

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

Tel. 0241 / 8 89 14 63 (AB)
info@adfc-ac.de
aachen.adfc.de

Bankverbindung
Sparkasse Aachen
IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80
BIC: AACSD33

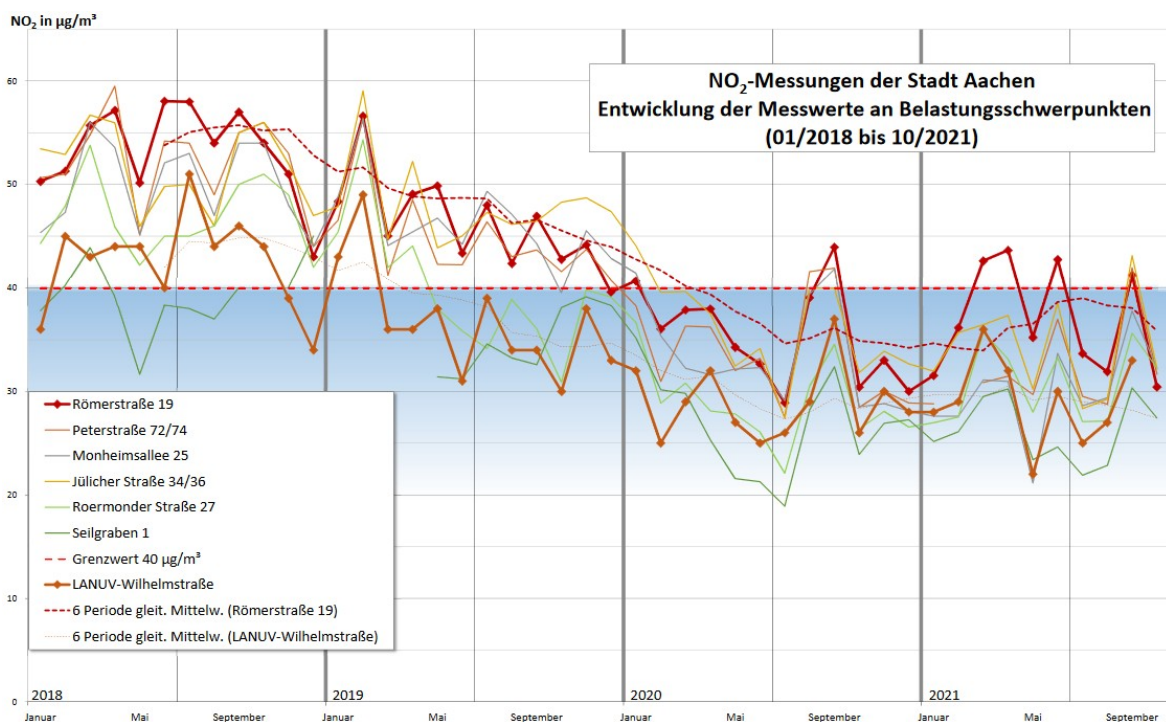
Datum: 23. Dez. 2021

Stellungnahme des ADFC Aachen zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet Aachen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit übermittelt der ADFC Aachen seine Positionen zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (LRP) für die Stadt Aachen.

Im Jahr 1996 hat die EU die Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie für diverse Schadstoffe verabschiedet. Für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) sollte ausgehend von einem Jahresmittelwert im Jahr 2000 von $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mittels einer jährlichen Degression im Jahr 2010 ein Jahresmittelwert in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ [1] verbindlich eingehalten werden. Seit nun mehr als dreizehn Jahren – seit dem LRP 2009 – versucht die Stadt Aachen gemeinsam mit der Bezirksregierung Köln und dem Land NRW, die seit dem Jahr 2010 verbindlich geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid einzuhalten.



Dies ist bis heute nicht sicher gelungen. Durch die erheblichen Verkehrsrückgänge aufgrund der Coronapandemie hat es seit 2020 zwar keine Grenzwertüberschreitungen mehr gegeben. Dennoch ist das Luftschadstoffniveau im Aachener Talkessel aufgrund der Kfz-verkehrsbedingten Emissionen immer noch auf einem bedenklich hohen gesundheitsschädlichen Niveau zwischen 30 und 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und stieg nach Beendigung des Lockdowns wieder deutlich an (siehe Grafik). § 1 des Maßnahmenkonzeptes des Vergleichs zwischen der DUH und der Stadt bzw. dem Land NRW sieht vor, dass für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren eine Unterschreitung des Jahresmittelwertes in Höhe von 36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gegeben sein muss, bevor Maßnahmen zurückgenommen werden. Dies ist auf Basis der Jahresmittelwerte von 2020 noch nicht erreicht worden!

Nach jahrelanger intensiver Forschung und Beratung mit Expertinnen und Experten aus aller Welt hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) im September 2021 ihre globalen Luftqualitätsleitlinien ^[ii] aktualisiert. Neben einer erheblichen Absenkung der empfohlenen Richtwerte für PM_{2.5} und NO₂ in der Außenluft ist die wichtigste Aussage der aktualisierten WHO Luftqualitätsleitlinien, dass jede Reduktion gesundheitsrelevanter Luftschadstoffe gesundheitliche Vorteile bringt, selbst an Orten mit bereits relativ niedrigen Schadstoffkonzentrationen. Deshalb ist es wichtig, dass neben einer Absenkung von festen Grenzwerten auch die durchschnittliche Belastung der Bevölkerung abgesenkt wird. Der geschätzte gesundheitliche Nutzen einer verbesserten Luftqualität übersteigt bei weitem die Kosten für die erforderlichen Maßnahmen. Die strengeren Anforderungen zur Reduzierung des Schadstoffniveaus in der Atemluft werden auch vom Umweltbundesamt ^[iii] unterstützt. Die europäische Kommission erarbeitet aktuell einen neuen Richtlinienvorschlag zur Aktualisierung der Luftqualitätsrichtlinie ^[iv], welcher für das zweite Halbjahr 2022 angekündigt ist. Vor kurzem fand hierzu bereits eine öffentliche Konsultation ^[v] statt.

Wir empfehlen daher den zuständigen Behörden für den LRP 2021 der Stadt Aachen:

- 1 Die in den letzten Jahren angekündigten Maßnahmen sind endlich vollständig umzusetzen, da es hier erheblich Umsetzungsdefizite gibt (s. Anlage 1) und die von der Stadt gemeldeten „Erfolge“ – insbesondere beim Radverkehr – nicht der Realität entsprechen.
 - Hier sei beispielsweise die seit mehr als 7 Jahren (LRP 2015) laufende Planung der zehn Rad-Vorrang-Routen im Stadtgebiet erwähnt, welche bis heute nicht flächendeckend geplant bzw. umgesetzt sind.
 - Bis jetzt ist keine einzige Rad-Vorrang-Route auf kompletter Länge realisiert. In den nächsten Jahren ist dies aufgrund fehlender politischer Beschlüsse auch nicht zu erwarten. Die drei aktuell in Umsetzung befindlichen RVR Eilendorf, Campus Melaten und Brand sind noch nicht mal zu 50 % umgesetzt (s. Anlage 2 und 3).
- 2 Es sind weitere Maßnahmen in den Luftreinhalteplan 2021 aufzunehmen, welche endlich verkehrsbeschränkende Maßnahmen für die primäre Verursacherguppe – den KFZ-Verkehr – festlegen.
 - In diesem Rahmen erinnern wir an die zahlreichen Vorschläge der letzten Jahren der Aachener Verkehrs- und Umweltverbände ^[vi] wie beispielsweise regelmäßige Erhöhung der Parkgebühren entsprechend der Preissteigerung im ÖPNV, Erhöhung der Preise für das Anwohnerparken, Reduzierung von öffentlichem Parkraum, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Außenringes, Schleifenerschließung der Innenstadt,...
- 3 Der Luftreinhalteplan sollte sich bereits perspektivisch mit einer deutlichen Reduzierung der Grenzwerte auf Basis der Empfehlungen der WHO in den nächsten Jahren auseinandersetzen, da dies dem fachlich anerkannten Niveau entspricht und sich nicht mehr auf die veralteten Grenzwerte beziehen.

- Aktuelle Grenzwerte für den Jahresmittelwert:
 - PM_{2,5} von 10 µg/m³
 - NO₂ von 40 µg/m³
 - Empfehlungen der WHO für den Jahresmittelwert:
 - PM_{2,5} höchstens 5 µg/m³
 - NO₂ von höchstens 10 µg/m³
 - Andernfalls ist in Kürze mit einer erneuten Überarbeitung des LRP zu rechnen und die hierfür gebundenen Personalkapazitäten in den Verwaltungen und finanziellen Mittel hätte man besser zur Maßnahmenumsetzung verwendet.
4. Im Entwurf wird eine Zunahme des MIV prognostiziert (siehe Seite 35). Im Sinne der Luftreinhaltung, aber auch des Lärmschutzes, des Verkehrsablaufs und der Lebensqualität in der Stadt sollte dafür gesorgt werden, dass diese Prognose sich nicht bewahrheitet. Dieser Entwicklung tatenlos zuzusehen widerspricht dem Grundgedanken des Plans, der eine Verlagerung des Modal Splits hin zum Umweltverbund vorsieht.
5. In der letzten Fortschreibung wurde eine Abnahme der NO_x-Emissionen des Straßenverkehrs von 792 t im Jahre 2019 auf 486 t im Jahre 2021 prognostiziert. In der Realität sind die Emissionen aber auf 861 t im Jahre 2019 gestiegen (siehe Seite 35). Der Luftreinhalteplan bedarf einer Erklärung dieses Fehlers. Stattdessen wird im Entwurf wieder eine Abnahme der NO_x-Emissionen prognostiziert, so dass der Eindruck entsteht, der Fehler würde wiederholt.
6. Als Maßnahme für den Fall drohender Grenzwertüberschreitung ist eine Beschleunigung des ÖPNV in der Jülicher Straße vorgesehen. Diese kann und sollte auch ohne drohende Grenzwertüberschreitung umgesetzt werden. Außerdem ist nicht ersichtlich, warum eine drohende Grenzwertüberschreitung durch eine Maßnahme, die lediglich auf einer Achse wirkt, abgewendet werden kann. Dieser Ansatz passt auch nicht zum Grundgedanken des Plans, anstelle punktueller Maßnahmen auf solche mit stadtweiter Wirkung zu setzen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Marvin Krings

1. Vorsitzender

- i <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/luft/immissionen/beurteilungsmassstaebe/1-tochterraichtlinie>
- ii <https://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2021/new-who-global-air-quality-guidelines-aim-to-save-millions-of-lives-from-air-pollution>
- iii <https://www.umweltbundesamt.de/themen/stellungnahme-who-luftqualitaetsleitlinien-2021>
- iv https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0037_DE.html
- v https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12677-Luftqualitat-Uberarbeitung-der-EU-Vorschriften/public-consultation_de
- vi <https://kreisverbaende.adfc-nrw.de/kv-aachen/radverkehr/stellungnahmen-adfc.html> und <https://kreisverbaende.adfc-nrw.de/kv-aachen/radverkehr/chronologie-zur-luftreinhaltung.html>

Vergleich zum Luftreinhalteplan Aachen (2019) (Vergleichsverhandlung vom 29.09.2020; Unterzeichnung aller Parteien zuletzt am 23.10.2020)

Controlling-Bericht der Stadt Aachen

Bearbeitungsstand: 25.11.2021

*Zusammenstellung durch Stadt Aachen, Fachbereich Klima und Umwelt (FB 36/700),
mit dankenswerter Unterstützung der ausführenden Fachbereiche, Projektpartner und Akteure!*

Umsetzung der Maßnahmen gemäß Anlage 1, zum Stand 23.11.2021

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
Tempo 30 innerhalb Alleenring und auf einem Teilabschnitt der Monheimsallee		
In der Sitzung des Rates der Stadt Aachen am 18.09.2019 wurde beschlossen, innerhalb des Alleenrings und auf einem Teilstück der Monheimsallee Tempo 30 einzuführen.	umgesetzt (Ende 2019) Tempo 30 Schilder wurden Ende 2019 aufgestellt, Anfang 2020 wurden 7 Dialog-Displays angeschafft und an den zentralen Einfahrtsbereichen installiert.	
Überwachung dieser Geschwindigkeitsbegrenzung	Umsetzung fortlaufend Regelmäßige, flächendeckende Kontrollen und Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung sind vorgesehen. Dazu wurden die Displays ausgewertet und geeignete Messstellen durch die Straßenverkehrsbehörde festgelegt. Die Auswertung der Displays sowie erste Geschwindigkeitskontrollen haben gezeigt, dass sich viele Verkehrsteilnehmende bereits an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Die Durchführung von Kontrollen ist eine Daueraufgabe.	Tempo 30 innerhalb Alleenring: - Geschwindigkeitsbegrenzung wird gar nicht überwacht/sanktioniert, obwohl dies im Maßnahmenpaket zugesagt wurde: https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/keine-kontrolle-von-tempo-30-durchdie-polizei-in-aachen_aid-47151363 - es reicht nicht, wenn sich „viele Verkehrsteilnehmer bereits an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten“, sondern es müssen sich alle daran halten! - es kommt zu erheblichen Überschreitungen, z. B. Monheimsallee: Durchschnittsgeschwindigkeit lag 2020 bei 41 km/h https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/schlendern-statt-rasen-in-derinnenstadt_Aid-62047437
Schließung Parkhaus Büchel		
Das Parkhaus Büchel soll geschlossen und abgerissen werden.	umgesetzt, Zielsetzung bereits ab 01.07.2020 erreicht Das Parkhaus ist seit 01.04.2020 für Kurzzeitparkende und ab 01.07.2020 auch für Dauerparker und damit vollständig geschlossen. Bereits mit der Schließung ist die im LRP verankerte Zielsetzung (Reduzierung von MIV-Fahrten in den zentralen Innenstadtbereich) erfüllt. Die Abbruchmaßnahme hat im Mai 2021 zunächst überwiegend mit Arbeiten im Innenraum begonnen. Nach der Lösung baustatischer Herausforderungen kommt seit September 2021 Großgerät zum Einsatz. Die Niederlegung des Parkhauses wird planmäßig noch im Jahr 2021 abgeschlossen sein. Im Anschluss hieran erfolgt der Abtransport der Abbruchmassen sowie eine Verfüllung des Baulochs. Vorübergehende (negative) Beeinflussungen der innenstadtnahen Messstellen (insbes. Peterstraße) durch Baustellenverkehr im Zusammenhang mit dem Abriss des Parkhauses und der späteren Neugestaltung des „Altstadtquartier Büchel“ können nicht vollständig ausgeschlossen werden. Gem. Beschluss des Planungsausschusses aus Mai 2021 wird die gewonnene Fläche zu überwiegenden Teilen nicht bebaut, sondern in eine qualitätsvolle Grün- und Freifläche umgewandelt, was dann einen positiven Einfluss auf die innerstädtische Luftqualität haben wird. Die diesbezügliche Rahmenplanung und Baurechtsschaffung wird voraussichtlich bis in das Jahr 2023 andauern.	

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
Monheimsallee		
Verlängerung der Grünphase des Linksabbiegers am Hansemannplatz von der Monheimsallee Richtung Jülicher Straße	umgesetzt (September 2019) durch Umstellung Ampelsteuerung	
Abbinden der Rochusstraße von der Monheimsallee	umgesetzt (Oktober 2019) durch Abpollern und Beschilderung	nach wie vor stehen die Poller fast auf dem Radfahrstreifen.
Jülicher Straße		
Verbot Rechtsabbiegen Jülicher Straße in Hein-Janssen-Straße	umgesetzt (September 2019) durch Abpollern und Beschilderung	wird nicht kontrolliert und häufig missachtet
Adalbertsteinweg		
Modellversuch Radspur Auf dem Adalbertsteinweg stadteinwärts (zwischen Josefskirche und Kaiserplatz) soll zunächst eine MIV Spur zur Fahrradspur mittel Markierung umgewidmet werden. Die Einrichtung des Modellversuchs hat im September 2020 begonnen.	Modellversuch umgesetzt (Sept. – Nov. 2020); dauerhafte Lösung in Vorbereitung / Planung Der Verkehrsversuch mit Einrichtung einer protected bike lane zu Lasten einer stadteinwärts führenden Kfz-Fahrs pur auf dem Adalbertsteinweg hat im Zeitraum 28.09. bis 09.11.2020 in verschiedenen, aufeinander aufbauenden Phasen stattgefunden und wurde durch die Verwaltung evaluiert. Dies hat ergeben, dass weitreichende Rückstausituationen und Mehrbelastungen sowohl auf dem Adalbertsteinweg als auch auf den Alternativrouten und damit kontraproduktive Effekte hinsichtlich des Emissionsschutzes durch ungewünschte Verkehrszustände auf den Alternativrouten und nicht beabsichtigte Negativeffekte für den ÖPNV entstanden sind. Zur Stärkung des Umweltverbundes soll deshalb nun die Planung für eine Busspur in Mittellage in beide Fahrtrichtungen, Verbesserungen für den Fußverkehr in den Nebenanlagen sowie bessere Querungsmöglichkeiten und ein sicherer Wechsel für den Radverkehr in das Nebenstraßennetz geplant werden (ausführlich siehe Vorlage FB 61/0126/WP18 für den MOA am 20.05.2021).	Radspur Adalbertsteinweg: sehr negative und einseitige Berichterstattung in Aachener Nachrichten https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/ohne-motorisierten-individualverkehrdas-ist-illusion_aid-53912003 - keine bessere Luft und KFZ-Verkehrschaos - weiterhin keine Radinfrastruktur stadteinwärts von Josefskirche bis Alleenring https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/der-wegfall-einer-spur-sorgt-nicht-fuerbessere-luft_aid-58042697 Die "dauerhafte Lösung" besteht, wenn man den Text liest, im Nichtlösen des Problems für den Radverkehr. Die Alternativroute werden ebenfalls nicht zeitnah realisiert (siehe RVR Brand/Eilendorf im Verlauf der Bismarckstraße)
Umstellung Busflotte		
Bis Ende 2020 werden alle Busse der ASEAG EuroVI-Standard oder vergleichbar erfüllen bzw. in Teilen elektrisch unterwegs sein. Ebenso müssen bis Ende 2020 die in Aachen eingesetzten Busse der ASEAG-Subunternehmen den Anforderungen des Nahverkehrsplans (NVP) entsprechen, das bedeutet mind. an den im Luftreinhalteplan definierten und den maßgeblichen Grenzwert (40 µg/m³) tatsächlich überschreitenden Belastungsschwerpunkten EuroVI-Standard oder vergleichbar / nachgerüstet oder (in Teilen) elektrisch erfüllen.	Bei ASEAG 100 % umgesetzt, bei Subunternehmen ca. 90 % umgesetzt Sämtliche Busse der ASEAG-Flotte entsprechen dem im NVP vorgegeben Abgasstandard (Euro VI, SCRTnachgerüstet oder elektrisch). Im 2. Halbjahr 2021 und 1. Quartal 2022 werden je 10 neue Elektrobusse geliefert und zeitnah in Betrieb genommen. Anfang 2022 werden dann insgesamt 27 E-Busse bei der ASEAG im Einsatz sein. Auch die Subunternehmen der ASEAG haben zeitnah und engagiert auf die neuen Anforderungen reagiert und setzen vielfach anstelle von Umbzw. Nachrüstungen auf Austausch durch neue EuroVI-Busse. Coronapandemie bedingte Werkschließungen bei Herstellern und Zulieferern haben bei der Auslieferung von Neufahrzeugen (EuroVI) und der Umrüstung mit SCRT-Filtern teils zu Verzögerungen von mehreren Monaten geführt, so dass der Zeitplan des NVP bis Ende 2020 bei den Subunternehmen nicht in Gänze gehalten werden konnte. Stand 07/2021 sind fast alle Euro VI Busse der Unternehmen geliefert und im Einsatz. Die ASEAG und ihre Subunternehmer sorgen dafür, dass die Vorgaben des Nahverkehrsplans eingehalten werden.	Abgasstandard ÖPNV: - auf Seite 57 des Entwurfes zum LRP 2021 wird erwähnt, dass noch 0,5% der Busse der ASEAG mit EURO V Abgasstandard fahren - Hier ist die Angabe der Stadt widersprüchlich. In der Überschrift heißt es "bei Subunternehmen zu 90 % umgesetzt", im Text heißt es "Die ASEAG und ihre Subunternehmer sorgen dafür, dass die Vorgaben des Nahverkehrsplans eingehalten werden."

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
Verbesserung ÖPNV-Angebot für Berufspendler u. Einkaufsverkehr mit ASEAG Fahrplanwechsel 2020		
Verbesserung des P+R Angebots im Parkhaus Tivoli durch häufigere Busbedienung auf der Krefelder Straße durch beidseitige Takt-Verdichtung der Linie 51 zw. Innenstadt und Parkhaus Tivoli in Hauptverkehrszeiten auf 10-min.-Takt.	umgesetzt (mit Fahrplanwechsel 2020 am 09.08.2020)	
Für Berufspendler wird zudem ein neuer P+R Pendlertarif für das Parkhaus Tivoli eingeführt.	vorbereitet, Einführung vorübergehend ausgesetzt Der Pendlertarif wurde in Zusammenarbeit von ASEAG und APAG erarbeitet und soll 60 €/Monat für Busnutzung und Parkhausnutzung betragen. Die Umsetzung wurde mit Blick auf die Corona-Pandemie (Bewerbung von P+R derzeit unter diesem Aspekt nicht zielführend) und angesichts zeitlicher Verzögerungen bei der zugehörigen Softwareentwicklung (erste Ergebnisse vorauss. frühestens Mitte 2022) weiterhin zurückgestellt.	P+R Pendlertarif: Wurde angeblich nicht umgesetzt, weil Bewerbung wegen Corona nicht zielführend sei. Würde man das Argument ernst nehmen, hätte man auch sonst in der letzten Zeit nicht für den ÖPNV werben dürfen. Hat man aber gemacht, jedenfalls hängen zur Zeit diverse Werbeplakate für einen neuen Tarif in Aachen.
Verdichtung des ÖPNV-Angebots an Samstagen zw. 18 und 20 Uhr. Der Blockverkehr mit längeren Takten setzt erst ab 20:30 Uhr ein.	umgesetzt (mit Fahrplanwechsel 2020 am 09.08.2020)	
Angebotsverbesserungen für Berufs- und Freizeitverkehr	umgesetzt (mit Fahrplanwechsel 2020 am 09.08.2020) Teils schon vor dem offiziellen Fahrplanwechsel am 09.08.2020 wurden zusätzliche Fahrten zum Gewerbegebiet Avantis eingerichtet. Das Fahrradbus-Angebot wurde ebenfalls vorzeitig durch zusätzliche Fahrten und saisonale Linienverbindungen in die Eifel ausgeweitet.	
Jobtickets in Landesbehörden und Institutionen des Landes		
Einführung von Jobticket oder vergleichbarem Mobilitäts-/Firmenticket bei den in Aachen ansässigen Landesbehörden durch Schaffung der entsprechenden Rahmenbedingungen durch das Land	in Prüfung durch / beim Land Die Umsetzung dieser Maßnahme liegt in der Zuständigkeit des Landes; der Sachstand müsste daher über das Ministerium berichtet werden; der Stadt liegen nach wie vor keine Ergebnisse aus dem Prüfprozess vor.	Jobticket Landesbehörden: Wird schon seit dem allerersten LRP (2009) geprüft und nicht umgesetzt. Dann sollte man auch so ehrlich sein und diese Maßnahmen streichen, da das Land anscheinend nicht gewillt ist, seinen Beitrag zu leisten.
Förderung Radverkehr		
Aktuelle Informationen zur Förderung des Radverkehrs in Aachen und zu verschiedenen Maßnahmen der Stadt Aachen in diesem Bereich finden unter dem Link www.aachen.de/Radverkehr . Nachfolgend wird zu den im Vergleich – beispielhaft – benannten Maßnahmen berichtet.		Maßnahmenplan Radverkehr aus dem Jahr 2009 - seit 2019/2020 im Aachener Ostviertel sind keine Maßnahmen mehr umgesetzt worden - viele Straßen mit Priorität 1 immer noch nicht umgebaut wie z. B. Freunder Landstraße

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
Rad-Vorrang-Routen (RVR): Der Rat der Stadt hat am 19.09.2019 das (Ausbau-)Konzept zum RVR-Netz Aachen beschlossen; die Umsetzung erfolgt sukzessive. Vorgesehen ist, den Grabenring künftig als Verteiler zu nutzen und die Stadtbezirke über 10 Routen an die Innenstadt anzubinden: ☐ RVR Berensberg ☐ RVR Haaren ☐ RVR Verlautenheide ☐ RVR Eilendorf ☐ RVR Brand ☐ RVR Kornelimünster ☐ RVR Walheim ☐ RVR Preuswald ☐ RVR Vaals ☐ RVR Campus Melaten	umgesetzt, teils in Umsetzung Das RVR-Netz bindet zahlreiche bestehende (Fahrrad) Straßen ein, so dass Teilstrecken schon heute genutzt werden können. In Abschnitten bereits fertiggestellt sind die beiden RVR Eilendorf und Campus Melaten. Aktuell in Umsetzung befinden sich die RVR Brand und die RVR Vaals. Diese Routen sind Bestandteil des Fördervorhabens #AachenMooVe! (2019-2022): bauliche Maßnahmen sollen in 2021 beginnen, die Fertigstellung dieser Routen ist für Mitte/Ende 2022 geplant. Im Jahr 2021 sind in den o. g. RVR zahlreiche Fahrradstraßen nach Aachener Standard eingerichtet worden. Die baulichen Maßnahmen im Straßenabschnitt zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße wurden Ende 2020 fertiggestellt. Der Umbau der Bismarckstraße wird nach den Baumaßnahmen des Versorgers RegioNetz erfolgen, derzeit ist der Baubeginn für Mitte 2022 geplant (Dauer Bauzeit ca. 1 Jahr). Auf der Radvorrangroute nach Aachen-Brand wurden die Fahrradstraßenabschnitte bereits markiert; die Planungen für den Umbau der Lintertstraße und Rombachstraße befinden sich in der politischen Beratung. Das Projekt wird im Rahmen der Förderkulisse #AachenMooVe! finanziert (s.u.). Für die RVR nach Haaren steht weiterhin eine Bewilligung aus. Für die RVR Haaren und RVR Verlautenheide wurde ein Förderantrag eingereicht. Mit einer Umsetzung wäre in den Jahren 2022-2023 zu rechnen. Für die Umgestaltung des Grabenrings wurde ein Bürgerdialog durchgeführt und darauf aufbauend ein Konzept erarbeitet, welches in 2021 politisch beraten werden soll. Die weiteren Routen des Rad-Vorrang-Netzes befinden sich in Planung.	Radvorrangrouten (RVR): - im März 2014 von den Verkehrs- und Umweltverbänden erstmalig gefordert - im Jahr 2015 in den Luftreinhalteplan als Maßnahme aufgenommen (1. Fortschreibung LRP) - bisher keine einzige Route durchgängig bzw. bis zum Ende des Jahres 2022 umgesetzt (RVR Eilendorf, Campus Melaten und Brand bisher nur einzelne Teilabschnitte, siehe Übersicht in der Anlage) - für alle weiteren geplanten acht RVR liegen noch keine politischen Beschlüsse oder Planungen vor - viele Fehlentscheidungen von Politik und Verwaltung, welche die Projektziele der RVR sabotieren In der RVR Brand und Eilendorf sind noch erhebliche Lücken auf planerische (vielfach nur Planungsbeschluss und noch kein Bau-/Ausführungsbeschluss) wie auch aus baulicher Sicht (siehe Übersichtskarte), welche auch nicht bis im nächsten Jahr behoben sind, obwohl die Planungen schon seit dem Jahr 2015 laufen RVR Eilendorf: - Querung Von-Coels-Straße, Planungsbeschluss MoA 06/2020: http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21786, Bau-/Ausführungsbeschluss?, - Verbreiterung Vennbahn, Planungs- und Ausführungsbeschluss MoA 09/2021: http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23737, bauliche Umsetzung? RVR Campus Melaten: - fehlende Rotmarkierung - viele Teilstücke noch nicht in der Planung, kein durchgängiger Verlauf erkennbar
		RVR Brand: - Rombachstraße, Beschluss zur Vorplanung gemäß Variante 1 MoA 09/2021, Vorlage für Planungsbeschluss wird momentan erstellt und soll erst Anfang 2022 in die politische Beratung gehen: http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23783 Bau-/Ausführungsbeschluss? - Abschnitt zwischen Herderstraße und Sittarderstraße, keine Planung bekannt - Sittarderstraße zwischen Schopenhauer- und Schönforststraße, keine Planung bekannt - Lintertstraße, Planungsbeschluss MoA 09/2021: http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23851, Bau-/Ausführungsbeschluss? - Querung Adenauer Allee, keine Planung bekannt - Bismarckstraße von der Drimborn- bis zur Schlossstraße, Planungsbeschluss MoA 02/2021: http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=22783 Bau-/Ausführungsbeschluss? - Lothringerstraße von der Oppenhoffallee bis zur Wilhelmstraße, Planungsbeschluss MoA 01/2021: https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=22598 Bau-/Ausführungsbeschluss? - Harcsamp-, Schildstraße, Planungsbeschluss MoA 05/2020: http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21277 Bau-/Ausführungsbeschluss? - Wirichsbongardstraße, keine Planung bekannt

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
		Grabenring als Radverteiltring für RVR: Beschluss für Vorplanung MoA 07/2021: http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23079 Planungsbeschluss? Alle anderen RVR – keine Beschlüsse bzw. Planungen bekannt
Regionale Radwege: ☐ Bahntrassenweg Aachen-Würselen-Jülich ☐ Radschnellweg Euregio (Aachen/Heerlen) ☐ Radweg Aachen-Stolberg ☐ Vennbahnradweg	umgesetzt, teils in Umsetzung, teils abgelehnt • Bahntrassenweg Aachen-Würselen-Jülich Zwischen Aachen und Jülich ist auf einer Länge von ca. 30 km eine durchgehend und komfortabel zu befahrende Radroute im Zuge der ehemaligen Bahntrasse Aachen-Nord – Jülich entstanden. Auf dem Gebiet der StädteRegion Aachen wurde das Projekt seit 2014 in mehreren Bauabschnitten ausgebaut. Teilstrecken im Kreis Düren wurden im Herbst 2019 fertiggestellt. Am 31.07.2020 wurde der letzte Bauabschnitt im Stadtgebiet Aachen freigegeben. Damit ist die Gesamtroute durchgehend befahrbar und liefert ein ausgezeichnetes neues Angebot für unterschiedliche Verkehrszwecke im Alltags- und Freizeitverkehr. • Radschnellweg Euregio (Aachen/Heerlen; https://www.radschnellweg-euregio.de/) Im Rahmen der Fertigstellung des Linienfindungsverfahrens zum Radschnellweg Euregio (kurz: RS 4) erfolgt aktuell die Bearbeitung und Ergänzung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Perspektivisch wird die detaillierte technische Planung in Abschnitten mit jeweils eigenem Verkehrswert unterteilt. Die Streckenabschnitte, für die schneller das Baurecht erlangt werden kann, sollen anschließend zeitnah baulich umgesetzt werden. So soll der RS4 sukzessive bis zu seiner kompletten Fertigstellung dem Radverkehr zur Verfügung gestellt und einen Beitrag zum Mobilitätswandel leisten. Der Umsetzungszeitraum hängt von den Ergebnissen des weiterhin stattfindenden Planrechtverfahrens ab, dass durch den Landesbetrieb Strassen.NRW betrieben wird. Nach wie vor stehen die diesbezüglichen UVS aus. • Radweg Aachen-Stolberg Zw. Aachen und Stolberg entsteht eine neue Radverkehrsanbindung, die an die Rad-Vorrang-Route Eilendorf anschließt. Die Umsetzung über das Fördervorhaben #AachenMooVe! sollte bis Ende 2022 erfolgen (s.u.). Die Umsetzung ist jedoch nicht garantiert.	Bahntrassenweg Aachen-Jülich: - keine Anbindung an die Innenstadt, endet am Außenring und daher für Pendler nicht attraktiv - Radweg hat außerhalb der Stadt Aachen nur an wenigen Straßen und landwirtschaftlichen Wegen Vorfahrt, aufgrund unübersichtlicher Kreuzungen ist es hier schon zu Unfällen gekommen Radschnellweg Euregio (Aachen/Heerlen): - Projekt läuft seit 2013 - nicht absehbar wann Realisierung erfolgt - derzeit laufen umweltfachliche Untersuchungen für das Linienbestimmungsverfahren Radweg Aachen-Stolberg: - bauliche Umsetzung soll in 2022 erfolgen - Anbindung an Vennbahn oder RVR Eilendorf nicht geklärt, obwohl hierzu Fördergelder bewilligt wurden, von daher geringes Pendlerpotenzial, https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/mooVe/AachenMooVe1.html - Routenführung erfolgt nicht entlang der ehemaligen Straßenbahntrasse (Widerspruch Naturschutzbeirat und Höhere Naturschutzbehörde Bezirksregierung Köln), sondern an einer stark befahrenen Landesstraße mit steilerem Straßenverlauf
	• Vennbahnradweg Angesichts steigender Nutzungszahlen entspricht der Vennbahnradweg nicht mehr den heutigen Anforderungen. Er soll daher über eine Länge von 13 km auf 3,5 bis 4 m (in Abhängigkeit der begleitenden Bäume) verbreitert werden. Die Umsetzung ist über #Aachen-MooVe! (s.u.) bis Ende 2022 geplant. Die weitere Planung des Vorhabens wurde in die politischen Beratungen eingebracht und der Ausführungsbeschluss für mehrere Abschnitte im Mobilitätsausschuss am 30.09.2021 gefasst. Aufgrund des Widerspruchs des Naturschutzbeirats der Stadt Aachen gegen die Verbreiterung muss zunächst eine Entscheidung der oberen Naturschutzbehörde zur Befreiung von Auflagen des Landschaftsplans abgewartet werden, bevor die Ausschreibung der Maßnahme erfolgen kann.	Verbreiterung Vennbahnweg: - eine durchgängige Verbreiterung und Sanierung ist von der Stadt nicht mehr geplant https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23737 - im Jahr 2022 sollen kurze Teilabschnitte von wenigen hundert Meter Länge verbreitert werden, daher nur sehr geringe Effekte auf Verkehrswende, keine durchgängige Qualität - selbst diese Planung wurde vom Naturschutzbeirat abgelehnt - nun wird die höhere Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Köln hierüber entscheiden

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
Radverkehrsprojekte im Fördervorhaben in #AachenMooVe! (Laufzeit 2019-2022) □ Ausbau Rad-Vorrang-Netz □ Verbesserung Radverkehrssicherheit im HVS-Netz □ Ausbau regionaler Radverkehrsverbindungen □ Ausbau von Mobilstationen und Fahrradparkhäusern □ Marketingkampagne und Dialog (Fahrrad in Aachen)	in Umsetzung □ Ausbau Rad-Vorrang-Netz (s.o.) Die RVR Brand und Teile der RVR Vaals werden über dieses Förderprojekt umgesetzt. Außerdem Anschaffung von 10 Dauerzählstellen zur Evaluation der Entwicklung; □ Verbesserung Radverkehrssicherheit im HVS-Netz Grundlage sind hier die Vorgaben des „Masterplan Radverkehr“. Es erfolgen insbes. Lückenschlüsse und Ertüchtigungen von Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz (HVS). Zudem ist die Weiterführung und Umsetzung des Aktionsplans Verkehrssicherheit Bestandteil dieses Arbeitspaketes; □ Ausbau regionaler Radverkehrsverbindungen s. oben: Radweg Aachen-Stolberg + Vennbahnradweg; □ Ausbau von Mobilstationen u. Fahrradparkhäusern Hier sollen 8 Fahrradparkhäuser im öff. Raum und ggf. weitere 6 bei Aachener Unternehmen/Betrieben sowie 8 an städt. Verwaltungsgebäuden aufgestellt werden. Das Konzept für den öff. Raum wurde in den polit. Gremien beraten und beschlossen. Die Ausschreibung wird aktuell eingeleitet. Die Baumaßnahmen werden in 2022 stattfinden; □ Marketingkampagne u. Dialog (Fahrrad in Aachen) In diesem Arbeitspaket ist u.a. die Intensivierung der langjährig laufenden Marketingkampagne „FahrRad in Aachen“ vorgesehen. Sämtliche o.g. Maßnahmen des Fördervorhabens sollen spätestens mit Ablauf des Bewilligungszeitraums, d.h. bis Ende 2022, abgeschlossen sein.	Dauerzählstellen: - Dauerzählstellen sollen schon seit Jahren angeschafft werden, es wäre sinnvoll gewesen diese vor Einrichtung der RVR aufzustellen, um den Verkehrszuwachs des Radverkehrs zu erfassen Radverkehrssicherheit: - bisher nur ein Bordsteinradweg zurückgebaut worden (Seffenter Weg), aber noch keine sichere neue Infrastruktur geschaffen - Radweg Aachen-Stolberg + Verbreiterung Vennbahn s. o. nicht umgesetzt Mobilitätsstationen + Fahrradparkhäuser: - bisher keine Mobilitätsstationen + Fahrradparkhäuser politisch beschlossen Marketingkampagne: - (Fahrrad in Aachen) wird seit Jahren mit geringer Reichweite und Wirkung betrieben und hat nur homöopathische Effekte
Radentscheid	umgesetzt (polit. Grundsatzbeschluss im Stadtrat am 06.11.2019) Ergänzend zu den vielfältigen Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs, die die Stadt Aachen in den letzten Jahrzehnten initiiert, vorangetrieben und umgesetzt hat, wurde in der Ratssitzung am 06.11.2019 das Bürgerbegehren „Radentscheid“ in der Sache angenommen. Der Radentscheid umfasst sieben Mengen und Qualitätsziele, die darauf abzielen, den Radverkehr insbes. mit Blick auf Sicherheit und Attraktivität noch weiter zu verbessern. Alle kommenden Planungen werden sich an diesen Zielen orientieren, bereits bestehende, noch nicht umgesetzte Planungen werden mit Blick auf die Zielsetzungen des Radentscheids gesichtet und überarbeitet. Insoweit handelt es sich hierbei nicht um Einzelmaßnahmen, sondern einen politischen Grundsatzbeschluss, den die Verwaltung bei laufenden und zukünftigen Planungen im Bereich Radverkehr berücksichtigen wird. Nicht nur, aber auch in Zusammenhang mit dem Radentscheid wurden die Personal und Finanzkapazitäten zur Förderung des Radverkehrs bereits ausgeweitet. (siehe auch folgender Punkt). Zu dem im Vergleichstext – als Beispiel – benannten Radweg Ludwigsallee gibt es folgenden Sachstand: Die Herstellung der Straßenoberflächen mit radentscheidkonformem Radweg befindet sich aktuell in Bau. Jüngst beschlossen wurde die radentscheidkonforme Umgestaltung der Breslauer Straße sowie der Monheimsallee in Fahrtrichtung Bastei. Die Maßnahmen sollen in 2022 umgesetzt werden.	Radentscheid: Alleinig der politische Beschluss für den Radentscheid ist erfolgt, umgesetzt ist auch zwei Jahre nach Beschluss fast gar nichts. Ziel 1: Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen: - bisher keine einzige durchgängige Rad-Vorrang-Route realisiert - kein gesamtstädtisches Radwegekonzept erstellt Ziel 2: Kreuzungen sicher gestalten: - keine Kreuzung umgebaut Ziel 3: Sichere Radwege an Hauptstraßen: - kein Radweg an Hauptstraßen umgebaut Ziel 4: Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten: - wird von Verwaltung wiederholt in Frage gestellt, z. B. Rotmarkierung von Radwegen Ziel 5: Fahrradstellplätze umfassend ausbauen: - es wurden bisher zahlreiche Fahrradbügel aufgestellt, aber weniger als jährlich erforderlich um das Ziel des Radentscheides zu erreichen Ziel 6: Mängel online erheben und zeitnah beseitigen: - Mängelportal nicht verfügbar Ziel 7: Verkehrswende konsequent und transparent fördern: - es werden weiterhin Verwaltungsvorlagen in die politische Beratung eingebracht, welche die Ziele des Radentscheides ignorieren - bisher existiert nur ein ca. 125 m langer Protected Bike Lane am Pontwall https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/von-der-zielmarke-noch-weitentfernt_aid-56098603

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
		Ludwigsallee: - Umbau noch nicht erfolgt, aktuelle Planungen nicht Radentscheid-konform (März 2021): https://aachen.adfc.de/artikel/stellungnahme-des-adfc-aachen-zum-umbau-der-ludwigsallee-1 + https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/baustelle-an-der-bastei-wohl-spaeter-fertig_Aid-62346019 Ordnungswidrigkeiten KFZ: - keine ausreichende Kontrolle von Geh- und Radwegen gegenüber Falschparkern (September 2020): https://aachen.adfc.de/pressemitteilung/auswertung-der-ordnungswidrigkeiten-in-aachen-2020 https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/adfc-kritisiert-brenzlige-verstoessewerden-zu-selten-geahndet_aid-53135441 Lütticher Straße (November 2020): - nicht Radentscheid konforme Planung beschlossen, wegen Anwohnerprotesten https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/luetticher-strasse-in-aachen-neuevariante-fuer-dritte-baumreihe_aid-57526701 https://aachen.adfc.de/artikel/geplanter-umbau-der-luetticher-strasse-in-aachen Vaalser Straße - Umbau im Rahmen einer Fahrbahnsanierung - nur ein Drittel der Strecke entspricht Radentscheid-Standard - der Rest unsichere Schutzstreifen zum Schutz vom Fahrbahnrandparken, obwohl im Umkreis ausreichend Plätze auf einem öffentlichen Parkplatz vorhanden sind https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/alles-wieder-zurueck-auf-anfang-auf-der-vaalser-strasse_aid-63389057
Aufstockung der Finanzressourcen und Personalkapazitäten	umgesetzt Personal: 2020 wurden im Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, Abteilung „Verkehrsplanung und Mobilität“ 13 neue Stellen eingerichtet und 13 besetzt. (Hinweis: im Vergleichstext wurde leider aufgrund eines kommunikativen Missverständnisses ein falsche Angabe von 14 Stellen gemacht; es waren immer nur die oben benannten 13 Stellen im Gespräch!) Finanzen/Sachmittel: In der Haushaltsund Finanzplanung 2021 bis 2024 gemäß Haushaltsplan 2021 sind insgesamt rund 16 Mio. Euro vorgesehen: ☐ Ausbau Radund Fußwegenetz (3,6 Mio.), ☐ Baumaßnahmen Radwege/Fahrradstraßen (3 Mio.), ☐ Radparkhaus/-leihsystem/-abstellanlagen (2,1 Mio.), ☐ Sofortprogramm Radverkehrsmaßnahmen (3,7 Mio.), ☐ Sonstige Radverkehrsmaßnahmen (0,5 Mio.), ☐ Radvorrangrouten (3,2 Mio.). Zudem können durch vorauss. Mittelübertragungen aus dem Vorjahr weitere rund 8 Mio. Euro bereitgestellt werden. In der Summe steht damit für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren ein Gesamtbetrag von über 24 Mio. € zur Verfügung!	finanzieller Rahmen für Radverkehrsförderung: Die Summe von 24 Mio. Euro für 4 Jahre bedeutet, dass pro Jahr 6 Mio. Euro für den Radverkehr ausgegeben werden. Dies entspricht einer Investitionssumme von 24 Euro pro Einwohner und Jahr und unterschreitet somit die im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (2021) formulierten Ziele von 30 Euro pro Jahr bzw. der Summen bei fortschrittlichen Kommunen mit ambitionierter Radverkehrsförderung deutlich. Aufstockung Personalkapazitäten: - zusätzliche Stellen sind geschaffen worden, aber die Planung und Umsetzung von baulichen Maßnahmen beschleunigt sich noch nicht

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
Ausbau Elektro-Mobilität		
Über das Förderprojekt ALigN zum Ausbau von Ladeinfrastruktur (LIS) durch gezielte Netzunterstützung (Projektlaufzeit 2018 bis 2022) erfolgt: ► Aufbau von rund 475 neuen Ladesäulen in Aachen (öff. + privater Raum) bis Herbst 2022 ► Optimierung der Belastung der Verteilnetze durch Batteriespeicher und Solid State Transformatoren Zentrale E-Mobilitäts-Projekte im Fördervorhaben #AachenMoove! (Projektlaufzeit 2019 bis 2022) sind: ► Einrichtung einer Koordinationsstelle Elektromobilität ► Emissionsfreie urbane City-Logistik: städt. Koordinationsstelle, Runder Tisch (emissionsfreie) City-Logistik, Elektro-Fahrzeuge bei Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (sog. KEP-Dienste), Pilotbetrieb Mikro-Depots in der Innenstadt ► Neuanschaffung: 1 elektr. betriebene Kehrmaschine und 2 wasserstoffbetriebene Abfallsammelfahrzeuge (in 2020)	in Umsetzung Förderprojekt ALigN Ladeinfrastruktur soll nicht nur im öffentlichen Raum installiert werden, sondern auch in halböffentlichen und privaten Bereichen. Angestrebt ist jedoch an jedem Standort eine zumindest teilweise öffentliche Nutzung - Ladeinfrastruktur: In 2020 wurden insgesamt 54 neue Ladesäulen / 108 Ladepunkte im Rahmen des Projektes ALigN hinzu gebaut. - Bis zum Ende der Projektlaufzeit September 2022 werden bis zu 600 Ladepunkte errichtet werden können. Mit einer in Aussicht gestellten Verlängerung bis Ende 2023 würden bis zu 800 Ladepunkte errichtet werden können. - Optimierung Verteilnetz / Speicherung: die diversen Projekte zum Lastmanagement (Optimierung der Belastung der Verteilnetze) und zu Speichern sind wie geplant in 2021 umgesetzt worden. - In weitere Maßnahmen zum Flottenmanagement/Mobilitätsmanagement wird u.a. die Implementierung von „Mobilitätsbudgets“ in der Buchungsplattform Mobility Broker/movA softwareseitig bis Mitte 2022 umgesetzt. Förderprojekt #AachenMoove - Die Koordinationsstelle wurde im Juli 2020 besetzt. - City Logistik: Die Wechselbrücke von UPS wurde installiert und ist seit Mai 2021 in Betrieb. Zur Zeit wird am Parkhaus Adalbertstraße eine permanente Umschlagfläche für die Paketzustellung geschaffen. Weitere Standorte für ein Multi-User Mikrodepot werden gesucht. Ein Runder Tisch zur City Logistik hat im August 21 stattgefunden und wird im Frühjahr 2022 erneut stattfinden. Darüber hinaus finden regelmäßig Dialogforen zur City Logistik mit den KEPs statt, es werden 5 Liefer- & Ladezonen ausschließlich für den Lieferverkehr eingerichtet. Außerdem werden KEPs und lokale Logistikunternehmen bei der Elektrifizierung der Flotte (unter Nutzung der Förderungen im Projekt ALigN) unterstützt. - Praxistest emissionsarme Fahrzeuge beim Aachener Stadtbetrieb: Zwei Wasserstoff-Abfallsammelfahrzeuge und eine elektrische Kehrmaschine	KFZ-Zulassungszahlen: - die KFZ-Zulassungszahlen von Verbrennern und E-Autos steigen in Aachen weiterhin an und der KFZ-Gesamtbestand wächst E-Leih-Scooter: - E-Leih-Scooter: stehen im Stadtgebiet rum und blockieren Geh- und Radwege Emissionsfreie urbane City-Logistik: - Emissionsfreie urbane City-Logistik: wird von der Verwaltung behindert anstatt gefördert: https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/sauberer-lieferdienst-fuer-innenstadt-wird-ausgebremst_aid-54609299 - erst seit März 2021 ein Anbieter in der Stadt unterwegs, https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/paketdienste-wollen-den-stadtverkehr-entlasten_aid-56699583

Maßnahmen Kurzbeschreibung	Aktueller Stand	Anmerkungen ADFC Aachen, Dezember 2021
Kommunaler Fuhrpark (ohne Feuerwehr)		
Stand 01.05.2020: □ ca. 470 Fahrzeuge incl. Spezialfzg., wie Müllfzg., Bagger, Radlader, Anhänger, (selbstfahrende) Arbeitsmaschinen u.ä. □ kontinuierliche Weiterentwicklung Richtung Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Unterstützung emissionsfreier Technologien □ alle ab 2014 neubeschafften Fzg. entsprechen Abgasnorm Euro VI □ Austausch der vor 2014 beschafften Fahrzeuge gegen Neufahrzeuge bis spätestens 2023 □ #AachenMooVe5: - o 1 elektr. Kehrmaschine - o 2 wasserstoffbetriebene Abfallsammelfahrzeuge - o Test im Realbetrieb Die Stadt Aachen wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Erwägungen regelmäßig im Innenstadtbereich eingesetzte, kommunale Fahrzeuge unverzüglich nachrüsten, soweit für diese eine Förderung in Höhe von mindestens 80 % bestandskräftig bewilligt wird.	in Umsetzung, fortlaufend Stand 16.11.2021 □ 474 Fahrzeuge incl. Spezialfzg. ohne Anhänger (65 Stück) □ über 32 % (153 Fzg.) auf Euro VI-Standard □ über 15 % (65 Fzg.) mit Elektro-Antrieb + 4 Hybrid-Fzg. + 2 Fzg. mit Wasserstoff-Antrieb □ insgesamt fast 50 % des Fuhrparks rangiert damit im sehr guten Bereich der Abgasnormen □ 71 Neubeschaffungen in 2021, davon 12 ElektroFzg. (~17 % der Neu-Fzg.); □ kontinuierliche Weiterentwicklung des Fuhrparks Richtung Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Nutzung emissionsfreier/-armer Technologien (Elektro, Wasserstoff etc.) sowie beständiger Austausch älterer Fahrzeuge bleibt Maßgabe; □ #AachenMooVe5: s. auch oben (Elektromobilität); Fahrzeuge sind im Juni 2021 geliefert worden; □ Der Aachener Stadtbetrieb hat in 2021 zwei weitere Wasserstoff-Abfallsammelfahrzeuge bestellt, welche in 2022 geliefert werden; □ Nachrüstung schwere Kommunalfahrzeuge: Unabhängig von den Förderquoten ist der Markt der Nachrüstsyste me für schwere Nutzfahrzeuge (außer Bussen) sehr begrenzt. Für die bei der Stadt in Betrieb stehenden schweren Nutzfahrzeuge sind derzeit keine technisch geeigneten Nachrüstsyste me verfügbar; □ Optimierung der Ladesäulen-Situation ALigN Projekt: 10x 11 kW und 1x 50 kW Ladesäulen am Madrider Ring	

Rad-Vorrang-Route Eilendorf – Stand der Umsetzung 12/2021**(Förderzeitraum 2017 bis 2019)**

Länge in Metern	Straße	Straßenabschnitt von / bis	RVR realisiert	RVR im Bau bzw. in Umsetzung	RVR Beschlüsse	RVR Planung *
<i>Start Eisenbrunnen in der Innenstadt am Grabenring</i>			<i>Link zu Beschlüssen im Mobilitätsausschuss (MoA)</i>			
135	Wirichsbongardstraße	Friedrich-Wilhelm-Platz bis Reihstraße				nein
100	Wirichsbongardstraße	Reihstraße bis Borngasse				nein
25	Borngasse	Wirichsbongard- bis Schildstraße				nein
150	Schildstraße	Borngasse bis Harscampstraße			PLB: MoA 05/2020	
65	Harscampstraße	Schild- bis Lothringerstraße			PLB: MoA 05/2020	
200	Lothringerstraße	Harscamp- bis Wilhelmstraße	ja			
440	Lothringerstraße	Wilhelmstraße bis Oppenhoffallee			PLB: MoA 01/2021	
130	Schlossstraße	Oppenhoffallee bis Bismarckstraße		Rotmarkierung fehlt komplett		
625	Bismarckstraße	Schloss- bis Drimbornstraße			PLB: MoA 02/2021	
430	Beverstraße	Drimborn- bis Adalbertsteinweg		Rotmarkierung fehlt komplett		
115	Adalbertsteinweg und Trierer Straße	Beverstraße bis Vennbahnweg				nein
320	Vennbahnweg	Trierer Straße bis Kreisverkehr Eisenbahnweg				nein
585	Vennbahnweg	Kreisv. Eisenbahnweg bis Philipsstraße	ja			
1525	Vennbahnweg	Philips- bis Feldweg zur Kleebackstraße			Ausf: MoA 09/2021	
335	Feldweg	Vennbahn bis Krebsstraße				nein
390	Kleebackstraße	Krebs- bis Von-Coels-Straße		Rotmarkierung fehlt komplett		
25	Querung Von-Coels-Straße	Kleeback- bis Grubenstraße			PLB: MoA 06/2020	
515	Marien- und Moritz-Braun-Straße	Von-Coels- bis Severinstraße		Rotmarkierung fehlt komplett		
305	Severinstraße	Moritz-Braun- bis Hansmannstraße				nein
305	Hansmannstraße	Severin- bis Josefstraße		Rotmarkierung fehlt komplett		

Ziel Eilendorf

6.720	Länge der RVR Eilendorf in m	Länge in Metern	785	1.770	2.830	1.335
--------------	-------------------------------------	-----------------	------------	--------------	--------------	--------------

* = für diese Abschnitte liegt noch keine Planung vor!

PLB: = Planungsbeschluss

Ausf: = Planungs- und Ausführungsbeschluss

prozentuale Anteile:	12 %	26 %	42 %	20 %
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

realisierbar bis Ende 2. Quartal 2022: **38 %**RVR Eilendorf nicht fertig: **62 %**

Rad-Vorrang-Route Campus Melaten – Stand der Umsetzung 12/2021 (Förderzeitraum 2017 bis 2019)

Länge in Metern	Straße	Straßenabschnitt von / bis	RVR realisiert	RVR im Bau bzw. in Umsetzung	RVR Beschlüsse	RVR Planung *
<i>Start Templergraben in der Innenstadt am Grabenring</i>						
215	Schinkelstraße	Templergraben bis Abzweig Schinkelstraße				nein
345	Geschwister-Scholl-Straße	Abzweig Schinkelstraße bis Seffenter Weg		Rotmarkierung fehlt komplett		
340	Seffenter Weg	Geschwister-Scholl- bis Mies-van-der-Rohe				nein
400	Mies-van-der-Rohe-Straße	Seffenter Weg bis Ahornstraße				nein
330	Ahornstraße	Mies-van-der-Rohe- bis Ahornstraße		Rotmarkierung fehlt komplett		
130	Ahornstraße	bis Halifaxstraße				nein
25	Querung Halifaxstraße					nein
195	Ahornstraße	Halifax- bis Melatener Straße		Rotmarkierung fehlt komplett		
275	Siemensstraße	Ahorn- bis Melatener Straße		Rotmarkierung fehlt komplett		
65	Melatener Straße	Siemens- bis Brücke über Pariser Ring				nein

Ziel Campus Melaten

2.320	Länge der RVR Campus in m	Länge in Metern	0	1.145	0	1.175
--------------	----------------------------------	-----------------	----------	--------------	----------	--------------

* = für diese Abschnitte liegt noch keine Planung vor!

prozentuale Anteile:	0 %	49 %	0 %	51 %
----------------------	------------	-------------	------------	-------------

realisierbar bis Ende 2. Quartal 2022: **49 %** RVR Campus nicht fertig: **51 %**

Rad-Vorrang-Route Brand – Stand der Umsetzung 12/2021**(Förderzeitraum 07/2019 bis 07/2022)**

Länge in Metern	Straße	Straßenabschnitt von / bis	RVR realisiert	RVR im Bau bzw. in Umsetzung	RVR Beschlüsse	RVR Planung *
<i>Start Elisenbrunnen in der Innenstadt am Grabenring</i>			<i>Link zu Beschlüssen im Mobilitätsausschuss (MoA)</i>			
135	Wirichsbongardstraße	Friedrich-Wilhelm-Platz bis Reihstraße				nein
100	Wirichsbongardstraße	Reihstraße bis Borngasse				nein
25	Borngasse	Wirichsbongard- bis Schildstraße				nein
150	Schildstraße	Borngasse bis Harscampstraße			PLB: MoA 05/2020	
65	Harscampstraße	Schild- bis Lothringerstraße			PLB: MoA 05/2020	
200	Lothringerstraße	Harscamp- bis Wilhelmstraße	ja			
440	Lothringerstraße	Wilhelmstraße bis Oppenhoffallee			PLB: MoA 01/2021	
130	Schlossstraße	Oppenhoffallee bis Bismarckstraße		Rotmarkierung fehlt komplett		
625	Bismarckstraße	Schloss- bis Drimbornstraße			PLB: MoA 02/2021	
340	Drimborn- und Obere Drimbornstraße	Bismarckstraße bis Krautmühlenweg		Rotmarkierung fehlt komplett		
190	Krautmühlenweg	Obere Drimborn- bis Robert-Koch-Straße		im Bau seit 11/2021		
940	Clermont- und Altstraße	Robert-Koch-Straße bis Adenauer Allee		Rotmarkierung fehlt auf 180 m		
95	Adenauer Allee	Alt- bis Lintertstraße				nein
680	Lintertstraße	Adenauer Allee bis Sittarder Straße			PLB: MoA 09/2021	
200	Sittarder Straße	Lintert- bis Schopenhauerstraße				nein
815	Sittarder Straße	Schopenhauer- bis Königsberger Straße	ja			
50	Königsberger Straße	Sittarder bis Danziger Straße				nein
80	Danziger Straße	Königsberger Straße bis Kurve bei Nr. 6	ja			
260	Danziger Straße bis Herder Straße	Danziger- Nr. 6 bis Herder Straße				nein
150	Herderstraße	Stettiner Straße bis Brander Wall	ja			
505	Brander Wall	Herder- bis Rombachstraße		im Bau seit 12/2021		
625	Rombachstraße	Brander Wall bis Wolferskaul			Vor: MoA 09/2021	
430	Wolferskaul bis Marktstraße	Rombachstraße bis Marktplatz	ja			
110	Marktplatz Brand	Marktplatz bis Trierer Straße				nein

Ziel Brand

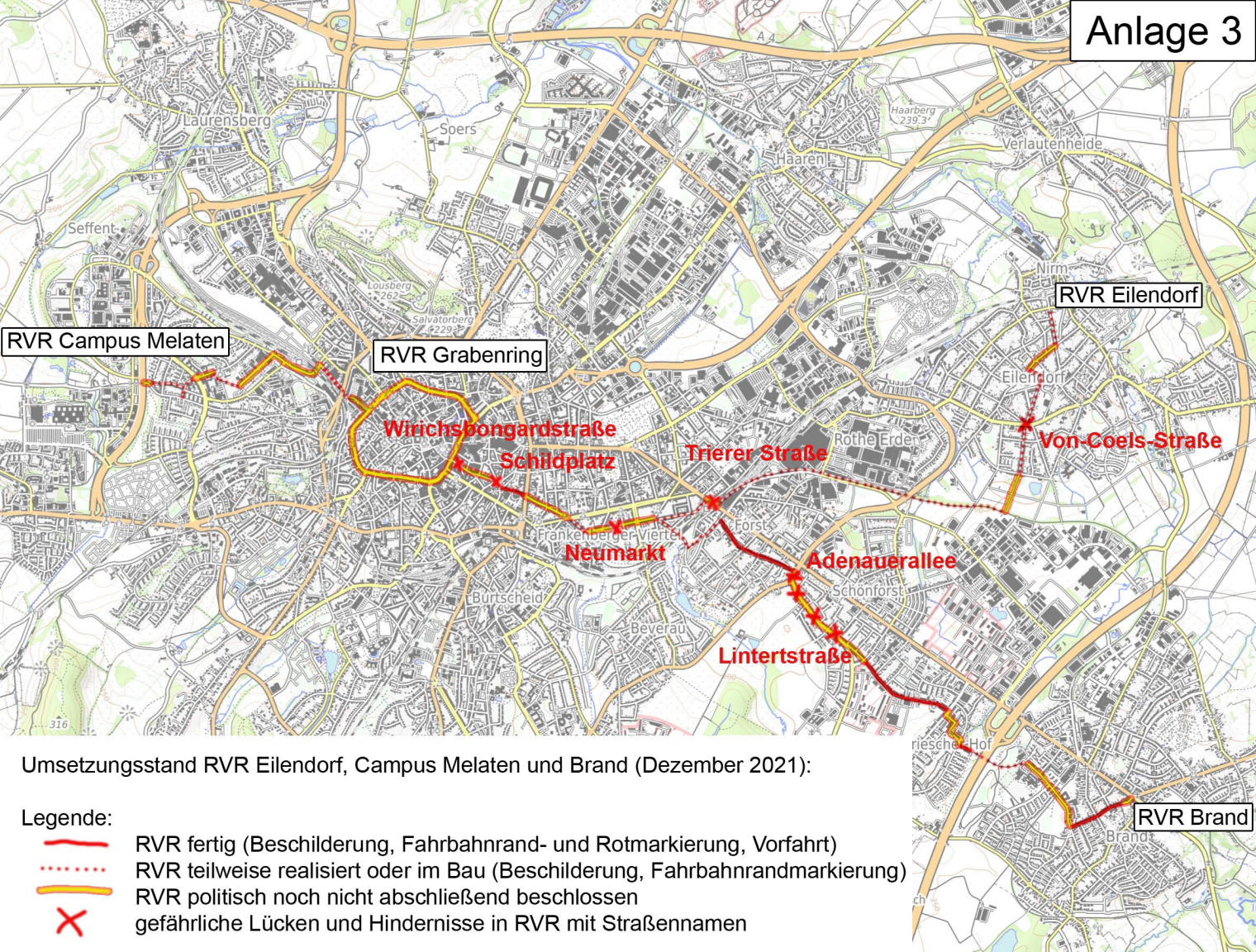
7.340	Länge der RVR Brand in m	Länge in Metern	1.675	2.105	2.585	975
* = für diese Abschnitte liegt noch keine Planung vor!		prozentuale Anteile:	23 %	29 %	35 %	13 %

* = für diese Abschnitte liegt noch keine Planung vor!

PLB: = Planungsbeschluss

Vor: = Vorplanung

realisierbar bis Ende 2. Quartal 2022: **51 %**RVR Brand nicht fertig: **49 %**



Umsetzungsstand RVR Eilendorf, Campus Melaten und Brand (Dezember 2021):

Legende:



- RVR fertig (Beschilderung, Fahrbahnrand- und Rotmarkierung, Vorfahrt)
- RVR teilweise realisiert oder im Bau (Beschilderung, Fahrbahnrandmarkierung)
- RVR politisch noch nicht abschließend beschlossen
- gefährliche Lücken und Hindernisse in RVR mit Straßennamen