

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0778/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 28.09.2023
		Verfasser/in: Dez. III FB 61/300
Innenstadtmobilität für morgen Grundsatzbeschluss Gesamtkonzept und Planungsauftrag neue Lenkung Autoverkehr		
Ziele: Klimarelevanz nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
18.10.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
26.10.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitäts-ausschuss, das Konzept „Innenstadtmobilität für morgen“ als Grundlage für die weitere Detaillierung der Planung der einzelnen Verkehrsarten zu beschließen. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss darüber der Verwaltung einen Pla-nungsauftrag für die „neue Lenkung des Autoverkehrs in Aachen“ zu erteilen.

Der Mobilitätsausschuss beschließt das Konzept „Innenstadtmobilität von morgen“ als Grundlage für die weitere Detaillierung der einzelnen Verkehrsarten. Er beschließt, dass die Verkehrsführung in der Innenstadt für den Autoverkehr wie dargestellt entwickelt werden soll und beauftragt dazu die Verwaltung, den politischen Gremien konkrete Planungen zur Ausführung dieser Maßnahmen vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

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 CO₂-Effekte dieser Maßnahme sind sehr komplex.

Langfristig trägt die Maßnahme dazu bei, dass mehr Menschen statt dem Pkw den Umweltverbund nutzen werden, entsprechend des Zielbeschlusses aus der Mobilitätsstrategie 2030. Ursache dafür ist die Verbesserung der Situation für den Umweltverbund durch die neue Lenkung des Autoverkehrs, die zu kurzen Wegen für den allgemeinen Autoverkehr innerhalb des Alleenrings sorgt.

Kurzfristig könnte es aufgrund der neuen Lenkung zu leicht verlängerten Anfahrtswegen in die Innenstadt kommen.

Erläuterungen:

1 Einordnung

Der Mobilitätsausschuss hat im Febr. 2022 mit dem Ratsantrag Nr. 032/18 "Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren" die Verwaltung beauftragt, ein Konzept für eine neue Innenstadtmobilität zu entwickeln, Beispiele aus anderen Städten zur Diskussion zu stellen und die neuen Vorschläge mit der Öffentlichkeit zu diskutieren

(<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=27407>).

Mit der Ratsvorlage FB 61/0742/WP18 hat die Verwaltung das Konzept zur „Innenstadtmobilität für morgen“ und eine Zusammenfassung der Erfahrungsberichte aus anderen Städten in die politische Beratung eingebracht.

Das **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 Ziele des Konzeptes sind im Detail:

- **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.
- **Gute Nachbarschaften**
In den Nachbarschaften ist es ruhig, die Aufenthaltsqualität wird gestärkt Menschen können das Miteinander genießen.

Die Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel folgen den unten stehenden Zielen:

- **Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern**
- **Autoverkehr stadtverträglich gestalten**
- **Sicheren Radverkehr ermöglichen**
- **Öffentlichen Verkehr verbessern**

Das Konzept wird insbesondere ergänzt um Maßnahmen in den Bereichen

- **Stärkung der Rücksichtnahme**
- **Vernetzung der Mobilitätsangebote**
- **Stadtverkehr klimaneutral machen**

Das Konzept wurde der Öffentlichkeit in mehreren Informationsveranstaltungen vorgestellt und in einer Veranstaltung im Medienhaus gemeinsam mit Vertreter*innen der Ratsfraktionen diskutiert.

Diese Vorlage berichtet zu den wesentlichen Ergebnissen der Veranstaltungen, die das

Gesamtkonzept mit Anregungen und Ergänzungen bestätigt haben. Hieraus hat die Verwaltung Empfehlungen für einen Grundsatzbeschluss zur „Innenstadtmobilität für morgen“ abgeleitet. Zudem empfiehlt sie den politischen Gremien, die Planungen für eine geänderte Führung des Autoverkehrs in der Innenstadt zu bestätigen.

2 Rückmeldungen aus den Informationsveranstaltungen

Die Stadt Aachen hat folgende Informationsveranstaltungen durchgeführt:

- 05. September: Themenabend Innenstadtmobilität für morgen in der Erholungsgesellschaft, 19-21 Uhr
- 06. September: Themenabend Innenstadtmobilität für morgen im Foyer der IHK, 19-21 Uhr
- 12. September: Themenabend Innenstadtmobilität für morgen im Suermondt-Ludwig Museum, 19-21 Uhr
- 19. September: Themenabend Innenstadtmobilität für morgen im Super C, 19-21 Uhr
- 20. September: Themenabend Innenstadtmobilität für morgen in der Aula des St. Leonhard Gymnasiums, 19-21 Uhr
- Am 17. Oktober findet eine Veranstaltung mit dem Fokus „Mobilität von älteren Personen“ in der Erholungsgesellschaft statt.

Die Ergebnisse dieser Veranstaltungen finden Eingang in diese Vorlage. Anregungen aus der noch stattfindenden Veranstaltung werden im Ausschuss mündlich vorgetragen.

Die Verwaltung hat die relevanten Institutionen per E-Mail direkt zu den Veranstaltungen eingeladen. Die Veranstaltungen wurden über die Presse bekanntgemacht und per E-Mail auch an weitere Personenkreise (u.a. Betriebe in der Innenstadt über die IHK Aachen, Mailverteiler Initiative Aachen, Ansprechpartner Kitas und Schulen) weitergeleitet.

Allen Veranstaltungen war gemein, dass die Verwaltung ihre Ausführungen zum Konzept zusammenhängend vermitteln konnte (s. **Anlage 1**). Stellvertretend für alle Inputs wurde der Vortrag vom 12.09. aufgenommen und steht zur weiteren Information auf dem städtischen YouTube Kanal zur Verfügung. An den Vortrag schloss sich jeweils die Möglichkeit an, zu den vier Verkehrsmitteln Rückmeldungen zu geben und Fragen zu stellen. Je nach Größe der Gruppe erfolgte dies in Kleingruppen oder in der Gesamtgruppe. Alle benannten Aspekte wurden notiert. Bedeutsame Fragestellungen wurden von der Verwaltung für eine spätere Prüfung und Ausarbeitung vorgemerkt

In den Veranstaltungen wurden allgemeine und spezifische Belange eingebracht. Hier erfolgt eine zusammenfassende Einordnung. In **Anlage 2** ist eine ausführlichere Darstellung enthalten.

05.09.: Erholungsgesellschaft: Auftaktveranstaltung

Zur Auftaktveranstaltung erschienen 50 Interessierte. Die Oberbürgermeisterin ordnete das Konzept in den Prozess des Innenstadtmorgens ein. Anschließend wurde das Konzept erläutert. Aus der Diskussion an den Informationsständen und im anschließenden Plenum ergab sich insgesamt viel Zustimmung für das Konzept „Innenstadtmobilität für morgen“.

Verbesserungswünsche wurden u.a. zum Thema Parkmöglichkeiten in der Innenstadt, sowohl für Autos und Fahrräder geäußert. Der Vorschlag einer Einbahnstraßenregelungen auf dem Grabenring wurde eingebracht. Die Auswirkungen der geänderten Lenkung des Autoverkehrs auf den Alleinring

und in den untergeordneten Straßen sollen beziffert werden. Die Tarife im ÖPNV wurden insbesondere bei Betrachtung von Einzelfahrscheinen als unattraktiv bewertet. Als wesentlich für die Mobilität in der Innenstadt wird ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer betont, dass durch geeignete Maßnahmen begleitet werden soll.

06.09.: Foyer der IHK Aachen: Belange Handel, Tourismus, Gastronomie

Seit Beginn der Erarbeitung des Konzeptes gibt es Gespräche mit der Initiative Aachen, der IHK, dem MAC, dem Einzelhandelsverband, der DEHOGA und dem aachen tourist service. Für die Veranstaltung am 6.9. haben auch die IHK Aachen und Initiative Aachen ihre Mitglieder angeschrieben. 40 Personen folgten der Einladung.

Eine insgesamt zustimmende Bewertung der Teilnehmenden wurde mit einigen „Hausaufgaben“ verbunden. Zentrale Anforderungen sind eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt für Besucher, insbesondere für Hotelgäste, aber auch für den Lieferverkehr, für den Ausnahmeregelungen an den Lenkungspunkten möglich sein sollen. Das P+R-System muss attraktiver gestaltet und ausgebaut werden. Nur wenige Parkhäuser entsprechen in baulichem Zustand und angebotenen Zusatzdienstleistungen den gewünschten Zielvorstellungen. Liefer- und Lademöglichkeiten am Straßenrand sollen prioritär für die Bedürfnisse des Handels angeboten werden. Für Touristen und Innenstadtbesucher müssen einfache und günstige ÖPNV-Angebote existieren. Es wurde zudem hinterfragt, ob der Alleenring in allen Abschnitten sowohl die Funktion des Radhauptnetzes als auch die Haupteinführungsfunktion für den MIV übernehmen kann.

Es bestand Einvernehmen, dass sich der stationäre Handel in den Innenstädten in einem starken Wandel befindet und dass sich die Verkehrssituation in den Innenstädten überall verändern wird. Es wurde von vielen Seiten betont, dass es für ein einladendes Bild über Aachens Innenstadt sehr wichtig ist, im Vorlauf der Umsetzung des Konzeptes gemeinschaftlich über eine für alle gesicherte Erreichbarkeit Aachens zu sprechen, die sich auch in einer gemeinsamen Kampagne zur „Willkommenskultur in Aachen“ kommuniziert werden sollte .

12.09.: Suermondt-Ludwig-Museum: Austausch der Verbände

15 Vertreterinnen von Verbänden und weiteren kulturellen Einrichtungen folgten dieser Einladung. Bereits am 28. August erreichte die Verwaltung einer Stellungnahme in der wiederum 15 Initiativen eine Zustimmung zum Konzept äußerten. Dieser Tenor ergab sich auch in der Veranstaltung. Im Plenum wurde insbesondere auf die schwierige aktuelle Lage im ÖPNV hingewiesen und die Notwendigkeit, den ÖPNV in Aachen gut zu fördern. Zudem wurde vorgeschlagen, bei Straßen mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr die Belange des Fußverkehrs stärker zu betonen. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass MIV Schleichverkehre vom Alleenring über die Quartiere ausgeschlossen werden müssten (z.B. Stephanstraße).

19.09.: Super C: Belange der Hochschulen

Die Veranstaltung fand mit rd. 40 Personen in Gegenwart des Rektors der RWTH Aachen und vieler weiterer Vertreter*innen von Hochschulen und der Studierenden statt. Der Rektor der RWTH Aachen wies auf die gestiegene Aufenthaltsqualität am Templergraben, die durch die Netzunterbrechung für den Autoverkehr spürbar sei, hin. Auch an diesem Abend stand der ÖPNV im Fokus mit der

Zielvorstellung, diesen in Aachen noch prägnanter zu fördern. Insbesondere die Linie 4 solle nach Fertigstellung der Jakobstraße wieder den bekannten Weg fahren. Das Gesamtkonzept zur Neuen Innenstadtmobilität wurde als zielführend bestätigt.

20.09.: Aula St. Leonhard-Gymnasium, Belange der Schulen und Kitas

Alle Schulen und Kitas sind für diese Veranstaltung eingeladen worden. An dem Abend erschienen 10 Personen aus den Bereichen Schulleitung und Elternvertretung. Das Konzept für eine Beruhigung des Verkehrs und eine Verbesserung des Umweltverbundes wurde begrüßt. Als grundsätzlich anderer Schwerpunkt wurde die hilfreiche Anordnung von Elternhaltestellen und die Verantwortung der Eltern für die Verkehrsmittelwahl der Kinder diskutiert.

17.10.: Erholungsgesellschaft, Belange älterer Menschen

Eine weitere Veranstaltung der Stadt Aachen ist zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Vorlage für den **17.10.** terminiert mit dem Thema **Belange von älteren Menschen. In den Sitzungen wird aus dem Gespräch mündlich berichtet.**

13.09. Medienhaus auf Einladung des Zeitungsverlags

Darüber hinaus war die Innenstadtmobilität am **13.09. Gegenstand einer Veranstaltung des Medienhauses Aachen.** Dieser Abend richtete sich an keine bestimmte Zielgruppe, dementsprechend vielfältig waren die Rückmeldungen, von Anregungen zur Berücksichtigung der Belange verschiedener Stakeholder*innen (z.B. Pflegediensten, älteren Menschen) bis hin zum Hinweis, die Stadt nicht mit der Vielzahl an gleichzeitigen Baustellen zu überfordern und zu der Frage, ob das Tempo der Umsetzung der neuen Lenkung des Autoverkehrs angesichts der allgemein angespannten Lage nicht zu hoch sei. Eine Aufzeichnung dieser Veranstaltung ist auf den Seiten des Medienhauses einsehbar.

Die bisher zum Konzept durchgeführten Informationsabende fanden in einem zielführenden und respektvollen Umgang miteinander statt. Viele Fragen konnten unmittelbar in den Veranstaltungen geklärt werden. Andere wurden zur weiteren Prüfung durch die Verwaltung mitgenommen.

Ergänzend zu den Veranstaltungen hat die Verwaltung über eine „**Stadtseiten**“-Beilage in der Aachener Zeitung am Sonntag am 10.06. und in der Aachener Zeitung am 12.09. über das Konzept informiert. Zur Beantwortung von Rückfragen steht die Verwaltung überdies telefonisch oder über die Mailadresse“ innenstadtmobilitaet@mail.aachen.de“ zur Verfügung.

Das Mailaufkommen zur Innenstadtmobilität ist bisher insgesamt begrenzt; gestellte Fragen sind den Personen schriftlich beantwortet worden.

In den Informationsveranstaltungen wurden thematische Karten für die einzelnen Verkehrsarten als Kernelement des Gesamtkonzeptes verwendet, die nach Rückmeldungen leicht überarbeitet wurden.

Sie liegen als **Anlage 3** der Vorlage bei. Dabei wurde an der Führung der Verkehre nichts verändert, sondern lediglich die Darstellung vereinfacht. Beim Autoverkehr wurde der bislang grün dargestellte

Erschließungsbereich zw. Königs- und Jakobsstraße in lila verändert, um die Gefahr einer Irritation im Straßenraum mit der derzeit vorhandenen grünen Parkleitzone zu verhindern.

Im Folgenden werden für die einzelnen Verkehrsmittel die wichtigsten Aspekte benannt.

2.1 Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern

- Oberflächenbeläge und Übergänge (Bordsteinkanten) sollten für Rad- und Fußverkehr gut gestaltet werden.
- Rücksichtnahme der Radfahrenden auf zu Fuß Gehende muss verbessert werden.
- Es sollte gute, bezahlfreie Sitzgelegenheiten und straßenbegleitende Bäume geben.
- Die Orientierung für zu Fuß Gehende insbesondere vom Hauptbahnhof in die Innenstadt ist nicht intuitiv und sollte konkret verbessert werden.
- Eine sichere Querung von Straßen ist in der Innenstadt für Kinder nicht überall möglich.

2.2 Sicheren Radverkehr ermöglichen

- Es sollten mehr sichere Fahrradstellmöglichkeiten geschaffen werden. Leere Ladenlokale oder Unterführungen könnten dafür genutzt werden.
- Auf den Fahrradrouten gibt es Lücken in der Radinfrastruktur, die möglichst schnell geschlossen werden sollten.
- Die Regeln in Fahrradstraßen und auf Radverkehrsanlagen sind vielen nicht bekannt; dies führt zu Konflikten – Aufklärungsarbeit wäre wichtig.
- Die Einordnung des Alleenring als Teil des Radhauptnetzes wird hinterfragt.
- Regelverstöße von Radfahrenden sollten stärker geahndet werden.

2.3 Öffentlichen Verkehr verbessern

- Der aktuelle Zustand des ÖPNV-Angebotes ist unbefriedigend und geprägt von Ausfällen und Unzuverlässigkeit. Dies muss für eine zuverlässige Nutzung geändert werden.
- Das P+R-Angebot ist nicht einladend genug für Besucher*innen. Es fehlen aktuelle Informationen für Autofahrende.
- Die Preise für Einzelfahrten sind unattraktiv.
- Die Führung des Busverkehr in der Innenstadt (inkl. Anbindung an die Bahnhöfe) wird hinterfragt.
- Der ÖPNV sollte mehr Vorrangschaltungen bekommen, um schneller und pünktlicher fahren zu können.

2.4 Autoverkehr stadtverträglich gestalten

- Die Leistungsfähigkeit des Alleenrings für den Mehrverkehr muss sichergestellt sein.
- Schleichverkehre innerhalb der Erschließungsbereiche müssen unterbunden werden.
- Die neuen Lenkungspunkte müssen so umgesetzt werden, dass sie auch befolgt werden.
- Es werden Ausnahmeregelungen für verschiedene Berufsgruppen gewünscht (z.B. Lieferverkehre und Pflegedienste).
- Die Änderungen müssen sehr gut und mit Vorlauf kommuniziert werden.
- Das Parkraumangebot muss ausreichend gestaltet sein. Dazu sollen auch private Parkhäuser für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und das Parkleitsystem überarbeitet werden.

Die dargestellte Zusammenfassung gibt einen Einblick in die Ergebnisse aus den Diskussionsveranstaltungen, aus denen insgesamt eine positive Bewertung des vorgeschlagenen Gesamtkonzept „Innenstadtmobilität für morgen“ hervorgeht. Zahlreiche Hinweise helfen, dieses weiter zu justieren und einen Grundsatzbeschluss zur Umsetzung des Konzeptes verwaltungsseitig zu empfehlen.

3 Planungsauftrag für die „Neue Lenkung des Autoverkehrs“ in der Innenstadt

Die „Neue Lenkung des Autoverkehrs“ in der Innenstadt ist Teil des Konzeptes für einen stadtverträglichen Autoverkehr. Das Prinzip der Lenkung des Autoverkehrs über Zugänge in fünf Innenstadtbereiche wurde in der Vorlage FB 61/0742/WP18 „Innenstadtmobilität für Morgen | Zwischenbericht- Bausteine des Konzeptes, Informationsveranstaltungen im Herbst 2023“ erläutert. (<https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=121021>)

Für seine Umsetzung sind Eingriffe an drei Lenkungspunkten in der Innenstadt erforderlich, um verkehrsberuhigende Effekte auf dem Grabenring und in den Quartieren zu erzielen.

3.1 Lenkungspunkt Jakobstr./Löhergaben/Karlsgraben

An diesem Knoten sollen in der Innenstadt zukünftig die in **Anlage 4** dargestellten Fahrbeziehungen für den allgemeinen Autoverkehr möglich sein. Der Lenkungspunkt sorgt dafür, dass der violette und orange Erschließungsbereich voneinander getrennt werden.

Aus der eintretenden Reduzierung der Verkehrsmengen (in Verbindung mit der beschlossenen Verstärkung der Unterbrechung auf dem Templergraben für den Autoverkehr vor dem Super C) resultieren geringere verkehrsbedingte Emissionen vor Ort, die sich positiv auf die Umfeldnutzung für Anliegende und andere Verkehrsteilnehmende auswirken. Der ÖPNV kann störungsfreier fließen, die Umsetzung des Radverteiler Grabenring kann auf dem 550 m langen Abschnitt des Grabenringes von Karlsgraben und Templergraben (bis zur Einmündung Schinkelstraße) durch eine Fahrradstraße gewünschte Effekte in der Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit schaffen.

3.2 Lenkungspunkt Sandkaulstraße/Seilgraben/Kurhausstraße

An diesem Knoten ist die Ein- und Ausfahrt in die Innenstadt weiterhin möglich, lediglich die Durchfahrt des allgemeinen Autoverkehrs auf dem Grabenring wird aus den o.g. Zielsetzungen gem. **Anlage 5** unterbunden. Der Lenkungspunkt sorgt dafür, dass der gelbe und rote Erschließungsbereich voneinander getrennt werden.

Von zentraler Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch eine Lösung für die Unfallhäufungsstelle Kurhaus-/Peterstraße, die den Konfliktpunkt rechtsabbiegender Pkw und geradeausfahrender Radverkehr beseitigt (siehe Anlage 5).

3.3 Lenkungspunkt Borngasse/Franzstraße

Der Lenkungspunkt Borngasse/Franzstraße führt zu einer Abgrenzung des orangen vom blauen Erschließungsbereich und bewirkt damit eine deutliche Reduktion des Verkehrs in der Theaterstraße. Es entstehen Spielräume für den ÖPNV, die Aufenthaltsqualität und den Radverkehr. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Karmeliterstraße ist städtebaulich und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit unkritisch.

Der Knoten Borngasse/Franzstraße steht im direkten Zusammenhang mit der infolge der Umgestaltung des Theaterplatzes geänderten Verkehrsführung an den Knoten Borngasse/Theaterstraße und Kapuzinergraben/Franzstraße. Diese Verkehrsführung wird akut mit dem Start des Umbaus am Theaterplatz. Die an den drei Knoten im Gesamtkonzept möglichen Fahrbeziehungen sind in **Anlage 6** dargestellt.

Größere Umbaumaßnahmen in der Franzstraße sind Bestandteil einer in der Zukunft anstehenden Entscheidung zur Einführung der Regio-Tram. Jetzt sind für die Franzstraße nur kleinere Anpassungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Anpassung Radverkehrsanlagen ohne Sicherheitstrennstreifen) und zur Optimierung des ÖPNV umzusetzen. Die Unterbindung der Abbiegebeziehung Borngasse/Franzstraße erfordert ein Trennelement im Knoten.

Nachrichtlich ist zu erwähnen, dass im Gesamtkontext der Verkehrsführung Theaterplatz weitere Entscheidungen zur Gestaltung und Verkehrsführung Elisabethstraße und Hartmannstraße anstehen.

3.4 Verkehrsmodellierung

Die Änderungen der Verkehrsströme in der Innenstadt durch die hier dargestellten Lenkungsmaßnahmen wurden im Verkehrsmodell der Stadt Aachen simuliert. Die veränderten Verkehrsströme sind demnach auf den vorhandenen Straßen leistungsfähig abwickelbar. Der Alleenring übernimmt dafür eine wichtige Verteilerrolle, die er im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt bereits heute hat. Die prognostizierten Verkehrsmengen entsprechen dabei den Größenordnungen der Verkehrsmengen der Vor-Covid-Zeit.

In den Simulationen sind die „Umsteigeeffekte“, die sich aus der Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt ergeben und zu einer Verbesserung der Situation im ÖPNV und beim Radverkehr führen noch nicht enthalten.

Unter Berücksichtigung der in der Mobilitätsstrategie der Stadt Aachen gemeinsam verabschiedeten Zielsetzung einer starken Zunahme des Umweltverbundes wäre bis 2030 ein Rückgang des Anteils des Pkw-Verkehrs von 46 % auf 36 % aller zurückgelegten Wege verbunden, der sich in einem Rückgang des Autoverkehrs um 22 % bemerkbar machen würde.

4 Empfehlungen

Auf Grundlage der bisherigen Ausführungen formuliert die Verwaltung die folgenden Empfehlungen:

Das **Gesamtkonzept Innenstadtmobilität für morgen**, wie es mit der Vorlage FB 61/0742/WP18 vorgestellt wurde, wird den politischen Gremien zur Beschlussfassung als **Grundsatzpapier** empfohlen.

Innerhalb dieses Gesamtkonzeptes sollen insbesondere die nachfolgenden Maßnahmen, die sich aus dem bisherigen Konsultationsprozess ergeben haben, weiter ausgearbeitet werden:

1. Rücksichtsvolles Miteinander: Die Rücksichtnahme im Straßenverkehr soll als partnerschaftliche Aktion von Stadt, Handel und Gastronomie sowie weiterer zu definierenden Akteuren in einer Kampagne gut wahrnehmbar gefördert werden und um den Aspekt **Willkommenskultur** in seiner Außenwirkung erweitert werden.

2. Die Anstrengungen zum **Ausbau des Umweltverbundes** sind fortzusetzen. Konkret soll u.a. das aktuell in Arbeit befindliche Busnetzgutachten Vorschläge für eine höhere Zuverlässigkeit des Busangebotes formulieren und das Angebot insgesamt erweitert werden. Die beschlossenen Radvorrangrouten sollen einschließlich des Radverteilerings geplant und umgesetzt werden. Das beschlossene Premiumfußwegenetz soll weiter ausgebaut und die Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt verbessert werden.
3. Die Erschließung der zentralen Innenstadt sollte um ein **touristisch attraktives Angebot von öffentlich nutzbaren Kleinfahrzeugen für die Hop-On-Hop-Off-Nutzung** erweitert werden.
4. Das **Park&Ride-Angebot** soll weiter ausgebaut und durch zusätzliche Serviceelemente und Ausstattung, wie auch eine bessere Anbindung und tarifliche Integration für die Pendlerverkehre attraktiver werden. Die Kommunikation der Angebote durch eine bessere Sichtbarkeit im öffentlichen Raum wie auch in den zur Verfügung stehenden Medien ist zentral.
5. Das **Parkleitsystem** soll weiter optimiert und an die „Neue Lenkung des Autoverkehrs“ angepasst werden. Konkrete Verbesserungen werden mit allen Partnern, insbesondere aus Handel, Gewerbe und Gastronomie weiter abgestimmt.

Mit dem Planungsauftrag für das Konzept Zur „**Neuen Lenkung des Autoverkehrs**“ wird die **Verwaltung mit der weiteren Ausarbeitung der Details beauftragt**. Zusätzlich zur planerischen Betrachtung wird die Verwaltung mit der Erarbeitung einer Informationskampagne beauftragt, die den Prozess der Umsetzung intensiv begleitet.

Anlage/n:

- | | |
|-----------|---|
| Anlage 1: | Präsentation der Verwaltung zum Konzept |
| Anlage 2: | Dokumentation der Informationsveranstaltungen im September 2023 |
| Anlage 3: | 4 Karten – 1 gemeinsamer Plan |
| Anlage 4: | Lenkungspunkt Jakobstr./Löhergaben/Karlsgraben |
| Anlage 5: | Lenkungspunkt Sandkaulstraße/Seilgraben/Kurhausstraße |
| Anlage 6: | Lenkungspunkt Borngasse/Franzstraße |



Innenstadt mobilität für morgen

Sept. 2023

www.innenstadt-morgen.de/mobilitaet

11 von 87 in Zusammenstellung

stadt aachen



Ablauf heute

1. Begrüßung/Einordnung
2. Vortrag „Innenstadtmobilität für morgen“
3. Fragemöglichkeiten an Themenständen
4. Gemeinsamer Austausch

Fünf Infoabende der Stadtverwaltung

im September, je 19 – 21 Uhr

- 05.09.: Erholungsgesellschaft, Reihstraße 13,
Auftaktveranstaltung
- 06.09.: Foyer der IHK Aachen, Theaterstraße 6-10,
Belange Handel, Tourismus, Gastronomie
- 12.09.: Suermondt-Ludwig-Museum, Wilhelmstraße 18,
Austausch der Verbände
- 19.09.: Super C, Templergraben 57,
Belange der Hochschulen
- 20.09.: Aula St. Leonhard-Gymnasium, Jesuitenstr. 9,
Belange der Schulen und Kitas

Anmeldung erforderlich

13.09. *Veranstaltung des Medienhauses Aachen*

Innenstadtmobilität **für morgen**

Ziele | Bausteine | Erfahrungen | Innenstadtmorgen

**Innenstadt-
mobilität**
für morgen



www.innenstadt-morgen.de/mobilitaet



Bild: innenstadt-morgen.de

Innenstadtmorgen

Ziele

Aachen ist gerecht!

Aachen ist vielfältig!

Aachen ist mutig!

Innenstadtmobilität für morgen

Zeitplan

Innenstadtmobilität für morgen

Ziele | Bausteine | Erfahrungen | Innenstadtmorgen

**Innenstadt-
mobilität
für morgen**



- Dez. 2020 Ratsantrag „Lebenswerte Innenstadt“
- Febr. 2022: Beschluss zur Ausarbeitung
- Nov. 2022 + Mai 2023: Mobilitätsforum Innenstadt: Erfahrungen aus anderen Städten
- August 23: Veröffentlichung der Ziele und Bausteine der „Innenstadtmobilität für morgen“
- 31. August: Sondersitzung MoA und B0 mit Start der Debatte über Lenkungsmaßnahmen im Autoverkehr
- [Sept. 23: Informationsabende](#), Webseite, Stadtseiten
- 23. Nov. 23: ggf. Planungs- und Ausführungsbeschluss für Maßnahmen in 2024; anschl. Vorbereitung Vergabe
- ggf. ab Ostern 2024: Informationen an Verbände und Öffentlichkeit zur Umsetzung
- ggf. Herbst 2024: Umsetzung

Innenstadtmobilität für morgen

1. Einordnung + Ziele
2. Ein gemeinsamer Plan
3. Neue Lenkung des Autoverkehrs konkret

Innenstadtmobilität

Innerhalb des Alleenrings



32.000 Einwohner*innen

Umfang Alleenring: 6 km

Umfang Grabenring: 2,3 km

Länge des Straßennetzes: 30 km



Innenstadtmobilität

Herausforderungen heute

- Stark verlärmte Straßenräume und Nachbarschaften
- Hohe PKW Frequenz
- Schlechte Orientierung
- Schlechte Erreichbarkeit für Geheingeschränkte
- Viele zu Fuß gehende
- Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden

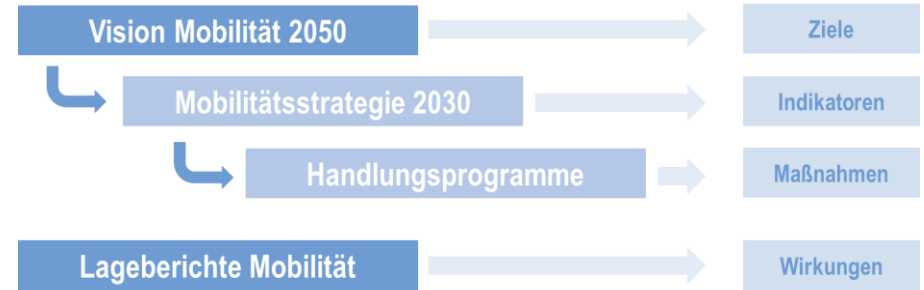


Lärmkarte Aachen; 2018

Ziele Mobilitätsstrategie 2030

in der Verkehrsentwicklungsplanung

- 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)





Innenstadtmobilität für morgen

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.

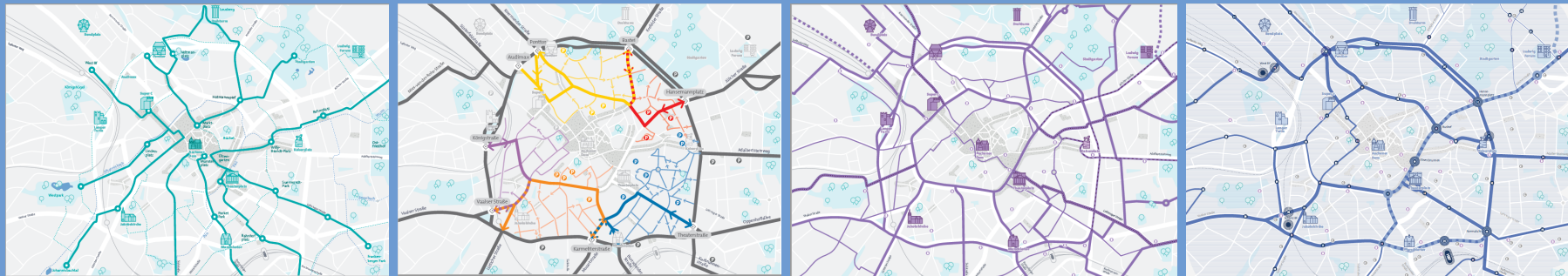
Fairer und sicherer Verkehr

Das Miteinander ist rücksichtsvoll und entspannt.

Gute Nachbarschaften

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

Der gemeinsame Plan!



Innenstadtmobilität

Machen.

Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern

Autoverkehr stadtverträglich gestalten

Sicheren Radverkehr ermöglichen

Öffentlichen Verkehr verbessern

Innenstadtmobilität

Machen.

Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern

Autoverkehr stadtverträglich gestalten

Sicheren Radverkehr ermöglichen

Öffentlichen Verkehr verbessern

Zu Fuß Gehen und Aufenthaltsqualität



Zu Fuß Gehen und Aufenthaltsqualität



🇩🇪 Kinder(t)raum entsteht

Neuer Spielplatz am Aachener Lindenplatz strahlt grüner als das Laub der Bäume

23. MAI 2023 UM 17:04 UHR | Lesedauer: 3 Minuten



Auf optimalen Wegen zu Fuß in der Innenstadt unterwegs

25. SEPTEMBER 2022 UM 17:00 UHR | Lesedauer: 4 Minuten



Zu Fuß Gehen und Aufenthaltsqualität

Jakobstraße wird zum Premiumfußweg

12. FEBRUAR 2022 UM 09:00 UHR | Lesedauer: 4 Minuten



© Theaterplatz Aachen

Aachen
2022

Stadt Aachen
die oberbürgermeisterin
nachbereich Stadtentwicklung, -planung
und Mobilität/Verkehr
Lagerhausstraße 20, 52004 Aachen
theaterplatz@aachen.de

www.aachen.de/theaterplatz



Innenstadtmobilität

Machen.

Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern

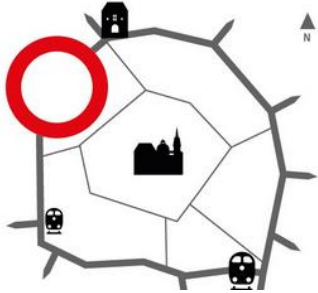
Autoverkehr stadterträglich gestalten

Sicheren Radverkehr ermöglichen

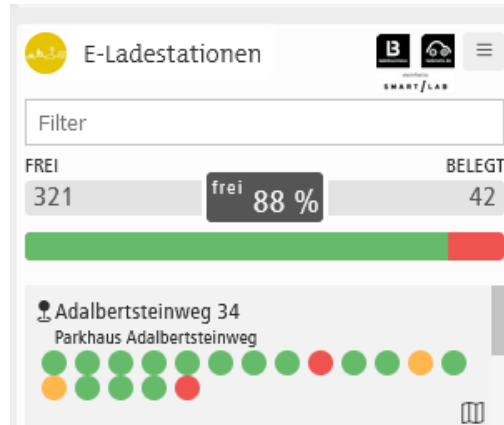
Öffentlichen Verkehr verbessern

Autoverkehr stadtverträglich gestalten

Ab 2. Mai
Großbaustelle
Turmstraße



Verkehrskonzept Abriss
Turmstraße
| 2021



Viele Ladepunkte in Parkhäusern
www.verkehr.aachen.de
| seit 2019

Paketsdienste wollen den Stadtverkehr entlasten

10. MÄRZ 2021 UM 06:52 UHR | Lesedauer: 2 Minuten



Pilotprojekt Microhub Adalbertstraße
| seit 2021

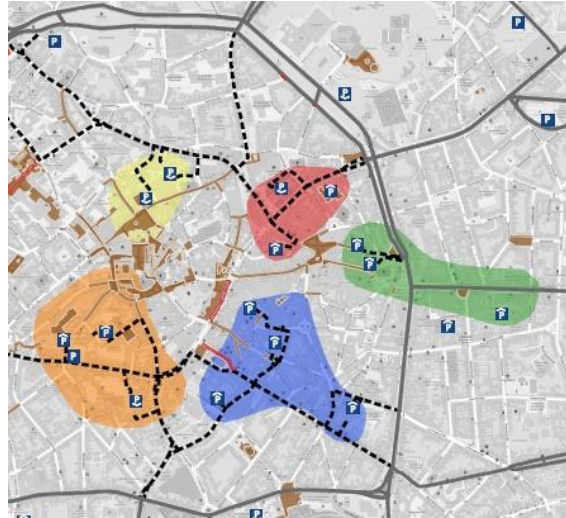
Autoverkehr stadtverträglich gestalten



ASEAG 0241 1688-0 | www.aachen.de/parkandride



5 P+R-Anlagen; nutzbar für
5 € / Tag



6800 Parkplätze in den
Parkhäusern der Innenstadt



Parkleitsystem mit variabler Anzeige freier
Plätze in Parkhäusern

Autoverkehr stadtverträglich gestalten



Mit dem Auto in die Innenstadt

- Sammel- und Erschließungsstraßen der Innenstadt
- Zugänge in die Erschließungsbereiche
- Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs
- Zugänge
- Öffentliche Parkhäuser / Parkplätze
- Private Parkhäuser / Parkplätze
- Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
- Bahnhof
- Öffentliche Grünflächen

Innenstadtmobilität

Machen.

Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern

Autoverkehr stadtverträglich gestalten

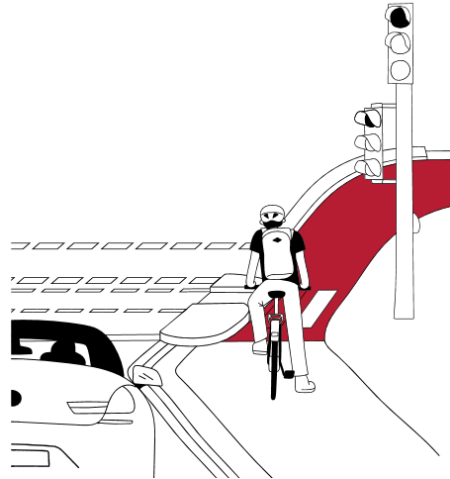
Sicheren Radverkehr ermöglichen

Öffentlichen Verkehr verbessern

Sicheren Radverkehr ermöglichen



Baulich getrennte Radwege
an Hauptverkehrsstraßen
Ludwigsallee | 2022



Abgesetzte Radwege an
großen Kreuzungen
Planung Bastei



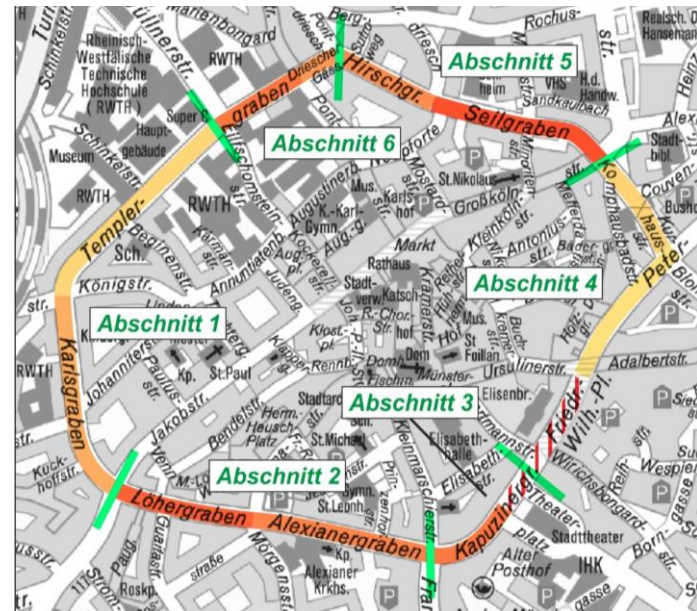
Fahrradstraßen mit wenig
Kfz-Verkehr
Lothringer Straße | 2021

Sicheren Radverkehr ermöglichen



Sicher und komfortabel aus jedem Stadtteil ins Zentrum | Beschluss 2019

Fahrradstraße in der Krakaustraße als Teil der Radvorrangroute Preuswald | in Planung



Radverteilerung Grabenring abschnittsweise umsetzen | Auftrag 2021

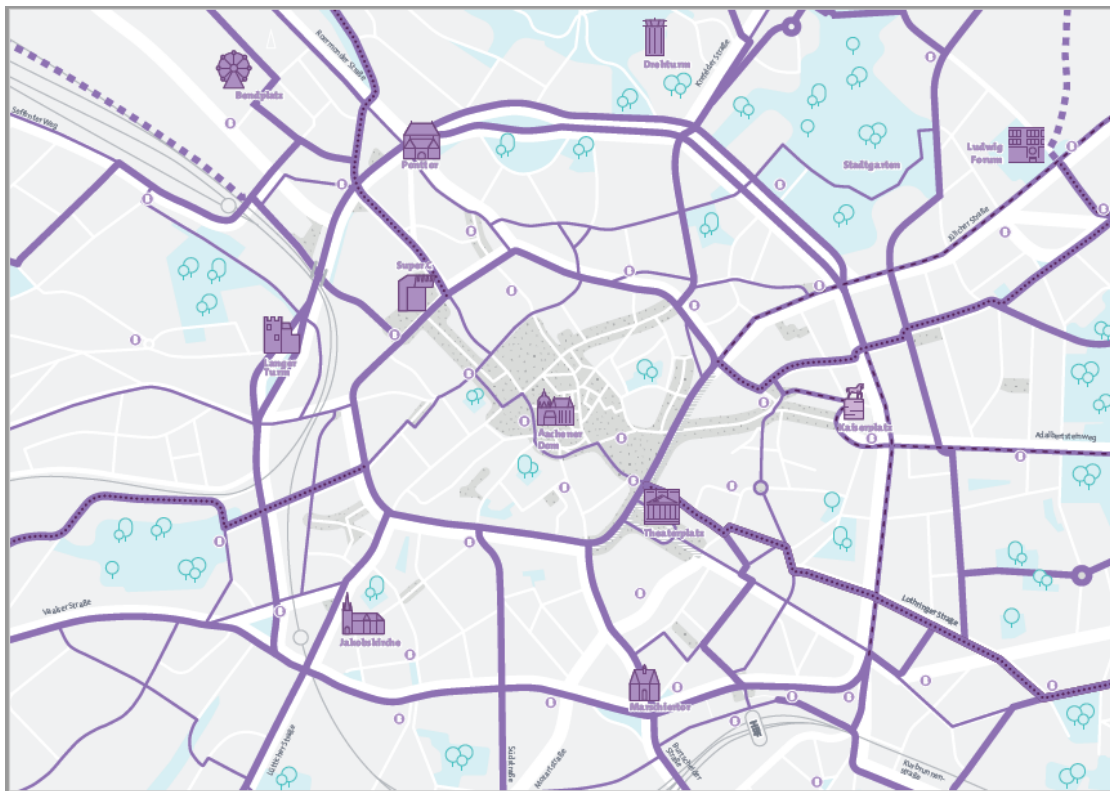
Sicheren Radverkehr ermöglichen



Zukunftsbild Templer-/Karlsgraben:

- Vollflächige Rotmarkierung zur Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs auf dem Radverteilterring
- Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
- Zufahrt für Anliegende, Pflege- und Lieferverkehr jederzeit möglich

Sicheren Radverkehr ermöglichen



Mit dem Rad in die Innenstadt

- Bedeutende regionale Radverbindungen
- Hauptradverbindungen
- Alternative Hauptradverbindung
- Radverbindungen
- Wege-Netzlücke
- Bike-Sharing
- Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
- Öffentliche Grünflächen
- Straßennetz
- Bahnhof

Innenstadtmobilität

Machen.

Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern

Autoverkehr stadtvträglich gestalten

Sicheren Radverkehr ermöglichen

Öffentlichen Verkehr verbessern

Öffentlichen Nahverkehr verbessern



Job-Ticket-Kampagne
| ab 2009



(Foto: ASEAG)

Umstellung auf Elektromobilität
| seit 2011



Nahverkehrsplan mit
Qualitätskriterien
| 2015 / 2018



Multimodale App movA

Öffentlichen Nahverkehr verbessern

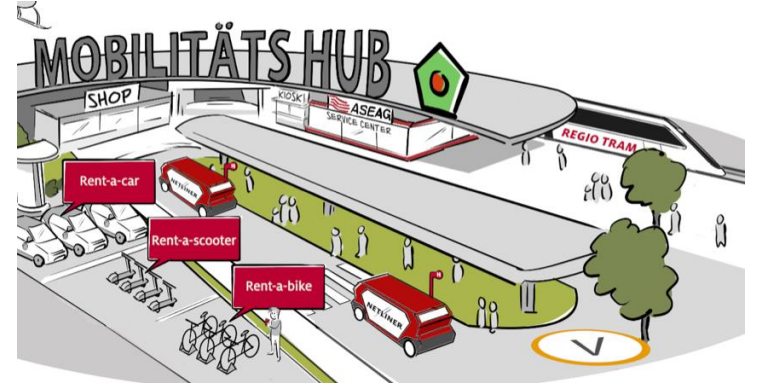


Ausbau Schnellbuslinie 66
| 2022

Regiotram - ein Projekt, das die Region bewegt.



Machbarkeitsstudie Regiotram
Aachen



Ausbauziel + 30 % ÖPNV
| Vision 2027 + IKS 2020

Öffentlichen Nahverkehr verbessern



Mit Bus und Bahn in die Innenstadt

- Busabfahrten je Richtung pro Stunde
 - Mind. 2
 - Mind. 4
 - Mind. 6
 - Mind. 12
- Bushaltestelle
- Wichtige Umsteigepunkte
- Regiotram (in Planung)
 - Streckenverlauf
- Haltestellen
- Einzugsbereiche der Bushaltestellen (5 min Laufweg) und Bahnstationen (15 min Laufweg)
 -
 -
- Car-Sharing
- Bike-Sharing
- Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
- Öffentliche Grünflächen
- Straßennetz
- Bahnhof

Der gemeinsame Plan wird ergänzt durch ...

- **Förderung der Rücksichtnahme**
- **Vernetzung der Mobilitätsangebote**
- **Stadtverkehr klimaneutral machen**



Neue Lenkung des Autoverkehrs konkret



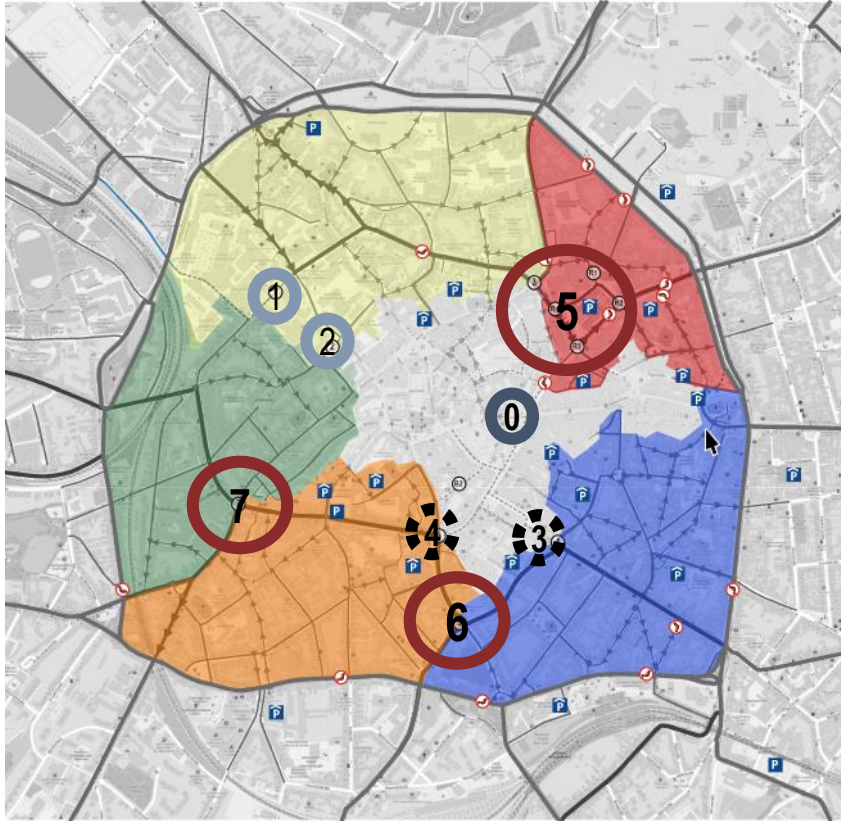
Neue Lenkung

des Autoverkehrs über zentrale Zugänge

- Jeder Bereich erhält **zwei Hauptzugänge**; alle Straßen dieser Farbe erreichbar mit Kfz
- Direkte Lenkung in die **Parkhäuser** über Sammelstraßen, die in Schleifen ausgebildet sind
- Sandkaul-, Jakob- und Karmeliterstraße sind **Zugänge für je zwei Bereiche**

Neue Lenkung

des Autoverkehrs in fünf separat erschlossenen Bereichen, die um die Altstadt herum liegen



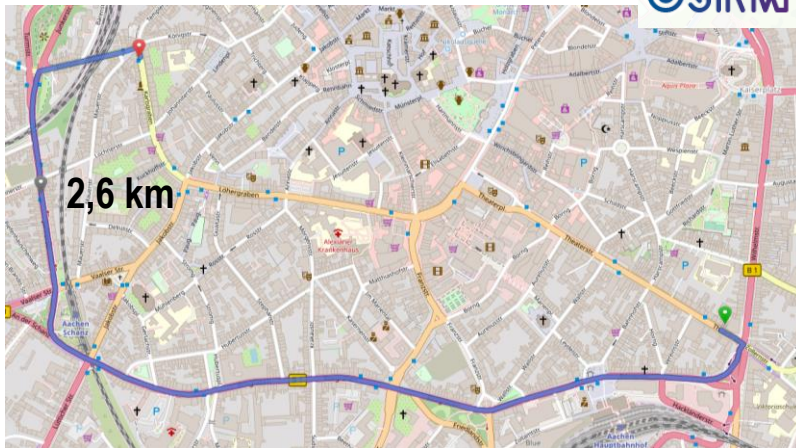
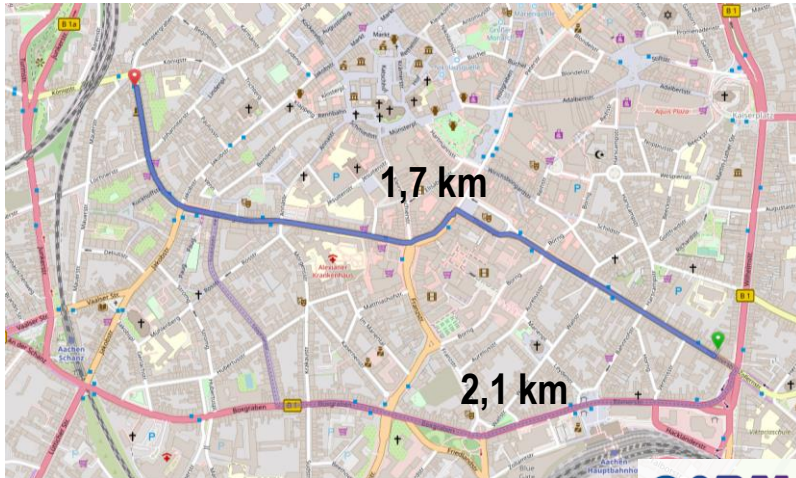
Maßnahmen zur Abtrennung der Bereiche

- [(0) Elisenbrunnen]
- (1) Templergraben
- (2) Annuntiatenbach
- (3) Theaterstraße/Borngasse
- (4) Kapuzinergraben
- (5) **Seilgraben / Komphausbadstr.**
- (6) **Franzstraße / Borngasse**
- (7) **Karlsgraben / Jakobstraße**

Bestand
Verstetigung beschlossen
Politisch beschlossen
In Vorbereitung für politische Entscheidung

Am konkreten Beispiel:

Von der Theaterstr. 83
zum Karlsgraben 67



- Fahrtmöglichkeiten am 31.08.2023, 09:45 Uhr:
 - Pkw: 7 Min (ü Theater)
od. 8 Min (ü Hbf u. Stephanstr.)
 - Rad: 7 Min (Zeiten aus Googlemaps)
 - Bus: Linie 13B, 13 Min über Hbf u Schanz
- Geänderte Verkehrsführung am Theaterplatz
+ neue Lenkung des Autoverkehrs:
 - Pkw: 8 Min. (ü Hbf u. Königstraße)



Innenstadtmobilität für morgen

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 Team

Innenstadtmobilität für morgen

aus dem Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und
Mobilitätsinfrastruktur

bedankt sich für Ihre Aufmerksamkeit

steht gerne für Ihre Fragen zur Verfügung:

Innenstadtmobilitaet@mail.aachen.de

www.innenstadt-morgen.de/mobilitaet

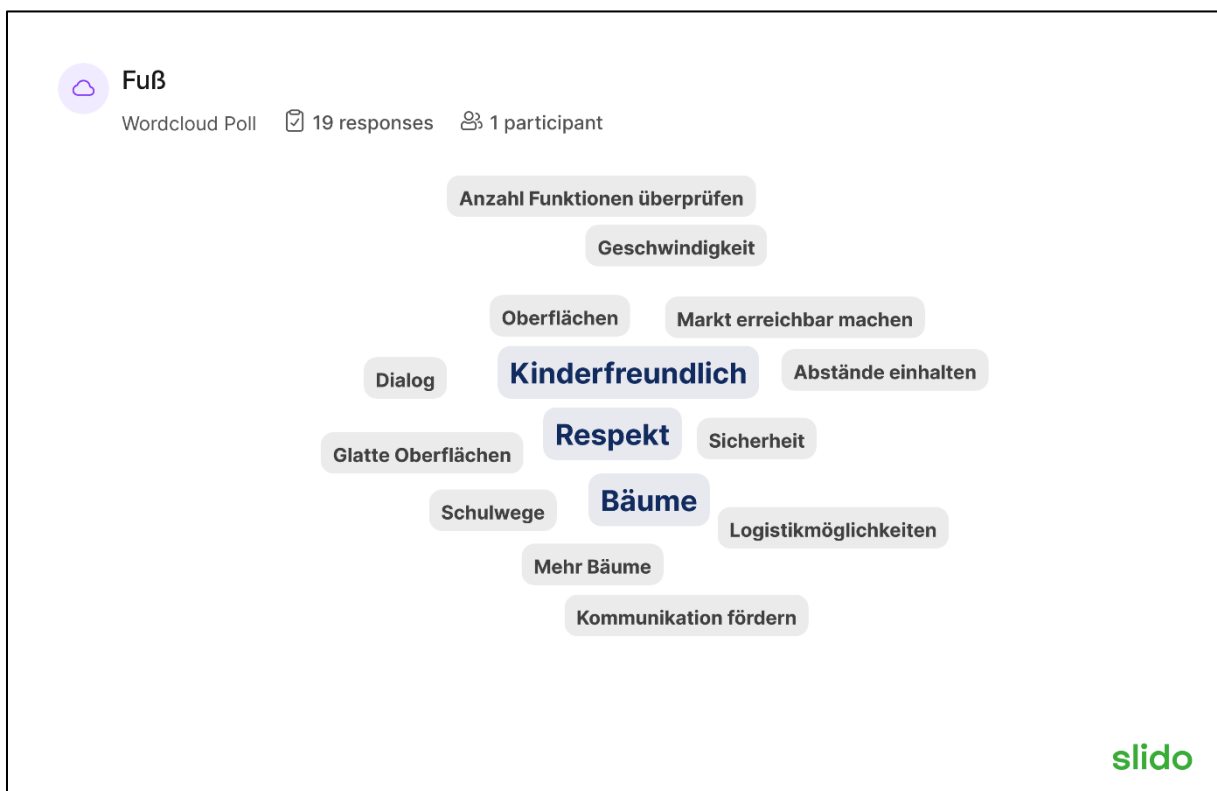
Protokolle „Innenstadtmobilität von morgen“

Stand: 04.10.2023

1. 05.09.2023 Innenstadtmobilität – Auftaktveranstaltung

Anzahl der Teilnehmenden: ca. 50 Personen

a) Fußverkehr



Prüfaufträge/Fragen

- Was ist mit der Belastung auf dem Alleenring? Kann der Alleenring die Menge an Autos und ÖPNV aufnehmen? (Beispiel Oppenhoffallee und Bismarckstraße)
- Sandkaulstraße + Jacobstraße sind Fußweg und für Auto und Fahrräder zuständig / überlastet? Können die Straßen das abbilden?
- Alfonsstraße - Wilhelmsstraße - kann der Fußweg anders organisiert werden?
- kein Schubladendenken nach Verkehrsarten
- Kommunikation zwischen den Verkehrsarten herstellen
- Innenstadt auch für Radfahrer*innen erreichbar ? - Markthügel und Münsterplatz wird als zu unsicher wahrgenommen

Wünsche/weitere Vorschläge

- Parkhaus für Fahrräder - im 1. Jahr gratis machen - Fördert die Attraktivität
- Auto ist auch Stauraum beim Stadtbummel, bitte Möglichkeiten schaffen! - Schließfächer oder Ähnliches
- mehr Bäume auf den Premiumfußwegen für Schatten, auch die Sitzmöglichkeiten sollten im Schatten liegen
- aus der Jacobstraße und andere Straßen ein niederschwelliges, kleines Angebote für die Erreichbarkeit des Markthügels schaffen (Elektrobus, etc.)
- Soers > Lousbergschule 1,5 km mit 40-50 Kindern zusammen als Kinderbus zur Schule - Wege müssen bitte kinderfreundlich sein - Knoten Bastei
- Abstand Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gleichermaßen wie zum Auto
- Oberflächen für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv gestalten - Kopfsteinpflaster vs. Schuhe, Fahrrad, Kinderwagen, Rollator

b) Radverkehr



Prüfaufträge/Fragen

- Eisenbrunnen

Rad vs. Bus

Bessere Lösung finden zw. Kurhausstraße und Elisenbrunnen

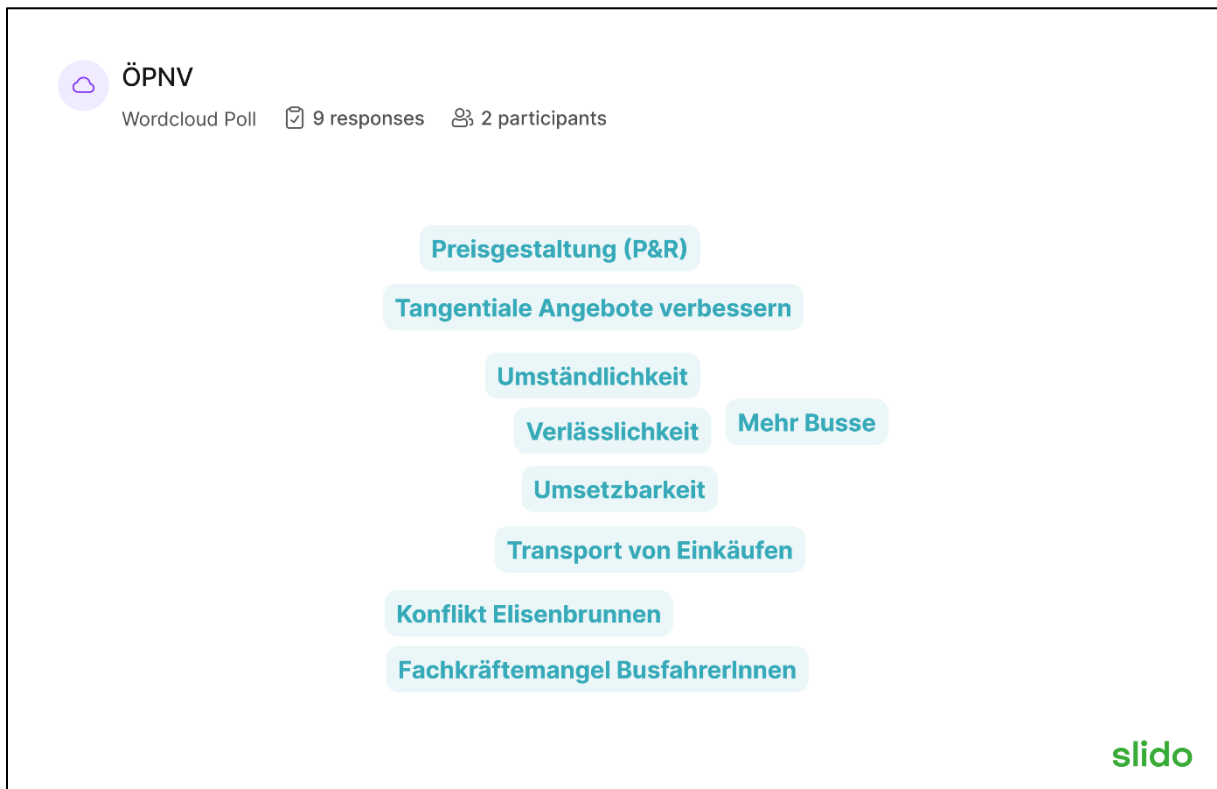
(Bürgerantrag Grundschule Römerhof; Sommer ca. 2021)

- Knoten: Vorlauf für Radverkehr einplanen

Wünsche/weitere Vorschläge

- Verständlichkeit Fahrradstraßen (Regeln kommunizieren)
- Beleuchtung
- Nullabsenkungen (Bsp. Eismännchen; hier fehlt die Nullabsenkung auf einer Seite)
- Sichere Abstellanlagen (auch in Parkhäusern vermehrt anbieten); Bügel nicht so eng aneinander
- Rotmarkierung bekommt Risse; wieso?
- Kreuzungsbereiche/Sichtbeziehungen durch Bügel freihalten
- Piktogrammketten werden gewünscht
- Klare Wegweisung
- Soerser Weg im Abschnitt Krefelder Straße/Merowinger Straße unkomfortabel für Radverkehr
- Schneeräumung (Bsp. Monschauer Straße und Neumarkt)
- Oppenhoffallee ist unsicher: Markierung entfernen

c) ÖPNV



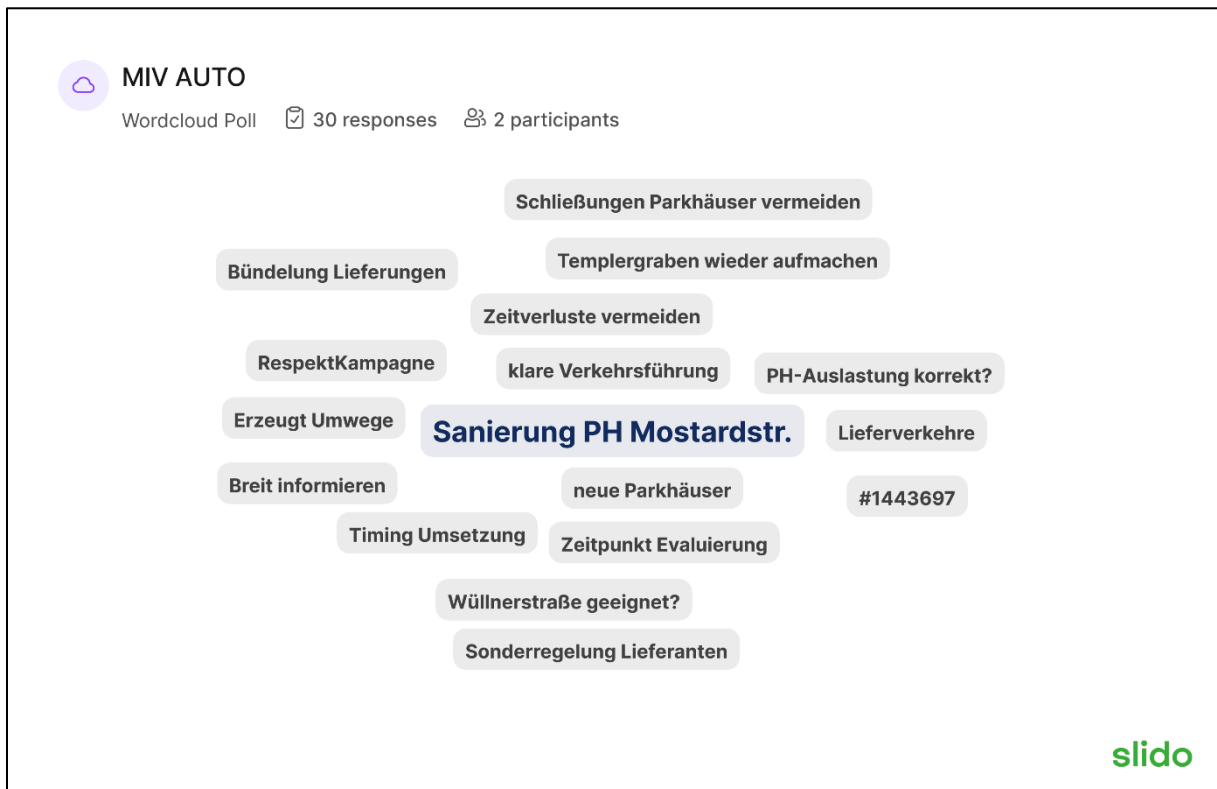
Prüfaufträge/Fragen

- Umsetzbarkeit der Planungen
- Verbesserung des tangentialen Angebots
- Unverhältnismäßige Preisgestaltung (u.a. P+R)

Wünsche/weitere Vorschläge

- Fachkräftemangel BusfahrerInnen
- Transport von Einkäufen
- Verlässlichkeit des Busverkehrs
- Umständlichkeit von Busreisen
- Preisunterschied P+R (5 €) vs. Hin- und Rückfahrt mit ÖPNV (6,20 €)
- 4-Fahrten-Ticket kostet aktuell exakt das gleiche wie 4 Einzelfahrscheine

d) MIV



Prüfaufträge/Fragen

- Kapazitätsprüfung des Autoverteilerings (Alleenrings) bei zusätzlicher Mehrbelastung
- Befürchtungen der Anwohner*innen, dass Alleening durch das Konzept noch lärmintensiver wird
- Führen Durchfahrverbote zu Mehrverkehr über den Alleening ?
- Wunsch nach Einbahnstraße statt Durchfahrverboten und Zweirichtungsverkehr
- Prüfung Mehrfachnutzung von Jakobstraße und Sandkaulstraße als minderbelastete Kfz-Straße und gleichzeitig Premiumfußweg bzw. Rad-Vorrang-Route
- Prüfung Straßendurchschnitt Kapuzinergraben/Templergraben für Vorhaben
- physischer Netzbeeinflussung oder erfolgt diese nur durch Beschilderung? bloße Beschilderung nicht ausreichend
- Ausnahmeregelungen prüfen
- Überarbeitung Parkleitsystem

- Kann die Sandkaulstraße alle ihr zgedachten Routen als Hauptzugang gut übernehmen?
- Können mehr Straßen, die keine Parkhauszufahrt sind, zu Anliegerstraßen werden?
- Wie soll die Prüfung von Ausnahmegenehmigungen erfolgen?
- Wie ist der Autoverkehr in die Stadt zusammengesetzt?
- Es ist unfair, für 1 Stunde Parken 3 Euro zu zahlen, wenn man nur kurz was bersorgt. Warum keine Brötchentaste oder was ähnliches?

Wünsche/weitere Vorschläge

- Aktuelle Parkhaustarife sind in der Innenstadt derzeit unattraktiv, als städtische Gesellschaft sollte die APAG attraktiver werden
- P+R-Preise anpassen, P+R ausbauen
- Trennelemente aus Kunststoff wären an vielen Stellen ein guter Schutz zur Vermeidung der Überfahung von Radfahrstreifen durch den Autoverkehr

2. 06.09.2023 Innenstadtmobilität – Belange Handel, Tourismus, Gastronomie

Anzahl der Teilnehmenden: 40 Personen

a) Fußverkehr



Prüfaufträge/Fragen

- Kommunikation und Aufklärung mit Lieferdiensten wie Lieferando

Wünsche/weitere Vorschläge

- Kampagne ACHtsam unterwegs erfährt große Zustimmung; noch mehr Motive in den öffentlichen Raum bringen
- Wunsch nach mehr Stadtmobiliar zum Sitzen, Verweilen, Spielen; muss gut sichtbar sein
- touristischer Info im öffentlichen Raum, z.B. Einrichtung einer Tourist-Info am Hbf. Eindeutige und einladende wegweisende Beschilderung.
- mehr digitale Angebote zur Orientierung und im Kontext Tourismus.

b) Radverkehr



Prüfaufträge/Fragen

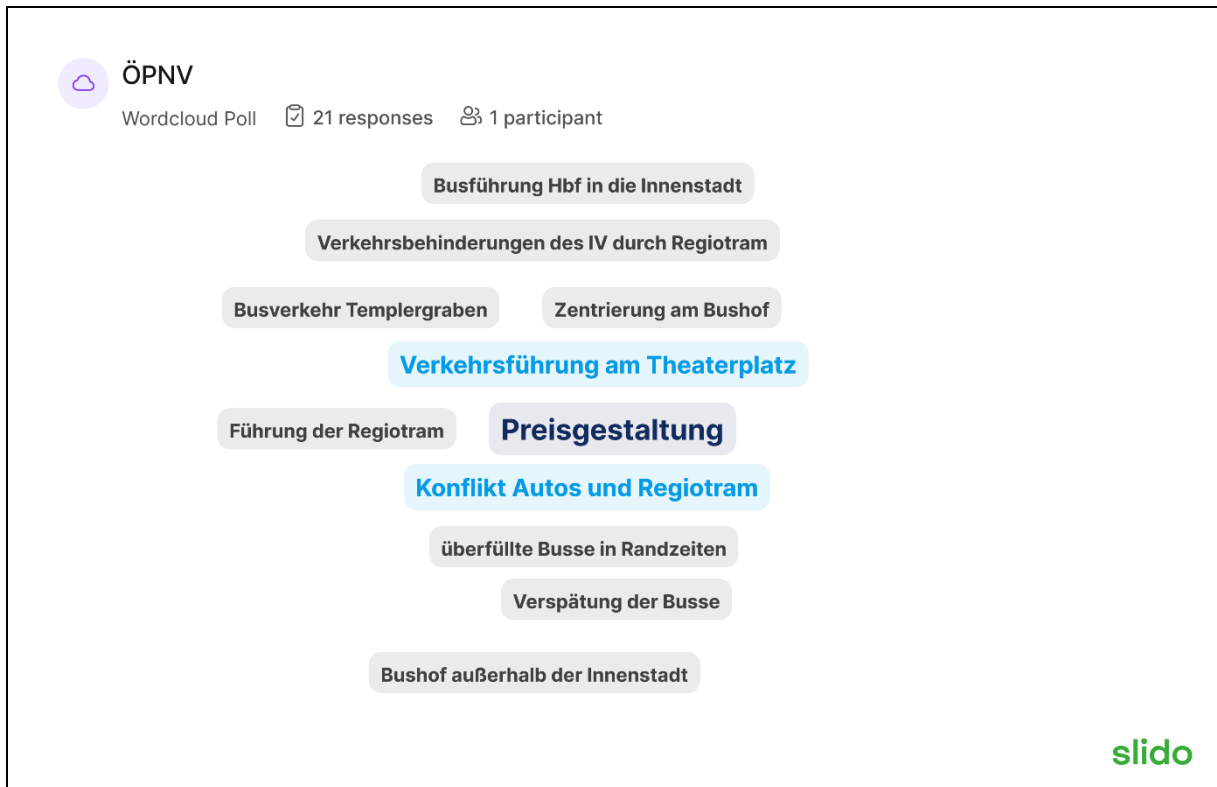
- Bleibt der gesamte Alleenring Hauptverbindung für den Radverkehr obwohl der Grabenring zum Radverteillerring wird?
- Warum sind die Radvorrangrouten und die Radwege noch Stückwerk?
- Wie kommen die Lieferverkehre unkompliziert zu ihren Adressen?

Wünsche/weitere Vorschläge

- Wie können die Anschlussstellen von den PBL (hier Monnheimsallee) in die Regel-Radverkehrsführung verbessert werden?
- Wie können Regelverstöße von Fahrradfahrenden besser geahndet werden?
- Die Bikesharing-Stationen sind in einem schlechten Zustand. Das System ist in der Regel zu dünn mit Leihrädern besetzt. Kann das verbessert werden? Warum gibt es nur einen Anbieter?

- Die Lieferräder (hier Lieferrando), die aus den Restaurants Essen abholen und zu den Kunden bringen, haben insbesondere in der historischen Altstadt zu wenig Abstellmöglichkeiten, um ihre Räder zu beladen. Wie kann das geändert werden?

c) ÖPNV



Prüfaufträge/Fragen

- Müssen die Busse alle über den Bushof geführt werden? Dort sind keine schnellen Umsteige möglich! Bleibt der Bushof an seiner bisherigen Stelle?
- Die Regio-Tram wäre ein deutlicher Mehrwert für die Innenstadt, aber kommt sie wirklich? Und was passiert bis dahin?
- Es fehlen Tangentiallinien. Warum?

Wünsche/weiteres Vorgehen

- Die Preisgestaltung für ein Einzelticket ist mit 3,10 € unattraktiv. Ein 1 €-Ticket wäre ein gut vermittelbares und attraktives Angebot.

- Das Gastronomie- und Tourismusgewerbe sollte aktiv in die Überlegungen zur Preisgestaltung und ÖPNV-Angebot in der Innenstadt eingebunden werden. Es besteht der Wunsch, den Gästen direkt mit der ersten Kontaktaufnahme einfach verständliche Informationen und ein attraktives Tarifangebot für den ÖPNV anzubieten.
- Die Anbindung des HBF an die Innenstadt mit dem Bus ist für auswärtige Gäste deutlich verbesserungswürdig. Es besteht keine gute Orientierung.
- Die Linie 27/37 wird als „Buslinie der Herzen“ benannt und soll weiter verdichtet werden!

d) MIV



Prüfaufträge/Fragen

- Was sollen Ausnahmegenehmigungen kosten?
- Warum will man die Autofahrer in der Innenstadt vergraulen?
- Ist es vertretbar, die Maßnahme während der Autobahnspernung umzusetzen?
- Kann die Wüllnerstraße den Mehrverkehr aufnehmen?

- Wie passt der Vorschlag einer Fahrradstraße zw. Driescher Gäßchen und Wüllnerstraße zusammen mit der Funktion Sammelstraße für den Autoverkehr?
- Wie kommen Pkw aus Ri. Niederlande gut zur Neupforte in mein Geschäft?
- Ist der Lieferverkehr im Konzept berücksichtigt? Wie kommt der an seine Ziele?
- Der Lieferverkehr soll die Schleifen durchfahren können.

Wünsche/weitere Vorschläge

- Wann wird endlich das Parkhaus Dom/Rathaus in der Mostardstraße saniert?
- Hat die RWTH Aachen Macht ausgeübt, um den Templergraben gesperrt zu bekommen?
- Nutzen Besucher*innen dieser Stadt P+R? Ich kenne keinen Kunden, der das macht? Das ist was für Berufspendler.
- Kann der Annuntiatenbach Busverkehr überhaupt vertragen, der da demnächst fahren soll? Ist das Lärmtechnisch geprüft worden?
- P+R-Plätze sollten attraktiver werden durch Beleuchtung und dynamische Informationen wie nächste Abfahrtszeit und freie Plätze.
- Das Parkleitsystem muss überarbeitet werden.

3. 12.09.2023 Innenstadtmobilität – Belange der Verbände

Anzahl der Teilnehmenden: 12 Personen

Aufgrund der geringen TN Zahl wurden alle vier Verkehrsmittel von der gesamten Gruppe hintereinander diskutiert.

Hinweis: die Verwaltung hat per Mail durch Ralf Oswald am 28.08. einen offenen Brief von 15 Initiativen / Verbänden bekommen, welche das Konzept unterstützen.

a) Fußverkehr



Prüfaufträge/Fragen:

- Karte zeigt „nur“ die sieben Premiumfußwege, nicht aber die Tangentialverbindungen. Gelten für diese die gleichen Mindeststandards?

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Wunsch nach System zum Aufbewahren/ kurzfristigem Einlagern von Einkäufen in der Nähe von zentralen ÖPNV Haltepunkten

- Aktiver kommunizieren wo etwas für den Fußverkehr verbessert wird (geht nach Meinung dieser Person bisher oft unter)
- Nicht immer nur den Radverkehr als Grund für die Flächenumverteilung anfügen, sondern auch mal den Fußverkehr

b) Radverkehr



Prüfaufträge/Fragen:

- Alleering ist auch wichtige Verbindung für den Radverkehr: kann die Führung am Boxgraben zeitnah verbessert werden?
- Bitte generell mehr Fahrradabstellanlagen (z.B. auch vor Museen wie Suermondt-Ludwig Museum) und vor allem auch sichere Fahrradabstellanlagen

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Wunsch, dass RVA auf dem gesamten Grabenring so dimensioniert sind, dass Radfahrende nebeneinander fahren können (ggfs. mit Ausnahme von Löher- und Alexiandergraben auf dem Busverkehr eine große Rolle spielt)

Diskussion (angestoßen von Frau Burgdorff), ob Münsterplatz nach Schaffung des Grabenrings als Radverteilerling noch eine Freigabe für Radfahrende benötigt: alle Wortbeiträge (jeder sprach persönlich für sich und nicht für eine Initiative) sagte: wird dann nicht benötigt, da aufgrund des Kopfsteinpflasters nicht attraktiv zu befahren und wird eher von den Personen genutzt, die sich woanders unsicher fühlen. (Hinweis auch, dass der VCD bisher immer für dessen Erhaltung plädiert hat)

c) ÖPNV



Prüfaufträge/Fragen:

- Linie 4 soll auf ihren Weg zurück - wann passiert das?

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Zuverlässigkeit verbessern
- Fahrzeugkomfort und Co2 Bilanz für Busse von Drittunternehmen erhöhen

d) MIV



Prüfaufträge/Fragen:

- wie soll die Abtrennung der Zonen aussehen? - meiner Meinung nach benötigen wir hier physische Abtrennung
- warum gibt es Straßen, die jeweils zwei Zonen abgrenzen?
- ist in den Schleifen Zweiwegeverkehr geplant? - wäre es nicht einfacher, hier Einbahn zu nehmen
- wie kann sichergestellt werden, dass die Erschließungsstraßen zur Erschließung genutzt werden und nicht etwa die Krakau- oder Lochnerstraße? Bzw: sind Straßen wie Krakau- und Lochnerstraße für den Durchgangsverkehr frei bzw. warum haben wir da kein "Anlieger frei"?

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Bitte mehr Geschwindigkeitskontrollen abends in der Innenstadt (Theaterstraße)
- Wieso sind die Poller in der Ursulinenstraße so oft unten?

4. 13.09.2023 Innenstadtmobilität – Medienhaus

Anzahl der Teilnehmenden: ca. 200 Personen

Abweichendes Format:

- 20 minütige Präsentation Konzept durch die Verwaltung (Frauke Burgdorff & Uwe Müller)
- Statements aus der Politik (3 Minuten je Fraktion) von:
 - o Moni Wenzel (Grüne Fraktion)
 - o Michael Servos (SPD Fraktion)
 - o Gaby Breuer (CDU Fraktion)
 - o Tjark Zimmer (Die Zukunft)
 - o Philip Cierniak (FDP Fraktion)
 - o Andreas Nosischka (Die Linke)
- Durch das Medienhaus (Annika Kasties und Bernd Büttgens) moderierte offene Fragerunde

Konkrete Fragen / Beiträge (Mitschrift im jeweiligen Duktus der Wortmeldung):

- Astrid Siemens (Beauftragte für Pflegekräfte der Städteregion): Forderung: bitte Innenstadtzufahrt im MIV für Pflegekräfte auf den bisherigen Wegen ermöglichen und Abstellen erleichtern – Anregungen: kostenloses Parken im Parkhaus, Durchfahrtserlaubnis analog zu Taxi, separate Parkbuchten, Nutzung von Busspuren, bitte kreative Lösungen
- Für mich sieht es so aus, als sei die Innenstadt als reine Anwohnendenstadt geplant – damit sinkt mein Interesse dorthin zu fahren
- Für mich wirkt es so, als würden bestimmte Personengruppen außen vor bleiben (gefühlte Nicht-erreichbarkeit von Ärzten mit dem Auto, Kopfsteinpflaster erschwert Bewegungen mit Rollator)
- Wird der Bushof auch künftig die gleiche Rolle im ÖPNV Netz spielen bzw. kann das geändert werden?

- Als Bewohnerin der Innenstadt bin ich froh, dass sich etwas tut, aber kann man die Lieferverkehre bündeln?
- P&R ist wichtig – ich wünsche mir ein echtes Mobilitätshub
- Bitte auch Verkehrsberuhigungen mitdenken
- Wann sind die Parkhäuser Prof. Pirlet Straße und Landgericht für die Öffentlichkeit nutzbar?
- Thomas Mathes: Transformation ist nötig und richtig. Bitte jedoch die Last berücksichtigen, die die City gleichzeitig aushalten kann.
- Wann wird die Linie 4 reaktiviert?
- Besseres miteinander zwischen den Verkehrsträgern gewünscht
- ÖPNV ist eine Vollkatastrophe
- Regiotram finden wir Schüler*innen gut – Wann können wir mehr davon haben?

Daraus ergeben sich

a) Fußverkehr

Prüfaufträge/Fragen: keine

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Barrierefreiheit in der Innenstadt (Kopfsteinpflaster)
- Miteinander der Verkehrsträger verbessern

b) Radverkehr

Prüfaufträge/Fragen: keine

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Miteinander der Verkehrsträger verbessern

c) ÖPNV

Prüfaufträge/Fragen:

- Zukunft der Linie 4

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Rolle des Bushofs im ÖPNV Netz
- Regiotram als Start für weitere Linien

d) MIV

Prüfaufträge/Fragen:

- Ausnahmeregelungen für Pflegekräfte
- Wie erreiche ich meine Ziele innerhalb des Alleenrings?

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Möglichkeit Lieferverkehre zu bündeln?
- Ausbau P&R bzw. Einrichtung Mobilitätshub
- Öffnung weiterer Parkhäuser (Landgericht + Prof. Pirlet) für die Öffentlichkeit

5. 19.09.2023 Innenstadtmobilität – Belange der Hochschulen

Anzahl der Teilnehmenden: ca. 40 Personen

a) Fußverkehr



Prüfaufträge/Fragen:

- Erweiterung der Fußgängerzone (Hartmannstraße)
- Mehr Sitzgelegenheiten

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Bitte noch mehr Bäche an die Oberfläche holen
- Miteinander von Rad & Fuß stärken

b) Radverkehr



Prüfaufträge/Fragen:

- Mehr sichere Fahrradabstellanlagen (in leerstehenden Ladenlokalen möglich?)
- Mehr Abstellplätze v.a. den Umstiegspunkten zum ÖPNV (prüfen ob das Fahrradparkhaus am CARL für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann)
- Prüfung alternativer Führung RVR Campus Melaten, schlecht für das Miteinander in der Schinkelstraße

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Unterführungen (Ponttor, Bushof, Kaiserplatz) als Möglichkeit für sicheres Fahrradparken prüfen
- Bitte Radverkehr möglichst getrennt (auch vom ÖPNV und auch auf dem Grabenring) führen
- Parkleitsystem für Fahrradparken
- Radfreundliche Ampelschaltungen

- Bestehendes Netz im Hinblick auf kleinere Verbesserungen (fehlende Bordsteinabsenkungen) und Instandhaltung / Zustand (Verschmutzung) prüfen
- Studierendenwerk enger in die Planungen zum RS4 einbinden (Führung rund um die Türme)

c) ÖPNV



Prüfaufträge/Fragen:

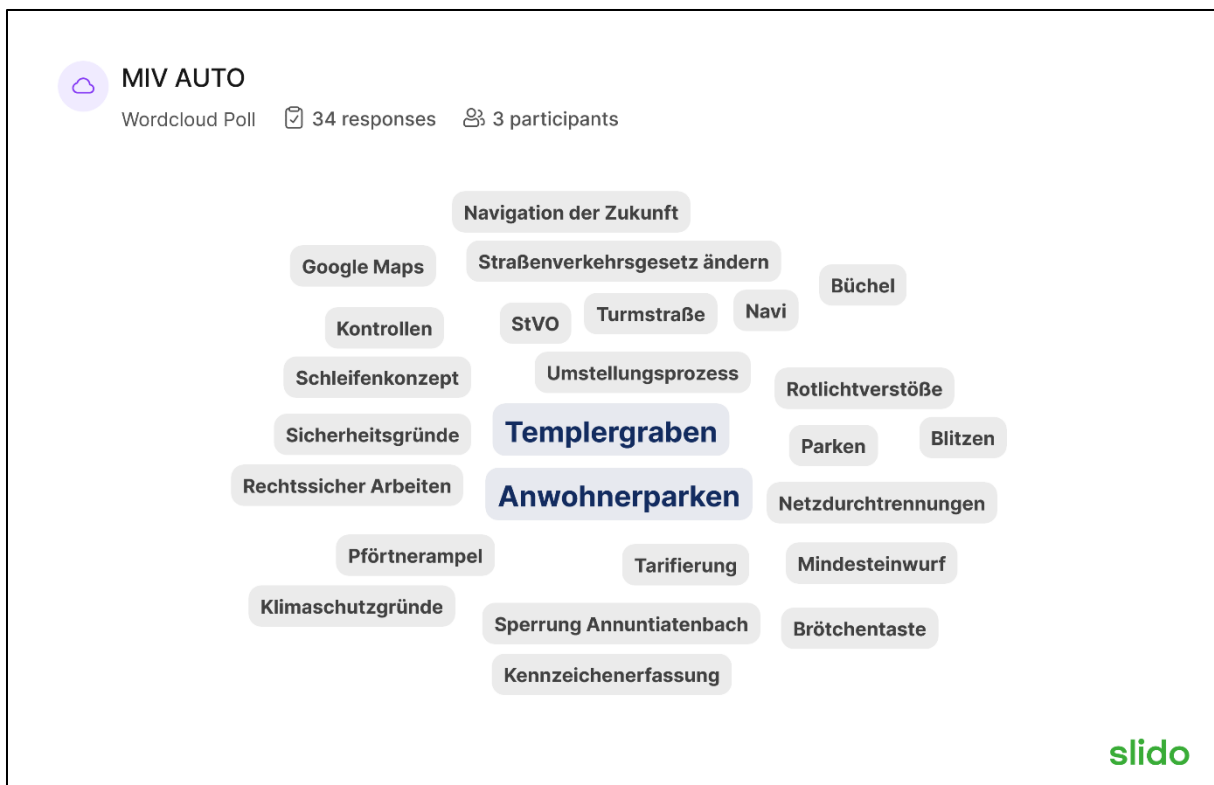
- Kann es separate ÖPNV Trassen geben bzw. Bevorrechtungen durch entsprechende Ampelschaltungen?

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Am Haltepunkt Schanz fehlt DFI
- Am Haltepunkt Schanz werden Hinweise auf nicht fahrende / haltende Züge gewünscht
- Was kann getan werden um die Pünktlichkeit der Busse zu verbessern?
- Abstimmung Taktung Bahn / Busse an den Bahnhöfen (v.a. HBF)

- Bitte explizit die verschiedenen Zeitskalen der Zukunftsprojekte kommunizieren (es dauert noch bis die Regiotram kommt)
- Kann der HBF fokussierter ins Busnetz eingebunden werden?
- Bitte höheren Takt in Schwachlastzeiten

d) MIV



Prüfaufträge/Fragen:

- Schaffen die Straßen mit „doppelten Zugängen“ (Bastei, Vaalser, Karmeliter Straße) das Verkehrsvolumen und klappt es die Bereiche sauber zu trennen?
- Wie kann die Einhaltung der Regeln / des Konzepts kontrolliert werden?
- Meines Erachtens sind die im Vortrag präsentierten Reisezeiten (auf dem Alleering) in der Realität (Berufsverkehr) nicht belastbar
- Ohne Erstwohnsitz kann kein Bewohnerparkausweis beantragt werden, daher fallen immer sofort 3 Euro für kurzes Be- und Entladen vor der Haustüre an. Wäre es möglich die ersten 15min kostenlos zu parken?

- Bitte besser kommunizieren und die Behauptung ausräumen Autofahrende würden mehr Umsätze generieren als Radfahrende / ÖPNV Nutzende
- Decken sich die Schleifen mit den Zonen des Bewohnerparkens?
- In welchem Gebiet liegt der Büchel?

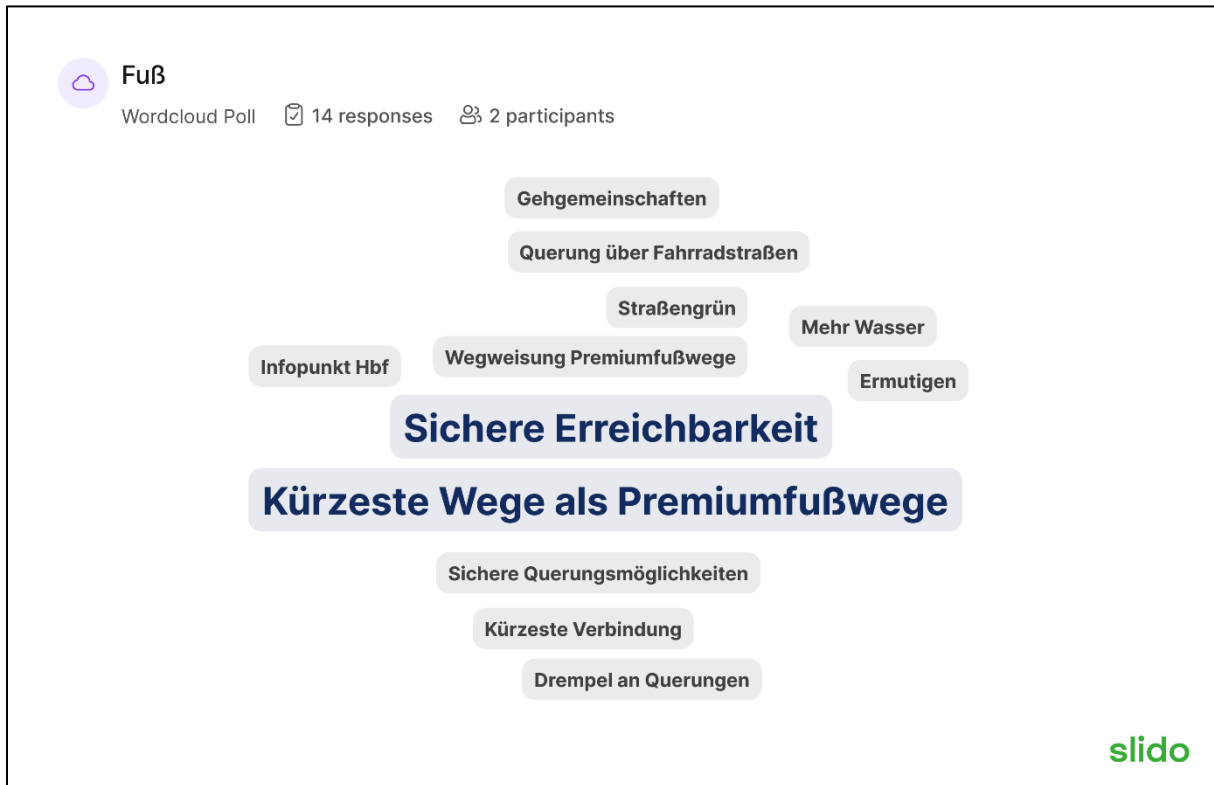
Wünsche/weitere Vorschläge:

- Was kann getan werden um „Cruiser“ aus der Pontstraße rauszuhalten?
- Kann zur besseren Einhaltung der Regeln die Führung am Templergraben durch bauliche Elemente ergänzt werden?
- Modal Filter wie am Annuntiatenbach sind gefährlich, da hier immernoch täglich Kfz drehen und so andere Verkehrsteilnehmende gefährden

6. 20.09.2023 Innenstadtmobilität – Belange der Schulen und Kitas

Anzahl der Teilnehmenden: 10 Personen

a) Fußverkehr



Prüfaufträge/Fragen:

- Wegeführung für Touristen verbessern
- Sichere Querungen (auch abseits von Premiumfußwegen)

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Bitte noch mehr Wasser in die Stadt bringen
- Gehgemeinschaften bilden (Sicherheit im Verband)

b) Radverkehr



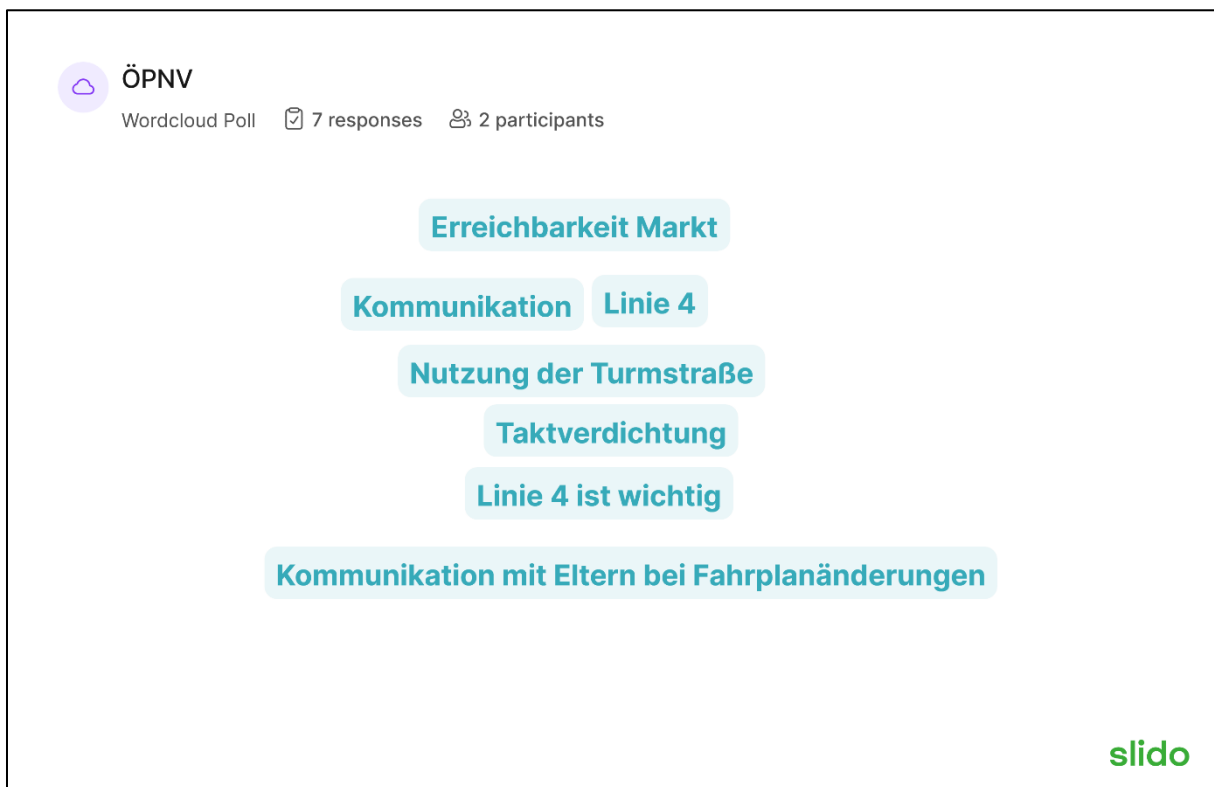
Prüfaufträge/Fragen:

- Durchgängigkeit des Netzes ist wichtig
- Müssen Grundschüler (Kinder <10 Jahre) auf der Fahrradstraße fahren oder dort auf dem Fußweg?
- Mehr Fahrradabstellanlagen (sind die Kfz-Stellplätze für Angestellte vor der Schule wirklich nötig, oder könnten dort Fahrradparkplätze entstehen?)

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Fahrradprüfung bereits in Klasse 3 (statt aktuell 4 machen)
- Regeln auf den Fahrradstraßen aktiver vermitteln (sind aktuell nicht allen bekannt)

c) ÖPNV



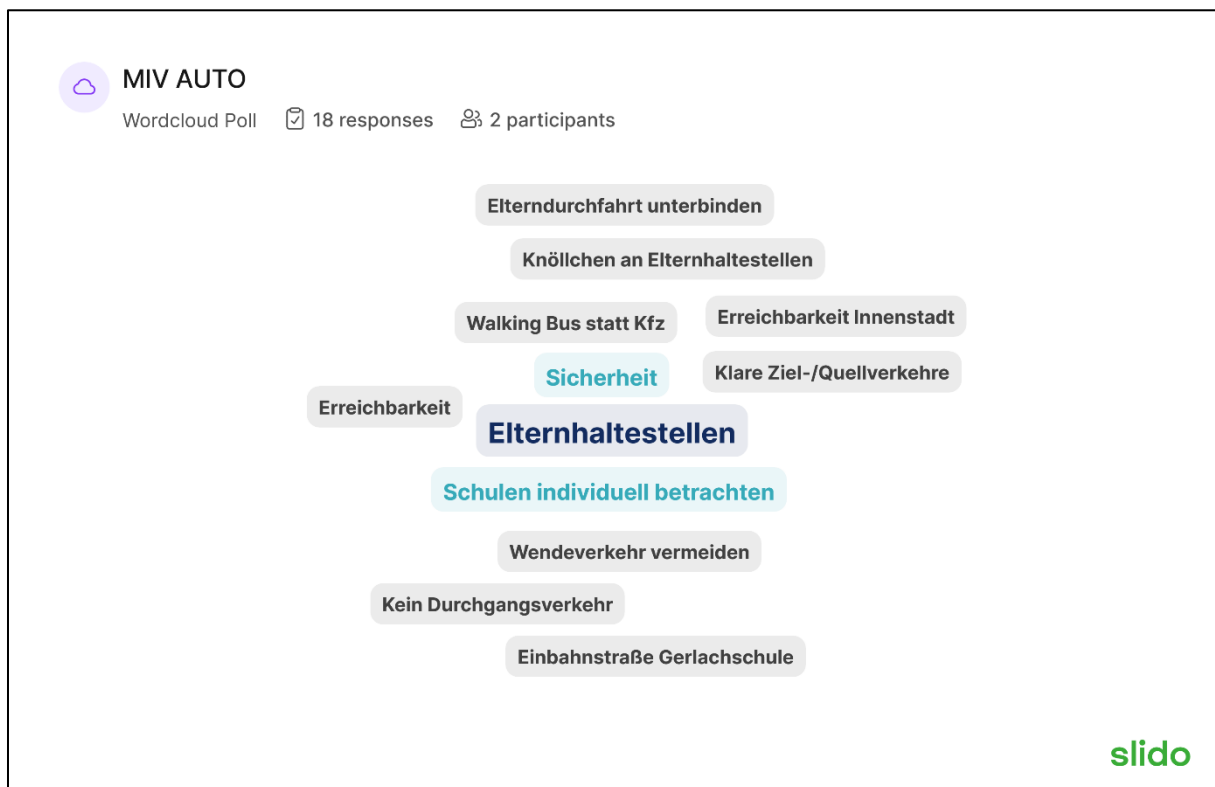
Prüfaufträge/Fragen:

- Kommt die Linie 4 auf ihrem alten Verlauf zurück?
- Kommt der Marktliner?

Wünsche/weitere Vorschläge:

- Änderungen bitte gut kommunizieren, auch direkt an die Schulen (hat bei SB66 nicht optimal geklappt)

d) MIV



Prüfaufträge/Fragen:










- Bleiben die Elternhaltestellen erreichbar? / wäre es ggfs. im neuen Konzept möglich die Elternhaltestellen „nach außen“ zu verlegen?
- Ändert sich in der Sandkaulstraße etwas?
- Die Gerlachstraße (mit der dortigen Grundschule) wird heute oftmals als Abkürzung von Kfz zwischen Boxgraben und Vaalserstraße genutzt. Wird dies durch die neue Führung unterbunden? Falls nicht, bitte nachsteuern – z.B. durch entsprechende Einbahnstraßenregelung
- Prüfen ob durch die Einrichtung von Einbahnstraßen in Schulnähe das Verkehrsaufkommen vor den Schulen verringert werden kann

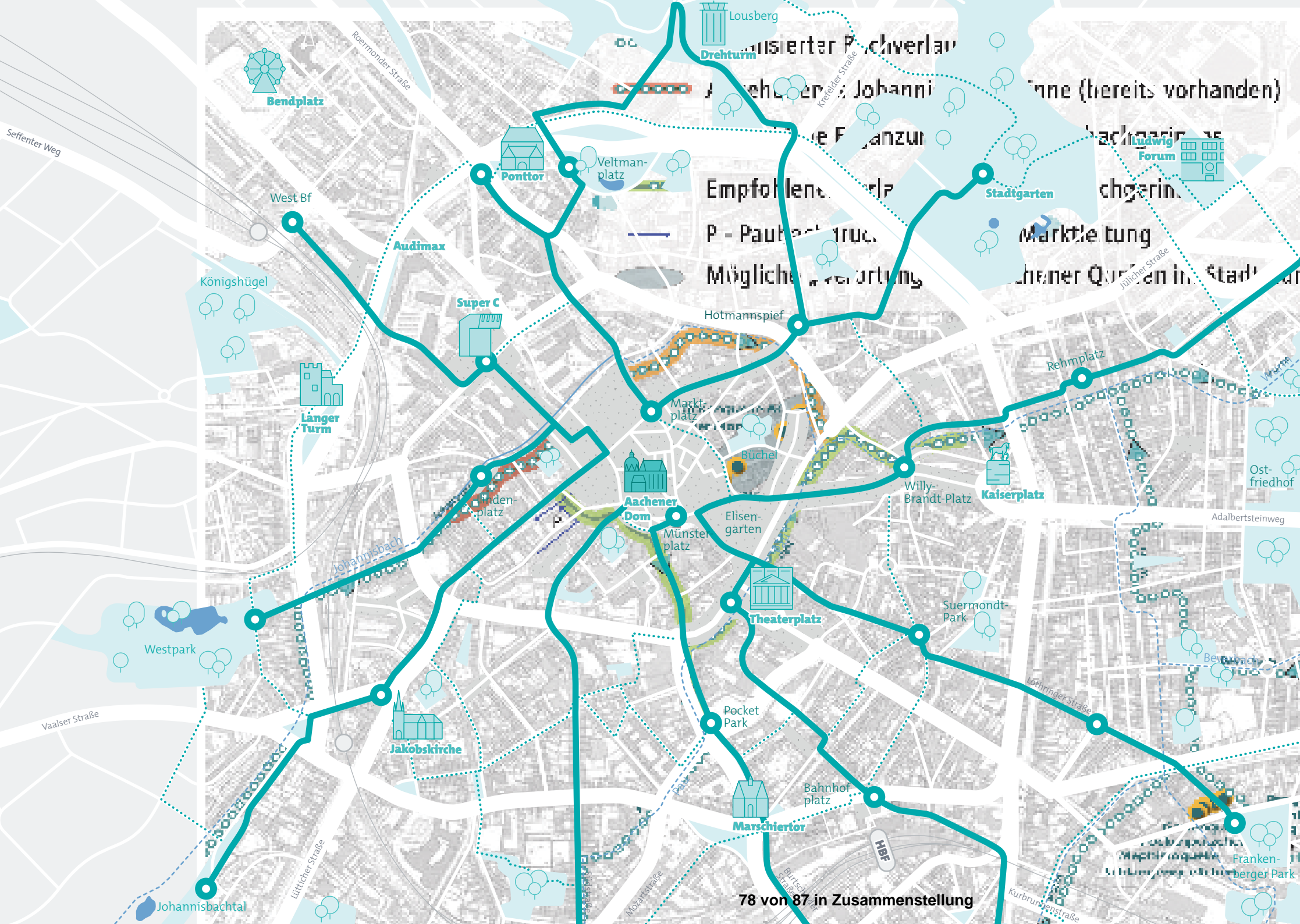
Wünsche/weitere Vorschläge:

- Fuß- und Radverkehr so sicher weiterentwickeln, dass die Bringverkehre mit dem MIV zurückgehen.

- Bitte mehr Kontrollen an den Elternhaltstellen, so dass diese nicht zugeparkt (und somit oft nicht nutzbar) sind

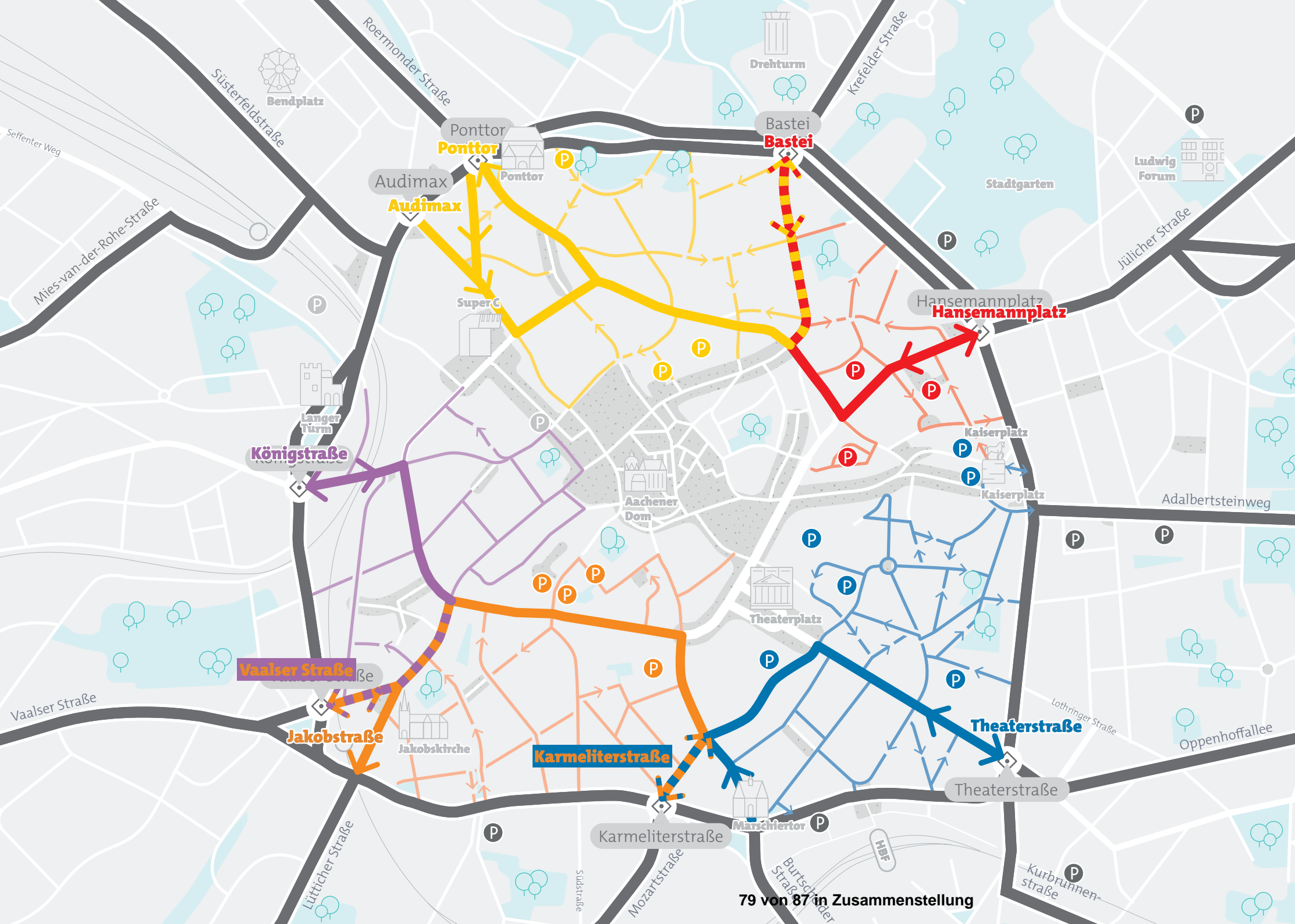
Zu Fuß in die Innenstadt

-  Premiumfußwege
-  Wichtige Öffentliche Räume entlang der Premiumfußwege
-  Querverbindungen
-  Offengelegter Bachverlauf
-  Kanalisierter Bachverlauf
-  Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
-  Öffentliche Grünflächen
-  Straßennetz
-  Bahnhof

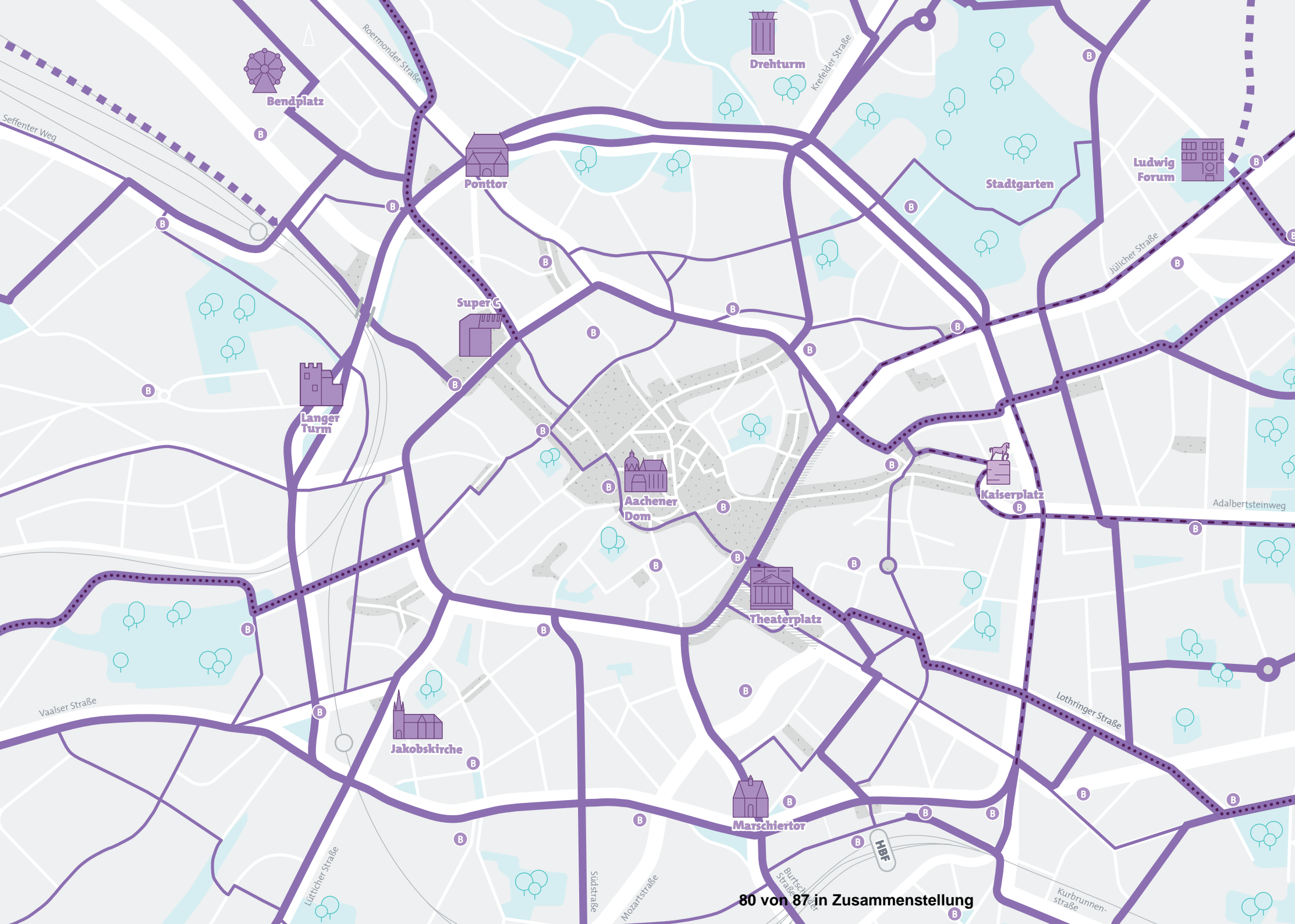


78 von 87 in Zusammenstellung










Mit dem Auto in die Innenstadt



- Sammel- und Erschließungsstraßen der Innenstadt
- Zugänge in die Erschließungsbereiche
- Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs
- Zugänge
- Öffentliche Parkhäuser / Parkplätze
- Private Parkhäuser / Parkplätze
- Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
- Bahnhof
- Öffentliche Grünflächen



Mit dem Rad in die Innenstadt

-  Bedeutende regionale Radverbindungen
-  Hauptradverbindungen
-  Alternative Hauptradverbindung
-  Radverbindungen
-  Wege-Netzlücke
-  Bike-Sharing
-  Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume
-  Öffentliche Grünflächen
-  Straßennetz
-  Bahnhof

Mit Bus und Bahn in die Innenstadt



Busabfahrten je Richtung pro Stunde

- 2 - 3
- 4 - 5
- 6 - 11
- 12 und mehr

- H Bushaltestelle
- H Wichtige Umsteigepunkte

Regiotram (in Planung)

— Streckenverlauf

● Haltestellen

H Einzugsbereiche der Bushaltestellen (5 min Laufweg) und Bahnstationen (15 min Laufweg)

C Car-Sharing

B Bike-Sharing

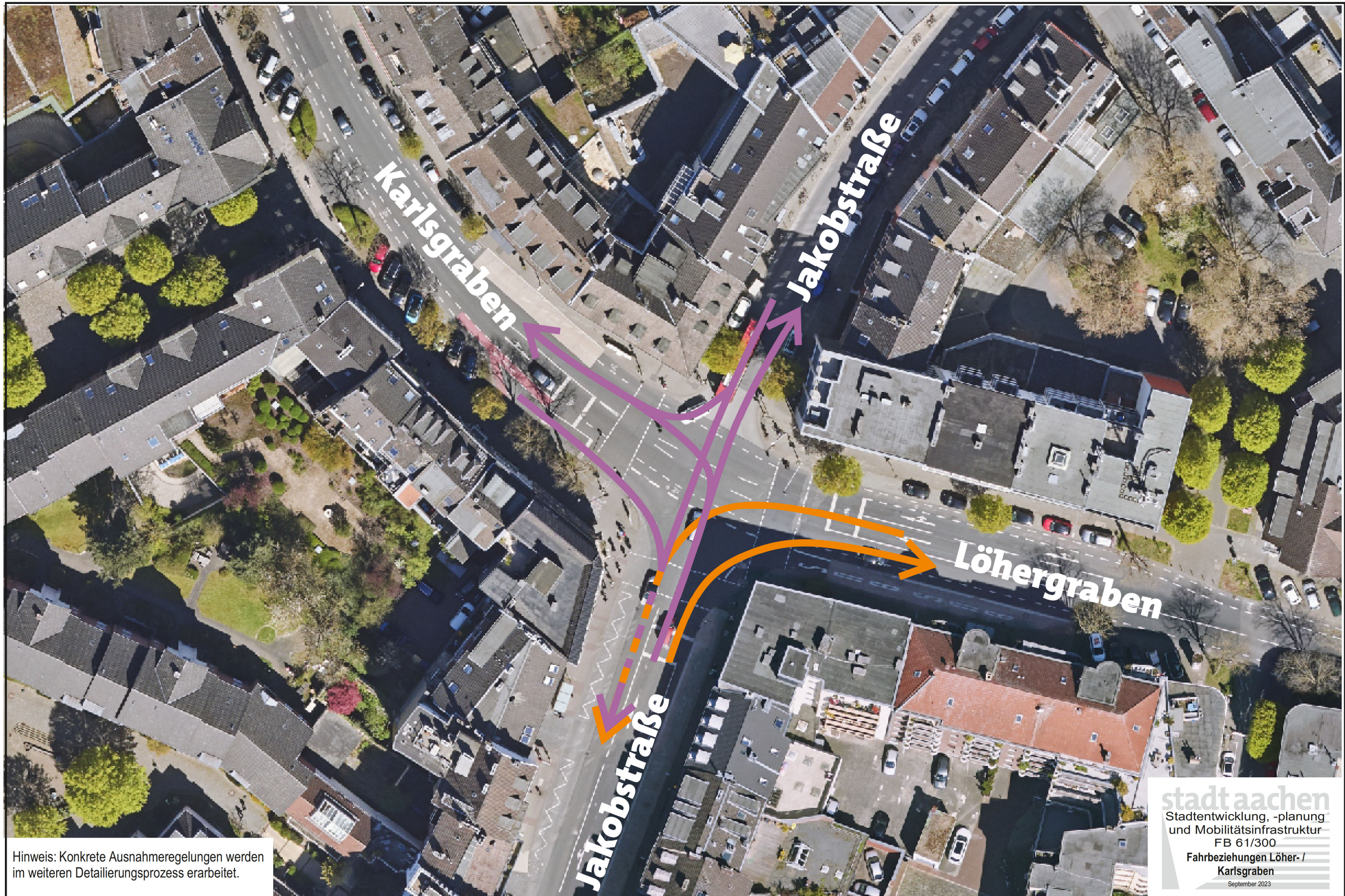
Fußgängerzone / Plätze / Öffentliche Räume

● Öffentliche Grünflächen

Straßennetz

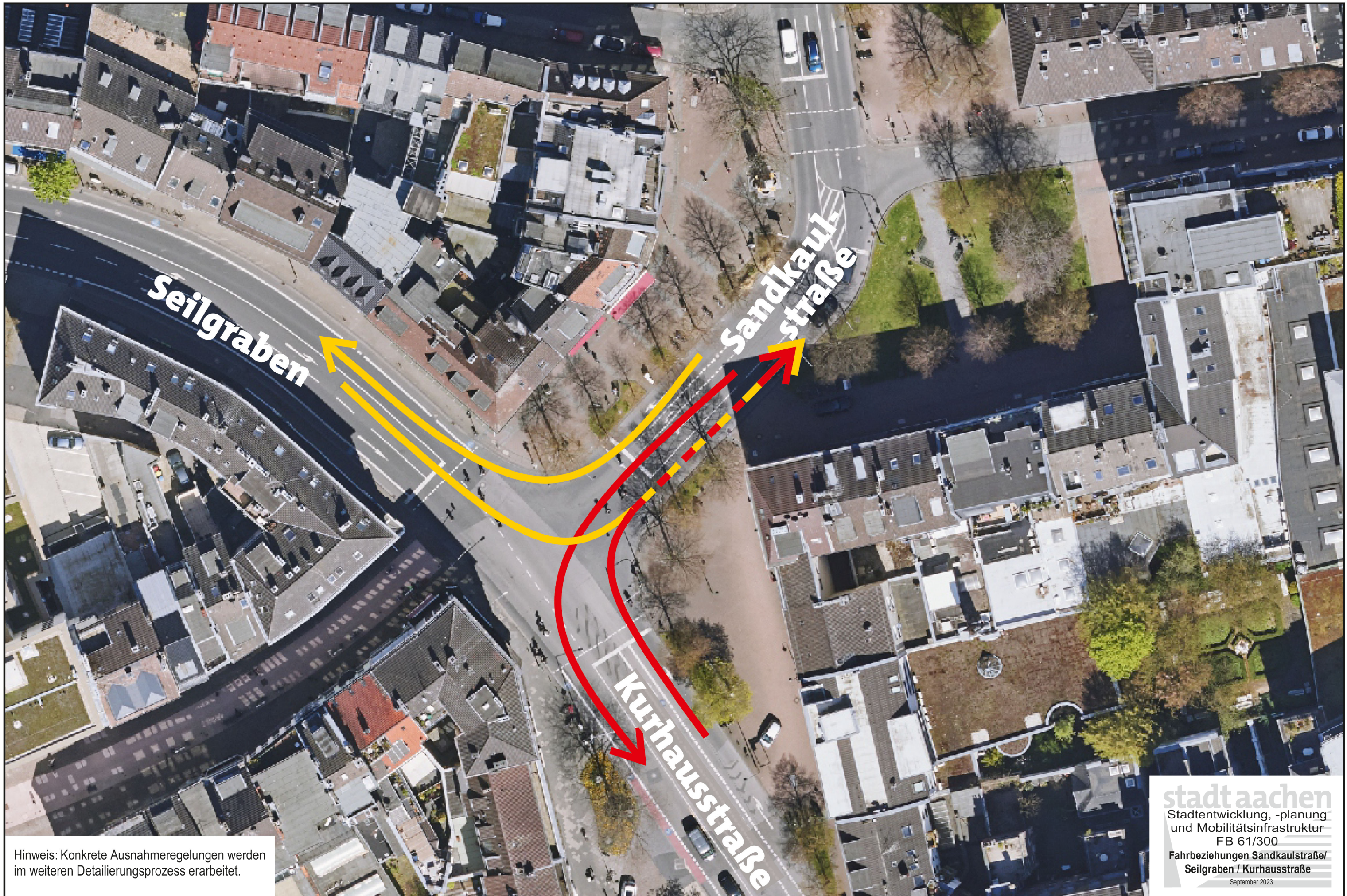
H Bahnhof

81 von 87 in Zusammenstellung



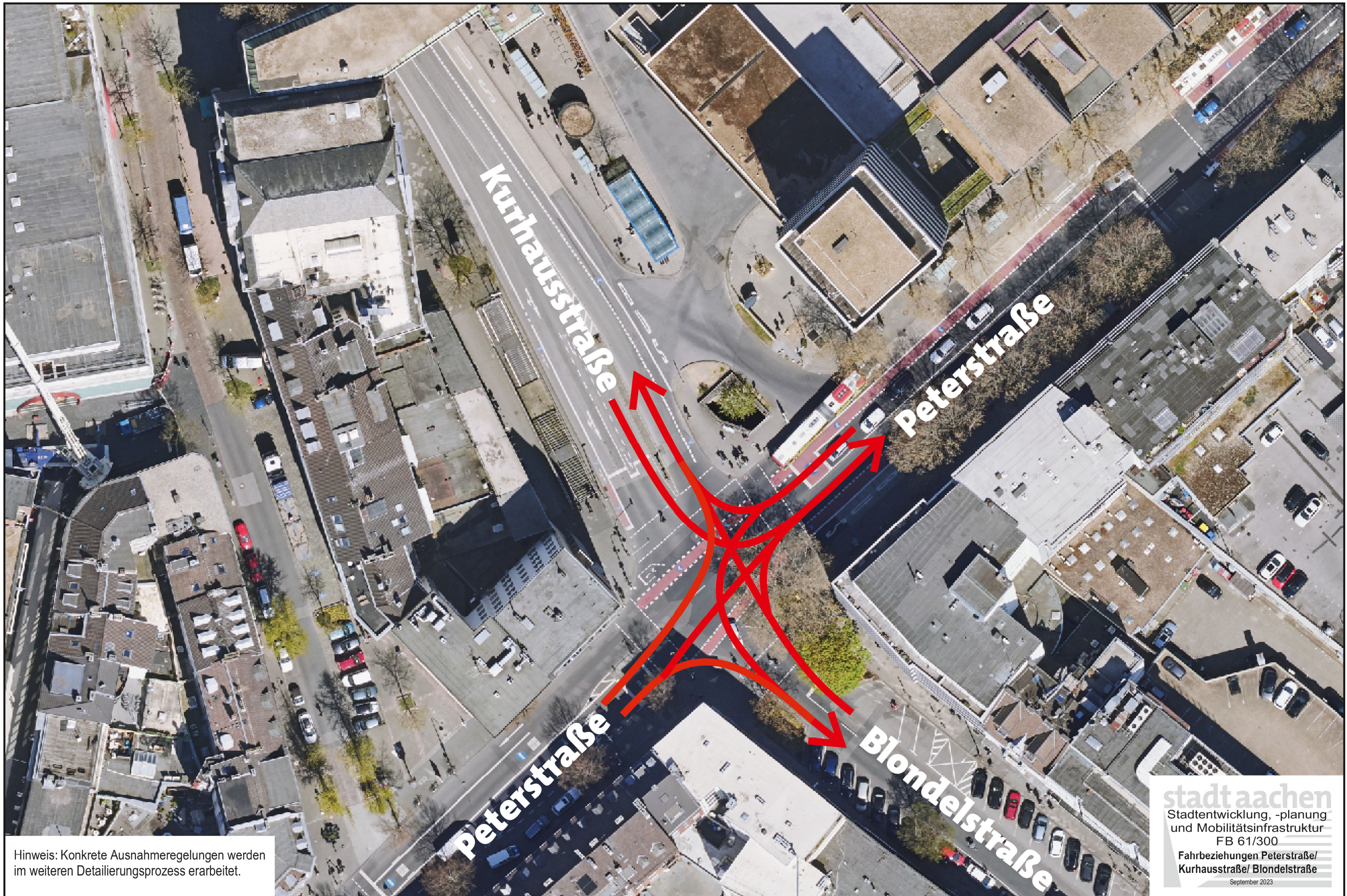
Hinweis: Konkrete Ausnahmeregelungen werden im weiteren Detaillierungsprozess erarbeitet.

stadt aachen
Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300
Fahrbeziehungen Löher-/
Karlsgraben
September 2023



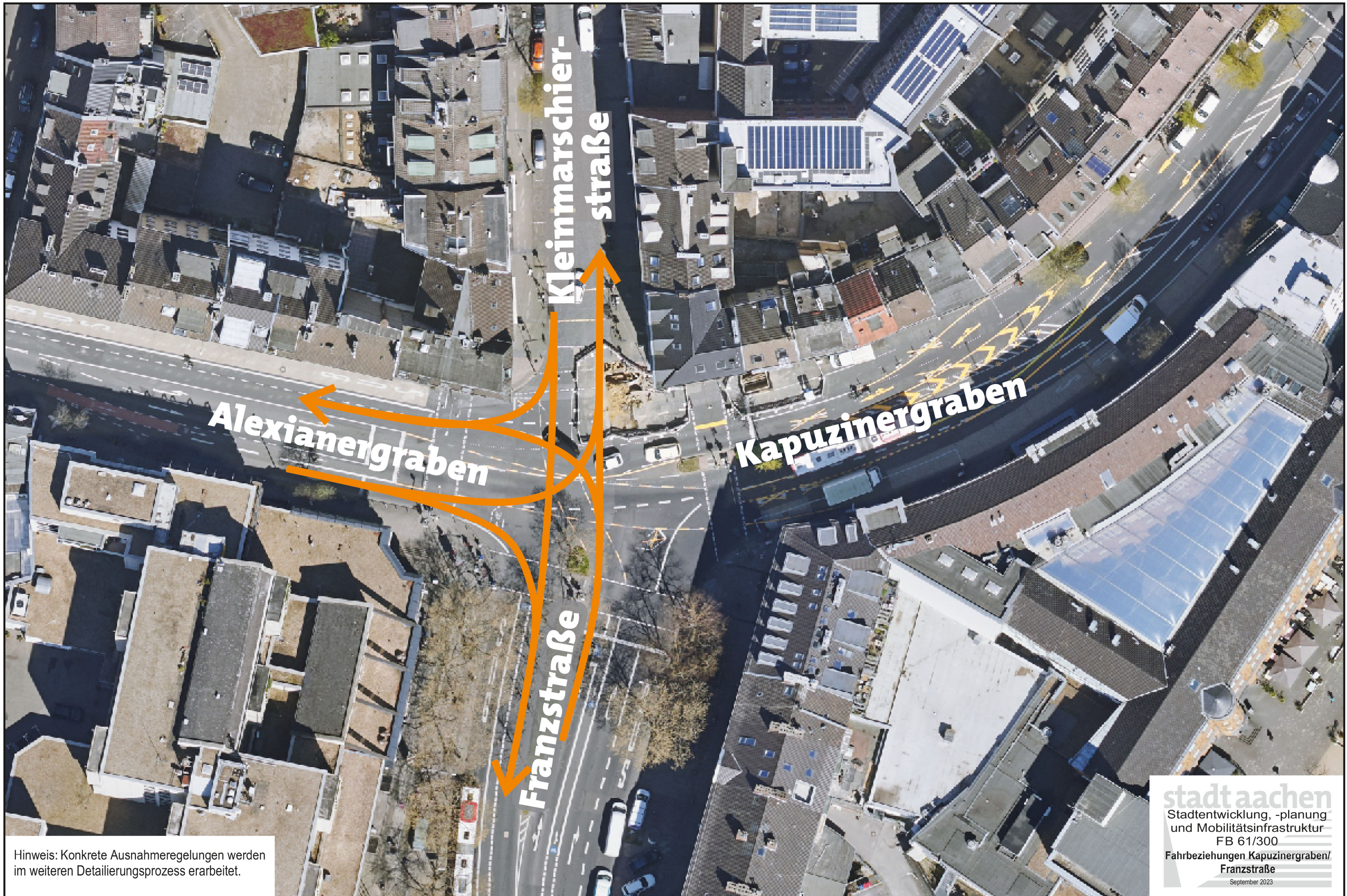
Hinweis: Konkrete Ausnahmeregelungen werden im weiteren Detailierungsprozess erarbeitet.

stadt aachen
Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300
Fahrbeziehungen Sandkaulstraße/
Seilgraben / Kurhausstraße
September 2023



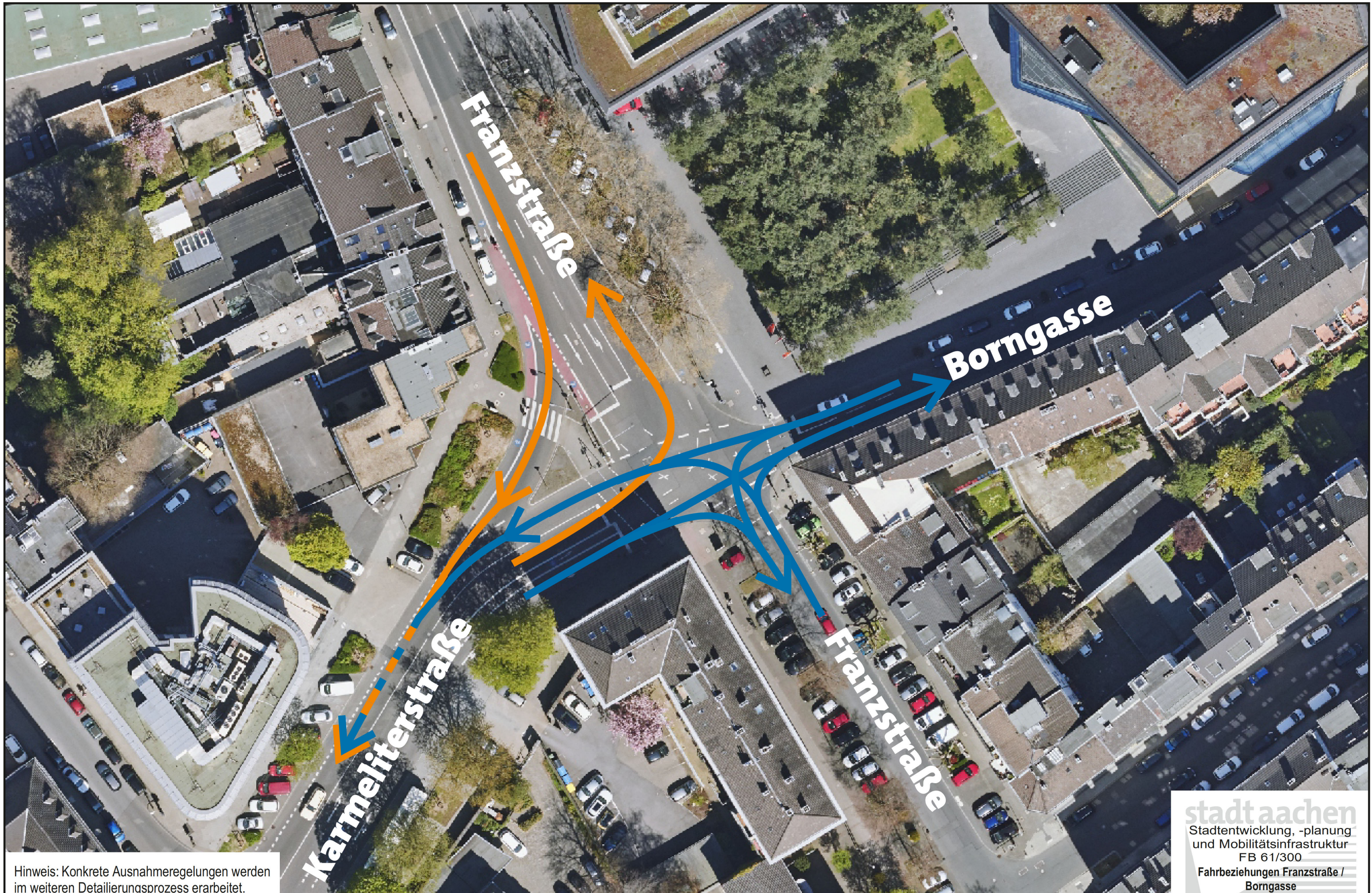
Hinweis: Konkrete Ausnahmeregelungen werden im weiteren Detailierungsprozess erarbeitet.

stadt aachen
Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300
Fahrbeziehungen Peterstraße/
Kurhausstraße/ Blondelstraße
September 2023



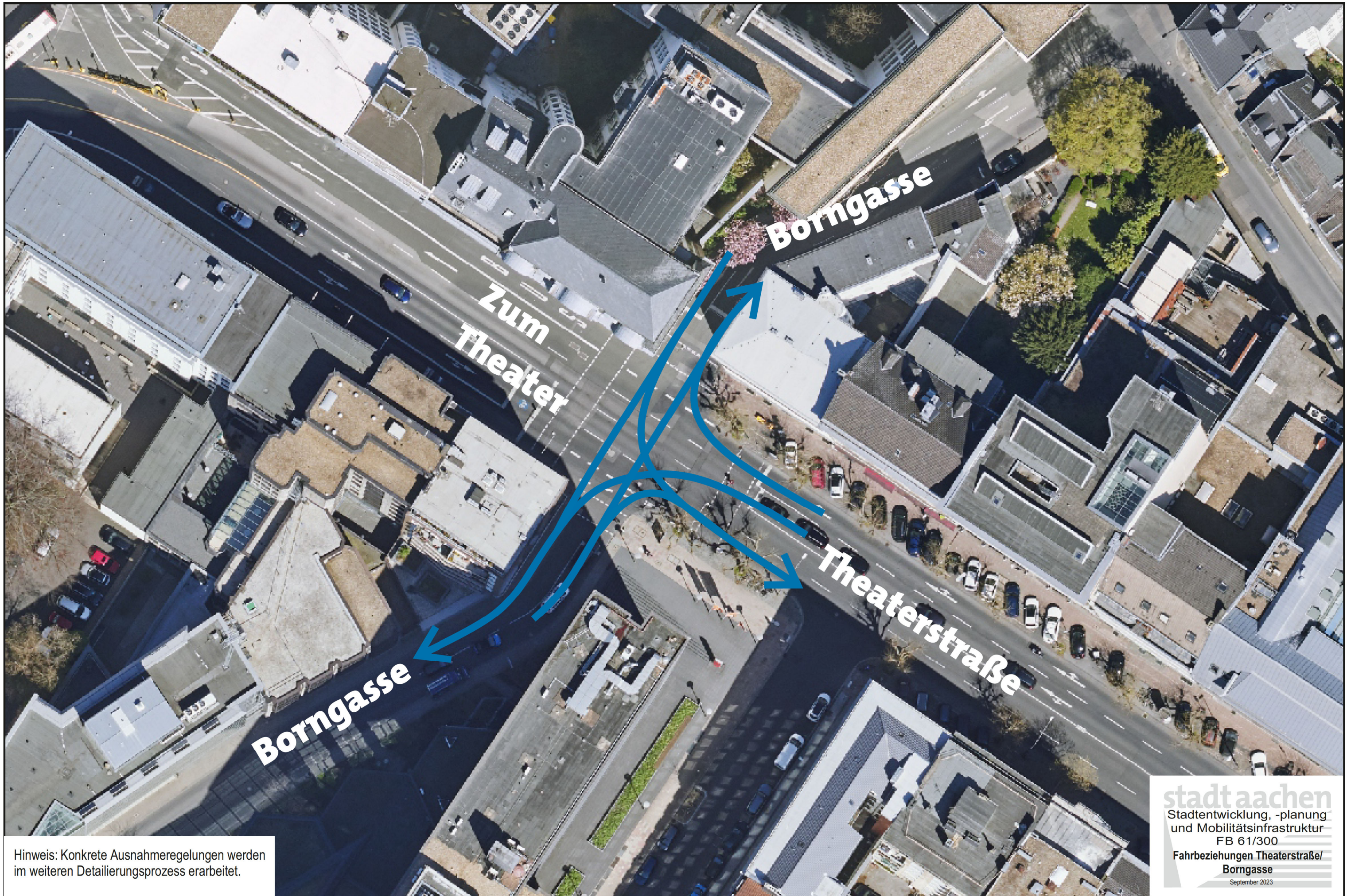
Hinweis: Konkrete Ausnahmeregelungen werden im weiteren Detailierungsprozess erarbeitet.

stadt aachen
Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300
Fahrbeziehungen Kapuzinergraben/
Franzstraße
September 2023



Hinweis: Konkrete Ausnahmeregelungen werden im weiteren Detaillierungsprozess erarbeitet.

stadt aachen
Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300
Fahrbeziehungen Franzstraße /
Borngasse
September 2023



Hinweis: Konkrete Ausnahmeregelungen werden im weiteren Detailierungsprozess erarbeitet.

stadt aachen
Stadtentwicklung, -planung
und Mobilitätsinfrastruktur
FB 61/300
Fahrbeziehungen Theaterstraße/
Borngasse
September 2023