

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

**Beschlussvorschlag:**

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

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

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

## Klimarelevanz

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

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

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

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

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

## Größenordnung der Effekte

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

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

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

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

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

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

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

Die CO<sub>2</sub>-Effekte dieser Maßnahme sind sehr komplex.

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

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

## **Erläuterungen:**

### **1 Einordnung**

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

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

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

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

Die Ziele des Konzeptes sind im Detail:

- **Leicht erreichbare City**  
Alle Menschen erreichen das kulturelle, gastronomische, das Bildungs- und das Shoppingangebot im Herzen Aachens leicht. Die City ist durch alle Verkehrsarten gut erschlossen.
- **Fairer und sicherer Verkehr**  
Das Miteinander ist rücksichtsvoll und entspannt.
- **Gute Nachbarschaften**  
In den Nachbarschaften ist es ruhig, die Aufenthaltsqualität wird gestärkt Menschen können das Miteinander genießen.

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

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

Das Konzept wird insbesondere ergänzt um Maßnahmen in den Bereichen

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

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

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

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

## 2 Rückmeldungen aus den Informationsveranstaltungen

Die Stadt Aachen hat folgende Informationsveranstaltungen durchgeführt:

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

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

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

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

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

### 05.09.: Erholungsgesellschaft: Auftaktveranstaltung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **19.09.: Super C: Belange der Hochschulen**

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

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

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

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

#### **17.10.: Erholungsgesellschaft, Belange älterer Menschen**

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

#### **13.09. Medienhaus auf Einladung des Zeitungsverlags**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2.1 Zu Fuß Gehen stärken | Aufenthaltsqualität verbessern**

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

## **2.2 Sicheren Radverkehr ermöglichen**

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

## **2.3 Öffentlichen Verkehr verbessern**

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

## **2.4 Autoverkehr stadtverträglich gestalten**

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

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

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

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

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

#### **3.1 Lenkungspunkt Jakobstr./Löhergraben/Karlsgraben**

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

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

#### **3.2 Lenkungspunkt Sandkaulstraße/Seilgraben/Kurhausstraße**

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

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

#### **3.3 Lenkungspunkt Borngasse/Franzstraße**

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



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

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

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

### **3.4 Verkehrsmodellierung**

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

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

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

## **4 Empfehlungen**

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

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

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

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

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

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

**Anlage/n:**

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