

Mobilitäts- bericht 2024

der Stadt Aachen



Inhalt

Vorwort	4
Kurzfassung „für die schnellen Lesenden“	5
Fußverkehr	6
Radverkehr	8
Radentscheid - Überblick Zielerfüllung	10
ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr	12
MIV - Motorisierter Individualverkehr	14
Elektromobilität für den MIV	16
Verkehrssicherheit	18
Liefers und Laden - Wirtschaftsverkehr	20
Mobilitätsmanagement	22
Shared Mobility - Geteilte Mobilität	24
Digitalisierung für Mobilität und Verkehr	26
Mobilitäts- und verkehrsbezogene Infrastrukturmaßnahmen 2024	28
Alleering - Heinrichs- und Monheimsallee	30
Breslauer Straße - Stolberger bis Dresdener Straße	31
Grabenring - Driescher Gässchen	32
Grabenring - Löher-, Karls- & Templergraben	33
Jakobstraße - Judengasse bis Karlsgraben	34
Lütticher Straße - stadteinwärts (Hsnr: 246-167)	35
Rampe Danziger Straße - RVR Brand	36
Saarstraße - Veltmanplatz bis Bastei	37
Talstraße - Eintrachtstraße bis Aretzstraße	38
Turmstraße - Prof.-Pirlet bis Maastrichter Str.	39
Turmstraße - Brücke	40
Vaalser Straße - Vaalser Straße bis Grenze	41
Vennbahnweg - Trierer bis Rombachstraße	42
Großprojekte innerhalb des Aacheners Stadtgebiets	43–47
Akteure und ihre Aufgaben - Gemeinsam für eine bessere Mobilität	48
Ausblick 2025	50
Impressum	52

Vorwort

Liebe Aachener*innen!

In den vergangenen Jahren haben wir uns mit dem Tätigkeitsbericht zum Radentscheid und dem Radverkehrsbericht 2023 bereits intensiv einem zentralen Aspekt der Mobilität gewidmet. Doch die Mobilität in unserer Stadt ist weit mehr als der Radverkehr. Wir nehmen daher mit dem neuen „Mobilitätsbericht“ alle relevanten Mobilitätsthemen in den Blick – vom Fußverkehr, über den Radverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und Kfz-Verkehr bis hin zu innovativen Ansätzen wie Sharing-Modellen und der Digitalisierung in der Mobilität.

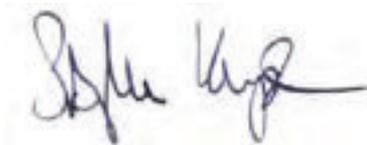
Die Mobilität in unserer Stadt betrifft uns alle – sei es auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, in der Freizeit oder beim Einkauf. Um den vielfältigen Bedürfnissen gerecht zu werden, verfolgen Politik und Stadtverwaltung eine ganzheitliche und zukunftsorientierte Strategie. Unser Ziel ist es, Mobilität für alle Bürger*innen sicher, komfortabel, bezahlbar und stadtverträglich zu gestalten. Dabei setzen wir uns vor allem dafür ein, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Gleichzeitig möchten wir

die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern und dafür sorgen, dass unsere Straßen, Plätze und Wege für alle nutzbar und lebenswert bleiben. Der Erhalt und die Modernisierung unserer Verkehrsinfrastruktur sind ebenso von zentraler Bedeutung.

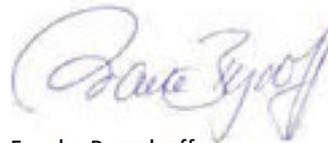
Ein besonderes Augenmerk legen wir auf die Stärkung des Umweltverbundes – also die gezielte Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie des öffentlichen Personennahverkehrs. So lassen sich die Emissionen reduzieren und die Lebensqualität in unserer Stadt verbessern. Gleichzeitig wollen wir dafür sorgen, dass die Stadtteile besser zu erreichen sind und sich der Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Die Arbeit an diesen Zielen ist ein fortlaufender Prozess, der uns dauerhaft begleitet. Der Mobilitätsbericht 2024 gibt Ihnen einen Überblick über die bisherigen Erfolge, aktuellen Herausforderungen und zukünftigen Schritte.

Wir laden Sie ein, gehen Sie mit uns gemeinsam auf diesem Weg für Aachen.



Sibylle Keupen
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen



Frauke Burgdorff
Beigeordnete für Stadtentwicklung,
Bau und Mobilität der Stadt Aachen



Kurzfassung

„für die schnellen Lesenden“

Der Mobilitätsbericht 2024 gibt erstmals einen umfassenden Überblick über die vielfältigen Mobilitätsthemen in Aachen. Er beleuchtet die Entwicklungen des vergangenen Jahres, beschreibt aktuelle Herausforderungen und zeigt Perspektiven für die kommenden Jahre auf. Ziel ist es, die Mobilitätsthemen in Aachen für alle Bürger*innen greifbar zu machen.

Im Rückblick auf das Jahr 2024 werden zentrale Maßnahmen beschrieben, die den Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) stärken. Fußwege werden attraktiver gestaltet, um das Gehen in der Stadt angenehmer zu machen. Auch beim Radverkehr setzt Aachen auf den Ausbau sicherer Wege und eine bessere Infrastruktur. Trotz der Herausforderungen durch Baustellen und infrastrukturelle Erneuerungen arbeitet die Stadt daran, den ÖPNV zuverlässig und komfortabel zu gestalten. Dabei geht es nicht nur um neue Fahrzeuge, sondern auch um barrierefreie Haltestellen und eine bessere Taktung der Buslinien.

Parallel dazu beschäftigt sich die Stadtverwaltung mit der Gestaltung des stadtverträglichen, motorisierten Individualverkehrs zum Beispiel durch verkehrslenkende Maßnahmen und neue Bewohnerparkzonen. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau der Ladeinfrastruktur, um die Elektromobilität zu fördern.

Neben dem Personenverkehr ist auch der Wirtschaftsverkehr ein wesentlicher Bestandteil des städtischen Verkehrs. Die Stadt arbeitet daran, Liefer- und Ladezonen besser zu organisieren und nachhaltige Lösungen für die Güterlogistik in urbanen Räumen zu finden.

Das Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, Informationen zu bestehenden Verkehrsangeboten zu kommunizieren und so das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern.

Die geteilte Mobilität – mit Angeboten wie Carsharing, Bike-sharing, Leihlasterrädern oder E-Scootern – ergänzt das Mobilitätsangebot der Stadt Aachen und bietet flexible Alternativen.

Digitalisierung spielt eine wichtige Rolle, um Verkehrsdaten zu erheben, effizient zu nutzen und die Verkehrsplanung zu optimieren. Moderne Anwendungen helfen, das Verkehrsgeschehen zu monitoren und die Erreichbarkeit verschiedener Stadtteile zu verbessern.

Schließlich gibt der Bericht Einblicke in abgeschlossene und laufende Großprojekte wie Straßenbauvorhaben oder Stadtentwicklungsprojekte, die das Stadtbild und die Mobilität langfristig prägen werden.

Der Bericht zeigt das weite Spektrum an Aktivitäten der Stadt Aachen, um eine nachhaltige, sichere und lebenswerte Mobilität zu fördern.



Fußverkehr

Premiumfußwege

Zehn Premiumfußwege mit einer Gesamtlänge von insgesamt 16 Kilometern wurden im Jahr 2015 beschlossen. Ziel der Premiumfußwege ist es, die Aachener Innenstadt mit den an die Stadt heranreichenden „grünen Fingern“ auf barrierefreien, komfortablen und sicheren Wegen zu verbinden.

Die Premiumfußwege werden schrittweise angelegt, meistens im Zusammenhang mit notwendigen Straßenbauarbeiten (neue Versorgungsleitungen, neue Straßenaufteilung).

Dadurch dauert es länger, das Netz der zehn Premiumfußwege tatsächlich zu bauen. Doch dieses Vorgehen ist kostengünstiger und bautechnisch flexibler umzusetzen.

Die Situation für den Fußverkehr wird zumeist im Rahmen von integrierten Maßnahmen verbessert, reine Fußverkehrsmaßnahmen sind selten.

Bisher wurden 4,2 Kilometer des Premiumfußwegenetzes baulich umgesetzt.

Diese Abschnitte verfügen über ein durchgängiges Leitsystem, durchgehende Beschilderung aktuell und 380 Sitzmöglichkeiten, davon 215 mit Rückenlehne.

Veränderungen im Angebot

An der Jakobstraße wurde der Gehweg als Premiumfußweg ausgebaut. Dabei wurde dieser an drei Einmündungen angehoben: Trichterergasse, Paulusstraße, Venn. Fußgänger*innen queren hier die einmündende Straße auf Gehwegniveau. Autos fahren dagegen über eine Rampe langsamer als bisher über den nun durchgängigen Gehweg, Zufußgehende haben damit Vorrang.

An der Monheimsallee wurden Poller auf dem Gehweg in Richtung Bastei entfernt. Dadurch wurde der Fußweg deutlich breiter.

Die Talstraße wurde umgestaltet. Die Aufenthaltsqualität wurde gesteigert und die Gehwege verbreitert. 14 neue Bäume wurden gepflanzt und neue Sitzflächen geschaffen. Zudem wurde die Sicherheit und der Komfort für den Fußverkehr durch Anrampungen bei der Querung gesteigert.

Von den 220 Ampelanlagen in Aachen sind 70 Anlagen mit akustischen Signalgebern ausgestattet. Sofortgrün für den Fußverkehr bei Anforderung gibt es an 36 Signalanlagen im Stadtgebiet. Für zu Fuß Gehende besonders sichere Rundumgrüenschaltungen gibt es in Aachen an 15 Ampelanlagen.



Jakobstraße vorher



Jakobstraße nachher



24 %

Fußverkehrsanteil
in vergleichbaren Städten
(im Durchschnitt)

Quelle: MiD 2017

30%

Fußverkehrsanteil
in Aachen



Schon gewusst?

Aachen ist die Stadt der kurzen Wege. 2/3 der Wege der Aachener*innen sind kürzer als fünf Kilometer. Davon werden 43% zu Fuß zurückgelegt.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Ein neues Schild, das an Baustellen auf die Rücksichtnahme gegenüber Fußgängern aufmerksam machen soll, wurde entwickelt. Mit der Aufschrift: „Baustelle! Absteigen, schieben, gehen“ wird an Radfahrer*innen appelliert, an den Engstellen auf die zu Fuß Gehenden zu achten.

Aachen beteiligte sich im November 2024 erstmalig an der deutschlandweiten Bewegungsaktion „Stadt-Land-zu Fuß“. Dabei sammelten die 80 Teilnehmenden für Aachen Kilometer, die sie zu Fuß zurückgelegt haben. Diese 80 legten in drei Wochen 7.600 Kilometer zurück. Im Durchschnitt ging also jede Person 95 Kilometer zu Fuß.

Infrastruktur

Brücke Turmstraße (S. 40)

Breslauer Straße (S. 31)

Heinrichs- und Monheimsallee (S. 30)

Jakobstraße (S. 34)

Lütticher Straße (S. 35)

Rampe Danziger Straße (S. 36)

Talstraße (S. 38)

Vennbahnweg (S. 42)





Radverkehr

Radhauptnetz

Zehn Radvorrangrouten (RVR) und die Schaffung eines Radverteilerings auf dem Grabenring wurden im Jahr 2019 politisch beschlossen. Mit den Radvorrangrouten will die Stadt die Innenstadt mit den Stadtbezirken auf komfortablen und sicheren Routen verbinden. Insgesamt umfasst das Rad-Vorrang-Routen-Netz ca. 60 Kilometer. Bisher sind insgesamt ca. neun Kilometer auf den drei RVR Eilendorf, Brand und Campus Melaten eingerichtet worden. Seit 2022 verfügen die genannten RVR über eine durchgängige Beschilderung in Form von Infotafeln und Bildmarken.

Auf dem nördlichen Grabenring wurde im Verlauf der Straßenzüge Driescher Gässchen (Fahrtrichtung Templergraben), Templergraben, Karlsgraben der Radverteiler Grabenring hergestellt. Auf dem nordwestlichen Alleenring wurde die Radverkehrsinfrastruktur in den vergangenen Jahren sukzessive verbessert (Heinrichsallee, Monheimsallee, Ludwigsallee, Turmstraße und Saarstraße). Sie ist Teil des 2023 beschlossenen Radhauptnetzes,

welches unterteilt in drei Hierarchieebenen zeigt, welche weiteren Verbindungen neben den RVR für den Radverkehr wichtig sind.

Weitere Elemente zur Förderung der Radverkehrskultur

Radverkehrsförderung ist mehr als der Bau von RVA; sie umfasst auch die Förderung der Radverkehrskultur. Dies wird in Aachen besonders deutlich durch

- Kampagne Fahrrad seit 2008
- Lastenradförderprogramm
- Aktion Fahrradheld*innen gesucht



232

Familien konnten in 2024 vom städtischen Lastenradförderprogramm profitieren

350.000

insgesamt Euro Förderung

Veränderungen im Angebot

Im Jahr 2024 wurden 317 Fahrradbügel errichtet, davon 121 innerhalb des Alleenrings.

Acht sichere Stellplätze für Fahrräder wurden im Fahrradparkhäuschen (Bike-Station) in der Jakobstraße geschaffen.

Am Rande des Weihnachtsmarkts 2024 stellte die Stadt 24 „mobile“ Fahrradbügel an folgenden Standorten auf: Elisenbrunnen, Hartmannstraße/Elisabethstraße, Ecke Elisengarten und am Holzgraben im Übergang zum Büchel.

An folgenden Ampelanlagen hat die Stadt die Steuerung zugunsten des Radverkehrs angepasst:

- Am Boxgraben und im Abschnitt Karlsgraben, Lochnerstraße und Templergraben sind die Grünphasen für Radverkehr optimiert worden. Dadurch wird die Wartezeit der Radfahrenden an den Kreuzungen verkürzt oder sie können mit angepasster Geschwindigkeit direkt die grüne Ampel passieren.
- Die Signalisierung (Grün und Rot) für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge und geradeausfahrende/rechtsabbiegende Radfahrende sind an folgenden Stellen voneinander getrennt worden: an der Kreuzung Krefelder Straße/Passstraße stadtauswärts und an der Kreuzung Bastei/Ludwigsallee stadteinwärts. Diese beiden Änderungen erhöhen vor allem die Sicherheit der Radfahrenden.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Beim „Jahresdialog Radverkehr“ hat die Stadt Aachen im März 2024 zum Oberthema „Radverkehr im Schulterchluss mit Fuß, ÖV und MIV“ über die Aktivitäten des Vorjahres berichtet und diskutiert. 110 Menschen waren vor Ort dabei, weitere 60 Menschen haben die Veranstaltung im Livestream mitverfolgt.

Im Rahmen der Kampagne FahrRad in Aachen wurde die Fahrradsommer-Route „FahrRad durch den Öcher Bösch“ beschildert und beworben der Fahrradtage am Elisenbrunnen, das Stadtradeln und Fahrradtrainings für Kinder, Jugendliche und Erwachsene veranstaltet. Insgesamt bot die Stadt 29 Fahrradkurse für Erwachsene und 19 Kurse für Kinder an. Zusätzlich gab es für Grundschulen 38 Termine „Fahrradtraining mit Verkehrsunterricht“ im Floriansdorf und 54 Termine (Fahrradtouren, Fahrradtraining, Mit dem Rad zur Schule) an den Schulen.

Bei der Aktion „Fahrradheld*in gesucht“ wurden 2024 fünf Menschen geehrt, die sich in den Kategorien Vorbild, Engagement, Gemeinnützigkeit, Generation+ und Alltag auf besondere Weise engagiert haben.

Den neuen geschützten Radweg an der Monheimsallee hat die Stadt zusammen mit dem Team Radentscheid eröffnet.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zur Linienfindung des Rad-schnellweg Euregio zwischen Aachen und Herzogenrath konnte inzwischen abgeschlossen werden. Damit ist eine wichtige Grundlage für den weiteren Planungsprozess geschaffen worden.



FahrRadtag

 **23,10 €**
wurden pro Einwohner*in
in den Radverkehr investiert



Schon gewusst?

Die Stadt Aachen hat 2024 insgesamt 6 Millionen Euro in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und die Förderung des Radverkehrs investiert. Das entspricht durchschnittlich 23,10 Euro pro Einwohner*in in Aachen. Die Summe verteilt sich unter anderem auf reine Infrastrukturkosten, Planungen oder Kampagnenarbeit. Personalkosten und Ausgaben zur Sanierung von Radwegen sind darin noch nicht enthalten.

Infrastruktur

- Breslauer Straße (S. 31)
- Brücke Turmstraße (S. 40)
- Driescher Gässchen (S. 32)
- Heinrichs- und Monheimsallee (S. 30)
- Jakobstraße (S. 34)
- Löher-, Karls- und Templergraben (S. 33)
- Lütticher Straße (S. 35)
- Rampe Danziger Straße (S. 36)
- Saarstraße (S. 37)
- Turmstraße (S. 39)
- Vaalser Straße (S. 41)
- Vennbahnweg (S. 42)



Radentscheid

Überblick Zielerfüllung

Der Radentscheid wurde im Jahr 2019 vom Rat der Stadt Aachen angenommen. Hinter den quantitativen Zielen des Radentscheides steht das übergeordnete Ziel, mehr Menschen für das Radfahren im Alltag zu begeistern und die Voraussetzungen für sicheres und komfortables Radfahren in Aachen zu schaffen. Damit leistet der Radentscheid einen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz in der Stadt.

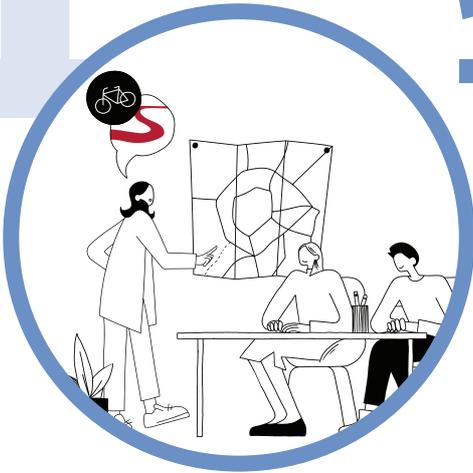
1 Schaffung neuer Rad- hauptverbindungen

1,1 km

umgesetzt in 2024

16,1 km

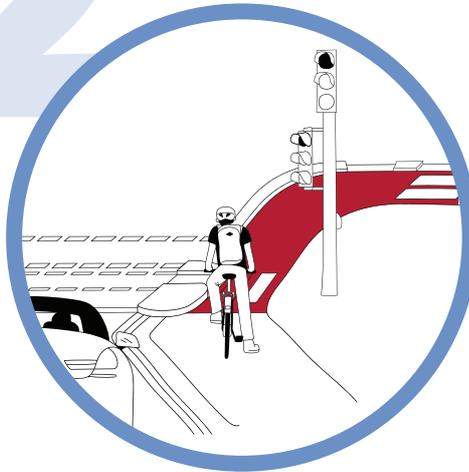
kumuliert seit 2019



2 Umbau großer Ampelkreuzungen und Einmündungen

2.1 Umbau großer
Ampelkreuzungen: keine
kumuliert seit 2019

2.2 Einmündungen:
2 umgesetzt
7 kumuliert seit 2019



3 Radwege an Hauptstraßen anlegen

2,4 km

5,3

kumuliert seit 2019



4 Geh- und Radwege einheitlich gestalten

5 Neue Fahrradabstellplätze (Bügel, Parkhäuser, Haltestellen) schaffen



325 umgesetzt

2.690

kumuliert seit 2019

davon:

5a) an Bahnhöfen: keine
32 umgesetzt kumuliert seit 2019

5b) an Haltestellen: 8 umgesetzt
167 umgesetzt seit 2019

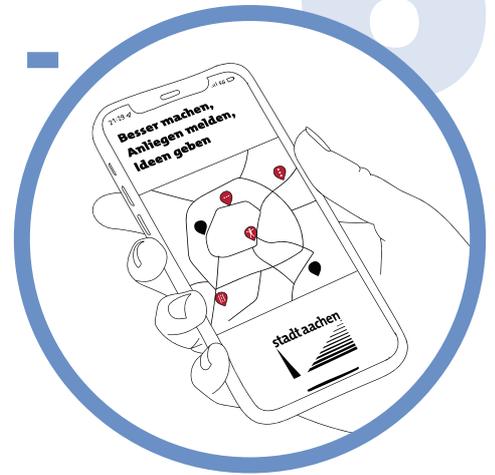
5c) Fahrradbügel: 317 umgesetzt
2491 umgesetzt seit 2019

7 Verkehrswende transparent berichten



Digitale Plattform einrichten

Ziel
erfüllt



Ziel
erfüllt

→ EXKURS

Forschungsprojekt KoRa

Von Januar 2021 bis März 2024 haben sich das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), das SHI Stein-Hardenberg Institut, die Firma experience consulting und der selbständige Berater Burkhard Horn mit der Forschungsfrage beschäftigt, was die Umsetzung ambitionierter Radverkehrspolitik hemmt und hierfür Lösungen gesucht. Das geschah im Rahmen des Forschungsprojektes mit dem Titel „Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (KoRa)“, gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung.

Aachen war neben München und Potsdam eine von drei Modellstädten. In diesen drei Städten wurden Verwaltungsprozesse analysiert, Stellschrauben und Optimierungspotentiale bei Planungs- und Umsetzungsprozessen kommunaler Radverkehrsprojekte ermittelt, konkrete Maßnahmen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung entwickelt und Aktionspläne erstellt.

Kürzlich ist der Abschlussbericht des Forschungsprojektes erschienen. Er ist digital unter: www.difu.de/kora verfügbar.





ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Herausforderungen

In Aachen wird zurzeit an vielen Stellen gebaut, weil die Infrastruktur erneuert werden muss. Der Ausbau des Busnetzes wird besonders durch die Sperrung und den Neubau der Autobahnbrücke (A544) über das Haarbachtal stark beeinträchtigt, da er mit Blick auf die Großbaustelle an vielen Stellen anders organisiert werden muss.

Darüber hinaus kämpft die ASEAG – wie viele Verkehrsunternehmen in Deutschland – mit Personalmangel, so dass nicht alle gewünschten und geplanten Fahrten durchgeführt werden können.

Im Zuge der gesperrten A544 sind folgende Maßnahmen, fürs Erste befristet, umgesetzt worden:

- An der Jülicher Straße ließ die Stadt stadtauswärts einen Bussonderfahrstreifen markieren.
- Je eine Pfortneranlage wurde an der Haarener Gracht und der Alt-Haarener-Straße aufgestellt

Beschleunigungen

An 86 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet sind Busse schneller unterwegs, weil sie an den Ampeln eine freie (Durch-)Fahrt anmelden können.

Am Bahnhof Rothe Erde ist stadtauswärts eine Busschleuse eingerichtet worden, die auch von Radfahrenden mitgenutzt werden darf.

Haltestellen im Stadtgebiet:

992



davon **160** barrierefreie und
170 weitestgehend barrierefreie
Haltestellen

Veränderungen im Angebot

Die Buslinien 30, 31, 51 fahren seit Anfang 2024 in einem dichteren Takt als zuvor.

Die Linie 4 verkehrt nach Abschluss der Baumaßnahme Jakobstraße seit Sommer wieder auf ihrem regulären Weg und hält unter anderem wieder an der Haltestelle Judengasse nahe dem Markt.

Der NetLiner in Laurensberg hat sich in einer mehrjährigen Testphase bewährt. Die Fahrgastzahlen haben sich erfreulich und dauerhaft nach oben entwickelt. Das Angebot wird in Laurensberg und Richterich fortgeführt.

Die Busse an der Krefelder Straße fahren inzwischen in einem 7,5-Minuten-Takt (Sa.) bzw. 10-Minuten-Takt (Mo-Fr) zwischen dem Parkhaus Tivoli und der Innenstadt. Das gilt für beide Richtungen.

→ EXKURS

Fortführung Planung Regiotram

Die Planung einer Regiotram von Aachen nach Würselen, Alsdorf und Baesweiler und zurück geht weiter. Dies hat die Politik in allen beteiligten Kommunen im Herbst 2023 auf Basis der Machbarkeitsstudie grundsätzlich beschlossen. Im Anschluss daran konnten die Förderanträge für die nächsten anstehenden Planungsphasen beim Land und beim Bund gestellt werden. Diese Förderanträge wurden im Sommer 2024 bewilligt.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen



Der von der Stadt Aachen organisierte Fahrgastbeirat, der die ASEAG begleitet, tagte im Jahr 2024 viermal und präsentierte im Mobilitätsausschuss im November 2024 seinen jährlichen Bericht.



Im September 2024 stellte die Stadt die Ergebnisse einer Befragung zum Liniennetzgutachten vor.

Grundschulkindern der vierten Klassen haben vor den Sommerferien das Entdecker-Freiticket erhalten. Es ermöglichte ihnen, den zukünftigen Weg zur weiterführenden Schule mit dem Bus auszuprobieren und so sicherer

bei der Nutzung des ÖPNV auf dem künftigen Schulweg zu werden.

Es gibt Mobilitätsprojekte an weiterführenden Schulen, da die ÖPNV-Nutzung für Schüler*innen für Schul- und Freizeitwege eine wichtige Rolle spielt.



31

E-Busse im Einsatz

62 + 10

Regelbuslinien

Nachtbus +
On-Demand-
Angebote



© Stadt Aachen

Infrastruktur

Löher-, Karls- und Templergraben (S. 33)

Der zentrale Umsteigepunkt am Uniklinikum wurde komplett umgebaut und neugestaltet.

Neun Bushaltestellen wurden barrierefrei ausgebaut. (u.a. Breslauer Straße S. 31, Jakobstraße S. 34)



Schon gewusst?

Die ASEAG umrundet umgerechnet mit den gefahrenen Kilometern in einem Jahr über 500 mal die Erde.



© Stadt Aachen



MIV - Motorisierter Individualverkehr

Als motorisierter Individualverkehr mit Kraftfahrzeugen wird die Nutzung von PKW, LKW und Krafträdern bezeichnet.

Bauen, damit es weitergeht

Im Jahr 2024 gab es 3.054 geplante Baustellen, davon 935 Notmaßnahmen. Diese Zahlen verdeutlichen, dass die Infrastruktur unter und auf den Straßen weiterhin kontinuierlich erneuert werden muss. An einigen Stellen in der Stadt Aachen wird parallel zur Erneuerung der Straßen die Führung des MIV verändert. Die Ziele in der Innenstadt bleiben gut erreichbar.

Die Großbaustelle Brückenneubau A544 belastet auch den Kfz-Verkehr und besonders die Verkehrssituation im Stadtteil Haaren. Der Neubau verläuft zügig. Die Autobahn GmbH hat die geplante Fertigstellung erster Teile bereits für den Spätsommer 2025 bekannt gegeben.

Veränderungen im Angebot

Bewohnerparken: Die Politik hat entschieden, die Gebühren für Bewohnerparkausweise anzupassen und nach der von den Kraftfahrzeugen genutzten Fläche zu erheben. Überdies wird der Kreis derer vergrößert, die einen Parkausweis erhalten können und das Verfahren insgesamt vereinfacht. In Zukunft können alle Personen einen Parkausweis erhalten, die in einer Bewohnerparkzone in Aachen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz gemeldet sind und dort auch wohnen. Die Antragstellenden müssen Halter*innen des angegebenen Kraftfahrzeugs sein oder dieses nachweislich dauerhaft nutzen.

Zudem hat die Politik beschlossen die Flexibilität beim Parken für die Anwohnenden durch größere Bewohnerparkzonen innerhalb des Alleerings zu erhöhen

Aktuell gibt es 57 Elternhaltestellen an den Aachener Schulen. Die erste wurde 2009 eingerichtet, in 2024 kamen neun hinzu.

Es gibt 220 Signalanlagen auf den Aachener Straßen. Die Signalschaltungen werden kontinuierlich an längerfristig zu erwartende Verkehrssituation auf den Straßen angepasst. Regelmäßige Zählungen von Verkehrsströmen liefern nicht nur hierfür wichtige Daten.

Auf insgesamt 4.150 Meter Länge hat der Aachener Stadtbetrieb 2024 Asphaltoberflächen im Stadtgebiet erneuert.

→ EXKURS

Baustellenmanagement für alle Verkehrsarten

Das Baustellenmanagement und die Koordinierung aller Baustellen im Stadtgebiet ist eine große Herausforderung für die Verkehrsbehörde der Stadt Aachen.

Die Baustellen-Koordination unterscheidet zwischen geplanten und plötzlich auftretenden Baumaßnahmen. Alle Baustellen werden tagesaktuell in das Baustelleninformationssystem eingepflegt: <https://bsis.aachen.de>

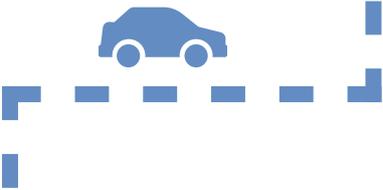
Die langfristig geplanten Baumaßnahmen sind in der Regel gut zu organisieren und zu koordinieren. Schwieriger ist es, mit den Notmaßnahmen umzugehen. Diese Baustellen entstehen immer dann, wenn durch plötzlich auftretende Defekte Leitungen oder Kanäle ad hoc repariert werden müssen. Diese Baustellen sind nicht nur unvorhersehbar, auch der Schadensumfang und die Dauer der Behebung sind anfangs nicht bekannt. Die Vorhersage der Behebungsdauer ist damit außerordentlich schwierig.

Obwohl Baustellen alle Verkehrsarten betreffen, ist zumeist der MIV besonders betroffen, da aufgrund der räumlichen Gegebenheiten oftmals keine kleinräumige Umleitung möglich ist.

Nach Abschluss von Baustellen ergibt sich in der Regel eine verbesserte Situation für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Stadt hat zusätzliche Reisebus-Haltestellen an der Friedland- und Sandkaulstraße eingerichtet. Ein Reisebusparkplatz für länger parkende Busse wurde an der Wilmersdorfer Straße im Dezember beschildert.

Die Politik hat beschlossen, dass bei allen wichtigen Straßenplanungen die privaten und gewerblichen Bedarfe zum Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen sowie Liefern und Laden geprüft und im Idealfall in die Planung mittels Einrichtung von Liefer- & Ladebereichen integriert werden.



60

60 Dialogdisplays für Schulen wurden im Stadtgebiet montiert



Schon gewusst?

Es gibt nur 4 Tage im Jahr, in denen es weniger als 1000 freie Parkplätze in den Parkhäusern gibt.

→ EXKURS

Dauerzählstellen für Autos

Im Jahr 2024 wurde der Aufbau von 15 Dauerzählstellen für den KFZ-Verkehr beauftragt. Die Dauerzählstellen werden auf dem Alleering und den jeweiligen Zubringern installiert und ergänzen die bereits vorhandenen Zählstellen und projektorientierten Erhebungen. Die erfassten Daten werden an den städtischen Verkehrsrechner gesendet. Somit ist es zukünftig möglich die Auswirkungen von infrastrukturellen Veränderungen auf den Kfz-Verkehr zu untersuchen und mit der vorherigen Situation zu vergleichen sowie Umleitungen effizienter zu planen.

→ EXKURS

Parkscheinautomaten

In 2024 wurden die ersten 60 Parkscheinautomaten so umgerüstet, dass kontaktloses Bezahlen möglich ist. Alle weiteren neuen Automaten werden diese Funktion standardmäßig erhalten.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Die Brückensanierung Turmstraße wurde am 09. Oktober 2024 beendet und die Straße für den Verkehr wieder freigegeben.

Im November 2024 informierten die Regionetz und die STAWAG gemeinsam mit der Stadt über aktuelle und geplante Baustellen, wie Baustellen koordiniert werden und wie das zukünftige Fernwärmenetz in Aachen geplant wird.



Im Dezember 2024 konnten sich Bürger*innen über die bisherige Planung der Bewohnerparkzone inurtscheid „BU 5“ informieren.

Insgesamt fanden im Jahr 2024 12 Informationsveranstaltungen zu Straßenplanungen für Bürger*innen statt.



Dialogdisplays vor Schulen

Infrastruktur

Bewohnerparkzonen (S. 29)

Breslauer Straße (S. 31)

Brücke Turmstraße (S. 40)

Löher-, Karls- und Templergraben (S. 33)

Jakobstraße (S. 34)

Talstraße (S. 38)

Vaalser Straße (S. 41)



Elektromobilität für den MIV

Fokus auf öffentlich nutzbare Infrastruktur

Die Stadt setzt darauf, die öffentlich nutzbare Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vor allem auf privaten oder halb-öffentlichen Flächen auszuweiten und auszubauen. Das Engagement zielt vor allem darauf ab, den Nutzer*innen von Elektrofahrzeugen ein Angebot zu verschaffen, die nicht zu Hause oder am Arbeitsplatz laden können.

Im Aachener Stadtgebiet gibt es mehr als 700 Ladepunkte. (Stand 01.09.2024) Im Rahmen des Projekts ALigN sind so von den insgesamt im Projekt errichteten 380 öffentlich nutzbaren Ladepunkten 294 auf privaten Flächen entstanden.

Aachen weist im Vergleich zu anderen NRW-Kommunen eine überdurchschnittlich hohe Versorgungsquote an öffentlicher Ladeinfrastruktur auf. 12 Fahrzeuge teilen sich in Aachen einen Ladepunkt. Auch mit Blick auf den Anteil der elektrischen Fahrzeuge an allen Kraftfahrzeugen liegt Aachen deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

ca. **700**

Ladesäulen

im Stadtgebiet Aachen
(Stand September 2024)



→ EXKURS

Förderprojekt ALigN

Das Förderprojekt „ALigN“ wurde im Zeitraum von 2018 bis Ende 2023 durchgeführt; der Projektabschluss fand 2024 statt. Das Kürzel „ALigN“ steht für „Ausbau von Ladeinfrastruktur durch gezielte Netzunterstützung“. Das Projekt wurde gemeinsam von der Stadt Aachen, der STAWAG, der Regionetz, der RWTH Aachen, Smartlab und weiteren Unternehmen aus dem Bereich Elektromobilität in Aachen umgesetzt. Es wurde im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert. Dabei wurden zwei Hauptziele verfolgt:

1. Ausbau der Ladeinfrastruktur, um die Elektromobilität in Aachen zu fördern.
2. Gezielte Erforschung der Auswirkungen des Ausbaus auf die Infrastruktur des Stromnetzes.

Insgesamt sind in dieser Zeit 670 Ladepunkte aufgebaut worden, 380 davon sind öffentlich nutzbar.

Schon gewusst?

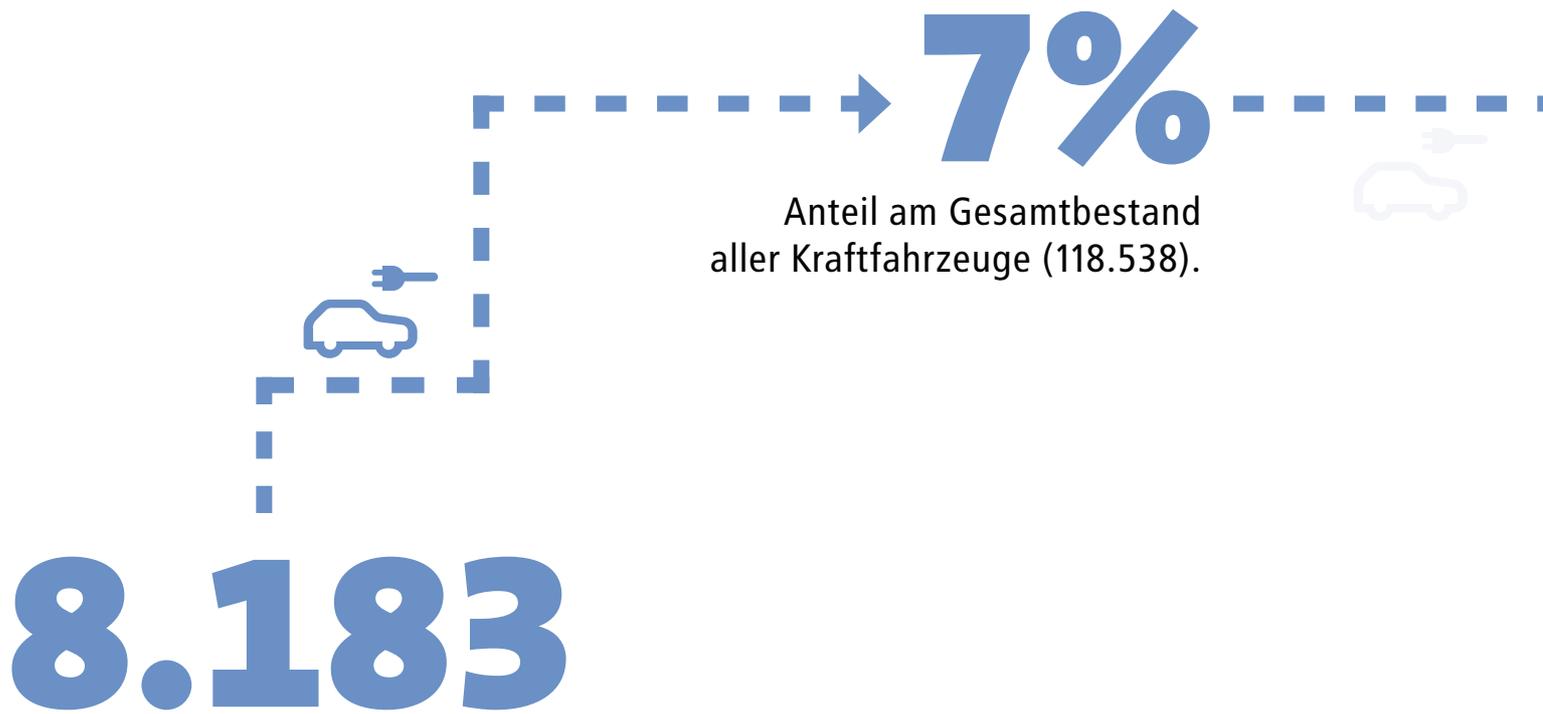
Unter Schnell- und Normalladen versteht man das Laden eines Elektrofahrzeugs mit unterschiedlichen Ladeleistungen. Schnell- und Normalladeinfrastruktur bedienen grundsätzlich komplett unterschiedliche Anwendungsfälle und werden beide benötigt. Schnellladeinfrastruktur wird an Verkehrsachsen benötigt, um möglichst schnell möglichst viel laden zu können. Normalladeinfrastruktur hingegen kommt vor allem da zum Einsatz, wo Fahrzeuge ohnehin länger stehen – am Arbeitsplatz oder in Wohngebieten.

Veränderungen im Angebot

Im Jahr 2024 konnten 126 Ladepunkte in Aachen in Betrieb genommen werden.

Nach dem Projektabschluss des Projektes ALigN wurde die Strategie Elektromobilität und eine Richtlinie zum Aufbau von Ladeinfrastruktur aufgestellt. Mit der Benennung von Handlungs-

feldern und Kernaufgaben stellt diese Strategie eine Grundlage dar, um im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) der Stadt Aachen ein „Handlungsprogramm“ für die Elektromobilität erarbeiten zu können und somit einen bedarfsgerechten Hochlauf der Elektromobilität in Aachen zu unterstützen.



Zum Ende des dritten Quartals 2024 waren in Aachen zugelassene elektrische Fahrzeuge (Batterieelektrische und Plug-In).

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Präsenz in verschiedenen Veranstaltungen, Messen und Konferenzen u.a. am Kompetenztreffen E-Mobilität in Köln und Vortrag beim Netzwerktreffen smartlab.

Projektabschlussveranstaltung **ALIGN**.



Infrastruktur

Jakobstraße (S. 34)

Talstraße (S. 38)



Verkehrssicherheit

Aktionsplan Verkehrssicherheit

Der Aktionsplan Verkehrssicherheit bildet das Rahmenkonzept für die Verkehrssicherheitsarbeit in Aachen. Er zielt darauf ab, die objektive tatsächliche Verkehrssicherheit und auch das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern. Die zugehörige Kampagne „Achtsam unterwegs“ hat das Ziel, das Miteinander der Menschen auf den Straßen zu verbessern.

Um das sichere Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten im Straßenraum zu ermöglichen, ist die Verkehrssicherheit als zentraler Aspekt in der Verkehrsplanung verankert.

→ EXKURS

Verkehrssicherheitsarbeit

Die polizeiliche Unfallstatistik erscheint alljährlich im März. Sie enthält rückblickend Analysen und Informationen zum Unfallgeschehen in den Kommunen. Zwischenzeitlich arbeitet die Stadt Aachen zusammen mit der Polizei in der Unfallkommission mit verschiedenen Abteilungen interdisziplinär intensiv an der Beseitigung von Unfallursachen, indem Verkehrsinfrastruktur verändert bzw. optimiert wird.

Darüber hinaus wurde die Sicherheit Rad Fahrender durch verschiedene Grundsatzentscheidungen zu infrastrukturellen Maßnahmen erhöht, so z.B. Recherche, Prüfung und Auswahl von für Aachen geeigneten Trennelementen, um Rad- und motorisierten Verkehr sicher auf der Fahrbahn zu führen (baulich geschützte Radverkehrsanlagen). Es wurde an Musterlösungen gearbeitet, um z.B. Rad- und Fußverkehr sicher im Bereich von Bushaltestellen zu führen.

Veränderungen im Angebot

- Zwei neue Motive der Kampagne „Achtsam unterwegs“ zur Ansprache an Radfahrende: „Wege teilen statt zu eilen“ und „Fußverkehr hat keinen Rückspiegel“



11



Motive umfasst mittlerweile insgesamt die Kampagne „Achtsam unterwegs“



Schon gewusst?

Im Straßenverkehrsrecht gibt es eine Zusatzbeschilderung, die angibt, ob Fahrräder, Kraftfahrzeuge, Motorräder und Bus bestimmte Weg mitbenutzen können. Es bedeutet: das jeweils bildlich und schriftlich dargestellte Verkehrsmittel ist auf dem Weg zu Gast. Zum Beispiel ist es Radler*innen erlaubt, auf Gehwegen oder in Fußgängerzonen zu fahren („Radfahrer/Radverkehr frei“), müssen sie sich vorsichtig verhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Die Stadt hat ein Video mit dem Titel „Miteinander im Verkehr“ drehen lassen. In diesem Film äußern sich ausgewählte Vertreter*innen der Stadtgesellschaft zu Fragen des Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehrs sowie zum Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Im Gespräch miteinander tauschen sie sich über ihre Wahrnehmungen des Verkehrsgeschehens und über ihre Bedürfnisse an die Mobilität aus.

In einem Workshop mit dem Titel „Achtsam unterwegs“ tauschten sich Multiplikator*innen unterschiedlicher Institutionen und Verbände über die zukunftsfähige und sichere Mobilität in Aachen aus. Eingeladen waren Vertreter*innen aus den Bereichen von Handel, Tourismus, Bildung, Sport, Mobilitätsdienstleistern und Interessengemeinschaften.

Die Stadt war mit Aktionen rund um das Thema Verkehrssicherheit beim Fahrradttag (Mai) und bei der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) wie in den Vorjahren mit Informationsständen beteiligt.

Bei der EMW im September 2024 wurden an vier Aachener Grundschulen fünf Tage lang „Schulstraßen“ testweise einge-

richtet. Eine Schulstraße ist eine Straße, die für den Durchgangsverkehr temporär und zu bestimmten Zeiten für den motorisierten Verkehr gesperrt wird, um die Sicherheit von Kindern zu erhöhen. Sie sorgt dafür, dass Schüler*innen noch sicherer zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule gelangen können. Mit großer Unterstützung der Schulen, der Eltern, der Polizei und unterschiedlicher Fachbereiche waren an den ausgewählten Schulen Straßen rund um den Unterrichtsbeginn für 45 Minuten für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die Verwaltung sammelte viele wertvolle Eindrücke mit Hilfe von Schulkindern, Eltern, Lehrpersonen und Anwohnenden, die sie für eine dauerhafte Einrichtung an diesen und ggf. weiteren Schulen nutzen wird.

Die Unfallkommission Aachen hat viermal im Jahr 2024 stattgefunden. Die hier gefassten Beschlüsse zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen wurden und werden im Anschluss umgesetzt. Die Ergebnisse werden alljährlich im Mobilitätsausschuss vorgestellt.





Liefiern und Laden

Wirtschaftsverkehr

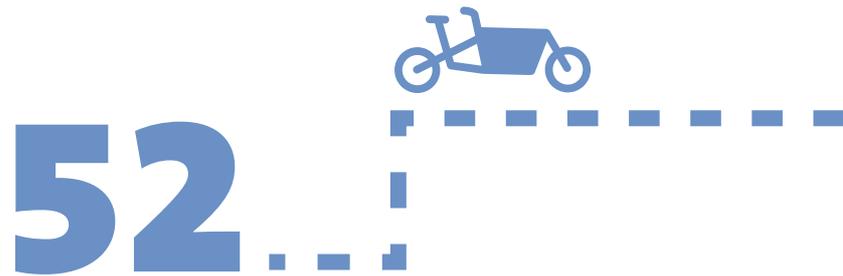
Die Kurier-Express-Paketdienste (KEP) lieferten in Deutschland im Jahr 2023 4.175 Milliarden Sendungen aus. Allein in der Stadt Aachen sind das rund 13 Millionen Sendungen, die ausgeliefert wurden. Daraus ergeben sich viele Fahrbewegungen sowie Halte bzw. Parkvorgänge innerhalb der Stadt.

Liefer- und Ladezonen sind besondere Bereiche im öffentlichen Raum, in der Regel im Bereich von Multifunktionsstreifen, Parkspuren- oder Parkstreifen. Sie sind für Ladetätigkeiten gedacht und sollen für das Be- und Entladen durch gewerbliche und private Lieferverkehre genutzt werden. Ladezonen sind besonders ausgewiesene „Eingeschränkte Haltverbotszonen“ für Lieferverkehre mit der Zusatzbeschilderung „Ladezone“ und häufig mit einer Zusatzbeschilderung zur zeitlichen Befristung.

In diesem Bereich gelten nach der Straßenverkehrsordnung folgende Regeln:

- Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht länger als drei Minuten [...] halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen.
- Ladegeschäfte müssen ohne Verzögerung durchgeführt werden.

Neben Liefer- und Ladezonen wurden in Aachen erstmals sogenannte „Ladebereiche“ eingerichtet. Diese dürfen nur noch zum Liefiern und Laden genutzt werden. Im Gegensatz zu den o.g. Ladezonen muss das Be- und Entladen ohne Verzögerung stattfinden. Soziale Dienste und Handwerker dürfen ihre Fahrzeuge in Ladebereichen nicht parken, was in Ladezonen jedoch erlaubt ist.



Paket-Sendungen wurden durchschnittlich pro Einwohner*in in Aachen 2024 versandt

Veränderungen im Angebot

Aktuell existieren zwei firmenbezogene Mikrodepots in der Aachener Innenstadt. Am Pontdriesch werden Paketsendungen eines Unternehmens auf bis zu acht Lastenräder umverteilt und mit diesen ausgeliefert. Ein anderes Unternehmen betreibt ein Mikrodepot am Parkhaus Adalbertstraße, wo vier Lastenräder bereitstehen. Versuche zur Etablierung eines anbieterübergreifenden Mikrodepots konnten in 2024 nicht erfolgreich finalisiert werden.

Um die Nutzung und Auslastung von Liefer- und Ladezonen zu evaluieren werden diese sukzessive mit Sensoren ausgestattet. In 2024 wurden in drei Liefer- und Ladezonen Sensoren installiert.

Die Stadt Aachen und die RWTH Aachen untersuchen im gemeinsamen Projekt ACUP, welche Parkflächen speziell für die KEP-Verkehre nutzbar gemacht werden können. ACUP steht für „Analysis of the Characteristics of Urban Parking“. Mittels einer analytischen Betrachtung werden die digital erfassten Daten im Routensystem der Anlieferung verwendet. Dadurch wird die Planung der Route nach aktuellen Informationen (z.B. Baustellen) ermöglicht.

Infrastruktur

Löher-, Karls- und Templergraben (S. 33)



10

neu eingerichtete
Liefer- und Ladezonen

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

In Aachen gibt es einen Runden Tisch Wirtschaftsverkehr, der regelmäßig zur Beratung zusammenkommt.

Aachen nahm in 2024 an mehreren überregionalen, nationalen und internationalen Veranstaltungen, Netzwerken und dem Austausch teil, z.B. am Städteaustausch des Bundes, dem Austausch von Großstädten in NRW und dem City-Exchange Güterverkehr teil.

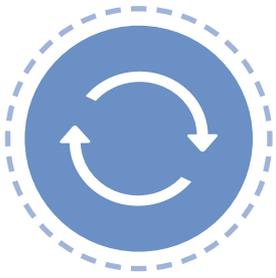
Eine Übersicht der Liefer- und Ladezonen im Aachener Stadtgebiet ist im Geodaten-Portal hinterlegt. Hier geht es zu den georeferenzierten Daten:



Schon gewusst?

Der runde Tisch Wirtschaftsverkehr besteht aus ca. 100 Personen, die sich mit dem Thema Wirtschaftsverkehr in Aachen beschäftigen.





Mobilitäts- management

Was ist Mobilitätsmanagement und was gehört dazu?

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmenden durch eher „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Service und Marketing Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Konkret bedeutet dies den Anteil des privaten PKW am Modal Split zu reduzieren und den Umweltverbund zu stärken.

Seit dem Jahr 2020 wird ein betriebliches Mobilitätsmanagementprogramm „clever mobil“ für Betriebe und ihre Mitarbeitenden in

der Stadt Aachen und seit 2023 auch in der Städteregion Aachen angeboten. Aktuell sind 28 Betriebe mit rund 30.000 Mitarbeitenden beteiligt, die im Programm kontinuierlich informiert und betreut werden.

Für Aachener Bürger*innen wurden Aktionen und Kampagnen wie aachenbewegt, die aachen.move-App oder die Schul-Fahrradchallenge durchgeführt. Auf der Website aachenbewegt.de wird über die aktuellen Veränderungen und Planungen auf Aachens Straßen und verfügbare Mobilitätsangebote und Veranstaltungen informiert und zum Ausprobieren eingeladen.

800.000

Klimataler von den Nutzer*innen der aachen.moove-App
im Zeitraum von Mitte 2022 – Ende 2024 gesammelt



Schon gewusst?

Im Rahmen des Projektes „flottes Gewerbe“ haben acht Aachener Unternehmen fünf Wochen lang Lastenräder im betrieblichen Alltag auf Herz und Nieren getestet. Bei einem abschließenden Aktionstag konnten zudem Erfahrungen ausgetauscht und alle Modelle auch von weiteren interessierten Betrieben getestet werden. Die Stadt bereitet derzeit daran anknüpfend langfristige Testmöglichkeiten mit verschiedenen Lastenradmodellen für Unternehmen vor.

Veränderungen im Angebot

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement sind im Jahr 2024 Testwochen für Mitfahrgelegenheiten neu ins Programm aufgenommen worden. Der Anbieter goFLUX-App stellt seit 28. Oktober 2024 Freikilometer für zwei Jahre zur Verfügung.

Während der Mobilitätstestwochen in den Betrieben konnten Interessierte neben Pedelecs auf E-Sitzroller, E-Lastenfahräder, E-Klappräder und Speedpedelecs sowie auf E-Kfz zurückgreifen.

Darüber hinaus gab es kostenloses Testguthaben zur Nutzung der ÖPNV- und Sharingangebote über die movA-App, sowie kostenloses Fahrradparken in den Aachener Bike Stations und Anreize bei der Bildung von Fahrgemeinschaften (Anbieter goFLUX).

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Mit Infoständen war die Kampagne aachenbewegt im Jahr 2024 auf Märkten in allen Bezirken und auf besonderen Veranstaltungen wie dem 3rides und dem Kimiko Festival präsent und hat über die städtischen Angebote rund um das Thema Mobilität informiert.

Die „europäische Mobilitätswoche“ ist eine seit dem Jahr 2002 stattfindende Veranstaltung in Städten, die vom 16.09 - 22.09 stattfindet. In Aachen haben im Jahr 2024 in Aachen im Rahmen der EMW zahlreiche Aktionen rund um das Thema Mobilitätsmanagement stattgefunden.

Als Aktion zur Bewerbung des betrieblichen Mobilitätsmanagements gab es insgesamt fünf Promoaktionstage für die Mitfahrgelegenheitstestmonate bei Unternehmen.

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements haben sich im September 2024 auf der CEO-Konferenz Firmenchef*innen mit den vier Schwerpunktthemen: Deutschland-Ticket, Innenstadt-mobilität, Testwochen für verschiedene Mobilitätsangebote (z.B. E-Lastenräder) und die App goFLUX-Mitfahrgelegenheit beschäftigt.



→ EXKURS

aachen.move-App

Mit der aachen.move-App konnten alle Aachener*innen zwischen Juni 2022 und Ende 2024 durch die Nutzung von Bus&Bahn, des Fahrrads oder durch das zu Fuß gehen Klimataler sammeln, die darstellen, wieviel Einsparungspotenzial durch das Ersetzen des PKWs auf einzelnen Strecken besteht. Die App wurde insgesamt über 20.000 mal heruntergeladen

und verzeichnete je nach Zeitpunkt zwischen 2.000 und 6.000 aktive Nutzer*innen. Der Betrieb der App wurde zum 31.12.2024 eingestellt. Nutzer*innen können ab 1.1.2025 ihre verdienten Klimataler in die deutschlandweite Klima-Taler-App mitnehmen und dort weitersammeln.

..... **4 Mio.**

Kg Co2 von den Nutzer*innen der aachen.moove-App eingespart



Shared Mobility

Geteilte Mobilität

Was ist Shared Mobility?

Der englische Begriff „Shared Mobility“ heißt übersetzt „geteilte Mobilität“. Dahinter steckt der Gedanke „Nutzen statt Besitzen“. Das bedeutet, dass sich mehrere Nutzer*innen zur gleichen Zeit oder zu unterschiedlichen Zeiten ein Fahrzeug teilen und so die jeweilige Mobilität sichern. Das Angebot in Aachen umfasst Autos, E-Scooter, E-Bikes und Lastenfahrräder.

Im Stadtgebiet gibt es ein Angebot folgender Fahrzeuge:

Stationsgebunden:

220 Carsharing-Fahrzeuge stehen an 66 Stationen des Anbieters Cambio zur Verfügung.

17 Lastenräder stehen an 16 Stationen zur Verfügung.

Die Besonderheit hierbei: Der Verleih ist eine Kooperation der städtischen Verwaltung und Ehrenämtern, welche die einzelnen Räder betreuen. Für die Bürger*innen der Stadt Aachen ist die Nutzung des Services kostenlos.

490 E-Bikes stehen an 98 Stationen des Anbieters VeloCity im Stadtgebiet zur Verfügung.

„Freefloating“:

Neben den stationsgebundenen Angeboten gibt es in der Stadt Aachen auch noch die 2000 E-Scooter (-Tretroller) der drei Anbieter Dott, RideMovi und VOI. Interessierte können sich die Fahrzeuge an verschiedenen Stellen in der Stadt ausleihen und diese auch wieder abgeben. Innerhalb des Alleinrings gibt es seit 2024 den Beschluss zur Einrichtung von festgelegten Abstellzonen für E-Scooter. Einige Abstellzonen sind bereits vorhanden, weitere werden sukzessive eingerichtet.

2.000



E-Scooter im Stadtgebiet

Veränderungen im Angebot

In 2024 wurde eine neue Car Sharing Station (Patchwork-Haus Aachen-Forst) eröffnet.

Seit 2024 gibt es sieben neue Standorte, an denen Interessierte Leihlastenräder ausleihen können: Depot Talstraße, Neumarkt im Frankenberger Viertel, Kapellenstraße in Burtscheid, Pastorplatz, Verwaltungsgebäude am Marschierort, Jülicher Straße, Stephan-

straße (Wohnsinn). In der Stephanstraße stehen sogar zwei Lastenräder zum Ausleihen bereit.

Für das E-Bike-Verleihsystem hat die Stadt eine neue Vergabe ausgeschrieben. Gesucht wird ein neuer Anbieter für ein weiterhin stationsgebundenes Verleihsystem von E-Fahrrädern ab Mitte 2025.



© Stadt Aachen



© Stadt Aachen

Infrastruktur

Löher-, Karls- und Templergraben (S. 33)



1918

Menschen haben sich bis Ende 2024 für das städtische Leihlastenradsystem registriert



Schon gewusst?

Seit 1990 gibt es Car Sharing in Aachen. Allein in der Aachen Innenstadt gibt es 24 Stationen. Im Mittel ersetzt ein Car-sharing Auto 10 private PKW.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Die Stadt informiert im Rahmen von Informationsständen über die Angebote, die externe Dienstleister im Rahmen der geteilten Mobilität erbringen (Autos, E-Bikes und E-Scooter).

Bei der Europäischen Mobilitätswoche, auf dem Fahrradtag und an Infoständen informiert die Stadt über verfügbare Sharingangebote und Nutzungsmöglichkeiten. Bei besonderen Veranstaltungen wie dem Lastenradaktionstag oder auf dem Karlsfest wurde das städtische Lastenradverleihsystem beworben.



Digitalisierung für Mobilität und Verkehr

Digitalität in der Mobilität

Aktuelle und möglichst flächendeckende Daten zum Verkehr in Aachen leisten einen Beitrag, um die Verkehrsplanung zu unterstützen und so die Sicherheit, Leistungsfähigkeit und den Komfort zu verbessern. Durch die Digitalisierung von Verkehrsdaten wird der Verkehr effizienter organisiert und die Multimodalität (= Nutzung mehrerer Verkehrsmittel) sowie die Intermodalität (= Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf dem gleichen Weg) gefördert. Die Planung wird komfortabler und schneller, da

intelligente Systeme dort greifen, wo heute Daten fehlen oder aufwendig erhoben werden müssen.

Konkret werden die digitalen Daten aktuell u.a. dazu genutzt die Auswirkungen verkehrlicher Veränderungen zu beurteilen (z.B. bei Umleitungen, Sperrungen oder Großveranstaltungen). Die erfassten Digitalinformationen helfen aber auch dabei, den Erfolg von Informationsveranstaltungen aller Art zu bewerten.

→ EXKURS

Mobilitätsdashboard

Das Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen bündelt seit Anfang 2022 verschiedenste Mobilitätsdaten und stellt sie übersichtlich auf einer öffentlich zugänglichen Website dar. Es wird seitdem sukzessive erweitert. In 2024 wurde ein Routenplaner und die Darstellung der Parkhäuser der Stadt in einer zentralen digitalen Straßenkarte ergänzt.



→ EXKURS

Mängelmelder

Seit der Veröffentlichung des Mängelmelder (im Sommer 2022) sind bis Ende Oktober 2024 14.538 Anliegen über dieses Portal bei der Stadt Aachen eingegangen. Über das Portal erreichen die Stadt sowohl Hinweise, die kurzfristig umgesetzt werden können, als auch Hinweise, welche längere Planungs- und Bearbeitungszeiträume benötigen. Die meisten Hinweise zum Thema Mobilität gingen im Jahr 2024 zu Ampeln und Parkscheinautomaten, gefolgt von Wünschen nach mehr gesicherten Querungstellen ein.



Veränderungen im Angebot

Die Stadt hat zwei browserbasierte Routenplaner eingeführt: das Stadtnavi und das Zukunftsrouting. Sie sind über folgende Internetadressen erreichbar: stadtnavi.aachen.de und zukunfts-routing.aachen.de.

Der Mängelmelder wird von weiteren Fachbereichen der Stadt Aachen genutzt.

Die Stadt hatte einen Ideenwettbewerb Smart City initiiert. Bis Anfang Dezember 2024 sind Vorschläge eingegangen. Eine Preisverleihung ist für das erste Quartal 2025 vorgesehen.

Ein Lego-Miniatur-Demonstrator ist in Kooperation von Stadt, Fachhochschule und Schulkindern der Grundschule Auf der Hörn entworfen worden.



Lego-Miniatur-Demonstrator

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Im Jahr 2024 gab es einen intensiven Austausch mit anderen Städten und Kommunen, Forschungsinstituten, StartUps und Hochschulen – z.B. Smart City Summit Niederrhein (im Februar 2024), Smart Country Convention (im Oktober 2024), die mFund-Konferenz (im Oktober 2024).

Die Stadt beteiligte sich in 2024 an verschiedenen (Förder) Projekten. So war die Stadt Projektpartnerin der Projekte Kom.IT, AC-DatEP, BUS2DATA, KOMPAKT.

Kom.IT: Ziel des Projektes ist die Zusammenführung kommunaler Asset-Daten wie Versorgungs- und Entsorgungsleitungen, Straßen und Stadtmobiliar in einer zentralen Plattform und einem gemeinsamen Datenraum. Hierdurch erlangen alle Beteiligten tagesaktuellen und verlässlichen Zugriff auf notwendige Daten, wodurch erstmalig eine zentrale Arbeitsdatenplattform geschaffen wird, die zu einer effizienteren Gestaltung von Planungs- und Baumaßnahmen führt.



AC-DatEP zielt darauf ab, den Verkehrsfluss und viele andere Umweltparameter in Echtzeit in der Region Aachen zu messen, um einen offenen Datenpool zu schaffen und die Kombination und Anreicherung mit anderen verfügbaren Daten zu ermöglichen.



Die Stadt Aachen, die ASEAG und die MAT.TRAFFIC GmbH arbeiten im Rahmen des Projekts BUS2DATA an der Umsetzung der „V2X-Technologie“ für den Einsatz in der ÖPNV-Busvorrechte. V2X, steht für „Vehicle-to-Infrastructure“ und beschreibt die Kommunikation eines Fahrzeugs mit seiner Umgebung. Schon seit den 80er Jahren bekommen Busse in Aachen an Kreuzungen frühere und längere Grünphasen, durch die neue Technologie soll das noch besser und effektiver gelingen.



Im Rahmen des Projekts „KOMPAKT-Koordiniertes Management von Parkflächen in Städten“ erprobt und erforscht ein Konsortium bestehend aus Stadt Aachen, Aachener Parkhaus GmbH, SONAH GmbH und anny GmbH unter Leitung des RWTH-Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr in den nächsten drei Jahren ein bedarfsgerechtes und flächeneffizientes Parkraummanagement.



Schon gewusst?

Einige Ampeln an der Vaalser Straße lernen aktuell „zu kommunizieren“. Sie können künftig Hinweise wie „bleib bei deiner aktuellen Geschwindigkeit von 30 km/h“ funken und die fahrende Person (in Bus oder Auto) so darüber informieren, dass die aktuelle Grünphase noch erreicht wird.

14.538

Meldungen insgesamt über den Mängelmelder



81%

bereits abschließend bearbeitet

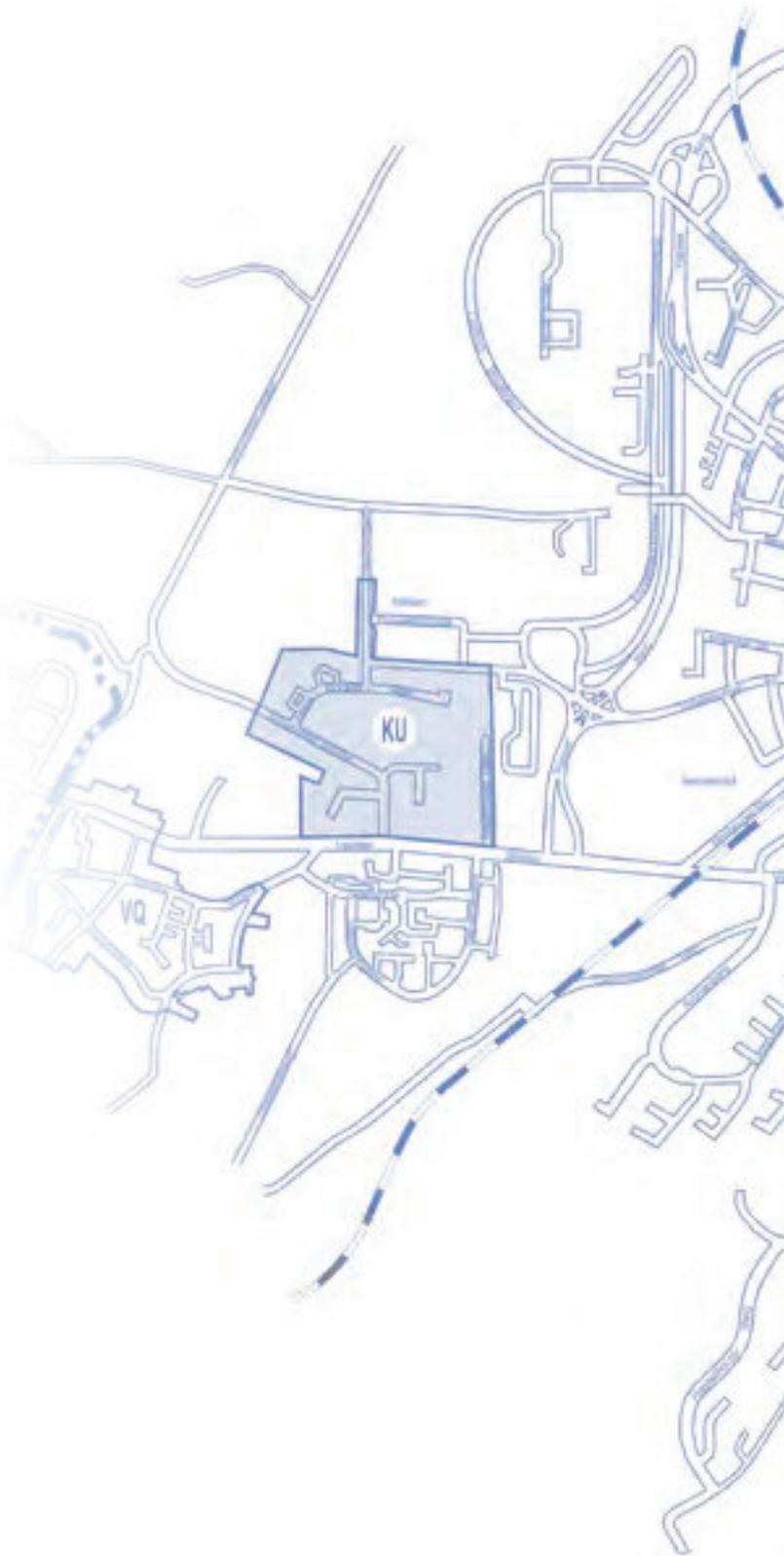
➔ **16%**
an zuständige Dritte weitergegeben.

Mobilitäts- und verkehrs- bezogene Infrastruktur- maßnahmen 2024

Im Jahr 2024 wurden zahlreiche mobilitäts- und verkehrsbezogene infrastrukturelle Maßnahmen realisiert. Diese reichen von kleineren Eingriffen über die Anpassung einzelner Fahrspuren bis hin zur Umgestaltung ganzer Straßenquerschnitte. Ziel ist immer die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation für einzelne oder mehrere Verkehrsmittel. Die folgenden Maßnahmen stellen eine Auswahl einzelner Vorhaben im Jahr 2024 dar und veranschaulichen zudem wie unterschiedlich stark die Maßnahmen auf die einzelnen Verkehrsmittel und -themen wirken.

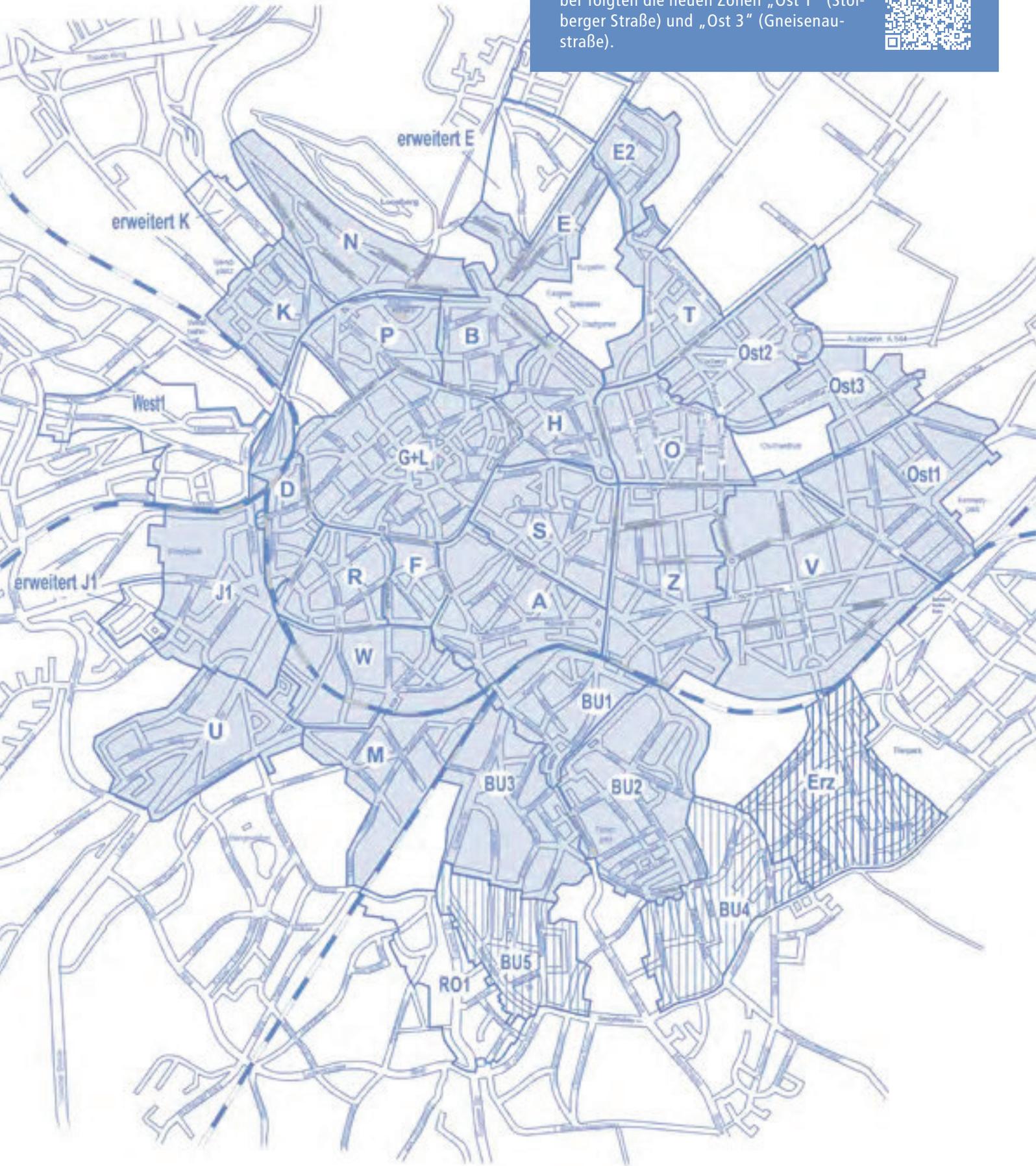
Für alle Projekte gilt gleichermaßen, dass von Beginn an darauf geachtet wurde, die Bedürfnisse aller am Verkehr Teilnehmenden in den Blick zu nehmen. So wurden auch taktile Leitelemente, abgesenkte Bordsteine, niveaugleiche Einmündungen, Behindertenparkplätze und weitere barrierefreie Gestaltungselemente integriert, um den öffentlichen Raum für alle zugänglich zu machen. Darüber hinaus wurde bei jeder Maßnahme geprüft, inwieweit Flächen entsiegelt und begrünt sowie zusätzliche Bäume gepflanzt werden können, um die Lebensqualität im Stadtgebiet zu erhöhen und das Stadtklima zu verbessern. Weitere Elemente wie Beleuchtung, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Sitzmöglichkeiten oder auch die Auswahl der verschiedenen Materialien im Stadtraum sind Elemente der Planung und werden bei jedem Projekt berücksichtigt und geprüft. Zudem zahlen alle Projekte auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Diese Projekte stehen nicht nur für eine zukunftsorientierte Infrastruktur, sondern auch für einen inklusiven und grünen urbanen Raum, der den Anforderungen einer modernen Gesellschaft gerecht wird.

Dieses Planungsideal ist fest verankert und wird auch für alle laufenden Planungen und weiteren Projekte fortgeführt. Zudem gilt, dass alle Projekte in enger Abstimmung mit den verkehrsrelevanten Dienststellen geplant wurden, um eine reibungslose Integration in die bestehende Infrastruktur zu gewährleisten. Die Dienststellen und deren Aufgaben werden in Kapitel „Akteure und ihre Aufgaben – gemeinsam für eine bessere Mobilität“ beschrieben.



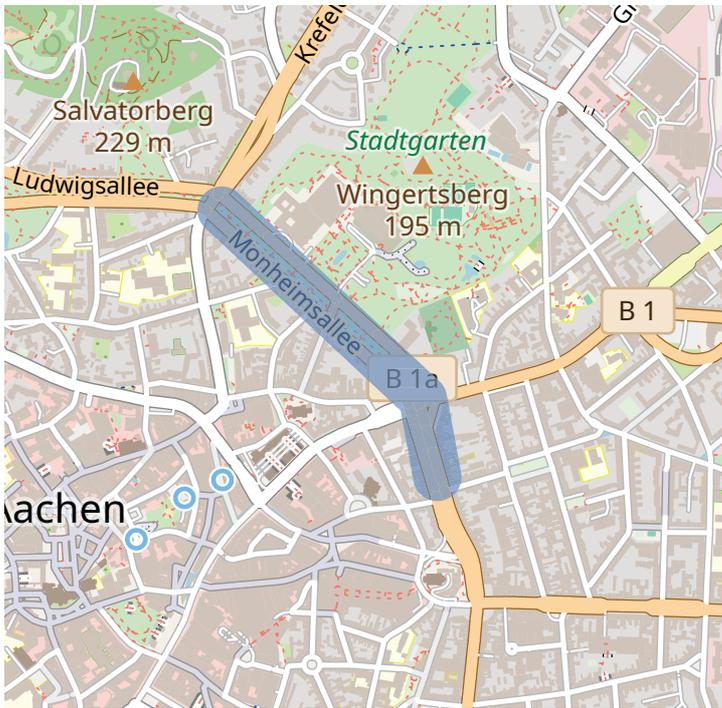
Bewohnerparkzonen

Die Stadt Aachen hat im Jahr 2024 drei neue Parkzonen für Bewohner*innen eingerichtet und zwei bestehenden Zonen erweitert. Bis Juli wurde die neue Zone „U“ (Körnerstraße) eingerichtet. Überdies wurden die bereits bestehenden Zonen „W“ (Weberstraße) und „J1“ (Junkerstraße) erweitert. Im September folgten die neuen Zonen „Ost 1“ (Stolberger Straße) und „Ost 3“ (Gneisenaustraße).



Alleenring

Heinrichs- und Monheimsallee



Karte



Anlass und Ziel

Radentscheid-konforme Herstellung einer Radverkehrsanlage

Situation vor Maßnahmenbeginn

Nördliche Heinrichsallee ab Maxstraße: drei Fahrspuren für den MIV, keine Radverkehrsanlagen, Gehwege in Mischung mit ruhendem Kfz-/Lieferverkehr
Nördliche Monheimsallee: MIV wird auf einem überbreiten und einem normalbreiten Fahrstreifen geführt. Der Radverkehr verfügte über einen zu schmalen Radfahrstreifen von 1,40 Meter Breite.

Ergebnis

Radentscheid-konforme Radverkehrsanlage: Rund 800 Meter Protected Bike Lane (PBL) mit roter Kaltplastikmarkierung, geschützt durch flexible Kunststoffpoller. Zwei Fahrspuren für den MIV, teilweise verbreiterte Gehwege.

Besonderheiten

Eigener Signalgeber für indirektes Abbiegen des Radverkehrs am Hansemannplatz.

Maßnahmendauer

Dezember 2023 bis September 2024

Kosten

Gesamt: rund 300.000 €



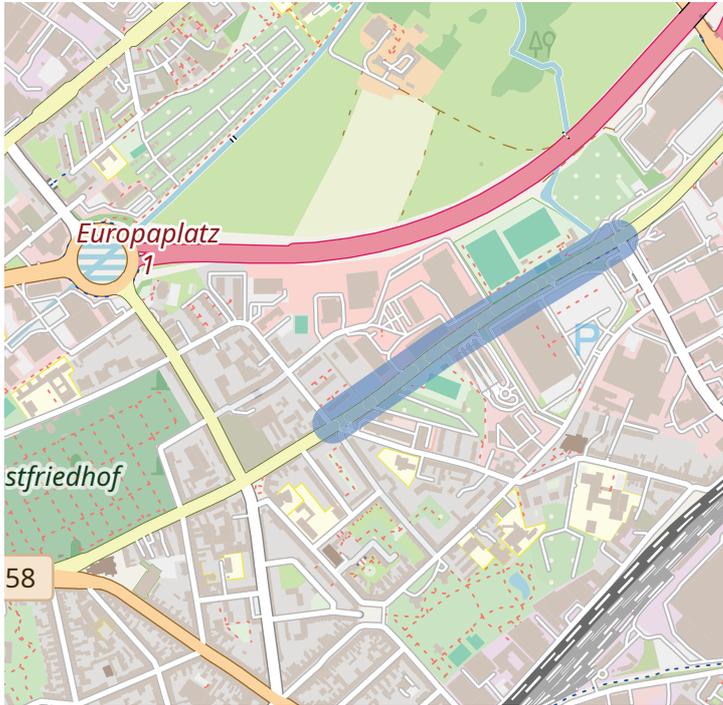
vorher



nacher

Breslauer Straße

Stolberger bis Dresdener Straße



Karte



Anlass und Ziel

Radentscheid-konformer Ausbau der Radverkehrsanlagen, barrierefreier Ausbau einer Bushaltestelle.

Situation vor Maßnahmenbeginn

Vierspurige Straße für Kfz und ÖPNV, Geschwindigkeit 70 km/h, keine separaten Radverkehrsanlagen, Rad- und Fußverkehr werden gemeinsam im Seitenraum geführt, Parken im öffentlichen Raum nicht möglich

Ergebnis

Fahrbahnsanierung und Herstellung einer Radentscheid-konformen Protected Bike Lane (PBL) sowie Herstellung einer barrierefreien Bushaltestelle

Besonderheiten

Neubau von Entwässerungsleitungen & Straßenabläufen (Sanierungsbereich)

Maßnahmendauer

November 2023 bis September 2024

Kosten

Gesamt: rund 948.000 €



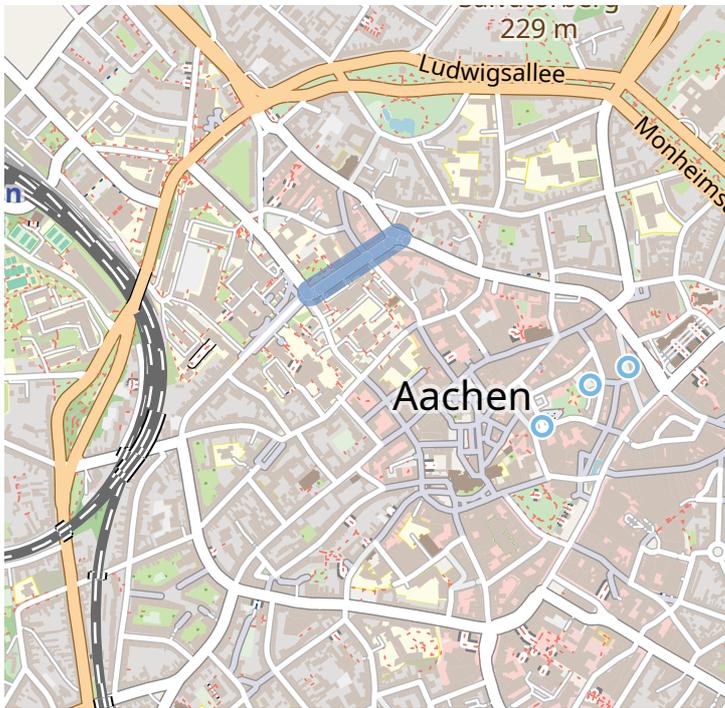
vorher



nacher

Grabenring

Driescher Gässchen



Karte



Anlass und Ziel

Anlass der Maßnahmen waren funktionelle Mängel in der Straßenraumaufteilung und veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen im Zuge der Umgestaltung des Grabenrings zum Radverteillerring. Ziel war die Herstellung eines Teilstücks des Grabenrings als Radverteillerring in Form einer Fahrradstraße.

Bestand

Straßenraum bestehend aus Kfz-, Radfahr-, Parkstreifen und Gehweg. Gehweg mit unterschiedlichen Breiten. Sowohl der Radfahrstreifen als auch der Parkstreifen entsprachen in ihren Breiten nicht den aktuellen gültigen Richtlinien hinsichtlich der Mindestmaße. Zudem war zwischen der Radverkehrsanlage und dem Parkstreifen kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden.

Ergebnis

Umgestaltung des Straßenabschnittes zur Fahrradstraße.

Besonderheiten

Ergänzung der Fahrbahntrennung durch Leitschwellen und Flexpoller.

Maßnahmendauer

August 2024

Kosten

Gesamt: rund 124.000 €



vorher



nachher

Grabenring

Löher-, Karls- & Templergraben



Karte



nachher

Anlass und Ziel

Verlagerung des Durchgangsverkehrs im MIV auf diesem Abschnitt des Grabenringes auf den Alleinring, um dadurch die Situation für alle dort verbleibenden Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten. Einrichtung von Fahrradstraßen und Änderung der Verkehrsführung des MIV.

Situation vor Maßnahmenbeginn

Löhergraben: Alle Fahrrichtungen für den MIV möglich, aufgeteilt auf zwei Spuren, Schutzstreifen für den Radverkehr vorhanden (etwa 1,30 Meter).

Karlsgraben: Schmale Schutzstreifen in beide Fahrrichtungen ohne Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr im Seitenraum. An der schmalsten Stelle verfügte der Kfz-Verkehr über eine Restfahrbahnbreite von 4,15 Meter.

Templergraben: Schmale Schutzstreifen je Fahrrichtung ohne ausreichenden Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr im Seitenraum. Etwa 4,5 Meter breite Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr.

Ergebnis

Veränderung der Verkehrsführung für den MIV an der Kreuzung Jakobstraße/Löher- und Karlsgraben. Alle Ziele sind weiterhin erreichbar, Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Alleinring. Einrichtung von Fahrradstraßen am Karlsgraben und am Templergraben. Einrichtung von Abstellzonen von E-Scootern sowie Liefer- und Ladezonen.

Besonderheiten

Verkehrlenkung mittels Beschilderung und Markierung.

Maßnahmendauer

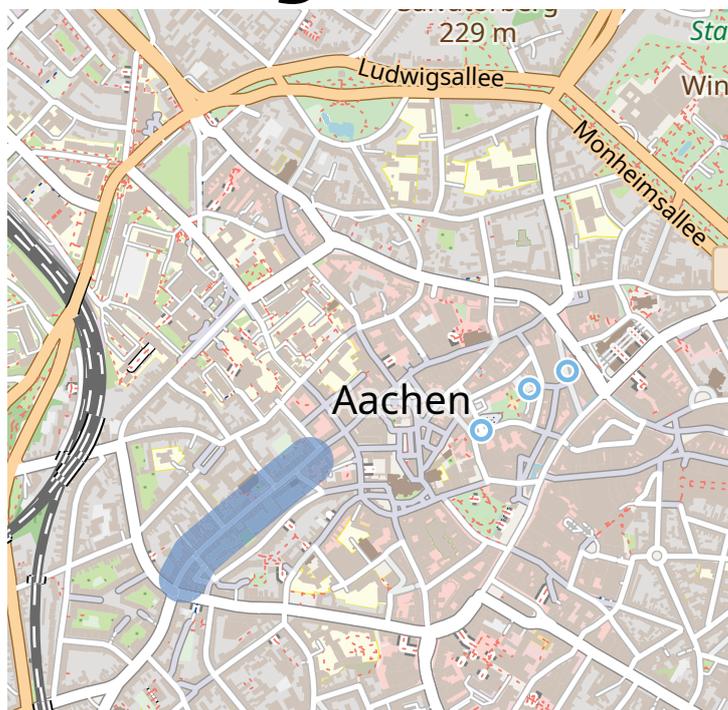
August 2024 bis September 2024

Kosten

Gesamt: rund 230.000 €

Jakobstraße

Judengasse bis Karlsgraben



Karte



Anlass und Ziel

Regionetzmaßnahme und im Anschluss Ausbau der Jakobstraße zum Premiumfußweg 7; die Bushaltestellen wurden barrierefrei ausgebaut

Situation vor Maßnahmenbeginn

Unterschiedliches Material des Gehwegs und der Einfahrten, nicht barrierefrei und ungeeignet für einen Premiumfußweg. Fahrbahn im Bereich zwischen Venn und Karlsgraben in einem schlechten Zustand, keine Radverkehrsanlagen, Fahrbahnrandparken

Ergebnis

Herstellung Premiumfußweg: 7 neue Baumscheiben, 4 Bänke, 4 neue E-Ladeparkplätze für Kfz, 1 Fahrradsammelschleifanlage und insgesamt 62 Stellplätze in der gesamten Straße

Besonderheiten

An insgesamt drei Kreuzungen wurden die Gehwege angehoben. Sichtbarmachung des Verlaufs der historischen Barbarossamauer zwischen Venn und Karlsgraben.

Maßnahmendauer

Februar 2022 bis Mai 2024

Kosten

Gesamt: 980.000 €



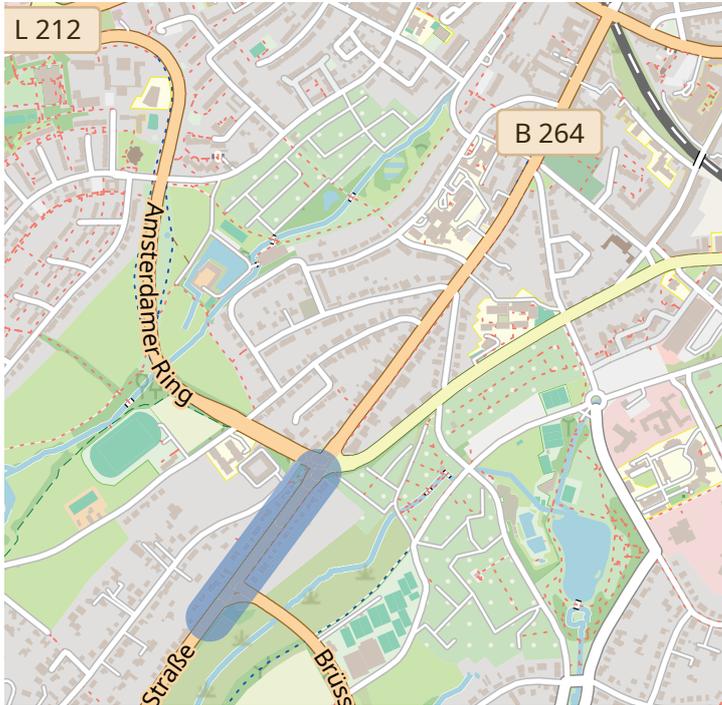
vorher



nachher

Lütticher Straße

stadteinwärts (Hsnr: 246-167)



Karte



Anlass und Ziel

Schaffung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur.

Situation vor Maßnahmenbeginn

In stadtauswärtiger Fahrtrichtung: 1,90 Meter breiter Gehweg und 1,60 Meter breiter baulicher Radweg In stadteinwärtiger Fahrtrichtung: keine bauliche oder markierte Radverkehrsanlage – Führung im Mischverkehr. Der ehemals vorhandene bauliche Radweg wurde beparkt und ist durch Wurzelhebungen nicht mehr benutzbar. Gehweg von rund 3,0 Meter Breite. Überbreite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr.

Ergebnis

Markierung einer Radverkehrsanlage.

Besonderheiten

Anlage einer Fahrradrampe vom heutigen Radweg auf die Fahrbahn kurz vor der Einmündung Brüsseler Ring.

Maßnahmendauer

Juni 2024 bis Juli 2024

Kosten

Gesamt: rund 115.000 €



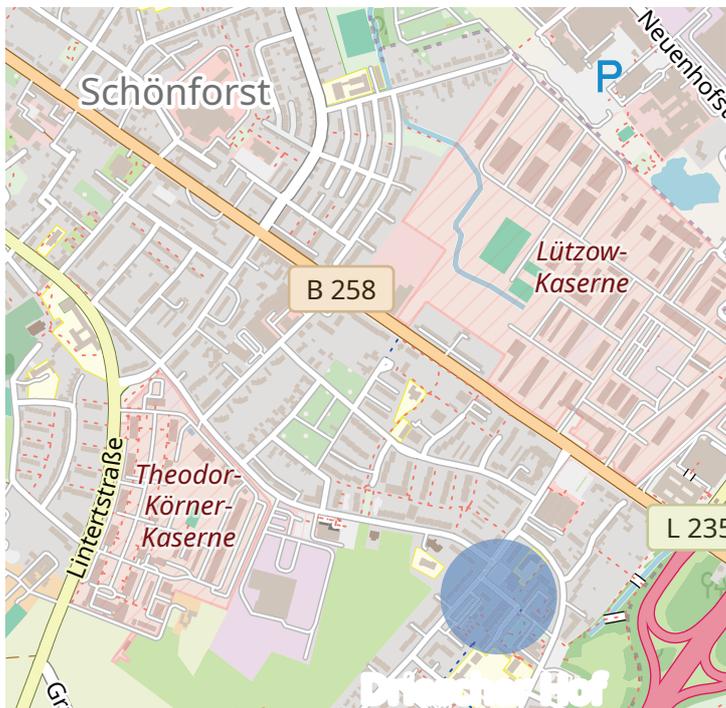
vorher



nachher

Rampe Danziger Straße

RVR Brand



Karte



Anlass und Ziel

Ausbau der Rad-Vorrang-Route Brand im Bereich Danziger und Stettiner Straße. Das Ziel ist, den Radverkehr auf der Danziger Straße geradlinig zu führen.

Situation vor Maßnahmenbeginn

Zuvor sind Radfahrende auf der Rad-Vorrang-Route Brand an der Danziger Straße einen Schlenker gefahren. Dafür wurde der für den Radverkehr freigegebene Fußweg entlang der Kindertagesstätte Stettiner Straße genutzt. Die bereits vorhandene Rampe war für Radfahrende bislang nicht nutzbar, weil ein zwölf Zentimeter hoher Bordstein die direkte Zufahrt zur Rampe verhinderte.

Ergebnis

Verbreiterung einer Rampe und den Bau einer Gehwegabsenkung (über Privatweg statt an der KiTa vorbei). Deckensanierung zwischen Danziger Straße und Stettiner Straße.

Besonderheiten

Gestattungsvertrag notwendig: für die Führung der Rad-Vorrang-Route über Privatweg)

Maßnahmendauer

Dezember 2023 bis Februar 2024

Kosten

Gesamt: ca. 60.000 €



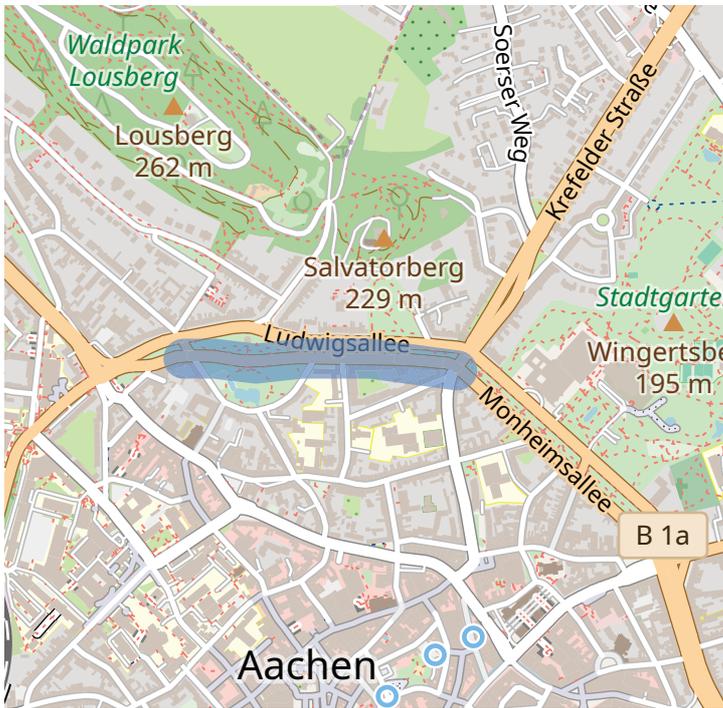
vorher



nachher

Saarstraße

Veltmanplatz bis Bastei



Karte



Anlass und Ziel

Erforderlichkeit des Rückbaus der baustellenbedingten Protected Bike Lane (PBL) mit dem Ziel der Erstellung einer dauerhaften PBL.

Situation vor Maßnahmenbeginn

Im Zuge von Baumaßnahmen in der Ludwigsallee wurde im Rahmen der Umleitung eine baustellenbedingte PBL auf dem vormaligen Parkstreifen der Saarstraße errichtet.

Ergebnis

Einrichtung einer dauerhaften PBL

Besonderheiten

Entfall der letzten 8 Meter Leitschwellen zugunsten der Unterhaltung und der Abfallwirtschaft.

Maßnahmendauer

Oktober 2024

Kosten

Gesamt: etwa 40.000 €



vorher



Nacher

Talstraße

Eintrachtstraße bis Aretzstraße



Karte



Anlass und Ziel

Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Nahmobilität im Rahmen des Förderprojekts Soziale Stadt Aachen Nord.

Bestand

Vor Umgestaltung: Fahrbahn etwa 9,0 Meter breit, inklusive Fahrbahnrandparken, Senkrechtparken auf östlicher Straßenseite, keine Radverkehrsanlagen, Gehwege unterschiedlich breit.

Ergebnis

Ausbau der Talstraße und der Einmündung Aretzstraße bis zur Eintrachtstraße im Separationsprinzip. Kreuzungsbereich Aretzstraße / Hein-Janssen-Straße wurden angehoben, zu einem Platzbereich umgestaltet und die Baumscheiben wurden vergrößert.

Besonderheiten

14 Bäume gepflanzt, Gehwegaufweitungen mit Möblierung, 27 neue Fahrradbügel, 8 neue E-Ladeparkplätze für Kfz, 3 Behindertenparkplätze, 8 neue Sitzmöglichkeiten.

Maßnahmendauer

November 2023 bis Juni 2024

Kosten

Gesamt: etwa 1.565.000 €



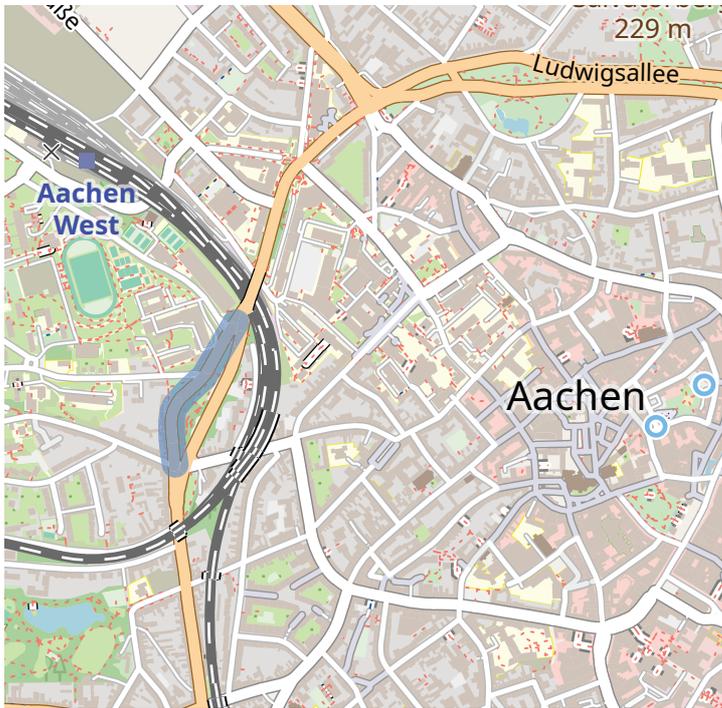
vorher



Nacher

Turmstraße

Prof.-Pirlet bis Maastrichter Str.



Karte



Anlass und Ziel

Regionetzmaßnahmen im Bereich Melatener bis Maastrichter Straße sowie Erneuerung der Asphaltoberfläche und Verbreiterung der Radverkehrsanlagen aufgrund fehlender Sicherheitstrennstreifen

Situation vor Maßnahmenbeginn

Ein nicht richtlinienkonformer Radfahrstreifen. Die Radverkehrsanlagen waren ohne Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markiert. Der Kfz-Verkehr wurde durchgängig auf zwei Fahrspuren, am Knoten Maastrichter Straße auf drei Spuren geführt.

Ergebnis

Neue Asphaltdecke mit anschließender Markierung (ohne Umbau) zur Herstellung eines Radfahrstreifens. Die Aufteilung der Fahrspuren ist unverändert.

Besonderheiten

Verschwenken der Radverkehrsanlage im unteren Bereich der Turmstraße in die Nebenanlage, dazu wurde der Bordstein abgeschrägt (scharriert), um das Aufahren zu ermöglichen

Maßnahmendauer

Juni 2022 bis August 2023

Kosten

Gesamt: rund 51.000 €



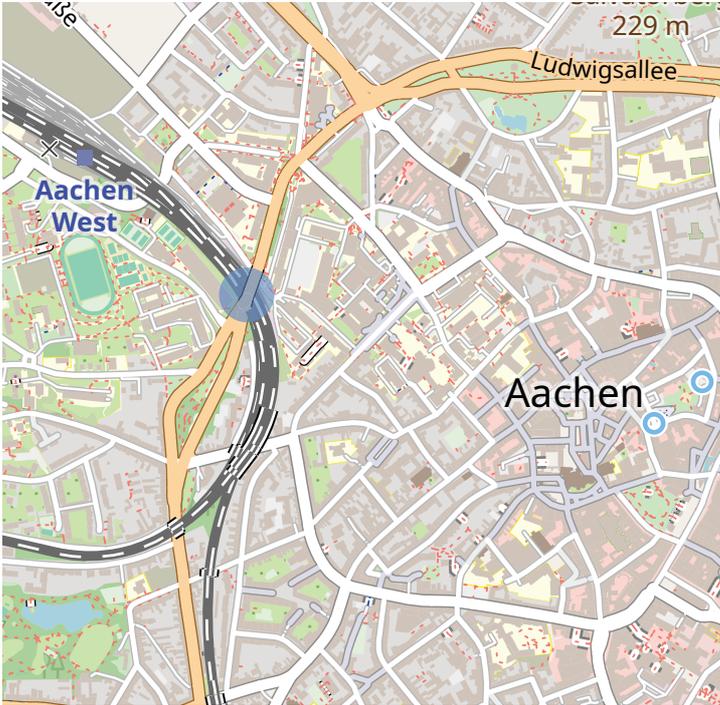
vorher



nachher

Turmstraße

Brücke



Karte



vorher



nachher

Anlass und Ziel

Bei der Bauwerksprüfung wurde festgestellt, dass die Brücke aufgrund vieler Schäden instandgesetzt werden muss. Die anschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ergab, dass ein Neubau sinnvoll ist.

Situation vor Maßnahmenbeginn

Zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung für den KFZ-Verkehr und Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen), die aufgrund ihrer Breite nicht mehr richtlinienkonform waren.

Ergebnis

Die Brücke hat überbreite Fahrspuren für den Kfz-Verkehr sowie Radfahrstreifen erhalten. Die Gehwege sind 2,50 Meter und 3,50 Meter breit.

Besonderheiten

Die neue Brücke ist eine Stahlverbundbrücke aus vorgefertigten Verbundträgern.

Maßnahmendauer

März 2021 bis Oktober 2024

Kosten

Gesamt: 23 Millionen €

Kostenaufteilung zwischen Stadt Aachen und DB AG. Förderung der städtischen Kosten.

Vaalse Straße

Vaalse Straße bis Grenze



Karte



Anlass und Ziel

Asphaltdecksanierung im Herbst 2021 mit anschließendem Ausbau der Rad-Vorrang-Route Vaals im Abschnitt Vaalsequartier bis Grenze.

Situation vor Maßnahmenbeginn

Schmäler, unterdimensionierter Radfahrstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, zu schmale Fahrbahnrand-Parkstreifen

Ergebnis

Neue Asphaltdecke mit anschließender Erstellung einer rot eingefärbten Protected Bike Lane (PBL), geschützt durch flexible Poller. Entfall von Parkplätzen zugunsten einer gesicherten Radverkehrsanlage

Besonderheiten

Lückenschluss im Radverkehrsnetz

Maßnahmendauer

Juli 2024

Kosten

Gesamt: etwa 165.000 €



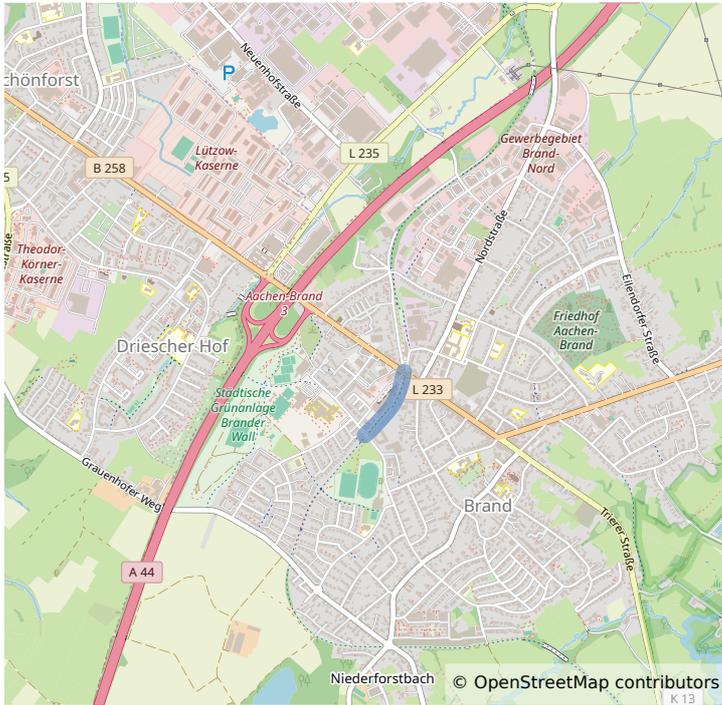
vorher



nachher

Vennbahnweg

Trierer bis Rombachstraße



Karte



vorher



nachher

Anlass und Ziel

Attraktivierung des Vennbahnweges durch die Anlage eines sogenannten „Pocketparks“ und die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges.

Situation vor Maßnahmenbeginn

2,50 Meter breiter gemeinsamer Geh- und Radweg

Ergebnis

4 Meter breiter gemeinsamer Geh- und Radweg und Anlage eines Spielplatzes (Pocketpark).

Besonderheiten

Umbau der Querung Rombachstraße im Rahmen des Vennbahnwegs.

Maßnahmendauer

Januar bis April 2024

Kosten

Gesamt: 303.000 €

Großprojekte

innerhalb des

Aacheners Stadtgebiets

Was macht die Großprojekte aus?

Neben den zuvor beschriebenen Projekten, die sich in der Regel auf einen Straßenraumabschnitt erstrecken, gibt es derzeit auf dem Aachener Stadtgebiet Projekte, deren Realisierung aufgrund Ihrer Größe und damit verbundenen Komplexität über das Jahr 2024 hinaus dauern. Oft handelt es sich bei diesen Projekten nicht nur um reine Mobilitätsprojekte, sondern auch um Stadtentwicklungsprojekte. Sie werden resilient geplant, gebaut und transformieren die Energie- und Wärmeversorgung, die Stadtgestalt sowie Mobilität und Verkehr. Die Realisierung liegt nicht ausschließlich bei der Stadt Aachen.

→ EXKURS

Kommunale Wärmeplanung – Fernwärme – Herausforderungen beim Ausbau

Per Gesetz wurden im Jahr 2023 alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohner*innen verpflichtet bis Mitte 2026 eine kommunale Wärmeplanung vorzulegen. Grundlegende Aufgabe dieser Planung ist die Entwicklung einer Strategie für eine langfristig CO₂-neutrale Wärmeversorgung des Aachener Stadtgebietes.

Mit der Erarbeitung der Bestands- und Potentialanalyse sind wichtige Schritte der Wärmeplanung in Aachen in 2024 fertiggestellt worden. Ziel ist es die kommunale Wärmeplanung im Jahr 2025 politisch zu beschließen.

Schon jetzt ist klar, dass die Versorgung von Haushalten mit Fernwärme eine bedeutende Rolle in der zukünftigen Energieversorgung spielen wird.

Um für Gebäudeeigentümer*innen und die Kommune weitere Klarheit zu schaffen, hat die STAWAG im Jahr 2022 das Fern-

wärmeausbauggebiet definiert. Es umfasst städtische Bereiche mit hoher Wärmedichte in räumlicher Nähe zum bestehenden Fernwärmenetz.

Die STAWAG plant dieses Gebiet bis zum Jahr 2045 vollständig, soweit technisch und wirtschaftlich möglich, mit ihrem Fernwärmenetz zu erschließen.

Eine große Herausforderung ist die bautechnische Umsetzung der notwendigen Maßnahmen unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange. Daher werden die erforderlichen Maßnahmen zwischen STAWAG, Regionetz und Stadt Aachen eng abgestimmt und verabredet, wann und wo der Ausbau stattfinden wird und welche weiteren Erneuerungen der Leitungsinfrastruktur und der Mobilitätsinfrastruktur mit dem Ausbau kombiniert werden.

5

Großprojekte



1

Theaterplatz

Der Theaterplatz wird umfassend erneuert. Dabei gibt es vier Aufgaben, die in einem Konzept vereint werden:

- Umgestaltung des Platzes mit viel Aufenthaltsqualität
- Beitrag zur Verkehrswende leisten
- den Folgen des Klimawandels begegnen
- Raum für Kultur, Handel und Gastronomie bieten

Gleichzeitig soll die Infrastruktur unter der Erde mit Strom- und Gasleitungen, Abwasserkanälen und Fernwärmetrassen geprüft und erneuert werden. Im Januar 2025 beginnen die Bauarbeiten.



2

St. Germanus

Das Kirchemfeld St. Germanus in Aachen-Haaren wird umgestaltet. Ausgelöst durch Kanalarbeiten der Regionetz gestaltet die Stadt den Platz unter stadtgestalterischen, denkmalpflegerischen und ökologischen Aspekten um. Dadurch entsteht ein attraktiver Platz mit mehr Aufenthaltsqualität, der die Ortsmitte in Haaren aufwertet.

Die Umgestaltung des Kirchemfeldes St. Germanus ist Teil des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Aachen-Haaren. Weitere Infos gibt es unter: www.aachen.de - Werkstattverfahren zur Umgestaltung der Ortsmitte Haaren



3

Campus West

Mit dem sogenannten „Campus West“ entsteht ein weiterer Campus der RWTH Aachen. Es handelt sich um eines der größten Stadtentwicklungsprojekte der Stadt Aachen. Neben Forschungsgebäuden wird das Gebiet durch das Anlegen von neuen Straßen und weiterer Verkehrs- sowie Mobilitätsinfrastruktur erschlossen. Der Campus West trägt dazu bei, die Forschungskompetenz der RWTH sichtbar zu machen. Das Projekt schafft einen Verbund aus Wissenschaft und Wirtschaft. Die Forschungsbereiche werden durch Cluster repräsentiert. Etappenweise entstehen auf einer Fläche von 473.000 Quadratmeter elf Forschungscluster. Der Campus Melaten stellt die erste Ausbaustufe des RWTH Aachen Campus dar.



4

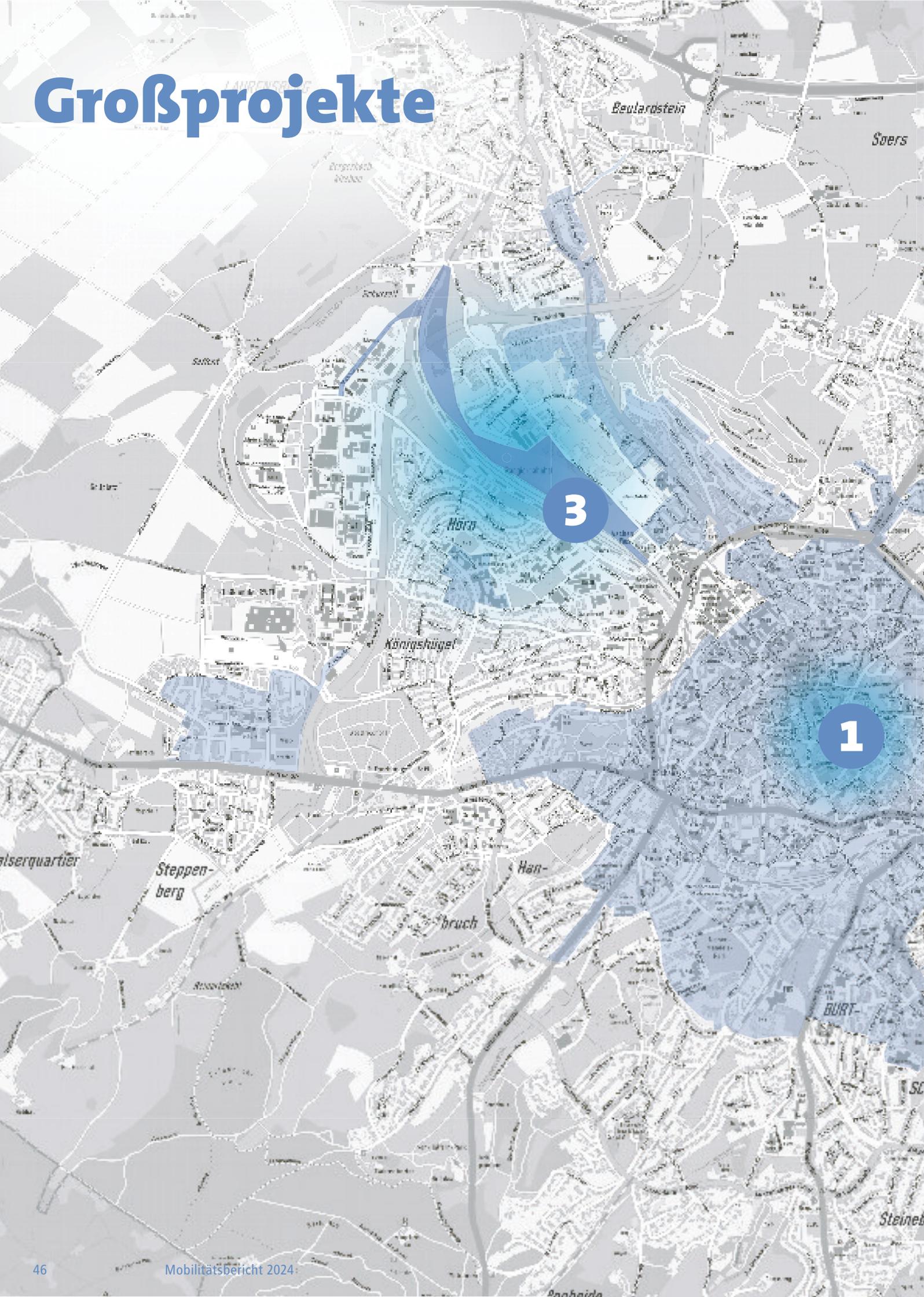


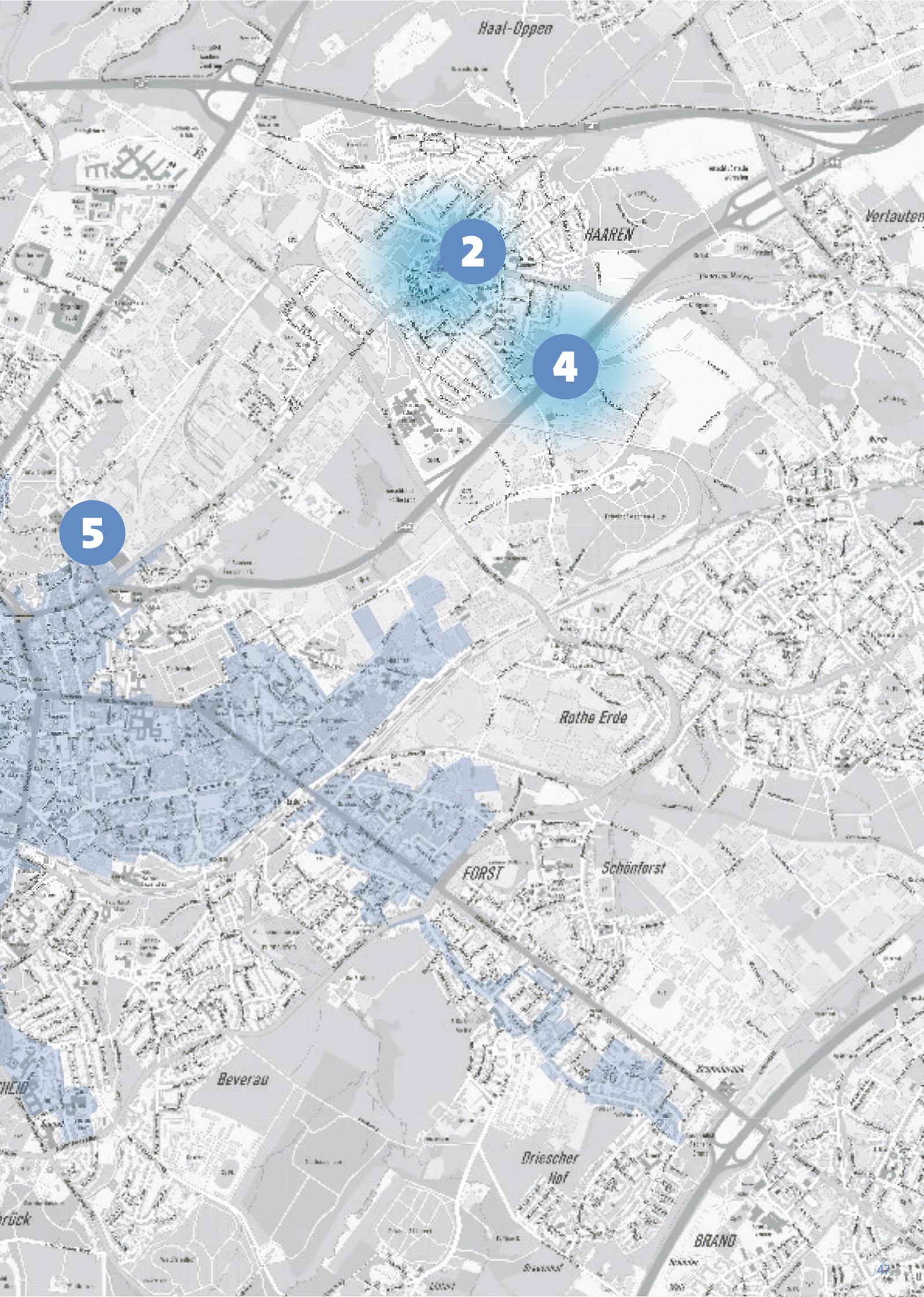
A544 – Haarbachtalbrücke

Die Haarbachtalbrücke muss aufgrund von korrodierten Spanngliedern neu gebaut werden. Dafür wurde die Brücke am 30. Januar 2024 gesprengt. Die neue Haarbachtalbrücke wird in gleicher Höhe und Lage gebaut. Sie wird aus zwei Teilbauwerken bestehen. Der jeweilige Querschnitt wird um einen Seitenstreifen nach Stand der Technik erweitert. Im Fall einer zukünftigen Sanierung wird daher keine Vollsperrung mehr nötig sein. Baulastträger des Projektes ist die Autobahn GmbH.



Großprojekte





2

4

5

Akteure und ihre Aufgaben

Gemeinsam für eine bessere Mobilität

Die Gestaltung der Mobilität ist eine Gemeinschaftsaufgabe, bei der verschiedene Akteure aus Politik, Verwaltung und anderen Bereichen eine zentrale Rolle spielen. Diese Akteure arbeiten bei der Zielsetzung, Planung, Umsetzung und Instandhaltung eng zusammen, um eine funktionale, sichere und nachhaltige Mobilität für alle Bürger*innen zu gewährleisten.

Politische Beratung von Mobilitäts- und Verkehrsthemen

Die politische Beratung von Mobilitäts- und Verkehrsthemen in Aachen erfolgt auf fachlicher Basis zunächst in den sieben Bezirksvertretungen und im Anschluss im Mobilitätsausschuss.

Die sieben Bezirksvertretungen beraten mobilitäts- und verkehrsbezogene Themen, die ihre jeweiligen Stadtbezirke betreffen. Danach geht das Ergebnis an den Mobilitätsausschuss, der das zentrale Entscheidungsgremium auf fachlicher Ebene ist. Bei Maßnahmen mit besonderen Auswirkungen und hohem Investitionsvolumen bedarf es einer abschließenden Beratung im Rat der Stadt Aachen. Die genannten politischen Gremien setzen sich gemäß den Ergebnissen der Kommunalwahl von 2020 aus Mitgliedern verschiedener politischer Fraktionen zusammen.

Neuer Fachbereich „Mobilität und Verkehr“

Der Rat der Stadt Aachen hat am 23. August 2023 die Bildung eines neuen Fachbereichs „Mobilität und Verkehr“ (FB68) auf den Weg gebracht. Zum 1. April 2024 wurde die Neustrukturierung vollzogen, mit dem Ziel, den wachsenden Anforderungen im Bereich Mobilität und Verkehr gerecht zu werden und eine effizientere Bearbeitung der damit verbundenen Aufgaben sicherzustellen.

In den letzten Jahren hat die Anzahl der Projekte und Aufgaben sowie deren Komplexität im Bereich Mobilität in Aachen deutlich zugenommen. Insbesondere durch das „Integrierte Klimaschutzkonzept“ und die angestrebte Mobilitätswende sind zahlreiche neue Tätigkeitsfelder hinzugekommen. Ebenso hat der Sanierungsaufwand der unterirdischen Infrastruktur, von Straßen, Brücken- und anderen Ingenieurbauwerken deutlich zugenommen. Die kommunale Wärmeplanung hat den massiven Ausbau der Fernwärme und auch der elektrischen Leitungsnetze zur Folge; auch der Glasfaserausbau führt zu zahlreichen

zusätzlichen Baustellen, die durch den FB68 gemanagt werden müssen.

Der neu gegründete Fachbereich „Mobilität und Verkehr“ fokussiert sich in der Mobilitätsplanung auf zentrale Themen wie die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, den Ausbau von Fuß- und Radwegen, die stadtverträgliche Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs, den Ausbau des Mobilitätsmanagements sowie die Etablierung neuer Mobilitätsangebote. Straßenplanung und Straßenbau detaillieren die infrastrukturellen Projekte und berücksichtigen dabei die aktuellen Entwicklungen in der Gestaltung der grün-blauen Infrastruktur (bspw. Grün- und Wasserflächen). Neben den kommunalen Straßenbauprojekten ist dort auch die technische Steuerung von Großprojekten wie etwa dem Campus West, aber auch die Umsetzung zahlreicher Kleinmaßnahmen, die vor allem einer erhöhten Verkehrssicherheit Rechnung tragen, verankert. Weiter findet die kurz-, mittel- und langfristige Koordination aller im öffentlichen Straßenraum stattfindenden Baumaßnahmen statt. Mit der anordnenden Straßenverkehrsbehörde und der weitreichenden Zuständigkeit für Sondernutzungen und Ausnahmegenehmigungen, die für den öffentlichen Straßenraum erteilt werden können, wird dieser im Fachbereich sehr umfassend betrachtet.

Für die Bürger*innen bedeutet diese Veränderung eine zielgerichtetere und nachhaltigere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Aachen.

Aachener Stadtbetrieb

Der Aachener Stadtbetrieb deckt ein breites Spektrum an Aufgaben für die Stadt Aachen und ihre Bürger*innen ab. So kann sich die Stadt Aachen von ihrer saubersten, sichersten und schönsten Seite zeigen. Im Bezug auf die Entwicklung und Instandhaltung der städtischen Infrastruktur sowie die Mobilität sind die Bereiche Straßenunterhaltung und Brückenbau, aber auch die Straßenreinigung hervorzuheben. Die Mitarbeitenden des Stadtbetriebs sind mit der kontinuierlichen Pflege, Reinigung und Wartung der Verkehrswege betraut. Regelmäßige Kontrollen und Reinigungen der Verkehrswege sowie die zeitnahen Reparaturen von Fahr-

bahnschäden verhindern Unfälle. Dadurch leistet der Aachener Stadtbetrieb einen wesentlichen Beitrag dazu, dass die Verkehre in Aachen reibungslos fließen können.

Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung

Die Abteilung „Stadterneuerung und Stadtgestaltung“ im Fachbereich „Stadtentwicklung und Stadtplanung“ (FB 61) entwickelt Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) für einzelne Stadtteile und setzt konkrete Maßnahmen um. Dazu gehören vor allem auch Projekte im öffentlichen Raum: Plätze und Straßen sollen den verschiedenen Anforderungen gerecht werden - sie sollen Aufenthalt ermöglichen und Ort für Begegnung sein. Menschen sollen sich gerne und sicher hier aufhalten und bewegen, sich mit diesen Orten und ihrer Stadt identifizieren können. Neben Spielmöglichkeiten, Grün- und Wasserelementen, besonderen Lichtinszenierungen und Kunstwerken, Bereichen für die Außen- gastronomie gehört es zur Aufgabe der Abteilung, die verschiedenen Verkehrsarten in den jeweiligen Räumen angemessen zu berücksichtigen und eine Gesamtplanung zu erstellen, die die vielen Aspekte vereint.

Fachbereich Klima und Umwelt

Der Fachbereich „Klima und Umwelt“ (FB36) ist ein wichtiger Stakeholder bei der Entwicklung der städtischen Verkehrsinfrastruktur und Mobilität.

Zu den Zielen der Abteilung „Umweltvorsorgeplanung, Grünplanung“ gehört es durch die Anlage von Grünflächen entlang von Straßen, Wegen und Plätzen die städtischen Verkehrsflächen so zu gestalten, dass sie neben funktionalen auch ökologische Anforderungen erfüllen. Durch gezielte Grünplanung, etwa durch Baumreihen oder begrünte Schallschutzwände, können beispielsweise Hitzeeinseln in stark versiegelten Verkehrsbereichen reduziert und auch der Verkehrslärm gedämpft werden.

Ebenso sind die Abteilungen „Immissions- und Klimaschutz“ und die Untere Naturschutzbehörde in diesem Fachbereich angesie-

delt, die bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen darauf achten, dass Maßnahmen zum Immissionsschutz (Lärm- und Schadstoffreduktion) von Anwohnenden ergriffen werden und naturschutzrechtliche Belange gewahrt bleiben.

Darüber hinaus ist der Fachbereich „Klima und Umwelt“ für die Erstellung der CO₂-Bilanz der Stadt verantwortlich. Durch die Analyse der Emissionsdaten, insbesondere aus dem Verkehrssektor, können gezielte Maßnahmen zur Reduktion von Luftschadstoffen entwickelt und deren Wirksamkeit gemonitort werden. Dies ermöglicht eine kontinuierliche Anpassung der Verkehrsplanung an die Klimaschutzziele der Stadt.

Überwachungskräfte des ruhenden Verkehrs

Die Überwachungskräfte des ruhenden Verkehrs im Fachbereich Sicherheit und Ordnung (FB 32) tragen maßgeblich zu einem geordneten und sicheren Stadtverkehr bei. Zu ihren Aufgaben gehören die Kontrolle und Ahndung von Parkverstößen, die Überwachung von Regelungen in Park- und Ladezonen sowie die Ahndung weiterer Ordnungswidrigkeiten – etwa in Umweltzonen oder bei fehlender Hauptuntersuchung. Mit ihrer Präsenz - unter anderem auch als Pedelec-Streife - gewährleisten sie die Einhaltung der Vorschriften und stehen im direkten Austausch mit den Bürger*innen. Durch ihr engagiertes Handeln tragen sie wesentlich zur Optimierung der Verkehrssituation und zur gerechten Nutzung des öffentlichen Raums bei.

Institutionen außerhalb der Stadtverwaltung

Für die Diskussion und Abstimmung von Konzepten, Planungen und Ideen, werden neben den Verwaltungsabteilungen auch weitere Institutionen außerhalb der Stadtverwaltung hinzugezogen. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV), der ASEAG, der APAG, der Polizei, verschiedenen Verbänden, Initiativen, Bürger*innen oder in Netzwerken (IHK, EHV) ist über die letzten Jahrzehnte gewachsen und hat sich etabliert.

Ausblick 2025

Fußverkehr



- Fertigstellung Lothringerstraße, 2. Bauabschnitt
- Fortführung der kontinuierlichen Planung und des Ausbaus von Premiumfußwegen (z.B. Maxstraße, Schildplatz, Krakaustraße, Lochnerstraße und Bastei)
- Realisierung weiterer Kleinmaßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs

MIV



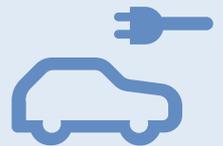
- Geplante Verkehrsfreigabe des ersten Teilabschnitts der Haarbachtalbrücke (A544)
- Ausschreibung von weiteren Angeboten zur Sanierung des Parkhauses Mostardstraße
- Fortführung der kontinuierlichen Planung und Einrichtung neuer Bewohnerparkzonen (zum Beispiel BU4, BU5, ERZ, Anpassung der Innenstadtzonen)

Radverkehr



- Fertigstellung Maßnahme Europaplatz
- Ausarbeitung des Maßnahmenplans Radverkehr
- Fortführung kontinuierlicher Planung und Ausbau von Rad-Vorrang-Routen (RVR) und Radverkehrsinfrastruktur (zum Beispiel RVR Haaren, RVR Vaals, RVR Brand / Eilendorf (Start des Umbaus der Bismarckstraße), Roermonder Straße)

Elektromobilität



- Ein Förderprogramm Ladeinfrastruktur für Flotten auf nicht-öffentlichen Flächen, z.B. an Supermärkten wird erstellt
- Fortführung der kontinuierlichen Errichtung von Ladeinfrastruktur für PKW und LKW (z.B. im Bezirk Laurensberg)

ÖPNV



- Fortführung der kontinuierlichen Planung und des Ausbaus von barrierefreien Bushaltestellen
- Fortführung kontinuierlicher Erneuerung der Busflotte der ASEAG durch Anschaffung von Elektrobusen
- Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Herbst 2025); dieser beschreibt die Pläne für das zukünftige Angebot im Busverkehr bis ins Jahr 2037
- Regiotram: Fortführung der Planung – nächster Schritt: Vergabe Planungsauftrag im Frühjahr 2025

Baustellenmanagement



- Fortführung der kontinuierlichen Planung und Koordinierung der Baustellen innerhalb des Stadtgebiets, um die Erreichbarkeit der Ziele für alle Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen

Verkehrssicherheit



- Fortführung des Aktionsplans Verkehrssicherheit
- Fortführung der Planungen zur Errichtung der ersten Schulstraßen in Aachen
- Kontinuierliche Fortführung von Mobilitätsprojekten an Schulen

Shared-Mobility



- Car-Sharing: Neuausschreibung für die Gesamtstadt
- E-Scooter: kontinuierliche Planung und Ausbau von Abstellzonen
- Bikesharing: Neuvergabe für die Gesamtstadt
- Leihlastenräder: Ausbau auf rund 25 Lastenräder im Stadtgebiet

Wirtschaftsverkehr



- Fortführung der kontinuierlichen Einrichtung weiterer Liefer- & Ladezonen
- Flächen für den Lieferverkehr schaffen, Lagerung, Umschlagplatz für große Speditionen am Stadtrand
- Paketboxen, Paketstationen besser bewerben und mehr Standorte schaffen

Digitalisierung



- Fortführung der laufenden Forschungsprojekte
- Kontinuierliche Fortführung der Digitalisierung von Mobilität- und Verkehrsthemen (zum Beispiel Weiterentwicklung Mobilitätsdashboard, Detektion von Liefer- und Ladezonen und Reisebushaltestellen)
- Akquise und Kick-off neuer Projekte (zum Beispiel dynamisches Verkehrsmanagement rund um den Sportpark Soers, Projekt „SchwarmMessRad“)

Mobilitätsmanagement



- Kontinuierlicher Ausbau des Mobilitätsmanagements für verschiedene Zielgruppen (zum Beispiel für Schulen, Menschen in Umbruchsituationen, betriebliches Mobilitätsmanagement) und Veranstaltungen (u.a. Verleih von mobilen Fahrradbügeln, Reit-WM 2026)
- Kontinuierliche Fortführung von Öffentlichkeitsarbeit zu allen Verkehrs- und Mobilitätsthemen
- Neue Stellplatzsatzung – Aufbau, Struktur und Beratungsangebote erstellen, voranbringen und verabschieden

Impressum

Herausgeberin

Stadt Aachen
Fachbereich Mobilität und Verkehr
Lagerhausstr. 20
52064 Aachen
mobilitaet.verkehr@mail.aachen.de
aachen.de/mobilitaetsbericht

Redaktion

Celina Bauer, Daniela Rüdell

Layout

Bachmann Design & IT GmbH
www.bachmannndesign.de

Illustrationen

S. 10+11: Carabin Praß GmbH
alle übrigen Illustrationen Bachmann Design & IT GmbH

Druck

sieprath gmbh

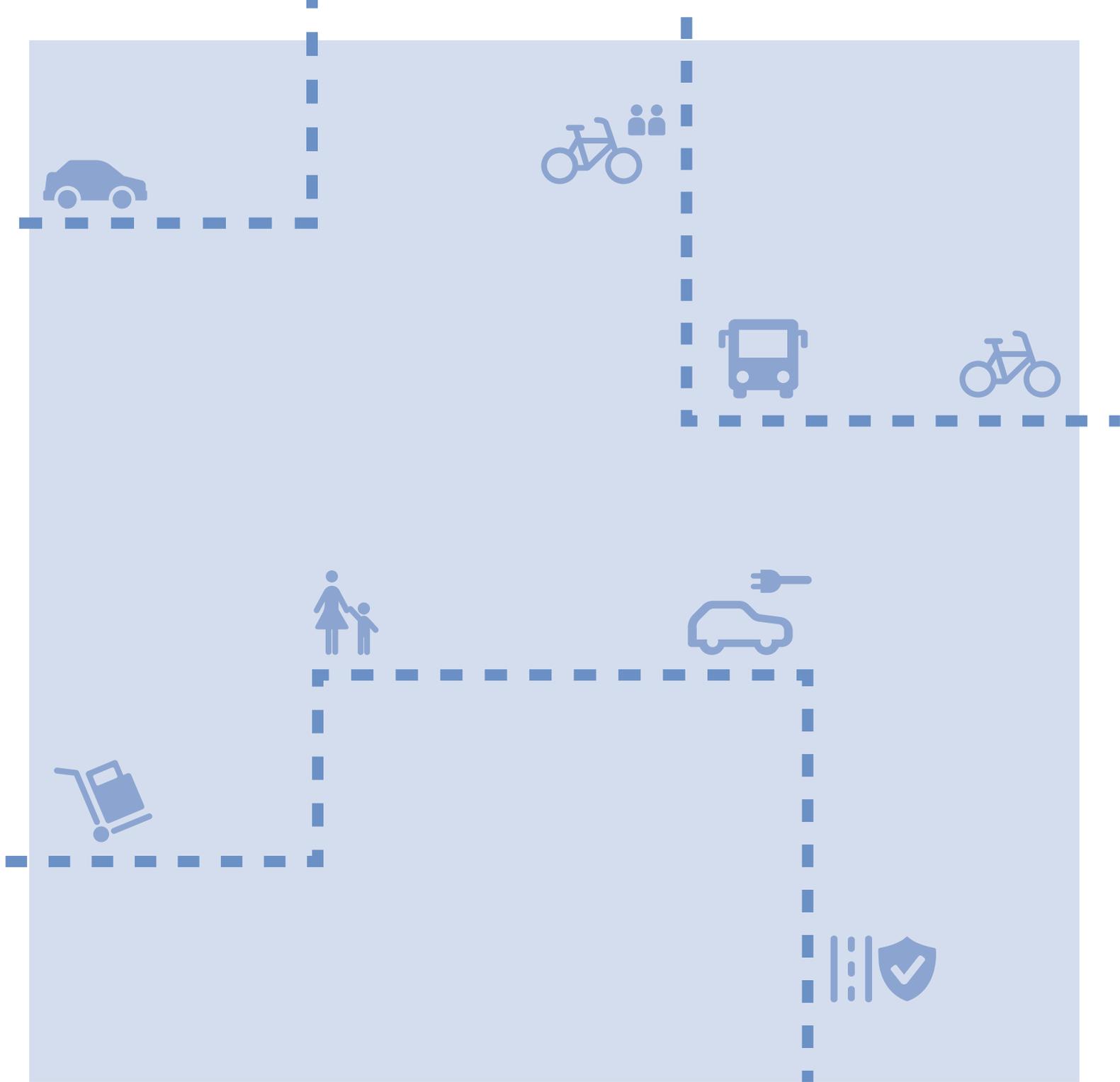
Abbildungen

Seite 4:
Portrait Frau Keupen: Carl Brunn
Portrait Frau Burgdorff: Heike Lachmann

Alle übrigen Bilder: © Stadt Aachen

Notizen





Mobilitätsbericht 2024

der Stadt Aachen

Stadt Aachen

Die Oberbürgermeisterin
Fachbereich Mobilität und Verkehr
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen
Tel.: 0241 432-0
mobilitaet.verkehr@mail.aachen.de
aachen.de/mobilitaetsbericht

www.aachen.de