

FH Aachen University of Applied Sciences  
Fachbereich Bauingenieurwesen  
Lehrgebiet Verkehrsplanung und -technik, Raum- und Stadtplanung

European Center for Sustainable Mobility  
Geschäftsführender Direktor

Prof. Dr.-Ing. Christoph Hebel

Stadt Aachen

Gliederung des Aachener Straßennetzes  
nach den „Richtlinien für integrierte Netz-  
gestaltung“ RIN 08

Endbericht

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Bernd Billion

Prof. Dr.-Ing. Christoph Hebel

Aachen, 28.11.2016

## Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	2
2.	Zentralörtliche Gliederung	4
2.1	Zentrale Orte aus der Raumordnung	4
2.2	Innerörtliche Zentralitäten	9
3.	Netz der Aachener Straßen mit Verbindungsbedeutung	13
4.	Quellen und Links	22

# 1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Mit der hiermit vorgelegten Untersuchung wird eine systematisch abgeleitete funktionale Gliederung des Aachener Straßennetzes nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung –RIN“ (Ausgabe 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bereitgestellt. Dies ist vor dem Hintergrund der derzeit in Erarbeitung befindlichen Planwerke „Flächennutzungsplan“ und „Verkehrsentwicklungsplan“ von besonderer Relevanz, da durch die RIN-Untersuchung, mit einer aus der zentralörtlichen Gliederung abgeleiteten, integrierten Verkehrsnetzsystematik, das notwendige Bindeglied zwischen räumlicher Planung und Verkehrsplanung hergestellt wird: Verkehrsplanung schafft die notwendigen Grundlagen für die Sicherstellung der gewünschten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Austauschprozesse. Die Definition gegliederter Verkehrsnetze bildet die notwendige Voraussetzung für die Ableitung und Abwägung konkreter Maßnahmen (z.B. Wahl der Ausbauquerschnitte, „Grüne Welle“ usw.) und dient so als nachvollziehbare Begründung in internen bzw. externen Kommunikations- und Entscheidungsprozessen.

Aufgrund der bereits geleisteten Vorarbeiten konzentriert sich die Untersuchung auf das Aachener Hauptverkehrsstraßennetz (Kfz-Verkehr). Ziel der Untersuchung ist es, ein konsistentes Kfz-Netz abzuleiten, das die verkehrswichtigen Straßen mit Verbindungsfunktion (Hauptverkehrsstraßen) darstellt.

Die Vorgehensweise orientiert sich an den Vorgaben der RIN, die auch Verfahrensansätze zur Gliederung von innerörtlichen Straßennetzen analog der zentralörtlichen Gliederung für die regionalen und überregionalen Verbindungen enthält. Auf Grundlage eines eigens für diese Untersuchung entwickelten Verfahrens zur Definition einer innerörtlichen Zentrenhierarchie (z.B. Bezirkszentren, Einzelhandelsschwerpunkte etc.) werden Luftlinienverbindungen in Form so genannter „Dreiecksnetze“ definiert. Die Projektion der Luftlinien auf das vorhandene Straßennetz liefert unter Berücksichtigung des straßenräumlichen Umfeldes die Verkehrswegekategorien der Straßenabschnitte.

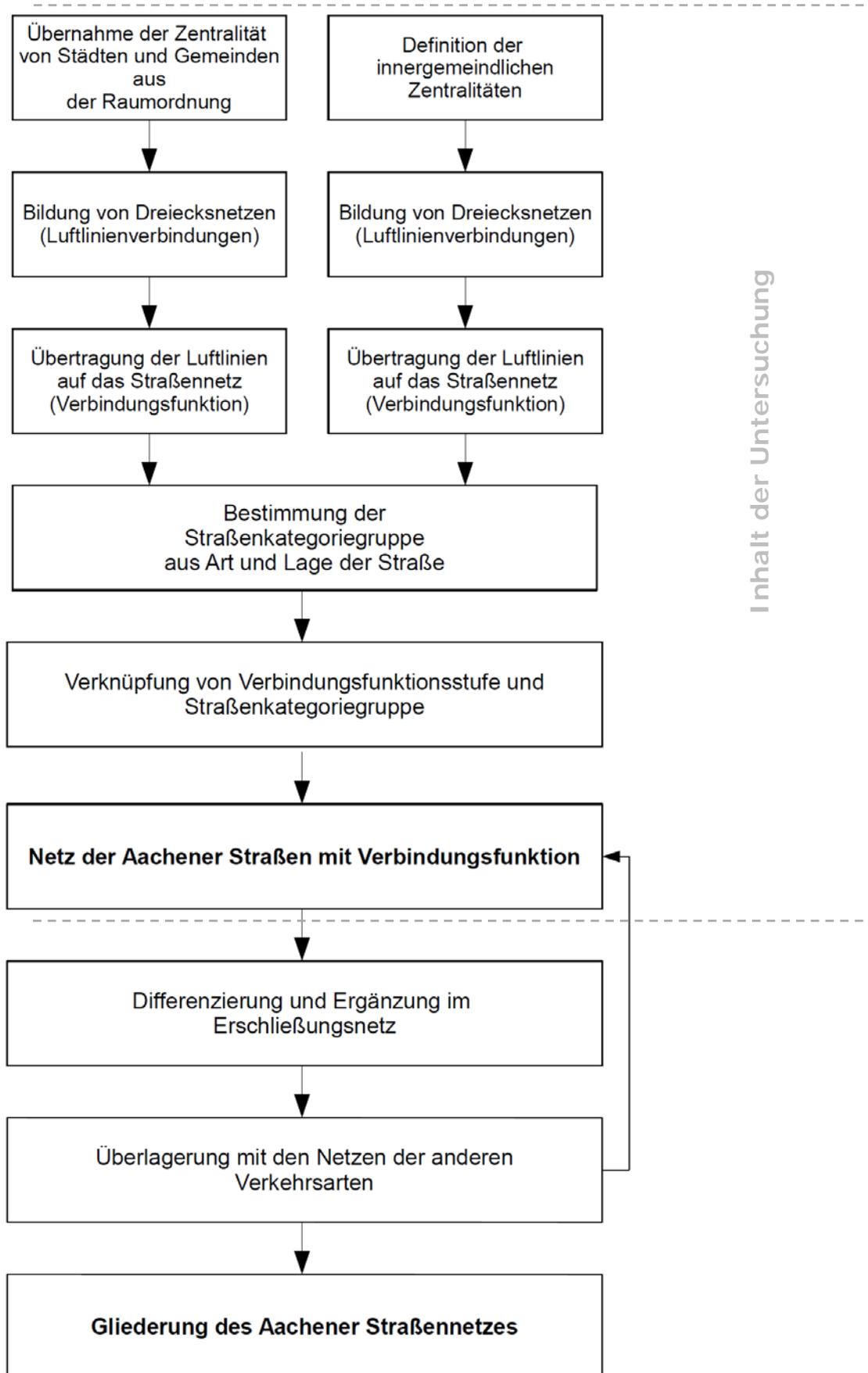
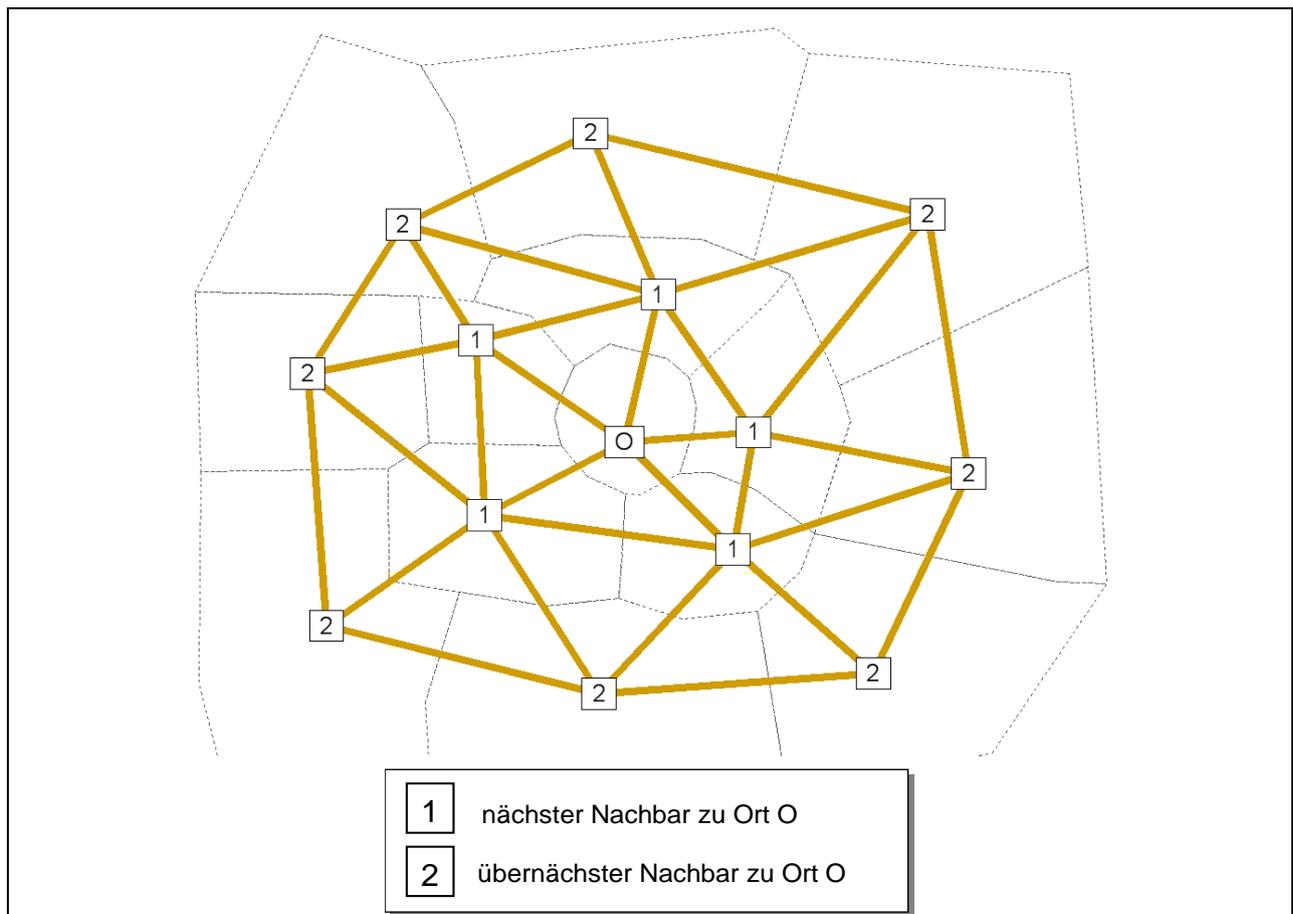


Abbildung 1: Vorgehensweise

## 2. Zentralörtliche Gliederung

### 2.1 Zentrale Orte aus der Raumordnung

Die Zentralen Orte werden für die Untersuchung aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) NRW [1] übernommen. Für die angrenzenden Staaten Niederlande und Belgien wurde eine analoge Zentrenhierarchisierung angesetzt. Aus diesen Zentren können gemäß RIN [2, S. 34] die Dreiecksnetze aus den Luftlinienverbindungen zwischen Nachbarn gebildet werden. Für die weitere Betrachtung gehen Verbindungen zum nächsten und übernächsten Nachbarn ein.



**Abbildung 2:** Dreiecksnetz zur Ermittlung der relevanten Verbindungen [2, S. 34]

Für die Aachener Untersuchung sind folgende Zentrale Orte zu berücksichtigen:

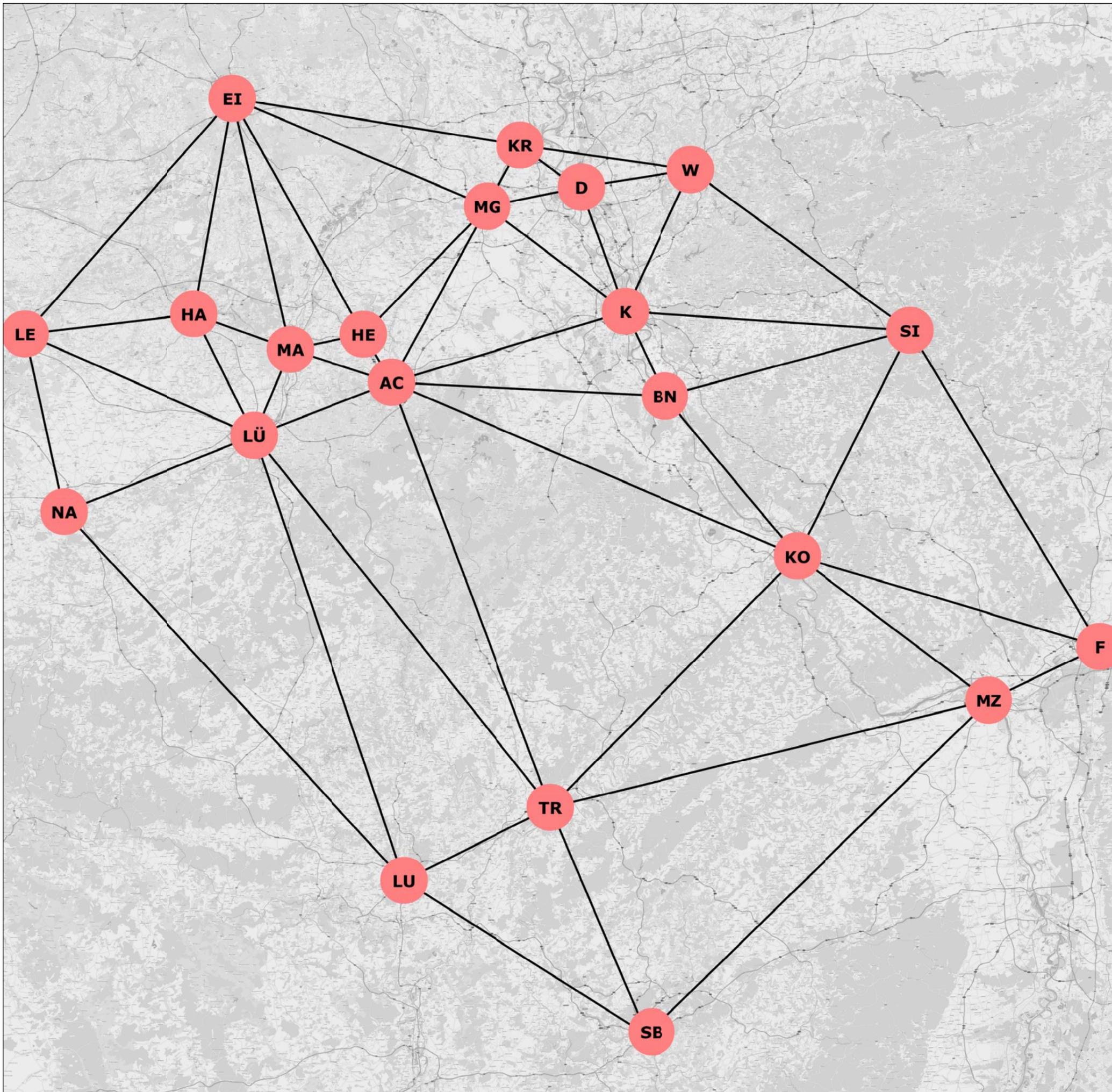
#### **Metropolregionen (MR) und Oberzentren (OZ)**

- MR Rhein-Ruhr, Vlaamse Ruit, Randstadt
- OZ Aachen, Bonn, Düsseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Hasselt, Heerlen, Koblenz, Köln, Krefeld, Leuven, Lüttich, Luxemburg, Maastricht, Mainz, Mönchengladbach, Namur, Saarbrücken, Siegen, Trier, Wuppertal

### **Mittelzentren (MZ) und Grundzentren (GZ)**

- MZ Alsdorf, Düren, Eschweiler, Eupen, Heerlen, Herzogenrath, Kerkrade, Monschau, Stolberg, Übach-Palenberg, Verviers, Würselen
- GZ Aldenhoven, Gulpen, Hürtgenwald, Kelmis, Raeren, Roetgen, Simmerath, Vaals, Welkenraedt

Die für diese Untersuchung relevante Zentralörtliche Gliederung und die daraus resultierenden Dreiecksnetze sind in den Plänen 01 bis 03 dargestellt.



ABK	Name	Zentralität			
		OZ	MZ	GZ	G
AC	Aachen	X			
BN	Bonn	X			
D	Düsseldorf	X			
EI	Eindhoven	X			
F	Frankfurt	X			
HA	Hasselt	X			
HE	Heerlen	X			
KO	Koblenz	X			
K	Köln	X			
KR	Krefeld	X			
LE	Leuven	X			
LÜ	Lüttich	X			
LU	Luxemburg	X			
MA	Maastricht	X			
MZ	Mainz	X			
MG	Mönchengladbach	X			
NA	Namur	X			
SB	Saarbrücken	X			
SI	Siegen	X			
TR	Trier	X			
W	Wuppertal	X			

## RIN - Untersuchung Stadt Aachen

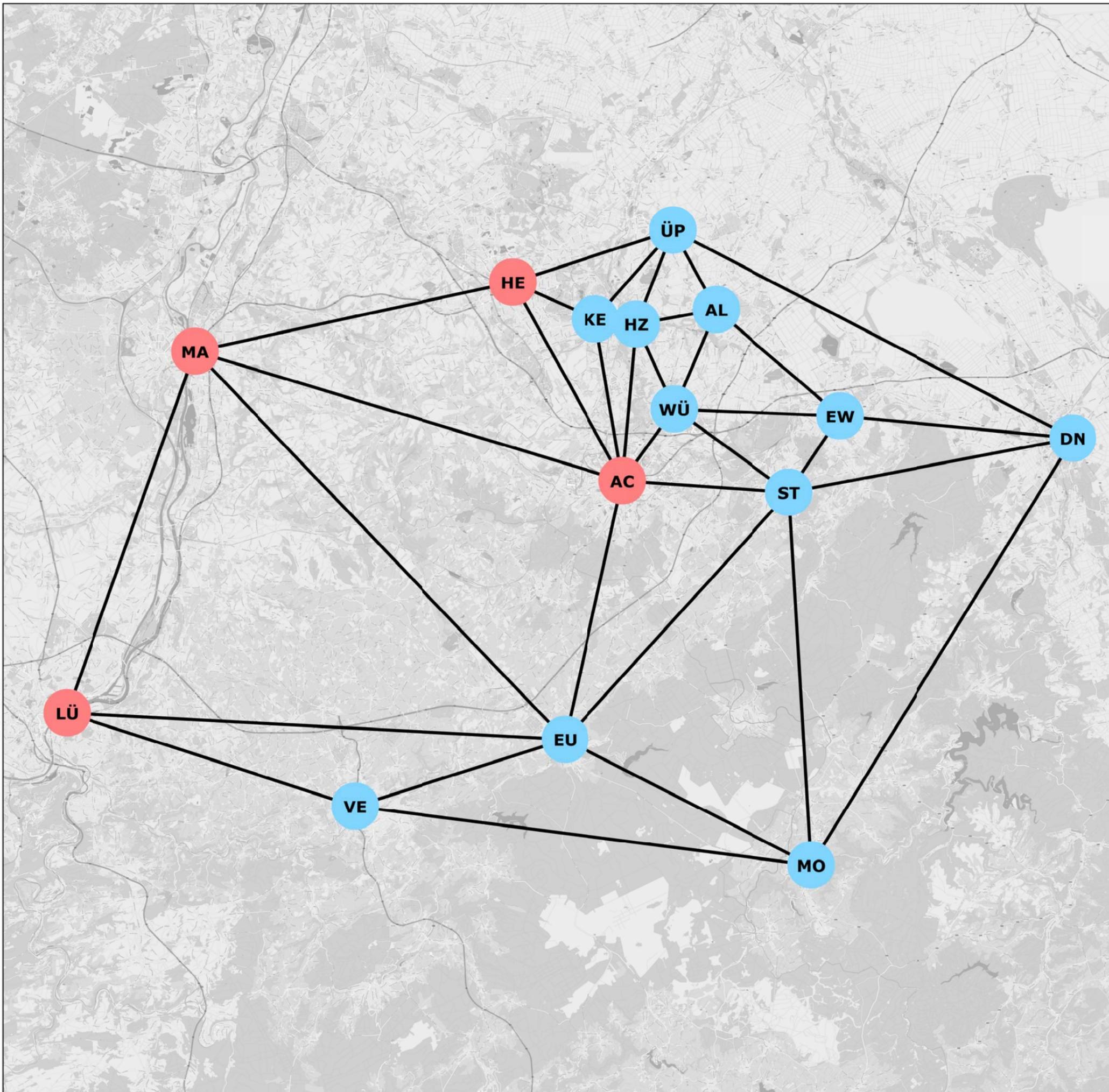
Verbindungsfunktionsstufe I

Datum:

22.04.2016

Plan:

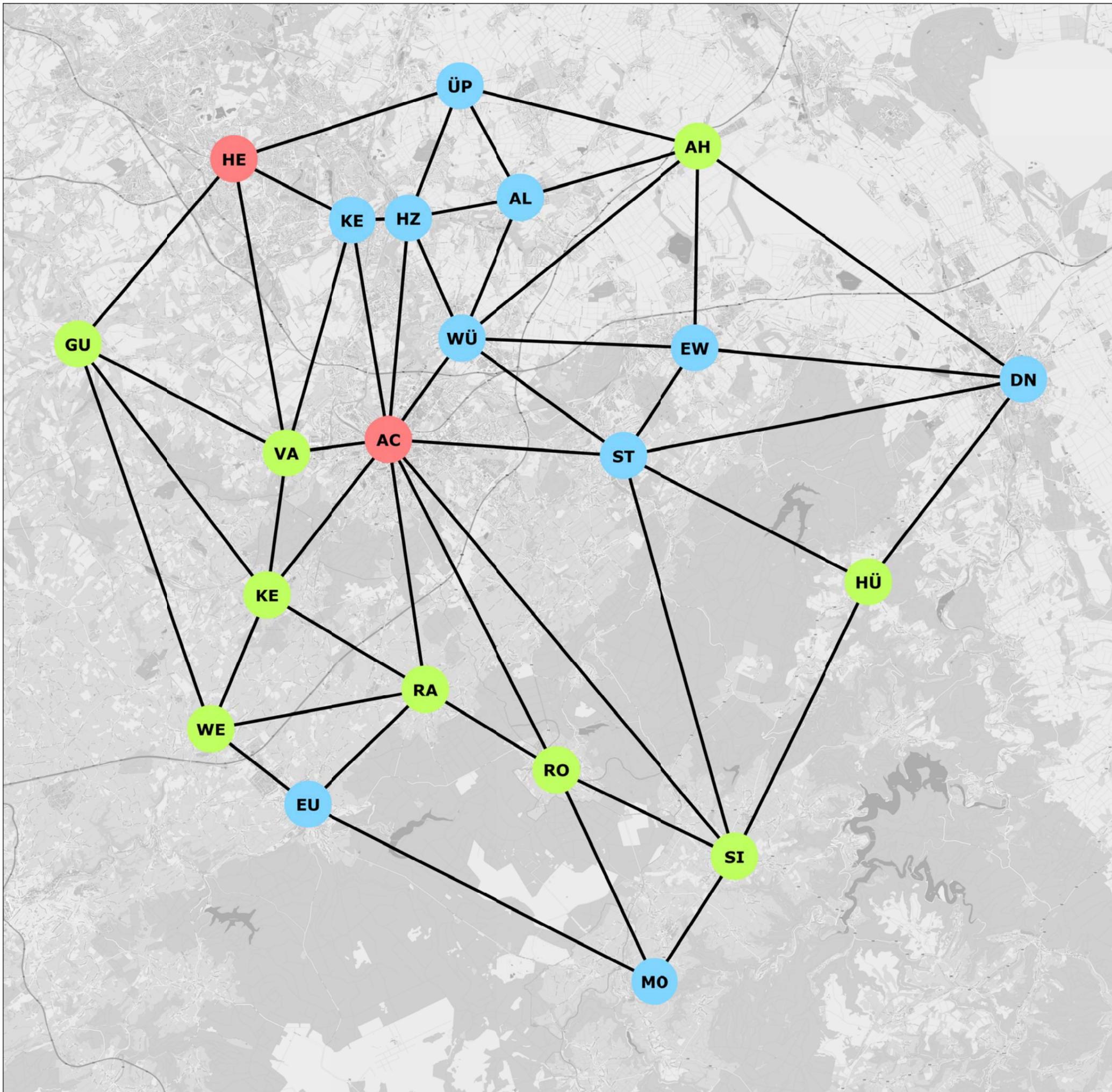
01



ABK	Name	Zentralität			
		OZ	MZ	GZ	G
AC	Aachen	X			
AL	Alsdorf		X		
DN	Düren		X		
EW	Eschweiler		X		
EU	Eupen		X		
HE	Heerlen	X			
HZ	Herzogenrath		X		
KE	Kerkrade		X		
LÜ	Lüttich	X			
MA	Maastricht	X			
MO	Monschau		X		
ST	Stolberg		X		
ÜP	Übach-Palenberg		X		
VE	Verviers		X		
WÜ	Würselen		X		

## RIN - Untersuchung Stadt Aachen

Planbezeichnung: Verbindungsfunktionsstufe II	
Datum: 22.04.2016	Plan: 02



ABK	Name	Zentralität			
		OZ	MZ	GZ	G
AC	Aachen	X			
AH	Aldenhoven			X	
AL	Alsdorf		X		
DN	Düren		X		
EW	Eschweiler		X		
EU	Eupen		X		
GU	Gulpen			X	
HE	Heerlen	X			
HZ	Herzogenrath		X		
HÜ	Hürtgenwald			X	
KE	Kelmis			X	
KE	Kerkrade		X		
MO	Monschau		X		
RA	Raeren			X	
RO	Roetgen			X	
SI	Simmerath			X	
ST	Stolberg		X		
ÜP	Übach-Palenberg		X		
VA	Vaals			X	
WE	Welkenraedt			X	
WÜ	Würselen		X		

## RIN - Untersuchung Stadt Aachen

Verbindungsfunktionsstufe III

Datum:  
22.04.2016

Plan:  
03

## 2.2 Innerörtliche Zentralitäten

Für die innerörtlichen Zentralitäten werden analoge Definitionen zur Darstellung und Differenzierung von städtebaulichen Konzentrationsbereichen vorgenommen. Gemäß Tabelle 3 der RIN werden dabei das Zentrum von Aachen wie ein Mittelzentrum (MZ), Stadt- oder Ortszentren wie Grundzentren (GZ) und Ortsteilzentren wie Gemeindeteile (G) behandelt [2, S.11].

„Städtebauliche Konzentrationsbereiche können z.B. Verbrauchermärkte und Einkaufszentren, Großunternehmen aber auch Veranstaltungseinrichtungen und Erholungsgebiete sein“ [2, S. 11]. Dabei müssen zur praktischen Anwendung für die Aachener Straßennetzkategorisierung die GZ und G noch weiter präzisiert werden. Als gute Grundlagen bieten sich dazu das Zentrenkonzept [4], der Nahverkehrsplan [3] und das vorliegende makroskopische Personenverkehrsnachfragemodell der Stadt Aachen an. Eine Zuordnung für die Aachener Zentren wurde aus den o.g. Quellen wie folgt entwickelt:

### **Stadt- und Ortszentren (GZ)**

Der innergemeindlichen Zentralität GZ werden Funktionen zugeordnet, die mindestens stadt- oder bezirksweite Bedeutung und die stadtweit höchste Kfz-Nachfrageintensität aufweisen. Dazu gehören neben der Aachener Innenstadt als MZ folgende Bereiche:

- Die Bezirkszentren Brand, Eilendorf, Haaren, Laurensberg, Richterich, Walheim,
- der Hauptbahnhof (Fernverkehrsanbindung),
- das Klinikum (Gesundheit),
- Ausbildungsschwerpunkte Melaten, Hörn, Bayernallee und
- folgende Bereiche mit der stadtweite höchsten Kfz-Nachfrage<sup>1</sup> (Kfz/Tag) bzw. Kfz-Nachfragedichte (Kfz/ha) in den Reisezwecken Wohnen-Arbeiten, Wohnen-Einkaufen, Wohnen-Inanspruchnahme von Dienstleistungen: Breslauer Straße, Süsterfeldstraße, Grüner Weg, Vaalser Straße/Kaufland, Jülicher Straße, Krugenofen, Krefelder Straße, Rothe Erde (Trierer Straße und Hüttenstraße), Hüls, Hangeweier, Pascalstraße, Adalbertsteinweg, Neuenhofstraße.

---

<sup>1</sup> Als Gebiete mit der „stadtweit höchsten Nachfrage“ werden die Bereiche definiert, die bezogen auf das gesamte Stadtgebiet außerhalb des Alleenrings zu den höchsten 15% in der Kfz-Nachfrage und/oder der Kfz-Dichte gehören.

## Ortsteilzentren (G)

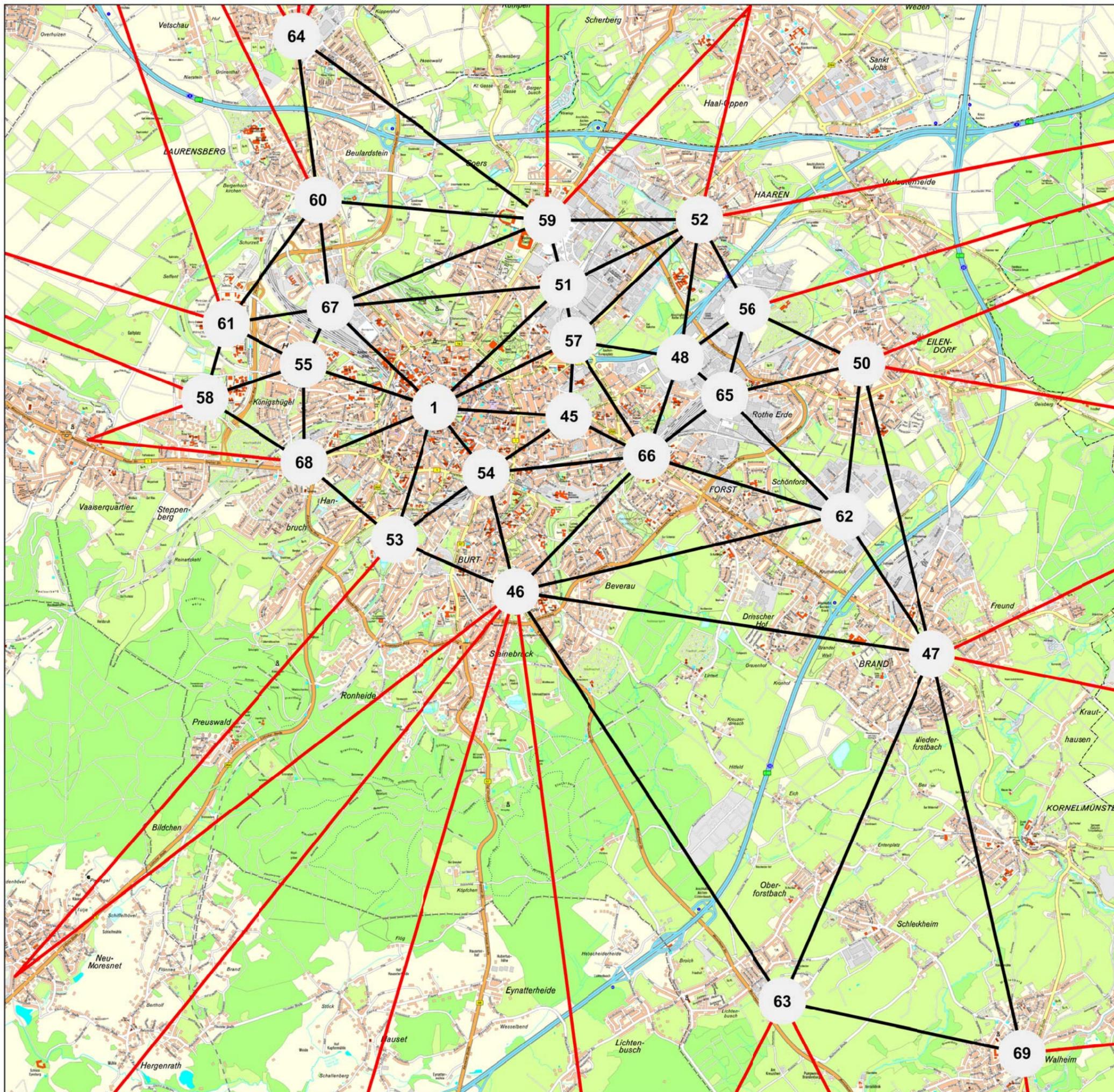
Die innergemeindliche Zentralität G beinhaltet die weiteren im Nahverkehrsplan der Stadt Aachen [3] zugeordneten Siedlungsschwerpunkte und Bereiche einer hohen Kfz-Nachfrageintensität. Dazu gehören neben der Aachener Innenstadt und den o.g. GZ

- die Siedlungsschwerpunkte Burtscheid, Forst, Kornelimünster, Verlautenheide, Lichtenbusch/Oberforstbach, Kullen/Vaalserquartier/Steppenberg,
- RE-Haltepunkte AC-West, AC-Schanz, AC-Rothe Erde und
- folgende Bereiche mit stadtweit hoher Kfz-Nachfrage<sup>2</sup> (Kfz/Tag) bzw. Kfz-Nachfragedichte (Kfz/ha) in den Reisezwecken Wohnen-Arbeiten, Wohnen-Einkaufen, Wohnen-Inanspruchnahme von Dienstleistungen: Frankenberger Viertel, Laurensberg SW/Kackertstraße.

Diese Zentren sind in Verbindung mit den daraus entwickelten Dreiecksnetzen in den Plänen 04 und 05 dargestellt.

---

<sup>2</sup> Als Gebiete mit „stadtweit hoher Nachfrage“ werden die Bereiche definiert, die bezogen auf das gesamte Stadtgebiet außerhalb des Alleerings zu den höchsten 20% in der Kfz-Nachfrage und/oder der Kfz-Dichte gehören und nicht als GZ eingestuft wurden.



Nummer	Name	Herleitung				
		Ausbildung	Bezirkszentrum	DB-Fernverkehr	Gesundheit	Kfz-Nachfrage
1	Aachen Zentrum					
45	Adalbertsteinweg					X
46	Bayernallee	X				
47	Brand		X			
48	Breslauer Straße					X
50	Eilendorf		X			
51	Grüner Weg					X
52	Haaren		X			
53	Hangeweier					X
54	Hauptbahnhof			X		
55	Hörn	X				
56	Hüls					X
57	Jülicher Straße					X
58	Klinikum				X	
59	Krefelder Straße					X
60	Laurensberg		X			
61	Melaten	X				
62	Neuenhofstraße					X
63	Pascalstraße					X
64	Richterich		X			
65	Rothe Erde - Hüttenstraße					X
66	Rothe Erde - Trierer Str.					X
67	Süsterfeldstraße					X
68	Vaalser Str. - Kaufland					X
69	Wahlheim		X			

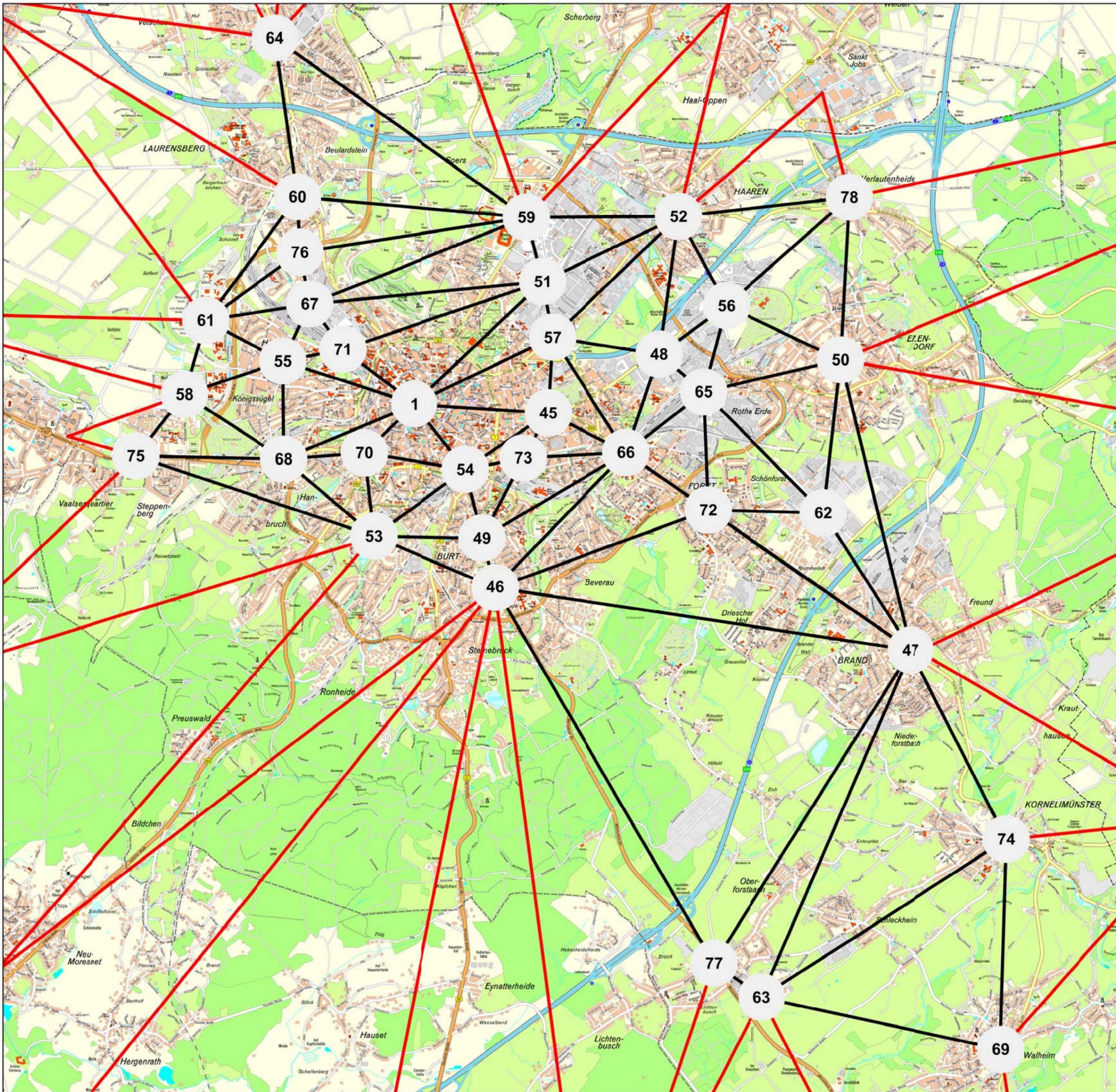
- Innergemeindliche Verbindung
- Verbindung zu den umliegenden Zentren

## RIN - Untersuchung Stadt Aachen

Innergemeindliche Zentralität  
Verbindungsfunktionsstufe III

Datum:  
25.07.2016

Plan:  
04



Nr	Name	Herleitung						
		Ausbildung	Bezirkszentrum	DB-Fernverkehr	Gesundheit	Kfz-Nachfrage	RE-Haltepunkt	Siedlungsschwerpunkt
1	Aachen Zentrum							
45	Adalbertsteinweg					X		
46	Bayernallee	X						
47	Brand		X					
48	Breslauer Straße					X		
49	Burtscheid							X
50	Eilendorf		X					
51	Grüner Weg					X		
52	Haaren		X					
53	Hangeweiher					X		
54	Hauptbahnhof			X				
55	Hörn	X						
56	Hüls					X		
57	Jülicher Straße					X		
58	Klinikum				X			
59	Krefelder Straße					X		
60	Laurensberg		X					
61	Melaten	X						
62	Neuenhofstraße					X		
63	Pascalstraße					X		
64	Richterich		X					
65	Rothe Erde - Hüttenstraße					X		
66	Rothe Erde - Trierer Str.					X		
67	Süsterfeldstraße					X		
68	Vaalse Str. - Kaufland					X		
69	Wahlheim		X					
70	AC-Schanz						X	
71	AC-West						X	
72	Forst							X
73	Frankenberger Viertel					X		
74	Kornelimünster							X
75	Kullen/Vaalsequartier/Steppen- berg							X
76	Laurensberg SW/Kackertstr.					X		
77	Lichtenbusch/Oberforstbach							X
78	Verlautenheide							X

- Innergemeindliche Verbindung
- Verbindung zu den umliegenden Zentren

## RIN - Untersuchung Stadt Aachen

Innergemeindliche Zentralität  
Verbindungsfunktionsstufe IV

Datum:	Plan:
25.07.2016	05

### 3. Netz der Aachener Straßen mit Verbindungsbedeutung

Aus der Umlegung der unter Kapitel 2 beschriebenen Dreiecksnetze resultieren die Verbindungsfunktionsstufen (VFS) für einzelne Straßenabschnitte. Darüber hinaus wird die Anbindung der Zentren an die jeweils übergeordneten Zentralen Orte überprüft (Versorgungsfunktion). Die Festlegung der Verkehrswegekategorie erfolgt durch Kombination der Verbindungsfunktionsstufe mit der jeweiligen Straßenkategorie. Die RIN benennt folgende Straßenkategorien:

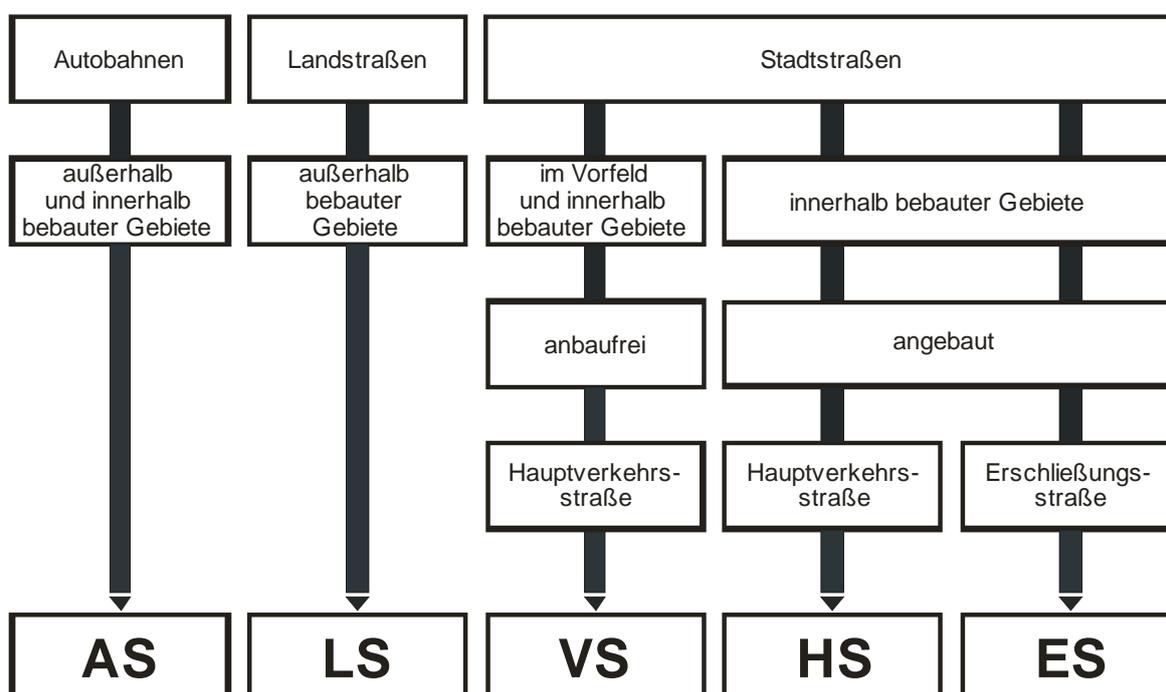


Abbildung 3: Straßenkategorien nach RIN [2, S. 14]

„Die Kategoriengruppe **AS (Autobahnen)** umfasst anbaufreie, zweibahnige Straßen mit planfreien und teilplanfreien Knotenpunkten außerhalb, im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete, die ausschließlich vom schnellen Kraftfahrzeugverkehr benutzt werden dürfen. Eine Zufahrt ist nur über spezielle Anschlussstellen möglich. Es handelt sich im Wesentlichen um mit Zeichen 330 StVO (Autobahnen) beschilderte Straßen mit blauer Wegweisung. Dazu zählen aber auch mit Zeichen 331 StVO (Kraftfahrstraße) beschilderte zweibahnige, planfrei geführte autobahnähnliche Straßen mit in der Regel gelber - bei Stadtautobahnen auch weißer - Wegweisung. Nur bei Stadtautobahnen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit regelmäßig auf 80 km/h oder 100 km/h beschränkt. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung handelt es sich in der Regel um Bundesfern- oder Landes- bzw. Staatsstraßen.

**Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen)** umfasst anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Dazu zählen auch kurze zweibahnige Abschnitte im Zuge ansonsten einbahniger Straßen. Die Verknüpfung mit Straßen der gleichen Kategoriengruppe erfolgt im Allgemeinen durch plangleiche oder planfreie Knotenpunkte. Die Straßen sind überwiegend für den Allgemeinen Verkehr bestimmt, in besonderen Fällen können sie mit Zeichen 331 StVO als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sein. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in der Regel auf 100 km/h oder weniger beschränkt. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- oder Gemeindestraßen handeln. Die Straßen übernehmen im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Bei häufigen Zufahrten infolge einer längeren straßenseitigen Bebauung kann es zweckmäßig sein, den Abschnitt der Kategoriengruppe VS zuzuordnen.

**Die Kategoriengruppe VS (anbaufreie Hauptverkehrsstraßen)** umfasst anbaufreie Straßen im Vorfeld oder innerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen im Wesentlichen Verbindungsfunktionen (Verbindungsstraßen). Im Vorfeld bebauter Gebiete handelt es sich um die Fortsetzung der Straßen der Kategoriengruppe LS bei der Annäherung an größere zusammenhängend bebaute Gebiete. Die Straßenseitenräume sind häufig geprägt von einer lockeren Bebauung mit Einrichtungen der tertiären Nutzung, deshalb bleibt die Erschließungsfunktion gering. Die Straßen sind einbahnig oder zweibahnig, die Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz erfolgt überwiegend durch plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Vorfeld bebauter Gebiete in der Regel 70 km/h und innerhalb bebauter Gebiete in der Regel 50 km/h. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- oder Gemeindestraßen handeln.

**Die Kategoriengruppe HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen)** umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der Verbindung dienen bzw. den Verkehr aus Erschließungsstraßen sammeln. Sie übernehmen in der Regel auch die Linien des öffentlichen Personenverkehrs. Sie können auch Bestandteile zwischengemeindlicher Verbindungen sein (Ortsdurchfahrten). Die Straßen sind einbahnig oder zweibahnig ausgebildet. Die Verknüpfung mit Straßen der gleichen Kategoriengruppe erfolgt im Allgemeinen durch plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehren. Da die angrenzenden baulichen Nutzungen unmittelbar von der Straße erschlossen werden, sind die Straßen durch Flächen des ruhenden Verkehrs geprägt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- oder Gemeindestraßen handeln.

**Die Kategoriengruppe ES (Erschließungsstraßen)** umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke oder dem Aufenthalt

dienen. Darüber hinaus übernehmen die Straßen die Anbindung (flächenhafte Erschließung) der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Ortsteile. Die Straßen sind grundsätzlich einbahnig und untereinander mit plangleichen Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen verknüpft. Die Verknüpfung mit Straßen der Kategoriengruppe HS erfolgt durch plangleiche Knotenpunkte mit oder ohne Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre. In besonderen Fällen dienen sie dem öffentlichen Personenverkehr; sie nehmen wesentliche Teile des innerörtlichen Radverkehrs auf. Nicht zuletzt deshalb beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in vielen Fällen 30 km/h. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung handelt sich in der Regel um Gemeindestraßen.

Die Kategorie eines Verkehrsweges für den Kfz-Verkehr bezieht sich auf einen Netzabschnitt im Straßennetz. Sie ergibt sich nach Tabelle 5 durch Verknüpfung der

- Verbindungsfunktionsstufe (0 - V) mit der
- Kategoriengruppe (AS, LS, VS, HS, ES).“ [2, S.14f]

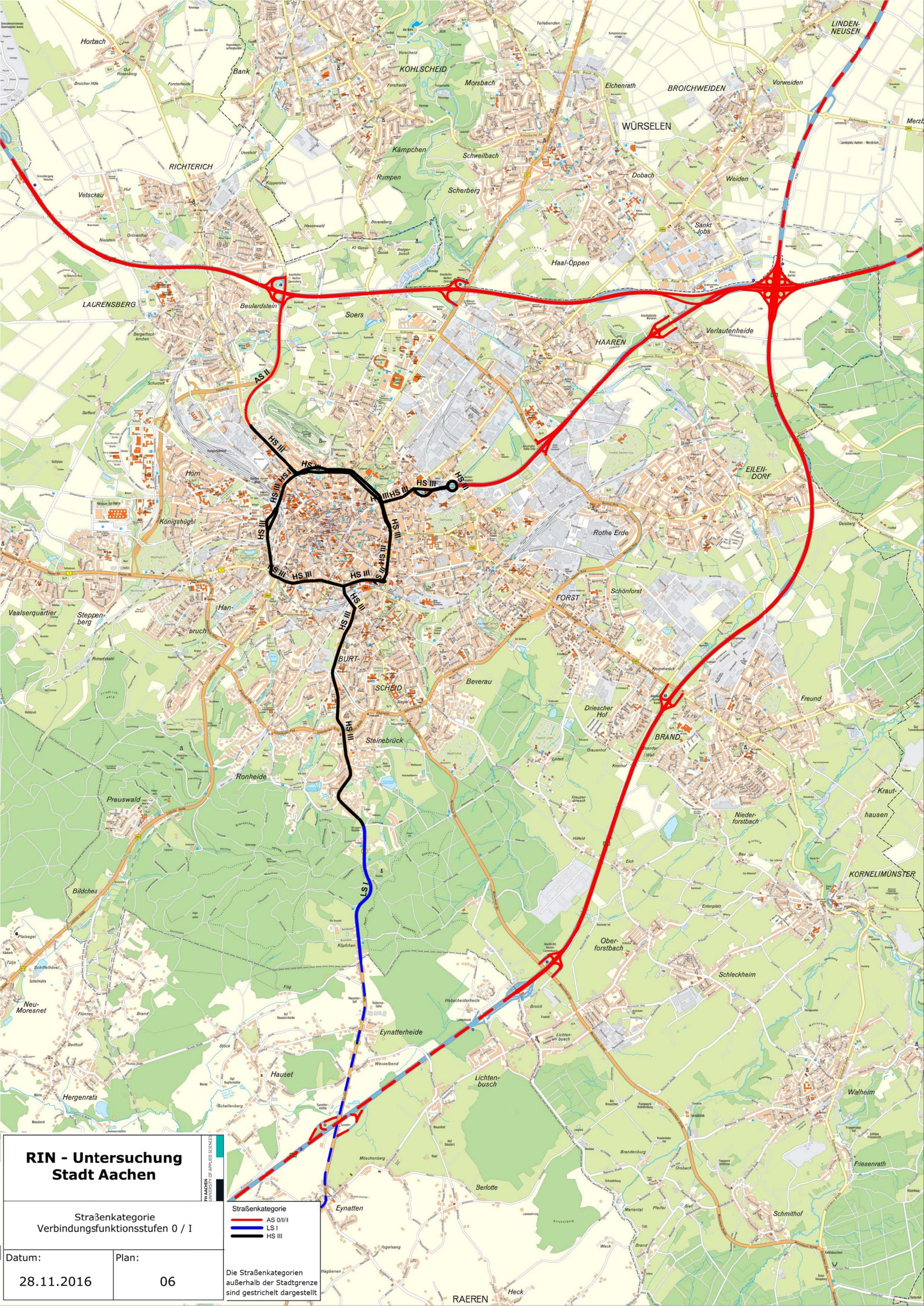
Kategoriengruppe Verbindungsfunktionsstufe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	<b>0</b>	<b>AS 0</b>		-	-	-
großräumig	<b>I</b>	<b>AS I</b>	<b>LS I</b>		-	-
überregional	<b>II</b>	<b>AS II</b>	<b>LS II</b>	<b>VS II</b>		-
regional	<b>III</b>	-	<b>LS III</b>	<b>VS III</b>	<b>HS III</b>	
nahräumig	<b>IV</b>	-	<b>LS IV</b>	-	<b>HS IV</b>	<b>ES IV</b>
kleinräumig	<b>V</b>	-	<b>LS V</b>	-	-	<b>ES V</b>

<b>AS I</b>	vorkommend, Bezeichnung der Kategorie
	problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen
-	nicht vorkommend oder nicht vertretbar

Abbildung 4: Verknüpfungsmatrix zur Ableitung der Verkehrswegekategorie [2, S. 15]

Die Pläne 06-10 zeigen das Ergebnis der Verkehrswegekategorisierung getrennt nach Verbindungsfunktionsstufen (Umlegung der Relationen, die in den Plänen 01-05 dargestellt sind).

- Plan 06: VFS I
- Plan 07: VFS I + VFS II
- Plan 08: VFS I + VFS II + VFS III
- Plan 09: VFS I + VFS II + VFS III + Innergemeindliche Zentren III
- Plan 10: VFS I + VFS II + VFS III + Innergemeindliche Zentren III + IV



# RIN - Untersuchung Stadt Aachen

Straßenkategorie  
Verbindungsfunktionsstufen 0 / I

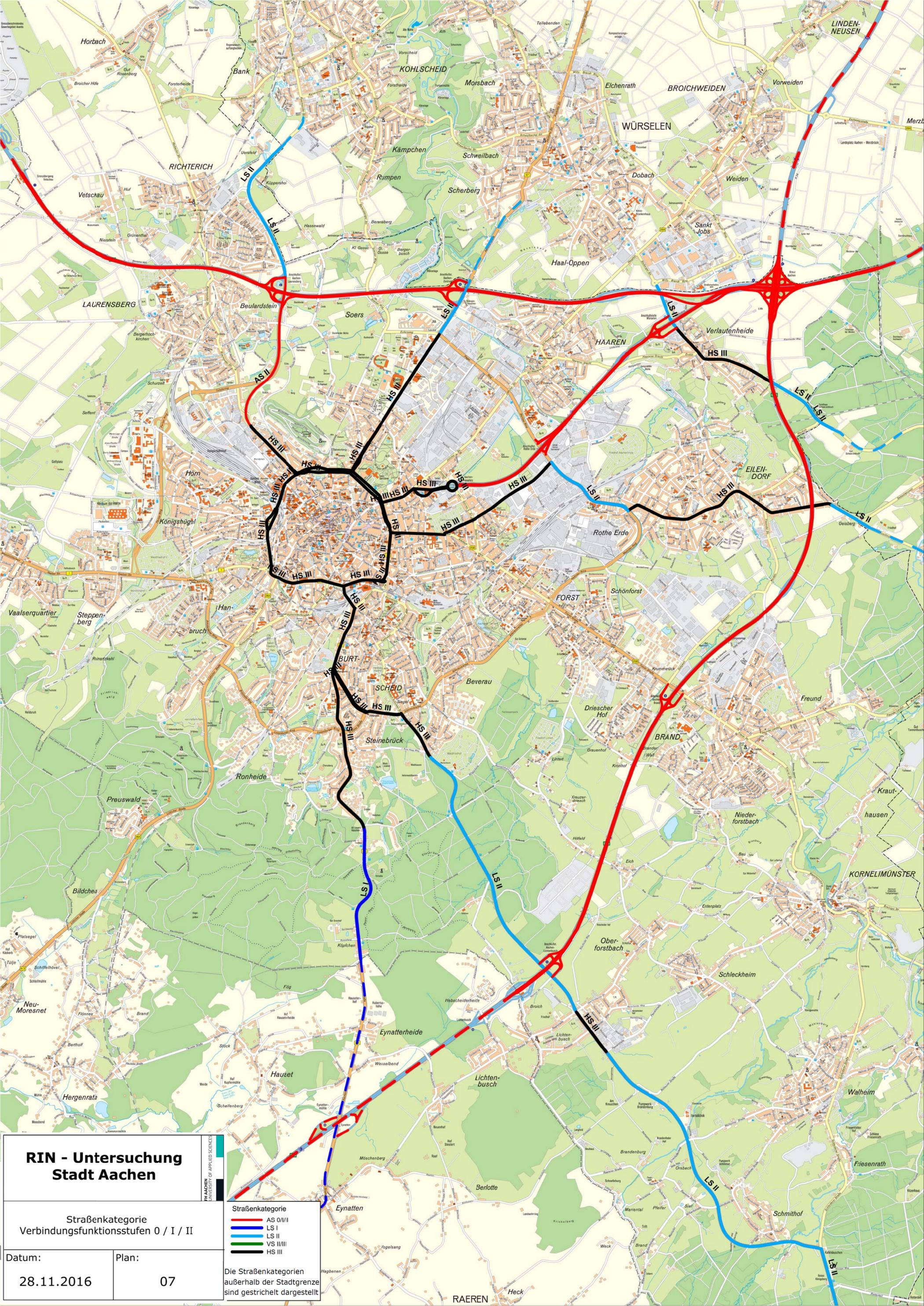
- AS 0/VI
- LS I
- HS III

Die Straßenkategorien außerhalb der Stadtgrenze sind gestrichelt dargestellt

Datum:  
28.11.2016

Plan:  
06

FH AACHEN  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



# RIN - Untersuchung Stadt Aachen

FRANZ  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

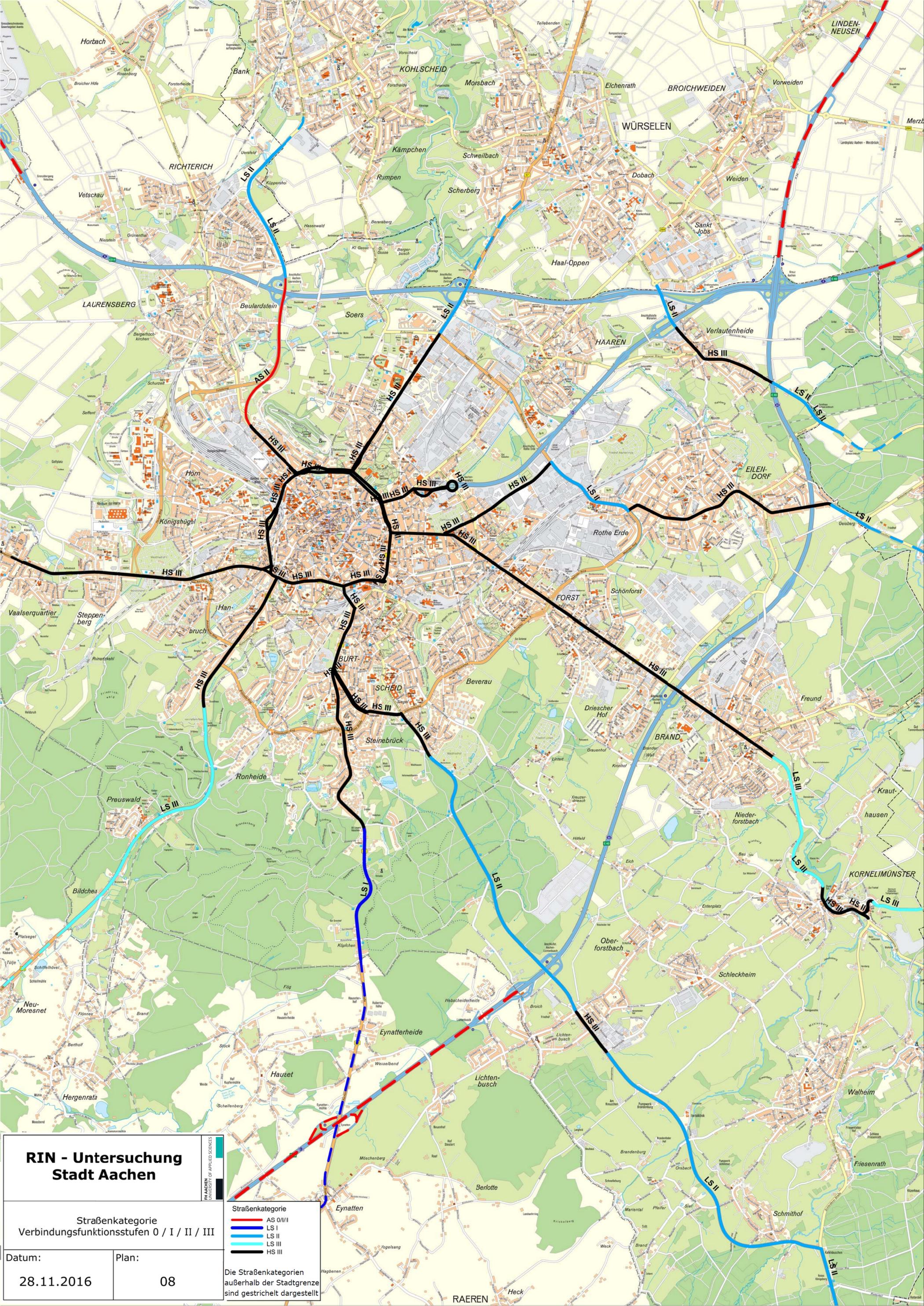
Straßenkategorie  
Verbindungsfunktionsstufen 0 / I / II

- AS 0/II
- LS I
- LS II
- VS III/II
- HS III

Die Straßenkategorien außerhalb der Stadtgrenze sind gestrichelt dargestellt

Datum:  
28.11.2016

Plan:  
07



# RIN - Untersuchung Stadt Aachen

FRANZISCHER  
UNIVERSITÄT  
OF APPLIED SCIENCES

Straßenkategorie  
Verbindungsfunktionsstufen 0 / I / II / III

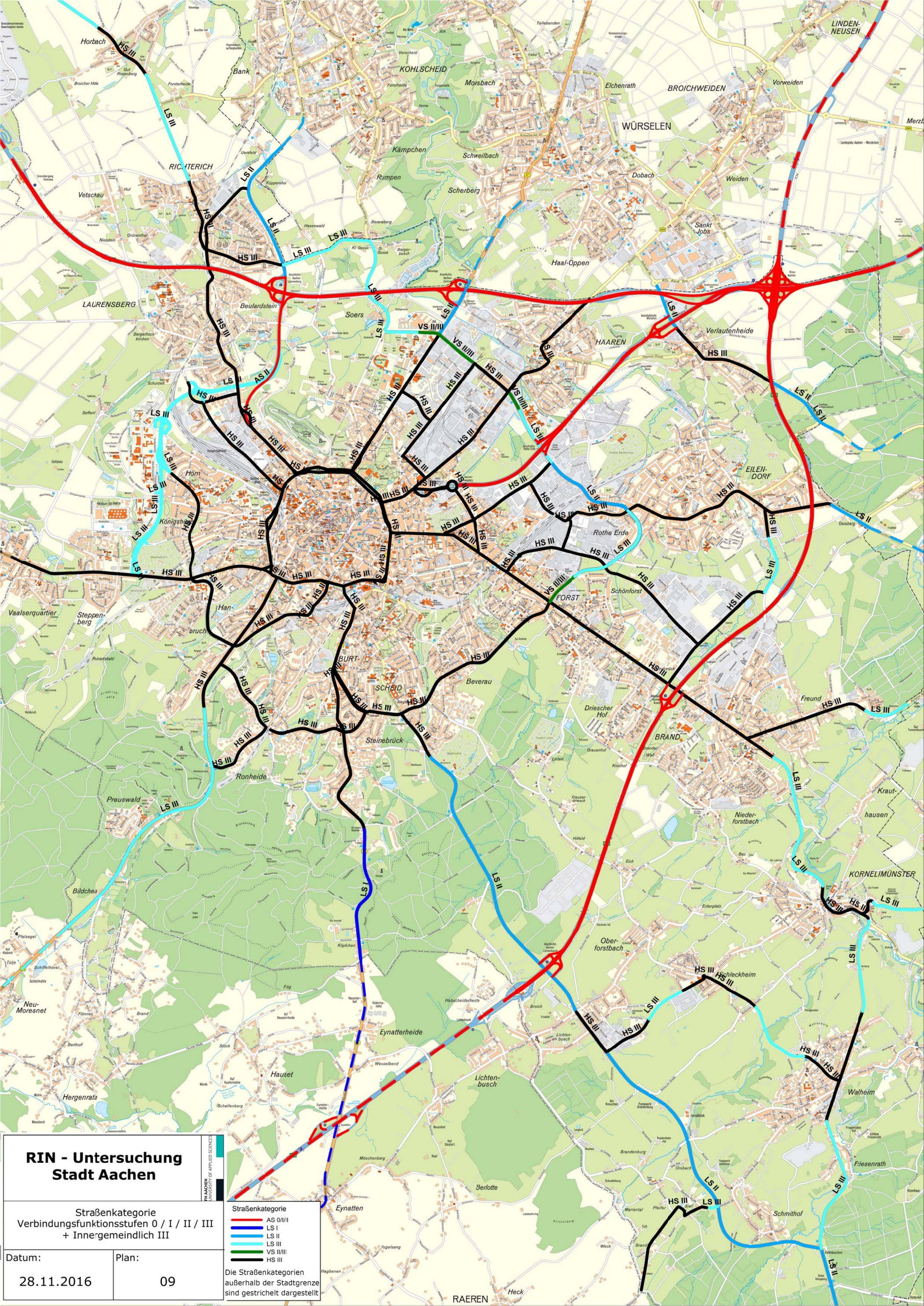
- AS 0/II/I
- LS I
- LS II
- LS III
- HS III

Die Straßenkategorien außerhalb der Stadtgrenze sind gestrichelt dargestellt

Datum:  
28.11.2016

Plan:  
08

RAEREN Heck



# RIN - Untersuchung Stadt Aachen

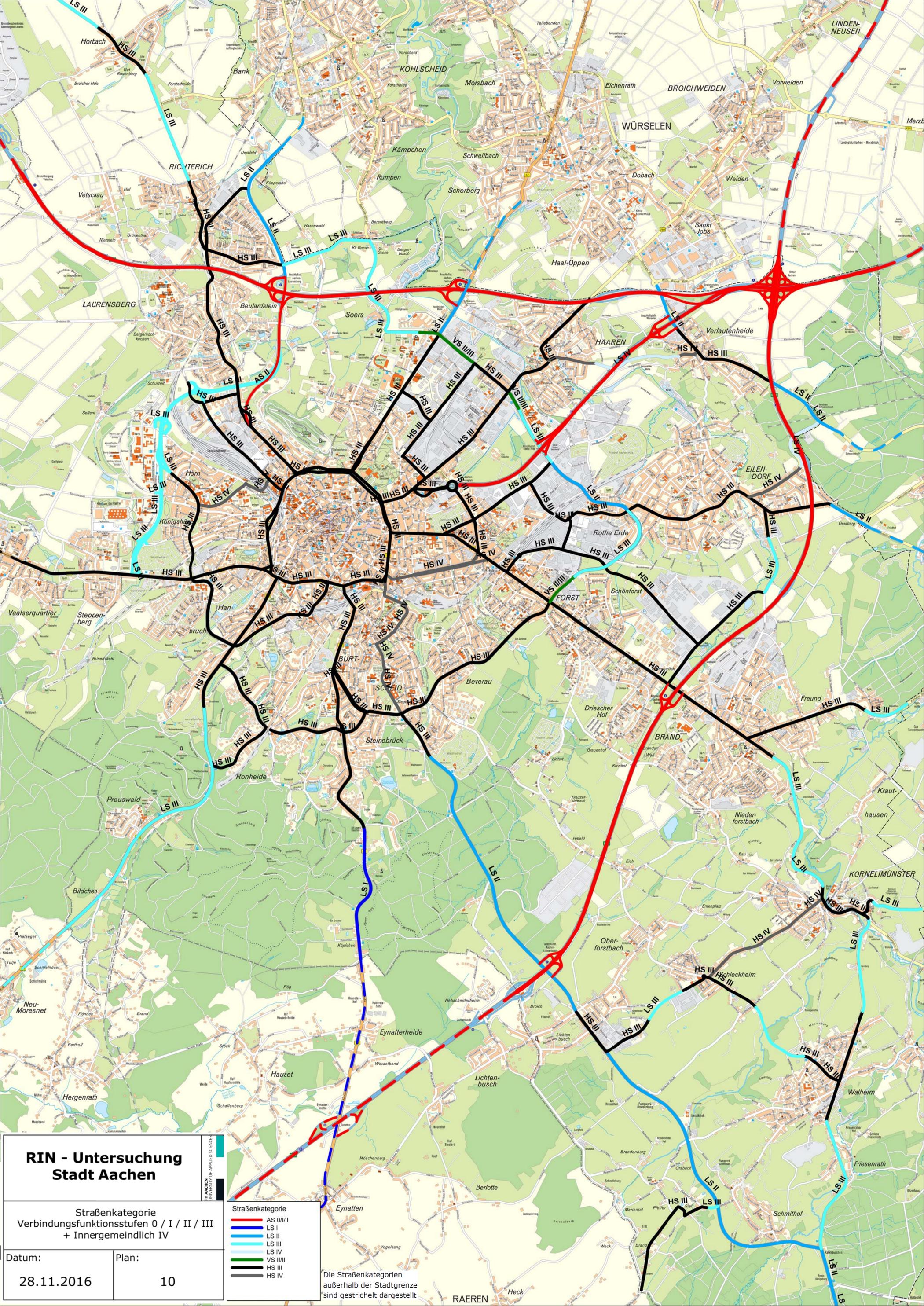
Straßenkategorie  
 Verbindungsfunktionsstufen 0 / I / II / III  
 + Innergemeindlich III

Datum:  
 28.11.2016

Plan:  
 09

- Straßenkategorie**
- AS 0/II
  - LS I
  - LS II
  - LS III
  - VS II/III
  - HS III

Die Straßenkategorien außerhalb der Stadtgrenze sind gestrichelt dargestellt



# RIN - Untersuchung Stadt Aachen

Straßenkategorie  
Verbindungsfunktionsstufen 0 / I / II / III  
+ Innergemeindlich IV

Datum:  
28.11.2016

Plan:  
10

- Straßenkategorie**
- AS Q/VI
  - LS I
  - LS II
  - LS III
  - LS IV
  - VS III/IV
  - HS III
  - HS IV

Die Straßenkategorien außerhalb der Stadtgrenze sind gestrichelt dargestellt

FRIEDRICH-ALEXANDER-UNIVERSITÄT  
ERLANGEN-NÜRNBERG

RAEREN Heck

## 4. Quellen und Links

- [1] Land Nordrhein-Westfalen: Landesentwicklungsplan NRW (LEP), Düsseldorf 1995
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung –RIN 2008, Köln 2008
- [3] Stadt Aachen, Nahverkehrsplan -1. Fortschreibung 2003
- [4] Stadt Aachen, Zentren und Nahversorgungskonzept 2015