraße	3.325
Lochnerstraße	3.017
Geschwister-Scholl-Straße	- (2.933) **
Lütticher Straße	2.723
Zollernstraße	2.627
Kurbrunnenstraße	2.225
Adalbertsteinweg	2.225

Tabelle 2: Tageskennwerte für den Radverkehr in die Innenstadt

** Wegen des Abrisses der Brücke Turmstraße war im Mai 2022 die Geschwister-Scholl-Straße gesperrt. Daher sind für Wüllnerstraße und Geschwister-Scholl-Straße die Zahlen für 2019 ergänzend aufgeführt).

Konkrete aktuelle Maßnahmen

Übergeordnete Radverbindungen sollen Radfahrende sicher und komfortabel und möglichst unabhängig vom Kfz-Verkehr in die Innenstadt hineinführen. Die Zugänge zum Radverteillerring führen über folgende **11 lineare Eingangstore**, die z.T. weitere Straßen umfassen (Symbol (*)). Die Eingangstore sind im Uhrzeigersinn aufgeführt, startend im Süden.

Eingangstor	Rad-Vorrang-Routen aus	Umsetzungsstand
Krakastraße (*)	Preuswald (über Südviertel)	In Planung
Jakobstraße	Ronheide + Preuswald (über Lütticher Straße)	Im Bau
Lochnerstraße	Vaalsequartier (Vaals)	In Planung
Schinkelstraße	Campus Melaten	Noch offen
Wüllnerstraße	Laurensberg + Richterich	Noch offen
Sandkaulstraße	Berensberg (Kohlscheid)	Noch offen
Peterstraße	Anbindung Jülicher Straße	Noch offen
Promenadenstraße (*)	Haaren + Verlautenheide	In Planung
Lothringerstraße (*)	Brand + Eilendorf (Stolberg)	abgeschlossen (2022)
Leydelstraße (*)	Kornelimünster + Walheim	Noch offen
Franzstraße	Burtscheid + Steinebrück	Noch offen

Tabelle 3: Hauptzugänge für den Radverkehr in die Innenstadt

Die Route aus Haaren und Verlautenheide führt auch über die Blondelstraße. Die Route aus Eilendorf und Brand führt weiter über Harscampstraße, Schildstraße und Wirichsbongardstraße zum Grabenring. Die Route aus Kornelimünster und Walheim wird weiter über Wallstraße, Schützenstraße und Wirichsbongardstraße ins Zentrum geführt.

Daneben existieren weitere sichere Radzugänge in die Innenstadt aus den umliegenden Stadtvierteln.

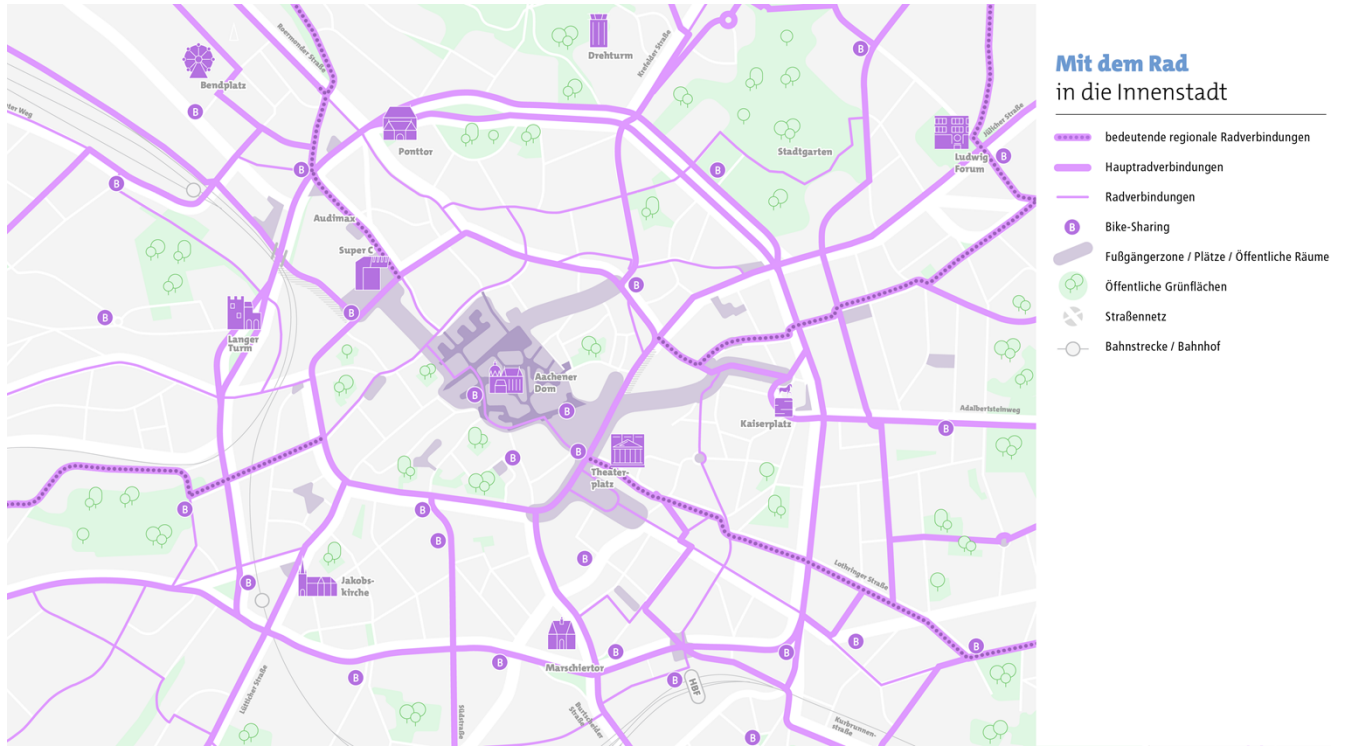
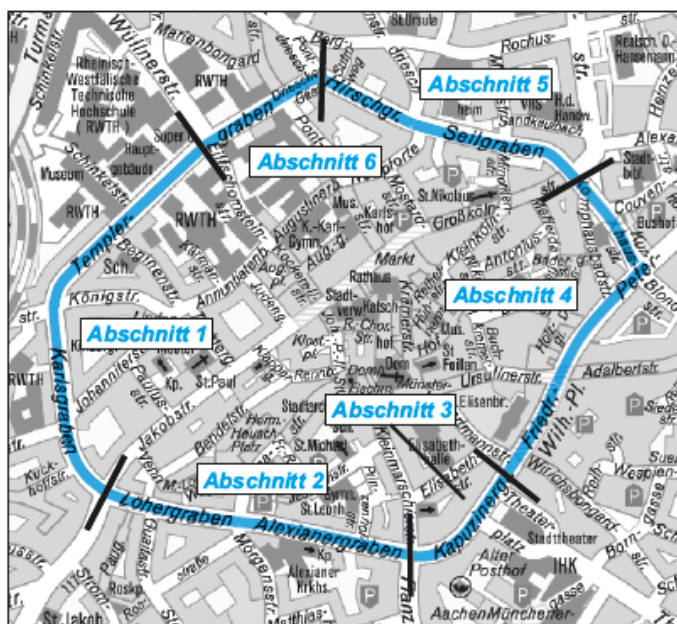


Abbildung 3: Radhauptnetzausschnitt Innenstadt

Auf den Hauptzugängen für den Radverkehr sowie auf dem Verteilerring wird eine **hohe Qualität der Radinfrastruktur** geschaffen. Dies betrifft neben der Ertüchtigung der Führung des Radverkehrs auf der Strecke und an Knotenpunkten auch das Fahrradparken und den Fahrradverleih. Gerade im innerstädtischen Raum müssen sich regelmäßig viele Nutzungen ein- und denselben Stadtraum gemeinsam teilen. Aufgrund von Rahmenbedingungen, wie z.B. begrenzten Flächenverfügbarkeiten oder den Anforderungen der anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes, der Grünplanung, der Stadtgestaltung oder der angrenzenden Erdgeschoßnutzungen sind auch auf den Hauptzugängen und dem Verteilerring eine alleinige Bevorrechtigung des Radverkehrs häufig nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Aachen begegnet diesen Herausforderungen auch hier mit einem gemeinsamen Verständnis von Fairness und Kooperation sowie mit klaren Regeln für ein rücksichtsvolles und entspanntes Miteinander.

Verteiler in der Innenstadt: Grabenring



Die Umgestaltung des Grabenringes zu einem attraktiven Radverteilerring, der den erfahrenen und den ungeübten Radfahrenden ein entspanntes Radfahren um die Innenstadt ermöglicht, kann aufgrund der unterschiedlichen Bedingungen (Flächenverfügbarkeit, Kfz-Mengen, Bedeutung Busverkehr) nicht einheitlich erfolgen. Entsprechend der Charakteristik wurde der Grabenring daher in sechs Abschnitte untergliedert. Ergänzend zu Vorschlägen der Verwaltung werden in den nächsten Monaten von einem externen Planungsbüro Vorschläge erarbeitet und zum Beschluss vorgelegt.

Abbildung 4: Abschnitte für eine Umgestaltung des Grabenringes zum Radverteilerring

In der o.a. Voruntersuchung der Verwaltung von 2021 haben sich folgende Optionen ergeben:

Abschnitt 1 – Templer-/Karlsgraben: Bei einer Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen durch eine geänderte Lenkung des Kfz-Verkehrs ist die **Einrichtung von Fahrradstraßen** ohne umfangreiche Umbaumaßnahmen umsetzbar.

Abschnitt 2 – Löher-/Alexianergraben: Durch die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit (Bäume, Bus) und das Gefälle ist dieser Abschnitt sehr herausfordernd. Baulich getrennte Radverkehrsanlagen sind ohne massive Eingriffe in den Baumbestand kaum möglich. Auch eine Fahrradstraße erscheint – selbst bei einer geänderten Lenkung des Kfz-Verkehrs im Beidrichtungsverkehr - nicht geeignet. Am ehesten erscheint ein **Mischverkehr mit Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus** für den Kfz-Verkehr umsetzbar.

Abschnitt 3 – Kapuzinergraben: Der Abschnitt wird sehr verkehrsarm durch Umsetzung der Verkehrsführung und dem Umbau des Theaterplatzes zu einer gegliederten Platzfläche. Aufgrund der stark frequentierten Bushauptachse (und ggf. der Regiotram) besteht ein Bedarf nach **baulich getrennter Führung des Radverkehrs oder Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus**.

Abschnitt 4 – Friedrich-Wilhelm-Platz, Peterstraße, Kurhausstraße: Durch den Abriss des Parkhaus Büchel in Verbindung mit einer veränderten Lenkung des Kfz-Verkehrs am Bushof würde der gesamte Bereich eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr erhalten. Es ist ein **städtebaulich besonders sensibler Bereich** in dem die Stadtgestaltung und Aufenthaltsqualität verbessert werden sollten. Die Flächenverfügbarkeit für separate Radverkehrsflächen ist eingeschränkt. Eine **verträgliche Gestaltung der Mischung von Bus-, Rad- und Fußverkehr** ist hier eine umsetzbare Option. Die Regiotram würde auch hier mit zu betrachten sein.

Abschnitt 5 – Hirsch-/Seilgraben: Auch nach Umsetzung einer neuen Lenkung des Kfz-Verkehrs bestünde durch weiterhin hohe Kfz- und Bus-Mengen der Bedarf nach **baulicher Trennung für den Radverkehr**. Es erscheint möglich, die erforderlichen Flächen aus Fahr-bahn (Seilgraben) und Parkstreifen (Hirschgraben) zu gewinnen.

Abschnitt 6a – Driescher Gässchen/östlicher Templergraben Richtung Wüllnerstraße: Bei Beibehaltung der bisherigen Kfz-Lenkung am Templergraben ist eine **Fahrradstraße möglich**.

Abschnitt 6b – Driescher Gässchen/östlicher Templergraben Richtung Hirschgraben: Hier verbliebe trotz Umsetzung einer geänderten Kfz-Lenkung ein Bedarf nach **Trennung des Radverkehrs** aufgrund verbleibender Kfz- und Busverkehrsstärken.

Eine neue Aufteilung der Straßenquerschnitte auf dem Grabenring, der eine sichere und faire Lösung für alle Verkehrsmittel darstellt und die Anforderungen an einen Radverteiler erfüllen kann, **benötigt Klarheit darüber, wieviel Kfz-Verkehr** in den einzelnen Abschnitten durch eine geänderte Lenkung des Kfz-Verkehrs **eingepplant werden soll**.

3.3 Öffentlichen Verkehr verbessern

Für die Erreichbarkeit und die Attraktivität der Aachener Innenstadt sowie für einen klimafreundlichen Verkehr ist ein **zuverlässiger, leistungsfähiger und einladender öffentlicher Nahverkehr unabdingbar**.

Neben der Taktung ist es für viele Fahrgäste wichtig, möglichst umsteigefrei an ihr Ziel zu kommen. Erforderliche Wechsel der Buslinien sind ein ungeliebter Störfaktor; nicht nur wegen eines möglichen Verpassens des Anschlusses, sondern auch wegen der Distanzen beim Umsteigen. Die Innenstadt ist in den vergangenen Jahrzehnten durch den Ausbau **vieler Linien bzw. Fahrten zum zentralen Verknüpfungspunkt Bushof sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen**. Auch der Elisenbrunnen hat für viele Fahrgäste eine hohe Bedeutung als Zu- und Ausstiegspunkt.

Gelegentlich wird als Defizit der Erreichbarkeit der Innenstadt artikuliert, dass die Bahnhöfe zu weit vom Stadtkern entfernt liegen, bzw. die Orientierung am Hauptbahnhof in Hinblick auf die Linienführung in die Innenstadt verbesserungswürdig ist. Zum Zeitpunkt des Baus der Eisenbahn entschied man sich in vielen Städten dafür, diese unmittelbar an den Rand der bestehenden Stadtkörper heranzuführen und die Städte nicht zu durchtrennen. In Aachen liegen die Bahnhöfe dennoch vergleichsweise nah am Zentrum:

- Vom Marktplatz bis zur zentralen Haltestelle Elisenbrunnen sind es 400 m bzw. 5 Minuten Fußweg. Von dort zum **Hauptbahnhof** sind es über den Premiumfußweg 4 weitere 800 m bzw. 11 Minuten zu Fuß oder drei Haltestellen mit dem Bus.
- Der **Westbahnhof** ist vom Markt 1,1 km Fußweg entfernt und in 15 Minuten über den Premiumfußweg 9a erreichbar.
- Der Marktplatz ist zudem vom **Haltepunkt Schanz** in 900 m bzw. 12 Minuten über den Premiumfußweg 7 leicht erreichbar. Auch diese beiden Haltepunkte sind mit einer Kombination Fuß/Bus vom Markt erreichbar.

Die Erschließung der Innenstadt mit dem Busverkehr ist derzeit reduziert, da die Innenstadtbuslinie 4 bis zur Fertigstellung der Jakobstraße nicht an den Rand des Marktplatzes zur Haltestelle Judengasse fahren kann.

Auch für den öffentlichen Verkehr in Aachen wurde in der Vision für das Jahr 2050 ein Zielbild formuliert und einstimmig verabschiedet:

*„Die Bahninfrastruktur in der Region ist gut ausgebaut. Alle **Bahnhöfe sind attraktive Eingangstore** und multimodale Verknüpfungspunkte, innovative **Park-and-Ride-Systeme** fördern den Umstieg auf den ÖPNV bei der Einfahrt in die Stadt. Fernverkehrsverbindungen durch Bahn und Bus wurden erfolgreich ausgeweitet. Aachen ist mit Zügen, Fern- und Reisebussen, Pkw und einer Anbindung an mehrere Flughäfen gut erreichbar. Auswärtige Gäste können die innerstädtischen Ziele gut erreichen. Der kontinuierliche **Ausbau des regionalen Schienennetzes** hat zu deutlichen Fahrgastzuwächsen geführt. In nicht mit der Schiene erschlossenen Bereichen im Umland gibt es Schnellbusse aber auch Mobilitätsstationen, an denen Verkehrsmittel und Fahrten gebündelt werden.*

*Wohnorte, Arbeitsstandorte, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einem **attraktiven Takt und einer geringen Reisezeit** untereinander gut erschlossen. Das leistungsfähige Busliniennetz hat eine klare Struktur. Alle Haltestellen in Aachen sind barrierefrei ausgebaut. Viele Haltestellen sind zu **Mobilitätsstationen** geworden, wo mehrere Verkehrsmittel verknüpft werden.*

*Die Busse in Aachen sind **einfach, sicher und komfortabel** nutzbar und fahren **emissionsfrei**. Busse und Bahnen sind **pünktlich und zuverlässig**. Jeder interessierte Nutzer wird bei Fahrplanabweichungen im ÖPNV unmittelbar über Ursachen, Folgen und Alternativen **informiert**. Dank einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie empfinden die Aachener den ÖPNV als sehr **verlässlich**.“*

- Die ASEAG hat 2019 eine Vision 2027 mit Blick auf die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in Aachen mit vielen guten Vorschlägen für einen attraktiveren ÖPNV vorgelegt.
- In der gleichen Zielrichtung hat der Rat der Stadt Aachen mit dem Klimaschutzkonzept 2020 neben dem Ziel der Regiotram u.a. den **Ausbau des Fahrtenangebotes im Busverkehr um rd. 30 %** und den Bau **attraktiver Verknüpfungspunkte am Stadtrand** beschlossen. Der Beschluss zum Ausbau des ÖPNV wird sukzessive in die Umsetzung gebracht.
- Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat am 23.06.2022 umfangreiche ÖPNV-Maßnahmen für Aachen zum Fahrplanwechsel 2023 beschlossen (vgl. hierzu Vorlage FB61/0433/WP18 <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=25400>). Aufgrund des Abrisses der Haarbachtalbrücke und der damit verbundenen Teilspernung der A544 seit Juli 2023 bzw. deren Vollsperrung spätestens ab Januar 2024, die jeweils zu Beeinträchtigungen im Busverkehr führen

werden, und der dünnen Personaldecke beim Fahrpersonal mussten die Verbesserungen zunächst noch zurückgestellt werden, um das bereits bestehende ÖPNV-Angebot aufrechterhalten zu können. Sie sollen nun schrittweise umgesetzt werden.

Die Stadt Aachen, der Aachener Verkehrsverbund (AVV) und die ASEAG arbeiten gemeinsam an einer Ausweitung und Vernetzung des öffentlichen Mobilitätsangebotes. Dabei geht es um flexible Lösungen, wie z.B. den „NetLiner“, der Fahrtenwünsche in Kleinbussen auf Abruf ohne feste Routen bündelt, die Entwicklung von **App Lösungen**, um öffentlichen Verkehr, Leihroller, Leihräder, Carsharing-Autos und Taxen über eine gemeinsame Plattform buchen und bezahlen zu können. Der ÖPNV wird damit zum Rückgrat eines **zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes**.

Um den Busverkehr möglichst leise, emissionsfrei und stadtverträglich abwickeln zu können, wird die derzeit 240 Fahrzeuge umfassende ASEAG-Busflotte schnellstmöglich und vollständig auf **batteriebetriebene Busse und Wasserstoffbusse** umgestellt. Die ASEAG hat dem Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen dazu 2021 ihre Flottenstrategie vorgestellt (vgl. hierzu Vorlage FB61/0234/WP18 <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23979>).

Aktuell ist die Überarbeitung der Gesamtkonzeption des Aachener Liniennetzes gestartet, in dem insbesondere der Busverkehr in der Innenstadt betrachtet wird. Die Bearbeitung findet parallel zum Konzept Innenstadtmobilität statt und kann so optimal verknüpft werden. Erst Ergebnisse sind im 2. Quartal 2024 zu erwarten.

Hauptzugänge in die Innenstadt für den öffentlichen Verkehr

Die Busse müssen auf **starken Achsen** einen möglichst störungsfreien Zugang Richtung Innenstadt erhalten und flüssig durch die Innenstadt geleitet werden. Über folgende Straßen bzw. Eingangstore erreicht der Busverkehr die Innenstadt.

Eingangstor	Zubringerstraße(n)	Führung auf der Achse Ri. Innenstadt
Peterstraße	Jülicher Straße	Busspur
Stiftstraße	Adalbertsteinweg	Busspur (teilweise)
Theaterstraße	Zollernstraße + Kurbrunnenstraße	Mischverkehr
Karmeliterstraße	Mozartstraße	Mischverkehr
Jakobstraße	Lütticher Straße	Mischverkehr
Vaalseer Straße	Vaalseer Straße	Busspur
Königsstraße	Maastrichter Straße	Mischverkehr
Malteserstraße	Roermonder Straße	Mischverkehr

Tabelle 4: Zubringerstraßen und Hauptzugänge für den ÖPNV in die Innenstadt

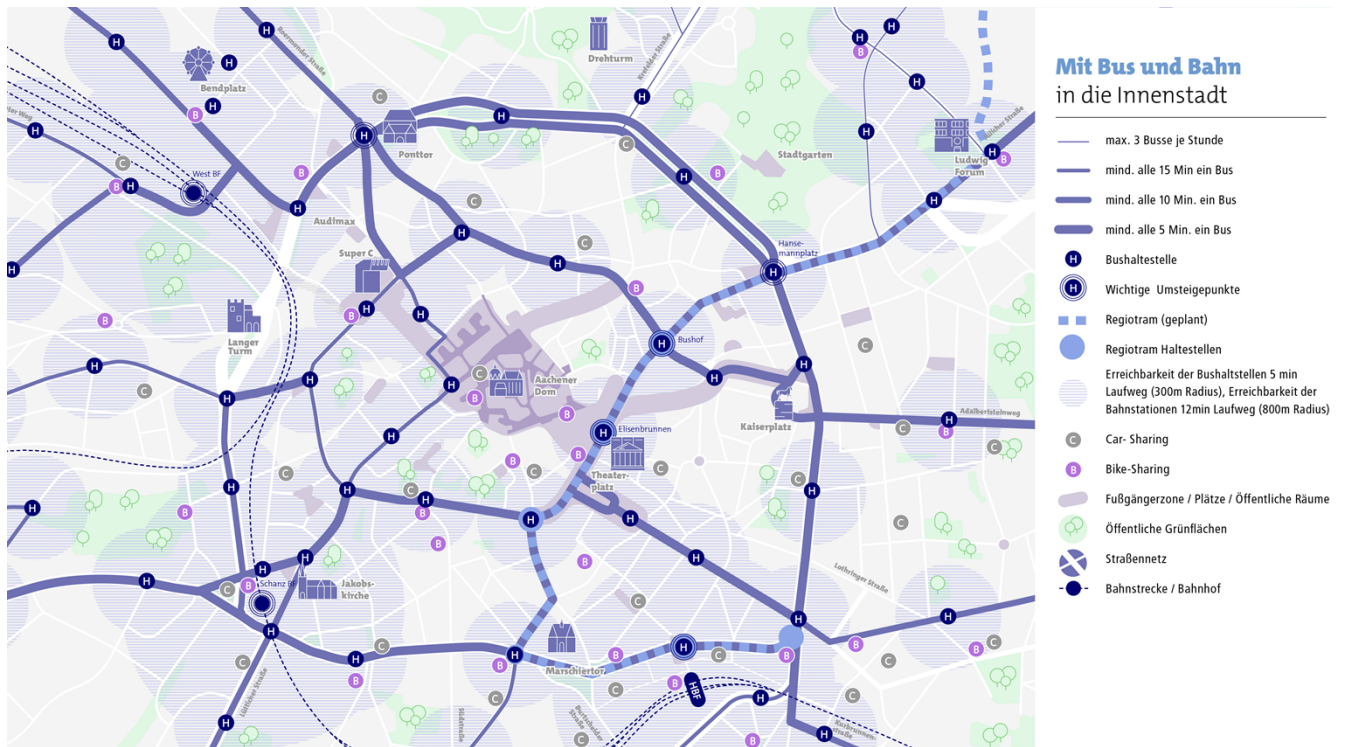


Abbildung 5: Busangebot in der Aachener Innenstadt

Für die meisten Fahrgäste stellen der **Eisenbrunnen und der Bushof** den Hauptzugang in die Innenstadt mit dem Bus dar. Während die Situation am Eisenbrunnen städtebaulich attraktiv ist, ist der Bushof ein Ort mit vielen Schwächen und Herausforderungen, der eine Aufwertung benötigt. Die Abwicklung der Busverkehre ist in der Verkehrsfunktion hier prioritär und ebenso verbesserungsbedürftig.

In Abbildung 5 wird neben dem Liniennetz aus der graphischen Darstellung auch die Häufigkeit der Busbedienung ersichtlich. Zu erkennen ist die **unterschiedliche Bedeutung auf dem Grabenring**. Die wichtigste Verbindung Bushof-Eisenbrunnen zum Hauptbahnhof verläuft heute über die Franzstraße, Karmeliterstraße, Boxgraben und Lagerhausstraße.

Ein zentrales Zukunftsprojekt stellt die **Regiotram** dar, die als schienengebundenes ÖPNV-System aus der Aachener Region von Baesweiler über Alsdorf und Würselen in die Aachener Innenstadt bis zum Hauptbahnhof realisiert werden soll. Eine Machbarkeitsstudie kommt zu einer positiven Bewertung, die aus der Verlagerungswirkung für mehr als 50.000 Pendler resultiert. Denn die Regiotram wäre aufgrund der deutlich schnelleren Fahrzeit und des bequemeren Mobilitätsangebotes eine attraktive Alternative für viele Menschen, die aus dem Nordostraum heute mit dem Pkw nach Aachen reisen. Die Regiotram könnte mit weniger Fahrzeugen mehr Personen in der Stadt transportieren und böte eine direkte Schienenverbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof. Die Führung würde im Innenstadtdgebiet über Peterstraße, Friedrich-Wilhelm-Platz, Kapuzinergraben, Franzstraße, Karmeliterstraße, Boxgraben und Lagerhausstraße bis zum Hauptbahnhof verlaufen. Die Regiotram würde der Region **ein neues Tor zur Aachener Innenstadt** öffnen.

Die Schaffung **weiterer Mobilstationen** an den Verknüpfungspunkten, einem dichten Netz von kleineren Stationen in der Innenstadt und im gesamten Stadtgebiet verbessert die Erreichbarkeit der Stadt und attraktiviert den öffentlichen Nahverkehr in allen Teilräumen.

3.4 Autoverkehr stadtverträglich gestalten

Wie eingangs erwähnt, organisieren die Menschen in der Innenstadt ihre Mobilität mit weniger Autos als in anderen Teilen der Stadt: Die Bewohner*innen im Bezirk Aachen Mitte legten 2017 40 % ihrer Wege mit dem Pkw zurück, in den anderen Stadtteilen waren es im Mittel 53 %. Für die betrachtete Innenstadt ist dieser Wert noch mal deutlich niedriger anzunehmen. Je 1.000 Einwohner*innen sind derzeit **285 Pkw in den Bereichen innerhalb des Alleenringes zugelassen**; in den Außenbezirken ist die PKW-Dichte mit s 579 Pkw je 1.000 Einwohner*innen fast doppelt so hoch

Für den Kfz-Verkehr ist in der Innenstadt die gute Erreichbarkeit und Auffindbarkeit der Parkhäuser, die Erschließung der Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte, darunter auch Hotels und Gaststätten wichtig. Die Zugänglichkeit für Pflegedienste hat eine hohe Bedeutung, für die Not- und Rettungsdienste, Ver- und Entsorgung gilt dies ohnehin uneingeschränkt.

Auch für den Autoverkehr formuliert die Mobilitätsvision eine Zielperspektive für das Jahr 2050: *„Der Pkw ist ein notwendiger Bestandteil des Stadtverkehrs geblieben. „Nutzen“ statt „Besitzen“ ist bei Autos weit verbreitet und hat zu einer erheblichen Effizienzsteigerung geführt. Da es viel weniger Autos gibt, sind die Parkplatzprobleme deutlich zurückgegangen und die Straßen konnten schöner gestaltet werden. Zum Nutzen der Anwohner gibt es in allen verdichteten Bereichen eine Parkraumbewirtschaftung.*

Es werden nur wenige leere Plätze in Autos herumgefahren. Dadurch werden Staus vermieden und Geld gespart. Pkws sind emissionsfrei und leise unterwegs. Schwere Unfälle kommen so gut wie nicht mehr vor, seitdem alle Pkw Fahrerassistenzsysteme haben und situationsangepasste Geschwindigkeiten fahren. Der notwendige Pkw-Verkehr kann störungsfrei fließen. Güterverkehr wird stadtverträglich durchgeführt, die Emissionen wurden auf ein verträgliches Maß reduziert.“

Die Zielperspektive zeichnet damit einen effizienten, ressourcenschonenden und sicheren Einsatz von Pkw mit emissionsfreien Antrieben auf, der in der **Innenstadtmobilität für morgen** gut berücksichtigt werden kann.

Insbesondere aus Gründen der Stadtgestaltung sowie zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, aber auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Luftqualität konnten bereits in der Vergangenheit Verkehrsflächen optimiert werden.

- Die Einrichtung der **ersten Fußgängerzone 1969 war ein wichtiger Einstieg**. Die Herausnahme des **Parkens von Marktplatz und Katschhof** als konsequente Fortsetzung ebenfalls. Maßnahmen, die heute eine hohe Zustimmung haben.
- In den 70er Jahren war Aachen eine der ersten Städte mit einem **Parkleitsystem, das über die Anzeige von grünen bzw. roten Leuchtfeldern den Belegungszustand der Parkhäuser anzeigte**. In der Weiterentwicklung des Parkleitsystems wurden die Parkhäuser der Innenstadt zu fünf Parkhauszonen zusammengefasst, um den Pkw-Verkehr auf direktem Weg zu den freien Plätzen in den Parkhäusern zu führen. Seit den 1990er Jahren zeigen dynamische Wegweiser die Anzahl der freien Plätze an.

- In den 1980er und 1990er Jahren wurde fast flächendeckend **Tempo 30 in den Wohnstraßen** eingeführt und ist heute ebenso selbstverständlich; manche Straßen wurden sogar zu **verkehrsberuhigten Bereichen** umgebaut.
- Seit 1990 existiert mit dem Carsharing-Anbieter cambio (früher „stadtauto“) ein Unternehmen, das geteilte Automobilität organisiert. (s. Abschnitt „Mobilitätsangebote vernetzen“)
- Mit der Verbindung der Fußgängerzonen Altstadt und Adalbertstraße und zur Förderung des ÖPNV durch **Unterbindung des Kfz-Verkehrs** an der zentralen Haltestelle Elisenbrunnen wurde in den 1990er Jahren eine neue Qualität am südlichen Rand der Altstadt geschaffen.
- Der Ausbau der Elektromobilität startete 2010 durch **Ladestationen** am Straßenrand; seit 2021 werden verstärkt auf Parkplätzen und in Parkhäusern Lademöglichkeiten geschaffen. Die Stadtverwaltung ist 2017 durch die Umstellung auf einen eigenen Fuhrpark mit E-Fahrzeugen für Dienstgänge in Verbindung mit der Abschaffung von Vergünstigungen beim Pkw-Parken der Mitarbeitenden einen wichtigen großen Schritt gegangen.
- 2017 wurde das **Hauptverkehrsstraßennetz** neu definiert. Das Netz legt fest, über welche Straßen die zentralen Ziele in Aachen mit dem Pkw verbunden sein sollen. Das Hauptverkehrsstraßennetz endet am Alleenring; die Straßen im Stadtzentrum haben eine Erschließungsfunktion für die Innenstadt.
- 2019 wurde **Tempo 30 auf allen Straßen in der Innenstadt** umgesetzt, die bis dahin noch Tempo 50 aufwiesen, die Busse mit Dieselpartikelfiltern ausgestattet.
- 2020 wurde das **Parkhauses Büchel** geschlossen und abgerissen. Dort entwickelt die Stadt Aachen gemeinsam mit der städtischen Entwicklungsgesellschaft Aachen (SEGA) und der Stadtgesellschaft fortan das **Altstadtquartier Büchel** und in seinem Herzen einen zentralen öffentlichen Grünraum – die Wiese am Büchel.
- Weiterhin stehen insgesamt **17 Parkhäuser** am Rand der Fußgängerzonen und am Alleenring zur Verfügung und stellen dort **6.800 Parkplätze** bereit. Im Jahr 2022 gab es nur drei Tage, an denen in den an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäusern weniger als 1.000 Plätze frei waren.

Parken in der Innenstadt

Wie oben dargestellt ist eine **gute Erreichbarkeit** der Aachener Innenstadt ein wichtiges Ziel der Innenstadtmobilität. Das schließt auch den Kfz-Verkehr ein. Besucher*innen sollen weiterhin die verschiedenen Bereiche der Innenstadt auf möglichst kurzen Wegen mit dem Kfz erreichen und das Fahrzeug **zielgerichtet in Parkhäusern** abstellen können. Von dort sollen sie sich auf nachhaltige Art und Weise innerhalb der Innenstadt bewegen.

Die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum können so vor allem den Bewohner*innen des Innenstadtbereichs, Menschen mit Mobilitätseinschränkung und für Liefer- und Ladevorgänge zur Verfügung gestellt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, Parkplätze temporär, saisonal oder dauerhaft für andere Nutzungsmöglichkeiten (Außengastronomie, nachhaltiger ruhender Verkehr) in Wert zu setzen. Zur Bewertung des innerstädtischen Parkens hat die Fachverwaltung in den vergangenen eineinhalb Jahren ein gesamtstädtisches Parkraumgutachten erstellt und ebenso das Quartiersparken bewertet. Darin werden u.a. konkrete Maßnahmen zum Parkraummanagement herausgearbeitet. Die Ergebnisse des gesamtstädtischen Parkraumgutachtens sowie das

Gesamtkonzept Quartiersparken werden dem Mobilitätsausschuss im August 2023 zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt (vgl. hierzu Vorlage FB61/0714/WP18

https://ratsinfo.aachen.de/bi/_tmp/tmp/45081036/qGtKiCIQ51d2joLwCEyhH9uvkbEEIpEXjiGZQSpe/iBrdANGU/531836.pdf und Vorlage FB61/0715/WP18

https://ratsinfo.aachen.de/bi/_tmp/tmp/45081036/qGtKiCIQ51d2joLwCEyhH9uvkbEEIpEXjiGZQSpe/cWWWgLGU/531242.pdf). Als zentrale Maßnahme steht in der Innenstadt die Anpassung der

Bewohnerparkzonen an, die durch einen neuen Zuschnitt eine bessere Nutzbarkeit der Parkstände für die Bewohner*innen schaffen soll.

Geänderte Erschließung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr

In seiner Sitzung vom 17.02.2022 beauftragte der Mobilitätsausschuss die Verwaltung, einen Planungsprozess zur geänderten Erschließung der Aachener Innenstadt zu starten (vgl. Vorlage FB61/0270/WP18). Die Beschlussfassung erfolgte auf der Grundlage des fraktionsübergreifenden Ratsantrags Nr. 032/18 "Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren", der für das Konzept die nachstehenden Ziele und Aspekte festhielt:

"Ziel ist eine deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit des Straßenraums zur sozialen Interaktion. Das Konzept soll enthalten:

- *Ein autoarmes Zentrum innerhalb des Grabenrings. Die Jakobstraße als kurzfristiges Reallabor wird geprüft.*
- *Eine Regelung der Zufahrtserlaubnis in das autoarme Zentrum für Menschen, die zwingend mit Kraftfahrzeugen in diese Zone einfahren müssen: Anwohner*innen, Besucherinnen von Anwohnerinnen, Inhaberinnen von Stellplätzen innerhalb der Kernzone, mobilitätseingeschränkten Personen, Betriebe mit Stellplätzen innerhalb der Kernzone, Pflegedienste, Handwerkerinnen, Lade- und Lieferverkehr, usw.*
- *Öffentliche Parkhäuser innerhalb des autoarmen Zentrums bleiben auf direktem Weg erreichbar.*
- *Aufteilung des Gebiets zwischen Alleenring und einschließlich Grabenring in mehrere Zonen z.B. nach dem Vorbild der Städte Gent und Leuven.*
- *Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV können sich frei und ohne Umwege innerhalb des Alleenrings und innerhalb des Grabenrings bewegen.*
- *Der Autoverkehr nutzt auf Wegen von Zone zu Zone den Alleen- oder den Außenring.“*
(Ratsantrag Nr. 032/18)

Die Verwaltung wurde darüber hinaus beauftragt, im Rahmen des Prozesses eine begleitende Vortragsreihe mit erfolgreichen Beispielen aufzulegen. Die Beschlussfassung von Februar 2022 schloss dabei an die Beschlüsse von 2021 zur Ertüchtigung des Grabenrings als Radverteilerling an.

Hauptzugänge in die Innenstadt für den Autoverkehr

Die Fachverwaltung hat darauf aufbauend geeignete **Hauptzugänge für eine zielgerichtete Lenkung des Kfz-Verkehrs** vom Alleenring in die Innenstadt definiert. Über Sammelstraßen sind alle Parkhäuser, privaten Stellplätze und Grundstücke der Innenstadt erreichbar. Sie gewähren allesamt eine gute Zugänglichkeit, unterbinden aber nicht-notwendige Durchgangsverkehre. Das Konzept enthält fünf Erschließungsschleifen. Vier der fünf Bereiche entsprechen dabei den bestehenden Parkhausbereichen.

Die Erschließungsbereiche für den Kfz-Verkehr umgeben den zentralen Bereich zwischen Markt und Kaiserplatz, der durch eine starke Fußverkehrsanziehung geprägt ist.

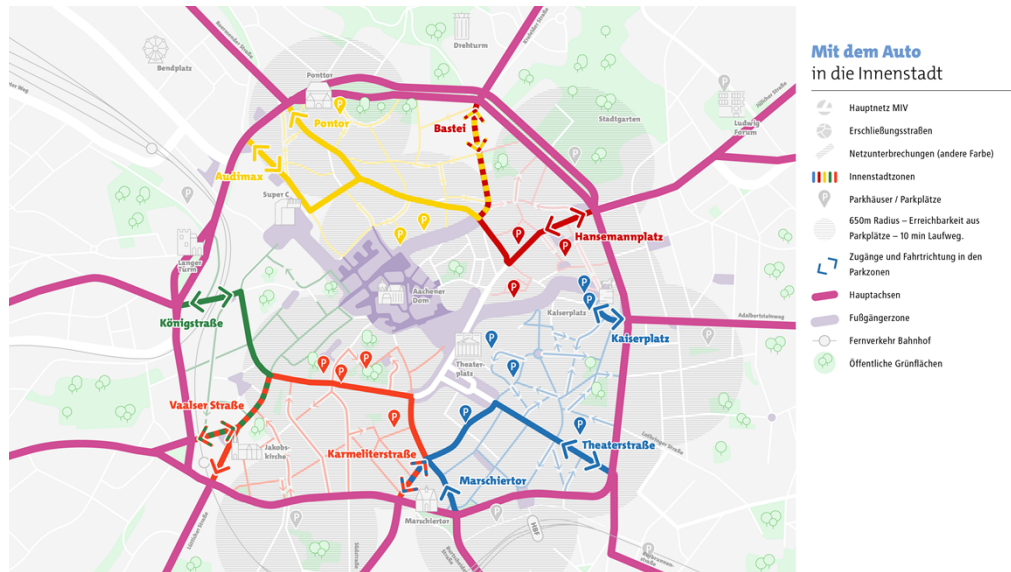


Abbildung 6: Neue Lenkung des Autoverkehrs in der Aachener Innenstadt

Analysen haben gezeigt, dass es zur Vermeidung von Durchgangsverkehr erforderlich ist, die Erschließungsbereiche durch **geeignete Lenkungsmaßnahmen für den Kfz-Verkehr** voneinander zu trennen. Die Bereiche sind für den Autoverkehr ausschließlich **über den Alleinring miteinander verbunden**. Dies wurde auch in anderen Städten, wie z.B. Gent, zu deren Erfahrungen in Mobilitätsforen in Aachen berichtet wurde, mit Erfolg umgesetzt (s. Anlage 1).

Bereich/ „Schleife“	Ziele (Auswahl)	Hauptzugänge	Direkt darauf zuführende Zufahrtsstraße
Rot	Parkhäuser: Adalbertstraße, Couvenstraße, EBV Carree, VHS/Bushof, Peterskirch-Viertel, Gasborn-Viertel	Bastei	Krefelder Str.
		Hansemannplatz	Jülicher Straße
Blau	Parkhäuser Galeria Kaufhof / City, Lothringerstraße, Kapuziner Karee Suermond Viertel, Aureliusviertel	Theaterstraße	Zollernstraße
		Karmeliterstraße	Mozartstraße
Orange	Parkhäuser: Matthiashofstraße, am Dom, Annastraße und Parkplatz Hans-Stercken-Platz Hubertusviertel, Annaviertel	Karmeliterstraße	Mozartstraße
		Vaalser Straße	Vaalser Straße
Grün	Deliusviertel, Lindenplatz	Vaalser Straße	Vaalser Straße
		Königstraße	
Gelb	Parkhäuser Rathaus, Großkölstraße und Parkplatz Pontstraße Pont-Viertel, Veltman-Viertel, Kernbereich RWTH	Wüllnerstraße	Roermonder Str.
		Sandkaulstraße	Krefelder Straße

Tabelle 5 Bereiche, Ziele und Hauptzugänge für den Autoverkehr in der Innenstadt

3.5 Förderung der Rücksichtnahme

Mangelhafte gegenseitige Rücksichtnahme und ein schlechtes Verkehrsklima werden häufig und verkehrsmittelübergreifend bemängelt. Insbesondere, wenn zum Beispiel,

- Verkehrsteilnehmende aggressiv unterwegs sind und abfällige und beleidigende Gesten und Bemerkungen äußern.
- Fahrräder mit unangemessener Geschwindigkeit und zu wenig Abstand auf Gehwegen, auf Mischflächen und in Fußgängerzonen unterwegs sind,
- Kfz auf Geh- und Radwegen halten und parken,
- E-Roller auf Gehwegen fahren oder ruhend den Fußverkehr behindern,
- Kfz inkl. Bussen den Mindestüberholabstand von 1,5 m zum Radverkehr nicht beachten und Radfahrende verunsichern,
- Fahrräder das Rotlicht an Ampeln zum eigenen Vorteil missachten und
- Kfz Durchfahrtsverbote missachten.

Gleichwohl sind es immer Menschen, die durch ihr (Fehl-)Verhalten die Stimmung auf Aachens Verkehrswegen prägen.

In der Vision Mobilität 2050 wurde folgendes Wunschbild formuliert:

„Die Mobilitätskultur in Aachen ist von Rücksichtnahme und Miteinander geprägt. Alle Straßen erfüllen die Ansprüche an eine ihnen angemessene Verkehrs- und Aufenthaltsqualität. Straßen und Plätze sind sicher und barrierefrei gestaltet.

*Die Standards der Straßenraumgestaltung orientieren sich an den historisch gewachsenen Strukturen und unterstützen die gegenseitige Rücksichtnahme aller Nutzer*innen.“*

Oft sind Regeln und Gesetze bekannt, werden aber aus unterschiedlichen Gründen und Motivationen missachtet. Faktoren, die das Verkehrsklima beeinflussen, wie z.B. Rücksichtnahme und Miteinander, können nicht verordnet werden. Sie müssen aus einem gemeinsamen Verständnis der Verkehrsteilnehmer*innen für das Miteinander erwachsen. Daran muss die Stadtgesellschaft intensiv arbeiten.

Mit der **Kampagne „Achtsam unterwegs“** macht die Stadt Aachen auf konkrete Defizite aufmerksam, schafft Bewusstsein, vermittelt Regeln, sensibilisiert für angemessene Verhaltensweisen und appelliert an alle Verkehrsteilnehmer*innen, Rücksicht zu nehmen. Mit erlebbaren Aktionen, wie z.B. dem **„Perspektivwechsel“** wird angeregt, Situationen aus dem Blickwinkel des jeweils anderen Verkehrsteilnehmenden zu erleben, zu beurteilen und Rückschlüsse für das eigene Verhalten zu ziehen. Verstehen schafft Verständnis und bildet die Basis für ein freundliches und respektvolles Miteinander auf Aachens Straßen.

Die Förderung der Rücksichtnahme ist eine Aufgabe für die Gesamtstadt; in der Innenstadt ist der Bedarf daran durch die hohe Verkehrsdichte besonders groß.

3.6 Vernetzung der Mobilitätsangebote

Geteilte Mobilitätsangebote haben ein großes Potenzial zur Reduzierung der Fahrzeugmengen und sind damit sehr hilfreich für die Schaffung guter Nachbarschaften und einer fairen Straßenraumaufteilung. In der Aachener Innenstadt treffen diese Angebote aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für das Abstellen von Fahrzeugen auf besonders großes Interesse.

- Seit 1990 gibt es stationsgebundenes Carsharing durch cambio in Aachen. Aachen war eine der Keimzellen für ein bundesweites Carsharing-Netz. Menschen, die Mitglied bei einer Carsharing-Organisation sind, greifen **nach Bedarf auf ein Spektrum gepflegter kleiner und großer Fahrzeuge zurück. Die Fahrzeuge** können spontan oder mit langem Vorlauf gebucht werden. Für die Nutzung fallen ein **Kilometerpreis und ein Zeittarif** an. Viele Studien zeigen, dass **in der Größenordnung von 1:10 private Pkw ersetzt** werden. Die heute 230 Carsharing-Autos an 66 Stationen ersetzen also rd. 2.300 Pkw; mit **24 Stationen** hat die Innenstadt eine besonders dichte Abdeckung. Damit entlastet stationsgebundenes Carsharing die Parkraumsituation der Innenstadt. Die Stadtverwaltung genehmigt Stationen über Sondernutzung und ist selber Kunde vom Carsharing-Anbieter cambio. Weitere interessierte Betreiber haben Interesse, unter bestimmten Bedingungen auch free-floating-Angebote in Aachen anzubieten.
- 2011 wurden in Aachen die ersten **Pedelec-Verleihstationen** der Deutschen Bahn AG aufgebaut. 2014 wurde velocity Aachen mit der Bereitstellung eines stationsgebundenen Pedelec-Verleihsystems bis 2024 betraut; über 100 Stationen gibt es derzeit in der Stadt Aachen, davon 26 in der Innenstadt. Seit einigen Jahren gibt es auch in den Umlandkommunen mehr und mehr Stationen.
- 2019 wurden durch eine bundesgesetzliche Regelung **E-Tretroller** (als Kraftfahrzeuge mit Kennzeichen) im Straßenverkehr erlaubt. Derzeit bieten drei Anbieter insgesamt 2.000 Roller ohne feste Abstellzonen in Aachen an. Besonders in der Innenstadt besteht eine hohe Nachfrage und eine Herausforderung beim störungsfreien Abstellen der Roller.

In der Vision Mobilität 2050 war bereits 2014 formuliert: *„Mobilität ist in Aachen besonders effizient, kostengünstig, partnerschaftlich und umweltfreundlich organisiert. Für alle Bürger*innen gibt es attraktive Mobilitätsangebote. Die Stadtverwaltung koordiniert Mobilitätsangebote zum Nutzen von Stadt und Bürger*innen. Dazu regt sie Verbesserungen von bestehenden Angeboten an und unterstützt die Einführung neuer Angebote, die den Mobilitätszielen der Stadt entsprechen. Vielfältige Mobilitätsangebote sind vorhanden. Es existiert ein gemeinsames Verständnis für eine Kooperation der Verkehrsmittel. Alle Verkehrsmittel (Leihräder, Busse, Bahnen und Autos) lassen sich einfach und grenzüberschreitend nutzen und kombinieren.“*

Derzeit wird gemeinsam mit den Kommunen der StädteRegion Aachen ein abgestimmtes Konzept für „Mobilstationen“ für eine Umsetzung vorbereitet, um insbesondere an **Verknüpfungspunkten des ÖPNV** Mobilstationen noch sichtbarer zu machen. und vergleichbar in der StädteRegion zu organisieren. Daneben steht in Aachen die Ausweitung der Mobilitätsangebote in alle Stadtteile auf der Agenda.

Die **movA-App der ASEAG** bündelt alle Mobilitätsangebote in einer App, um den Menschen die Nutzung möglichst einfach machen zu können. Die Weiterentwicklung der App ist Gegenstand gemeinsamer Anstrengungen von ASEAG, Stadt und AVV.

3.7 Stadtverkehr klimaneutral machen

Der Ausbau der Elektromobilität startete 2010 durch Ladestationen am Straßenrand; seit 2021 werden verstärkt auf Parkplätzen und in Parkhäusern **Lademöglichkeiten** geschaffen. Die Stadtverwaltung ist 2017 durch die Umstellung auf einen eigenen Fuhrpark mit E-Fahrzeugen für Dienstgänge in Verbindung mit der Abschaffung von Vergünstigungen beim Pkw-Parken der Mitarbeitenden einen

wichti-gen großen Schritt gegangen. Für die Umstellung der Busflotte auf **emissionsfreie Antriebe** verfolgen ASEAG und Stadtverwaltung einen gemeinsamen Plan.

Aachen hat große Ambitionen im Klimaschutz. Die Stadt wurde deswegen als eine von 100 Städten in Europa ausgewählt, die besondere Förderungen für die Transformation zu einer klimaneutralen Stadt erhalten. Für den Verkehr bedeutet dies sehr große Herausforderungen, die Aachen nicht alleine meistern kann.

In der Vision Mobilität 2050 war 2014 die Umstellung der Antriebstechnologien als Wunschbild formuliert:

„Aachen steht an der Spitze der deutschen Großstädte beim geringsten Pro-Kopf-Energieverbrauch für Mobilität. Die frühzeitige und vor-rausschauende Umstellung auf alternative Antriebe hat dazu geführt, dass die Mobilität trotz immens gestiegener Erdölpreise bezahlbar geblieben ist.

Aachen hat – beginnend mit der Elektromobilität – eine Vorreiterrolle für alternative Antriebe eingenommen. Es wird angestrebt, das 2011 von der EU formulierte Ziel, dass 2050 in Stadtgebieten alle Pkw lokal emissionsfrei fahren, in Aachen bereits früher zu erreichen.

Mit dem Boom der 2010 noch belächelten Elektrofahrräder und der sich daran anschließenden Elektrifizierung des Busverkehrs ist es in Aachen als einer der ersten Städte in Deutschland gelungen, alle Verkehrsmittel zu einem „elektromobilen Mobilitätsverbund“ zu vernetzen.“

Mit der Annahme des Klimaentscheid Aachen 2030 im Jahr 2022 hat der Rat unterstrichen, dass er noch ambitionierter vorgehen will.

Maßnahmen im Verkehr und weiteren Bereichen werden parallel im Prozess der Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzeptes für Aachen (IKSK) beraten und in ihrer Wirkung abgeschätzt. Dabei ist die Aufgabenstellung dreiteilig:

- **Verkehr vermeiden bzw. auf das notwendige Maß reduzieren**
- **Verkehr auf den Umweltverbund verlagern und**
- **Verkehr mit klimaneutralen Verkehrsmitteln abwickeln.**

4 Bisheriger Prozess – Nächste Schritte

Das hier vorgelegte **Konzept "Innenstadtmobilität für morgen"** bietet – integriert in den Prozess des Innenstadtmorgen – eine Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Mobilität in der Innenstadt. Die Innenstadtmobilität für morgen trägt zur Aufwertung des Lebens- und Aufenthaltsraums Innenstadt bei, schafft gute und sichere öffentliche Räume für alle Verkehrsteilnehmer*innen – für den Fußverkehr, den Radverkehr, den öffentlichen Nahverkehr und den Kfz-Verkehr – und für alle Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt. Innerhalb des Innenstadtmorgen leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Gesamtentwicklung der Stadt.

Die fachliche Erarbeitung des Konzepts wurde flankiert durch das **Mobilitätsforum Innenstadtmobilität**, einer öffentlichen Vortrags- und Diskussionsreihe, die die Stadt Aachen auf der Grundlage des Beschlusses des Mobilitätsausschusses sowie in Kooperation mit dem Verein Initiative Aachen e.V. in der Zeit von Herbst 2022 bis Frühjahr 2023 durchgeführt hat. Vier Veranstaltungen eröffneten die Möglichkeit, gute Beispiele aus vergleichbaren europäischen Städten kennenzulernen, mit den eingeladenen Referent*innen ins Gespräch zu kommen sowie einen qualifizierten Diskurs über Herausforderungen und Chancen einer veränderten Verkehrsführung in Aachen zu führen.

Angesprochen waren Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung, Einzelhandel, Gewerbe, Gastronomie, Hotellerie, Tourismus, der Kreis der Stakeholder, Wirtschafts- und Mobilitätsverbände, Kirchen- und Sozialverbände, Schulen, Hochschulen und Studierendenverbände, Anwohnende, Anlieger*innen sowie die interessierte Öffentlichkeit. – Allen Beispielstädten (Bielefeld, Regensburg, Gent, Ljubljana, etc.) war gemein, dass sie Konzepte zur veränderten fuß-, radverkehrs- und ÖPNV-freundlichen Innenstadterschließung aktuell umsetzen oder bereits umgesetzt haben und von ihren Erfahrungen in allen Phasen sowie den Auswirkungen des Projekts berichten konnten.

Die zentralen Inhalte der vier bisherigen Veranstaltungen des Mobilitätsforums Innenstadtmobilität sind in Anlage 1 zusammengestellt. Die Vorträge und anschließenden Diskussionen sind dokumentiert und auf dem städtischen YouTube-Kanal zur Recherche und Information zur Verfügung. Siehe auch: https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Mobilitaetsforen-Innenstadtmobilitaet/index.html

Das Mobilitätsforum Innenstadtmobilität soll fortgesetzt werden.

Als nächster Schritt ist ab September 2023 eine **Serie von Informationsveranstaltungen** vorgesehen. Darin wird die Fachverwaltung das Konzept Innenstadtmobilität für morgen vorstellen, die einzelnen Konzeptbausteine (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) erläutern und im Detail auf den Vorschlag für eine neue Verkehrslenkung für den Autoverkehr eingehen.

Die Informationsveranstaltungen sprechen – wie bereits das Mobilitätsforum – zahlreiche Zielgruppen und stets die interessierte Öffentlichkeit an. Die öffentliche Auftaktveranstaltung findet am 05.09.2023 in der Erholungsgesellschaft statt.

Mit den aufbereiteten Ergebnissen ist eine weitere Beratung und anschließende Beschlussfassung für den **November 2023** vorgesehen.

Anlage/n:

Anlage 1: Kurzbericht über das Mobilitätsforum Innenstadtmobilität (Herbst 2022 - Frühjahr 2023)

Anlage 2: 4 Karten – 1 gemeinsamer Plan

Lernen aus Beispielen

Aachen – Forum Innenstadtmobilität

Ziel

Die Stadt Aachen will von den Erfahrungen anderer Städte lernen, will wissen, wie diese ihre Innenstädte lebenswerter machen. Ein besonderes Augenmerk setzt sie auf die Regelungen im Verkehr mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität.

Vorgehen

Gemeinsam mit der Initiative Aachen e.V. gestaltete die Stadt Aachen öffentlich zugängliche „Mobilitätsforen Innenstadt“ und stellt diese über den städtischen Youtube-Kanal zur Verfügung. Die betrachteten Beispiele sind:

- Gent (Belgien)
- Leuven (Belgien)
- Ljubljana (Slowenien)
- Vitoria-Gasteiz (Spanien)
- Regensburg
- Bielefeld

Die Städte haben allesamt eine hohe Zentralität. Konkurrierende Städte sind meist weit genug entfernt.

Erkenntnisse aus der Diskussion dieser Beispiele

- Aachen ist gegenüber den „Spitzenreitern“ in Europa in Hinsicht einer „autoarmen“ Innenstadt ein halbes oder ein Jahrzehnt hinterdran. Deutsche Städte ziehen nach.
- In den betrachteten europäischen Beispiel-Städten wurde der Umweltverbund in der Innenstadt / Altstadt konsequent bevorzugt. Die Bedingungen für die Zu-Fuß-Gehenden, Radfahrenden und den öffentlichen Nahverkehr wurden und werden weiterhin verbessert. Konkret heißt das u.a. dass der Straßenraum zu deren

Gunsten neu aufgeteilt wurde. Dadurch wurde auch die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert, es wurde dort leiser und sicherer, nach Umbau auch grüner und schöner.

- Der Durchgangsverkehr mit dem PKW wurde in mehreren Städten mithilfe einer Schleifenerschließung erfolgreich eingeschränkt.
- Stellplätze am Straßenrand wurden zurückgenommen, die Stellplatzgebühren erhöht und die Parkhäuser somit besser ausgelastet, teils wurden Parkhäuser neu gebaut.
- Die Zielgruppen der Innenstadtentwicklung sind Einkaufende, Tourist*innen von nah und fern, dort Wohnende und Menschen, welche in der Innenstadt arbeiten. Das Ziel ist eine gesteigerte Lebensqualität und die Stärkung der Wirtschaftskraft. Alle Beispiele zeigen, dass dies gelingen kann.
- In den betrachteten europäischen Beispiel-Städten wurde ein modal-shift erreicht: Es fahren weniger Menschen mit dem Auto in die Innenstadt und es fahren mehr mit dem ÖPNV, dem Rad oder gehen zu Fuß.
- In allen Städten gab es vorlaufend Mobilitäts-Konzepte bzw. Innenstadtentwicklungskonzepte und intensive Diskussionen zu den Maßnahmen – die Städte Bielefeld und Regensburg sind wie Aachen in dieser Phase –, in denen es um die Zukunftsvorstellungen für die Straßen und Plätze geht.
- In den Diskussionen während der Planungsphase melden sich hauptsächlich diejenigen zu Wort, welche teils starke Befürchtungen betreffs der Folgen der zu ergreifenden Maßnahmen haben. Die Berichtersteller*innen zeigten auf, dass nach der Umsetzung der Maßnahmen die weit überwiegende Mehrheit zufrieden ist und ein Zurück zum alten Zustand kein Thema ist.
- Wichtig ist, dass während der Planungsphase intensiv kommuniziert wird. Wichtig ist auch, dass die Vorteile der Maßnahmen aufgezeigt werden. Am besten gelingt dies dann, wenn die Vorteile konkret erlebbar sind.
- Unternehmen, Veranstalter*innen und Händler*innen können die Maßnahmen der Stadt mit betrieblichem bzw. kund*innenbezogenem Mobilitätsmanagement flankieren. Konkret bedeutet dies, dass nachhaltiges Mobilitätsverhalten von diesen gefördert wird. Die Maßnahmenpalette ist vielfältig.

Erfahrungswerte Gent

- Gent hat die Zufahrten zur Innenstadt an einem Tag geändert und eine Schleifenerschließung der Innenstadtquartiere eingerichtet.
- Die Maßnahmen sind weitestgehend als Provisorium ausgelegt und über einem Zeitraum von mindestens einem Jahrzehnt folgen die Umbaumaßnahmen.
- Von einer zur nächsten Erschließungszone ist die Passage nur für Zu-Fuß-Gehende, Radfahrende und den ÖPNV erlaubt.
- Die technischen Regelungen der Passage mit Ausnahmegenehmigung und der Ahndung unberechtigter Passagen für den Kfz-Verkehr sind für Aachen nicht brauchbar, da sie nach deutschem Recht kaum umzusetzen sind.
- Im Vorfeld der Umstellung hat es in Gent viele Befürchtungen gegeben, die teils aggressiv vorgetragen wurden. Die Kommunikation zu dem Projekt hat zwei Jahre in Anspruch genommen.
- Nach Umsetzung des Projektes traten so gut wie keine Proteste ein. Die allermeisten Beteiligten sind mit der Wirkung zufrieden bis sehr zufrieden.

Erfahrungswerte Leuven

- Die Stadt Leuven hat gemeinsam mit Akteuren aus dem Wirtschaftsleben und der Zivilgesellschaft in 2013 ein Aktionsbündnis gegründet und mit diesen gemeinsam eine Roadmap für die Entwicklung der Innenstadt formuliert.
- Leuven hat als Teil dieses Konzeptes ein Schleifenerschließungssystem eingeführt.
- Insbesondere wurden die Bedingungen für den Radverkehr verbessert. Durch Fahrradparken in Garagen, viel aber auch im Straßenraum sind die Räder schnell zur Hand und die Gehwege werden freigehalten.
- Die historische Altstadt hatte schon vorher gute Bedingungen für den Fußverkehr und den Aufenthalt, welche weiter verbessert wurden.

Erfahrungswerte Ljubljana

- Ljubljana hat ca. 17 ha Fußgängerbereich in der Innenstadt ausgewiesen. Das Ziel war die Stadt für Einwohnende und Touristen attraktiver zu machen. Für mobilitätseingeschränkte Personen gibt es ein kleines Elektrofahrzeug als shuttle.
- Das Parken wurde aus der Altstadt Schritt für Schritt herausgenommen und die Stadt und bringt die Fahrzeuge in Großgaragen unter. Auch wurde und wird weiterhin das Parken aus den Innenhöfen herausgenommen. Nur für mobilitätseingeschränkte Personen gibt es Stellplätze.
- Die Belieferung der Fußgängerzone ist zwischen 06:00 und 10:00 Uhr zugelassen.
- Damit Radfahrende nicht in der Fußgängerzone fahren, wurden an den Eingängen Radständer gebaut.
- Die Bevölkerung, die Besucher*innen und der Einzelhandel sind zufrieden bis sehr zufrieden mit diesen Veränderungen.

Erfahrungswerte Vitoria Gasteiz

- Die Stadt hat einen hohen Fußverkehrsanteil, jedoch war der Flächenanteil dieser Verkehrsart dem nicht angemessen. Die Stadt entschloss sich, Flächen weg vom Automobil hin zu dem Umweltverbund, in der Innenstadt insbesondere dem Fußverkehr und Aufenthalt umzuverteilen.
- Mobilität und die Gestaltung des öffentlichen Raumes wurden bereits in 2007 einem Plan gemeinsam konzipiert. Es wurden ein Parkraumkonzept, eine Fuß- und Radwegestrategie umgesetzt, eine Tramlinie gebaut und „Superblocks“ eingeführt.
- Vitoria Gasteiz hat an einem Tag zugleich das ÖPNV-Angebot deutlich verbessert und die Parkgebühren für das Kurzzeitparken verdreifacht.
- Das gesamte Spektrum der Maßnahmen erwirkte einen deutlichen modal shift (weniger KFZ-Verkehr) von 2006 bis 2019 erreicht.
- Es gibt wenig bis kaum Hinweise auf Unzufriedenheit.

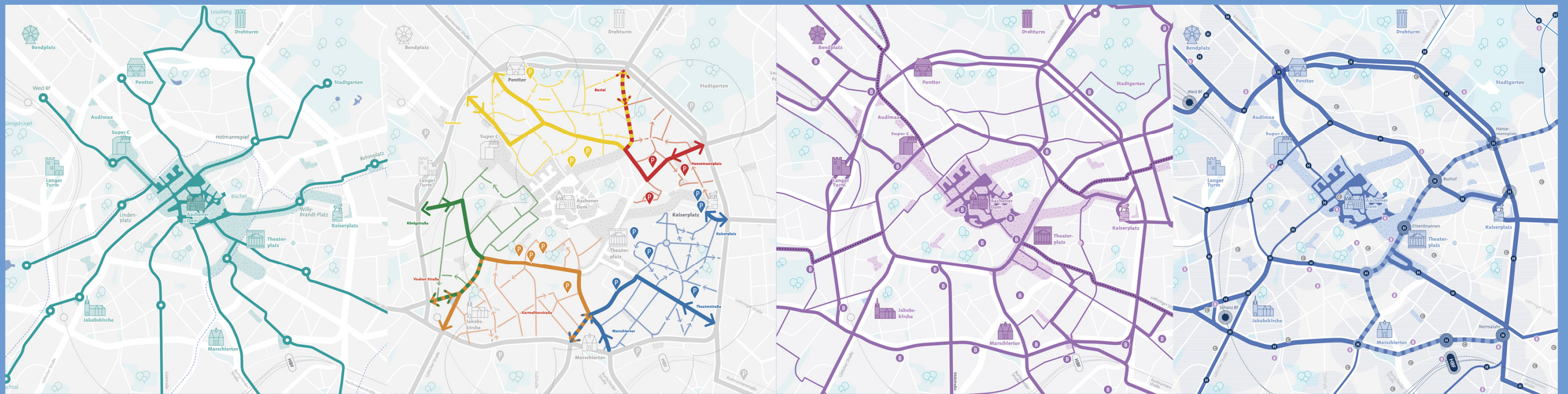
Erfahrungswerte Regensburg

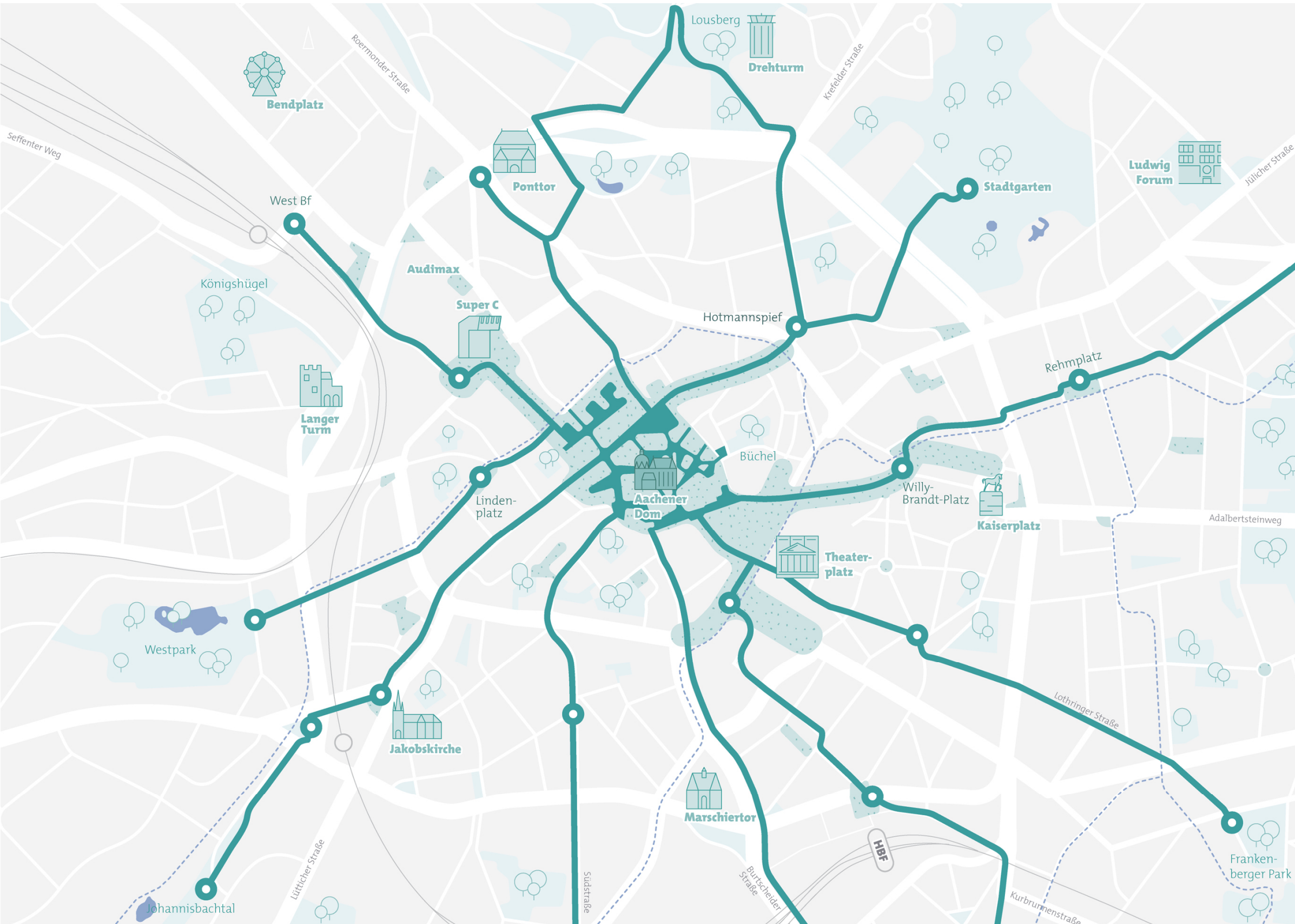
- Regensburg hat einen Maßnahmenkatalog für die Verkehrsberuhigung der Altstadt erarbeitet. Maßgeblich haben daran Stakeholder und interessierte Bürger*innen mitgewirkt.
- Im Ergebnis ähneln die Maßnahmen denen, die andere Städte ergreifen, die hier als Beispiele aufgeführt werden: Der Umweltverbund wird massiv gefördert und das Fahren und Parken der PKW in der Altstadt wird zurückgedrängt.
- Regensburg ist auch stark vom Tourismus abhängig, die in großem Umfang mit dem PKW anreisen. Die in der Altstadt abgebauten Stellplätze werden am Rande der Altstadt in einer Großgarage kompensiert.
- Regensburg wird im nächsten Schritt diesen Maßnahmenkatalog, der als Empfehlung vorliegt, sorgfältig auf Umsetzbarkeit hin untersuchen und einen Maßnahmenkatalog für deren Umsetzung zum Beschluss bringen.

Erfahrungswerte Bielefeld

- Bielefeld hat die Verkehrswende beschlossen und verfolgt dabei weitaus ambitionierte Ziele als Aachen: Der PKW-Verkehr soll nur noch 25% aller Fahrten ausmachen. Der Radverkehr und der ÖPNV werden ausgebaut.
- Bielefeld will seine Altstadt verkehrsberuhigen. Ein wichtiges Projekt dabei ist der Umbau des Jahnplatzes am Rande der Altstadt, der nun mehr Platz für den Umweltverbund bietet und eine verbesserte Aufenthaltsqualität ausweist.
- Bielefeld wird das Parken am Straßenrand zurücknehmen und in die Parkhäuser verlagern, die am Rande der Altstadt stehen und ausreichend Kapazität aufweisen.
- Bielefeld hat einen Verkehrsversuch für die gesamte Altstadt unternommen. Eine daran anschließende intensive Beteiligung mit Stakeholdern und interessierten Bürger*innen hat Leitlinien für die Entwicklung der Altstadt hervorgebracht (Projekt altstadtraum.de). Es steht ein Planungswettbewerb aus, in dem das beste Konzept für die Altstadt und für vier Teilräume vertiefend behandelt werden sollen.

Vier Karten. Ein gemeinsame Plan!











Zu Fuß in die Innenstadt

-  Premiumfußwege
-  Wichtige Öffentliche Räume entlang der Premiumfußwege
-  Bäche
-  Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
-  Öffentliche Grünflächen
-  Straßennetz
-  Bahnstrecke / Bahnhof




Mit dem Auto in die Innenstadt

-  Hauptnetz MIV
-  Erschließungsbereiche der Innenstadt
-  Zugänge in die Erschließungsbereiche
-  Erschließungsstraßen
-  Parkhäuser / Parkplätze
-  650m Radius – Erreichbarkeit aus
Parkplätze – 10 min Laufweg
-  Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs
-  Fußgängerzone
-  Fernverkehr Bahnhof
-  Öffentliche Grünflächen



Mit dem Rad in die Innenstadt

-  Bedeutende regionale Radverbindungen
-  Hauptradverbindungen
-  Radverbindungen
-  Bike-Sharing
-  Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
-  Öffentliche Grünflächen
-  Straßennetz
-  Bahnstrecke / Bahnhof

Mit Bus und Bahn in die Innenstadt



- Max. 3 Busse je Stunde
- Mind. alle 15 Min ein Bus
- Mind. alle 10 Min ein Bus
- Mind. alle 5 Min ein Bus
- Bushaltestelle
- Wichtige Umsteigepunkte
- Regiotram (geplant)
- Regiotram Haltestellen
- Fußläufige Einzugsbereiche der Bushaltestellen (300 m) bzw. Bahnstationen (800 m)
- Car- Sharing
- Bike-Sharing
- Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
- Öffentliche Grünflächen
- Straßennetz
- Bahnstrecke / Bahnhof