

Ausführliche Vorhabensbeschreibung

Antragstellerin: Stadt Aachen
Vorhabensbezeichnung: #AachenMoove1! Ausbau Fuß- und Radwegnetz
Anlage zum Antrag vom: 07.03.2019

1. Projektziele (Hier sollen die Ziele des Projekts dargestellt werden.)

Zentrales Ziel des Projektes ist, Verkehrsteilnehmer, die sich bisher mit dem Pkw in und nach Aachen bewegen, für die Nutzung des Fahrrades und ein verstärktes zu-Fuß-gehen zu gewinnen. Der „Umstieg“ soll dabei im Rahmen dieses Vorhabens durch den Ausbau von Infrastruktur sowohl auf dem Gebiet der Stadt Aachen als auch grenzüberschreitend in der Nachbarkommune Stolberg erfolgen.
Die Maßnahmen stehen im engen Kontext mit den anderen Vorhaben, die gemeinsam unter dem Titel #AachenMoove! zur Förderung beantragt werden sollen.

2. Arbeitsplan (Hier soll erläutert werden wie die Projektziele ggf. Zwischenziele bzw. Meilensteine erreicht werden. Bitte schildern Sie die durchzuführenden Aktivitäten, die Rolle und spezifischen Kompetenzen der Projektbeteiligten.)

Vorbemerkung

Die Förderung des Radverkehrs wird in Aachen seit 1989 systematisch betrieben, u.a. mit

- der Anlage von neuen Radwegen und Angebotsstreifen (als Vorläufer der Radfahrstreifen),
- der umfassenden Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr,
- der Freigabe von Busspuren für Radverkehr und für den Busverkehr freigegebene Fahrradstreifen,
- der Errichtung von Abstellanlagen,
- der Ausschilderung von Alltags- und Freizeitrouten und die Publizierung derselben mit einer jährlichen Fahrradsommer-Route und
- eigener Öffentlichkeitsarbeit unter dem Motto „FahrRad in Aachen“

Derzeit verfügt Aachen über rund 307 km an Radwegen, Radfahrstreifen und freigegebenen Wegen. Ein besonders attraktiver, weil separat geführter Radweg ist der Vennbahn-Radweg, der Aachen über 125 km mit Luxemburg verbindet. Er wurde 2015 vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) als „Qualitätsroute“ mit vier (von fünf möglichen) Sternen ausgezeichnet und 2016 vom ADFC in die TOP 10 der Radfernwege in Deutschland gewählt. Weitere regionale - auch für den Alltagsverkehr bedeutsame - Vorhaben sind der im Bau befindliche Radweg Aachen-Jülich und die vom Land NRW finanzierte Machbarkeitsstudie für einen grenzüberschreitenden Radschnellweg Aachen – Herzogenrath - Heerlen/Kerkrade, die mit intensiver Bürgerbeteiligung erstellt wird. Die Aktivitäten für ein fahrradfreundliches Klima und die Schaffung der dazugehörige Infrastruktur führten 1995 zur Aufnahme Aachens in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS).

Seit 2008 wird die Kampagne „FahrRad in Aachen“ mit einer vollen Stelle umgesetzt, v.a. durch Projekte an Schulen, aber auch in Form von Aktionstagen für die Allgemeinheit. Zusätzlich werden Wettbewerbe initiiert und koordiniert. Seit kurzer Zeit gibt es auch die Aktivengruppen „Fahrrad-

freundliches Brand“ und „Fahrradfreundliches Eilendorf“, die vor Ort in den Stadtteilen den Stellenwert des Fahrrades durch geeignete Aktionen verbessern wollen. Die Stadt Aachen unterstützt den Trend zur Pedelecnutzung unter anderem mit der Finanzierung von Leih-Pedelecs bei der Radstation am Hauptbahnhof (150 Abstellplätze), mit der Finanzierung von „Pedelec-Testwochen für Betriebe“ und insbesondere das von Studierenden in Aachen entwickelte Pedelec-Verleihsystem Velocity.

Ebenso ist die Förderung des Fußverkehrs ein wesentliches Element der Mobilitätsstrategie der Stadt Aachen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanprozesses wurde eine separate Fachkommission Fußverkehr gebildet, die sich intensiv mit den Möglichkeiten zur Steigerung des Fußverkehrs auseinandersetzt. Eine Fußwegweisung existiert für den innerstädtischen Bereich ebenso wie für die angrenzenden Grünräume. Ein besonderes Element sind die im Rahmen des Innenstadtkonzeptes Aachen 2022 entwickelten Fußgänger-Premiumwege, die den zentralen Innenstadtkern auf angenehmem, möglichst direktem Weg mit den in die Stadt hereinreichenden „grünen Fingern“ und damit mit dem Außenbereich verbinden. Das Gesamtkonzept für „10 Premiumwege ins Aachener Stadtgrün“ bildet die Grundlage für eine bessere Erreichbarkeit der zentrumsnahen Erholungs- und Grünbereiche und eine erhöhte Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen entlang dieser Routen. Dabei werden insbesondere auch Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt.

Expertise konnte die Stadtverwaltung sowohl intern aufbauen als auch durch die Teilnahme an verschiedenen Förderprogrammen stärken. Dazu zählt etwa die Teilnahme als Leadpartner in dem EU-Civitas Plus 2 Förderprojekt Dynamo oder etwa die aktuelle Mitarbeit im ExWoSt-Vorhaben zur aktiven Mobilität im Suermondtviertel.

Fuß- und Radverkehr sind damit heute bereits maßgebliche emissionsfreie Verkehrsträger und Kernbausteine der Nahmobilität. In Aachen lag ihr Anteil 2011 bei 34 % (11% Rad, 23% Fuß) und damit weit unter der Zielmarke 60 % des Aktionsplans Nahmobilität NRW. Dabei fahren 34 % der Aachener mehrmals in der Woche Fahrrad.

Mit der Umsetzung der hier aufgeführten Maßnahmen soll eine kontinuierliche Steigerung des Radverkehrsanteils um ca. 1 % pro Jahr erreicht werden. Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Modal-Split hat insbesondere bei täglichen Pendlerfahrten in die Innenstadt beträchtliches Steigerungspotential. 27% des Verkehrsaufkommens stellen Wege zu / von der Arbeit dar: 55% der Aachener haben einen Weg zur Arbeit, der max. 6 km lang ist. Davon wurden 2011 20% mit dem Rad und 45% mit dem Pkw zurückgelegt. Die Steigerung dieses Anteils könnte einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Reduktion gesundheitsgefährdender Stickoxid-Emissionen leisten.

Die in Stadt und Region vorhandenen Ansätze, durch den Ausbau der regionalen Rad-Infrastruktur Verlagerung zu erzeugen (Bsp.: Bahntrassenradweg Aachen-Jülich, Radschnellweg Euregio nach Herzogenrath/Heerlen/Kerkrade) sollen durch weitere Maßnahmen ergänzt werden. Dazu ist ein massiver Ausbau der Ressourcen zur Planung und Umsetzung notwendig.

Maßnahmen im Fördervorhaben

An diese Entwicklungen knüpft das Fördervorhaben an. #AachenMoove1! – Rad- und Fußverkehr ist dabei in einzelne Maßnahmen unterteilt. Es handelt sich bei der Zusammenstellung um eine Weiterentwicklung und Konkretisierung der Maßnahmen, die in der Projektskizze #AachenMoove1! im Juni 2017 eingereicht und im September 2017 von der Jury positiv bewertet wurden und beinhaltet neben dem infrastrukturellen Ausbau die Verstärkung des Dialogs zw. Verwaltung, Polizei, Politik, Interessenvertretern und Öffentlichkeit.

Im Einzelnen umfasst das Vorhaben folgende Arbeitspakete:

1. Ausbau des Rad-Vorrang-Netzes
2. Verbesserung der Radverkehrssicherheit im HVS-Netz
3. Ausbau der regionalen Radverkehrsanbindung

4. Verbesserung der Fußwegeverbindungen von der Innenstadt ins Aachener Stadtgrün
5. Marketingkampagne und Dialog
6. Koordination, Wissensaustausch und Evaluation

AP 1: Ausbau des Rad-Vorrang-Netzes

Der Ausbau des Rad-Vorrang-Netzes soll durch diverse Maßnahmen geschehen:

1. Rad-Vorrang auf dem Grabenring
2. Ausbau Rad-Vorrang-Route Aachen - Brand
3. Ausbau Rad-Vorrang-Route Aachen – Vaals(erquartier)

Warum ein Rad-Vorrang-Netz?

Bestehende und geplante hochwertige regionale Routen sollen eine ansprechende Fortsetzung bis ins Stadtzentrum hinein finden. Diese Möglichkeiten einer sicheren und bequemen Verbindung sollen aus allen Stadtteilen geschaffen werden.

Das Rad-Vorrang-Netz soll Teile des bestehenden Radnetzes in ein priorisiertes Hauptnetz mit Schwerpunkt auf der Verbindungsfunktion aufwerten. Das Rad-Vorrang-Netz ergänzt dabei die bisher bestehenden bzw. in Planung befindlichen Vorrangnetze für den Kraftfahrzeugverkehr, den ÖPNV sowie die Fußgänger-Premiumwege.

Im Masterplan Aachen 2030 ist das Ziel „Radverkehrsangebote an allen Hauptverkehrsstraßen“ zu schaffen formuliert. Damit sollen auf den Hauptverkehrsstraßen direkte und sichere Führungen für geübte Radfahrer angeboten werden. Aus Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern ist allerdings auch bekannt, dass sich viele Menschen auf Hauptverkehrsstraßen nicht sicher fühlen und darum selten oder gar nicht mit dem Fahrrad fahren. Das Rad-Vorrang-Netz soll daher in allererster Linie diese Menschen ansprechen. Hierzu zählen insbesondere auch Senioren, die das Radfahren wieder aufnehmen wollen, Familien mit Kindern, die Schonraum suchen und generell die zunehmende Zahl von Einwohnern, die versucht, möglichst viele Wege ohne Auto zurückzulegen. Dies lässt sich am besten auf Straßen mit wenig Autoverkehr erreichen.

Die Routen sollen als durchgängig geführte und durchgängig erkennbare Routen gestaltet werden, auf denen Radfahrer als primäre Nutzergruppen fahren. Die Routen werden möglichst direkt geführt, wo möglich soll Vorfahrt für die Vorrangroute zur Vermeidung von Wartezeiten gewährt werden. Sie sollen einen komfortabel befahrbaren Belag aufweisen und mit besonderer Beachtung gepflegt und unterhalten werden.

Vorschlag der Verwaltung

Bereits im Radverkehrsplan von 1994 wurde ein sternförmiges auf die Stadtmitte ausgerichtetes Radroutennetz entwickelt und große Teile mit wegweisender Beschilderung ausgestattet. Dabei wurde weitestgehend auf Ausbaumaßnahmen verzichtet. Auf dieser Grundlage hat die Verwaltung einen ersten Entwurf für ein Rad-Vorrang-Netz erstellt, der weiter entwickelt werden soll. Dabei wurde berücksichtigt, dass aus allen Stadtteilen eine Rad-Vorrang-Route in die Innenstadt entsteht. In der Innenstadt soll der Grabenring als Verteilerring der Rad-Vorrang-Routen dienen.

Der Entwurf für das Rad-Vorrang-Netz umfasst rd. 60 km und besteht aus folgenden Routen:

- Die Verwaltung hat sich für die Umsetzung einer ersten Route von Eilendorf über die Innenstadt zum Campus Melaten („Radvorrangroute Aachen 1“) am Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ beteiligt und Fördermittel in einem Umfang von 1,00 Mio € eingeworben. Eine Überführung des geplanten Trambaan-Radweges nach Maastricht am Rabental in das Rad-Vorrang-Netz ist möglich.
- Der geplante Radschnellweg Euregio nach Herzogenrath / Kerkrade / Heerlen ist auf dem Stadtgebiet Aachen als „Route Richterich“ eingeplant, die Laurensberg und Richterich er-

schließt. Die Anbindung des Radschnellweges an den Campus Melaten ist eingeplant, der genaue Verlauf aber noch unklar.

- Eine weitere Route nach Norden wird durch die Soers nach Berensberg (mit Weiterführung nach Kohlscheid) vorgeschlagen.
- Die Radroute im Zuge der ehemaligen Bahntrasse „Aachen-Jülich“ ist derzeit als Anbindung über den Grünen Weg berücksichtigt und erschließt einen großen Arbeitsplatzstandort.
- Haaren soll über den Rehmsplatz und den Wurm-Radweg angebunden werden; eine Anbindung nach Verlautenheide ist über die Haarener Gracht vorgesehen.
- Kornelimünster soll über den Kornelimünsterweg angebunden werden, so wie bisher im NRW-Radverkehrsnetz ausgeschildert. Die Weiterführung nach Walheim über die Aachener Straße bindet auch Oberforstbach und Schleckheim an. Die Strecken sollen aufgewertet werden.
- Die Rad-Vorrang-Route nach Preuswald soll über die Lütticher Straße geführt werden. Der am besten für eine Ertüchtigung geeignete Routenverlauf zw. Waldschenke und Mozartstraße ist noch offen.
- Vaalserquartier (und Vaals) soll über die Vaalser Straße und den Westpark angebunden werden.
- Die Rad-Vorrang-Route Brand soll über das bestehende lokale Radverkehrsnetz verlaufen, die Route ertüchtigt werden. Hierzu hat die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ im November 2016 einen Antrag zur Realisierung der Rad-Vorrang-Route Aachen-Brand – Innenstadt gestellt.

Bis auf den Radschnellweg nach Herzogenrath (und Teilabschnitte auf dem Bahntrassenradweg „Aachen-Jülich“) sind dabei keine gegenüber dem heutigen Zustand komplett neuen Trassenverläufe eingeplant. Auf den Routen sind unterschiedliche Aufwertungen erforderlich, damit die mit Ihnen verbundenen verkehrlichen Ziele erreicht werden können.

Es erscheint aus Gründen der Kosten- und Flächeneffizienz sinnvoll, innerorts das verkehrsrechtliche Instrument der Fahrradstraße in erheblichem Maße zu nutzen. Hierzu wird ein gesamtstädtischer Standard erarbeitet. Außerorts können die Ansprüche an eine als sicher empfundene Führung mit baulich getrennten Radwegen am besten realisiert werden.

1. Rad-Vorrang auf dem Grabenring

Eine hochqualitative Verknüpfung der einzelnen Rad-Vorrang-Routen im innerstädtischen Bereich ist für die Akzeptanz des Gesamtkonzeptes des Rad-Vorrang-Netzes von entscheidender Bedeutung. Die heute bereits im Radnetz ausgeschilderte Führung im Innenstadtbereich verläuft durch für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen des historischen Zentrums Aachens und bedient sowohl alltägliche als auch touristische Zwecke. Um den erwünschten Zuwachs im Radverkehr aufzunehmen, ist diese Routenführung allerdings nicht geeignet. Als zukünftiger Hauptverteiler zur Verknüpfung der Rad-Vorrang-Routen wird der innerstädtische Grabenring angesehen.

Mit zahlreichen Parkplätzen im öffentlichen Raum sowie der Erschließung von Parkhäusern im Innenstadtbereich übernimmt der Grabenring eine wichtige Funktion für die Erreichbarkeit des Zentrums für den Kfz-Verkehr. Durch die zentrale Lage des Bushofes stellt der Grabenring zudem abschnittsweise eine Hauptachse für den ÖPNV dar. Der Radverkehr wird überwiegend auf (teilweise sehr schmalen) Schutz- bzw. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Zur Ertüchtigung der Radverkehrsführung in Bezug auf Zügigkeit, Sicherheit und Komfort im Rahmen des Rad-Vorrang-Ansatzes sind Veränderungen der Verkehrsführung auf dem Grabenring zwingend erforderlich.

Um die konkreten Möglichkeiten der Ertüchtigung des Grabenrings zu identifizieren, führt die Stadt Aachen eine umfangreiche Voruntersuchung durch, wobei die unterschiedlichen, zum Teil in Konkurrenz zueinander stehenden Ansprüche an die Nutzung dieses öffentlichen Raumes zusammengetragen werden (s. Anlagen A1.1a bis A1.1e). Die Voruntersuchung inklusive der Erarbeitung erster Lösungsansätze wird bis Ende 2018 andauern.

Der darauf aufbauende Planungsprozess soll ein Beteiligungsverfahren zum Ziele der Abwägung aller Belange, Aktionen zur Bewerbung des Grabenrings als Radverteillerring sowie die planerische Ausarbeitung der Führungsformen der Rad-Vorrang-Route auf dem Grabenring beinhalten. Die Planungskosten hierfür betragen 50.000 €.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt erscheint die Umgestaltung des Templergrabens im Abschnitt zwischen der Königsstraße und der Schinkelstraße zielführend. Die Straße befindet sich im Kernbereich des zentralen Hochschulareals und wird bereits heute mit circa 270 Radfahrern in der Spitzenstunde und einem Radverkehrsanteil von circa 30% stark von Radfahrern genutzt. Im Bestand wird der Radverkehr über 1,25 m breite Schutzstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkständen (s. Anlage A1.1f) geführt. Zur Entschärfung des Sicherheitsmangels und Schaffung eines Vorranges für den Radverkehr im Gesamtkontext der Umplanung des Grabenrings als Radverteillerring soll dieser Abschnitt als Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) ausgewiesen werden und somit zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr führen. Die Umgestaltung der Fahrradstraße soll entsprechend der in Aachen festgelegten Standards erfolgen (s. Anlage A1.1h). Da an diesen Abschnitt viele verschiedene Nutzungsansprüche gestellt werden (Fuß-, Kfz- und Busverkehr), soll zudem eine flächige Roteinfärbung der Straße die Charakteristik der Straße verändern und somit die planerisch beabsichtigte Bevorrechtigung des Radverkehrs unterstützen. Die Gesamtkosten für Beschilderung, Markierung und Rotasphaltierung der Fahrradstraße belaufen sich auf 98.250 € (s. Anlagen A1.1g). Die Maßnahmen werden durch die Stadtverwaltung ausgeführt.

Ausbau Rad-Vorrang-Route Aachen-Brand

Im November 2016 haben Bürger der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ eine Rad-Vorrang-Route nach Brand als Vorschlag ausgearbeitet um die Anbindung des bevölkerungsstärksten Stadtteils Brand (17tsd Einwohner) zu verbessern. Zu den Maßnahmen zur Schaffung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur wurden weitere begleitende Vorschläge durch die Projektgruppe formuliert, mit denen eine verstärkte Nutzung dieser rd. 6 km langen Verbindung konkret unterstützt werden kann.

Auf Grundlage des Vorschlages der Projektwerkstatt, der auch im Rahmen einer Befahrung mit Vertretern der Projektwerkstatt, des Arbeitskreises „FahrRad Aachen-Brand“ und Verkehrsplanern der Stadtverwaltung diskutiert wurde, wurde der Linienverlauf der Route festgelegt und Maßnahmen zur Optimierung der Radverkehrsführung konkretisiert. Ergänzende Anregungen interessierter Bürger wurden im Rahmen des 1. Aachen-Brander Fahrradtages gesammelt.

Der Linienverlauf der Rad-Vorrang-Route orientiert sich am bestehenden ausgeschilderten lokalen Radnetz und führt vom Brander Marktplatz als Startpunkt bis zur Bismarckstraße und von dort aus weiter gemeinsam mit der in Umsetzung befindlichen Rad-Vorrang-Route Eilendorf bis zum Kapuzinergraben in den Innenstadtbereich Aachens.

Die Route verläuft zum größten Teil über Straßen in Tempo 30-Zonen mit geringer Kfz-Stärke. Zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Radverkehrs sollen diese Straßen als Fahrradstraßen mit Kfz-Freigabe ausgewiesen werden. Hierzu werden Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen, nach stadtweit einheitlichem Gestaltungsstandard, notwendig. An Knotenpunkten sollen die Fahrradstraßen, wenn möglich, Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten, um eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr zu ermöglichen. Um die Verkehrssicherheit an diesen Knotenpunkten zu gewährleisten und die in Fahrradstraßen erforderliche mäßige Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs zu erreichen, sind vereinzelt bauliche Maßnahmen vorzunehmen.

Aufgrund der übergeordneten Netzbedeutung für den Kfz-Verkehr können die Lintertstraße und die Rombachstraße nicht als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Die Planung sieht in diesen Abschnitten die Neuanlage bzw. Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen vor, um eine hohe Qualität der

Radverkehrsführung lückenlos über die gesamte Route zu erreichen. Hierzu sind Anpassungen der Straßenraumaufteilung erforderlich.

Insgesamt sind zur Umsetzung der Rad-Vorrang-Route Brand sieben Knotenpunkt- und 13 streckenbezogene Maßnahmen vorgesehen (s. Anlage A1.2a und A1.2b). Zusätzlich soll durch ein netzbezogen einheitliches Markierungs- und Beschilderungskonzept eine durchgängige Erkennbarkeit der Route geschaffen werden. Die Bau-, Markierungs- und Beschilderungskosten der Rad-Vorrang-Route Brand betragen insgesamt 1.545.112 € (s. Anlage A1.2c). Die Planung und Betreuung soll intern erfolgen, hierfür sind Personalkosten für eine Stelle Leistungsgruppe 2 vorgesehen. Damit ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von 1.785.605€.

Die vorgesehenen Maßnahmen sollen im weiteren Planungsprozess im Rahmen einer Bürgerbeteiligung vorgestellt und diskutiert werden. Die Ergebnisse sollen die Grundlage für die Konkretisierung sowie dem begleitenden Abstimmungsprozess der Planungen dienen. Die konkrete Umsetzung der Rad-Vorrang-Route Brand ist ab 2020 vorgesehen.

2. Ausbau Rad-Vorrang-Route Aachen – (Vaals-) erquartier

Als weiterer Abschnitt (4,0 km) soll in diesem Förderantrag die Route in den Stadtteil Vaalserquartier bzw. die in den Niederlanden gelegene direkte Nachbargemeinde Vaals (zusammen ca. 12tsd Einwohner) zum Teil realisiert werden. Aufgrund der Nähe zur Hochschule und des vorhandenen Wohnungsangebotes leben zahlreiche – vor allem junge Grenzpendler – in der Nachbargemeinde, die sich durch ein Angebot mit hervorragender Radinfrastruktur besonders mit dem Ziel einer Steigerung des Radwegeanteils ansprechen lassen.

Ab der deutsch-niederländischen Grenze verläuft die Route über die Kfz-Hauptverkehrsstraße Vaalser Straße. Der dort in den 80er Jahren angelegte straßenbegleitende Radweg entspricht nicht den Anforderungen an zügiges Radfahren und weist jedes Jahr mehrere Unfälle zwischen Kfz und Radfahrern auf. Die Vaalser Straße soll modellhaft sowohl für langsam als auch für schnell fahrende Nutzer ein hohes Maß an subjektiver und objektiver Sicherheit auf der Strecke und an den Knoten bieten. Die Planung sieht hierfür eine deutliche Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges vor. Damit soll das Überholen von Radfahrern unter Berücksichtigung der notwendigen Bewegungsspielräume für den Fußgängerverkehr ermöglicht werden. Für die Realisierung der Rad-Vorrang-Route auf der Vaalser Straße bedarf es umfangreicher baulicher Maßnahmen. Zudem werden Anpassungen der lichtsignalgeregelten Knoten im Hinblick auf die Optimierung des Radverkehrsflusses angestrebt, um die Wartezeiten für den Radverkehr zu reduzieren und die Reisegeschwindigkeiten zu erhöhen.

Ab der Einmündung Weststraße befindet sich der Routenverlauf bis zur innerstädtischen Anschlussstelle Karlsgraben auf Straßen in Tempo 30-Zonen. Zur Verdeutlichung des Rad-Vorrangs auf diesen Straßen sollen sie als Fahrradstraßen mit Kfz-Freigabe ausgewiesen werden. Bei der Umgestaltung der einzelnen Straßen werden die stadtweiten Gestaltungsstandards von Fahrradstraßen zu Grunde gelegt. Mit Ausnahme des lichtsignalgeregelten Knotenpunktes mit der Kfz-Hauptverkehrsstraße Junkerstraße, sollen die Fahrradstraßen an allen Knotenpunkten vorfahrtberechtigt sein. Hierfür ist eine Veränderung der im Regelfall bestehenden Rechts-Vor-Links-Regelung vorzunehmen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind gestalterische und punktuell auch bauliche Maßnahmen erforderlich.

Für die gesamte Route wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die 13 streckenbezogene und 22 knotenpunktbezogene Maßnahmen beinhaltet (s. Anlage A1.3a und A1.3b). Zudem wurde hierfür eine erste Kostenschätzung vorgenommen (s. Anlage A1.3c und A1.3d). Für die in der Machbarkeitsstudie enthaltenen – teilweise – sehr tiefgreifenden Maßnahmen bedarf es im weiteren Planungsprozess einer Verifizierung der grundsätzlichen Umsetzbarkeit. Die weitere Maßnahme ist nicht Bestandteil der Förderung, gleichwohl laufen die Planungsprozesse für die weitere Umsetzung parallel zum KKS-Vorhaben. Insbesondere für die Ertüchtigung der Vaalser Straße und die

(baulichen) Anpassungen der lichtsignalgeregelter Knotenpunkte sind zum jetzigen Planungsstand keine belastbaren Aussagen bezüglich der Kosten und der Umsetzbarkeit möglich.

In einem ersten Schritt soll daher in diesem Förderantrag zunächst der Abschnitt zwischen der Vaalser Straße und der innerstädtischen Anschlussstelle Karlsgraben als Rad-Vorrang-Route ertüchtigt werden (s. Anlage A1.3e). Zur Umsetzung bedarf es hier überwiegend Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen zur Ausweisung der Straßen als Fahrradstraßen (s. Anlage A1.3f). Die Gesamtbaukosten hierfür betragen 169.461 € (s. Anlage A1.3g). Zuzüglich 15% Planungskosten ergeben sich Gesamtkosten von 194.880 Euro für die Umsetzung des Teilabschnitts der Rad-Vorrang-Route Vaals.

Die vorgesehenen Maßnahmen sollen im weiteren Planungsprozess mit Bürgern und Politik beraten werden. Zudem ist die Linienführung der Route zwischen der Lochnerstraße und der Weststraße, die sowohl durch den Westpark als auch über die Welkenratherstraße verlaufen kann, Gegenstand weiterführender Diskussionen. Die konkrete Umsetzung der Rad-Vorrang-Route Vaals ist ab 2020 vorgesehen.

AP 2: Verbesserung der Radverkehrssicherheit im HVS-Netz

Als konkrete Maßnahmen sind vorgesehen

1. Verbesserung der Radverkehrssicherheit auf der Krefelder Straße/Sandkaulstraße
2. Verbesserung der Radverkehrssicherheit auf der Hohenstauffenallee
3. Identifikation, Umplanung und Umgestaltung von punktuellen Gefahrenstellen und Unfallhäufungsstellen

Auf der Basis des 2007 beschlossenen „Masterplan Radverkehr“ ist Aachen auf dem Weg, die Lücken im Radverkehrsnetz insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz systematisch zu schließen. Mit Förderung von Bund und Land wurden von 2007 - 2014 4,5 km Radverkehrsanlagen pro Jahr als Schutzstreifen, Radfahrstreifen und als Radwege neu geschaffen. Die Sicherstellung eines durchgängigen Radnetzes im Hauptverkehrsstraßennetz ist als Ziel im 2013 beschlossenen Aachen2030*Masterplan formuliert. Darauf aufbauend wurde die Wunschvorstellung, dass man in Aachen bis zum Jahr 2050 „sicher und komfortabel radfahren“ kann, im Januar 2014 in die Vision Mobilität 2050 durch den Mobilitätsausschuss aufgenommen. Um dies auch auf den stärker befahrenen Verkehrsachsen zu gewährleisten sind verschiedene Bausteine beabsichtigt.

1. ERA-konforme Radverkehrsführung entlang der Achse Krefelder Straße (Soerser Weg – Bastei) Sandkaulstraße

Der Straßenzug Sandkaulstraße/Krefelder Straße führt radial in das Zentrum der Stadt, das am Platz „Hotmanspief“ am Grabenring erreicht wird. Die Sandkaulstraße stellt die Verbindung zwischen dem äußeren Alleenring und dem inneren Grabenring mit recht starkem Gefälle dar. Die Straße wird derzeit mit Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 befahren, weist keine Radverkehrsanlagen, dafür mehrere signalgeregelte Knoten auf und ist mit beidseitigem Fahrbahnrandparken ausgestattet. Über die Straße wird die 4. Aachener Gesamtschule erschlossen. Jenseits des Alleenrings schließt sich die Krefelder Straße an, die für den Radverkehr ab der Einmündung Soerser Weg über beidseitige Radfahrstreifen verfügt. Im Abschnitt Bastei bis Soerser Weg ist die Krefelder Straße mit je zwei Richtungsfahrspuren und punktuellen Parkständen ausgebaut. Ein ausgeprägter baumbestandener breiter Mittelstreifen verstärkt in diesem Abschnitt einen alleeartigen Charakter. Für beide Straßenräume wurden jeweils verschiedene Querschnittsvarianten diskutiert.

Die Planung (s. Anlage A2.1a) sieht die Miteinbeziehung der Sandkaulstraße in die Tempo 30-Zone und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vor. Hierzu soll die LSA am Knotenpunkt Sandkaulbach / Alexanderstraßen abgebaut und die bisherige Vorfahrtsberechtigung am Knotenpunkt Rochusstraße in eine Rechts-Vor-Links-Regelung angepasst werden. Das Anlegen von Baumfeldern und die Ordnung der Parkstände sollen den Charakter einer Straße in einer Tempo 30-Zone unter-

stützen. Im Abschnitt der Krefelder Straße bzw. Rolandstraße ist die Weiterführung der bis zum Soerser Weg bereits vorhandenen Radfahrstreifen vorgesehen (s. Anlage A2.1b). Hierzu bedarf es einer Neuaufteilung des Straßenraumes hinsichtlich der Fahrbahnen, der Parkstände und der Seitenräume, wobei der baumbestandener Mittelstreifen in seiner jetzigen Ausprägung erhalten bleiben soll.

Die Baukosten für die Umsetzung einer ERA-konformen Radverkehrsführung entlang der Achse Krefelder Straße/Sandkaulstraße betragen 778.157 € (s. Anlage A2.1c).

2. ERA-konforme Radverkehrsführung auf der Hohenstauffenallee

Die Hohenstauffenallee ist ebenfalls eine abschüssige Radiale in das Stadtzentrum, über die das weiterführende Couven Gymnasium mit mehr als 1.200 Schülern sowie – im unteren Abschnitt – verschiedene Institute der FH Aachen erschlossen sind. Die Straße weist eine werktägliche Kfz-Spitzenbelastung von 862 Kfz/h auf. Zwischen Lütticher Straße und Mozartstraße existieren mehrere signalgeregelte Knotenpunkte, die Straße weist in verschiedenen Abschnitten unterschiedliche Parkierungs-Regelungen auf. Für den Radverkehr existierten ursprünglich unterschiedliche Regelungen von kombinierten und getrennten Geh- und Radwegen, die nicht mehr den gängigen Anforderungen entsprechen. Aktuell sind diese als Gehweg, Radfahrer frei, ausgeschildert.

Im Zusammenhang mit einer Kanalbaumaßnahme ist in einem Teilabschnitt eine Markierung breiter beidseitiger Schutzstreifen vorgenommen worden. Dies soll für die gesamte Hohenstauffenallee unter Umbau verschiedener Teilabschnitte übernommen werden (s. Anlage A2.2a bis A2.2d). Neben den punktuell notwendigen Umbaumaßnahmen sind überwiegend Markierungsarbeiten zur Anlage des Schutzstreifens und eine Neuordnung der Parkstände erforderlich. Die Gesamtbaukosten werden mit 237.297 € kalkuliert (s. Anlage A2.2e).

Beide Projekte zur konkreten Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Arbeitspaket sollen intern umgesetzt werden. Hierfür sind Personalkosten für eine Stelle Leistungsgruppe 3 vorgesehen.

3. Identifikation, Umplanung und Umgestaltung von Gefahrenstellen und Unfallhäufungsstellen

Die Schaffung sicherer Rahmenbedingungen für den Radverkehr ist in einer mittelalterlich geprägten Stadt wie Aachen mit ihren engen Straßenräumen und der talkesselbedingten topographischen Situation sehr schwierig. Verbunden mit der Flächeninanspruchnahme durch die anderen Verkehrsträger, insbesondere auch den für den Umweltverbund relevanten Busverkehr, ist im Laufe der Zeit ein Verkehrssystem entstanden, das den aktuellen Bedürfnissen des Radverkehrs nicht immer gerecht wird. Dies verstärkt in Teilen das bereits früher dargestellte subjektive Empfinden von Unsicherheit seitens der Bürgerschaft. Oftmals ist dies auch der Haupthinderungsgrund für die Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel. Zusätzlich zur Senkung der Unfallzahlen ist die Minimierung bzw. der Abbau dieses Hemmnisses Ziel des Aktionsplans Verkehrssicherheit. Die Stadt Aachen hat den Aktionsplan 2017 skizziert, um die Verkehrssicherheit aller – vor allem die der schwächeren Verkehrsteilnehmer – zu erhöhen. Bestandteil des Aktionsplans sind sowohl organisatorische als auch planerische Maßnahmen sowie Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.

Bei den organisatorischen Maßnahmen steht der Ausbau einer proaktiven maximal präventiven Verkehrsraumgestaltung im Vordergrund. Dazu soll die bereits existente Unfallkommission zusätzlich zur Betrachtung der klassischen Unfallhäufungsstellen auch die Gefahrenstellen in ihre Betrachtungen einbeziehen. Die Intensivierung des vernetzten Arbeitens und Betrachtens der Verkehrsräume u.a. durch einen abteilungsübergreifend akzeptierten und agierenden Verkehrssicherheitsauditor und mit Unterstützung durch Interessensverbände ist integrierter Bestandteil. So ist z.B. ein Beteiligungskonzept zur Überprüfung/Gestaltung von Querungssituationen vorgesehen, da diese für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden besondere Gefahrenpotentiale bergen.

Aus dieser Analysearbeit unter Federführung eines Verkehrssicherheitsauditors soll ein gezieltes vorrangiges planerisches Handeln und eine priorisierte Umsetzung (Sofortprogramm Querungssituationen) durch die Stadtverwaltung abgeleitet werden.

Mit Mitteln aus dem kommunalen Klimaschutz sollen die Maßnahmen in einer wahrnehmbaren Größenordnung ausgeweitet werden. Dies bezieht sich vor allem auf den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit, indem bestimmte Adressaten mit individuellen Aktivitäten angesprochen werden, so z.B. mit Durchführung von Aktionstagen für die Bürgerschaft, mit Einzelaktionen für Schulen, Senioren, Berufskraftfahrende, durch Zusammenschluss und Gründung der Verkehrssicherheitsinitiative Aachen unter Einbeziehung von Verwaltung, Politik, Interessensverbänden, Polizei, Mobilitätsdienstleistenden und Berufskraftfahrenden und Einzelhandel, die Organisation einer Verkehrssicherheitskonferenz für das Fachpublikum u.a. Begleitet bzw. beworben werden diese Aktivitäten durch eine Kommunikationskampagne mit Fokus auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden sowie die Schaffung von Ressourcen zur Planung und Umsetzung von Sofort- bzw. langfristigen Maßnahmen.

Für Dienstleistungen für diese Aktivitäten in Form von Gestaltungsentwürfen für die Kampagne, Bespielung von Werbeflächen, Unterstützung bei der Durchführung der Verkehrssicherheitskonferenz u.a. sind Kosten in Höhe von 90.000 € vorgesehen, für Baumaßnahmen im Straßenraum mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit z.B. an Querungsstellen, großen Kreuzungen und in linearen Führungen 150.000 €, für die Konzeption und Realisation der Maßnahmen ist eine halbe zusätzliche Stelle Leistungsgruppe 3 eingeplant.

AP 3: Ausbau der regionalen Radverkehrsanbindung

Als konkrete Maßnahmen sind vorgesehen

1. Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Aachen und Stolberg
2. Qualitativer Ausbau des Vennbahnradwegs auf Teilstücken auf dem Gebiet der Stadt Aachener

Die Stadt Aachen und die StädteRegion Aachen haben im Rahmen des Projektes CIVITAS DYN@MO eine kooperative Zusammenarbeit für regional bedeutsame Fragestellungen nachhaltiger Mobilität als Teil der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen intensiviert.

Seit Mai 2017 ist mit der Durchführung von thematischen Workshops eine neue Form des regelmäßigen Austausches auf fachlicher Ebene etabliert. Ein Workshop zum Thema „bedeutsame regionale Radverbindungen“ steht an.

Im Rahmen des Förderprojektes sollen Planungen für ein regionales Radnetz vorangebracht werden. Für eine Aufwertung der bestehenden Radrouten aus Eschweiler über Würselen und Stolberg nach Aachen besteht ein konkretes interkommunales Interesse. Aufgrund der zeitlichen Verfügbarkeiten kann aber lediglich die Stadt Stolberg eine konkrete Planvariante der Anbindung an die Stadt Aachen einbringen. Die beabsichtigte Wegeführung schließt in Eilendorf an das Aachener Stadtgebiet an und soll über Deltourserb und Schlackstraße an die bereits in Planung befindliche Radvorrangroute Eilendorf – Aachen anschließen.

1. Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Aachen und Stolberg

Die Kupferstadt Stolberg ist mit rd. 57.000 Einwohnern nach Aachen die größte Stadt der StädteRegion Aachen und grenzt unmittelbar an das Oberzentrum. Es gibt (Stand 2015) Fast 9.000 Berufspendler von Stolberg nach Aachen und fast 3.000 in Gegenrichtung. Durch einen weiteren Zugang aus dem Oberzentrum nach Stolberg (aufgrund der aktuellen Wohnungs- und Bauflächensituation in Aachen) wird sich diese Zahl perspektivisch erhöhen. Die mittlere Pendlerentfernung liegt bei ca. 15 km, d.h. in einem Bereich, bei dem viele Pkw-Fahrten durch den Radverkehr ersetzt werden könnten, insbesondere durch die weitere Verbreitung von Pedelecs, da die topografischen

Verhältnisse in Aachen und vor allem in Stolberg für den Radverkehr nicht optimal sind. Durch das Angebot von attraktiven, gut ausgebauten überörtlichen Radwegen, die überwiegend separat, d.h. ohne Kfz-Verkehr, geführt werden, soll der Umstieg gefördert werden.

Für die geplante überörtliche Radwegeverbindung zwischen Aachen-Eilendorf (Deltours-erb/Schlackstraße) nach Stolberg-Atsch/Zentrum soll überwiegend eine alte anbaufreie Straßenbahntrasse ausgebaut werden, die naturgemäß topografisch moderat ist, derzeit als unbefestigter Fußweg genutzt wird und sich im kommunalen Eigentum der beiden Städte befindet.

Eine Anbindung an das jeweils örtliche Radverkehrsnetz ist in beiden Städten gegeben. Das sich derzeit in Erarbeitung befindliche und vorauss. im Juli 2018 fertiggestellte „Integrierte klimafreundliche Mobilitätskonzept“ der Kupferstadt Stolberg priorisiert diese Route für den überörtlichen Radverkehr bzw. identifiziert sie als eine der wichtigsten Routen in das Oberzentrum Aachen.

Auf Aachener Stadtgebiet (s. Anlage A3.1a und A3.1b) soll ein bisher unbefestigter Waldweg auf einer Breite von 2,50m profiliert und mit einer Trag- und Deckschicht befestigt werden. Zudem soll eine Rad- und Fußwegeverbindung in Richtung Deltourserb zur Anbindung des Aachener Radnetzes geschaffen werden. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen betragen für die Stadt Aachen 164.920€ (s. Anlage A3.1c).

2. Qualitativer Ausbau des Vennbahnradwegs auf Teilstücken auf dem Gebiet der Stadt Aachen

Die 2008 im Stadtgebiet Aachen eröffnete Vennbahntrasse (ab 2013 von Aachen nach Luxemburg) erfreut sich steigender Beliebtheit. Aufgrund ihrer attraktiven Streckenführung bezieht sich dies insbesondere auf den Radtouristen, der einerseits das Naturerleben im ländlichen Raum der Eifel und andererseits den kulturhistorische Hintergrund der alten Kaiserstadt Aachen erleben kann. Die Zertifizierungen des Vennbahnradweges wurden bereits einleitend dargestellt.

Unabhängig davon spielt der Vennbahnradweg eine bedeutende Rolle hinsichtlich der regionalen Erschließung des Aachener Südraums. Alltagsverkehre werden vor allem von Schülerinnen und Schülern des Inda-Gymnasiums (Kornelimünster) und der Gesamtschule Brand ausgehen. Und auch zahlreiche Berufspendler haben zwischenzeitlich die Qualitäten einer autofreien, landschaftlich attraktiv geführten Radwegeanbindung schätzen gelernt und den Umstieg auf das Fahrrad als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit vollzogen.

Der Vennbahnradweg wurde seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts in mehreren Ausbaustufen in einer Breite von in der Regel 2,5 m in einer Asphaltdecke als kombinierter Geh- und Radweg hergestellt. Nach heutigen Maßstäben und unter Berücksichtigung der heutigen Nutzerzahlen ist die Trasse zu schmal. Zur Attraktivitätssteigerung soll eine Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf 3,5 – 4 m in Abhängigkeit der begleitenden Bäume in verschiedenen Teilstücken auf einer Länge von rd. 13 km realisiert werden. In der Ortslage Walheim soll aufgrund hoher Rad- und Fußverkehrsstärken eine Trennung der Verkehrssysteme erfolgen. Hierzu soll der Radweg verschwenkt und ein 2 m breiter separierter Fußweg entstehen (s. Anlage A3.2a).

Das erste Teilstück zwischen Bahnhof Rothe Erde und Kleebachstraße stellt einen Abschnitt der Rad-Vorrang-Route zwischen der Innenstadt Aachens und dem Bezirk Eilendorf dar. Die dortige Verbreiterung des Vennbahnweges wird im Rahmen des Förderprojektes RVR AC1 umgesetzt und finanziert. Die Finanzierung des im Stadtbezirk Brand gelegenen Abschnittes zwischen der Trierer Straße und der Rombachstraße ist durch Mittel der Städtebauförderung vorgesehen. Die weiteren Abschnitte des Vennbahnweges auf Aachener Stadtgebiet bis Walheim (10,17 km) sollen Teil des hier beantragten Förderprojektes darstellen. Der heute 2,5 m breite Weg weist in den betrachteten Teilabschnitten sehr unterschiedliche Charakteristika in Bezug auf das Raumprofil der angrenzenden Flächen und somit auch auf den baulichen Aufwand der geplanten Verbreiterung auf (s. Querschnitte Anlage A3.2b). Die Gesamtbaukosten hierfür belaufen sich auf 2.640.100 € (s. Anlage A3.2c). Für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen sind je eine Stelle in der Leistungsgruppe

2 und 3 vorgesehen.

Im Sommer und Herbst 2017 wurden Erkundungsbefahrungen durchgeführt, bei denen die Verbesserungs- und Verbreiterungsmöglichkeiten des Vennbahnweges vor Ort analysiert wurden. Auf Grundlage der Ergebnisse der Befahrungen werden die Planungen konkretisiert. Die Umsetzung des ersten Teilstückes zwischen Bahnhof Rothe Erde und Kleebachstraße, welches einen Abschnitt der in Umsetzung befindlichen Rad-Vorrang-Route Eilendorf darstellt, ist für 2019 vorgesehen.

AP 4: Verbesserung der Fußwegeverbindungen von der Innenstadt ins Aachener Stadtgrün

Als konkrete Maßnahmen sind vorgesehen

1. Verbesserung der Fußwegeverbindung zwischen Stadtpark und Lousberg
2. Verbesserung der Fußwegverbindung von der Innenstadt ins Frankenberger Viertel: „Lothringer Platz“

Die Freizeitbedarfe der Innenstadtbewohner und -nutzer haben sich in den letzten Jahren verändert. Immer mehr Bürger suchen, insbesondere im Alltag, die Erholung vor der eigenen Haustür ohne einen hohen Anreiseaufwand. Deshalb erfreuen sich die stadtnahen Parks und Plätze immer größerer Beliebtheit.

Gleichzeitig liegen rings um die mittelalterlich geprägte, überwiegend steinerne Innenstadt Aachens große Parks und Grünzüge, die für die Menschen zu Fuß in 1.000 bis 1.500 m zu erreichen sind.

Um diese Nachfrage, als auch das vorhandene Angebot optimal miteinander zu verbinden, wurde im Rahmen des „Innenstadtkonzeptes 2022 – Entwicklungsperspektiven für die Aachener Innenstadt“ das Konzept für die Premiumwege erarbeitet (s. Anlage A4). Die zehn Premiumwege aus dem historischen Altstadtbereich in das Aachener Stadtgrün werden schrittweise entwickelt und umgesetzt. Das „Innenstadtkonzept 2022“ wurde von den politischen Gremien als Grundlage für die Entwicklung der Innenstadt beschlossen und die Verwaltung mit der weiteren Konkretisierung der Maßnahmen beauftragt. Die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Premiumwege werden z.B. im Zuge von Sanierungsmaßnahmen einzelner Straßen oder anstehender Kanalsanierungen realisiert und schrittweise zur Städtebauförderung angemeldet.

Ziel der Premiumwege ist es, den Fußgängern in der Zukunft durchgängig attraktive, barrierefreie und sichere Wege innerhalb der Kernstadt und in das stadtnahe grüne Umfeld anzubieten. Der Fokus liegt auf den Fußwegen, die entlang der historischen Torstraßen sternförmig nach außen führen. Diese verknüpfen bereits heute auf kurzen Wegen kleine Quartiersplätze und „grüne Oasen“. Sie sollen vorzugsweise die Aufenthalts- und Grünqualität (Baumpflanzungen, Sitzmöbel, etc.) sowie die Sicherheit und Barrierefreiheit (ausreichende Gehwegbreiten, Querungshilfen, etc.) im Wegesystem steigern. Zugleich soll die Kernstadt besser mit den Grün- und Freiräumen vernetzt werden. Für die ausgewählten radialen Routen werden gleichzeitig auch attraktive Ringverbindungen als Querbeziehungen zwischen den die Kernstadt umgebenden Grün- und Naherholungsräumen entwickelt.

Durch diese Qualitäten und die entsprechende Förderung von städtischen Fußverkehren leistet das Konzept der Premiumwege einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsemissionen und somit zu einem kommunalen Klimaschutz. Zusätzlich soll durch die angestrebte Sichtbarmachung von Bächen und Verbesserung des Wohnumfeldes durch Begrünung eine Verbesserung der (klein-)klimatischen Bedingungen in der Innenstadt erreicht werden.

An zwei relevanten Stellen im Aachener Premiumwege-Konzept soll ein deutlicher Anreiz zum zu-Fuß-gehen geschaffen werden: Bei der Verbindung von Stadtpark und Lousberg als wichtige große innenstadtnahe Grün- und Erholungsräume im Aachener Norden, sowie in der Verknüpfung der zentralen Innenstadt entlang der Lothringerstraße mit dem dicht bewohnten gründerzeitlichen Frankenberger Viertel mit seinen Grünflächen um die Burg Frankenberg und dem nach außen füh-

renden Moltkepark.

Sowohl die Lothringerstraße mit dem Stadtteilplatz an der Lothringerstraße (zwischen Alfons- und Friedrichtstraße), als auch die Querverbindung zwischen Stadtpark und Lousberg sind beides Projekte, die als Teilabschnitte zur sukzessiven Realisierung des Premiumwege-Konzeptes beitragen. Ersteres im Rahmen des Premiumweges 3, letzteres als Baustein einer attraktiven fußläufigen Ringverbindung zwischen Premiumweg 1 und 10. Die genannten Straßen bzw. Bereiche liegen aber außerhalb des Sanierungsgebietes Innenstadtkonzept 2022 (s. Anlage A4). Daher wird eine Förderung in Ergänzung zur Städtebauförderung beantragt. Konkrete Maßnahmen beider Abschnitte werden im Folgenden ausführlicher beschrieben:

1. Verbesserung der Fußwegeverbindung zwischen Stadtpark und Lousberg

Die Sandkaulstraße als eine der historischen Torstraßen wird im Rahmen des Innenstadtkonzeptes Aachen 2022 auch als einer der „Premiumwege - 10 Wege ins Aachener Stadtgrün“ in den nächsten Jahren hergestellt. Gleichmaßen bedeutend sind aber die begrüneten und einladenden Weiterführungen aus dem Alleenring hinaus ins Grüne, sowie die sicheren und barrierefreien Gestaltungen der Überwege, die eine stadtnahe Erholung emissionsfrei und alltagsfreundlich ermöglichen. Zwischen den angrenzenden Naherholungsbereichen Stadtpark und Lousberg soll daher ein besonders für Fußgänger attraktives Angebot ohne Umwege und mit klarer Orientierung geschaffen werden.

Diese Maßnahme soll gleichzeitig der Auftakt sein für die Planung und Umsetzung eines „Grünen Ringes“ als Verbindung der stadtnahen Grün- und Freibereiche, die in fußläufiger Entfernung von der dicht bebauten Innenstadt liegen. Ein solcher „Grüner Ring“ mit einem gut fußläufig vernetzten Verbund von stadtnahen Erholungsräumen ist eine sinnvolle und wichtige Ergänzung des radialen Fußwegenetzes. Insbesondere die Querungssituation zwischen Rolandstraße/Pippinstraße und Kardinalstraße bzw. Elsa-Brandström-Straße soll attraktiver und sicherer sowie barrierefrei gestaltet werden. Derzeit müssen Fußgänger dort Umwege in Kauf nehmen, um gefahrlos die viel befahrene Krefelder Straße zu passieren.

Diese Querung soll durch diese Qualitätsverbesserung zu einem wichtigen Tor zum Naherholungsbereich Lousberg werden. Die Verknüpfung der Grünbereiche Stadtpark und Lousberg erhöht die Nutzungsmöglichkeit fürs tägliche Joggen ebenso wie für Feierabendspaziergänge oder ausgiebige Wanderungen (Richtung Soers/Wurmtal) am Wochenende. Die Naherholungsmöglichkeit von der Haustür aus direkt zu Fuß zu nutzen, anstatt zunächst mit dem PKW zu fahren, birgt ein nicht unerhebliches Potenzial zur Reduktion der alltäglichen PKW-Freizeitverkehre. Die Maßnahme erfolgt in Ergänzung zu den aus Stadterneuerungsmitteln geförderten Abschnitten des „Premiumwegekonzeptes - 10 Wege ins Aachener Stadtgrün“, die sich innerhalb des Alleenrings lokalisieren lassen (Sanierungsgebiet ISK 2022).

Konkrete Maßnahmen sind (s. Anlagen A4.1a und A4.1b):

1. Begrünung und Wiederaufpflanzung von Bäumen (inkl. Entsiegelung und Vergrößerung von Baumfeldern) - Ecke Chlodwigstr./ Pippinstr./ Eingang Stadtpark Baumtor), Ecke Rolandstr./Pippinstr. (Baumtor) und in der Elsa-Brändström-Str. sowie im Bereich des Überweges Krefelder Str. - neun Bäume sowie Entsiegelung und Anpflanzung von Bodendeckern, zusammen 50.350 € brutto (auch klimaanpassungsrelevant)
2. Herstellung von barrierefreien Übergängen -Ecke Chlodwigstr./ Pippinstraße, Ecke Pippinstr./ Rolandstr., der Rolandstr., an der Elsa- Brändström-Str. und beidseitig am Überweg Krefelder Str. - sechs Überwege/Gehwegvorstreckungen, zusammen 66.500 € brutto
3. Zusätzliche Ampelanlage entsprechend der Nutzung – neue Planung, Signalgeber, zwei neue Masten, Blindensignale, Rückbau Verkehrsinseln, Tiefbau mit Kabelschächten und Verrohrung, Steuergeräten und Erneuerung des Überweges, zusammen 45.750 € brutto
4. Herstellung von fünf Wegweisern zw. Zielstandorten Stadtpark und Lousberg („Teufel und Marktfrau“) 7.140 € brutto

Die Gesamtbaukosten betragen 169.740 € brutto. Zuzüglich 25.461 € Planungskosten (15 % der Baukosten) ergeben sich Gesamtkosten von 195.201 € brutto für die Gesamtmaßnahme.

2. Verbesserung der Fußwegverbindung von der Innenstadt ins Frankenberger Viertel: „Lothringer Platz“

Als Bausteine des Premiumweges 3 sind die Maßnahmen Lothringerstraße und Stadtteilplatz der größte Realisierungsabschnitt außerhalb des innerstädtischen Sanierungsgebietes. Dieser Bereich erstreckt sich von der Wilhelmstraße im Westen bis zur Oppenhoffallee im Osten (s. Anlage A4.2.a).

Die heutige Situation in dem beschriebenen Abschnitt entspricht noch nicht den qualitativen Anforderungen des Premiumwegekonzeptes. So sind Gehwegbreiten, Wegebegleitgrün und ein barrierefreier Ausbau nur punktuell oder gar nicht gegeben. Insbesondere die Abschnitte zwischen Wilhelmstraße und Alfonsstraße sowie Friedrichstraße und Oppenhoffallee weisen kaum oder gar keine Baumpflanzungen auf. Zudem können die Querungssituationen an der Alfons- und Friedrichstraße noch deutlich an Nutzerfreundlichkeit für Fußgänger, insbesondere mit Gehhilfen oder für Rollstuhlfahrer, gewinnen (s. Fotos in Anlage A4.2.c).

Nachfolgend soll auf die punktuellen Maßnahmen des Arbeitspaketes 4.2.a entlang der **Lothringerstraße** eingegangen werden. Entsprechend der Idee des Premiumwegekonzeptes, Aufenthalts-, Grünqualität und Sicherheit entlang der Premiumwege zu generieren, sind drei Maßnahmen von Bedeutung:

1. Die Aufweitung des Gehweges zwischen Wilhelmstraße und Alfonsstraße,
2. die Realisierung von 10 Baumstandorten und Pflanzbeeten zwischen Wilhelmstraße und Oppenhoffallee sowie
3. die Aufpflasterung an den Gehwegübergängen Alfonsstraße und Friedrichstraße (s. Anlage A4.2.c).

Bei der Aufweitung des Gehweges zwischen Wilhelmstraße und Oppenhoffallee soll der aktuelle Gehweg von 1,5 m auf zukünftig 2,5 m verbreitert werden. Als Material werden die bereits vor Ort eingebauten 30 x 30 cm Betonplatten und taktile Leitelemente für Barrierefreiheit verwendet.

Zudem werden im gleichen Bereich, entlang des künftigen Zwei-Richtungs-Radweges (geplante Rad-Vorrang-Route), sechs Baumstandorte in drei 70 cm (netto) breiten Pflanzstreifen realisiert. Die Besonderheit hierbei ist der schmale Pflanzstreifen, der aufgrund des Rad- und Gehweges nicht breiter ausfallen kann. Damit trotzdem Bäume gepflanzt werden können, muss im Bereich der Baumscheiben mit dem Baustoff Elastopave gearbeitet werden. Dieses Material zeichnet sich durch eine grobporige Struktur aus, die zu 100 % wasserdurchlässig ist und zudem für eine ausreichende Belüftung der Baumwurzeln sorgt. Dadurch, dass sowohl der Radweg, als auch das Elastopave die Oberflächenstruktur von Asphalt haben und beide Oberflächen rot eingefärbt werden, entsteht für den Radfahrer trotz Materialwechsels eine optisch und haptisch homogene Fläche (s. Anlage A4.2d). Durch diese besonderen baulichen Erfordernisse im Bereich der Baumstandorte muss der Gehweg in diesem Abschnitt gesamthaft umgestaltet werden.

Die vier Baumstandorte im Bereich Friedrichstraße bis Oppenhoffallee werden durch die Anlegung von 2 x 3m großen Baumfeldern zwischen den schon heute vorhandenen Längsparkplätzen realisiert.

Das Ziel des Premiumwegekonzeptes ist es, die Wege in die umliegenden Grünräume baulich und optisch leitend mit einer hohen durchgängigen Fußgängerqualität auszustatten. Dies wird in der Lothringerstraße neben der beschriebenen Maßnahme einer gehwegbegleitenden Begrünung auch durch einen durchgängigen, möglichst niveaugleichen Ausbau für Fußgänger angestrebt. Aus diesem Grund sind Aufpflasterungen an den Gehwegübergängen Alfonsstraße und Friedrichstraße vorgesehen. Sie führen auch bei Autofahrern dazu, dass der Gehweg als durchgängige Achse ge-

stärkt wird und der Fußgänger gegenüber dem Autofahrer eine höhere Aufmerksamkeit erfährt.

Die nach DIN 276 ermittelten Kosten für die beschriebenen Maßnahmen (inkl. Gehwegverbreiterung, taktile Leitelemente, Bäume, Pflanzstreifen und Elastopave) betragen brutto insgesamt 352.663 € (s. Anlage A4.2e). Die – im Vergleich zur Vorplanung (Kostenschätzung: 125.000 € Bau- und Planungskosten) – Erhöhung der Gesamtkosten für diesen Teilabschnitt ergibt sich im Wesentlichen durch die Vergrößerung der Baumaßnahme (neben Bäumen, Pflanzstreifen und Aufpflasterungen wird auch der Gehweg umgeplant und verbreitert) und durch die besonderen baulichen Anforderungen zur dauerhaften Sicherung der Bäume.

Der integrierte **Stadtteilplatz** von derzeit ca. 1650 qm Platzfläche bedarf einer zeitgemäßen Neuordnung. Die Maßnahme beinhaltet die Vergrößerung des Platzes als Aufenthaltsmöglichkeit auf ca. 1885 qm (durch Reduzierung der Fahrbahnbreite), die Entsiegelung und Ergänzung des vorhandenen Baumbestandes und Erhöhung des Grünanteils (Pflanzbeete) als Erweiterung der „Klimaschutzinseln“ Richtung Innenstadt (Reduz. Hitzeinseln). Ein wesentlicher Grund für die klimatische Einschränkung dieses Gebietes ist, dass der Kaltluftstrom aus den Bachtälern im Süden Aachens in Hitzeperioden hier bereits verebbt ist und nur durch lokale und kleinräumige Kompensationsmaßnahmen Abhilfe geschaffen werden kann. Im Klimafolgen-Anpassungskonzept (2014) werden dafür u.a. die Entsiegelung und Begrünung von großflächig versiegelten Flächen vorgeschlagen (s. weitere Erläuterungen zum Klimafolgen-Anpassungskonzept in Anlage A4.2f, S. 11-13).

Mit der Umplanung wird außerdem eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Bänke und einen Spielpunkt (auch für die am Platz ansässige Kita „Seemöve“) sowie die Neuordnung und Kompriemierung von Anliegerparken und Sammelcontainern (s. Anlage A4.2f und A4.2g) angestrebt. Die geplante Radvorrangroute in der Lothringerstraße wird die Attraktivität des Viertelstandortes noch erhöhen.

Die Maßnahme erfolgt in Ergänzung zu den Konzepten „Premiumwege - 10 Wege ins Aachener Stadtgrün“ und „Radvorrangrouten in Aachen“ sowie zum „ExWoSt“ Förderprogramm zur aktiven Nahmobilität im Suermondtviertel - ein Viertel in Bewegung“, für die klimafreundlichen Begleitmaßnahmen.

Die Gesamtkosten für die Platzumgestaltung/-entsiegelung betragen brutto 931.591,50 € (39.865 € Sachausgaben + 891.726,50 € Baukosten), inkl. 10 % Archäologie (Begründung s. Anlage A4.2f, S. 14) und 55.000 € für die Planung (s. Anlage A4.2h). Die erhöhten Kosten, die sich bereits in der ersten Kostenschätzung im April 2018 andeuteten (599.980 € Gesamtkosten), resultieren u.a. aus der sensiblen Entsiegelung der Bestandsbäume und Neuplanung der fußläufigen Querung des Platzes, die einen behutsamen Umgang mit den Bestandswurzeln (vorwiegend Handarbeit) erfordern. Im Rahmen der weiteren Konkretisierung und Vorort-Prüfung könnte der flächige Einsatz von Wurzelschutzbrücken als Vorsichtsmaßnahme und damit die bezifferten Kosten um rd. 82.000 € reduziert werden.

Bei kürzlich durchgeführten Submissionen zeigte sich, dass die Preise in den letzten Monaten deutlich gestiegen sind. Insbesondere trifft dies auf die Entsorgung des Aushubs zu. Schärfere Umweltauflagen verlangen eine deutlichere Trennung zwischen verschiedenen Schadstoffklassen, für die jeweils andere, teilweise weit entfernte Deponien angefahren werden müssen. Dies betrifft die Grundposition „Boden ausheben und entsorgen“ sowie die Zulagepositionen für die einzelnen Materialien des Aushubs (Asphalt, Platten- und Pflasterbeläge, Betonunterbau, Bordsteine, etc.).

Durch diese allgemeinen Preissteigerungen ergibt sich in der Kostenermittlung nach DIN 276 für die Umgestaltungsplanung des Stadtteilplatzes nun eine Erhöhung der Gesamtkosten um rd. 300.000 € brutto. Detailliertere textliche Erläuterungen zu den Kosten sind der Kostenermittlung nach DIN 276 (s. Anlage A4.2h) zu entnehmen.

AP 5: Marketingkampagne und Dialog

Die kombinierte Vermittlung der Vorteile emissionsfreier Mobilität wird von der Stadt Aachen als

koordinierende Aufgabe wahrgenommen. Bürger und Institutionen sollen gewonnen werden, die als Modell für den Umstieg Vorbilder für andere Personen und Institutionen dienen und von den Vorteilen des „Umstiegs“ berichten.

Im Rahmen des Teilantrages Ausbau Fuß- und Radwegnetz soll für den Umstieg auf die Verkehrsmittel des NMIVs geworben werden. Die Stadt Aachen sieht in diesem Zusammenhang die Intensivierung der bereits laufenden Marketingkampagne „FahrRad in Aachen“ vor. Zudem soll im ersten Jahr der Förderlaufzeit ein umfangreiches Konzept erarbeitet werden, in dem gezielt Akteure identifiziert werden, die mit Aktionen des Dialogs und der Öffentlichkeitsarbeit eine möglichst breite Gruppe potentieller Umsteiger anspricht. Die Umsetzung der Kampagne ist für die zwei Folgejahre geplant.

Als Kosten werden für die Durchführung der Kampagnen 150.000 € veranschlagt. Für die Konzeption und Betreuung wird eine 0,5-Stelle der Leistungsgruppe 2 benötigt.

AP 6: Projektsteuerung, Evaluation, Wissensaustausch und Dissemination

Für die **Projektsteuerung**, Evaluation, Wissensaustausch und Dissemination von #AachenMooVe! wird eine Stelle für eine herausgehobene Fachkraft (Leistungsgruppe 2) für 36 Monate Laufzeit benötigt.

Aufgaben dieser Koordinierung sind:

- Projektsteuerung (Organisation von Konsortialtreffen zur Präsentation von Arbeitsergebnissen, Funktion als Ansprechpartner/in für die Partner, Unterstützung)
- Die reibungslose Umsetzung von #AachenMooVe! sicherstellen inklusive aller Anforderungen und der Umsetzung aller Projektziele
- Überwachung und ggf. Koordination der technischen Aktivitäten der Partner
- Gewährleistung einer hohen Qualität und Termintreue des Projekts und seiner Ergebnisse
- übergeordnete Öffentlichkeitsarbeit für das Gesamtprojekt #AachenMooVe! in Kooperation mit dem Fachbereichen Umwelt und Presse (in den Print-, digitalen und Sozialen Medien)
- Begleitung der projektbezogenen Aufgaben der Evaluation/des Monitorings
Wissenstransfer und Austausch auf kommunaler, regionaler, Landes, Bundes- und EU-Ebene durch Nutzung der bestehenden und Anbahnung neuer Kontakte und Foren, in die die Projektziele platziert werden. Hier seien exemplarisch genannt: die einschlägigen Fachkommissionen der Verkehrsentwicklungsplanung und der AG Emissionsfreie Mobilität (kommunal), die jährliche ECSM Tagung (regional), Expertengruppen auf Landesebene (z.B. zur Ladeinfrastruktur), Projektleiterraustausch BMVI (Bund), sowie mit dem UBA und anderen deutschsprachigen Kommunen im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche und der Aktivitäten im deutschsprachigen CIVINET. Als CIVITAS Stadt erhält Aachen im hohen Maße europäischen Kontakte aufrecht und ist in User Groups aktiv vertreten. Eine Bewerbung um die Austragung der CIVITAS Konferenz ist geplant.

Zur Wirkungsabschätzung der geplanten Maßnahmen ist ein multimethodisches Konzept vorgesehen: Zum einen soll die konkrete Entwicklung der Rad- und Fußverkehrsstärken punktuell an den projektbezogenen Stellen des Rad- und Fußwegenetzes überwacht werden. Hierfür ist die Einrichtung von 10 Dauerzählstellen zur Zählung der Radverkehrsmengen geplant. Die Kosten hierfür betragen 75.000 €.

Zudem soll eine jährlich durchzuführende Kordonzählung am inneren Hauptverkehrsstraßenring der Stadt Aachen („Alleerling“) Aufschluss über die absoluten Radverkehrsmengen, den Anteil an Pedelecs sowie die Verteilung der Radfahrer auf die Einfallachsen in die Innenstadt geben. Die Kosten der Zählung werden mit 1000 € pro Jahr kalkuliert. Zählungen des Fußgänger Aufkommens sol-

len in regelmäßigen Abständen an der Fußwegeverbindung zwischen Stadtpark und Lousberg sowie am Lothringer Platz erfolgen.

Neben diesen quantitativen Erhebungsmethoden, die der Ermittlung messbarer Wirkungsparameter dienen sollen, ist überdies die Durchführung von Fuß- und Radverkehrsklimabefragungen für die Stadt Aachen beabsichtigt. Ziel der jährlichen Befragungen ist Tendenzen des subjektiven Empfindens der Aachener Bürger zum Themenbereich Fuß- und Radverkehr zu erheben. Für die Durchführung persönlicher Interviews werden 2.000 € pro Jahr erforderlich; ergänzend wird eine Online-Befragung umgesetzt.

Die direkte Evaluation der umgesetzten Projekte soll durch Vorher-/Nachher-Befragungen der Nutzer der Fußgänger- bzw. Radverkehrsverbindungen erfolgen. Hierfür werden Kosten von 2.000 € veranschlagt.

An Reisekosten wird ein Budget von 6.000 € veranschlagt

Als Personalkosten werden für eine Stelle der Leistungsgruppe 2 209.124 € benötigt.

3. Dauerhaftigkeit der erzielten Ergebnisse

Alle Maßnahmen sind als Teile der integrierten Umsetzungsstrategie von #AachenMooVe1-5 auf eine dauerhafte Implementierung ausgerichtet.

Zusammenfassende Bewertung der Beiträge zum Klimaschutz und zur Stickoxid-Reduktion

Das AP 1 besteht aus einer Vielzahl einzelner Maßnahmen, deren jeweils isolierte Bewertung hinsichtlich der genannten Faktoren äußerst problematisch ist. Die betrachtete Berechnung kann sich daher nur näherungsweise ergeben. Die Berechnung basiert auf Grundlage eingesparter MIV-Kilometerleistung, wobei die Annahme getroffen wird, dass durch die Maßnahmen je Projektjahr insgesamt 1 % der motorisiert zurückgelegten Pkw-kilometer eingespart werden können. Für die Einsparung an THG wird der Wert von 211 g/km angenommen, bei NOx wird mit dem Faktor 0,3331/Km gerechnet.

Damit werden jährlich 10.298.831 Fahrzeugkilometer durch eine andere Verkehrsmittelwahl reduziert.

Zum Vergleich: Bei den Berechnungen zur Reduktion von Fahrleistungen durch radverkehrliche Maßnahmen aus dem GreenCityMasterplan Aachen, wurde bei deutlich umfangreicheren Maßnahmen und in Abhängigkeit von der Reiseweite ein tägliches Reduktionspotential von ca. 3% PKW-Fahrleistung in Höhe von 137.700 km motorisiert zurückgelegter PKW-Kilometer prognostiziert. Angesichts des größeren betrachteten Maßnahmenumfangs erscheint der hier zugrunde gelegte Ansatz plausibel.

Aufgrund der oben genannten Angaben werden in # ACmoove1 jährliche Einsparungen von ca. 2.173,1 t CO₂/a und 3.431 kg/a NO_x Reduktion erwartet.

Unterschrift Vertretungsberechtigte(r)

Ort, Datum