

**Endbericht****Fußverkehrs-Checks NRW 2022****Stadt Aachen**

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Impressum

Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Geschäftsstelle

Glockengasse 37-39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle

Koordinierungsstelle Rheinland:

Katja Naefe

Telefon:022120808-731

E-Mail: katja.naefe@vrs.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr
Nordrhein-Westfalen.

Auftragnehmer

Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Nils Becker, M. Sc.

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Menschen zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Sofern dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

	Abbildungsverzeichnis	8
	Tabellenverzeichnis	9
	Abkürzungsverzeichnis	10
1	Einleitung	11
2	Analyse	14
3	Handlungsfelder	18
3.1	Barrierefreiheit (A)	18
3.1.1	Querverkehr	19
	Barrierefreie Querungen in Aachen	20
	Handlungsempfehlungen	21
	LSA Heinrichsallee	21
	Junker-/Lochnerstraße und Lochnerstraße/Karlsgraben	22
	Jakobstraße/Judengasse	22
	Johanniter-/Paulusstraße	23
	Sigmundstraße und Aretzstraße	24
3.1.2	Längsverkehr	25
	Gehwege und -breiten in Aachen	27
	Querneigungen und Absenkungen	29
	Handlungsempfehlung	29
	Johanniterstraße	29
3.1.3	Oberflächenbeschaffenheit	31
	Oberflächenbeschaffenheit in Aachen	31
	Rehmplatz	32
3.1.4	Bushaltestellen	33
	Barrierefreie Bushaltestellen in Aachen	34
	Handlungsempfehlung	35
	Bushaltestelle Judengasse/Markt	35
3.2	Querungen (B)	36
3.2.1	Lichtsignalanlagen (LSA)	37
	Lichtsignalanlagen in Aachen	39
	Handlungsempfehlung	40

	Blücherplatz	40
3.2.2	Querungshilfen	42
	Querungshilfen in Aachen	42
	Handlungsempfehlung	43
	Bushaltestelle Vaalser Straße	43
	Löhergraben (Höhe Guaitastraße)	44
3.2.3	Vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“)	45
	Handlungsempfehlung	47
	Annuntiatenbach	47
3.2.4	Gehwegüberfahrten	47
	Gehwegüberfahrten in Aachen	48
	Klappergasse	48
	Rudolf-/Sigmundstraße	50
3.3	Verkehrssicherheit (C)	50
	Nutzungskonflikte in Aachen	51
	Handlungsempfehlung	51
	Jülicher Straße/Blücherplatz	51
	Rehmplatz	53
	Lindenplatz	54
	Gartenstraße/Westpark	54
3.4	Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (D)	55
	Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung in Aachen	55
	Handlungsempfehlung	56
	Lindenplatz / Rehmplatz / Platz an der Dr.-Vitus-Metz-Straße	56
3.4.1	Angebote zur aktiven Nutzung des öffentlichen Raums	56
	Angebote zur aktiven Nutzung des öffentlichen Raums in Aachen	57
	Handlungsempfehlung	57
	Lindenplatz	57
3.4.2	Sitzelemente	57
	Sitzelemente in Aachen	58
	Handlungsempfehlung	59
	Schanz	59
3.4.3	Spielelemente	60
	Spielelemente in Aachen	61

	Handlungsempfehlung	61
	Aachen West und Ost	61
4	Verstetigung	63
	4.1 Umsetzungshorizont	63
	4.2 Fördermöglichkeiten	66
	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld	66
	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	66
	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus	66
	4.3 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	67
	4.4 Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – Unterstützung für Kommunen	68
	4.4.1 Mitgliedschaft der Stadt Aachen im ZNM NRW	69
5	Fazit	70
6	Dokumentation	72
	6.1 Protokoll Auftakt-Workshop	72
	Begrüßung	72
	Vortrag	73
	Präsentation und Diskussion der Routenverläufe der Begehungen	75
	Route West	75
	Route Ost	77
	Verabschiedung	79
	6.2 Protokoll 1. Begehung	81
	Begrüßung	81
	Station 1: Eingang Westpark, Lochnerstraße	82
	Station 2: Unterführung Lochnerstraße	83
	Station 3: Knoten Mauerstraße	84
	Station 4: Karlsgraben	85
	Station 5: Lindenplatz	86
	Station 6: Annuntiatenbach / Judengasse	86
	Station 7: Haltestelle Judengasse / Markt	88

Station 8: Löhergraben / Dr.-Vitus-Metz-Straße	89
Station 9: Schanz	90
Verabschiedung & Ausblick	91
6.3 Protokoll 2. Begehung	92
Begrüßung	92
Station 1: Synagogenplatz	93
Promenadenstraße zwischen Station 1 und 2	93
Station 2: Heinrichsallee	94
Station 3: Rehmplatz	95
Kreuzung Rudolfstraße / Rehmplatz	96
Sigmundstraße zwischen Station 3 und 4:	97
Station 4: Sigmundstraße	97
Blücherplatz zwischen Station 4 und 5	98
Station 5: Blücherplatz	98
Station 6: Kreuzung Jülicher Straße / Blücherplatz	99
Jülicher Straße zwischen Station 6 und 7	100
Station 7: Monheimsallee	100
Verabschiedung & Ausblick	101
6.4 Ergebnispräsentation	103
Begrüßung durch Frau Burgdorff (Stadtbaurätin)	103
Begrüßung und Moderation durch Herr Dr. Frehn (Planersocietät)	103
Rückblick auf den Fußverkehrs-Check durch Herrn Overs (Zukunftsnetz Mobilität NRW)	103
Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen durch Herr Dr. Frehn (Planersocietät)	104
Rückfragen und Diskussion	104
Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität	104
Querungen und Verkehrssicherheit	104
Ausblick über das weitere Vorgehen (Planersocietät, ZNM NRW, Stadt Aachen)	105
Verabschiedung	105

7	Quellenverzeichnis	106
8	Anlagen (auch als separates *.pdf)	107

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022.....	13
Abbildung 2: Fußläufige Erreichbarkeit Westpark Aachen	15
Abbildung 3: Fußläufige Erreichbarkeit Synagogenplatz Aachen.....	16
Abbildung 4: Beispiel fehlender differenzierter Bordhöhe (links) und Nullabsenkung mit Hochbord (rechts)	19
Abbildung 5: Querungshilfe ohne (Hein-Janssen-Straße, links) und mit barrierefreier Ausstattung (Rehmplatz, rechts) .	21
Abbildung 6: Fehlende barrierefreie Ausstattung an der Junker-/Lochnerstraße (links) und Jakobstraße/Judengasse (rechts).....	23
Abbildung 7: Scharfer Kurvenbereich Johanniter-/Paulusstraße (links) und Beispiel einer Anhebung durch Aufpflasterung eines Kreuzungsbereichs in Prinzregentenstraße, Berlin (rechts).....	24
Abbildung 9: Modellkasten Gehwegbreiten	26
Abbildung 10: Barrieren in der Gehgasse in der Rudolfstraße (links), Bendelstraße (rechts)	27
Abbildung 11: Nicht barrierefreie Baustelle an der Lochnerstraße.....	28
Abbildung 12: Querneigung und Gehwegabsenkung am Rehmplatz	29
Abbildung 13: Schmale Gehwege und Fahrbahnrandparken in der Johanniterstraße.....	30
Abbildung 14: Wassergebundene Wegedecke Rehmplatz, eingeschränkte Barrierefreiheit.....	32
Abbildung 15 Beispiel Gehwegplatten (links, Stadt Calw) und verfugtes Pflaster (rechts, Stadt Grömitz)	33
Abbildung 16: Bushaltestelle Judengasse/ Markt	35
Abbildung 17: Bedarfsgesteuerte LSA am Blücherplatz.....	39
Abbildung 18: Trampelpfad Blücherplatz	40
Abbildung 19: Blücherplatz: Wegebeziehung Ist-Zustand (links), Beispiel einer LSA (rechts).....	41
Abbildung 20: Bushaltestelle westliche Vaalser Straße (Bahnhof Schanz)	43
Abbildung 21: Querungsbedarf am Löhergraben zwischen Dr.-Vitus-Metz-Str./Guaitastr.....	45
Abbildung 22: Beispiele für vorgezogene Seitenräume durch Markierung (links), baulich (rechts)	46
Abbildung 23: Fehlendes Querungsangebot Annuntiatenbach/Judengasse.....	47
Abbildung 24: Einmündungsbereich an der Klappergasse (links), Gehwegüberfahrt Lothringerstraße (rechts).....	49
Abbildung 25: Einmündungsbereich an der Rudolfstraße	50
Abbildung 26: Lichtsignalanlage Jülicher Straße/Blücherplatz.....	52
Abbildung 27: Offene Gestaltung des Rehmplatz, Zugang für Radverkehr auf südlicher Seite (links), VZ 239 „Sonderweg Fußverkehr“ (rechts).....	53
Abbildung 28: Nutzungskonflikte am Eingang des Westparks (Lochnerstraße).....	54
Abbildung 29: Mangelnde Aufenthaltsqualität an der Dr.-Vitus-Metz-Straße (links) und attraktive Platzgestaltung am Rehmplatz (rechts).....	55
Abbildung 30: Beispiele einer Mehrgenerationen-Bank (links) und eines Anlehnelementes im öffentlichen Raum (rechts)	58
Abbildung 31: Kleinstspielgerät und barrierefreies Spielgerät in Dortmund	60
Abbildung 32: Beispiele für Spielgelegenheiten entlang von Spielrouten, Sigmaringen.....	62
Abbildung 33: Fußverkehrsförderung	70
Abbildung 33: Begrüßung durch Frau Burgdorff zum Auftaktworkshop des Fußverkehrs-Check Aachen	73
Abbildung 34: Impulsvortrag zum Fußverkehr innerhalb des Auftaktworkshops	74
Abbildung 35: Diskussion und Ergebnis „Route West“.....	76
Abbildung 36: Diskussion und Ergebnis „Route Ost“	77
Abbildung 37 Vorstellung der Stellwanddiskussionen im Plenum	79
Abbildung 39: Route West durch Aachen.....	82
Abbildung 40: Unterführung an der Lochnerstraße	84
Abbildung 41: Der WDR begleitet die Runde	88
Abbildung 42: An der Schanz.....	90
Abbildung 43: Route Ost durch Aachen	92
Abbildung 44: Eingeschränkte Gehwegbreiten Promenadenstraße.....	94
Abbildung 45: Herr Becker erläutert einen barrierefreie Ampeltaster an der Heinrichsallee.....	95
Abbildung 46: Mangelnde barrierefreie Wegeführung an der Sigmundstraße.....	98
Abbildung 47: Mangelnde barrierefreie Wegeführung an der Sigmundstraße.....	100

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen.....	65
--	----

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
DIN	Deutsches Institut für Normung
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen e.V.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen
VM BW	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Einleitung

Gehen ist die ursprünglichste und meistgenutzte Art der Fortbewegung, da jede Strecke mindestens mit einem Fußweg beginnt und endet. Das Gehen ist kostengünstig, flexibel nutzbar und sozialverträglich, zudem trägt das zu Fuß Gehen zu einer umweltfreundlichen Bilanz sowie zur Förderung der Gesundheit des Menschen bei. Neben dem Wegezweck sind die Aufenthaltsqualität und sichere Fortbewegung von großer Bedeutung für den Fußverkehr. Eine fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen, Plätzen und Gehwegverbindungen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in Städten und Gemeinden zu erhöhen.

In der Koalitionsvereinbarung von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde 2022 erstmals festgehalten, den Fußverkehr systematisch mit Hilfe der Fußverkehrs-Checks zu fördern (vgl. CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, S. 38). Das stellt auf politischer Ebene den hohen Stellenwert des Fußverkehrs auf Bundesebene heraus, wurde dieser doch in den vergangenen Jahrzehnten in der Stadt- und Verkehrsplanung häufig vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ behandelt.

Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Nordrhein-Westfalen und das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kommunen bekräftigen, die Situation für alle Zielgruppen des Fußverkehrs zu verbessern. Es soll ein Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs ausgelöst werden und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Dabei sollen unterschiedlichste Belange, besonders auch im Sinne der Barrierefreiheit und Teilhabe im öffentlichen Raum, für alle Personengruppen berücksichtigt werden.

In 2022 fand der Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check bereits zum vierten Mal in NRW statt und stieß auf großes Interesse bei den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

2022 konnte sich die Stadt Aachen aus einem Kreis von 32 Bewerber*innen als eine von zwölf Kommunen durchsetzen. Mit dem Gewinn des Wettbewerbs konnte sich die Stadt

einen partizipativen Prozess sichern, der sich im Wesentlichen aus fünf Bausteinen zusammensetzt (vgl. Abbildung 1).

Im Austausch zwischen der Verwaltung der Stadt Aachen und dem betreuenden Planungsbüro Planersocietät wurden in einem ersten Gespräch bereits Schwerpunkte für die Begehungen gelegt. Basierend auf den geplanten Premiumfußwegen der Stadt wurde der Fokus auf je einen Bereich im Aachener Osten und Westen gelegt, und somit eine gute Grundlage geschaffen, dass Maßnahmen kurz- und mittelfristig umgesetzt werden können. Durch ein weites Spektrum an Zielgruppen und somit einer weitreichenden Abdeckung verschiedenster Belange, können die gewonnenen Erfahrungen auch zukünftig als Blaupause für weitere Teile der Stadt dienen.

Im Anschluss wurden vier Beteiligungsveranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie kommunalen und politischen Vertretungen durchgeführt.

- Bei dem öffentlichen Auftaktworkshop am 16. August 2022 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben; mit den Teilnehmenden wurden die Routenvorschläge für die Begehungen diskutiert.
- Anschließend fanden am 13. sowie am 20. September 2022 die zwei Begehungen in den jeweiligen Stadtteilen statt.
- Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in dem öffentlichen Abschlussworkshop am 18. Oktober 2022 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Aachen ist es, sichere und attraktive Fußwegeverbindungen in allen Stadtteilen und für alle Personengruppen zu schaffen. Neben einer komfortablen Wegeführung in der Altstadt über die Premiumfußwege sollten auch Lösungsansätze für Verbindungsachsen in die äußere Kernstadt mit unterschiedlichem Realisierungsaufwand gefunden werden. Die Fußverkehrs-Checks sind ein wirkungsvolles Instrument, um Politik, Verwaltung und die Öffentlichkeit für die Belange des Fußverkehrs als wichtige und gleichberechtigte Gruppe der am Verkehr Teilnehmenden zu sensibilisieren und Handlungsansätze für ihre Berücksichtigung zu erarbeiten. Die Belange des Fußverkehrs umfassen dabei die Bedürfnisse von Menschen mit und ohne Einschränkungen und Hilfsmittel sowie unabhängig von ihrem Alter gleichermaßen.

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022



Quelle: Planersocietät

2 Analyse

Die Stadt Aachen zählt rund 250.000 Einwohnende und liegt im Südwesten Nordrhein-Westfalens, direkt angrenzend an Belgien und die Niederlande. Die kreisfreie Stadt ist ein Oberzentrum und gehört dem Regierungsbezirk Köln an. Beim Fußverkehrs-Check standen die Innenstadt/Altstadt und allgemein der Bereich innerhalb des Alleen- bzw. Grabenrings im Fokus der Untersuchung. Die Altstadt ist ein Teilbereich des bevölkerungsreichsten Stadtbezirks Aachen-Mitte und zeichnet sich vor allem durch eine historisch gewachsene Struktur und hohe Nutzungsdichte aus.

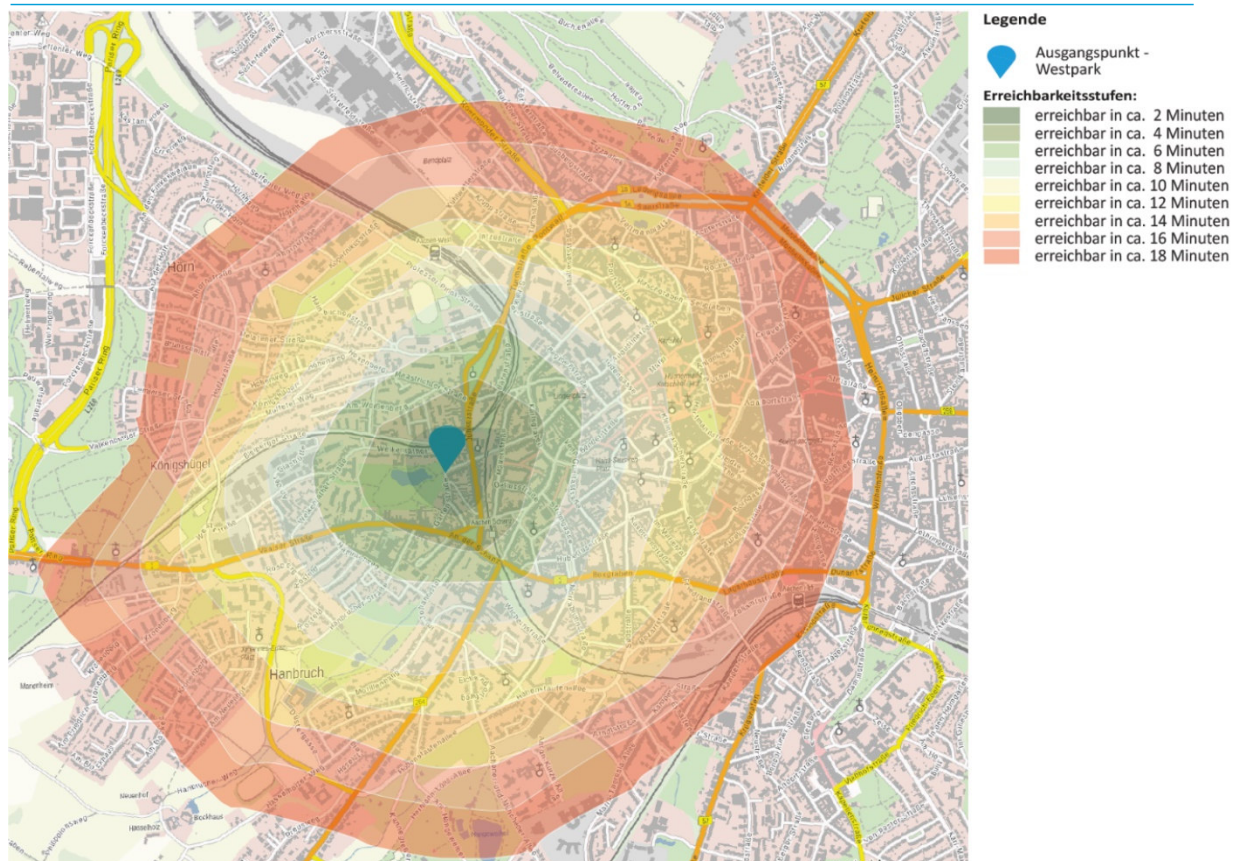
Im Zuge der Studie „Mobilität in Deutschland – MID 2017“ wurde der Modal Split von Aachen erhoben. In Aachen werden 30 % der Wege zu Fuß bewältigt, was im Vergleich zur deutschen Gesamtbewertung von 22 % überdurchschnittlich viel ist. Auch der Anteil an den zurückgelegten Personenkilometern ist in Aachen mit 4 % höher als in anderen Großstädten, wo er nur bei 3 % liegt. Die Aachener Bevölkerung bewertet die Verkehrssituation am Wohnort in Bezug auf den Fußverkehr überwiegend positiv. Mit einer Note von 1,9 (Bewertung nach Schulnoten) stellt die Verkehrssituation für zu Fuß Gehende die am besten bewertete Verkehrsart in Aachen dar. Dies ist im Vergleich mit dem Raumtyp „Stadtregion – Regiopole (Stadt außerhalb von Metropolregionen) und Großstadt“ durchschnittlich.

Im Fokus des Fußverkehrs-Checks standen Streckenabschnitte entlang der Premiumfußwege 2 (Zentrum - Wurmatal) und 8 (Zentrum - Westpark) der Stadt Aachen. Durch die unmittelbare Innenstadtlage bieten diese sehr gute Voraussetzungen, um Wege zu Fuß zurückzulegen. Beide Startpunkte der Begehungen stellen wichtige Anbindungen der umliegenden Wohnbebauung dar und verknüpfen wichtige Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie Dienstleistungen und Einzelhandelseinrichtungen. Die östliche Route 2 (vom Synagogenplatz Richtung Europaplatz) bindet v. a. auch Institutionen, wie Schulen, Kindergärten und die Aachener Musikschule, an die umliegenden Wohnbereiche und die Innenstadt an.

Die in Abbildung 2 dargestellten Isochronen stellen die fußläufige Erreichbarkeit ausgehend vom östlichen Eingang des Westparks dar. Von hier aus ist das Zentrum der Stadt innerhalb von 12 Gehminuten erreichbar. Dementsprechend ist eine große Vielfalt von Versorgungs-

und sonstigen Angeboten fußläufig zu erreichen. Die Erreichbarkeit zu Schnittstellen des ÖPNVs sind ebenfalls gegeben. So sind es zum Verknüpfungspunkt Aachen Schanz lediglich 6 Gehminuten und zum Verknüpfungspunkt Aachen West 10 Gehminuten Fußweg. An beide Punkte sind mehrere Bus- und Zuglinien angebunden. Der Hauptbahnhof ist innerhalb von 18 Minuten fußläufig erreichbar. Nördlich gelegen und innerhalb von 10 Minuten zu erreichen ist die RWTH Aachen. Der Westpark selbst ist eine der größten zentral gelegenen Grünflächen in Aachen und weist eine starke Frequentierung auf.

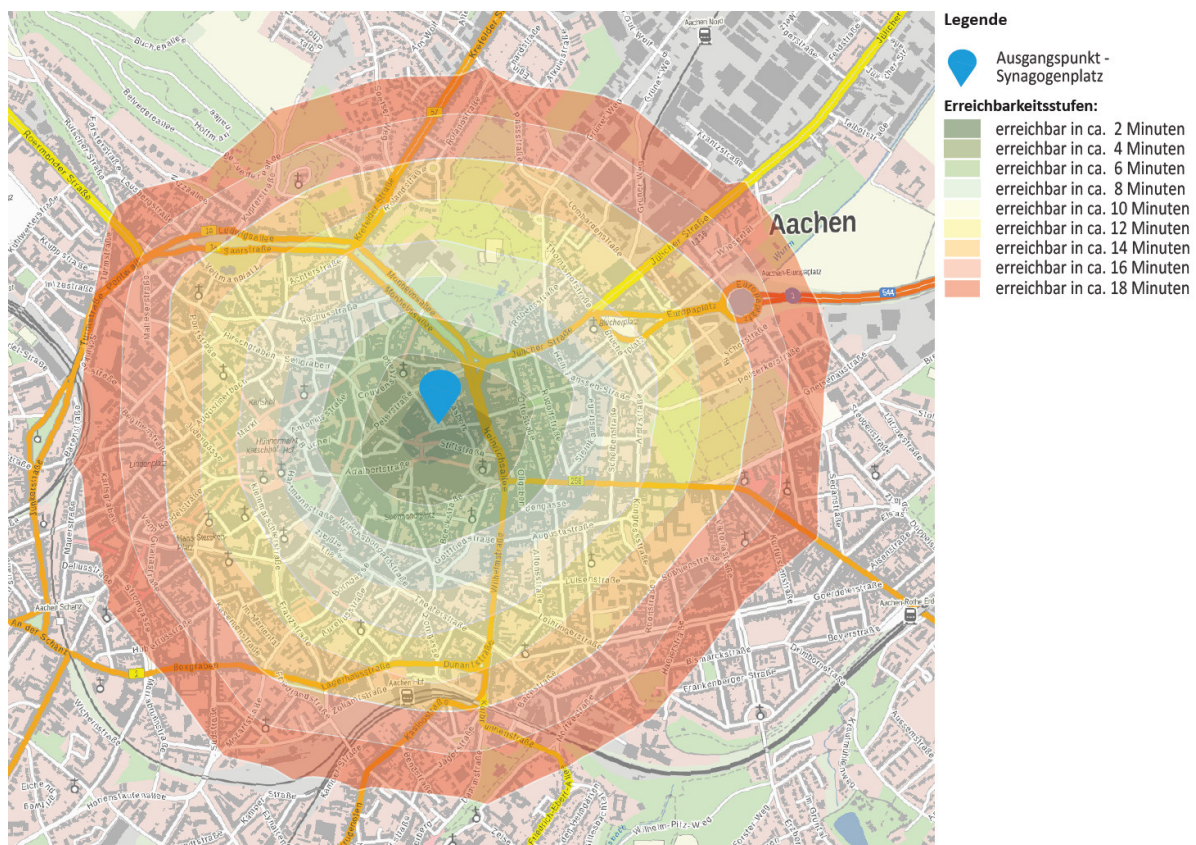
Abbildung 2: Fußläufige Erreichbarkeit Westpark Aachen



Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors

Die in Abbildung 3 dargestellten Isochronen stellen die fußläufige Erreichbarkeit ausgehend vom Synagogenplatz dar. Auch von hier ist das Zentrum der Stadt gut zu Fuß erreichbar. Die Musikschule Aachen und der Dom sind jeweils in nur 8 Gehminuten zu erreichen. Um den Synagogenplatz ist eine Vielzahl von Einzelhandel angesiedelt. Innerhalb von 4 Gehminuten kann der Bushof erreicht werden. Dieser stellt den wichtigsten Bus-Knotenpunkte in Aachen dar. Der Hauptbahnhof ist innerhalb von 14 Gehminuten zu Fuß erreichbar. Mit dem Kurgarten ist eine große Naherholungsfläche innerhalb von 6 Gehminuten zu erreichen.

Abbildung 3: Fußläufige Erreichbarkeit Synagogenplatz Aachen



Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors

Insgesamt wird ein dichtes Netz an Gehwegen und eigenständigen Fußwegen in Aachen angeboten. Die Flächen für den Fußverkehr im Bestand sind in den Straßenzügen außerhalb des Grabens überwiegend gut dimensioniert. Mit Nähe zum Zentrum der Altstadt nimmt diese jedoch ab, und die historische Bebauung lässt die Gehwege zum Teil sehr

schmal ausfallen. Hinzu kommen teilweise Flächen und Wege, die durch ihre Oberflächenstruktur die Barrierefreiheit einschränken. Insbesondere im Übergang zwischen den Gebieten außerhalb und innerhalb des Grabens sowie des Zentrums ist ein barrierefreier Zugang unerlässlich, um allen Anwohnenden die Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen.

Die Barrierefreiheit und Querungsangebote wurde an manchen Stellen als verbesserungsbedürftig bewertet, so z.B. fehlende taktile Leitelemente an der Hein-Janssen-Straße, mangelhaft ausgestattete Querungsanlagen an der Heinrichsallee oder gänzlich fehlende Querungsanlagen, wie in der Johanniterstraße/Paulusgasse. Dies erschwert besonders die Fortbewegung für ältere oder bewegungseingeschränkte Personen zu Fuß.

Die Konzentration auf erste kurzfristig umsetzbare Baumaßnahmen im Rahmen der Premiumfußwege sind ein Zeichen für die Zielsetzung, eine *Mobilität für alle* zu schaffen und auch Menschen mit einer Seh- oder Geheinschränkung die Teilhabe am Alltagsleben zu sichern. Der niveaugleiche Ausbau der Fahrbahn und der Gehwege ermöglichen einen barrierefreien Übergang an sämtlichen Stellen im Innenstadtbereich, der für sehingeschränkte Personen durch taktile Leitlinien getrennt wird. Die Erfahrungsberichte machen jedoch auch deutlich, dass es an neuralgischen Punkten zu Gefahrensituationen kommen kann, weil ein Nutzungskonflikt zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden entsteht, besonders dann, wenn Premiumfußwege und Radvorrangrouten aufeinandertreffen. Dort gilt es besondere Aufmerksamkeit zu schaffen und ggf. durch Anpassungen potenzielle Konfliktstellen zu entschärfen.

3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2022 in der Stadt Aachen. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken vor Ort wurden die folgenden Maßnahmvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt.

Im Wesentlichen konnten vier Handlungsfelder herausgearbeitet werden, die um weitere Maßnahmvorschläge ergänzt werden. Die Handlungsschwerpunkte sind

- Barrierefreiheit,
- Querungen,
- Verkehrssicherheit und
- Aufenthaltsqualität.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmvorschläge stellvertretend für das gesamte Stadtgebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Stadtbereichen übertragbar sind. Zudem überschneiden sich einige Maßnahmvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern und sind daher ganzheitlich zu betrachten. Eine barrierefreie Querungsanlage dient zum Beispiel auch der Verkehrssicherheit.

3.1 Barrierefreiheit (A)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung unter anderem zur physischen Umwelt. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert (siehe dazu auch § 8 (3) PBefG). Diese erleichtert es blinden und seheingeschränkten Personen, kognitiv und körperlich beeinträchtigten Personen ebenso wie Rollstuhl und Rollator nutzenden Menschen, mobil zu sein. Von Barrierefreiheit profitieren also alle Menschen.

Im Sinne der Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

3.1.1 Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen¹ für die Bedürfnisse von geheingeschränkten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen wie akustischen Signalgebern ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48 ff.).

Abbildung 4: Beispiel fehlender differenzierter Bordhöhe (links) und Nullabsenkung mit Hochbord (rechts)



Quelle: Stadt Aachen (links), Planersocietät (rechts)

Während für Personen, die in ihrer Bewegung eingeschränkt sind oder die mit Rollstuhl/Rollator/Kinderwagen unterwegs sind, ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für

¹ Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm realisiert werden.

sehbehinderte Menschen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen; mit taktilen Leitlinien in Form von Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abbildung 4) angesetzt werden.

An Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen ist aufgrund der Breite der Überwege ein solcher barrierefreier Ausbau in den meisten Fällen sehr gut umsetzbar.

Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48 ff.). Doppelquerungen an Querungsanlagen sollten so gestaltet sein, dass sie sich farblich kontrastreich von Gehweg und Fahrbahn abheben. Auch sollten Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen kontrastierend gestaltet werden, um die Erkennbarkeit zu erhöhen. An Lichtsignalanlagen ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden, bei dem mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden, um der Barrierefreiheit gerecht zu werden.

Barrierefreie Querungen in Aachen

In Aachen sind die älteren Querungsanlagen oftmals nicht nach den aktuellen technischen Standards ausgebaut. Häufig sind sie lediglich mit Nullabsenkungen ausgestattet. Fehlende oder kontrastarme taktile Bodenindikatoren sind ebenfalls an einigen Stellen zu finden, wo ein Queren notwendig ist.

Akustische Signalgeber sind bereits an einigen Stellen an Hauptverkehrsstraßen im Aachener Stadtgebiet zu finden, fehlen jedoch mancherorts.

Hier bedarf es eines barrierefreien Ausbaus der Querung. Besonders an dieser Querungsstelle kann ein barrierefreier Ampeltaster sehingeschränkten Personen helfen, den Straßenquerschnitt besser zu lesen und auf den Busverkehr hinweisen. Der Ausbau der Querungsstelle sollte nach aktuellem Stand der Technik erfolgen. Langfristig sollte über die Bevorrechtigung des querenden Fuß- und Radverkehrs nachgedacht werden, um Konflikte dieser Nutzungsgruppen mit dem Bus-Verkehr zu verringern sowie im Sinne der Barrierefreiheit durch das Entfernen der Umlaufsperre ein komfortables Queren,

insbesondere für Personen, die auf Rollen angewiesen sind, zu ermöglichen.

Diese Belange sind bei anstehenden baulichen Vorhaben ebenso zu berücksichtigen, wie bei Neuplanungen.

Ein Beispiel für eine vorbildliche barrierefreie Gestaltung einer Querungshilfe findet sich am Rehmplatz (vgl. Abbildung 5, rechts).

Abbildung 5: Querungshilfe ohne (Hein-Janssen-Straße, links) und mit barrierefreier Ausstattung (Rehmplatz, rechts)



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlungen

LSA Heinrichsallee

Die Lichtsignalanlage (LSA) auf der Heinrichsallee weist keine taktilen Elemente auf. So fehlt es an einer farblich, kontrastreich gestalteten Doppelquerung und der Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren, wie Auffindestreifen, einem Sperrfeld und Richtungsfeld sowie einem barrierefreien Ampeltaster. Hinzu kommt die Bevorrechtigung des Busverkehrs auf der mittleren Spur, die ohne Signalisierung ausgestattet ist. In der Begehung wurde angemerkt, dass die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr zusätzlich zu Konfliktsituationen beim Queren führt. Bei Lichtsignalanlagen ist darüber hinaus, neben

der taktilen Komponente, die Ausstattung mit einem akustischen Signalgeber gemäß „Zwei-Sinne-Prinzip“ (s.o.) weiterzuverfolgen.

Junker-/Lochnerstraße und Lochnerstraße/Karlsgraben

Ähnlicher Handlungsbedarf bei der Barrierefreiheit besteht auch an den signalisierten Knotenpunkten Junker-/Lochnerstraße (s. Abbildung 6, links) und Lochnerstraße/Karlsgraben. Neben einem barrierefreien Ausbau mit differenziertem Bord und Auffindestreifen, sollte hier der Ausbau nach dem Zwei-Sinne-Prinzip über einen akustischen Signalgeber erfolgen.

Jakobstraße/Judengasse

Auch an nicht signalisierten Kreuzungspunkten (z.B. Jakobstraße/Judengasse, s. Abbildung 6, rechts) bedarf es einer barrierefreien Ausgestaltung. Diese Knoten liegen zumeist im Nebenstraßennetz abseits der Hauptverkehrsstraßen und können somit bei guter Gestaltung auch eine Alternative zu Wegen entlang von Hauptverkehrsstraßen darstellen. Viele Querungsstellen in Aachen verfügen bereits über eine Nullabsenkung. Bei unzureichenden Platzverhältnissen, wie in historischen Städten wie Aachen, sollte diesem Belang jedoch mindestens mit einer Kompromisslösung (3 cm Bord) nachgekommen werden. Entlang der analysierten Routen existieren bereits einige Querungsangebote, jedoch fehlt es an einem hinreichend dichten Netz barrierefreier Querungsstellen.

Grundsätzlich erhöht jede Einmündung im Straßennetz die Nachfrage an einer sicheren Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Abbildung 6: Fehlende barrierefreie Ausstattung an der Junker-/Lochnerstraße (links) und Jakobstraße/Judengasse (rechts)



Quelle: Planersocietät

Johanniter-/Paulusstraße

Die Notwendigkeit zur Einrichtung eines weiteren solchen Angebots besteht beispielsweise am Kreuzungspunkt Johanniterstraße/Paulusstraße.

Der o. g. Querungsbedarf liegt in einem unübersichtlichen Kurvenbereich, daher bedarf es hier einer barrierefreien Ausstattung taktiler Leitelemente mit Richtungs- und Sperrfeld sowie eines Nullbords für ein barrierearmes/komfortables Querens. Um die Sicherheit im Kurvenbereich zu erhöhen, sollte eine Anhebung bzw. Anrampung erfolgen (s. Abbildung 7, rechts), die dazu beiträgt die Geschwindigkeit der Kfz zu reduzieren. Außerdem sollte der Querungsbedarf des Fußverkehrs kenntlich gemacht werden. Hierzu kann das Aufstellen

eines Hinweisschilds „Fußgänger“ (s. Kap. 3.2) dienlich sein, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen. Alternativ sollte mit Hilfe eines vorgezogenen Seitenraums, der ggf. auch kurzfristig durch Abmarkierung oder den Einsatz von Pollern umgesetzt werden kann, ein sicheres und attraktiveres Queren an dieser Stelle ermöglicht werden.

Die o.g. konkreten Stellen sind Beispiele für Straßenzüge, die aktuell keine barrierefreien Querungsstellen aufweisen.

Abbildung 7: Scharfer Kurvenbereich Johanniter-/Paulusstraße (links) und Beispiel einer Anhebung durch Aufpflasterung eines Kreuzungsbereichs in Prinzregentenstraße, Berlin (rechts)



Quelle: links: Stadt Aachen, rechts: Planersocietät

Sigmundstraße und Aretzstraße

Darüber hinaus sind z.B. Sigmundstraße und Aretzstraße zu nennen. Hier fehlen jeweils an den Einmündungen der Nebenstraßen eine barrierefreie Ausgestaltung der Kreuzungspunkte. Als Teil des Premiumfußweg 2 (Zentrum - Wurmatal) muss hier ein differenziertes Bord mit Tastkante und Nullabsenkung umgesetzt werden.

Da erst die barrierefreie Gestaltung die selbstbestimmte Mobilität und Teilhabe am sozialen Leben für einige Personengruppen ermöglicht, sollte dieser Aspekt bei allen Straßen in Aachen, aber v.a. auf den Premiumfußwegen, berücksichtigt werden. Als Querungshilfe in Wohnstraßen können v. a. Gehwegnasen mit barrierefreier Ausstattung als kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen realisiert werden (s. Kap.

3.2.3).

3.1.2 Längsverkehr

Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren **Gehwegbreiten**. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, beispielsweise Aufstellern, Verkehrsschildern, Straßenlaternen sowie Mülltonnen und zunehmend von Fahrrädern zusätzlich eingeengt. Zu Fuß Gehende sollten stets frei von infrastrukturellen Einschränkungen auch mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator mobil sein können. Dies gilt auch für den Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die vollständige Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite auf gesamter Länge sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen unterstützt werden. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

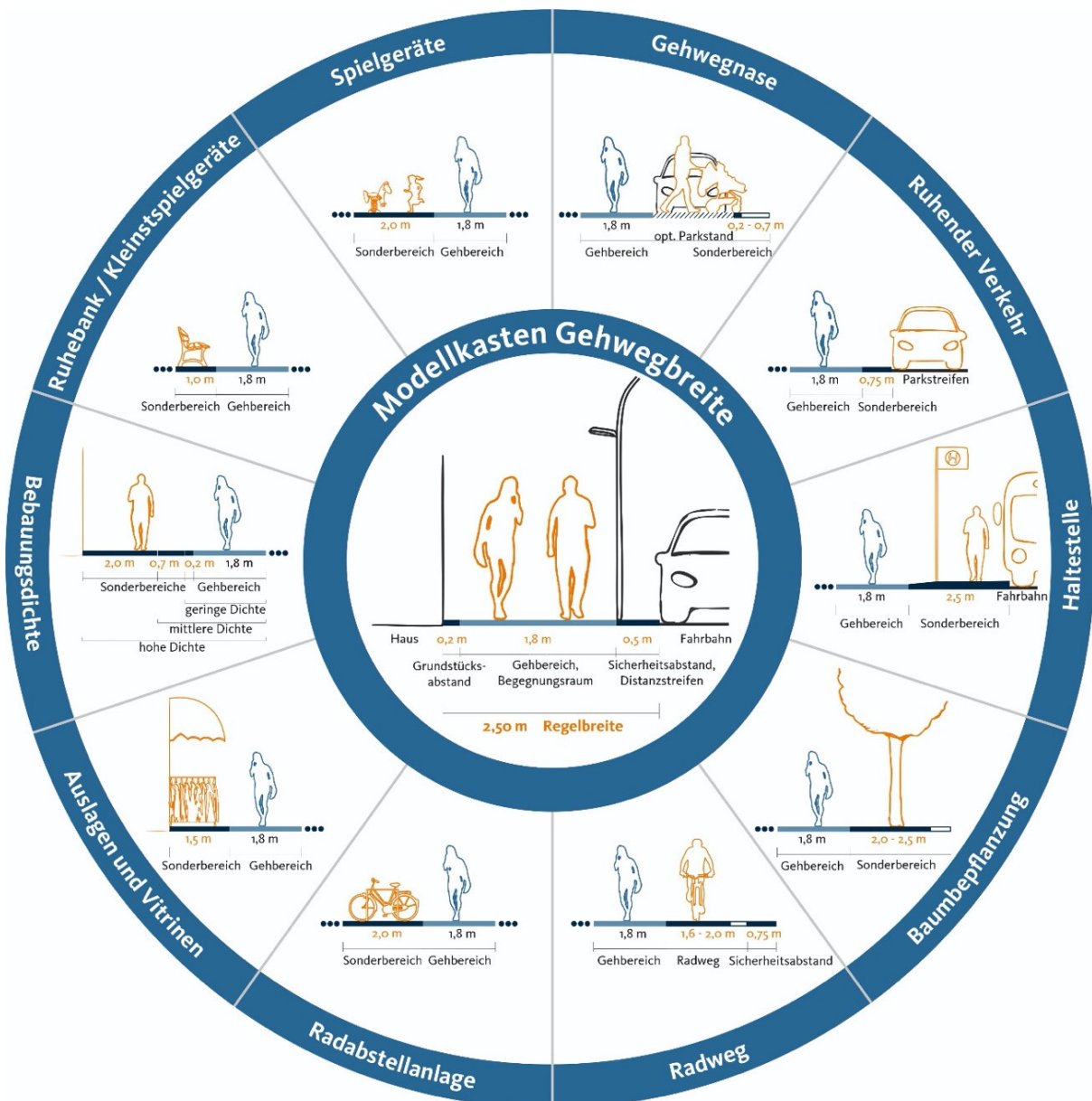
Abbildung 9 gibt einen Überblick über die Regelbreiten von Gehwegen nach unterschiedlichen Anforderungen. So sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender zu Fuß Gehender liegt demnach bei mindestens 1,80 m. Eine Mindestbreite insofern, da die verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr einen unterschiedlichen Raumbedarf haben. So benötigen Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollator mehr Platz, um sich begegnen zu können. Daraus resultiert eine Seitenraumbreite von 2,70 m unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit.

Für gemeinsam geführte Wege von Fuß- und Radverkehr wird hingegen eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m veranschlagt. Hinzu kommt ein Abstand von 0,2 m zur Hauswand; bei niedrigen Einfriedungen kann dieser in Ausnahmefällen entfallen. Zur Fahrbahnseite ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m sicher zu stellen, der bei geringem Schwerlastverkehrsaufkommen auch 0,3 m betragen kann. Bei einer hohen Fußverkehrsfrequenz, Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse von mindestens 2,50 m. Dieser Raum bezieht sich jedoch rein auf den fließenden

Fußverkehr. Für vertikale Elemente, wie Laternenmaste, Baumscheiben, Verkaufsauslagen oder Sitzgelegenheiten im Seitenraum, sind Zusatzbreiten zu veranschlagen, die auf die Regelbreite zu addieren sind (vgl. EFA 2002: S. 16).

Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf der Grundlage der Regelwerke EFA und RASt der FGSV auf. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche ohne Kanten und Aufbrüche sicherzustellen.

Abbildung 8: Modellkasten Gehwegbreiten



Gehwege und -breiten in Aachen

Die Gehwege im Aachener Stadtgebiet weisen vielerorts eine Breite von rd. 2,00 m auf, die einen guten Standard, jedoch nicht die erforderliche Regelbreiten erfüllen. Die unterdimensionierten Gehwegbreiten resultieren zumeist aus dem Leitbild der autozentrierten Stadt- und Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte. Hinzu kommt besonders im historischen Stadtkern, dass die Straßenquerschnitte (Fassade – Fassade) insgesamt gering dimensioniert sind.

Abbildung 9: Barrieren in der Gehgasse in der Rudolfstraße (links), Bendelstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Exemplarisch zeigt sich dies an der Promenadenstraße, der Sigmundstraße und der Bendelstraße. Es fällt auf, dass besonders die Straßenzüge östlich des Zentrums nicht über ausreichende Gehwegbreiten verfügen. Hier sollte der Straßenraum zugunsten der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) neu aufgeteilt werden. An Stellen, die keine Erweiterung zulassen, kann die Regelbreite lediglich als Orientierung dienen und sollte bestmöglich durch ordnungsrechtliche Maßnahmen freigehalten werden.

Der beengte Seitenraum hat ebenfalls zur Folge, dass der Fußverkehr und weitere

Nutzungen sich oftmals die (Rest-)Flächen teilen müssen und es zu Konflikten kommt. Das Beispiel der Bendelstraße zeigt, dass Poller, Mülltonnen und Fahrräder den Gehweg noch weiter verengen und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte ein Hindernis sowie eine erhebliche Einschränkung der Zugänglichkeit und Verkehrssicherheit darstellen (vgl. Abbildung 9).

Punktuell ist ein Passieren für Personen mit größerem Raumbedarf (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen etc.) nicht möglich, so dass Barrieren durch ein Ausweichen auf die Fahrbahn umfahren werden müssen. Hinzu kommt, dass die Bendelstraße durch Pflasterbelag und hohe Bordsteinkanten für mobilitätseingeschränkte Personen, besonders beim Verlassen des Gehwegs, eine große Barriere darstellen.

Auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder oder E-Scooter sind ein häufiges Problem. Mit Hilfe des Mängelmelders bietet die Stadt Aachen bereits eine Plattform, um Problemstellen zu melden. Weiter setzt die Stadt zum Ziel, Sichtfelder an Einmündungen durch Anlehnbügel freizuhalten. In Aachen können über das Meldeportal „Radbügel für Aachen“ auch Wünsche für Standorte von Radabstellanlagen geäußert werden, um Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen mit dem Radverkehr zu reduzieren.

Während der Begehungen ist eine Baustelle aufgefallen, deren Rampeninstallation für Personen, die auf Rollen angewiesen sind, nicht nutzbar war. Die Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen waren gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen oder mussten auf die Hilfe der weiteren Teilnehmenden zurückgreifen (vgl. Abbildung 10). Um im Bereich von Baustellen die Belange von zu Fuß Gehenden, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, verstärkt zu berücksichtigen, ist eine stärkere Sensibilisierung aller Beteiligten von großer Bedeutung.

Abbildung 10: Nicht barrierefreie Baustelle an der Lochnerstraße



Quelle: Planersocietät

Querneigungen und Absenkungen

Weitere Einschränkungen in der Barrierefreiheit bestehen häufig durch Querneigungen und Absenkungen an Grundstückszufahrten auf den Gehwegen. Diese sollten kein Hindernis für zu Fuß Gehende darstellen. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl oder mit Rollator erschweren starke Querneigungen und abgesenkte Einfahrten die Mobilität immens. Auch in Aachen finden sich vor allem bei älteren Gehwegen im Bestand starke Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Zufahrten, die die Fortbewegung erschweren (s. Abbildung 11).

Querneigungen auf Gehwegen sollten im Sinne der Barrierefreiheit idealerweise maximal 2 % betragen. Durch bauliche Anpassungen lassen sich diese reduzieren. Der Einsatz von Schrägbordsteinen kann helfen, die Absenkungen an Grundstückseinfahrten in der Fläche zudem auf ein fußgängerverträgliches Niveau zu reduzieren. Die baulichen Anpassungen werden in der Regel nicht kurzfristig erfolgen können, sollten jedoch bei Umbauten Berücksichtigung finden und sukzessive im Stadtgebiet erfolgen.

Abbildung 11: Querneigung und Gehwegabsenkung am Rehmplatz



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung

Johanniterstraße

Die Johanniterstraße ist ein typisches Beispiel für eine Straße mit hohem Fußverkehrsaufkommen, jedoch mit Mängeln in der Barrierefreiheit des Quer- und Längsverkehrs. Die schmalen Gehwege führen dazu, dass ein ungehindertes Begegnen von zwei zu Fuß Gehenden kaum möglich ist. Hinzu kommt ein Straßenrandparken, welches die

Gehwegbreiten zusätzlich einschränkt. Erschwert wird diese Situation durch fehlende Querungsstellen, sodass vielmals nur an Ein- bzw. Ausfahrten der Wechsel zwischen Gehweg und Fahrbahn stattfinden kann. Besonders mobilitätseingeschränkte Personen

Abbildung 12: Schmale Gehwege und Fahrbahnrandparken in der Johanniterstraße



Quelle: Planersocietät

sind dadurch gezwungen, auf der Fahrbahn zu gehen (s. Abbildung 12).

Eine Neuaufteilung und Umgestaltung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs sind erforderlich, mit denen auch Einschränkungen für den Kfz-Verkehr einhergehen müssen. Ein möglicher Lösungsansatz kann der Entfall von Stellplätzen sein. Das Entfernen von Stellplätzen und die Installation von Gehwegnasen (s. Kapitel 3.2.3) sollte umgesetzt werden. Sie dienen einerseits als attraktive und barrierefreie Querungsanlage und können

andererseits bei ausreichender Dimension auch als Wartefläche für den Begegnungsverkehr auf dem Gehweg genutzt werden. Ein weiterer Nachteil auf der Johanniterstraße sind die flächenhaft abgesenkten Einfahrten sowie das Quergefälle, wodurch besonders Personen, die auf Rollen angewiesen sind, einen hohen Kraftaufwand benötigen, um ihre Laufrichtung beizubehalten. Eine Anhebung der Zufahrten auf Gehwegniveau in Verbindung mit Anrampungen kann hier den Komfort für die zu Fuß Gehenden stark erhöhen.

3.1.3 Oberflächenbeschaffenheit

Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen spielen der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche eine wichtige Rolle. Zu Fuß Gehende nutzen ihre eigene Muskelkraft, um ihr Ziel zu erreichen. Auf geschlagenen Pflastersteinen und wassergebundenen Bodenbelägen, wie Sand und Kies, muss mehr Energie als auf einer durchgehenden, ebenmäßig geschlossenen Deckschicht aufgewendet werden. Insbesondere für Menschen mit Gehhilfen oder Rollstühlen, die überwiegend ihre Armmuskulatur einsetzen, welche geringer ausgeprägt ist als die Beinmuskulatur, sind diese Bodenbeläge mit einem hohen Krafteinsatz verbunden. Für diese Personengruppe ist es umso wichtiger, sich auf Wegen mit ebenen Oberflächen und niedrigen Rollwiderständen bewegen zu können. Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen bei geschlagenen Pflastersteinen und wassergebundenen Bodenbelägen auch von Witterungsbedingungen aus. Durch Regen können Wege aus geschlagenen Pflastersteinen rutschig werden und auf wassergebundenen Bodenbelägen sich Pfützen in Absenkungen und Unebenheiten bilden. Auch unregelmäßige Oberflächenstrukturen, wie Pflasterungen in schlechtem baulichem Zustand, Schachtdeckel und Einbauten stellen Defizite dar. Daher sind die kontinuierliche Kontrolle und Instandsetzung der Qualität der vorhandenen Fußwege eine wichtige Aufgabe. In regelmäßigen Abständen sollten Überprüfungen stattfinden, um Stolperfallen insbesondere bei Pflasterungen zu verhindern.

Oberflächenbeschaffenheit in Aachen

Die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks begangenen Strecken und Plätze sind von

Pflasteroberflächen und wassergebundenen Wegedecken geprägt.

Rehmpplatz

Der Rehmpplatz verfügt über eine wassergebundene Wegedecke, die laut Teilnehmenden besonders bei schlechten Wetterverhältnissen problematisch zu begehen ist (s. Abbildung 13). Eine alternative Führung an den Außenrändern des Platzes oder dem Gehweg der umliegenden Straßen ist besonders für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig, da hier geschlagenes Pflaster vorliegt und die Gehwege sehr schmal sind.

Abbildung 13 Wassergebundene Wegedecke Rehmpplatz, eingeschränkte Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät

Um den Charakter des Platzes zu bewahren, sollte ein Wegeband eingesetzt werden, das wetterunabhängig ein Queren des Platzes erlaubt. Dies kann zum Beispiel durch das

Anlegen einer Furt aus großen Gehwegplatten erfolgen (s. Abbildung 14, links). Auch das Abschleifen der vorhandenen Pflastersteine oder das Verfüllen von großen Fugen kann die Qualität der Wegeverbindung im Sinne der Barrierefreiheit am Rand des Platzes verbessern (vgl. Abbildung 14, rechts). Grundsätzlich sollten im gesamten Stadtgebiet beschädigte Wegeoberflächen sukzessive ausgebessert bzw. an Gefahrenstellen umgehend erneuert werden. Aus denkmalpflegerischen und stadtgestalterischen Gründen ist in Aachen eine komplette Umgestaltung von gepflasterten Straßen in Straßen mit Asphaltoberflächen keine Option. Stattdessen sollte der bereits begonnene Ausbau des vorhandenen, unebenen Natursteinpflasters durch geschliffenes Natursteinpflaster mit

Abbildung 14 Beispiel Gehwegplatten (links, Stadt Calw) und verfugtes Pflaster (rechts, Stadt Grömitz)



Quelle: Planersocietät

Hochdruck weiterverfolgt werden. Das nachträgliche Verfugen von Natursteinbelägen ist aus Gründen der geringen Haltbarkeit der Fugen als langfristige Maßnahme nicht zu empfehlen.

3.1.4 Bushaltestellen

Der öffentliche Nahverkehr dient allen den Menschen zur nachhaltigen motorisierten Fortbewegung, besonders für Strecken, die fußläufig nicht erreichbar sind. Besonders

Personen, die kein Auto besitzen oder körperlich eingeschränkt sind, sind oftmals auf den Bus angewiesen. ÖV-Haltestellen stellen daher eine wichtige intermodale Schnittstelle zwischen dem motorisierten öffentlichen Verkehr und dem Fußverkehr dar. Um diese für alle Personen nutzbar zu machen und das Warten attraktiv und sicher zu gestalten, müssen diese auch entsprechend ausgestattet werden. Dies umfasst auch den Aspekt der Barrierefreiheit. Dieses Erfordernis ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nach § 8 Abs. 3 PBefG festgeschrieben und sieht vor, dass die Nahverkehrspläne der Kommunen und Kreise die Belange mobilitätseingeschränkter Personen in besonderer Weise berücksichtigen. So sollte im ÖV bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Dazu gehört neben einem spurgeführten Hochbord von mind. 18 cm, das einen niveaugleichen Einstieg in das Fahrzeug ermöglicht, die Ausstattung mit taktilen Leitelementen (Auffindestreifen, Begleitstreifen etc.). Neben den bereits beschriebenen taktilen Leitelementen zum Auffinden der Haltestelle sowie zum Finden des Einstiegs des Busses, ist auch die sonstige Ausstattung von großer Bedeutung. Fahrgastunterstände, Abfallbehälter, Sitzmöglichkeiten und Fahrgastinformation dienen allen Personengruppen. Sie tragen zur Sauberkeit an den Haltestellen bei, dienen als Wind- und Regenschutz und schaffen eine attraktive Wartezeit mit den wichtigsten Informationen zur Reise. Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Bushaltestellen über eine ausreichende Aufstellmöglichkeit verfügen, um Konflikte mit dem fließenden Fußverkehr oder anderen Verkehrsteilnehmenden auszuschließen. Die Aufstellfläche sollte im Bestand ein Maß von 1,50 – 2,40 m haben, bei der Neueinrichtung von Bushaltestellen sind Flächen von mehr als 2,50 m vorzuhalten, um mobilitätseingeschränkten Personen das Ein- und Aussteigen zu vereinfachen. Neben einer Längsneigung von maximal 6 % ist ebenfalls die Querneigung bei höchstens 2 % zu halten.

Barrierefreie Bushaltestellen in Aachen

Im Stadtgebiet Aachen werden alle Haltestellen nach und nach barrierefrei ausgebaut. Der systematische Ausbau geschieht nach einer Priorisierung, die u. a. das Fahrgastaufkommen und geplante bauliche Maßnahmen berücksichtigt. Ende 2022 sind von den 1002 Haltestellen(lagen/-kanten) 12,2 % vollständig barrierefrei ausgebaut. Weitere 17,8 % sind in Teilen bereits barrierefrei. An einigen Stellen ist die Aufstellfläche zu schmal

dimensioniert, wodurch Nutzungskonflikte entstehen. Um sich dem Ziel weiter anzunähern, hat die Stadt Aachen bereits eine Prioritätsliste der einzelnen Haltestellen erstellt, so dass sukzessiv weiter ausgebaut wird.

Handlungsempfehlung

Bushaltestelle Judengasse/Markt

Ein Beispiel für eine solche Haltestelle ist die Bushaltestelle *Judengasse/Markt*.

Sie ist eine zentrale Haltestelle im Stadtzentrum. Das vorhandene Hochbord ermöglicht einen barrierefreien, niveaugleichen Zustieg. Von den Teilnehmenden wird jedoch angemerkt, dass die Aufstellfläche im Wartebereich des Busses zu gering dimensioniert ist und es regelmäßig zu Konflikten mit den zu Fuß Gehenden im Längsverkehr kommt. Weiterhin fehlt es an taktilen Elementen und einem

barrierefreien Informationssystem für den Busverkehr. So gibt es kein taktilen Leitsystem, das sehbehinderten Menschen die Auffindbarkeit der Haltestelle und die Orientierung erleichtert.

Der Stadt Aachen liegen hier bereits Planung vor, sodass eine Erweiterung des Aufstellbereichs mit barrierefreiem Ausbau sowie die Verschiebung des Wartebereichs des Busses in westliche Richtung erfolgen soll.

Mittels eines Fahrgastinformationssystems lassen sich zudem die Echtzeitdaten der Ankunft- und Abfahrtszeiten der Busse anzeigen und ansagen.

Abbildung 15: Bushaltestelle Judengasse/Markt



Quelle: Planersocietät

3.2 Querungen (B)

Das Queren der Fahrbahn stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis und das höchste Unfallpotenzial dar. Unfallberichte belegen, dass sich die überwiegende Anzahl an Unfällen beim Queren ereignet (vgl. UDV 2013: 2). Querungsanlagen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen und das sichere Erreichen der anderen Straßenseite ermöglichen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: S. 7). Diese Abwägung muss nach dem Prinzip „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ erfolgen. So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle bei der Auswahl einer geeigneten Querungsanlage. Für Aachen wurde seitens der Teilnehmenden ein Bedarf für Querungshilfen am Blücherplatz sowie am Löhergraben formuliert. Zudem bieten viele vorhandene Anlagen Handlungsbedarf hinsichtlich eines barrierefreien Ausbaus. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr kann generell erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden,
- eine eindeutige Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der zu querenden Distanz,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden, besonders der Fahrzeugführenden,
- die Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs,
- adäquate Beleuchtung der Querungsstelle.

Bei der Wahl der geeigneten Querungsanlage ist, neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung, die Nutzungsakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung gelten der Fußgängerüberweg (FGÜ, auch „Zebrastrifen“) und die Lichtsignalanlage (LSA, auch

„Ampel“) als die sichersten Querungsanlagen, da diese einen Vorrang für den Fußverkehr einräumen. Ihr Einsatz ist allerdings nur an Stellen sinnvoll, an denen sie durch die Nutzenden auch akzeptiert werden. Fußgängerampeln an Querungen mit schwachen Kfz-Belastungen können zu Fuß Gehende beispielsweise durch als unverhältnismäßig lang empfundene Wartezeiten schnell zu Rotlichtverstößen verleiten. Ist andererseits ein FGÜ nur sehr schwach durch den Fußverkehr frequentiert, kann es passieren, dass dieser von auf der Fahrbahn Fahrenden nicht hinreichend respektiert und wahrgenommen wird. Folglich können kontraproduktive Gefahrensituationen an diesen Querungsanlagen entstehen.

3.2.1 Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen werden insbesondere an stark befahrenen und großräumigen Kreuzungen eingesetzt, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Schutz zu bieten und ein geregeltes Queren zu ermöglichen. Über Straßen, an denen sensible Quell- und Zielpunkte liegen, wie etwa Schulen oder Senioreneinrichtungen, und an denen ein hohes Verkehrsaufkommen herrscht, können auf der Strecke Lichtsignalanlagen speziell für den Fußverkehr eingerichtet und nach Bedarf durch den querungswilligen Fußverkehr betätigt werden. Komfort und Sicherheit ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren:

Gemäß der einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden² bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: S. 23; FUSS e.V. 2015: S. 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich nicht zu erzielen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit können eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für zu Fuß Gehende attraktivere Querungen geschaffen werden. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase).

² Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunden nimmt auch der Anteil der Zu Fuß Gehenden deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: S. 23)

Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für den Fußverkehr sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann,
 - bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden können (vgl. FGSV 2002: S. 28 und FGSV 2011: S. 51).

Im Hinblick auf den demographischen Wandel sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von zu Fuß Gehenden variiert zwischen 0,8 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2002: S. 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen mit 0,5 bis 0,8 m/s deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Die Stadt Aachen setzt diesen Wert bereits als Richtwert für die LSA im Stadtgebiet an. Besonders in sensiblen Bereichen, wie z. B. Senioreneinrichtungen, Marktplätzen oder Krankenhäusern, ist eine geringe Gehgeschwindigkeit bei der Bemessung der LSA für den Fußverkehr zu berücksichtigen. Um speziell an Lichtsignalanlagen im Längsverkehr Rotlichtverstöße nach der Betätigung des Drucktasters, durch den Grün angefordert wird, zu vermeiden, sollte die Wartezeit nach Anforderung nicht länger als acht Sekunden lang sein (vgl. FUSS e.V. 2015: S. 30). Die Akzeptanz, als zu Fuß Gehende Person an der LSA auch wirklich zu warten, steigt mit einer schnellen Freigabezeit. Die Stadt Aachen rechnet bereits an Schulen teilweise mit 1,0 m/s und im Stadtgebiet mit 1,2 m/s.

Lichtsignalanlagen in Aachen

Lichtsignalanlagen kommen in Aachen vor allem an größeren Knotenpunkten zum Einsatz. Ergänzt werden sie durch bedarfsgesteuerte Ampeln zur sicheren Querung von Fuß- und Radverkehr an wichtigen Fußwegeverbindungen, infrastrukturellen Einrichtungen oder zur Sicherung von Bushaltestellen (s. Abbildung 16). Beispiele sind die LSA am Knotenpunkt Heinrichsallee/Jülicher Straße/Monheimsallee/Peterstraße/Blücherplatz. Viele der LSA weisen Mängel in der Barrierefreiheit auf (s. Kap. 3.1). Lange Wartezeiten und kurze Grünzeiten für den Fußverkehr stellen ebenso an einigen Lichtsignalanlagen ein Defizit dar (bspw. Lochnerstraße/Karlsgraben). Dies gilt vor allem an Straßen mit höherem Kfz-Aufkommen.

Abbildung 16: Bedarfsgesteuerte LSA am Blücherplatz



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung

Blücherplatz

Ein wichtiger Nebenarm des Premiumfußwegs Nr. 2 stellt die Verbindung der Reimanstraße über den Blücherplatz zur Musikschule der Stadt Aachen dar. Als Teil der Bundesstraße B1 sowie durch die Fahrbahnverschwenkung und die daraus resultierenden überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs ist hier ein sicheres Queren für den Fußverkehr kaum möglich. Der Bedarf einer Querungsmöglichkeit an dieser Stelle wird bereits durch die Trampelpfade deutlich (s. Abbildung 17). Die Ampel am Kreuzungspunkt mit der Jülicher Straße im Norden wird aufgrund der Entfernungen und fehlenden

Direktheit von den Bürger*innen kaum genutzt. Gleiches gilt für die Ampel östlich der Musikschule. Weiterhin stellt der abbiegende Verkehr vom Blücherplatz kommend Richtung Reimanstraße ein Defizit dar. Der einfahrende Verkehr hat meist eine überhöhte Geschwindigkeit. Weiterhin werden die Sichtachsen durch parkende Fahrzeuge verdeckt, sodass der querende Fuß- und Radverkehr oftmals übersehen wird und es zu Konfliktsituationen kommt. Eine Gehweganrampung entlang des Blücherplatzes über die Reimanstraße wird hier empfohlen.

Um die Verkehrssicherheit im Umfeld auf und vom Blücherplatz zu verbessern, ist eine Umgestaltung zu empfehlen, die dem Fußverkehr ein sicheres Queren des Blücherplatzes ermöglicht. Hier bietet sich die Prüfung einer Bedarfsampel im Bereich des bereits entstan-

Abbildung 17: Trampelpfad Blücherplatz



Quelle: Planersocietät

denen Trampelpfads an. Dadurch kann der Verkehrsstrom des Kfz-Verkehrs aufrechterhalten werden, und zu Fuß Gehende erhalten eine attraktive Querungsmöglichkeit. Die Schaltung der Bedarfsampel ist mit den umliegenden Ampelphasen abzustimmen. Flankierende Maßnahmen

Neben den punktuellen Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssituation für zu Fuß Gehende, sollte die Situation rund um den Blücherplatz inklusive der angrenzenden Straßen großräumig betrachtet werden. Durch den aus Norden einfallenden Verkehr von der Bundesstraße besteht hier bereits eine erschwerte Querungssituation sowohl für zu Fuß Gehende als auch für Radfahrende. Weiterhin wird der Gehweg mangels Radverkehrsanlage oftmals von Radfahrenden regelwidrig in Richtung der Jülicher Straße genutzt. Die Reduktion des ruhenden Verkehrs in diesem Bereich verbessert die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Es sollte geprüft werden, ob durch die gewonnene Gehwegbreite eine Mitnutzung durch den Radverkehr möglich ist. Durch Bremskissen auf der Fahrbahn oder einen Verschwenk der Fahrbahn kann zusätzlich der einfallende Verkehr abgebremst werden. Langfristig sollte über die Installation eines modalen Filters nachgedacht werden, der die Zufahrt für den Kfz-Verkehr verhindert.

In Abbildung 19 werden die Verbesserungsvorschläge skizzenhaft dargestellt.

Abbildung 18: Blücherplatz: Wegebeziehung Ist-Zustand (links), Beispiel einer LSA (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.2.2 Querungshilfen

Eine weitere Option zur punktuellen Querung von stark befahrenen Straßen stellen Querungshilfen (bauliche Mittelinseln) dar. Diese sollten stets in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen, um auch entsprechend genutzt zu werden. Bei der Anlage einer Mittelinsel innerorts ist darauf zu achten, dass die Anlage ausreichend dimensioniert ist und die notwendigen Aufstellflächen bietet. Bei einer Querungsanlage für zu Fuß Gehende sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen. In besonderen Fällen, wie beispielsweise einer beengten Fahrbahn, kann eine Mittelinsel auch schmaler konzipiert werden. Die Wartefläche sollte mind. 4,00 m breit sein, um zu gewährleisten, dass auch mehrere zu Fuß Gehende gleichzeitig auf der Querungsanlage warten können. Wenn die Mittelinsel auch von Radfahrenden oder Rollstuhlfahrenden genutzt werden soll, ist eine Tiefe von 2,50–3,00 m anzustreben. Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass durch diese die Sichtverhältnisse zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden nicht beeinträchtigt werden. Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und örtliche Beleuchtung auch bei Nacht gegeben sein (FGSV 2006: S. 89).

Querungshilfen in Aachen

Bauliche Mittelinseln finden in Aachen vor allem dort ihren Einsatz, wo FGÜ oder bedarfsgesteuerte LSA nicht zweckmäßig erscheinen. Eine Kombination dieser Elemente kann im Falle breiter Fahrbahnquerschnitte sinnvoll sein. Auf der westlichen Route finden sich keine Mittelinseln. Ursächlich sind hierfür die historischen, schmalen Straßenquerschnitte, die eine Installation von Mittelinseln verzichtbar oder aus Platzgründen nicht umsetzbar machen. Auf der östlichen Route befindet sich eine Mittelinsel auf der Hein-Janssen-Straße aus älterem Bestand; hier sind Defizite in der Barrierefreiheit festzustellen (s. Kap. 3.1), wie z.B. unterdimensionierte Aufstellflächen, die kein sicheres Aufstellen mit Kinderwagen oder Fahrrad durch eine ausreichende Breite ermöglichen.

Handlungsempfehlung

Bushaltestelle Vaalser Straße

Neben dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle selbst sind auch Querungsmöglichkeiten, die die Erreichbarkeit der Haltestelle sicherstellen, wichtig. Teilnehmende berichteten während der Begehungen, dass an den Haltestellen der Vaalser Straße, v.a. in Verbindung mit dem Bahnhofpunkt „Schanz“, ein hoher Querungsbedarf besteht (s. Abbildung 19). Hier kommt es häufig zu gefährlichen Situationen beim Queren. Um dem Bedarf gerecht zu werden, sollten ein Verlegung der Haltestelle in östliche Richtung (Innenstadt) sowie die Installation einer Mittelinsel geprüft werden. Die Fahrbahnbreite (rd. 10 m) lässt ein Vorbeifahren am haltenden Bus nicht zu, sodass ein sicheres Queren möglich ist. Eine Erweiterung um einen Fußgängerüberweg ist ebenfalls zu prüfen. Ein Umbau erfordert das Entfernen des Straßenrandparkens an dieser Stelle. In diesem Zusammenhang sind auch vorgezogene Gehwegbereiche zu berücksichtigen.

Abbildung 19: Bushaltestelle westliche Vaalser Straße (Bahnhof Schanz)



Quelle: Planersocietät

Löhergraben (Höhe Guaitastraße)

Während der Begehung wurde angemerkt, dass die Verbindung, zwischen der Bendel- und der Guaitastraße über den Löhergraben stark von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden genutzt wird. Derzeit befindet sich auf dieser Höhe keine Querungsanlage, und es findet regelmäßig ungesichertes Queren statt. Neben der Anbindung an die Guaitastraße stellt dieser Weg auch eine attraktive Verbindung zur Paugasse und den südlich liegenden Wohnquartieren dar (s. Abbildung 20).

Auf einer Länge von ca. 230 m zwischen den LSA-geregelten Knotenpunkten Löhergraben/Jakobstraße und Löhergraben/Annastraße/Mörgensstraße ist die Möglichkeit der Einrichtung einer Querungshilfe zu prüfen. Die Straßenraumbreiten sind an dieser Stelle ausreichend, um eine Mittelinsel anzulegen. Da die Wegeverbindung Teil des Radverteilerings ist, empfiehlt sich eine Mindestdtiefe von 2,50 m mit barrierefreiem Ausbau und differenzierter Bordhöhe.

Abbildung 20: Querungsbedarf am Löhergraben zwischen Dr.-Vitus-Metz-Str./Guaitastr.



Quelle: Planersocietät

3.2.3 Vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“)

Neben den üblichen Querungsanlagen, die zuvor beschrieben wurden, können auch andere bauliche Maßnahmen zu einer Erhöhung der Sicherheit und des Komforts beim Queren von Straßen beitragen.

Vorgezogene Seitenräume (sog. „Gehwegnasen“)

- verbessern die Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Führenden und zu Fuß Gehenden (insbesondere Kindern),
- verkürzen die zurückzulegende Distanz der Querenden und somit ihre Aufenthaltsdauer auf der Fahrbahn,
- bewirken im Kontext von Einmündungen durch den verringerten Kurvenradius, dass der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit beim Abbiegen reduzieren muss. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Vorgezogene Seitenräume können vor allem in Tempo 30-Zonen zum Einsatz kommen, in denen Querungsanlagen, wie Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Querungshilfen in der Regel entbehrlich sind. In stark verdichteten Vierteln tragen Gehwegnasen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, da hier oftmals beidseitig parkende Kfz die Sichtbeziehungen zwischen fließendem Verkehr und Querungswilligen einschränken. Die Prüfung der frei zu haltenden Sichtfelder ist auf Grundlage der Regelwerke der FGSV durchzuführen. Hochkronige Baumpflanzungen, Fahrradanhängerbügel oder markierte Sperrflächen mit

Abbildung 21: Beispiele für vorgezogene Seitenräume durch Markierung (links), baulich (rechts)



Quelle: Planersocietät

Sperrpfosten helfen, die freizuhaltenden Sichtfelder baulich zu sichern.

Generell sollten Gehwegnasen zum Standardrepertoire bei der Ausbildung von Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: S. 14). Als kurzfristige Lösung kann eine Gehwegnase markiert werden (vgl. Abbildung 21, links), sollte jedoch langfristig baulich realisiert werden (vgl. Abbildung 21, rechts).

Vorgezogene Seitenräume in Aachen

Im Stadtgebiet Aachen kommen vorgezogene Seitenräume bisher selten zum Einsatz. Vor allem in stark verdichteten Straßenzügen, wie der Jakobstraße, Johanniterstraße oder der Lochnerstraße, die durch beidseitig parkende Autos geprägt sind, können Gehwegnasen eine deutliche Verbesserung für den querenden Fußverkehr bewirken.

Handlungsempfehlung

Annuntiatenbach

Während der Begehung wurde ebenfalls der Annuntiatenbach als Stelle mit Handlungsbedarf genannt. Als besonders problematisch wird hier die Fahrgeschwindigkeit des bergab in die Einmündung fahrenden Radverkehrs angesehen. Weiterhin ist die Kreuzungssituation mit der Judengasse unübersichtlich, da die als modaler Filter/Diagonalsperre ausgebildete Kurve in einem 90°-Winkel verläuft (s.

Abbildung 22: Fehlendes Querungsangebot Annuntiatenbach/Judengasse



Quelle: Planersocietät

Abbildung 22). Um dem Querungsbedarf an dieser Stelle gerecht zu werden, muss der Seitenraum vorgezogen werden, so dass sich Fußverkehr und herannahender Kfz- und Radverkehr sich gegenseitig besser wahrnehmen. Da die Johanniterstraße im Rahmen des Premiumfußwegekonzeptes zukünftig umgestaltet wird, bietet es sich an, diese Maßnahme bereits kurzfristig mit Hilfe von Markierungen oder Pollern umzusetzen, bis die endgültige bauliche Maßnahme erfolgt. Die kurzfristig gewonnenen Erkenntnisse können wiederum optimierend bei der Ausgestaltung der endgültigen baulichen Maßnahme Berücksichtigung finden. Die langfristige bauliche Sicherung sollte als baulich vorgezogener Seitenraum erfolgen. Die vorhandenen Sperrpfosten zur Sicherung vor regelwidrigem Gehwegparken/-halten sollten mit Rücksicht auf die Barrierefreiheit kontrastreich markiert werden.

3.2.4 Gehwegüberfahrten

Um den Gehkomfort und -sicherheit zu steigern, können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen.

Gehwegüberfahrten

- räumen dem Fußverkehr gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vorrang ein,
- verdeutlichen diesen Vorrang baulich,
- erhöhen die Verkehrsqualität für zu Fuß Gehende durch die Bewegung auf einem durchgehenden Höhenniveau,
- dämpfen durch den zu überwindenden Höhenunterschied die Geschwindigkeit des abbiegenden Fahrverkehrs beim Ein- und Ausfahren.

Beim baulichen Eingriff sollte darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien durch Einbauten (Parkscheinautomaten, Straßenleuchten, Pfosten, Versorgungskästen etc.) nicht beeinträchtigt werden. Es ist zu empfehlen, die Gehwegüberfahrt zusätzlich durch einen Materialwechsel der Oberfläche kenntlich zu machen, damit sie als solche wahrgenommen wird. Ein Leitstreifen mit Aufmerksamkeitsfeld hilft seheingeschränkten Personen beim sicheren Queren der Gehwegüberfahrt.

Gehwegüberfahrten in Aachen

Gehwegüberfahrten sind in Aachen bisher selten vorhanden. Aktuelle in Planung bzw. Umsetzung befindliche Maßnahmen sehen sie jedoch verstärkt vor.

Handlungsempfehlung

Klappergasse

Die Einmündung Klappergasse/Jakobstraße ist aktuell mit Kopfsteinpflaster in grober Verfassung ausgebaut (vgl. Abbildung 23). Dadurch wird das Queren für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert. Um den Gehkomfort zu verbessern und dem Fußverkehr den Vortritt einzuräumen, wird die Einrichtung einer Gehwegüberfahrt empfohlen. Mögliche Konflikte mit dem Denkmalschutz sind dabei zu berücksichtigen. Dies kann im Zuge des geplanten Haltestellenausbaus Judengasse/Markt erfolgen.

Abbildung 23: Einmündungsbereich an der Klappergasse (links), Gehwegüberfahrt Lothringerstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Rudolf-/Sigmundstraße

Auch an der Einmündung der Rudolfstraße in die Sigmundstraße ist im Zuge des Premiumfußwegs mit einer erhöhten Fußverkehrsfrequenz zu rechnen. Die Anbindung des Rehmplatzes erfolgt jeweils über Straßenquerungen mit uneben gepflasterter Oberfläche (s. Abbildung 24). Auch hier trägt eine Gehwegüberfahrt durch das Angebot eines barrierefreien Zugangs zur Attraktivierung des Premiumfußwegs bei. Abbiegender Verkehr wird so dem Fußverkehr baulich unterstützt eindeutig untergeordnet.

Abbildung 24: Einmündungsbereich an der Rudolfstraße



Quelle: Planersocietät

3.3 Verkehrssicherheit (C)

Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten oder unterschiedlichen Nutzungen entstehen häufig dann, wenn der zur Verfügung stehende (Straßen-)Raum nicht ausreichend dimensioniert ist und sich Nutzungen daher räumlich überschneiden. Nutzungskonflikte können beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr auftreten. Aber auch ruhender Verkehr, Geschäftsauslagen oder gastronomische Außenbestuhlung können zu Konflikten

führen. Ist eine hinreichende Dimensionierung aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes nicht gänzlich möglich, so sind die Belange gegeneinander abzuwägen und Prioritäten zu setzen, die Einschränkungen zur Folge haben können. Dies kann beispielsweise ein Entfall oder eine Neuordnung des ruhenden oder auch eine geänderte Führung des fließenden Verkehrs erfordern. Im Falle einer Abwägung sind die Belange des Fußverkehrs besonders in den Fokus zu rücken.

Sind verschiedene Nutzungen auf einem beengten Raum untergebracht, so können Markierungen oder Beschilderungen helfen, eindeutige Situationen zu schaffen und so Konflikte zu minimieren.

Nutzungskonflikte in Aachen

Nutzungskonflikte im Stadtgebiet in Aachen ergeben sich oftmals zwischen dem Fuß- und Radverkehr im Seitenraum. Größtenteils ist dies auf die enge, historische Stadtstruktur, die Flächenkonkurrenz und auf die in Teilen autozentrierte Verteilung der Verkehrsflächen zurückzuführen (s. Kap. 3.1). Die Separation von Kfz-, Fuß- und Radverkehr sollte höchste Priorität haben. Ist dies aus Gründen der Flächenverfügbarkeit nicht möglich, sind im Rahmen von Einzelfallprüfungen Alternativen denkbar, die Maßnahmen, wie z.B. Temporeduzierung, Veränderung der Straßenraumgestaltung, Neuordnung ruhender und fließender Verkehr in Betracht ziehen. Wird Radverkehr gesichert auf der Fahrbahn geführt, so profitiert davon auch der Fußverkehr, da der im Seitenraum freiwerdende Platz dem Fußverkehr zugeschlagen werden kann. Auf gemeinsam genutzten Flächen sollten die vulnerablen Verkehrsteilnehmenden stets mit besonderem Augenmerk geschützt geführt werden.

Handlungsempfehlung

Jülicher Straße/Blücherplatz

Die Lichtsignalanlage an der Jülicher Straße am Knotenpunkt mit dem Blücherplatz ist eine stark von Fuß- und Radverkehr genutzte Querungsmöglichkeit. Die Teilnehmenden der Begehungen merkten an, dass es hier aufgrund fehlender Differenzierungen des Fuß- und Radverkehrs häufig zu Konfliktsituationen der beiden Verkehrsarten (s. Abbildung 25)

Abbildung 25: Lichtsignalanlage Jülicher Straße/Blücherplatz



Quelle: Planersocietät

kommt.

Die Furt ist nicht eindeutig markiert. Sie ist durch einen Mittelstreifen getrennt, der aber nicht erkennen lässt, welche Furt für den Fußverkehr und welche Furt für den Radverkehr bestimmt ist. Hier sollte eine gemeinsame Führung oder eine durch Markierungen getrennte Führung der Verkehrsteilnehmenden erfolgen. Der Vorteil einer getrennten Führung ist, dass es zu weniger Konfliktsituationen kommt, da der Rad- und Fußverkehr jeweils dazu angehalten wird, die eigene Furt zu nutzen. So können auch seh- und geheingeschränkte Personen die Querung komfortabler und sicherer nutzen. Auch sind

hier die Anforderungen an barrierefreie Querungsanlagen aus dem vorherigen Kapiteln (s. Kap. 3.1) zu berücksichtigen.

Rehmpplatz

Die Teilnehmenden der Begehung berichteten von Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem zentralen Rehmpplatz in der östlichen Aachener Innenstadt. Es wurde angemerkt, dass Radfahrende regelmäßig den Platz queren, statt die umliegenden Straßen zu nutzen (vgl. Abbildung 27). Umlaufsperrungen sollten am Eingang des Platzes aus Gründen der Barrierefreiheit nicht vorgesehen werden. Vielmehr sollte zur Verdeutlichung, dass die Nutzung des Platzes durch den Radverkehr nicht zulässig ist, eine Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 239 StVO „Sonderweg für Fußgänger“ (vgl. Abbildung 26, rechts) angebracht werden. Zusätzlich sollte im Rahmen der Umsetzung der Radvorrangroute der Belag auf der Fahrbahn ausgetauscht werden, da bei Nässe auf dem Kopfsteinpflaster für Radfahrende eine erhöhte Unfallgefahr besteht. Diese Unfallgefahr fördert das regelwidrige Befahren des Platzes. Eine weitere Alternative stellt die Separation des Fuß- und Radverkehrs auf dem Platz durch das Anlegen eines separat für den Radverkehr ausgewiesenen Bereichs am Rand des Platzes dar.

Abbildung 26: Offene Gestaltung des Rehmpplatz, Zugang für Radverkehr auf südlicher Seite (links), VZ 239 „Sonderweg Fußverkehr“ (rechts)



Quelle: Planersocietät

Lindenplatz

Gleiches gilt für die Führung des Fuß- und Radverkehrs auf dem/über den Lindenplatz. Die fehlende Separation führt zu Konfliktsituationen zwischen fließendem Rad- und fließendem bzw. verweilendem Fußverkehr v.a. im Bereich der Spielgeräte. Eine Markierung im süd-östlichen Bereich des Platzes unterstützt das konfliktfreie Miteinander des Fuß- und Radverkehrs.

Gartenstraße/Westpark

Die Teilnehmenden berichten von einer weiteren Konfliktsituation im Bereich des östlichen Zugangs zum Westpark. Der aus dem Park ein- und ausfahrende Radverkehr nutzt vorzugsweise die Nullabsenkung des Fußgängerüberwegs, wodurch eine Konfliktsituation mit dem ebenfalls dort die Fahrbahn querenden Fußverkehr entsteht. Der vorgesehene Weg des Radverkehrs ist durch eine Bordsteinkante und Sperrpfosten unattraktiv zu befahren (s. Abbildung 27).

Abbildung 27: Nutzungskonflikte am Eingang des Westparks (Lochnerstraße)



Quelle: Planersocietät

Um die Situation für beide Verkehrsteilnehmenden verträglicher zu gestalten, muss der Bordstein in diesem Bereich abgesenkt werden. Durch Entfernen mindestens eines Sperrpfostens wird zudem ohne Verlust der Durchfahrtsperre für Kfz eine ausreichende

Durchfahrtsbreite für den Radverkehr erzielt. Dies entschärft die Konfliktsituation für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Eingangssituation in den Westpark.

3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (D)

Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ist für den Fußverkehr von besonderer Bedeutung. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: S. 7). Die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum wird durch das individuelle ästhetische Empfinden, unmittelbare externe Einflüsse und die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Die Möglichkeit, den öffentlichen Raum vielfältig und regelmäßig zu erleben, sind maßgeblich für die Bereitschaft der Menschen, zu Fuß zu gehen. Nur, wer sich in der Umgebung wohl fühlt, geht gerne zu Fuß und erledigt auch seine alltäglichen Wege zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung in Aachen

In Aachen stellen die während der Begehung diskutierten Plätze, der Lindenplatz, Rehmplatz und der Platz an der Dr.-Vitus-Metz-Straße, zentrale Plätze mit Aufenthaltsfunktion dar (s. Abbildung 28).

Abbildung 28: Mangelnde Aufenthaltsqualität an der Dr.-Vitus-Metz-Straße (links) und attraktive Platzgestaltung am Rehmplatz (rechts)



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung

Lindenplatz / Rehplatz / Platz an der Dr.-Vitus-Metz-Straße

Der Lindenplatz und der Platz an der Dr.-Vitus-Metz-Straße weisen aktuell Defizite in der Aufenthaltsqualität auf. Es besteht Handlungsbedarf, um sie als Treffpunkte und Orte der Kommunikation zu qualifizieren und sie attraktiv zu gestalten. Nachfolgend werden einige Beispiele vorgestellt, durch die die Aufenthaltsqualität gesteigert und zum Gehen eingeladen wird. Da einer Neugestaltung der Plätze vertiefende Planungen und Beteiligungsformate vorausgehen sollten, sind die nachfolgenden Maßnahmen als Rahmenbedingungen für attraktive Räume zu verstehen. Aber auch entlang von Fußwegeverbindungen sind diese Elemente auch im Sinne des Aufenthalts/Verweilens im Kontext der Barrierefreiheit von Belang.

3.4.1 Angebote zur aktiven Nutzung des öffentlichen Raums

Angebote zur aktiven Nutzung des öffentlichen Raums beleben und steigern die Attraktivität des öffentlichen Raums. Dies kann Angebote unterschiedlichen Maßstabs umfassen, wie z.B. einzelne Sitzmöglichkeiten oder auch Integration eines Cafés mit Außengastronomie. Aber auch freie öffentliche Plätze mit temporären Nutzungen, wie Veranstaltungen, beleben den Raum.

Der Gestaltung und dem Umfang der Realisierung temporärer Nutzungen sind dabei keine Grenzen gesetzt. Entsprechend der ortsspezifischen Belange können Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs neben flexiblen Sitzelementen, Spielflächen oder Verweilplätzen auch für ruhenden Radverkehr genutzt werden. Je nach Gestaltung und Einsatzort können sie helfen, Gehwege im Seitenraum sowie Sichtbeziehungen freizuhalten und eine barrierefreie Fortbewegung unterstützen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW, in dem auch die Stadt Aachen Mitglied ist, bietet seit dem Frühjahr 2021 die Ausleihe von Stadtmobiliar zur Durchführung von Verkehrsversuchen und temporären Straßenraumgestaltungen an. Beispielhaft ist hier auch die Initiative der Stadt Berlin zu nennen (s. <https://www.berlin.de/parklets/>).

Angebote zur aktiven Nutzung des öffentlichen Raums in Aachen

Die Stadt Aachen erprobt bereits vielerorts den Einsatz von Parklets, die temporär eine alternative Nutzung von Straßenräumen ermöglichen, wie z.B. flexible Sitzmöbel, Beete oder Kunstinstallationen im Rahmen des Reallabors am Theaterplatz, oder die sog. „Fahrradflunder“ als temporäre Fahrradabstellmöglichkeit.

Handlungsempfehlung

Lindenplatz

Der Lindenplatz wird bereits von der angrenzenden Gastronomie genutzt und verfügt über einen kleinen Spielbereich. Darüber hinaus stellt der Platz schon heute einen gern genutzten Treffpunkt für die anliegende Kindertagesstätte vor, während und nach der Betreuungszeit und das Seniorenzentrum des Franziskusklosters dar. Hinsichtlich der konfliktfreien Nutzung und eines einladenden und attraktiven Angebotes weist der Platz aktuell Defizite sowohl für verweilende als auch Menschen im Transit auf. Es bietet sich an, mit temporären Elementen Wirkung und Akzeptanz von verkehrsverlagernden Maßnahmen und Änderungen in der Flächennutzung zu testen.

3.4.2 Sitzelemente

Die Mobilität benötigt auch immer Orte der Immobilität. Personen, die längere Strecken zu Fuß ins (Stadtteil-)Zentrum oder zum Einkaufen gehen, sind besonders empfänglich für wegbegleitende Angebote, die zu einer Pause oder zum Verweilen einladen. Vor allem älteren Menschen ohne Kfz ermöglicht dies, selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Mithilfe von Sitzgelegenheiten kann der Aktionsradius dieser Personengruppen vergrößert und somit im Sinne der Barrierefreiheit gestaltet werden.

Auch die barrierefreie Gestaltung ist bei der Wahl der Sitzgelegenheiten zu beachten. So sollte es ein ausreichendes Angebot an Bänken mit Armlehnen geben, die mobilitätseingeschränkten Personen das Hinsetzen und Aufstehen erleichtern. An zentralen Orten sollten zwingend Sitzmöglichkeiten angeboten werden. Diese können vielfältig singulär gestaltet sein oder in vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integriert werden. Auch sollte auf ein generationenübergreifend attraktives Angebot von Sitzmöglichkeiten, zum Beispiel mit Arm- und Rücklehnen und unterschiedlichen Sitzhöhen sowie freie Plätze für Rollstuhlfahrende und Menschen mit Rollatoren neben den Bänken, geachtet werden.

Abbildung 29: Beispiele einer Mehrgenerationen-Bank (links) und eines Anlehnelementes im öffentlichen Raum (rechts)



Quelle: Planersocietät

Sitzelemente in Aachen

Während der Begehungen konnte festgestellt werden, dass noch kein ausreichendes Angebot an (barrierefreien) Bänken entlang der beiden Routen gegeben ist und daher Handlungsbedarf besteht.

Handlungsempfehlung

Schanz

Herauszustellen ist der barrierefreie Zugang des Bahnhaltepunkts *Aachen Schanz*, der nur über die Kuppe „An der Schanz“ gegeben ist. Der Anstieg aus Richtung der Vaalser Straße sollte daher mit Sitz-/Anlehngelegenheiten zum Pausieren ausgestattet werden (s. Abbildung 29).

3.4.3 Spielelemente

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen, ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: S. 15 und 23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar, sicher und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen und Eltern ihnen die eigenständige Mobilität zutrauen. Regelmäßige Wartung und Pflege der Spielgeräte sind dabei wichtiger als die Größe. So sollten beispielsweise die Spielgeräte am Lindenplatz durch moderne ersetzt werden. Hierbei ist auf eine altersdifferenzierte Vielfalt des Angebotes sowie Barrierefreiheit zu achten, z.B. bzgl. der Zugänglichkeit von Spielorten oder variierenden Sitzelementen sowie der Möglichkeit zur Nutzung mit Rollstuhl/Rollator oder Kinderwagen. Durch inklusive, barrierefreie Spielgeräte wird das Miteinander gestärkt, wie das Beispiel im Stadtgarten in Dortmund zeigt (s. Abbildung 30, unten).

Kleine Spielpunkte entlang von Fußwegeverbindungen ergänzen die privaten Möglichkeiten. Diese sollten im Rahmen der Premiumfußwege mitgedacht werden. Auch

Abbildung 30: Kleinstspielgerät und barrierefreies Spielgerät in Dortmund



Quelle: Planersocietät

bei der Umsetzung von Neubaugebieten ist der Einsatz von Spielgeräten zu berücksichtigen. Das Beratungsangebot „Planen für die Zukunft“ vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet auch hier Unterstützung bei der Planung.

Spielelemente in Aachen

Die Begehungen haben gezeigt, dass Spielelemente vor allem an Plätzen zum Einsatz kommen. Entlang der Routen konnte festgestellt werden, dass noch kein Angebot an Spielpunkten entlang der beiden Routen gegeben ist und daher ein potenzieller Handlungsbedarf besteht. Eine Verknüpfung von Spielplätzen über vereinzelte Spielpunkte kann Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit geben, aktiv zu Fuß zu gehen und so die Mobilität fördern.

Handlungsempfehlung

Aachen West und Ost

Entlang der westlichen Route in Aachen lassen sich mehrere Spielplätze vorfinden, die jedoch nicht miteinander vernetzt sind. Besonders entlang der Johannerstraße und des Annuntiatenbachs liegen die Spielplätze am Lindenplatz, der Judengasse und des Augustinerbachs. Im Aachener Osten kann das Plazieren von Spielelementen besonders zwischen dem Rehmplatz und den Spielplätzen an der Sigmundstraße und Peliserkerstraße Anwendung finden. Zur Förderung der Vernetzung untereinander und leichteren Auffindbarkeit der Kinderspielplätze wird für Aachen die Einrichtung einer Spielroute empfohlen. Die Spielroute kann sich durch ein kindergerechtes Wegeleitsystem mit beispielbaren Elementen im (Straßen)Raum auszeichnen. Das Wegeleitsystem sollte gut wiedererkennbar und selbsterklärend in der Darstellung sein. Bunte Fußstapfen oder Spielsymbole könnten dafür genutzt werden (vgl. Abbildung 31).

Entlang der Wegeverbindung zwischen den Kinderspielplätzen wird empfohlen, unterschiedliche Spielflächen und -geräte (hüpfen, balancieren, klettern), abhängig von der zur Verfügung stehenden Fläche und verkehrlichen Nutzung, zu integrieren (vgl. Abbildung 31). Ziel sollte es sein, den Kindern und Jugendlichen eine Wegeverbindung zu schaffen, die die Attraktivität erhöht und den Weg kürzer erscheinen lässt. Auch ein Erlebnis-/Lehr oder Sinnespfad kann dabei integriert werden.

Abbildung 31: Beispiele für Spielgelegenheiten entlang von Spielrouten, Sigmaringen



Quelle: Planersocietät

4 Verstetigung

4.1 Umsetzungshorizont

Die verschiedenen Maßnahmenvorschläge haben einen zeitlich und finanziell sehr unterschiedlichen Umsetzungshorizont. Eine umfassende Verbesserung des öffentlichen Raums zugunsten des Fußverkehrs erfordert sowohl langfristige Konzepte, Strategien und Finanzmittel als auch kurzfristige Maßnahmen mit deutlich geringerem Planungsaufwand und kürzerem Umsetzungshorizont.

Die Umsetzung erfordert die Berücksichtigung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung sowie die Einholung politischer Beschlüsse. Im Sinne einer effizienten und effektiven Umsetzung sowohl unter finanziellen als auch unter personellen Gesichtspunkten ist die Kopplung von Maßnahmen sinnvoll. Im Rahmen des vorliegenden Berichtes erfolgt daher eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands der einzelnen Maßnahmenvorschläge. Diese Vorschläge können sich je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben. Varianten wurden nach Möglichkeit separat betrachtet.

Eine Priorisierung von Handlungsfeldern bzw. konkreter Maßnahmenvorschläge ist aufgrund der verschiedenen Belange und Bedürfnisse der betroffenen Gruppen im Kontext der kleinmaßstäblichen Wegebeziehungen zu Fuß Gehender sehr schwer.

So erheben die während des Fußverkehrs-Checks NRW 2022 in Aachen erfassten und gelisteten Defizite und Maßnahmen keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es handelt sich vielmehr um Momentaufnahmen, die i.d.R. exemplarisch diskutiert wurden und als Blaupause für viele andere Orte in der Stadt Aachen dienen können. Sie stellen den Anlass dar, um für Defizite im Sinne des zu Fuß Gehens zu sensibilisieren, diese zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zu ihrer Beseitigung und ggf. Attraktivitätssteigerung zu ergreifen.

Gleichwohl sind im Folgenden aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den zahlreichen Anregungen der Teilnehmenden einige hervorzuheben:

- **Verbesserung der Barrierefreiheit**, nicht zuletzt im Hinblick auf taktile Elemente und Bordsteinabsenkungen, prioritär an baulichen Querungsanlagen und Bereichen mit erhöhtem Querungsbedarf.
- **Aufstellen zusätzlicher barrierefreier Sitzbänke**, um den Aktionsradius mobilitätseingeschränkter Personen zu erhöhen.
- **Einrichtung weiterer (gesicherter) Quermöglichkeiten**, die das Queren, z.B. durch
 - Richtungstrennung (bauliche Mittelinsel) oder
 - verbesserte Sichtbeziehungen (vorgezogene Gehwege) erleichtern bzw.
 - den Fußverkehr bevorzugen (Fußgängerüberweg).
- **Flächenumverteilung im Straßenraum** zugunsten der Barrierefreiheit bzw. der Verweil-/Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs.

Die nachfolgende Maßnahmentabelle gibt einen Umsetzungshorizont für eine Auswahl der vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen.

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)			
Freihalten von Gehwegen und Sicherstellung der Gehwegbreiten			Daueraufgabe
Querneigungen und Absenkungen (z.B. Rehmplatz)			sukzessive
Barrierefreie Ausstattung der Querungsanlagen			sukzessive
Barrierefreier Ausbau LSA Heinrichsallee			
Barrierefreier Ausbau LSA Lochnerstr.			
Barrierefreier Ausbau LSA Junkerstr. und Löhergraben			
Anhebung Kreuzungsbereiche Johanniterstr./ Paulustr.			
Anhebung der Einfahrten Johanniterstr.			
Barrierefreie Ausstattung der Querungsanlagen			sukzessive
Gehwegbreiten anpassen Sigmundstr., Bendelstr.			sukzessive
Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen			sukzessive
Angebot an Sitz- und Verweilmöglichkeiten Vaalser Str. erhöhen			
Handlungsfeld Querungen (B)			
Einrichtung einer bedarfsgesteuerten LSA Blücherplatz			
Einrichtung von Gehwegnasen Johanniterstr. ggf. Ausbau Gehweg zu Lasten des Kfz-Verkehrs			
Einrichtung einer Querungshilfe Löhergraben			
Einrichtung Gehwegüberfahrten Klappergasse, Rudolfstr.			
Einrichtung einer Querungshilfe Annuntiatenbach			
Umgestaltung Querungssituation Haltestelle Schanz			
Einrichtung von Gehwegnasen			sukzessive
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)			
Umgestaltung der Furt an der LSA Jülicher Str.			
Anpassen der Radverkehrsführung auf dem Lindenplatz			
Ausweisung des Rehmplatz als Sonderweg für Fußgänger			
Umgestaltung der Radverkehrsführung Eingang Westpark			
Verkehrssichernde Maßnahmen Blücherplatz Ri. Reimannstr.			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)			
Aufwertung des Spielbereich Lindenplatz			sukzessive
Entwicklung eines Platzkonzepts Dr.-Vitus-Metz-Str.			sukzessive
Aufstellen von Spielelementen entlang der Premiumfusswege			
Beleuchtung prüfen & ggf. anpassen			Daueraufgabe
Gütnschnitt prüfen & ggf. anpassen			Daueraufgabe

Quelle: Planersocietät

4.2 Fördermöglichkeiten

Die Gewinnung von Fördermitteln stellt für Kommunen einen wichtigen Pfeiler zur Realisierung von Maßnahmen dar. Abhängig vom Förderprogramm übernehmen das Land NRW oder der Bund als Fördergeber einen Teil der Kosten für Planung und Ausführung von Projekten. Neben investiven werden auch nicht-investive Maßnahmen gefördert. In der Regel decken die Förderprogramme unterschiedliche Schwerpunkte und Themenfelder ab, z. B. Barrierefreiheit, Querungsanlagen oder Gehwegbau. Nachfolgend werden die wichtigsten Förderprogramme zum Fußverkehr kurz vorgestellt und ihre Förderschwerpunkte aufgelistet.

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

Sie hat zum Ziel, Treibhausgasemissionen zu mindern und CO₂ einzusparen. Mithilfe der Richtlinie sollen Kommunen dem Anspruch einer klimaschonenden Mobilität näherkommen. Fördergegenstände sind:

- Umgestaltung von Knotenpunkten
- Grüne Wellen für den Fuß- und Radverkehr

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Sie gewähren Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Kommunen. Förderschwerpunkte bilden:

- Fußverkehrsanlagen

Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

Sie richten sich an kommunale Vorhaben, die zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse beitragen. So werden gefördert:

- Bau, Ausbau und grundlegende Erneuerung maßgeblicher Bestandteile des Straßenkörpers,

- Rad- und Gehwege im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen

4.3 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks NRW 2022 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Dies beinhaltet ebenfalls, dass durch die Übertragbarkeit der exemplarischen Maßnahmen Verbesserungen für den Fußverkehr auch in den anderen Stadtteilen durchgeführt werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Aachen, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine systematische Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Als Ergebnis des Fußverkehrs-Checks sollten unter der Maßgabe einer umfassenden Fußverkehrsförderung programmatische Maßnahmenpakete für das gesamte Stadtgebiet abgeleitet und umgesetzt werden. Die Definition von Zielmarken für Maßnahmen hilft. Exemplarisch sei hier das Ziel von konkret quantifizierten und qualifizierten Sitzgelegenheiten, Gehwegnasen oder barrierefrei zu gestaltenden Querungen pro Jahr zu nennen.

Neben den oben erwähnten Prozessen sollte im Stellenplan der Stadt Aachen künftig eine Personalstelle mit klarer Zuständigkeit für den Fußverkehr geschaffen werden. Die Person fördert die Wahrnehmung des zu Fuß Gehens als gleichberechtigte Form der Mobilität, initiiert und koordiniert Maßnahmen im Kontext Fußverkehr und stellt die Qualität der städtischen Planungen mit Fokus auf die Belange des Fußverkehrs sicher, z.B. Barrierefreiheit. Sie ist sowohl für die Verwaltung, die Politik als auch die Bürgerschaft ansprechbar.

Da der Fußverkehr eine ganzheitliche Aufgabe in Politik und Verwaltung ist, sollte die Sensibilisierung aller in Bezug auf die Belange des Fußverkehrs zwingend gefördert

werden. Auch im Haushalt sollten Finanzmittel für die Belange des Fußverkehrs bereitgestellt werden.

Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele hilfreiche Hinweise aus der Bürgerschaft. Diese Expertise vor Ort sollte zukünftig weiter im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselement genutzt werden. Eine Fortführung von regelmäßigen Begehungen in unterschiedlichen Stadtteilen ist z.B. mit Fokus auf Barrierefreiheit sowie Schulwegemobilität und -sicherheit empfehlenswert.

4.4 Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – Unterstützung für Kommunen

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und begleitet die Mitgliedskommunen in NRW als Partner auf dem Weg zur Mobilitätswende über drei regionale Koordinierungsstellen in NRW. Aachen ist Mitglied des Netzwerkes.

Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. die Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Planen und Handeln der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Die zielführende Strategie hierzu ist das kommunale Mobilitätsmanagement. Das kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Tun der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung so zu koordinieren, dass nachhaltige Mobilitätsangebote initiiert werden und die Mobilitätswende angestoßen und beschleunigt wird. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hilft Kommunalverwaltungen, diese Schnittstelle einzurichten und die Mitarbeiter*innen mit dem entsprechenden Know-How auszustatten. Denn: Mobilität ist eine Querschnittsdisziplin.

Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützen die Mitgliedskommunen hierbei mit den Bausteinen Erstgespräch, Beratung zu der

verwaltungsinternen Prozessgestaltung, Vernetzung mit anderen Kommunen, Fortbildungen und konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Maßnahmen.

Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und Bürger*innen einzubinden.

4.4.1 Mitgliedschaft der Stadt Aachen im ZNM NRW

Schon vor dem Beitritt der Stadt Aachen in das Zukunftsnetz Mobilität NRW stand das Mobilitätsmanagement auf der Agenda der Aachener Mobilitätsentwicklungsplanung. Mit dem Beitritt gewann vor allem die Vernetzung mit anderen Kommunen/Großstädten an Bedeutung.

Schon 2012 hat die Stadt Aachen den Prozess zur Verkehrsentwicklungsplanung etabliert. Ziele und Maßnahmen werden seitdem kontinuierlich den aktuellen gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen mit übergreifender Beteiligung der Fachämter, der Kommunalpolitik, Verbänden und Bürger*innen angepasst. 2021 wurde ein regionales Mobilitätsmanagement initiiert, im Rahmen dessen die Stadt Aachen gemeinsam mit Vertreter*innen der Städteregion Aachen und der den ihr angehörigen Kommunen für die Region relevante Mobilitätsthemen diskutiert.

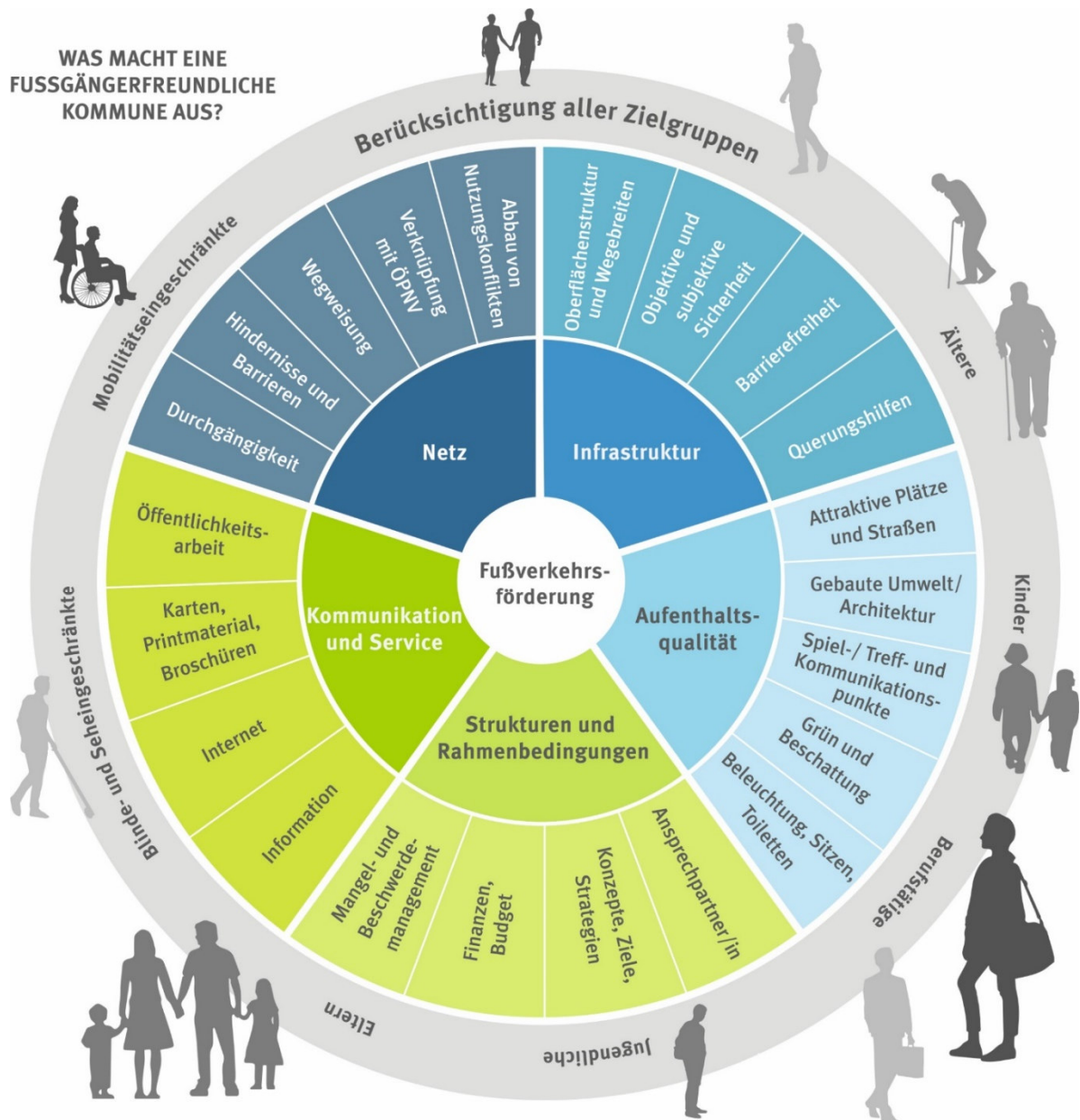
Diese hierdurch bereits gut ausgebaute Vernetzung spiegelte sich auch in der Runde der Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks 2022 wider. Auftakt- und Abschlusspräsentation sowie beide Begehungen waren durch ein großes Interesse und Engagement von Seiten der Bürger*innen, Initiativen, Verwaltung und Kommunalpolitik geprägt. Projektleitende seitens der Stadt Aachen waren Claudia Nowak (Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität, Team Allgemeine Verkehrsplanung) und Jan Kemper (Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität, Team Stadterneuerung und -gestaltung).

Grundlage für die Routenwahl des Fußverkehrs-Checks war das Premiumfußwegekonzept der Stadt Aachen, was die Chance auf eine zeitnahe Umsetzung der im Rahmen des Fußverkehrs-Checks formulierten Maßnahmen deutlich erhöht.

5 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist aufgrund der Vielfältigkeit der Handlungsfelder und Zielgruppen sowie der Komplexität der verkehrlichen und stadtstrukturellen Rahmenbedingungen/Zwänge eine Herausforderung (s. Abbildung 32).

Abbildung 32: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer*innen-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Konzentration auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die trotz der punktuell und individuell geführten Analyse und Diskussion auch allgemein-strategisch zur Förderung des Zu Fuß Gehens in Aachen an anderer Stelle beitragen werden. Alle Maßnahmen erfordern bzgl. ihres Umsetzungshorizontes sowohl die Berücksichtigung flankierender Planungen sowie der finanziellen und personellen Ressourcen.

Der Fußverkehrs-Check NRW 2022 hat die Qualität der vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur analysiert und den Bedürfnissen zu Fuß Gehender eine Stimme gegeben. Die formulierten Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung sind unterschiedlich konkret. Sie können im Rahmen laufender Planungen umgesetzt werden oder langfristig in bevorstehende Planungen integriert werden.

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Routen hinaus auf das Gebiet der Stadt Aachen anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Barrierefreiheit und der Einrichtung von Querungsanlagen. Auch die Verkehrssicherheit betreffenden Maßnahmen sind über das Untersuchungsgebiet hinaus anwendbar. Die formulierten Maßnahmen geben auch für die anderen Stadtteile Impulse.

Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Bürger*innen in Aachen gerne angenommen wurde und durch viele konstruktive Beiträge zur Förderung des Zu Fuß Gehens in Aachen beigetragen hat. Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks fließen in die Planungen der Premiumfußwege ein.

6 Dokumentation

6.1 Protokoll Auftakt-Workshop

Ort: Super C, RWTH Aachen

Datum: 16.08.2022

Uhrzeit: 18:30 bis 20:15 Uhr

Anwesende: Frauke Burgdorff (Stadtbaurätin), Claudia Nowak, Tobias Larscheid, Uwe Müller (alle FB61/300 Verkehrsplanung und Mobilität), Harald Beckers (FB13 Presse und Marketing), Jan Kemper (FB61/500 Stadterneuerung und Stadtgestaltung), Gabriele Hündgen (FB61/700 Straßenneu-bau), Caline Strack (Sozialverband Vdk), Simone Krauß (Leitstelle Menschen mit Behinderungen), Niklas Rischbieter, Nils Becker (beide Planersocietät) und rd. 44 interessierte Bürgerinnen und Bürger

Begrüßung

(Frau Burgdorff (Stadtbaurätin), Frau Nowak (Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität), Herr Kemper (Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung))

Frau Burgdorff begrüßt die Anwesenden und führt kurz die Hintergründe des Termins auf. Sie stellt die Bedeutung des Fußverkehrs in Aachen vor und erläutert das Konzept der Premiumfußwege in der Stadt. Es folgen weitere einleitende Worte durch Frau Nowak und Herrn Kemper, die den Prozess des Fußverkehrs-Checks in Aachen begleiten. Sie führen aus, warum die vorgeschlagenen Routen für die künftige Begehungen ausgewählt wurden, und halten fest, dass diese vor allem aktuelle Planungen der Premiumfußwege unterstützen und zukünftige auch in anderen Aachener Stadtteilen als Blaupause dienen sollen. Sie betonen, dass mit Hilfe der exemplarisch an zwei Routen durchgeführten Fußverkehrs-Checks v.a. Lobby für die Belange des Fußverkehrs gebildet wird. Sie helfen der Verwaltung zu belegen, dass es in der Bevölkerung ein großes Interesse an sicheren und komfortablen Fußwegen gibt und daran, dass sie die Bedürfnisse Zu-Fuß-Gehender noch selbstverständlicher in den städtischen Planungen berücksichtigt.

Abbildung 33: Begrüßung durch Frau Burgdorff zum Auftaktworkshop des Fußverkehrs-Check Aachen



Quelle: Planersocietät

Vortrag

(Herr Becker (Planersocietät))

Anschließend begrüßt Herr Becker die Teilnehmenden. Er stellt das Zukunftsnetz NRW und die Aspekte der Fußverkehrsförderung sowie einen Einblick auf Fußverkehrs-Checks in anderen Kommunen vor. Er zeigt auf, welche Rolle der Fußverkehr allgemein im Verkehrsgeschehen einnimmt und insbesondere auch, welche Bedeutung die Zunahme dieser Form der Fortbewegung im öffentlichen Raum während der andauernden Pandemie eingenommen hat. Anschließend geht er auf die Ziele der Fußverkehrs-Checks ein. Er gibt einen visuellen Eindruck von den Veranstaltungen, die in anderen Kommunen durchgeführt wurden und stellt deren Themenschwerpunkte vor. Zudem erläutert er, dass Fußverkehrsförderung eine ganzheitliche Aufgabe ist, die eine Fülle an unterschiedlichen Zielgruppen adressiert. Er verdeutlicht außerdem die Expertenrolle der Bürgerinnen und Bürger. Anschließend erläutert er den Ablauf des Abends sowie die Inhalte der Fußverkehrs-Checks NRW.

Abbildung 34: Impulsvortrag zum Fußverkehr innerhalb des Auftaktworkshops



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Im weiteren Verlauf erläutert Herr Becker, was eine fußgängerfreundliche Kommune ausmacht und welche Ansprüche die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden an den Raum stellen. Er betont, dass das zu Fuß Gehen die elementarste und einfachste Form der Fortbewegung ist. Dem Fußverkehr sei lange nicht ausreichend Beachtung geschenkt worden. Er betont, dass alle Verkehrsteilnehmenden eine gewisse Etappe ihrer Wege immer auch zu Fuß zurücklegen. Zudem stellt er den Modal Split aus NRW vor, der aufzeigt, dass die meisten Wege (57 %) mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Fußverkehrsanteil ist mit einem Anteil von rund 22 % schon als recht hoch zu bewerten. Ein Anteil von rd. 35 % der kurzen Wege (weniger als 2 km) bietet allerdings ein großes Potenzial, noch häufiger zu Fuß zu gehen.

Zum Vergleich stellt Herr Becker das Ergebnis der Blitz-Befragung vor, die am Eingang der Veranstaltung durchgeführt wurde: Zum Veranstaltungstag reisen die meisten Personen mit dem Fahrrad an. Nur wenige sind zu Fuß oder dem ÖPNV angereist.

Im Anschluss erläutert er, dass Kinder und ältere Menschen eine besondere Gruppe der Zu-Fuß-Gehenden bilden. Auch ihre Bedürfnisse müssen bewusst in der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden. Anhand von Fotos zeigt er erste Eindrücke der Herausforderungen Aachens, welche u. a. die Themen Barrierefreiheit, Queren, Aufenthaltsqualität & Gehkomfort sowie besondere Zielgruppen exemplarisch darstellen. Er schließt seinen Vortrag mit einer Reihe von Beispielen attraktiver Maßnahmen der Fußverkehrsförderung ab.

Präsentation und Diskussion der Routenverläufe der Begehungen

Von der Verwaltung und der Planersocietät sind vorab zwei Routenvorschläge für die Begehungen in Aachen angefertigt worden, die unter Berücksichtigung des Premiumfußwegenetzes weitere wichtige Quell- und Zielpunkte des Fußverkehrs, wie zum Beispiel Seniorenunterkünfte, Schulen, Kindergärten und Bahnhaltstellen einbinden. Die Teilnehmenden sind eingeladen, diese Vorschläge an vier Stellwänden für die Begehungen Richtung Westen und Osten Aachens mit den Mitarbeitenden der Planersocietät sowie der Verwaltung zu diskutieren. Die Schwerpunkte der Routen liegen in Abschnitten auf zukünftigen Premiumfußwegen der Stadt Aachen.

Der erste Routenvorschlag startet im Westen der Kernstadt und führt vom Westpark über Lochner- und Johanniterstraße auf Teilen des Premiumfußweg 8. Hier sollen Problemstellen ermittelt werden, um diese kurz- und mittelfristig in die Umsetzung des Premiumfußweges einzubringen. Über den Lindenplatz und die Trichtergasse und zurück über die Bendel- und Jakobstraße sollen die Alltagswege, die in direkter Nähe zur Premiumfußwegeroute liegen und damit wichtige Verbindungsfunktionen übernehmen unter die Lupe genommen werden.

Die zweite Begehung beschäftigt sich mit der fußläufigen Anbindung des Aachener Ostens zwischen dem Synagogen- und Europaplatz. Hier wird ein Teil des Premiumfußweg 2 über die Promenaden- und Maxstraße begangen, um erste Anhaltspunkte für die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen zu gewinnen. Ergänzt wird die Route durch Teilabschnitte nördlich und südlich der Jülicher Straße mit besonderem Augenmerk auf die Anbindung von Einrichtung vulnerabler Gruppen (Seniorenheim, Schulen, Kindergarten) sowie der Stadtteilbibliothek.

Innerhalb des Auftakt-Workshops haben die Teilnehmenden die Möglichkeit erhalten, Änderungen an sowie Wünsche/Kritik/Problemstellen innerhalb der Route zu diskutieren. Folgende Anmerkungen wurden zu den o.g. Routen eingebracht:

Route West

Nachfolgend werden inhaltliche Schwerpunkte des Fußverkehrs-Checks entlang der Route West dargestellt:

Abbildung 35: Diskussion und Ergebnis „Route West“



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

- Auf der Route West wurden vornehmlich Themen der Barrierefreiheit diskutiert. So fehlen entlang der Lochner- und Johanniterstraße Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende und die Gehwege sind teilweise zu schmal.
- Am Kreuzungspunkt Lochnerstraße/ Mauerstraße fehlt ein modernes taktiles Leitsystem an der Ampel.
- Die Bahnunterführung an der Lochnerstraße wird als Angstraum bezeichnet.
- Auf dem Lindenplatz kommt es durch eine fehlende Separation des Rad- und Fußverkehrs immer wieder zu Konflikten. Auch der Oberflächenbelag stellt sich durch die Pflastersteine nicht als barrierefrei dar.
- Am Kreuzungspunkt Königstraße/Lindenplatz/Beginenstraße fehlt eine Querungsmöglichkeit.
- Die Außengastronomie entlang der Kockerellstraße schränkt die Gehwegbreiten ein.
- Entlang der Jakobstraße bemängeln die Teilnehmenden zu schmale Gehwegbreiten. Des Weiteren werden kontrastreiche Poller gewünscht.



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Auf der Route Ost wurden vornehmlich Themen der alltäglichen Fußverkehrsführung diskutiert:

- Auf Höhe des Busbahnhofs an der Peterstraße wird von den Teilnehmenden auf eine ungünstige Querungssituation hingewiesen.
- Auf dem Hansemannplatz kommt es häufig zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Am Abend wird dieser Platz v.a. als Angstraum wahrgenommen.
- Die Führung des Fußverkehrs am Knotenpunkt der Heinrichsallee und Jülicher Straße ist undurchsichtig und nicht intuitiv. Die Teilnehmenden empfinden diese Situation als gefährlich.
- Der Wartebereich an der Bushaltestelle wird als zu gering dimensioniert wahrgenommen.
- Die Freifläche nördlich der Jülicher Straße soll durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität attraktiver werden.
- Im weiteren Verlauf der Jülicher Straße wird eine Querungsmöglichkeit auf Höhe der Rudolfstraße gewünscht.
- Die Robensstraße weist eine starke Steigung auf, die für mobilitätseingeschränkte Personen schwer nutzbar ist. Durch das ansässige Seniorenzentrum wird hier das Aufstellen von Bänken als besonders notwendig erachtet.
- Am Kreuzungspunkt Jülicher Straße/Blücherplatz kommt es vermehrt zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr.
- Es fehlt weiterhin eine gesicherte Querung zum gegenüberliegenden Parkplatz und der Musikschule der Stadt Aachen.

- Auch eine direkte Wegeverbindung der Reimanstraße zum Blücherplatz wird gewünscht. Hier fehlt eine Quermöglichkeit.
- Der Gehweg am Blücherplatz wird oftmals durch Radfahrende genutzt, da keine Wegführung erkennbar ist. Hier muss die Beschilderung angepasst werden.
- Auf dem Rehmplatz werden die Poller als konfliktreich hinsichtlich der Barrierefreiheit angesehen.
- Der Quermöglichkeit an der Heinrichsallee auf Höhe der Maxstraße ist nicht barrierefrei. Weiterhin erzeugt die Busführung Unsicherheiten beim Queren.

Abbildung 37 Vorstellung der Stellwanddiskussionen im Plenum



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Abschließend stellen Frau Nowak, Herr Kemper, Herr Rischbieter und Herr Becker die wesentlichen Inhalte der Diskussionen an den Stellwänden dem Plenum zusammengefasst vor. Sie erläutern, dass die vorgebrachten Anmerkungen zusammen mit den in den Begehungen formulierten Anregungen in ein Gesamtdokument einfließen werden.

Verabschiedung

Herr Becker und Herr Müller bedanken sich herzlich für die Teilnahme sowie die aktive Beteiligung der Anwesenden und bitten um eine rege Beteiligung bei den Begehungen am 13.09.2022 (Route West) und am 20.09.2022 (Route Ost). Zudem dankt Herr Müller der Planersocietät für den fachlichen Input und die Durchführung des Auftakt-Workshops. Anschließend verabschieden sie die Teilnehmenden.

Dortmund, 13. September 2022

gez. Nils Becker, Claudia Nowak

6.2 Protokoll 1. Begehung

Ort: Aachen, westliche Innenstadt

Datum: 13.09.2022

Uhrzeit: 17:00-20:00 Uhr

Anwesende: 45 Personen

Begrüßung

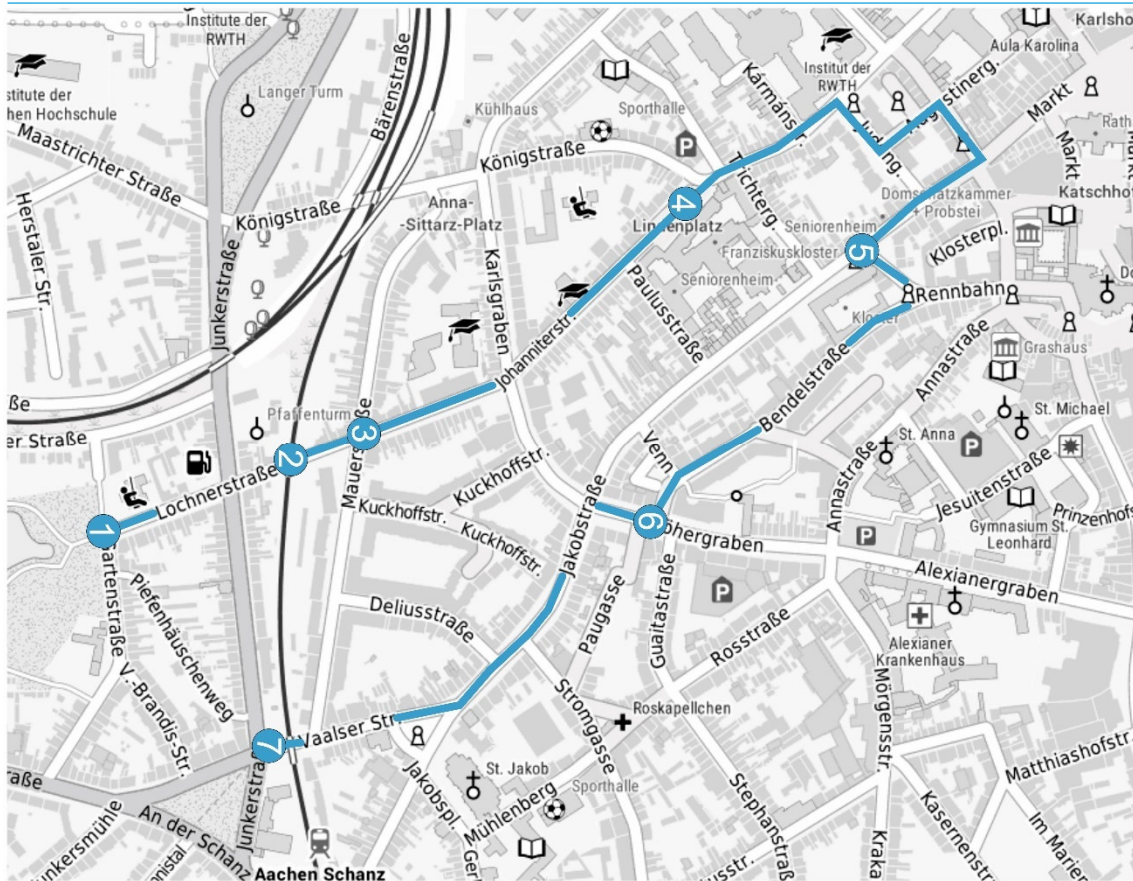
Am 13.09.2022 um 17 Uhr findet die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks im Aachener Westen statt. Die Begehung startet an der Lochnerstraße am Eingang zum Westpark. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus etwa 45 Personen zusammen: Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen, der Politik und Bürger*innen, Mitarbeitende des WDR sowie der Planersocietät.

Frau Nowak (FB61/300 Verkehrsplanung und Mobilität) begrüßt die Teilnehmenden und stellt die beteiligten Personen der Stadt Aachen vor. Sie führt kurz den Hintergrund und die Motivation zur Bewerbung um die Fußverkehrs-Checks aus: „[Die] Stadt Aachen ist ein großer Fußweg.“ Weiterhin weist sie darauf hin, dass auch die WDR-Lokalzeit des Fußverkehrs-Check begleiten wird.

Im Anschluss daran übergibt sie Herrn Becker von der Planersocietät aus Dortmund das Wort, der sich und das Büro zunächst kurz vorstellt. Daran anknüpfend erläutert Herr Becker den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Auch spricht er eine Einladung für alle Interessierten aus, sich an der zweiten

Begehung im Osten der Stadt am 20.09. sowie dem Abschluss-Workshop am 18.10. zu beteiligen.

Abbildung 38: Route West durch Aachen



Quelle: eigene Darstellung, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Station 1: Eingang Westpark, Lochnerstraße

Die Begehung startet an der Ecke Gartenstraße/Lochnerstraße vor dem Velocity-Stand am Eingang zum Westpark.

- Die Teilnehmenden sehen hier ein großes Konfliktpotenzial zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Es sei angenehmer, mit dem Rad die Nullabsenkung über den Fußgängerüberweg, statt den Weg durch die Poller ohne abgesenkten Gehweg, zu nutzen. Herr Becker schlägt eine weiche Separation vor. Ein Teilnehmer schlägt einen „roten Teppich“ für Radfahrende zum zweiten Eingang zum Park etwas weiter südlich vor.

- Um das Konfliktpotenzial zu reduzieren, schlagen die Teilnehmenden vor, die Radvorrangroute auf die Welkenrather Straße zu verlegen.
- Weiterhin wird bemängelt, dass Sperrmüll hier regelmäßig abgestellt wird.

Station 2: Unterführung Lochnerstraße

Im weiteren Verlauf führt die Begehung entlang der Lochnerstraße.

- An der Kreuzung zur Junkerstraße fällt den Teilnehmenden die kurze Grünphase der Ampel für zu Fuß Gehende auf. Auf einem Premiumfußweg sollte die Schaltung vorteilhaft für Fußgänger*innen sein und es außerdem einen breiteren Gehweg geben.
- Herr Becker erläutert, dass er aus dem Auftakt-Workshop mitgenommen hatte, dass der Raum unter der Brücke als Angstraum wahrgenommen werde und möchte den Eindruck der Gruppe dazu hören. Die Resonanz ist gemischt, bemängelt wird vor allem die fehlende bzw. zugewachsene Beleuchtung und der überfällige Grünschnitt rund um die Unterführung. Aufgrund des fehlenden Leitsystems orientieren sich sehingeschränkte Personen hier an der Wand. Das teilweise stachelige Grün, welches in die Gehgasse ragt, wird als sehr störend empfunden.
- Für den hier geplanten Premiumfußweg sollte der PKW-Verkehr reduziert und die Gehwege verbreitert werden.

Abbildung 39: Unterführung an der Lochnerstraße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Knoten Mauerstraße

- Der Kreuzungspunkt Lochnerstraße / Mauerstraße befindet sich derzeit im Umbau. Der Bestand bislang keine Ausstattung mit barrierefreien Elementen auf, soll jedoch im Rahmen des Umbaus barrierefrei gestaltet werden.
- Die Baustelle empfinden die Teilnehmenden als störend, da Sie den Weg deutlich erschwert. Für Rollstuhlfahrende ist die Querung der Kreuzung aktuell unmöglich.
- Herr Becker gibt einen kurzen Input zum Thema Barrierefreiheit. Er erläutert, wie ein Fußgängerüberweg mit Absenkung an die Bedarfe verschiedener Personen angepasst sein kann und wie Sehingeschränkte sich mit Hilfe von Leitsystemen orientieren. In der Stadt Aachen sind überwiegend veraltete Noppenfelder als Sperrflächen verbaut, was nicht dem aktuellen Standard entspricht.

- Mit Ausbau des Premiumfußwegs sollen an Querungsstellen taktile Elemente, entsprechend den aktuellen Richtlinien mit Richtungs- und Sperrfeld in Rippenstruktur eingesetzt werden.

Station 4: Karlsgraben

An der Kreuzung Lochnerstraße /Karlsgraben fährt Herr Becker fort und erläutert die Funktionsweise von Ampeltastern und deren taktilen Elementen.

- Auf dem Weg über die Johanniterstraße fallen den Teilnehmenden die schmalen Gehwege auf. Ein Vater berichtet, dass man dort nicht mit zwei Kinderwagen aneinander vorbeifahren könne. Hier muss man auf die Fahrbahn ausweichen. Weiterhin sind keine Sitz- und Verweilmöglichkeiten vorhanden. Eine Aufwertung mit Stadtmobiliar sowie Fahrradbügel an Kreuzungspunkten, die ein Wildparken eindämmen und die Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und fließendem Verkehr aufrechterhalten, werden hier gewünscht.
- Außerdem kommt es vermehrt zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, da die Radfahrenden zwischen Karlsgraben und Lindenplatz sehr schnell fahren.
- Generell sind den Teilnehmenden die kurzen Querungszeiten an Ampelanlagen aufgefallen: Man solle die Gehgeschwindigkeit, mit der kalkuliert werde, flächendeckend auf 1 m/s reduzieren. Das sei angenehmer für die zu Fuß Gehenden und würde den Kfz-Verkehr zusätzlich ausbremsen. Frau Tosun von der Stadt erläutert, dass an Schulen schon jetzt teilweise mit 1,0 m/s gerechnet werde und sonst mit 1,2 m/s. Außerdem weist Sie darauf hin, dass lange Grünphasen auch immer mit langen Wartezeiten für zu Fuß Gehende verbunden sind. Auch könne man immer über diagonale Querungswege, das sogenannte Rundrumgrün, nachdenken. Diese sehr sichere Möglichkeit des Queren verursache aber lange Wartezeiten. Eine Teilnehmerin schlägt vor, die Sekunden herunter zu zählen, bis es rot werde. Hier ist jedoch die Gefahr, dass dies den Effekt habe, dass Menschen auch bei Gelb noch losgehen. Zu zählen, bis die Ampel grün werde, sei technisch machbar, aber kostenintensiv. Herr Becker regt die Teilnehmenden dazu an, das 40 Sekunden-Experiment durchzuführen, wenn sie das nächste Mal an einer roten Ampel warten müssen. Ab einer Wartezeit von 40 Sekunden an Fußgängerampeln gehen Menschen deutlich öfter über Rot. Die Stadt nimmt schon vorweg, dass man an den meisten Ampeln in Aachen länger warten müsse.

Station 5: Lindenplatz

Herr Becker erklärt die Platzbedarfe von verschiedenen Menschen an Gehwege.

- Die Teilnehmenden merken an, dass der Platz auch Teil der Radvorrangroute sei. Wo sollen sich zu Fuß Gehende bewegen und wo Radfahrende? Besonders an Stellen mit Außengastronomie fühlen sich zu Fuß Gehende häufig gestört, wenn diese zwischen Hauswand und Tischen langführen. Herr Becker schlägt eine weiche Separation und ein Abschleifen des Kopfsteinpflasters vor, um Wege für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu definieren.
- Das Fußgängerzonenschild am Eingang zum Lindenplatz ist durch Bewuchs versperrt.
- Das Kopfsteinpflaster schränkt viele Menschen, die auf Rollen angewiesen sind, sowie Menschen mit Kinderwagen ein. Auch Radfahrende nutzen am Lindenplatz oft den Seitenraum ohne Kopfsteinpflaster, anstatt auf der Straße zu fahren. An vielen Stellen in der Stadt sei das Pflaster ohnehin nicht historisch. Stellenweise, wie z. B. in der Krämerstraße, wurde das Kopfsteinpflaster schon abgeschliffen. Frau Nowak ergänzt, dass im Zuge von Baustellen auch immer das Kopfsteinpflaster abgeschliffen werden würde. Es werde ausgebaut, abgeschliffen und anschließend wieder eingesetzt.
- An der Einmündung von der Johanniterstraße zur Paulusstraße ist die Sicht schlecht. Herr Becker schlägt vor, den Gehweg vorzuziehen, anzuheben und den Belag zu wechseln, um den Kfz-Verkehr zu beruhigen und Wege für Rad und Fuß zu schaffen. Außerdem solle man einen Grünschnitt der Büsche vornehmen, um die Sichtverhältnisse zu verbessern. Einige Teilnehmenden wünschen sich hier einen verkehrsberuhigten Bereich.
- In der Gruppe kommt der Vorschlag auf, an Stellen, an denen Altenheime, Kitas oder Schulen sind, den Verkehr zu beruhigen. Dies müsse dann auch für Radfahrende gelten.
- Auch wird darauf hingewiesen, dass man mit dem Rad von Nordosten aus kommend geradewegs auf die Bänke zu fahre. Die Wegführung sei nicht klar.
- Weiterhin stehe das Mobiliar auf den Gehwegen und der Bach enge den Lindenplatz zusätzlich ein.

Station 6: Annuntiatenbach / Judengasse

- An dieser Kreuzung wird die Querungssituation für zu Fuß Gehende ebenfalls von den Teilnehmenden als schlecht angesehen. Herr Becker wirft den Vorschlag einer

Begegnungszone (Tempo-20) in die Runde, in der zu Fuß Gehende bevorrechtigt sind und flächige Querungen angelegt sind. Insbesondere hier, wo die Sicherheit deutlich eingeschränkt ist, sollte man darüber nachdenken. An anderen Orten würde dies bislang gut funktionieren. Die Teilnehmenden geben zu bedenken, dass eine mangelnde Differenzierung zwischen Gehweg und Fahrbahn für sehingeschränkte Person problematisch ist. Die Teilnehmenden wünschen sich stattdessen eine Fußgängerzone. Angeführt wird auch das Beispiel der Bahnhofsstraße, an der der Gehweg über die Straße von den Kfz-Fahrenden ignoriert würde.

- Die Teilnehmenden wünsche sich weiterhin mehr Straßenverkehrserziehung sowie Publicity, die zu gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr aufrufen. Leider sei die Straßenverkehrsordnung aus Sicht der Autofahrenden gemacht. Frau Nowak wirft an dieser Stelle ein, dass es sich bei den Fußverkehrs-Checks auch um Lobbyarbeit handelt und sie sich deswegen freut, dass so viele zur Begehung erschienen sind.
- Anschließend wird über die Bezeichnung des „Shared space“ im Zuge des Tempo-20-begegnungszonen-Vorschlags ergänzt, dass es sich beim „Shared Space“ um ein Planungskonzept handelt, was sich mit der Gliederung des Straßenraums beschäftigt, und keine rechtskräftige Grundlage besitzt. Der Begriff der „Begegnungszone“ lässt sich so aktuell noch nicht in der StVO wiederfinden. Hoffentlich werden diese in der nächsten Novellierung der StVO mit aufgenommen.
- Seitens der Teilnehmenden wird angemerkt, dass ein Shared Space schlecht funktioniert, wenn es Parkplätze gebe. Als Beispiel wird die Bahnhofsstraße angeführt, auf der regelmäßig die Parkstandbegrenzung überparkt werden würde.
- Weiterhin kommt die Frage auf, ob hier ebenfalls die Führung der Radvorrangrouten und der Premiumfußwege vorgesehen ist. Die Stadt entgegnet, dass diese alle am Graben enden sollen.
- Auch wird angemerkt, dass E-Scooter den Gehweg regelmäßig stark einschränken.
- In der Judengasse merken die Teilnehmenden an, dass die Gehwege sehr schmal sind und regelmäßig Autos auf den angrenzenden Parkplätzen auf den Gehweg ragen und so die verfügbare Breite noch weiter einschränken.

Abbildung 40: Der WDR begleitet die Runde



Quelle: Planersocietät

Station 7: Haltestelle Judengasse / Markt

- Zur Bushaltestelle hin ist keine Quermöglichkeit, abgesehen von dem Zebra-streifen etwas südwestlich, vorhanden. Das Hochbord erschwert den Zugang für Mobilitätseingeschränkte zusätzlich. Insgesamt ist die Bushaltestelle nicht barrierefrei. Offen bleibt, wie z. B. die Absenkung vom Bus zum Bordstein gestaltet ist.
- Weiterhin wird kritisiert, dass der Gehweg so schmal ist, dass man keine Chance habe, eine Rampe für den Ein- und Ausstieg aus dem Bus zu nutzen, da nicht genug Platz sei, sich davor zu positionieren. Hier ist neben einer Umgestaltung wichtig, dem Personal des Busses zu kommunizieren, an der breiten Aufstellfläche zu halten.
- Die Verwaltung erläutert, dass die Jakobstraße nächstes Jahr neu geplant werde: Die Bushaltestelle solle vorgezogen, eine Erhöhung und ein kleiner Platz um das archäologische Fenster entstehen. Die Bushaltestelle soll barrierefrei ausgebaut werden. Die gegenüberliegende Straßenseite werde vollständig mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet. Eine zusätzliche Quermöglichkeit sei dabei nicht vorgesehen.
- Auf dem Weg über die Klappergasse und Bendelstraße zurück in Richtung Graben fallen den Teilnehmenden die Poller auf, die sehr weit auf dem Gehweg stehen.

Diese sollten näher an die Straßenkante oder auf die Straße verlegt werden, bzw. deren Nutzen geprüft werden.

- Herr Becker schlägt Gehwegnasen über die Bendelstraße hinweg vor, um ausreichend Querungsmöglichkeiten zu schaffen und weiterhin zu vermeiden, dass mobilitätseingeschränkte Personen, die auf die Fahrbahn ausweichen, zu lange auf der Fahrbahn bleiben müssen.

Station 8: Löhergraben / Dr.-Vitus-Metz-Straße

- An der Kreuzung ist keine Querungsmöglichkeit zur Paugasse und Guaitastraße vorhanden. Dabei stellt der Hinterhofweg durch die Paugasse eine wichtige Wegeverbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende in Richtung Schanz und Westpark dar. Es wird vorgeschlagen, den Seitenraum vorzuziehen und eine Mittelinsel zur Querung zu installieren. Dafür müsste der Querschnitt der Straße geprüft werden. Auch sollte die Querung bei Bau direkt barrierefrei gestaltet werden.
- Gefährlich ist die Querung besonders auch für Radfahrende, die eine größere Stellfläche auf beiden Seiten benötigen. Es wird vorgeschlagen, auf der Seite gegenüber der Einmündung Dr.-Vitus-Metz-Straße die Parkfläche für Autos zu reduzieren und stattdessen eine Stellfläche für Radfahrende einzurichten. Auch ist eine neue Platzgestaltung mit höherer Aufenthaltsqualität gewünscht.

Abbildung 41: An der Schanz



Quelle: Planersocietät

Station 9: Schanz

- Der Bahnaufgang an der Schanz ist nicht barrierefrei. Möchte man einen barrierefreien Zugang, so muss der gesamte Bahnhof umrundet werden, um eine sehr steile Rampe nutzen zu können. Auf dem Weg fehlen zudem Rast- und Verweilmöglichkeiten, die es einem ermöglichen, den Weg etappenweise zurückzulegen. Herr Becker weist auf das Konzept der "besitzbaren Stadt" hin.
- Die Teilnehmenden bemängeln die Benennung und Beschilderung der verschiedenen Haltestellen an der Schanz. Teilweise liegen zwischen diesen große Entfernungen, alle hießen aber nur „Schanz“, was für Verwirrung Sorge.
- Die Unterführung unter den Gleisen hinweg wird als sehr dunkel empfunden. Weiterhin sei die Aufenthaltsqualität vor dem Treppenaufgang zur Bahn sehr schlecht.
- In Richtung Innenstadt endet der Radweg an der Bushaltestelle hinter der Unterführung. Der Gehweg ist an dieser Stelle zu schmal, um diesen zu teilen.
- Weiterhin fehlt eine Querung zur Mauerstraße. Herr Becker schlägt vor, die Bushaltestelle zu versetzen, um an dieser Stelle mehr Platz zu gewinnen und eine Querungsmöglichkeit zu installieren.

Verabschiedung & Ausblick

Frau Nowak dankt den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge sowie Herrn Becker für die Moderation. Sie empfand die Begehung als angenehmen Austausch und Lobbyarbeit und freut sich auch über die Begleitung durch die WDR Lokalzeit.

Dortmund, 19. September 2022

gez. Anna Lotta Philippi, Nils Becker

6.3 Protokoll 2. Begehung

Ort: Aachen, östliche Innenstadt

Datum: 20.09.2022

Uhrzeit: 17:30-20:00 Uhr

Anwesende: 32 Personen

Begrüßung

Am 20.09.2022 um 17:30 Uhr findet die 2. Begehung des Fußverkehrs-Checks in Aachen statt. Die Begehung beginnt am Synagogenplatz. Der Teilnehmendenkreis setzt sich aus 32 Personen zusammen. Darunter VertreterInnen der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen der Politik und Bürger*innenschaft, sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät. Frau Nowak (FB61/300 Verkehrsplanung und Mobilität) und Herr Becker (Planersocietät) begrüßen die Teilnehmenden und erläutern kurz den Ablauf der Veranstaltung. Teilnehmende erhalten einen Notizzettel, um Anmerkungen, Kritik und Wünsche notieren zu können, welche am Ende wiedereingesammelt werden. Anschließend beginnt Herr Becker an der Station 1.

Abbildung 42: Route Ost durch Aachen



Quelle: eigene Darstellung, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Station 1: Synagogenplatz

- Die Begehung beginnt mit dem ersten Input seitens der Planersocietät am Synagogenplatz. Hier wird auf die Verbindung von Aufenthaltsqualität und Fußverkehr aufmerksam gemacht.
- Die Promenadenstraße ist „mit Rollen“ nur schwer zu überqueren. Es wird vorgeschlagen die Straße auf das Niveau des Platzes anzuheben und verkehrlich weiter zu beruhigen (verkehrsberuhigter Bereich) um die Querungssituation zu verbessern und allgemein die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
- Die Absperrpoller sind für Seheingeschränkte schwer zu erkennen, da sie durch fehlenden Kontrast farblich nicht vom Rest des Platzes zu unterscheiden sind. Es wird vorgeschlagen, die Poller einzufärben oder Reflektoren anzubringen.
- Die Stadtverwaltung merkt an, dass die Farbe bei Errichtung bewusst gewählt wurde, um keine weitere Aufmerksamkeit auf die Synagoge und die Tatsache, dass diese extra abgesichert ist, zu lenken.
- Die Sitzbänke auf dem Platz sind mit einem Langstock schwer zu ertasten und bilden somit eine Stolpergefahr. Hier wird der Vorschlag unterbreitet, diese mit einer Querstrebe unter der Sitzfläche auszustatten, um ein frühzeitiges Ertasten mit dem Langstock zu ermöglichen.
- Die Bänke werden von mehreren Personen als in einem schlechten Zustand wahrgenommen. Hier besteht der Wunsch, diese zu erneuern. Eine Teilnehmerin wünscht sich, zukünftig kein Holz mehr zu verwenden, da dieses aufgrund von Verwitterung schnell kaputt geht.
- Die Fassade von C&A wird von mehreren Personen als unattraktiv empfunden.
- Es werden sich von mehreren Personen mehr Farbe und mehr Blumen gewünscht.
- Die Mülleimer sind gelegentlich überfüllt.
- Die dauerhafte Polizeiüberwachung wird einerseits als positiv, andererseits von manchen Teilnehmende als störend empfunden.
- Auch der Kfz-Verkehr neben dem Platz wird als störend wahrgenommen.

Promenadenstraße zwischen Station 1 und 2

- Der Gehweg wird als zu schmal empfunden und durch Geschäfte und Kneipen zusätzlich verengt.
- Der Gehweg wird regelmäßig zugeparkt (oft durch Lieferverkehr).

- Poller werden vorgeschlagen.
- Es wird sich gewünscht, mehr Ladezonen einzurichten und stärkere Kontrollen gegen Falschparker durchzuführen.
- Die Querungssituation wird als schlecht wahrgenommen, die fehlenden Gehwegbreiten und Absenkungen lassen ein Queren nur an der Kreuzung zu. Hier stört die Teilnehmenden das Halteverbotsschild im Querungsbereich.

Abbildung 43: Eingeschränkte Gehwegbreiten Promenadenstraße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Heinrichsallee

- Herr Becker erklärt den Anwesenden die Funktionsweise von taktilen Elementen und die Funktion eines Ampeltasters für sehingeschränkte Menschen.
- Das Queren der Heinrichsallee ist für sehbehinderte nur sehr schwer möglich.
- Die Lichtsignalanlage ist nicht barrierefrei ausgebaut. Die Bevorrechtigung des Busverkehrs ist lediglich durch eine Beschilderung signalisiert. Hier fehlen taktile Leitsysteme, um sehingeschränkte Personen darauf hinzuweisen. Weiterhin schränkt der hohe Kfz-Verkehr die Hörbarkeit des herannahenden Busverkehrs stark ein.
- Die Umlaufsperrn auf der Mittelinsel sind mit dem Langstock nur schwer zu ertasten, sehingeschränkte Personen können sich hier leicht verletzen. Viele Personen umlaufen diese Gitter.

- Es fehlt eine Separation des querenden Fußverkehrs und Radverkehrs. Die Umlaufsperrungen verstärken diese Problematik, sodass es oft zum Konflikt zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden kommt.
- Es wird über die Priorisierung von Bus- und Fußverkehr an der Querung diskutiert.
- Die Stadt erklärt, dass aktuell der Bus die höhere Priorität hat, dass aber nicht so bleiben muss.
- Es wird sich Tempo 30 gewünscht.
- Insgesamt sind sich die Teilnehmenden einig, dass die Querungssituation nicht zufriedenstellend ist. Es wird ein barrierefreier Ausbau gewünscht und gegebenenfalls eine LSA für die Mittelinsel. Herr Becker weist darauf hin, dass besonders an dieser Stelle ein barrierefreier Ampeltaster mit Reliefsymbol, welcher den Aufbau des Straßenquerschnitts wiedergibt, sowie der Ausbau nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ äußerst wichtig und förderlich sind.

Abbildung 44: Herr Becker erläutert einen barrierefreie Ampeltaster an der Heinrichsallee



Quelle: Planersocietät

Station 3: Rehmpfatz

- Herr Becker zeigt den Teilnehmenden die Funktionsweise eines Langstocks und verteilt Brillen, die eine Sehbehinderung simulieren. Die Anwesenden können sich probeweise in die Lage einer sehingeschränkten Person versetzen und somit ein besseres Verständnis für deren Bedürfnisse bekommen.

- Die taktilen Elemente sind nur schwer von dem umliegenden Kopfsteinpflaster zu unterscheiden. Es wird berichtet, dass dies ein häufiges Problem in Aachen ist und an anderen Stellen noch schlimmer sei.
- Die Stadtverwaltung verweist auf den Konflikt mit der Stadtgestaltung – das Kopfsteinpflaster ist ein historisches Element, welches das Erscheinungsbild des Raumes stark prägt.
- Herr Becker schlägt vor, die Pflasterung abzuschleifen/verfugen, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, ohne von der Gestaltung abzuweichen (an einer Querung bereits geschehen).
- Auf dem Platz kommt es oft zu Konflikten mit Fußgängern/spielenden Kindern und Fahrrädern – Fahrradfahrende meiden die umliegenden Straßen wegen der unebenen Pflasterung und fahren stattdessen über den Platz.
- Durch Teilnehmende wird vorgeschlagen, die Querung von Fahrrädern zu verhindern und den Belag der umliegenden Straßen zu ersetzen.
- Die Fußwege um den Platz herum sind schmal und durch die Pflasterung uneben. Daher mit dem Rollator oder Rollstuhl nur schwer benutzbar. Wenn nach Niederschlag der Platz matschig ist, müssen diese ungeeigneten Wege benutzt werden.
- Es wird vorgeschlagen den Weg zu verbreitern.
- Es wird angemerkt, dass man über einige Gullydeckel und Bodenleuchten leicht stolpern kann.
- Es wird mehr/schönere Bepflanzung gewünscht, um die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Kreuzung Rudolfstraße / Rehmplatz

- Es wird diskutiert, ob die Querungen für Fußgänger niveaugleich ausgebaut werden sollen.
- Die Stadtverwaltung erklärt, dass eine niveaugleiche Querung für Sehingeschränkte problematisch sein kann, da es keine Tastkante gibt, die zu erkennen gibt, dass die Fahrbahn betreten bzw. verlassen wird.
- Eine blinde Person berichtet, dass solange es taktile Elemente gibt, eine niveaugleiche Querung kein Problem darstellt (taktiles Band).

- Herr Becker fügt hinzu, dass eine Erhöhung der Straße auf Niveau des Fußweges die AutofahrerInnen zwingt abzubremsen und somit für deutlich mehr Sicherheit sorgt – dieses Argument findet große Zustimmung.
- Die Querung wird gegebenenfalls im Zuge des Ausbaus zu einer Radvorrangroute niveaugleich gestaltet.
- Insgesamt scheint die Mehrheit eine niveaugleiche Querung zu befürworten.

Sigmundstraße zwischen Station 3 und 4:

- Die Gehwege werden als zu schmal empfunden. Trotz des Verbots auf dem Gehweg zu parken, finden die Teilnehmenden die Restbreiten zu schmal.

Station 4: Sigmundstraße

- An der T-Kreuzung nach Süden sind die Sichtbeziehungen sehr schlecht und die Wegführung unverständlich.
- Es wird vorgeschlagen, die Begrünung zu beschneiden, da diese die Sicht versperren.
- Es wird vorgeschlagen, einen Kreisverkehr mit Zebrastreifen an allen Armen anzulegen.
- Ein Kreisverkehr scheint bei der vorherrschenden Verkehrsfrequenz vertretbar zu sein.
- Viele Teilnehmende halten den Kreisverkehr für eine geeignete Lösung.
- Ein weiterer Vorschlag ist, die Straße durch die bestehende Begrünung und über die Parkplätze zu legen.
- Der Zebrastreifen über die Hein-Jansen-Straße ist nicht barrierefrei gestaltet.
- Die Fahrradbügel auf der nördlichen Seite werden als nicht ausreichend kontrastreich empfunden und erschweren sehingeschränkten Menschen die Querung.
- Die Beschilderung auf der nördlichen Seite wird als zu hoch angebracht und leicht zu übersehen empfunden. Außerdem fehlt eine kontrastreiche Gestaltung, die sich zum Himmel absetzt.
- Nördlicher Abschnitt (Verkehrsberuhigter Bereich): Die Teilnehmenden wünschen sich eine stärkere Begrünung und sprechen momentan von einer geringen Aufenthaltsqualität.

- Die Teilnehmenden berichten, dass der Kfz-Verkehr oftmals zu schnell fährt. Herr Becker führt die Erklärung an, dass die Straße nach ihrer Eigenart nicht den Anschein eines verkehrsberuhigten Bereichs macht.
- Den Verkehr ausbremsende Elemente werden gewünscht.
- Viele Teilnehmende wünschen sich eine Umgestaltung, insbesondere die zu hohe Geschwindigkeit wird von vielen als großes Problem wahrgenommen.

Abbildung 45: Mangelnde barrierefreie Wegeführung an der Sigmundstraße



Quelle: eigene Aufnahme, Planersocietät

Blücherplatz zwischen Station 4 und 5

- Hier merken die Teilnehmenden an, dass eine Querungsmöglichkeit zur Musikschule fehlt.
- Der Gehweg wird als uneben empfunden und ist mit Rollen schwer befahrbar.

Station 5: Blücherplatz

- Die Ampelschaltung ist nicht fußgängerfreundlich.
- Die Grünphase für den Fußverkehr ist sehr kurz geschaltet, die Wartezeiten sind sehr lang. Dieser Fall tritt besonders häufig auf, wenn ein hoher Querungsbedarf beim Fußverkehr besteht und die Grünphase sehr schnell hintereinander angefordert wird.
- Die Querung ist nicht barrierefrei gestaltet, es fehlt eine differenzierte Bordhöhe.

- Die Ampel bleibt lange rot trotz fehlendem Kfz-Verkehr.
- Eine Induktionsschleife wird vorgeschlagen, damit die Ampel auf Grün springen kann, wenn kein Auto kommt.
- Die Verwaltung gibt zu bedenken, dass die Schleife sehr kurz vor der Ampel wäre und nur wenig unterschied machen würde.
- Viele Teilnehmende empfinden eine Induktionsschleife dennoch als sinnvoll.
- Es wird vorgeschlagen, zum Europaplatz hin den MIV-Verkehr auf die nördliche Seite der Straße zu beschränken und die komplette südliche Seite für den Fuß- und Radverkehr zu nutzen.
- Es wird vorgeschlagen, den Blücherplatz als Park and Ride Parkplatz zu nutzen.
- Richtung Nordwesten sind einige Laternen in den Baumkronen.

Station 6: Kreuzung Jülicher Straße / Blücherplatz

- Viele Fahrradfahrende befahren den südlichen Blücherplatz verkehrswidrig in Richtung Nordwesten und benutzen dabei den Gehweg entgegen der Fahrtrichtung.
- Die Führung für den Radverkehr ist aus der Reimanstraße kommend nicht eindeutig.
- Der ausgeschilderte Weg stellt einen großen Umweg dar, viele Radfahrende kürzen über den Gehweg in Richtung Jülicher Straße ab.
- Am Kreuzungspunkt Jülicher Straße/Blücherplatz im Nordosten fehlt eine qualitative Querungsanlage für zu Fuß Gehende beim Rechtsabbieger des Kfz-Verkehrs.
- Die Fußgängerinsel wird von Radfahrenden mitgenutzt, da die Fußgänger Ampel länger grün ist als die für Radfahrende.
- Die Querungen sind nicht barrierefrei gestaltet.
- Die Radführung wird an der Kreuzung als nicht gut empfunden.
- Die Beschilderung der Fußrouten wird als zu hoch aufgehängt und zu wenig kontrastreich empfunden.
- Die Fußrouten führen bergauf, was für bewegungseingeschränkte Menschen nicht optimal ist. Es wird sich eine Ausschilderung von barrierefreien Wegen gewünscht.

Abbildung 46: Mangelnde barrierefreie Wegeführung an der Sigmundstraße



Quelle: Planersocietät

Jülicher Straße zwischen Station 6 und 7

- Starkes Quergefälle erschwert die Nutzung mit „Rollen“.
- Es wird angemerkt, dass es hier „Stolperfallen“ gibt.
- Es fehlen Querungsmöglichkeiten.
- Einbauten wie Fahrradständer und Stromkästen werden als zu nah an Querungsmöglichkeiten und dementsprechend als störend empfunden.

Station 7: Monheimsallee

- Die Beleuchtung wird als nicht ausreichend empfunden.

- Die Ampelschaltung der südlichen Querung wird von vielen als großes Problem wahrgenommen.
- Ein Teilnehmer berichtet, die Rotphase sei so lang, dass es oft schneller ist, den Weg über die drei anderen Arme der Ampelkreuzung zu nutzen, anstatt im Süden zu warten.
- Eine Person merkt an, dass an der Heinrichstraße großes Potenzial für Einzelhandel wäre, wenn die senkrecht parkenden PKW entfernt würden.
- Die Querungssituation an der Petersstraße/Hansemannplatz wird auch als unzureichend, ähnlich der Situation an der Heinrichsallee, empfunden.
- Allgemeine Anmerkungen während der Begehung
- Am Theaterplatz und in der Innenstadt sind die Gehwege oft zu schmal, da sie von der Außengastronomie (gegebenenfalls illegaler Weise) blockiert werden.
- Es wird angemerkt, dass viele RadfahrerInnen auf gemeinsam geführten Fuß- und Radwegen, die Teil einer Radvorrangroute sind, zu wenig Rücksicht auf zu Fuß Gehende nehmen.
- Insbesondere Seheingeschränkte fühlen sich auf diesen Wegen unwohl, empfinden es allerdings als sehr schwer zu erkennen, ob sie sich auf einer Radvorrangroute befinden.
- Barrierefreie Erkennbarkeit von Radvorrangrouten wird gewünscht.
- Es wird kritisiert, dass an vielen Stellen erst mit der Umsetzung der Maßnahmen für die Radvorrangroute begonnen wird und keine provisorischen Zwischenlösungen umgesetzt werden, um kurzfristig die Situation für zu Fuß Gehende zu verbessern.
- Elterntaxis werden nicht als großes Problem in Aachen wahrgenommen.
- Auf der kompletten Route gibt es nur sehr wenige Sitz- und Verweilmöglichkeiten.
- Die Beleuchtung wird an vielen Stellen als nicht ausreichend empfunden und teils als unangenehm empfunden, da sie von unten blendet (Bodenbeleuchtung).

Verabschiedung & Ausblick

Frau Nowak dankt den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge sowie Herrn Becker für die Moderation. Sie empfand die Begehung als angenehmen Austausch und Lobbyarbeit und lädt die Teilnehmenden zum anstehenden Abschlussworkshop ein.

Dortmund, 19. September 2022

gez. Tobias Pflugrad, Nils Becker

6.4 Ergebnispräsentation

Ort: RWTH Aachen, Hörsaalgebäude C.A.R.L

Datum: 18.10.2022

Uhrzeit: 18:30 – 20:30 Uhr

Anwesende: 35

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check NRW 2022 in Aachen findet am 18. Oktober 2022 um 18.30 Uhr im Hörsaalgebäude der RWTH Aachen statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus rund 35 Personen zusammen: Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung und Politik sowie der Polizei, Bürger*innen sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Begrüßung durch Frau Burgdorff (Stadtbourätin)

Frau Burgdorff begrüßt die Teilnehmenden zum Abschluss-Workshop und stellt die Vertreter*innen der Stadt, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät kurz vor.

Begrüßung und Moderation durch Herr Dr. Frehn (Planersocietät)

Anschließend erläutert Herr Becker kurz den Ablauf und den Hintergrund der Veranstaltung und übergibt das Wort an Frau Peters vom Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Rückblick auf den Fußverkehrs-Check durch Herrn Overs (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Herr Overs stellt die Ziele und die Bausteine des Fußverkehrs-Checks vor, der sich aus dem Auftakt-Workshop, zwei Begehungen, dem Abschluss-Workshop sowie der abschließenden Dokumentation und der Vorstellung der Ergebnisse im politischen Gremium zusammensetzt. Daran anknüpfend zeigt er Impressionen aus dem Auftakt-Workshop sowie den beiden vorausgegangenen Begehungen in und benennt die wichtigsten Diskussionspunkte.

Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen durch Herr Dr. Frehn (Planersocietät)

Herr Dr. Frehn geht zunächst auf die jeweiligen Problematiken und Ziele zur Verbesserung des Fußverkehrs der einzelnen Handlungsfelder Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Querungen und Verkehrssicherheit ein. Darauf aufbauend stellt er anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der Routen der beiden Begehungen exemplarisch Maßnahmenempfehlungen mit Skizzen und Beispielen aus anderen Städten vor. Bei diesen steht der Übertragungscharakter im Fokus.

Rückfragen und Diskussion

Nachdem jeweils zwei Handlungsfelder mit Maßnahmenvorschlägen vorgestellt wurden, lädt Herr Becker die Teilnehmenden zur Priorisierung der Maßnahmen über Slido ein. Herr Dr. Frehn und Herr Becker und sowie Frau Burgdorff, Frau Nowak und Herr Kemper gehen auf die Anmerkungen aus dem Publikum ein. Aus dem Austausch mit den Teilnehmenden sind folgende Priorisierungen zusammengefasst hervorgegangen:

Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

Die vorgestellten Maßnahmen sind unter den Teilnehmenden folgendermaßen priorisiert worden:

1. Gehwegparken entfernen/neustrukturieren Straße am Blücherplatz
2. Wegedecke/Radverkehr Rehmpfad verbessern
3. Gehwegabsenkungen an der Johanniterstr./Rehmpfad verbessern
4. Barrierefreier Ausbau der Lochnerstr., Jülicher Str.
5. Aufwertung der Unterführungen

Querungen und Verkehrssicherheit

Die vorgestellten Maßnahmen sind unter den Teilnehmenden folgendermaßen priorisiert worden:

1. Umgestaltung der Ampel an der Heinrichsallee
2. Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs an der Jülicher Str.

3. Gehwegüberfahrten am Rehm- und Lindenplatz
4. Sicherung des Rechtsabbieger Jülicher Str.
5. Separation des Fuß- und Radverkehrs am Westpark
6. Querung am Löhergraben
7. Umgestaltung der Sigmundstr. (Queren erleichtern, Wegebeziehung stärken)
8. Querung am Blücherplatz/Reimanstraße

Ausblick über das weitere Vorgehen (Planersocietät, ZNM NRW, Stadt Aachen)

Im Anschluss an die Diskussion erläutert Herr Becker, dass im Nachgang der Veranstaltung die Maßnahmen finalisiert und priorisiert sowie die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in einen Abschlussbericht überführt werden, der voraussichtlich Ende des Jahres fertiggestellt werde. Anfang des Jahres stehe dann die Vorstellung der Ergebnisse in der Politik an. Herr Overs vom ZNM NRW wird dann weiterhin für die Maßnahmenumsetzung zur Beratung stehen. Herr Becker weist noch darauf hin, dass die Realisierung der Maßnahmen vom Aufwand und den Kosten, personellen und finanziellen Kapazitäten der Stadt sowie der zuständigen Verkehrsbehörde und dem Straßenbaulastträger abhängen.

Frau Burgdorff und Frau Nowak führen aus, dass die vorgestellten Maßnahmen auch bei der Umsetzung der Premiumfußwege einfließen und in den Planungen berücksichtigt werden. Maßnahmen außerhalb der Premiumwege werden gesammelt und sukzessiv umgesetzt. Auch mit günstigen und temporären Maßnahmen kann gearbeitet werden, um erste Verbesserungen im Fußverkehr zu erzielen.

Grundsätzlich sei die systematische Fußverkehrsförderung ein wichtiges Ziel der Stadt Aachen und die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks würden in die langfristige Planung der Kommune miteinfließen.

Verabschiedung

Herr Dr. Frehn und Herr Becker bedanken sich für die rege Teilnahme und Diskussionsfreudigkeit im Rahmen der Veranstaltung und verabschieden die Anwesenden.

7 Quellenverzeichnis

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (2015): Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2019): Schulwegratgeber. München, 2019.

BAST - Bundesanstalt für Straßenwesen (2019): Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.

FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland (2015): Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015.

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin, 2018.

IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (2013): Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche; Handbuch für die kommunale Praxis. Schriftenreihe der ivm | Nr. 2. Frankfurt am Main, 2013.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (2012): Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012.

NWSTGB – Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund (1998): Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden. Düsseldorf, 1998.

Stadt Aachen (2020): Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Aachen. Aachen, 2020.

UBA – Umweltbundesamt (2018): Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau, 2018.

UDV - Unfallforschung der Versicherer (2013): Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin, 2013.

VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017

8 Anlagen (auch als separates *.pdf)

FVC Aachen Maßnahmenliste

Anmerkung der Verwaltung:

Die vorliegende Liste ist das Resultat der Eingaben der Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks.

Das Werkzeug des Fußverkehrs-Checks sieht vor, dass Handlungsempfehlungen und Prioritäten von außen an die Verwaltung herangetragen werden. Es handelt sich somit um ein standardisiertes Vorgehen.

Die vorliegende Liste obliegt hinsichtlich der finalen Beurteilung, Priorisierung und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen der Verwaltung. Sie wird sich der formulierten Maßnahmenempfehlungen unter Berücksichtigung von bereits laufenden städtischen Planungen, Haushalt, personellen Ressourcen, politischen Anträgen etc. annehmen.

Die Tatsache, dass es sich bei den beiden begangenen Strecken West und Ost um Abschnitte auf dem Premiumfußwegenetz handelt, bildet eine sehr gute Grundlage für eine zukünftige Realisierung.

Aachen - West

Straße/Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung (kurzfristig)	Maßnahmenempfehlung (mittel-/langfristig)	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
						kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Eingang Westpark/Lochnerstraße	Nutzungskonflikt zwischen Fuß- und Radverkehr, hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs, Nutzung des FGÜ	weiche Separation durch Kennzeichnung einer Radfurt, Absenkung des Gehwegs im Bereich des Modalfilters, Abstand Poller verbreitern	alternative Routenführung der RVR über die Welkenrather Str. (wird bereits diskutiert)	Verkehrssicherheit	hoch		x	x
LSA Junkerstraße	fehlende Barrierefreiheit		Installation Doppelbord (für Geh- und Seheingeschränkte) Ausstattung "Zwei-Sinne-Prinzip" Ampeltaster o. akustischer Signalgeber, Prüfung der Verlängerung der Grünphase "Räumzeit"	Barrierefreiheit	mittel		x	x
Unterführung Lochnerstraße Bahnbrücke Vaalser Straße	eingeschränkte Gehwegbreiten durch Vegetation, ggf. Angstrraum durch fehlende Beleuchtung	Grünschnitt erforderlich, um Gehwegbreiten zu gewährleisten	Installation weiterer Lichtelemente	Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität	mittel	x		
Lochnerstraße/Mauerstraße	Barrierefreiheit fehlt	-	Installation eines Doppelbords mit differenzierten Bordhöhen	Barrierefreiheit	mittel		x	
Lochnerstraße/Karlsgraben	Barrierefreiheit fehlt, hoher Bedarf an Diagonalverkehr	-	Installation Doppelbord, Ausstattung "Zwei-Sinne-Prinzip" Ampeltaster o. akustischer Signalgeber	Barrierefreiheit	hoch	x		
Johanniterstraße	Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreiten, schlechte Oberflächenstruktur, Quergefälle durch Einfahrten	Gehwegverbreiterung, z.B. zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs oder Einbahnstraßenregelung	Erneuerung der Gehwegoberfläche, niveaugleicher Ausbau der Einfahrten	Barrierefreiheit	niedrig		x	
Johanniterstraße	fehlende Querungsmöglichkeiten	-	Parken reduzieren und Gehwegnasen installieren	Barrierefreiheit	niedrig		x	
Johanniterstraße/Paulusstraße	fehlende Querungsmöglichkeit auf der südlichen Straßenseite, unübersichtliche Kurvensituation	Gehwegüberfahrt auf Paulusstraße, Seitenraum vorziehen	Anhebung der Fahrbahn im Kurvenbereich auf Gehwegniveau, Installation von taktilem Leitsystem	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	hoch		x	x

Lindenplatz	Nutzungskonflikt zwischen Fuß- und Radverkehr	provisorische Markierung und Beobachtung des Verkehrsverhaltens	Führung des Radverkehrs ausweisen und südöstlich auf dem Platz führen	Verkehrssicherheit	hoch	x	x	
Annuntiatenbach/Judengasse	Poller auf dem Gehweg schränken den Querungsbereich ein, barrierefreie Ausgestaltung fehlt, schlecht einsehbar	Poller kontrastreich markieren	barrierefreier Ausbau mit Leitsystem und differenzierter Bordhöhe, farbige bzw. bauliche Hervorhebung der Querung, ggf. Gehwegnasen	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	hoch		x	x
Haltestelle Judengasse	fehlende Querungsmöglichkeit in direkter Nähe, keine barrierefreie Erreichbarkeit, eingeschränkte Aufstellflächen	-	barrierefreier Ausbau sowie Anlage einer Querungsmöglichkeit in direkter Nähe (Planungen liegen vor)	Barrierefreiheit	mittel		x	x
Rudolfstraße	Pflaster schränkt barrierefreie Querung ein	-	Gehwegüberfahrt prüfen	Barrierefreiheit	mittel			
Bendelstraße	Poller auf dem Gehweg schränken den Querungsbereich ein, barrierefreie Ausgestaltung fehlt, abgesenkte Einfahrten	Poller barrierefrei gestalten, kontrastreiche Markierung	Querungsmöglichkeiten einrichten, niveaugleicher Ausbau der Zufahrten	Barrierefreiheit, Querung	niedrig		x	x
Löhergraben Höhe Bendelstraße/Guaitastraße	fehlende Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr	-	Installation einer Querungshilfe ggf. zu Lasten des ruhenden Verkehrs (Mittelinsel, Gehwegnahe) prüfen	Verkehrssicherheit	mittel		x	x
Bendelstraße/Guaitastraße/Dr. Vitus-Metz-Str.	Platzbereich mit mangelnder Aufenthaltsqualität	-	Ausstattung mit Verweil- und Sitzmöglichkeiten	Aufenthaltsqualität	mittel		x	x
Schanz/Vaalser Straße	fehlender barrierefreier Zugang zum Bahnhof, Umweg über An der Schanz notwendig, fehlende Sitz- und Verweilmöglichkeiten	Installation von Anlehnmöbeln, Sitzmöglichkeiten sowie Verbesserung der Ausschilderung des Weges	DB! Fahrstuhl ist bereits eingeplant und in den DB-Plänen verankert (mittelfristig)	Barrierefreiheit, Querung	hoch	x	x	
Haltestelle Schanz	fehlende Querungsmöglichkeit, hohe Gefahrensituation durch wildes Queren	-	Verlegen der südseitigen Haltestelle Richtung Osten in Kombination mit einer Mittelinsel zum Queren	Querung, Verkehrssicherheit	hoch	x		

Aachen - OST								
Straße/Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung (kurzfristig)	Maßnahmenempfehlung (mittel-/langfristig)	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
						kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Synagogenplatz	fehlende barrierefreie Erreichbarkeit des Platzes über Promenadenstraße	Aufpflasterung punktuell prüfen (Höhe Zufahrt Synagoge)	niveaugleicher Ausbau des Platzbereichs, Durchfahrtsverbot für MIV prüfen	Barrierefreiheit	mittel		x	x
Promenadenstraßen	eingeschränkte nutzbare Gehwegbreiten durch Falschparker	verstärkte Ahndung/Sanktionierung	Liefer-&Ladezone einrichten	Barrierefreiheit	mittel	x		
Promenadenstraße/Gasborn	fehlende Borddifferenzierung		Ausbau mit differenzierter Bordhöhe	Barrierefreiheit	mittel		x	x
Heinrichsallee	nicht barrierefreie Querung, Konflikt Bus im Längsverkehr - querender Fuß-/Radverkehr		Einsatz eines barrierefreien Ampeltasters und akustischen Signalgebers, differenzierte Bordhöhe, intelligentes Anforderungssignal für Busverkehr	Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch		x	x
	Nutzungskonflikt zwischen Fuß- und Radverkehr	-	weiche Separation des Fuß- und Radverkehrs durch getrennte Furten	Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch	x	x	
Rehplatz	Nutzungskonflikt zwischen Fuß- und Radverkehr, unattraktive Wegeverbindung bei schlechtem Wetter (wassergebundene Decke)	Oberflächenbeschaffenheit auf dem Platz ändern (wassergebundene Wegedecke), ggf. befestigtes Wegeband über Platz	modalen Filter prüfen (Fuß/Rad), Erweiterung des Gehwegbereichs ggf. zu Lasten des ruhenden Verkehrs, Ausstattung mit taktilen Leitstreifen	Barrierefreiheit	hoch		x	
Rudolfstraße / Rehplatz	schlecht einsehbare Querungssituation, schlecht zu querendes Pflaster, Einbauten schränken Gehweg ein	Ausbau mit differenzierter Bordhöhe, ggf. Umbau der Einbauten	Gehwegüberfahrt mit taktilen Leitstreifen	Barrierefreiheit, Querung	mittel		x	
Sigmundstraße	schmale Gehwegbreiten und Querneigung	Prüfung einer Einbahnstraßenregelung	Verbreiterung des Gehwegs mit flankierenden Maßnahmen, wie z.B. einseitiges Park- und Halteverbot	Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität	mittel		x	
Sigmundstraße/Hein-Janssen-Straße	eingeschränkte Sichtbeziehungen, Wegführung unverständlich	Weiterführung des Gehwegs über Parkplatz und Anbindung an den Fußgängerüberweg		Barrierefreiheit, Querung	mittel		x	x

Sigmundstraße (Norden), Verkehrsberuhigter Bereich	Verkehrsberuhigter Bereich wird nicht als dieser wahrgenommen, überhöhte Geschwindigkeit	temporäre Maßnahmen umsetzen (z.B. Wanderbäume)	Umgestaltung des Straßenraums hinsichtlich selbsterklärender Straße, mehr Sitz- und Verweilmöglichkeiten, Begrünung	Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität	mittel	x	x	
Blücherplatz /Aretzstraße	fehlende barrierefreie Querung	Installation Doppelbord (für Geh- und Seheingeschränkte)		Barrierefreiheit, Querung	mittel			
Blücherplatz / Blücherplatz B1	fehlende Querungsmöglichkeit Richtung Musikschule	Prüfung einer Querungsanlage (LSA)	Prüfung eines modalen Filters Richtung Süden, Gehwegparken entfernen	Verkehrssicherheit	mittel			
Blücherplatz/Reimanstraße (Ri. Jülicher Straße)	illegale Nutzung des Gehwegs durch Radverkehr, da fehlende Beschilderung und Radverkehrsführung	-	Einrichtung einer Radverkehrsanlage prüfen inkl. Vertretbarkeit der Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr, ggf. Fahrradabstellanlagen versetzen	Verkehrssicherheit	mittel		x	x
Blücherplatz Einmündung Eintrachtstraße	fehlende Barrierefreiheit	Installation Doppelbord (für Geh- und Seheingeschränkte)		Barrierefreiheit, Querung	mittel			
Blücherplatz	Ampelschaltung wird als fußgängerunfreundlich wahrgenommen, lange Rotphasen bei hohem Fußverkehrsaufkommen, fehlende Barrierefreiheit	-	Prüfung der Ampelschaltung, Ausstattung mit differenzierter Bordhöhe (auf fehlende Bordsteinabsenkungen in Bereichen mit Querungsbedarf prüfen)	Barrierefreiheit, Querung	hoch		x	x
Jülicher Straße/ Blücherplatz	hohes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr, fehlende visuelle Separation, grundsätzlich konfliktträchtiger freier Rechtsabbieger	weiche Separation durch Kennzeichnung einer Fußfurt, Kennzeichnung des querenden Fußverkehrs beim Rechtsabbieger	Prüfung eines FGÜ	Barrierefreiheit, Querung	hoch		x	x
Monheimsallee	Ampelschaltung wird als fußgängerunfreundlich wahrgenommen, zu lange Rotphasen bei Querung des nördlichen Überwegs	-	Prüfung der Ampelschaltung	Barrierefreiheit, Querung	mittel		x	x

Allgemein								
Straße/Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Maßnahmenempfehlung (mittel-/langfristig)	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
						kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Aachen Allgemein	fehlende differenzierte Bordhöhen an Kreuzungspunkten und Einmündungen, insbesondere an Hauptverkehrsachsen	differenzierte Querungen sukzessiv ausbauen		Barrierefreiheit	hoch	*	*	*
Aachen Allgemein	Fußwegeleitsystem teilweise nicht lesbar, da zu hoch angebracht	Beschilderung des Fußwegeleitsystems in barrierefreie Höhen montieren		Barrierefreiheit	mittel	*		
Aachen Allgemein	fehlendes Angebot an (barrierearmen) Sitzmöglichkeiten	Installation von Sitz-/Anlehnmöglichkeiten entlang der Hauptfußverkehrsachsen, Leitbild "Die besitzbare Stadt"		Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit	mittel			*
Aachen Allgemein	gemeinsame Geh-/Radwege auch für Menschen mit Seheinschränkungen erkennbar kenntlich machen, um präventiv über Mischung der Verkehrsarten zu informieren	Entwicklung von Standards zur Kenntlichmachung		Barrierefreiheit	hoch		*	*