

Mobilitätsstrategie 2030 Alle Kommentare der Bürgerbeteiligung

Je Thema sind zuerst die Nennungen aus der Veranstaltung am 13.06.2015 wiedergegeben, anschl. mit „<1/1>“ markiert die Vorschläge aus der Online-Beteiligung

Bus und Bahn

1. Mehr Geld für den ÖPNV! > ambitionierte Ziele brauchen ausreichende Finanzierung!
2. Elektrobuss Hbf > Innenstadt, auswärtige Besucher ‚abholen‘
3. mehr Busse am Wochenende und in den Abendstunden (Busse, Hangeweier, L2) und L3, Luisenkrankenhaus und Kurpark
4. barrierefreies Anfahren an die Bürgersteigkante! Rücksichtnahme der Busfahrer auf ältere Personen
5. mehr Kleinbusse innerhalb des Kernbereichs
6. Übersichtspläne an den Haltestellen größer machen, Licht, tiefer hängen, nicht nur für Männergröße
7. Direkte Busverbindung von Haaren über Stolbergerstraße/Adalbertsteinweg zur Innenstadt
8. E-Ladestationen an zentralen Bushaltestellen für Räder
9. Aachen braucht eine umweltfreundliche und leistungsfähige Straßenbahn
10. Stärkere Anbindung des Hbf an das Busnetz am Sonntagabend! > größere Fahrzeuge erforderlich
11. Die Preise für den ÖPNV müssen deutlich günstiger sein als für das Auto. Dann steigen die Leute um.
12. Führung der 33 über Valkenburgerstraße! Zum (Uni)klinikum
13. zu wenig Busse von am Tiegarten, sonntags gar kein Bus (L34)
14. P+R stärker in die Öffentlichkeit + stärker
15. ‚flexible‘ Monatskarte, z.B. bis zu zehn Fahrten/Monat (20 Werktag), kombinieren mit Fahrradnutzung
16. Wiederaufbau Vennbahn neben Radweg bis Brand, dann RB 33 darauf verlängern, verkürzt Fahrzeit Brand-Zentrum + Fahrradmitnahme
17. Anbindung Campus Melaten, Campus West, Vaals an Campus-Kerngelände mit Regio Tram analog, Kassel/Karlsruhe, > Fahrgastpotential 10.000/d
18. schneller + barrierefreier Ausbau!
19. Busdopplung im Außenbereich am Wochenende
20. Ticketloser (nicht kostenloser) ÖPNV wie GEZ
21. größerer Aufstellbereich (ev. an zwei Türen) für Rollstuhlfahrer
22. Verlängerung Anschlussbahn Rothe Erde – Haare nach Würselen als Region-Bahn, damit Anschluss Minderung Pendlerverkehr n. AC
23. Mitnahme von Falträdern auch ungefalted kostenlos und ohne andere Einschränkungen (siehe VGN Nürnberg) (< 20 Zoll)
24. Weitere DFI-Anlagen aufstellen
25. Anbindung (direkt) des Frankenberger Viertels an den Hbf
26. Bis zu 15 Minuten Wartezeit, wie oft am Alten Posthof, mitten am Tag, ist inakzeptabel!

27. Anbindung Würselen an das Euregionetz
28. bessere ÖPNV Infrastruktur bringt Gewinn und muss nicht immer nur kostenneutral sein
29. Die Straßenbahn für Aachen und ins Umland nicht aus den Augen verlieren, mögliche Trassen freihalten!
30. Idee der ‚Campusbahn‘ mit besseren Marketingkonzept weiterverfolgen!
31. Haltpunkt der Regionalbahn ‚Campus Melaten‘ (zw. AC-West + Richterich planen)
32. maximal ein Elektrorollstuhl in den Bus + Vorrang für Kinderwagen
33. Bei Umsetzung Buskonzept 2015+ hier Willy Brandt Platz die Radfahrer nicht vergessen auch bei anderen Radrouten durch die Stadt darauf achten
34. Theaterplatz nur noch für Busse
35. ÖV-Beschleunigung durch Bevorrechtigung, Bus steckt im Pkw Stau (L3A/L13A)
36. Mehr regelmäßige Verbindungen Laurensberg – Klinikum
37. Regelmäßiger Takt (mind. 1 x /h) auf allen Linien auch am Wochenende für Planbarkeit
38. <4/4> Ausbau der Bahnstrecken (viergleisig, Schnellstrecke) nach Köln aktiv vorantreiben, um Ausfallhäufigkeit zu verringern und das Angebot an Schnellzügen zu erhöhen.
39. Komfortablere Busse die weniger schwanken.
40. <5/5> Die Barrierefreiheit der Haltestellen und der Fahrzeuge selbst lässt viele Wünsche offen. Eine eigenständige Nutzung ohne fremde Hilfe des ÖPNV durch alle Menschen muss ermöglicht werden. Es gibt in Aachen ca. 22.000 Menschen mit einer Schwerbehinderung. Auf Grund der demographischen Entwicklung ist die Tendenz steigend.
41. <6/6> Die Idee der Wiedereinführung der Straßenbahn wieder aufleben lassen, diesmal aber etwas intelligenteres Marketing als zur Campusbahn betreiben und dem Wutbürger keine Chance geben! Manche Leute müssen eben zu ihrem Glück gezwungen werden und erkennen die Vorteile erst hinterher.
42. <8/8> Ein Problem in Aachen ist, dass es keine Bus-Querverbindungen zwischen Stadtteilen gibt, die an unterschiedlichen Radialen liegen. Busse fahren erst in die Stadt, wo man dann umsteigen muss. So sind viele Ziele nur sehr umständlich zu erreichen. Die Umstiegspunkte sind zu groß und unübersichtlich, um attraktiv zu sein. Tarife sind intransparent. Bei Kartenkauf im Bus rechnen Busfahrer für gleiche Strecken oft unterschiedliche Preise ab.
43. Wird dies in den Zielen berücksichtigt?
44. <11/11> Solange der Öffentliche Personennahverkehr so kompliziert gehalten wird wie der Begriff, haben wir MIV mit allen schädlichen Auswirkungen. Gegenbeispiel Belgien, wo ich mit meiner Zehnerkarte unabhängig von Tarifzonen, Waben, etc. in ganz Belgien lokal für 1,50 € und landesweit für 7,60 € fahre.
45. <15/15> Busfahren umsonst! Finanziert durch die Verpflichtung, eine Monatskarte zu erwerben, wenn man mit dem Auto in die Innenstadt fahren will.
46. <21/21> Busse sind überfüllt, Campusbahn wäre eine Lösung gewesen, Busse stinken & Fahrer sind rücksichtslos gegenüber Radfahrern
47. <22/22> weniger Tarife, verständliche Tarife, günstigere Tarife
48. Schnellbusverbindungen z.B. Aachen - Herzogenrath oder Aachen - Baesweiler ohne Stopps
49. bessere Linienführung, bessere Anbindung des Hauptbahnhofs (z.B. aus dem Frankenberger Viertel)
50. <23/23> Alle Buslinien sollten einen Bahnhof anfahren. bessere Verknüpfung Bus+Bahn

(Bsp.: an der Schanz fährt die Linie 4 genau dann ab, wenn ein Zug kommt).

51. "Auseinanderziehen" von Busfahrten: sehr oft fahren verschiedene Linien zeitlich genau hintereinander her, z.B. Linie 4 und 24, 2 und 32. Ein Entzerren könnte die Bedienungshäufigkeit verbessern.
52. <25/25> wenn die Strategien so umgesetzt werden würden, wäre das riesig, vor allem Elektrobusse sind zwingend erforderlich.
53. <28/28> Ausbau des Bussystems wäre wünschenswert. Je nachdem wo man wohnt, kann man schnell verschiedenste Ziele erreichen, andere Gegenden sind hingegen nur mit häufigem Umsteigen und/ oder einer langen Fahrzeit verbunden. Das kann noch verbessert werden.
54. Günstigere Jahres- oder Monatstickets wären ebenfalls wünschenswert.
55. <30/30> Die Busflotte sollte auf alle Fälle modernisiert werden und die alten Busse, die derzeit noch viele Abgase entwickeln nicht mehr eingesetzt werden. Ferner sollte für alte und behinderte Menschen gesorgt werden, dass diese ebenfalls problemlos mit Bussen fahren können, auch mit den entsprechenden Hilfsmitteln - Skooter, Rollstuhl etc. Die Bevölkerung wird älter!
56. <31/31> Zu oft kommt der Bus nicht wie eingeplant, oder ist zu früh wieder abgefahren. Unsere drei Kinder berichten fast wöchentlich davon und von schlechtem Verhalten der BusfahrerInnen.
57. Das Verhalten von BusfahrerInnen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern ist übertrieben aggressiv und arrogant.
58. <36/36> Eine Stadtbahn muss wieder Thema werden. Die Flotte der ASEAG platzt schon heute aus allen Nähten.
59. <38/38> Am besten direkt das Busunternehmen wechseln...
60. <44/44> In meinen Augen gibt es gerade zur Nacht hin Handlungsbedarf.
61. Zum Beispiel nach Übach-Palenberg zur Rockfabrik, quasi unmöglich bzw. schwer als 16-Jähriger, wenn man um 0.00 Uhr aus der Disko raus muss, die Busse aber schon gefahren sind. Alternative bleibt das teure Taxi, der Nachtbus fährt erst wesentlich später. Zwar wurde dort nachgebessert, sobald man aber die Stadt Aachen verlässt, ist es teils super schwer, herumzukommen. Das zeigen ja die Nachbarregionen Heinsberg etc. An Sonntagen ist um 19.00 Uhr Schluss mit fahren zwischen Palenberg und Herzogenrath.
62. Schlecht vernetzt sind teils auch Bus und Bahn an vielen Haltstationen unterwegs.
63. Busse oftmals zu klein, viel zu spät oder aber, und das ist viel schlimmer, viel zu früh.
64. Bei vielen Privatunternehmern gibt es auch Reparaturstaus und Busse sind teilweise arg gefährlich. Man kann einfach so in Kabel reinfassen, Schrauben sind nicht richtig angezogen und Lenkung an einigen Fahrzeugen quietscht, ohne dass sich etwas bessert.
65. In der Aachener Region werden einfach Schrottbusse eingesetzt, der Service ist oft weniger als Befriedigend.
66. Was mir gut auffällt: In Herzogenrath verkehrt die Stadtbuslinie HZ3, welche Herzogenrath mit Merkstein vernetzt. Diese kann man gut nutzen.
67. Allerdings sollte man diese Linie abends statt über Alt-Merkstein und dann weiter Richtung niederländischer Grenze eher über Ritzerfeld verkehren lassen. Die Linie würde mehr Zuspruch erhalten.
68. Zu den Zügen sei gesagt: Hier mangelt es gewaltig an Investitionen. Ein dreigleisiger Ausbau der Strecke Aachen-Köln lässt auf sich warten, der RE1 muss ständig überholen lassen und kassiert Verspätung. Da bringt der achso tolle RRX nichts, der dem Kunden

- auch in Zukunft nichts bringt. Lokführer in NRW werden im NV nicht mehr als EiB (L/T) ausgebildet, und sollte man auch sonst am Personal sparen, so wird sich das negativ auf den Verkehr ausüben.
69. <45/45> Insbesondere die Beschleunigung durch Busspuren und Vorrangschaltungen sehe ich als dringend zu forcierende Maßnahme. Leider sehe ich keine Aussage zu Kapazitätserhöhungen. Besonders zu Stoßzeiten herrscht in Aachen oft ein einziges Gequetsche, was niedrigen Komfort, Verspätungen und schlecht gelaunte Fahrgäste bewirkt. Vor diesem Hintergrund ist es sehr schade, dass ein neuer Anlauf bei der Stadtbahn kein Thema ist.
 70. <50/50> Vernetzung Bus und Bahn vor allem in Randzeiten ausbaufähig (lange Wartezeiten bspw. am Bhf. Rothe Erde nach 20 Uhr und am Wochenende)
 71. <51/51> Eine Bahn ! Stadtbahn U- Bahn
 72. Campus vernünftig erschließen.
 73. Euregiobahn verlängern bis zum Campus
 74. <54/54> Es gibt ein Schienennetz quer durch die Stadt, vom Westbahnhof bis Bahnhof Rothe Erde.
 75. Warum nutzt man es nicht für mehrere Haltestellen (als S-Bahn)? Wäre auch schneller als die Busse innerhalb der Stadt.
 76. <56/56> Es sind hier neben Anreizen, den ÖPNV zu nutzen, leider wohl auch leichter Druck und Überzeugungsarbeit notwendig. Solange die PKW-Nutzung aus reiner Bequemlichkeit favorisiert wird, ist der ÖPNV in Aachen keine attraktive Alternative. Siehe andere Städte: Vignette/Maut, Verteuerung Parken etc.
 77. <58/58> - Für Gelegenheitsfahrer müssen die Preise massiv gesenkt werden, damit sie nicht mit dem Auto in die Stadt fahren und die Verkehrssituation weiter verschlimmern.
 78. <62/62> Ohne moderne Stadtbahn ist eine vernünftige Beförderung von Fahrgästen in einer Stadt dieser Größenordnung nicht möglich! Daher Ausbau der elektrifizierten Euregiobahn durch das Stadtzentrum, im ersten Schritt: Vaals-Uniklinikum-Campus-Westbahnhof - TH-Hauptgebäude-Bushof-Nordbahnhof-Jülich (Forschungszentrum).
 79. <65/65> - übersichtlichere Haltestellen (nach Zielrichtung bündeln, z.B. am Bushof)
 80. - vorsichtiger Fahrweise der Busse: keine Vollbremsungen mehr an Haltestellen, bei gelb über Ampeln rauschen)
 81. - Nachtexpress (auch in abgelegene Stadtteile)
 82. - keine verkürzten Strecken mehr (wenn die gleiche Linie mal bis zur Endstation fährt, mal davor endet)
 83. - durchgängige Linien: zurzeit fahren manche Linien zu später Uhrzeit oder am Wochenende erst ab/bis Bushof)
 84. - asoziales Verhalten im Bus unterbinden (Beschmutzung, Belästigung, Gefährdung)
 85. <72/72> Darüber könnte ich mich sehr auslassen aber ich tue es net, da sonst der Text zu lang wird.
 86. <73/73> Zum Auftakt sollte man dringendst die seitens der ASEAG bzw. des AVV eingesetzten Fremdfahrzeuge genauestens auf ihren technischen Zustand untersuchen. Deren Abgasausstoß ist eine besondere Gefahr für Mensch und Umwelt. Des Weiteren sind diese Busse u.U. eine Zumutung für die zu befördernden Personen - schon im frühen Vormittag machen diese einen teilweise total verschmutzten Eindruck, so letztlich in der Vorwoche an mehreren Fremdbussen per Augenschein festzustellen! Dies ist Negativ-Werbung für ASEAG & AVV aber auch für AACHEN!!!

87. Ob die im Schulverkehr eingesetzten Busse ordnungsgemäß ausgerüstet sind sollte eingehend geprüft werden - ich habe mehrfach gehört, dass dies nicht unbedingt so sein soll!!!
88. <74/74> Für Studenten wäre eine direktere Verbindung von Schanz zum Audimax und eine ungefähr alle zweistunden zum "Hörsaalwechsel" eine Verdoppelung der Buskapazität interessant. Das Bestehende Netz ist in meinen Augen gut ausgebaut bis auf das am Wochenende oder abends die 3 nicht den kompletten Ring mehr fährt.
89. <75/75> Aus meiner Sicht wichtig ist vor allem eine bessere Vernetzung DB /Bus auch in die verschiedenen Stadtteile ohne Umstieg Bushof.
90. <76/76> Umweltfreundlichere Kraftstoffe verwenden. Keine Fossilen Brennstoffe!! Haltestellen ausbauen und beleuchten. Bitte nach Mitternacht wenn der letzte Bus gefahren ist. Haltestellen Leuchten dimmen oder ausschalten damit keine Lichtverschmutzung stattfindet und Energien nicht verschwendet werden.
91. <79/79> Mehr Buslinien zu einer besseren Übersichtlichkeit zusammenfassen, und dafür den Takt erhöhen. Fahrplan so gestalten, dass man an Bahnhöfen gut umsteigen kann. Statt Busspuren sollten auch mehr Bereiche in der Innenstadt komplett für den Individualverkehr gesperrt werden.
92. <80/80> Schnellere Busverbindungen und weniger Haltestellen:
93. Mit dem PKW benötig ich von Haustür bis Büro ca. 20 Minuten mit dem Bus im Schnitt 50 Minuten (Busverbindung + Gehweg zur Haltestelle + Wartezeit). Das sind 5 Stunden Zeitverschwendung pro Woche, 20 Stunden im Monat, rechnet man 10 Euro Stundenlohn so kostet mich der Bus ca. 200 Euro im Monat. Der PKW ist da wesentlich billiger. Die einzige Art, um konkurrenzfähig zu werden ist den Busverkehr schneller zu machen, mehr Direktverbindungen, und wesentlich weniger Haltestellen.
94. <81/81> Fahrtzeiten abstimmen auf den Zugverkehr - vor allem in Tagesrandlagen - Ankunft in Aachen nach Mitternacht - da bringt das + City der Bahn gar nichts und es muss wieder Taxi gefahren werden.
95. <83/83> Verspätungen vermeiden, genauso dass die Busse nicht warten, wenn diese zu früh losfahren
96. <85/85> Aseag ist okay. Könnte mehr Job-tickets geben. Besonders beim Klinikum.
97. Bei der Bahn muss noch viel getan werden. Die Bahn hat die Zeit verschnarcht.
98. <87/87> Ziele sind richtig und gut, die Frage ist, ob die Strategie ausreicht, diese Ziele zu erreichen. Das Bussystem ist überlastet, es gibt keine wirklich geeigneten Wege, da noch viel zu erreichen. Eine Ergänzung durch einen leistungsfähigeren Verkehrsträger und die Reduzierung des Pendlerverkehrs sind dringend notwendig.
99. <90/90> Schaffung einer schnelleren Verbindung zwischen Innenstadt (Bushof), Ponttor, Westbhf. und Uniklinik [Linie(n) 33 und/oder 73].
100. <98/98> Es fehlt eine Alternative zum Bussystem. Ein Schienensystem ist dringend erforderlich.
101. <101/101> Schön und gut! Aber dieses sind nur Busprojekte, im Übrigen von durchschnittlicher Modernität und so selbstverständliche Arbeitsthemen, dass diese umgehend umgesetzt werden könnten, dazu braucht es nicht eines solchen aufgeblähten Beteiligungsaufwandes!
102. <102/102> Es ist wichtig, die durchschnittliche Transportzeit mit Bus und Bahn (zufällige Ankunft an der Haltestelle) zu reduzieren. Dazu sollten Busse schneller unterwegs sein, grundsätzlich nur auf Hauptstraßen fahren und Wohngebiete möglichst meiden.
103. <106/106> Das Linienangebot ist verbesserungsfähig, aber doch (mit Ausnahme der Anbindung des TH-Zentralcampus) gar nicht so schlecht. Reisegeschwindigkeit,

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind allerdings desolat, das Platzangebot häufig unzureichend!
104. <109/109> Eine Stadtbahn ist unbedingt nötig
 105. <112/112> Eine Vereinfachung der Nutzung von Bus und Bahn, die Information über die tatsächlichen Abfahrtszeiten und attraktivere Tarifmodelle für Gelegenheitskunden sollten verstärkt beachtet werden.
 106. <115/115> Ausbau der Buslinien zur Universität wäre sinnvoll, besonders zu Stoßzeiten.
 107. <117/117> Abfahrtszeiten der Busse an Ankunftszeiten der Züge in AC HBF anpassen. ebenso an Abfahrtszeiten. derzeit fast 1 Stunde Wartezeit in AC HBF nach Ankunft der Züge aus K am Abend, in Richtung Würselen. Wahnsinn. ebenso fast 1 h Weg per Bus 21 zum HBF AC, Bus 51 ist nicht die Lösung wg. unsicherer Umsteigezeiten. Wie kann es sein, dass eine Stadt mit 38.000 EW so schlecht angebunden ist. gleiche Problematik übrigens in Richtung Herzogenrath per Bus 21, um dort die Züge nach D zu erreichen.
 108. Buslinien sollten im Sinne einer intermodalen Mobilität zwingend über Hbf fahren, ohne Umstieg.
 109. <118/118> Sehr gut, ÖPNV wird grün!
 110. <121/121> Schnellere Busse durch: Weniger Haltestellen, weniger Umwegfahrten, möglichst keine schmalen Straßen oder Wohngebiete und kein Fahrkartenverkauf im Bus.
 111. <124/125> Wo bleibt der Bahnverkehr? Nicht alle Stadtbezirke mit Bahnanbindung sind an das Regional Express Angebot angebunden --> Eilendorf.
 112. <125/126> Die Busse sind für mich leider zu teuer. Jeden Tag bin ich in der Stadt unterwegs und mache das mühsam zu Fuß. Bus kann ich mir nicht leisten. Ich wünsche mir sehr einen fahrscheinlosen (keinen kostenlosen) ÖPNV.
 113. <128/129> Busfahren in Aachen ist zu teuer, sollte günstiger angeboten werden.
 114. <129/130> Die Ziele sind nicht ehrgeizig genug. Insbesondere das Thema alternative Antriebstechnologien wird nicht mit der gebotenen Konsequenz angepackt, sondern immer bis auf weiteres lediglich als "Add on" gesehen. Hier sind andere Regionen und auch kommunale Verkehrsunternehmen bereits viel weiter.
 115. <140/141> In der Übergangsphase der Modernisierung sollten die vorhandenen saubersten Busse für den mit Luftschadstoffen am stärksten belasteten Ortsteil Haaren eingesetzt werden.
 116. Das Busfahren ist viel zu teuer. Auch die Kurzstrecke ist mit 1,50 zu teuer.
 117. Zum abwechselnden wetterabhängigen Kombinieren von Fahrrad und Bus braucht es flexible günstige Monatstickets, z.B. für 10 bzw. 20 Fahrten oder Tage pro Monat.
 118. <143/145> Der Nachtverkehr ist eine Farce und sollte dringend ausgebaut werden.
 119. <147/149> Lange Busstrecken "entrümpeln", siehe Linie 51. Ab Krefelder Str sollte ein direkter Weg zum Bushof oder evtl. gar zum Hauptbahnhof geschaffen werden. Die Bereiche Rolandstr/Passstr könnten durch andere Linien abgedeckt werden. Würde diese Linie direkt zum Hbf fahren, könnten sich zahlreiche Fahrgäste das Umsteigen und die damit verbundenen Wartezeiten sparen, was wiederum das Busfahren zwischen dem Nordkreis und der Innenstadt weitaus attraktiver machen würde.
 120. <148/150> Man könnte da die Stadtbahn nicht kommt die Busse wie in anderen Städten (Neus) mit Elektro und Diesel ausstatten. Das hieße Oberleitungen auf den Hauptverkehrswegen wo sich der Bus wie bei einer Straßenbahn anschließen kann und er fährt dann nur mit Elektromotor und schont die Umwelt. Die Abgaswerte würden sinken.
 121. <152/154> Erreichbarkeit der Aachener City auch aus den Nachbargemeinden in der

- Städregion in erträglichen Taktraten und allen notwendigen Zeiten zu erträglichen Preisen.
122. <154/156> Schienengestützte Transportmöglichkeiten sollten weiter geprüft werden, man kann sie sicher auch etwas preiswerter haben als die Campusbahn geworden wäre.
 123. <157/159> Die Kapazitätsprobleme, etwa auf den 3er-Linien zwischen den RWTH-Standorten, sollten gelöst werden.
 124. Busse sollten nicht früher abfahren als im Fahrplan angegeben.
 125. <159/161> 2020 sollten alle Busse und auch Bahnen mindestens die EURO 5 Norm erfüllen oder elektrisch unterwegs sein!!
 126. <162/165> vor allem die Verbesserung der Linienstruktur ist wichtigere Verknüpfungsmöglichkeiten ÖV/Rad erforderlich
 127. <164/167> Die Ziele sind für eine moderne Stadt nicht zu hoch angesetzt.
 128. <165/168> Busfahren ist zu teuer
 129. <179/182> Ziel sollte sein: Aachen hat die erste deutsche E-Busflotte
 130. <181/184> Fahrpreise für Senioren reduzieren, da sie in der Regel keine Alternative zu Bus/Bahn haben und meist auch zumindest leicht eingeschränkt mobil sind.
 131. Mehr Platz für Kinderwagen, Fahrräder, Rollatoren
 132. <183/186> fast aller Busverkehr geht über Zentrum (vor allem Bushof) mehr Netzstruktur schaffen
 133. Stadtbahn einführen (das Abstimmungsergebnis vor 2 Jahren war Folge einer katastrophalen Öffentlichkeitsarbeit)
 134. <186/189> Es werden auf der Linie 4 Kronenberg am Wochenende alte und dreckige steinalte Busse EINGESETZT
 135. <196/199> Ich empfinde die Strategien und Ziele als völlig unzureichend und viel zu zögerlich. Schließlich geht es wegen der schlechten Luftqualität in Aachen um die Gesundheit der Aachener Bürger, insbesondere um die Kinder, Alten und Kranken. Wer schon mal in der Innerstadt oder Burtscheid gelebt hat, weiß wie schlecht die Luft, gerade bei invasiven Wetterlagen ist. Auch deshalb ziehen Familien mit Kindern aus der Innenstadt weg, wenn sie dazu in der Lage sind. Und da Sie dann pendeln, fahren sie umso mehr mit dem Auto in die Innenstadt und tragen zu Parkplatznot, Staus und schlechter Luft bei.
 136. <200/203> Die Beschleunigung des Busverkehrs muss durch Sofortgrün an allen Ampeln mit RBL-Technik erfolgen, so wie dies bei Stadtbahnssystemen auch üblich ist. Eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit des MIV ist dabei hinzunehmen.
 137. Mit dem reinen Bussystem sind kaum noch Steigerungen der Fahrgastzahlen möglich. 2030 muss eine Stadtbahn durch Aachen fahren. Um die Bevölkerung nicht zu überfordern, ist ein Einstieg in kleinen Stufen erforderlich. Ein erster Einstieg wäre die Strecke nach Würselen Markt, welche nach wie vor im Landesbedarfsplan vorhanden ist. Diese könnte zunächst über das Verbindungsgleis zu Talbot an den Hbf angeschlossen werden. Es müssen von Anfang an stadtbahn-taugliche Fahrzeuge verwendet werden (ggf. Vorlaufbetrieb mit Regiosprinter, der in Zwickau auf Stadtbahngleisen fährt). Zweiter Schritt wäre die Verlängerung über Westbahnhof-Campus-Mitte. Ab hier müssen elektrische Stadtbahnfahrzeuge (mit DB-Zulassung) verwendet werden. Dritter Schritt ist die Verlängerung Westbahnhof-Wüllnerstraße als Einstieg in die Stadt. Vierter Schritt ist die Durchquerung der Stadt von Wüllnerstraße über Bushof nach Haaren. In diesem Schritt sollte auch eine Verbindung von Würselen Markt zu Euregiobahn erfolgen, um mit Stadtbahnfahrzeugen von der Aachener Innenstadt durchgängig bis Stolberg und ggf. weiter bis Düren zu fahren.
 138. <201/204> 1. Als Rentner nehme ich am Seniorenstudium der RWTH Aachen teil und kann

- das Senienticket wegen der derzeitigen Struktur dieses Tickets das Angebot nicht nutzen, weil die Vorlesungen z.T. um 08:15 Uhr beginnen, das Ticket aber erst um 09:00 Uhr gilt, so dass ich dann doch mit dem Pkw fahre.
139. 2. Wenn ich nur 1 oder 2 Streckenabschnitte weit fahren möchte, ist der Fahrpreis viel zu hoch, so dass ich eigentlich zu Fuß gehen würde, aus Gründen der Bequemlichkeit dann aber doch mit dem Pkw fahre.
 140. 3. Die Linien 3 a/b und 13 a/b sind ein guter Ansatz, um bestimmte Ziele zu erreichen. Warum gibt es nicht weitere Linien, die Ringstrukturen bedienen?
 141. <202/205> Derzeit nutze ich lokal wenig ÖPNV. Jedoch reise ich oft und gerne nach Köln und darüber hinaus. Aktuell ist der neue Verkehrsverbund recht unbefriedigend.
 142. <2/2> Besonders die schnellere Taktung wird das Busfahren attraktiver machen.
 143. <3/3> Eine Verbesserung des Komforts an Haltestellen ist schon jetzt leicht umsetzbar. Man muss nur konsequent Falschparker abschleppen. Gerade bei gehbehinderten Fahrgästen ist eine Barrierefreiheit nicht gegeben, wenn der Bus nicht nahe an den Bordstein anfahren kann.
 144. <6/6> Zentralhaltestelle Bushof => bedeutet das geplante "Achsenkreuz" nicht zwangsläufig weitere Umsteigewege?
 145. Und muss wirklich jede kleinste Haltestelle barrierefrei umgebaut werden? Das wäre Geld rausgeschmissen.
 146. <7/7> Elektromobilität bei Fahrzeugen mit mehr als 10 Kg Eigengewicht wird überbewertet.
 147. <8/8> Projekte kann ich inhaltlich teilweise nicht einschätzen. Um Mängel zu beheben, bräuchte es vermutlich weiterer Projekte.
 148. <11/11> Die Vorschläge sind nicht essentiell. Der ÖV sollte einfacher u. billiger werden. Sh. oben.
 149. <14/14> Ringroute einrichten, damit Umstieg nicht nur am Bushof möglich - kürzere Fahrzeiten z.B. Kronenberg - Burtscheid
 150. <18/18> Die Busse müssen in die Randbezirke abends LÄNGER fahren
 151. <22/22> Zentralhaltestelle Aachen" (Umbau Bushof) als Kreuzungspunkt ist nicht zu empfehlen. Bereits jetzt ist dies der KO-Punkt. Ich muss einen Umweg fahren um Umzusteigen. Es kostet zu viel Zeit. Genau dieser Punkt darf eben nicht sein: "Zentralhaltestelle Aachen" (Umbau Bushof) als Kreuzungspunkt
 152. <27/27> Ich würde mir dringend wünschen, dass der Prager Ring mehr in das Busnetz eingeschlossen wird! Um von Haaren aus zum Hirschcenter oder zum Real,- zu kommen, braucht man je nach Uhrzeit fast 40 Minuten, weil man immer erst zum Hansemannplatz muss. Mit dem Auto braucht man für die Strecke nur 5 Minuten, aber ich besitze kein Auto weshalb ich auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen bin. Ich fände eine Buslinie gut, die den gesamten Außenring entlang fährt, dann müsste ich zwar immer noch umsteigen, aber bei guter Planung deutlich weniger Zeit investieren.
 153. <29/29> Vielen PKW-Fahrern muss deutlich gemacht werden, dass die Bustrasse kein Kurzzeitparkplatz ist - vielleicht ist mehr Aufklärungsarbeit nötig.
 154. <31/31> Busfahren sollte komplett kostenlos sein. Andere Städte schaffen das auch. Schüler sollten sowieso nicht für die "sichere" Busbenutzung zahlen. Grundsätzlich ist Busfahren in AC zu teuer.
 155. <32/32> zu Punkt 5: Ja zur Modernisierung der Busse (Rußfilter). Nein zu Elektrofahrzeugen, da zwar beim Betrieb keine Emissionen entstehen, der Strom für den Betrieb der Fahrzeuge jedoch nicht immer umweltfreundlich produziert wird (Weisweiler)

156. <37/37> Das Schnellbussystem sollte geringfügig überarbeitet werden. Gewisse Haltepunkte passen nicht in das Konzept. Durch geringfügige Änderungen könnte das Angebot so noch attraktiver gemacht werden.
157. <38/38> Mehr als 3 Antwortmöglichkeiten wären gut... das sagt doch so nicht gerade viel aus...
158. <41/41> Bustrasse Campus-Mitte-Westbahnhof über Intzestraße und Claßenstraße. Busnetz 2015+ DIREKT umsetzen.
159. <42/42> Oft dauert die Busfahrt wegen der vielen Haltestellen zu lang. Man könnte doch Busse einführen, die nicht an jeder Haltestelle halten.
160. <43/43> Einen Citytunnel für den Busverkehr, damit in der Innenstadt der Verkehr entlastet wird. Ebenso eine Umstellung auf O-Bus-Betrieb um eine eventuelle, dann erfolgreiche, Entscheidung zugunsten einer Stadtbahn günstiger zu gestalten (vorhandene Oberleitungen und Tunnel).
161. <44/44> Elektrobusse sind in meinen Augen super. Sie haben eine vernünftige Beschleunigung, die einfach auch den Verspätungsabbau nur dienen kann.
162. Sofern diese Technik erprobt, würde ich mir wünschen, dass diese Fahrzeuge künftig auch auf den außerstädtischen Linien verkehren.
163. <47/47> Barrierefreiheit bereits ausreichend gegeben, Elektromobilität zu unsicher
164. <48/48> Wie soll eine Taktverdichtung kostenneutral sein?!
165. <49/49> Preisstruktur überarbeiten: Für Kinder gibt es kaum Ermäßigungen, z.B. Keine Wochenkarte, Monatskarte für die Wintermonate, wenn ansonsten das Fahrrad benutzt wird. Die Tickets für Auszubildende sind zu teuer. Einführung eines modernen Ticketsystems mit Chipkarte zum Abbuchen, ebenfalls auch für Schüler.
166. Einzelfahrt in die Stadt ist zu teuer, oder Parken zu billig.
167. <51/51> Flächendeckendes Anwohnerparken, auf die Randbezirke ausweiten.
168. <52/52> Ich würde es begrüßen, wenn dieses leidige Umsteigen am Bushof oder an anderen Haltestellen entfallen würde. Aus diesem Grund benutze ich keinen ÖPNV
169. <59/59> Euregio Bahn bis zum Campus. Stadt- oder U - Bahn bauen.
170. <60/60> - Busse zeigen Echtzeitinformationen für die nächste Haltestelle an.
171. - Dynamischen-Fahrgastinformations-Anzeiger an fast allen Haltestellen (ES SIND ZU WENIGE!)
172. - Bessere Nachtverbindungen (Bsp.: 0:45 Uhr ein Bus in Richtungurtscheid!)
173. - Flexibleres Reagieren auf Nachfragespitzen (Linie 73/33/3)
174. <62/62> Das derzeitige Angebot der ASEAG mit ihren Subunternehmern ist eine Zumutung bezüglich Preis, Pünktlichkeit, Umsteigemöglichkeiten, Reisegeschwindigkeit, Linienführung, Zustand mancher Subunternehmerbusse z.B. der Fa.Bodewig.
175. <63/63> Parkende Autos auf Busspuren konsequenter Abschleppen.
176. <64/64> Ausbau von Busspuren finde ich sehr gut. Allerdings sollte man sich dabei nicht scheuen dem Individualverkehr Raum zu nehmen. Ich bin gegen neue Busspuren, wenn dazu Straßen verbreitert werden müssen!
177. <65/65> - übersichtlichere Haltestellen (nach Zielrichtung bündeln, z.B. am Bushof)
178. - vorsichtiger Fahrweise der Busse: keine Vollbremsungen mehr an Haltestellen, bei gelb über Ampeln rauschen)
179. - Nachtexpress (auch in abgelegene Stadtteile)
180. - keine verkürzten strecken mehr (wenn die gleiche Linie mal bis zur Endstation fährt, mal

- davor endet)
181. - durchgängige Linien: zurzeit fahren manche Linien zu später Uhrzeit oder am Wochenende erst ab/bis Bushof)
 182. - asoziales Verhalten im Bus unterbinden (Beschmutzung, Belästigung, Gefährdung)
 183. <67/67> Ich vermisse grundlegend strukturelle Ideen wie z.B. Entzerrung des Massenaufkommens Hansemannplatz, Bushof, Elisenbrunnen. Solange die Fahrten von einem Stadtviertel in ein anderes super lange dauern und zudem sehr teuer sind, werde ich weiter PKW fahren.
 184. <72/72> Wenn Elektromobilität dann durch bewährte Sachen wie ein O-Bus und net erst ne neue Riesenentwicklung. Aachen braucht ne Straßenbahn (Stadtbahn gibt es nur in Städten wie z.B. Köln oder Düsseldorf die U- und Straßenbahn quasi in einem sind und auf fast nur eigener Trasse fährt innerhalb der City).
 185. Der Bushof muss größer werden wie auch immer das funktionieren soll....
 186. Die Busflotte IST modern, aber wenn ich manch einen Sub ansehe graust es mir sehr.
 187. <73/73> ZENTRALHALTESTELLE - sofern diese dann auch genutzt werden. Anfangs als der heutige Bushof fertiggestellt wurde, wurde dieser stark frequentiert. Kontinuierlich hat die ASEAG dann die Peterstraße - in beiden Richtungen - zwischen Blondel- und Schumacherstraße in Beschlag genommen, vermutlich mit 'freundlicher' Unterstützung der Stadtverwaltung / des Stadtrates incl. Oberbürgermeister etc.!
 188. <74/74> Bustrasse Westbahnhof-Wüllnerstraße-Campus-Mitte und Weitgehend kostenneutrale Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch 7,5-Minuten-Takt auf Hauptachsen ("City-Takt") und mehr Direktverbindungen aus je einem in zwei andere Stadtteile ("Y-Konzept") in meinen Augen nicht unbedingt notwendig. Ich bin sehr viel mit der 73, 3A/B und der 33 oder eventuell den Fünferlinien (5, 25, 35, ...) unterwegs, die in der Regel diese Taktung erfüllen und überpünktlich kommen. Der Bushof wird unübersichtlich bleiben aber eine Umgestaltung würde ich befürworten. Um das Fahrradfahren zu fördern sollten die Busse nicht mehr zu stark ausgebaut werden. noch kann man nämlich mit dem Fahrrad schneller zur Uni (etc.) als mit dem Bus und man ist deutlich flexibler. Das Busfahren ist eigentlich echt günstig zumindest die Einzelfahrt.
 189. <75/75> zu 4: der Ausbau und die Vernetzung der Stadteile untereinander und mit dem Zentrum muss sehr viel mehr verstärkt werden, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten.
 190. zu 7: Ich halte eine Aufwertung zwar für nötig, sehe den Bushof allerdings als falschen Standort. Ein zentraler Bushof müsste in der Nähe des HBFs liegen!
 191. <76/76> Bitte arbeiten sie dran zu Hauptzeiten des Verkehrs die Pläne und Größen der Buse so zu gestalten dass der Bus nicht so extrem überfüllt ist wie er es heute ist. Es ist eine Belastung für Busfahrer und Passagier. Da die Türen nicht zu gehen.
 192. <79/79> Einrichtung einer Haltestelle am SuperC sehr wichtig. Autofreien Bereich am Bushof zum reibungslosen Ablauf im Busverkehr. Umbau Bushof zum Achsenkreuz mit 7,5 Minuten-Takt hervorragende Idee, das "Y-Konzept" ist dagegen eher fragwürdig.
 193. <80/80> Mehr schnelle Busverbindungen bis zum Alleenring, innerhalb der Stadt sollte man keinen Busverkehr (und nur ganz wenig Autoverkehr haben)
 194. Ganz konkret die Busverbindungen nach Walheim: alle halbe Stunde (außerhalb der Stoßzeiten alle Stunde) kommen 4 Busse gleichzeitig dort an, die Eifelbusse und die 35 fahren von Kaiserplatz bis Walheim hintereinander her und behindern sich gegenseitig an den Bushaltestellen. Das ist widersinnige Ressourcenverschwendung!
 195. <81/81> Moskaumetric ist nicht zielführend bei einem ÖPNV - mehrere Knotenpunkte sind besser - vgl Rostock Doberaner Platz / HBF / Südstadt

196. <82/82> Meines Erachtens kann man die Verbesserung für den ÖPNV nicht losgelöst von der "Einschränkung" des PKW-Verkehrs sehen.
197. <83/83> die Verbindungen zum AC Norden müsste ausgebaut werden. Immer mehr Firmen ziehen an den alten Tivoli, aber es gibt nur eine Verbindung vom Bhf Rothe Erde dorthin mit Umsteigen in die Linie 51. Warum gibt es keine Direktverbindung?
198. <85/85> Ihre Projektideen sind sehr nötig. Denn die Bevölkerung wird immer älter.
199. <87/87> Das Thema Schienen-ÖV wird im VEP nur am Rande erwähnt. Das Scheitern des Campusbahnprojektes darf nicht dazu führen, dass darüber nicht mehr nachgedacht und die Weiterentwicklung des Schienen-ÖV auf Eis gelegt wird. Es gibt das erfolgreiche Modell Euregiobahn, daraus kommend kann weiter gedacht und entwickelt werden. Eine Weiterentwicklung wäre die Nutzung von Fahrzeugen, die als Tram und auf DB-Gleisen unterwegs sein können. Damit würde die Chance gegeben, aus der Euregio auch städtische Ziele außerhalb des derzeitigen DB-Netzes anzusteuern z.B. die Campusgelände und Vaals.
200. Das Bussystem kann man nur entlasten, wenn a) Entlastungen durch Verkehrsträgerwechsel auf gleicher Strecke oder b) Schaffung von "Bypässen" außerhalb der überlasteten Straßen geschaffen werden. Für b) gibt es gute Ansatzpunkte:
- 1) eine Regiobahn nach Würselen vom Hbf über Rothe Erde, Berliner Brücke 2x Haaren hätte das Potential 5000 Fahrgäste zu befördern und die 51, 21, 11 deutlich zu entlasten, Würselen an die Bahnwelt anzubinden usw.
 - 2) eine RegioBahn/RegioTram vom Hbf nach Brand entlang der alten Vennbahntrasse, auch hier besteht ein großes Potential insbesondere bzgl. Pendler, Radfahrer, Schülerverkehr usw. In 6..7 min von Brand nach Rothe Erde und in 10 min am Hbf ist ein verlockendes Angebot, dem sicher viele Autopendler aus Brand nicht widerstehen können.
 - 3) warum nicht die alte Planung zur Campusbahn von Campus Mitte über AC-West, Melaten, Klinikum nach Vaals wieder aufnehmen? Hier kann man zunächst auch mit einem RegioTram-Konzept und vorwiegend eingleisiger Trasse beginnen, 15 Min /12 min Takt sind da problemlos mit 2 Begegnungsstellen möglich und dennoch 1000 Fahrgäste / Richtung und Stunde mit Einfachtraktion zu befördern (Doppelzüge 2000 / h und Richtung). Die Anbindung von Vaals stärkt den euregionalen Aspekt und öffnet weitere Quellen für FöMI.
- Aus diesen Ansätzen sind weitere entwickelbar. Schon jetzt ist absehbar, dass die genannten insgesamt ein Potential ähnlich wie die Campusbahn aufweisen, aber aufgrund der Nutzung vorhandener und sparsam entwickelter Infrastruktur nur ein Bruchteil der Kosten des Campusbahnprojektes aufweisen und somit die Wirtschaftlichkeit sehr gut sein wird, was deren Priorisierung bei FÖMI-Vergaben begünstigt. Daher die dringende Bitte, das Thema Schienen-ÖV (in Zusammenwirken mit AVV/NVR) auch aktiver im VEP weiter zu entwickeln.
201. <89/89> Da es zurzeit in Aachen viel zu viele Baustellen gibt, habe ich die Nase zu Ihren Projektideen, die weitere Baustellen zur Folge haben, gestrichen voll!
202. <90/90> Vorschlag: Zur Beschleunigung der (Bus-)Verbindung zwischen den Knoten Ponttor, Westbhf. und Uniklinik Führung der Buslinien 33 und/oder 73 von Haltestelle Hainbuchenstr. Über die Hst.n Melatener Str., Muffet über die Valkenburger Str. (dort neue Hst. Gulpener Str. [in Höhe des Westfriedhof-Hinterausgangs]) über den (ovalen) Kreisverkehr Pariser Ring direkt zur Uniklinik (d.h. ohne den Umweg über Hst.n Halifaxstr., Auf der Hörn usw., der nur Zeit und Geld kostet). Die Hörn wird durch die Linien 3A, 3B, 12 und 22 erschlossen.
203. <93/93> schnupper im anderen Land (war da)z.B. Schweden, Buszentralstation Göteborg Mitte, schon allein Architektur, Material, Kundenservice, Kundenaufhalte und Betreuung

- einmalig, super fahr doch mal hin.de
204. <95/95> Ausbau der Fahrten in den Abendstunden und am Wochenende
 205. <99/99> Y-Linien verstärken, Erreichbarkeit zw. Bezirken (Bsp. von Süd nach West)!
 206. Rollstuhlrampen/Klappen in Bussen regelmäßig prüfen, ob funktionstüchtig. Fahrpersonal schulen (mehr Aufmerksamkeit, nicht so halten, dass Hindernisse (Laternen/Mülleimer) direkt von der Tür stehen.....
 207. <101/101> Ich bin schockiert und verärgert! Sie nennen das Themenfeld "Bus und Bahn" und bringen rein Null zur Zukunft der Schiene in der Stadt! Was soll das? Ich möchte nicht in dieser Art manipuliert werden!
 208. Wie sieht es denn mit kleineren Schienenprojekten aus, die auch den 2 Jahre alten Ratsbürgerentscheid noch beachten würden?
 209. Warum komme ich mit der Bahn nicht nach Würselen oder warum komme ich nicht mit der Bahn von den Hochschulgebieten in die Stadt? Der Punkt 6 sollte nicht mehr als Bus-, sondern nur noch als "Regiotram" geplant werden (es sei denn, dass der Bus in Vorbereitung auf dieser S-Trasse nur übergangsweise fährt)!
 210. Fangen Sie mit kleinen, guten Beispielen an und die Leute wollen dann darauf genauso wenig verzichten, wie auf die Euregiobahn!
 211. Aber mit einer so schlappen Verwaltung wie hier zu sehen, wird daraus nichts!
 212. <102/102> Busse haben innerhalb des Alleenrings nicht viel zu suchen.
 213. Eventuell eine eigene Bustrasse Franzstr.-Elisenbrunnen-Hansemann um den Bahnhof gut anzubinden. Ansonsten zählt vor allem die Geschwindigkeit (weniger Haltestellen und Umwegfahrten). Das reduziert auch die Personalkosten.
 214. Es ist außerdem Quatsch viele Busse gleichzeitig hintereinander fahren zu lassen, da sie sich gegenseitig behindern.
 215. <104/104> Die Kapazitäten des ÖPNV müssen so berechnet sein, dass auch zu Spitzenzeiten Fahrgäste nicht an Haltestellen zurückgelassen werden. Das ist derzeit nicht der Fall.
 216. Das Preis-Leistungs-Verhältnis für das Busfahren ist in Aachen wesentlich schlechter als in anderen Städten. Anders ausgedrückt: Die Preise sind viel zu hoch.
 217. Die Existenz einer einzigen "Zentralhaltestelle" (Bushof) vereinfacht zwar die Fahrplangestaltung der ASEAG, lähmt aber die Stadtentwicklung und den Verkehr. Für Fahrgäste, die nicht zum Bushof wollen oder von dort aus starten, ist sie ungünstig. Besser wäre ein System mit mehreren dezentralen Verknüpfungspunkten, angelehnt zum Beispiel an die Prager Metro.
 218. Eine weitere feste Bus-Trasse soll vom Kaiserplatz über Adalbertsteinweg und Trierer Straße bis nach Brand gebaut werden. Mittelfristig sollen alle Hauptachsen (Jülicher Straße, Vaalser Straße etc.) mit Bus-Trassen versehen werden.
 219. Die Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb ist teuer und wenig sinnvoll. Stattdessen soll Aachen eine bessere Schienenanbindung erhalten, zum Beispiel durch Verlängerung der Euregiobahn bis in die Innenstadt.
 220. <105/105> Die Vernetzung der Städtereion Aachen durch den ÖPNV sollte ausgebaut werden. Dazu sollten weitere Direktverbindungen zwischen Städten (z.B. Würselen - Eschweiler) entstehen. Außerdem sollte die Stadt Würselen an das Schienennetz (Euregiobahn) angeschlossen werden.
 221. <106/106> Hinsichtlich Reisegeschwindigkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit sowie Platzangebot sind massive Verbesserungen des ÖPNV mehr als überfällig und dringlicher

- als Verbesserungen des Liniennetzes!
222. <108/108> Uniklinik zu manchen Zeiten schlecht/ nicht erreichbar. Z.B. nach Spätschicht, Wochenende Frühschicht, Feiertage
223. <109/109> Wartehäuschen vergrößern in der Innenstadt / Studentenhaltstellen
224. <110/110> Ich beobachte immer wieder, dass Busse aus den Haltebuchten an den Haltestellen nicht abfahren können, weil Autofahrer keine Rücksicht auf das Blinkzeichen des Busses nehmen. In anderen Städten tritt dieses Problem meinem Eindruck nach deutlich weniger auf. Ein Lösungsansatz aus meiner Sicht wäre, auf Haltebuchten zu verzichten und die Busse, wo immer möglich im regulären Straßenraum halten zu lassen.
225. <111/111> Die Aachener Ost-West-Verkehre werden im ÖSPV durch die City geführt. Das ist nicht nötig, wenn eine Linie an der Normaluhr durch LSA-Bus-Freigabe von der Zollernstraße in die Römerstraße einbiegt.
- 1.) Die Reisezeit Brand - Uniklinik wird 10 Minuten kürzer als heute.
 - 2.) Alle West-Ost- Relationen werden ebenfalls 10 Minuten schneller.
 - 3.) Das Frankenberger Viertel wird an den Hbf angeschlossen.
 - 4.) Theaterstraße, Elisenbrunnen und Bushof werden entlastet.
 - 5.) Dichte Wohnbereiche werden mit Räumen hoher Arbeitsplatzkonzentration verbunden.
 - 6.) Für Tausende Aachener Bürger wird eine Alternative zum MIV hergestellt. (Diesen Weg fahren sie im Pkw, da es der kürzeste ist).
- Linienverlauf: Campus/UKA - Vaalser Straße -Schanz -HBF - Normaluhr - Oppenhoffallee - Arkaden - Trierer Straße - Forst/Brand
226. <114/114> Bessere Fahrgastkommunikation
227. Stadtbahn statt Bus
228. Mehr Pünktlichkeit
229. <115/115> Anstatt vom Westbahnhof-Wüllnerstraße-Campus-Mitte Busse fahren zu lassen, besser eine Verbindung vom Hauptbahnhof bzw. Innenstadt machen. Vom Westbahnhof kann man laufen, fährt eh kaum jemand.
230. <117/117> Höhere Taktzahlen abends
231. Bevorrechtigte Führung der Busse an Ampeln. Busse von außerhalb sollten nicht die Nahmobilität in Aachen bedienen, die Beförderungszeiten sind viel zu lang (die realen, nicht die in den Plänen angegebenen, Bsp. Bus 51 AC - Alsdorf).
232. <118/118> Auch mehr Gelder in ausgebildete Busfahrer stecken! Verwechseln oftmals den Bus mit einem Rennwagen und deren stop and go Fahrverhalten lockt nicht unbedingt zum Busfahren. Ich gehe aktuell lieber eher zu Fuß oder fahre Fahrrad. Bin sogar einmal gestürzt und bekam vom Busfahrer dann auch noch einen Kommentar "tja, müssen sie sich halt festhalten im Bus" anstatt einem "ist alles ok?". Die älteren Menschen tun mir oftmals leid, da denen oft nicht mal ein Platz angeboten wird. Das sollte als "Regel" und nicht als "Bitte" in den Bussen eingeführt werden.
233. <120/120> Eine zügige Umstellung auf Elektromobilität würde ich sehr begrüßen - allerdings nur, wenn die Fahrzeuge mit 100% Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben werden!
234. <121/121> Weniger Haltestellen, die aber dafür mit Fahrkartenautomaten, so dass man nicht mehr beim Fahrer kaufen muss. Ich hatte eine sehr unangenehme Busfahrt, bei der der Fahrer (glatte Straßen, zügige Geschwindigkeit) die ganze Zeit damit beschäftigt war, seine Kasse zu sortieren. Bezahlen beim Fahrer dauert zu lange und macht die Busfahrt extrem unsicher.
235. <122/122> Gibt es Alternativen zum Zentralpunkt Busbahnhof? Ich finde man verliert viel

- Zeit beim Reinfahren in die Stadt. Kann nicht auch der Außenring als Verteiler mit integriert werden?
236. <124/125> Was ist mit Bussen mit Erdgasantrieb? Hier sollten Stickoxide keine Rolle spielen, -90% laut VDI. Gesamtenergieeffizienz besser als bei Elektroantrieb. Kohlendioxidreduktion -20%. Warum wir das nicht als Alternative geprüft?
237. <125/126> Damit derzeit die Busse zu teuer sind, kann ich zu den Fragen (oben) eigentlich nichts sagen.
238. <129/130> Siehe Antwort auf Frage 3. Es ist keine Strategie für die "Umstellung auf Elektromobilität" erkennbar.
239. <132/133> All die schönen Konzepte bringen dem Bürger nur etwas, wenn Busfahren auch preislich attraktiv wird.
240. <134/135> Verkürzung von Linien und damit Verkürzung von Verspätungen (z.B. Linien 1/ 2/ 11) Schnellbus über Eilendorf Richtung Stolberg
241. <138/139> Höhere Frequentierung. weniger Linien, die von Fremdunternehmen befahren werden (hier häufig katastrophale Fahrzeugzustände/schlechtes Fahrpersonal) --> vor allem 1, 11, 21, 46 werden häufig nicht von der ASEAG selbst übernommen
242. <140/141> Die Bustaktung muss in den Stoßzeiten, wenn viele Schüler fahren, erhöht werden, damit Schüler nicht als junge Erwachsene als Dringendstes ein eigens Auto anstreben, um endlich den Zuständen in Bussen zu entkommen.
243. Das Y-konzept wäre sehr wünschenswert für die direkte Verbindung von Haaren-markt zur Josefskirche.
244. <148/150> Ausbau der Businformationen auch in den Stadtbezirken.
245. <155/157> Bessere Anbindung des Hauptbahnhofs - auch am späten Abend (Linie 3) ohne Umsteigen nach Vaals
246. <157/159> Taktverdichtung bzw. Einsatz größerer Fahrzeuge auf den Linien, auf denen Kapazitätsprobleme bestehen.
247. <159/161> Vernünftige Planung zum Umbau Bushof fehlt mir
248. <160/162> Die Vernetzung von Bus-und Radfahren sollte verbessert werden. Es sollte möglich sein, auch Fahrräder unkompliziert mit dem Bus zu transportieren
249. <162/165> es fehlt vor allem eine Stadtbahn
250. <164/167> Der Bushof soll nicht abgerissen werden, sinnvolle Sanierung und effektive Aufsicht reichen.
251. <165/168> Busfahren ist viel zu teuer
252. <166/169> Das Angebot der 5er Linien zwischen Brand und Innenstadt ist absolut unzureichend. Dort müssten in den Hauptverkehrszeiten dringend größere Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Taktung finde ich gut. Es gibt fast nie lange Wartezeiten
253. Eine "Ringlinie" über die Adenaueralle von Madrider Ring in Richtung Burtscheid / Südviertel wäre gut oder entsprechend die Linie 30 im 30 oder 60 Minutentakt auch am Wochenende
254. <167/170> Einbindung der Haltestellen auf der Krefelder Str (Karolinger Straße) in den regelmäßigen Verkehr Richtung Innenstadt
255. <170/173> Die aktuellen Einzelfahrscheine sind mit 2,65 Euro pro Fahrt eindeutig zu teuer und machen das Busfahren erheblich unattraktiv.
256. <174/177> Außenbezirke sind schlecht angebunden. (27)
257. Gerade zu Arbeitszeit Ende sind 46 min für 5km zu viel.

258. Die 27 hat jeden Nachmittag 10 bis 15min Verspätung. (Zwischen 16 und 17Uhr)
259. <178/181> Es ist erforderlich den Bushof besser an den Hbf. anzubinden. Mindestens alle 5 Minuten solle ein Bus zum Bushof pendeln. Auswärtige Besucher haben keine Chance das komplizierte System zu durchschauen.
260. <179/182> Barrierefreiheit besonders in den Stadtteilen, z.B. Walheim, ist dringend erforderlich
261. <181/184> Zentralhaltestellen haben den entscheidenden Nachteil, dass es kaum schnelle Querverbindungen zwischen häufig genutzten Orten/ beliebten, vielleicht nicht so häufig besuchten Zielen gibt.
262. Besonders an den Wochenenden und Abenden gibt es zu wenig Verbindungen. Vielleicht Kleinbusse?
263. Bushaltestellen barrierefrei - ja, mehr Komfort, abgesehen von Regenschutz - nein, da sie ohnehin von Vandalen beschädigt werden (Kosten-/Nutzenanalyse)
264. <183/186> Stadtbahn statt Bus Aachen Mitte-Campus
265. Netzstruktur statt zentralen Bushof
266. <184/187> Bushof gehört zum HBF
267. <193/196> Dieselbusse (hoher No²-Ausstoß) durch Erdgasbusse und Elektrobusse umgehend ersetzen
268. <195/198> Vorrang ÖPVN vor individuellem Autoverkehr
269. <196/199> Mir fehlt die konsequente Umrüstung ALLER Busse auf Euro 6 Norm und in der Innenstadt überwiegend oder ausschließlich E-Mobilität(Hybrid).
270. <197/200> Ich halte das Konzept zentraler Bushof als Umschlagsbahnhof für alle anderen Bus Linien für überdenkenswert.
271. Start und Ende Punkte der Buslinien sind zu lang. Beispiel Linie 11 von Sief bis Alsdorf! Da kann man(n) viel Zeit verlieren. Auf Grund der langen Strecken sind solche Linien nie pünktlich. Deshalb kurze Linien mit überschaubarer Streckenführung und dafür eine kürzere Taktrate.
272. In den Außenbezirken (z.B. Walheim) sollte man sich einmal die Taktrate anschauen. Diverse Busse kommen fast zur gleichen Zeit und danach gibt es wieder Zeitlöcher von mehr als einer halben Stunden. Thema Taktrate verbessern. Wenn es Walheim einen 1/4 Stundentakt nach Brand geben würde, wäre schon vieles besser.
273. Thema Gelenkbusse: Warum werden in Nebenzeiten Gelenkbusse mit ca. 0-5 Personen durch die Landschaft gefahren. Kleinere Busse, geringere Kosten!
274. <199/202> Langfristig sollten mehr Menschen den Bus benutzen. Dafür muss der Komfort gesteigert werden, indem die Taktzeit verringert wird, die Busse nicht mehr so ruckelig fahren (ich weiß nicht ob das nur an den Fahrern liegt), die Belüftung/Klimatisierung angemessen gestaltet wird und das Liniennetz so gestaltet wird, dass alles gut verknüpft ist, also besonders Wartezeiten beim Umsteigen gering sind (was ja auch durch geringere Taktzeiten erreicht wird).
275. <200/203> Die Umstellung der Busflotte auf Akku-Busse ist wegen der großen Masse nur bedingt sinnvoll. Entweder stellt man auf O-Busse um oder es werden Hybridbusse (ggf. mit Erdgas statt Diesel) angeschafft.
276. Die Hybridtechnologie ist auf jeden Fall sinnvoll und wirtschaftlich, da bei den vielen Haltevorgängen die Bremsenergie wiederverwendet werden kann. Gleichzeitig ist ein viel kleinerer Energiespeicher als bei reinem Akkubetrieb notwendig.
277. In allen Bussen und Bahnen des AVV werden auf Monitoren im Fahrzeug die tatsächlichen

Anschlüsse an der nächsten Haltestelle (aufgrund der Echtzeitinformationen) angezeigt.

278. <201/204> Hallo !!! Was ist "kostenneutrale Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch 7,5-Minuten-Takt auf Hauptachsen ("City-Takt")"??? Wenn es so etwas gibt - warum wird das dem "normalen" Bürger nicht nahe gebracht und erklärt? Ich höre (lese) erstmalig davon und habe keine Vorstellung, was eine "kostenneutrale Attraktivierung" ist, geschweige denn ein "7,5-Minuten-Takt auf Hauptachsen".

Elektromobilität

1. Flächenverbrauch berücksichtigen! > E-Pkw als ‚Notlösung‘, Brückentechnologie
2. Alles viel schneller durchziehen
3. E-Müllfahrzeuge etc!?
4. Aufrüstung der Elektrobusse genauso effektiv viel preiswerter
5. viele Ladestationen für Pedelec, E-Bike und E-Auto!
6. <1/1> Tja, das wohl aussichtsreichste Projekt in Sachen Elektromobilität, nämlich die Campusbahn, hat man sich durch den Wutbürger kaputt machen lassen. Schade!
7. <2/2> Der Vorteil von Elektromobilität liegt in der genauen und schnellen Regelbarkeit der Elektromotoren. Diese ermöglicht die Konstruktion von kleinen und leichten Fortbewegungshilfen wie unterstützten Tretrollern, oder elektrischen Einrädern. Solche Fortbewegungsmittel können hervorragend multimodal in Verbindung mit PKW und ÖPNV genutzt werden, da sie handlich und leicht sind. Diese Kombination kann wesentlich zu einer Verbesserung des Komforts im ÖPNV beitragen. Leider sind die meisten dieser Anwendungen in Deutschland noch nicht für den Verkehr zugelassen.
8. <4/4> E-Verkehr nur sinnvoll, wenn Elektrizität nachhaltig erzeugt.
9. <9/9> Die einzige sinnvolle Elektromobilität ist die beim Radverkehr (Pedelecs). E-Autos dagegen werden keinen nennenswerten Beitrag zu einem umweltfreundlichen Verkehr leisten. Sie verringern weder Flächen- noch Primärenergieverbrauch. Größere Investitionen in diesem Bereich sind bestenfalls nutzlos, schlimmstenfalls schädlich, da sie andere Maßnahmen verhindern.
10. Das gilt ebenfalls für Busse mit Elektroantrieb. Dabei handelt es sich um eine der teuersten und ineffizientesten Möglichkeiten zur Senkung des Schadstoffausstoßes, die man sich denken kann. Stattdessen soll möglichst bald das Thema "Schienengebundene Elektromobilität" wieder angegangen werden.
11. <11/11> Konsequente Bestrafung der wirklichen Parksünder! Dieses Bild bringt es auf den Punkt:
<https://www.facebook.com/derFriedrichAC/photos/a.247150248631943.79680.224382234242078/1071175102896116/?type=1&theater>
12. <18/18> 100% erneuerbare Energien so schnell wie möglich!
13. <34/34> Weniger Auto und nicht weniger Autos: Erst wenn die Panzer von den Straßen verschwunden sind, wäre ich bereit, mir eine kleines Auto (Elektroauto oder auch extrem sparsamen leichten PKW mit Verbrennungsmotor) zuzulegen.
14. <38/38> Den Anteil der Pedelecs am Radverkehr zu erhöhen ist für sich allein kein Klimaschutzziel - es sei denn, die Pedelecs ersetzen benzinbetriebene PKWs. Muskelbetriebene Räder sind immer noch klimaneutraler als Pedelecs, und weniger gefährlich. Ohne massiven Ausbau der Radwege ist das Ziel, den Anteil der Pedelecs zu erhöhen, utopisch.
15. <40/40> Wo bleibt die konkrete Unterstützung von keinen Firmen die nur im Umkreis von 100km tätig sind, auf Elektrofahrzeuge um zu steigen? Warum sind Pedelecs immer noch so teuer?
16. Warum sind die Taxen nicht alle elektrisch unterwegs? Vermieter -Gesellschaften sind nicht in der Lage für ihre Mieter passende Ladestationen zu schaffen.
17. <45/45> Hinsichtlich der Luftreinhaltung liegt der Ball nach Ablehnung des Stadtbahnbaus eigentlich nicht mehr im Feld des ÖPNV!
18. <48/48> gefällt mir gut

19. <53/53> Der Einsatz von Elektromobilität an und für sich ist kein Gewinn, sondern nur wenn "schmutzigere" Mobilität reduziert wird, d.h. die Unterstützung von Fußgängern vor Radfahrern vor E-Radfahrern vor E-Autos/Bussen vor ... - wenn letztere sauberen Strom verbrauchen. Ich fahre elektrisch - es geht heute schon gut, wenn man dafür bezahlt.
20. <54/54> Gut!
21. <58/58> Es müssen mehr Anreize für den Kauf von E-Mobilen geschaffen werden. Kostenloses Parken, mehr Ladestationen im öffentlichen Raum (z.B. an Straßenlaternen), steuerliche Vergünstigungen, Rabatte bei dem Kauf eines E-Mobils aus der Region (streetscooter, e.GG), kostenloses Laden etc. Zudem muss mehr Druck auf die Bundesregierung ausgeübt werden. Abwrackprämie bei dem Kauf eines E-Mobils!?
22. <66/66> Top! Mehr Elektro bitte!
23. <68/68> Ist ja ein schöner Ansatz, aber es muss auch bezahlt werden, das vergessen einige Leute immer wieder
24. <70/70> zu teuer. Kosten- Nutzen
25. <72/72> Schwerpunkt bei der e-Mobilität muss deutlich auf Schiene (und Rad) liegen
26. <75/75> E-Mobilität als Teil des PKW-Individualverkehrs bringt keine Veränderung des Modal-Split. Für innerstädtischen Verkehr eine gute Lösung zur Minderung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.
27. <78/78> Die Busse der Aseag sollten viel schneller ausgetauscht werden. Sie verursachen den Großteil der CO2-Emissionen in der Innenstadt. In anderen Städten vergleichbar mit Aachen werden bereits umweltfreundliche Technologien eingesetzt.
28. <81/81> in Innenstadt E-Bike bevorzugen, auch ein E-Auto bleibt ein Auto (Energie-, Flächen-, Rohstoffverbrauch) Diesel-Fahrzeuge in Innenstadt verbieten (das gilt langfristig auch für Baumaschinen)
29. <93/93> Wenn der Stadt Aachen an der Gesundheit Ihrer Bürger gelegen wäre und sie tatsächlich E-mobilität für alle nutzbar machen wollte, müssten die Ziele zur Umrüstung des öffentlichen Nahverkehrs bei weitem ehrgeiziger gesteckt werden. Ziel sollten mindestens 75% Hybridbusse in 2020 sein!!!!
30. <94/94> Elektromobilität ist seit über 100 Jahren bewährt und serienreif: elektrische (Straßen-)bahnen und O-Busse. Diese muss in Aachen nur endlich eingesetzt werden.
31. Seit einigen Jahren gehören Pedelecs zur serienreifen und massentauglichen Elektromobilität.
32. Sinnvolle Förderung der Elektromobilität ist Bau von Stadtbahnen, O-Bussen und Schaffung von genügend Raum für Fahrräder / Pedelecs zulasten des MIV.
33. Akkubetriebene PKW werden aufgrund des hohen Gewichts und des hohen Rohstoffverbrauchs auch im Jahr 2030 nicht massentauglich sein und keinen nennenswerten Anteil haben. Eine Förderung von Elektro-Pkw aus dem städtischen Haushalt sollte daher nicht erfolgen. Elektro-PKW lösen auch nicht das Mengenproblem in der Stadt.
34. <1/1> Zehn Elektrobusse? Und die übrigen für den Betrieb nötigen rund 200 Fahrzeuge, was ist mit denen?
35. <2/2> Der Fokus auf MIV und ÖPNV schadet dem Thema.
36. <6/6> Durch Elektromobilität kommt es nicht zu einer Verbesserung bei zentralen Problemen der heutigen Art der Mobilität, wie z.B.: Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, Flächenverbrauch durch Stellplätze, Beschränkung der Leistungsfähigkeit der Straßen durch zu viele Kraftfahrzeuge. Die heute hohen Kosten für Elektromobilität auf vier Rädern wären sinnvoller bei der günstigsten Form der Mobilität auf zwei Rädern

- aufgehoben.
37. <9/9> Zu dem Punkt 6: Spezielle Vorteile für Elektroautos sind für eine sinnvolle Verkehrsentwicklung direkt schädlich. Sie würden dazu führen, dass Leute mit den entsprechenden finanziellen Mitteln sich E-Mobile als Zweitwagen anschaffen, weil sie dann in der Stadt die Sondernutzungsregelungen in Anspruch nehmen können (einfaches Parken, Benutzen von Busspuren etc.).
 38. <11/11> nur zehn Busse?! Da muss mehr passieren!
 39. <12/12> zehn Elektrobussen bis 2020 sind viel zu wenig.
 40. <13/13> Fahrzeuge derzeit zu teuer, Lademöglichkeiten zu schlecht, Batterien zu schwach für längere Strecken
 41. <14/14> Elektromobilität finde ich überhaupt nicht umweltschonend. Zwar entstehen beim Betrieb (Fahren) keine schädlichen Immissionen. Der Strom zum Laden der Akkus wird jedoch nicht umweltschonend produziert (Kohlekraftwerke). Außerdem wird nicht berücksichtigt, dass die Akkus nur verhältnismäßig kurz genutzt werden können und dann durch neue Akkus ersetzt werden müssen.
 42. <18/18> Schnellere Umstellung auf Elektrobusse, elektrische Stadtbahn.
 43. <19/19> Die Stadtverwaltung soll keine eigene Fahrzeugflotte nutzen, sondern Cambio. Dort gibt es auch schon Elektrofahrzeuge und der Bestand könnte ausgebaut werden.
 44. <21/21> Zu den Pedelecs sollten auch Anhänger für Kinder oder Lasten geliehen werden können, oder spezielle Lasten-Pedelecs verliehen werden. Nachrüsten von sicheren Abstellmöglichkeiten für private Pedelecs im öffentlichen Raum ermöglichen (Fahrradboxen) An unserem Mehrfamilienhaus von 2008 haben wir zugleich ungenutzte PKW-Stellplätze und zu wenig Fahrradstellplätze.
 45. <28/28> Solange die E-Mobilität durch die Wirtschaft nicht ausgereift ist (Reichweiten, Ladestationen) bitte keine öffentlichen Gelder reinstecken.
 46. <32/32> Bitte mehr Elektrobusse
 47. <35/35> Zu 8.: 10 Busse... wow. Wie wärs mit einer Zahl die ambitioniert ist?
 48. Vorhandene Ladesäulen sind teilweise äußerst unglücklich platziert (Renault Autohaus - nicht zugänglich, Stawag blockiert ihre eigenen Säulen am Unternehmenssitz mit eigenen Fahrzeugen, Säule am Krankenhaus könnte 2m auf den Parkplatz versetzt werden und könnte dann 4 Autos bedienen - so nur eins und es blockiert den cambio Platz)
 49. <38/38> Nach dem Scheitern der Campusbahn sollte der Umstieg auf E-Busse erste Priorität haben.
 50. <40/40> Alle städtischen Fahrzeuge sollten "elektrisch „sein, das setzt ein Zeichen. Und wer nach einigen Jahren davon eines gebraucht privat kaufen möchte, umso besser.
 51. Alle Garagen brauchen einen Stromanschluss für E-PKW und E-Bike.
 52. Warum gibt es noch kein RWE E-Bike, 10.000 Stück davon für wenig Geld zum Kauf für interessierte Bürger. Das wäre eine Werbeaktion mit besonderer Nachhaltigkeit.
 53. <45/45> Einführung von E-Bussen darf weder zu Tarifierhöhungen führen noch auf Kosten anderer, dringend notwendiger Verbesserungen beim ÖPNV geschehen!
 54. <47/47> Zehn Elektrobussen für den öffentlichen Nahverkehr in Aachen bis 2020 ist viel zu wenig und nicht mehr als Symbolpolitik
 55. <49/49> So bald wie irgend möglich sollten alle Busse als Elektrobusse fahren.
 56. Elektro-PKWs sollten in der Anschaffung deutlich subventioniert werden, so lange sie noch relativ teuer sind.
 57. <50/50> Punkt 8| 10 Busse bis 2020. - das ist nicht ernst gemeint, oder? Umstellung bis

- 2020 - komplett bitte. Die Busse verpesten die Luft und müssen dringend weg!
58. <53/53> Projekte zur E-Mobilität sollten weiterhin auch kritisch betrachtet werden:
 59. Mit dem Finanzaufwand für 1000 Pedelecs (Velocity) kann man vermutlich 3000-4000 Fahrräder bereitstellen, die dann auch im Winter fahrtüchtig sind. Und für Fahrradfahrer ist Aachen nicht so groß bei etwas Übung.
 60. Für die Campusbahn hätte man jedem Aachener ein Rad schenken können...
 61. 10 E-Busse und die anderen stinken weiter?
 62. <56/56> Es fehlt bislang eine regionale, auch grenzüberschreitende Strategie zum Thema E-Mobilität bei Bus und Bahn. Eine nur auf die städtischen Verkehre bezogene Entwicklung wird früher oder später sehr sehr teuer und ist nicht im Sinne der Nutzer.
 63. <57/57> Elektromobilität hat absolut keine Zukunft. Die Wasserbrennstoffzelle ist das richtige Projekt!!
 64. <58/58> Die Vorbehalte gegen das Thema E-Mobilität müssen durch Öffentlichkeitsarbeit und Werbung abgebaut werden.
 65. <60/60> Auch wenn Elektromobilität im Hinblick auf weniger Lärmbelastung wünschenswert ist, ist zu bedenken, dass insbesondere eine älter werdende Bevölkerung schlechter hört und evtl. als Fußgänger durch Elektroautos im Straßenverkehr stärker gefährdet ist.
 66. <67/67> Der Umbau der Fahrzeugflotte der ASEAG sollte schneller gehen.
 67. <68/68> Wie schon oben gesagt, wird es wohl am Geld mangeln und im Übrigen sind zehn E-Busse bis 2020 wohl etwas mickrig.
 68. <70/70> zu teuer. Kosten-Nutzen
 69. <71/71> Öffentlichkeitsarbeit sehr wichtig!
 70. <72/72> besser als e-Busse: Gasantrieb und v.a. Stadtbahn forcieren
 71. <73/73> wie wird der Strom erzeugt?
 72. <74/74> Man könnte einen Elektrischen Tag veranstalten, wo die Elektromobilität in ganz Aachen im Vordergrund steht. Durch die Unternehmen Stawag, ASEAG und Streetscooter gibt es gute Beispielunternehmen in Aachen.
 73. <78/78> Der öffentliche Nahverkehr sollte schnell und umfassend saniert werden. Die vorgeschlagenen Ziele gehen nicht weit genug.
 74. <81/81> Netz von E-Bike-Verleihstationen installieren
 75. <88/88> Elektrofahrzeuge haben eine geringere Reichweite als Hybridbusse. In Japangeht man noch einen Schritt weiter, man hat begonnen eine Wasserstoffinfrastruktur aufzubauen. Erwerber von Wasserstofffahrzeugen erhalten vom Staat Zuschüsse.
 76. <92/92> Solange die Stromerzeugung nicht auf regenerative Quellen umgestellt wurde, macht das eigentlich keinen Sinn.
 77. <93/93> Warum nur 10 E-Busse anschaffen? Viel zu wenig!!!!
 78. <94/94> Ladeinfrastruktur vorrangig für Pedelecs

Erreichbarkeit

1. Campus Melaten Anbindung durch ‚Hochbahn‘
2. mehr Busse sollten den Bahnhof anfahren (L33)
3. Anbindung Campus West + Melaten + Vaals an die Innenstadt mittels Regio Tram
4. Vorrangiger Einsatz der saubersten Busse im dreckigsten Stadtteil Haaren (siehe Luftreinhalteplan)
5. Radroutenkonzept durch Stadtgebiet/Innenstadt
6. Radschnellweg geringe Kosten/Nutzeneffekt
7. bessere Anbindung per Bahn von Haaren Richtung Köln, nicht erst zurück nach Rothe Erde oder Hbf
8. Fernbusterminal gehört in die Nähe des Hbf!
9. Für Richterich ja, für Eilendorf nein, für Ac-West nein
10. Aachener ÖPNV allein mit Bussen nicht mehr zeitgemäß! Tram mit eigener Trasse
11. <21/21> Maastricht sollte per Bahn erreichbar sein.
12. <22/22> Kürzere Reisezeiten für PKW lassen sich hauptsächlich durch Förderung des Radverkehrs und ÖPNV erreichen.
13. <30/30> Aachen ist bis auf wenige ICE-Verbindungen vom DB-Fernverkehr abgeschnitten, daher Einrichtung einer IC-Linie Richtung Düsseldorf, Leipzig mit entsprechenden ICE/IC - Anschlüssen dort.
14. <37/37> 1. Eine Umweltzone ist zwingend erforderlich - diese Regelungen dürfen aber nicht nur Pkw's sondern alle motorbetriebenen Fahrzeuge betreffen, also auch sog. Kleinkrafträder (MOPED) oder auch die STINKOMOBILE der Subunternehmer von ASEAG & AVV!
15. <38/38> Radwege werden ausgebaut und Fernbusse werden unterstützt und ÖPNV das sind Punkte die ich für dringend finde.
16. <39/39> Direktverbindungen in alle Richtungen wären sinnvoll - AC-Lüttich ginge deutlich schneller - Vorbild Trier / Luxemburg - Analog Verbindung Richtung Norden über Heerlen als IC bis Eindhoven und Beschleunigung der Verbindung Richtung Köln durch Taktverdichtung auf 20min mit alternierenden Zwischenhalten - z.B. Kleinstädte wie Stolberg nur jeder 2te Zug, Düren jeder Zug - dadurch Fahrtzeitverkürzung auf unter 45min um für Pendler attraktiver zu sein. Nach Süden in die Eifel und nach Luxemburg IC Bus Verbindungen.
17. <40/40> Es sollten auch täglich mehrere ICs oder ICEs Richtung Köln und Düsseldorf (und zurück) fahren, eben nicht nur RE-Züge. Ausbau der Bahntrassen ist sehr wichtig.
18. <44/44> Aachen ist derzeit sehr schlecht in den Fernverkehr der Bahn eingebunden. Die Stadt liegt zwar im Herzen Europas, für die Bahn aber am Rande der Republik. Deshalb ist es begrüßenswert, dass die Bahnverbindungen ausgebaut werden sollen - aber bitte nicht nur nach London und Amsterdam, bitte auch nach Berlin oder München.
19. <46/46> Auch innerhalb Aachens sollte die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen (z.B. Uniklinik) durch kürzere Wege verbessert werden.
20. <47/47> Warum wird nicht auf Umgehungsstraßen eingegangen?
21. Die Personen die die leider so genannte Campus-Bahn unmöglich gemacht haben, haben uns allen geschadet. Es sollte eine Neuauflage dieser Idee geschaffen werden.
22. <61/61> Gut!
23. <66/66> Innenstadtnahe Haltestelle für Fernbusse sollte schnellstmöglich eingerichtet

- werden.
24. <75/75> Die Nahverkehrsverbindungen in die Nachbarstädte Maastricht, Eupen, Lüttich sind dringend verbesserungsbedürftig.
 25. <80/80> Fernbusverkehr effektiv und sehr deutlich verbessern!
 26. <81/81> regionale Bahnverbindungen auch nach NL / B optimieren
 27. <85/85> Verkehrsführung von der Autobahn in die City/Innenstadt über Ausfahrt Würselen/Krefelder Str. für Ortsunkundige schwierig.
 28. <87/87> Einen mit ÖPNV gut erreichbaren Fernbushalt in der Stadt(z.B. Nähe Westbahnhof oder Bahnhof) würde ich begrüßen.
 29. Verkehrsverbindungen in die und aus der Eifel sind ausgesprochen schlecht, vor allem auch an Wochenenden/Feiertagen. Vielleicht Privatunternehmer beauftragen nach dem Beispiel der Busverbindung zwischen Aachen und Trier
 30. Auch die Anbindung an die umliegenden Flughäfen lässt zu wünschen übrig.
 31. <89/89> bessere Verknüpfung zwischen verschiedenen ÖPNV-Trägern (Bus+Bahn) mehr Cambio + Fahrradleihstationen
 32. Stadtbahn einrichten (Campus, Vaals, Haaren, Brand, Hbf nicht vergessen!)
 33. <101/101> Der Südraum soll durch welche Maßnahmen besser angebunden werden? Früher gab es eine Straßenbahn von Schmithof über Brand nach Aachen. Auch Züge verkehrten nach Stolberg und Aachen.
 34. Es fehlt an Schnellverbindungen in Richtung Brand, Stolberg und mindestens bis zum äußeren Ring von Aachen zwar direkt und schnell. Mit einer Linie 65 will niemand morgens zur Arbeit!
 35. <102/102> Wo ist für den fehlenden oder mangelhaften Lärmschutz für Aachener Bürger im Bereich der Tag und Nacht befahrenden Autobahnen und Schienen die Rede? Es fehlt als erstes an Emissionsschutz in Aachen. Aachen ist extrem Laut durch seinen Nah- und Fernverkehr.(z.B. Driescher Hof entlang der A 44 nach Belgien) Den Rat der Stadt sollte als erstes mehr für die Gesundheit seiner Bürger tun, denn dieser Lärm macht krank! Nur wer genug Geld hat, hat in Aachen vielleicht die Chance auf eine ruhige Wohnlage!!
 36. <103/103> Ein regelmäßiger Fernverkehr im Stundentakt ist vor allem nach Köln sowie ins Ruhrgebiet über Mönchengladbach notwendig. Zubringer zu den Flughäfen sind über den Nahverkehr ausreichend angebunden.
 37. Für die Nutzung eines Terminals für den Fernbusverkehr sind ebenso Stationsgebühren zu erheben wie bei Zügen in Bahnhöfen.
 38. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad über Fahrradvorrangrouten im Nebenstraßennetz muss verbessert werden.
 39. <104/104> Entgegen der "Ausgangslage" halte ich eine bessere Anbindung der Südraumes per PKW für nicht notwendig, stattdessen sollte zunächst der ÖPNV in dieser Richtung ausgebaut werden.
 40. <13/13> zu 6: Fernbusterminal besser an zentralerer Stelle oder Möglichkeit, Aachen West mit der Bahn von Köln kommend schneller (oder ohne Umstieg) zu erreichen.
 41. <16/16> Radschnellweg nach Maastricht umsetzen.
 42. Durchgehende Bahnverbindungen nach Amsterdam und Lüttich.
 43. Euregiobahn über Walheim nach Eupen.
 44. Neuer Haltepunkt Berliner Ring DIREKT umsetzen.
 45. Euregiobahn über Rothe Erde, Haaren nach Würselen, Merzbrück

46. <22/22> Schnelle Zugverbindung nach Düsseldorf, Anbindung an den belgischen Nahverkehr. Zugverbindung nach Maastricht. Radschnellrouten auch im Zentrum. Reduzierung PKW Verkehr auf dem Grabenring, dieser wäre ideal als Fahrradstraße, ist im Moment wegen zu vieler Ampeln nur kurz benutzbar.
47. Als Radfahrer fühlt man sich auf vielen Straßen eher geduldet, als wirklich eingeplant. Auf manchen Alternativrouten (Johannistal, Wurmbach statt Jülicher Str.) Konfliktpotenzial mit Hundebesitzern.
48. <29/29> - Bessere Verknüpfung zwischen Aachen und Köln in den Abendstunden! Ein RE pro Stunde ist zu wenig! Da fahren ja sogar aus der Eifel genauso viele Züge nach Köln!
49. <30/30> Dass bei diesen Verhältnissen (marode Straßen, Verkehrsinfarkt) der Verkehr von der Bahn durch Fernbusse auf die Straße verlagert wird, halte ich für Schwachsinn!
50. <33/33> Wo ist denn eine Idee zur Erreichbarkeit Aachens (insbes. der Innenstadt) durch den Individualverkehr per PKW? Diese Menschen bringen das Geld in die Stadt und kommunizieren "draußen" wie toll Aachen ist.
51. <37/37> Zu: Ausbau/Neubau der Bahnhöfe SOLL DOCH DIE DT. BAHN AG MACHEN. DIESE UND AUCH ANDERE BAHNVERKEHRTREIBENDE UNTERNEHMEN SIND ÜBER DIE FAHRTENTGELTE NUTZNIESSER! EIN BAHNHOF ZÄHLT ZUR BETRIEBSANLAGE EINES BAHNUNTERNEHMENS!
52. Zu: Bau eines Fernbusterminals am Bahnhof Aachen West: SOLLEN DIE BUSUNTERNEHMEN BAUEN - DIES KANN UND DARF NICHT AUF KOSTEN DER AACHENER BÜRGER GEHEN!
53. Zu: Regionales Rad(-schnellwege)-programm (z.B. Aachen-Jülich und Aachen-Herzogenrath): WAS SOLL DIES! ES WIRD KEINE 50 RADFAHRENDEN PERSONEN GEBEN DIE EINE DERARTIGE STRECKE TÄGLICH BENÖTIGEN, ES SEI DENN DIESE BENUTZEN DIESE ZUKÜNFTIGEN WEGE IN GLEICHER ART WIE HEUTE DIE VENNBAHNTRASSE, WO MAN ALS FUßGÄNGER SICH AUCH LEBENSGEFÄHRLICHEM TERRAIN BEWEGT!
54. <40/40> Meines Erachtens kann man die Verbesserung für den ÖPNV nicht losgelöst von der "Einschränkung" des PKW-Verkehrs sehen.
55. <41/41> mehr Busverbindungen in unterschiedliche Richtungen von Bahnhöfen aus, bzw. besser ausweisen
56. <43/43> Die Schienenanbindung des Aachener Umlandes ist nicht optimal. Hier wären die Fertigstellung der Ringbahn (Herzogenrath-Stolberg) und eine eventuelle Stichstrecke Aachen-Zentrum erstrebenswert.
57. <46/46> Durch Ausbau und Öffnung der Valkenburger Straße am Kreisverkehr über dem Pariser Ring kann die Erreichbarkeit des Uniklinikums (und des Campus Melaten) aus den Bereichen Muffet, Königshügel, (Hörn) und RWTH-Zentralbereich bedeutend verbessert werden. Der Platz für je zwei Spuren vom und zum Kreisverkehr ist vorhanden. Die Zunahme des Verkehrs in der Valkenburger Str. ist (m.E.) zumutbar, wenn man die erzielte Einsparung an Geld und Schadstoffausstoß durch die Zeitersparnis in Betracht zieht. Auch für Rettungsfahrzeuge aus den oben genannten Bereichen ist die Zeitersparnis bedeutsam.
58. <47/47> Umgehungsstraßen sind dringend erforderlich, z.B. Nordumgehung Lousberg, Richtung Herzogenrath und Merkstein, Umgehung nach Stolberg über Eilendorf, usw.
59. <49/49> Regionales Rad(-schnellwege)-programm (z.B. Aachen-Jülich und Aachen-Herzogenrath): Wer glaubt eigentlich ernsthaft, dass in unserer Klimazone Radschnellwege dauerhaft viele Benutzer finden? Bei Regen wird kaum jemand mit dem Rad von Aachen nach H'rath fahren...

60. <51/51> Das Angebot der Euregiobahn ist unzureichend: 30-Min.Takt ist zu wenig, es fehlt eine Direktanbindung des Aachener Stadtzentrums (Entfernung Hbf. - Innenstadt ist zu groß).
61. <54/54> Besonders wichtig erscheint mir die Verdichtung des Zugverkehrs nach Belgien.
62. Alle Akteure der Stadt und Städteregion sollten an einem Strang ziehen, damit Aachen von der Verkehrsplanung durch Land / Bund / DB gerade auch im Schienenverkehr nicht vergessen wird.
63. <56/56> Mehr effektivere, ohne Umwege, regionale Verbindungen wären wünschenswert.
64. Öfter Züge fahren lassen.
65. <58/58> Anbindung Würselen an das Bahnsystem. Ausweitung von Velocity auf die Nachbargemeinden wie Würselen.
66. <66/66> Radschnellwege sollten nicht unbedingt durch Naturschutzgebiete verlaufen.
67. <72/72> Drastische Erweiterung der Fahrzeiten und drastische Verkürzung der Taktzeiten des ÖPNV auf Verbindungen der Nachbargemeinden in die Aachener Innenstadt.
68. <77/77> Wie hoch wird die Entlastung für die Anwohner der vom Durchgangsverkehr belasteten Straßen?
69. Wenn die Erreichbarkeit mit dem PKW durch Straßenneubau oder Ausbau weiter gefördert wird, fehlt ein Anreiz zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel.
70. <80/80> Bahnhof West vorrangig behandeln!
71. <81/81> L221n völlig überdimensioniert - zieht neue MI-Verkehre an
72. <82/82> Mehr Fernverkehr auf der Schiene.
73. <87/87> Mir gefallen die Projektideen ausnehmend gut, Frage ist nur, wie finanzieren? In der Eifel, die übrigens sehr schlecht erreichbar ist, haben wir eine hohe Millionärsdichte. Vielleicht findet man dort Sponsoren oder Kreditgeber für Privattransportunternehmer?
74. <89/89> zweiter Ausgang für Hbf. + Westbf absolut dringend !!!
75. bessere Busanbindung für Hbf.
76. <90/90> Fernbusterminal gehört an den HBF.
77. <93/93> "Fahrradschnellwege" und Ausbau der regionalen Zugverbindungen finde ich sehr wichtig - Fernbusterminal ggf. auch gut
78. <95/95> Güterverkehr gehört auf die Bahn, zum Fernbusterminal gehören überdachte Wartezonen und Toiletten, drittes Gleis nach Aachen ist notwendig um schnellere Verbindungen zu ermöglichen
79. <102/102> Busterminal wäre besser am Bendplatz, da dort auch heute bereits die Busse fahren und genug Platz für Terminals vorhanden ist.
80. <103/103> Straßenbaumaßnahmen ziehen neuen Verkehr an und sind damit kontraproduktiv zur Luftreinhaltung. Insbesondere die L221n wird zusätzliche Verkehrsmengen auf die Von-Coels-Straße leiten, da es sich hier nicht mehr um eine Ortsumgehung, sondern um einen neuen Autobahnanschluss handelt.
81. <104/104> Beim Ausbau des PKW-Verkehrs ist auf die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte besonders zu achten.
82. <105/105> man kommt aus Aachen Richtung Norddeutschland einfach viel zu langsam weg

Fußgänger

1. mehr Grünbäume im Zentrum
2. Gesundheitsschutz durch Grün und Kühle + Sauerstoff
3. Elisengarten.....
4. eine SMS Nummer fürs Handyticket
5. öffentl. WC zu Fuß z.B. Ponttor
6. Rund-um-Grün RF gefährden FG (z.B. Königsstraße)
7. Wilhelmstraße/Lothringerstraße Überweg FG/Radweg unsicher, Umbau und Signalisierung neu
8. Bürgersteigfreiheit bei Parkplätzen (z.B. Musikbunker)
9. Grünringernetzen auch mit Privaten kooperieren
10. Frostschäden > Bodendecken ausbessern
11. Jakobskirche neue Bäume (2. Stk)
12. mehr abgesenkte Borde in den Überwegen Theaterstraße vor IHK
13. -Ampelphasen zu kurz
14. öffentliche Gebäude barrierefrei ausbauen, z.B. C. Charlemagne
15. ‚Barrierefreie‘ Elemente ‚überlegt‘ planen: keine Sprünge, kein Kopfsteinpflaster als Führung
16. mehr Beleuchtung Bsp. Westpark
17. Poller in der Ursulinerstraße ohne Schild (Man weiß nicht wann hoch)
18. Fuß/Radwege Straßen + Routen ausbauen
19. Pontwallhecke Reichsweg Wüllnerstraße Rhododendron
20. Stellplätze auch im Straßenraum zur
21. Grüne Achsen verstärken (Bsp. Heinrichsallee)
22. Kuckhoffstraße asphaltieren (Weg zum Westpark)
23. Vernetzung Bus und FG, Parken + FG muss verbessert werden
24. vom Bahnhof in die City als FG unattraktiv (z.B. Leydelstraße)
25. Alleenring Einbahnstraße als Idee (gegen den Uhrzeigersinn)
26. Peterstraße nur für Busse (zwei Spuren)
27. Tempo 30 innerhalb Alleenring
28. Heinrichsallee -, schwere Gefahrenstelle für Fußgänger, Kaiserplatzquerungen
29. Kuckhoffstraße die größten Lücken im Pflaster Belag verringern
30. Bitte konkrete Vorschläge und schnellere Entscheidungen
31. Mauerstraße Problem Geschwindigkeit reduzieren, ...
32. Beschilderung FG-Zone Kuckhoffstraße fehlt
33. Mopeds + RF benutzen Gehwege
34. Ausgangslage Innenstadt hervorragend! > Wohnviertel attraktivieren (Fuß+Rad ↑ Pkw↓)
35. To do für alle rechts gehen und fahren
36. Trennung FG+FG
37. Sperrung der Innenstadt ab dem Grabenring für privaten Personenverkehr
38. <2/2> Bürgersteige müssen für Fußgänger da sein und nicht als Parkplatz missbraucht werden.

39. <5/5> Ich habe die Fantasie, mir eine Grüne Stadt ohne MIV-Blech vorzustellen, aber keinen Optimismus für AC.
40. <6/6> Ich gehe jeden Tag durch die Theaterstraße. Die Fußwege sind teilweise sehr eng, da dort auch Autos parken. Außerdem fahren dort immer verbotenerweise Radfahrer. Oft weiß man nicht, wo man laufen soll. Ebenso schießen oft Autos aus Einfahrten ohne nach rechts und links zu schauen. Das ist nicht nur in der Theaterstraße so, das gilt für viele Straßen.
41. <8/8> Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt muss dringend verbessert werden. Kann man in den umliegenden Wohnquartieren auch schön mal spazieren gehen, oder man geht mal zum nächstgelegenen Park, gibt es "außer zum Einkaufen" kaum einen Grund, in die Innenstadt zu laufen.
42. Die Fußwegeachsen ins Grüne Umfeld müssten so gestaltet werden, dass es attraktiv ist, sie zu laufen. Es fehlen Bänke, oder auch Plätze, um mal innezuhalten. Im Sommer ist es heiß wegen fehlender Bäume (z.B. Bahnhofsvorplatz), oder windig und staubig (Aachen-Münchner bis Kapuzinerkarree. Kinderspielplätze müssten integriert werden und attraktiver gestaltet werden (nicht so abgelegen und dunkel), weil junge Familien mit Kindern (Arbeitgeber: RWTH)ja sich gerne im Freien aufhalten würden. Die neugestalteten Fußwegeachsen könnten auch mit dem Radwegenetz verbunden werden.
43. <14/14> In der Innenstadt ist es vor allem mit dem Rollstuhl sehr schwierig sich fortzubewegen. Nicht nur das Kopfsteinpflaster, sondern auch zu enge Gehwege, die zum Teil mit Plakaten, Fahrrädern, ... vollgestellt sind machen es einem schwer.
44. Und es wäre sinnvoll nicht noch mal wie hinterm Rathaus eine Treppe zu bauen, die man als Rollstuhlfahrer eigentlich nicht benutzen kann, da man einen Schlüssel braucht, um den kleinen Aufzug zu bedienen. Was machen Gäste im Rollstuhl, die aus anderen Städten oder Ländern kommen und natürlich keinen Schlüssel für die Bedienung haben? Da hätte es sicher eine einfachere und billigere Lösung ohne anfällige Technik gegeben.
45. <16/16> Fußwege müssen besser werden, zu oft Stolperfallen auf Gehwegen, grüne Ampelphasen teilweise zu kurz, Ältere Menschen können teilweise nicht wahren einer Grünphase - ohne Umspringen der Ampel auf Rot, die andere Seite erreichen
46. <17/17> Die Kampagnen dafür halte ich für rausgeschmissenes Geld und vergeuden von Zeit.
47. <20/20> Bushofareal in Park umwandeln.
48. Autofreie Zone innerhalb des Grabenrings.
49. <24/24> Die Fußgänger sollten sich ebenfalls an die Verkehrsregeln halten und nicht kreuz und quer die Straße nach Lust und Laune überqueren. An Ampelanlagen sollte - wie ich es gelernt habe - zügig die Straße überquert werden.
50. <37/37> Die Fußgängerzonen sollten generell während der Geschäftszeiten für Radfahrer/-innen gesperrt sein und die Lieferzeiten (hauptsächlich Klein- bis 7,5-to-Lkw) sind nicht nur einzuhalten. Es kann nicht sein, dass die vorgenannten Verkehrsteilnehmer in den Fußgängerzonen sämtliche Regelungen missachten und - das ist für mich das stärkste - die Mitarbeiter vom städtischen Ordnungsamt nicht einschreiten, obwohl sie dies ständig beobachten. Schon mehrfach habe ich feststellen dürfen, dass diese in eine andere Richtung schauen. Warum???
51. <38/38> Bessere Abgrenzung von Fahrräder und Fußgänger. Besonders auf Wegen die für beide attraktiv sind. Wie der Vennbahnweg, dort muss es eine Verbreiterung geben. Oder bei neuen Projekten von vorne rein eine Breite Bahn schon geplant werden.
52. <43/43> Platz für mindestens ein Paar plus "Gegenverkehr" ermöglichen, danke

53. <61/118> Gut!
54. <62/119> Ich gehe sehr oft zu Fuß, verzichte gern auf mein Auto. Es gibt in Aachen, wenn man zu Fuß geht, auch immer was zu sehen: 50er Jahre Häuser, schöne Schaufenster zum CHIO, interessante Leute aus aller Herren Länder usw.
55. <71/128> Für Fußgänger muss erheblich mehr getan werden. Dazu gehören fußgängerfreundliche Ampelschaltungen, Einhaltung von Mindestbreiten für Fußgänger in allen Straßen (z.B. ist der Bürgersteig in der Theaterstraße durch parkende Autos erheblich eingeschränkt, ebenso für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer, Kontrolle und Einschränkung von Außengastronomie (auf schmalen Bürgersteigen werden Tische und Stühle aufgestellt soweit sperrige Reklameschilder - wer genehmigt das überhaupt???) etc. etc. etc.
56. <80/137> Fußgängerzonen sollten ausgeweitet werden, um die Innenstadt attraktiver zu machen.
57. <84/141> Deutliche Trennung Fuß- vs. Radweg.
58. <86/143> Strategie: Fußwege für Fußgänger nutzbar halten - Falschparker viel konsequenter sanktionieren
59. <96/153> Ich bin gegen Parkmöglichkeiten und Autoverkehr in der Innenstadt. Andere Städte können ihr Zentrum doch auch autofrei halten. Mit individuelleren ÖPNV-Konzepten und Kurier- und Transportdiensten, Gepäcksammelstellen in der Innenstadt müsste das doch zu bewerkstelligen sein. Hier sehe ich auch die Aachener Geschäftsleute in der Pflicht.
60. <98/155> MIV einschränken in der Innenstadt
61. <103/160> Konzept "Städte für Menschen" (Jan Gehl)
62. <109/166> Zu Fuß gehen ist heute in vielen Straßen sehr unattraktiv, da Fußgänger häufig nur schmale Restflächen erhalten. Ein nebeneinander gehen ist vielfach nicht möglich. Auf vielen Gehwegen wird legal und illegal geparkt.
63. Als Sofortmaßnahme wird das illegale Parken auf allen Gehwegen konsequent unterbunden.
64. Stück für Stück wird auch das legale Gehwegparken abgeschafft.
65. Neues Gehwegparken wird nicht mehr zugelassen. Dies ist bei jeder Vorlage und bei jeder Entscheidung im Mobilitätsausschuss zu verdeutlichen.
66. Insbesondere ist jede Anordnung des Gehwegparkens unter dem geforderten Mindestmaß von 2,20 Meter (Regelbreite 2,50 Meter) zu unterbinden.
67. <110/167> Ich werde älter und werde irgendwann vom Rad auf die Füße umsteigen. Ich freue mich auf die künftige Unterstützung dabei durch meine Stadt!
68. <111/168> Das Parken auf Gehwegen, insbesondere durch städtische Fahrzeuge, sollte in Zukunft unterbleiben.
69. <1/1> Fußwege und Radwege müssen voneinander getrennt werden. Hier besteht eine größere Unfallgefahr.
70. <3/3> Baut eine Brücke über die Fahrbahn am E-Brunnen.
71. <6/6> Der Verkehr ist, ausgenommen von den Fußgängerzonen, komplett auf den Autoverkehr gerichtet. Es gibt immer mehr Menschen mit Bewegungseinschränkungen, die nicht mal eben zur Seite springen können, wenn ein Auto kommt. Ich bin sogar schon auf einem Gehweg von einem Auto gestreift worden. Es wäre schön, wenn auch außerhalb von Fußgängerzonen die Fußgänger mehr berücksichtigt werden könnten.
72. <7/7> Kinderwagen mitbedenken
73. <8/8> In Laurensberg sollte der alte Damm mit einer Rad/Fußgängerbrücke (gern auch

- begrünt, wie man das in modernen Städten so macht) mit dem Lousberg verbunden werden.
74. Der Lousberg sollte besser an die Innenstadt angeschlossen werden.
 75. Die Fußgängerzonen in der Innenstadt sollten attraktiver werden.
 76. <17/17> s.o.
 77. <21/21> Fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen. Mehr Bedarfsgesteuerte Ampeln
 78. Gehwege (vor allem schmale) frei machen von parkenden PKW. Dann müssen evtl. Mal Parkplätze wegfallen.
 79. Mehr aufpollern, damit Fußwege nicht illegal zugeparkt werden und Kinderwagen und Rollstühle behindern.
 80. Gehwege am Kapuzinergraben verbreitern.
 81. Wieso ist die Fußgängerampel an der Theaterstr./Borngasse auf einer Seite weg?
 82. <37/37> Bitte keine Maßnahmen ergreifen, die die städtischen Kosten weiter explodieren lassen - siehe Punkt „Slow City“. Was soll dies? Übrigens - SLOW CITY. WAS SOLL DIESER BEGRIFF - SIND DIE ZUSTÄNDIGEN PERSONEN IN DER STADTVERWALTUNG NICHT DER DEUTSCHEN SPRACHE MÄCHTIG??? Wir haben mittlerweile mehr als ausreichende englische Worte in unserem Sprachgebrauch, dann muss dieses nicht sein, denn es gibt garantiert viele Bürger die mit Ausdrücken in englischer Sprache nichts anfangen können! Mit Aussagen wie SLOW CITY AACHEN stellt die Stadtverwaltung sich bzgl. der deutschen Sprache ein Armutszeugnis aus!
 83. <39/39> Meines Erachtens kann man die Verbesserung für den Fußgängerverkehr nicht losgelöst von der "Einschränkung" des PKW-Verkehrs sehen.
 84. <40/40> - autofreier Innenstadtring
 85. - zu aller erst: Verkehrsberuhigung des Templer Grabens durchziehen (max. tempo 20, besser autofrei)
 86. <43/43> Elektrocaddys aus den Golfanlagen benutzen. Auch für längere shoppingtouren. sozusagen als. Einkaufswagen. Aufbewahrungsorte, nicht nur in der Weihnachtszeit, für den gesamten Einkauf. Meine Tante aus Woffelsbach kann dann entspannt ihr Großstadttour Aachen vom Frühstück bis zum Abendbrot ohne Schlepperei genießen, danke
 87. <48/48> Verbindung der bestehenden Fußgängerzonen untereinander. Insbesondere Umwandlung von Ursulinerstraße/Buchkremerstraße in Fußgängerzonen.
 88. Ansprechende Gestaltung von Fußgängerzonen und Plätzen, zum Beispiel durch Pflanzen und Wasser. Weitere Freilegung von Bachläufen. Begrünung des Bahnhofsvorplatzes.
 89. Verbesserung der Querung über den Alleenring. Fußgängerfreundliche Umgestaltung von Hansemannplatz, Kaiserplatz, Ponttor.
 90. Einrichtung von fußgängerfreundlichen Ampelanlagen. Bei Bedarfampeln darf die Reaktion (Signal Grün für Fußgänger) maximal 10 Sekunden nach der Anforderung erfolgen. Überprüfung der bestehenden Ampelphasen, zum Beispiel an der Krefelder Straße: Hier müssen Fußgänger bis zu 2 Minuten auf Grün warten.
 91. <53/53> Viele Ampeln in Aachen sind nur auf die Belange der Autofahrer eingestellt. Das heißt, es gibt endlos lange Grünphasen für die wichtigste Auto-Achse, alle anderen Verkehrsteilnehmer müssen lange auf Grün warten. Um das Zufußgehen attraktiver zu machen, wäre meines Erachtens die einfachste und billigste Variante, die Ampelphasen zu vereinfachen und zu verkürzen. Wenn man darüber hinaus noch die Kreuzungsbereiche verengen würde statt sie (wiederum für den Autoverkehr) zu verbreitern, verkürzt sich auch

- die Zeit die Fußgänger zum Queren benötigen und es wird attraktiver zu Fuß zu gehen.
92. <62/119> Finde schön, wenn die Fußgänger in einer Stadt nicht vergessen werden. Normalerweise geht es ja immer nur um Parkplätze für Autofahrer und um Radfahrer und Radwege.
 93. <71/128> Idee: alle Straßen müssen in einer Art Fußgängerkataster im Hinblick auf ihre Fußgängerfreundlichkeit und auf Mindeststandards überprüft werden.
 94. Außengastronomie darf nicht die Weg versperren !!!
 95. <77/134> In Aachen-Schmithof vom Ort kommend Richtung Monschauerstraße (Schulbusanbindung!) gibt es keinen Fußweg, was besonders in den Wintermonaten sehr gefährlich, auch für die Schüler ist. Hier sehe ich einen großen Handlungsbedarf.
 96. <85/142> Im Altstadtbereich sollte der KFZ Verkehr mehr eingeschränkt werden. Es gibt immer noch zu viel KFZ Verkehr in diesem Bereich
 97. <86/143> "die Straße gehört allen" - autofreie Tage einrichten, an denen Parkplätze zu Oasen werden, Menschen sich angst-, lärm-, abgasfrei begegnen können
 98. <98/155> Reduzierung von Ampeln zugunsten von Zebrastreifen keine Druckampeln an Kreuzungen
 99. Rückbau der Theaterstraße + Peterstraße (max. 2 Spuren MIV + Busspur + Radwege)
 100. <99/156> Ärgerlich: Scherben auf den Gehwegen und Straßen besonders am Wochenende - kann aber die Stadt nichts für...
 101. <102/159> Außengastronomie engt Fußgängerraum manchmal zu sehr ein
 102. <103/160> Mehr Bewegungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger als Vorrang für Autofahrer insbesondere im Innenstadtbereich.
 103. <108/165> Besonders die Hauptstraßen sind viel zu hektisch. Die Fußgänger müssen sich damit abfinden, dass Autos Vorrang haben und Wege zum großen Teil als Parkplätze dienen. Langfristig sollten Autos weitestgehend aus der Stadt verschwinden (zumindest sollte es wesentlich weniger Autoverkehr geben). Die Menschen können Bus fahren (wenn das Bussystem wesentlich weiter entwickelt wurde), Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen. Es gäbe mehr Platz für andere Arten des Verkehrs und für Grünflächen. Ich glaube, dass es so wesentlich mehr Lebensqualität gibt. Es wird schwer die Menschen davon zu überzeugen, aber letztlich werden es hoffentlich viele genauso sehen. Car Sharing ist eine gute Alternative ab und zu ein Auto benutzen zu können und es gibt weniger Autos, die geparkt werden müssen.
 104. <109/166> Es sind mehr Grünachsen und Grünflächen für Fußgänger in der Innenstadt vorzusehen.
 105. <111/168> Es sollten mehr Fußgängerzonen in der Innenstadt eingerichtet werden.
 106. <112/169> gerade in der City und vor allem auf den Ringen fahren die Autos zu schnell. Sobald der Abend/die Nacht einbricht, ist es auf den Ringen v.a. Heinrichsallee lebensgefährlich, da die Autos viel zu schnell sowie über rote Ampeln fahren. Hier wäre eine Drosselung und v.a. mehr Kontrolle notwendig

Innenstadt

1. Touristisches Bähnchen (Kleinbus als Doppeldecker) einführen
2. Platz vor dem Hbf begrünen, Bäume
3. Öcher Tram mit N-S und W-O Trassen, Bsp. Montpellier (FR)
4. Zu viele Parkhäuser in der Innenstadt!
5. Bushof entzerren weniger Busse in die Innenstadt
6. Autos raus aus der City
7. Münsterplatz erneuern
8. Innerer Stadtkern nur innovative Mobilität
9. City-Liner (alte 4) wieder einführen
10. Bürger sollen mitentscheiden!
11. Platz Büchel-Bahkauv insgesamt neu gestalten
12. Trassen der Campusbahn für neues Stadtbahnssystem freihalten
13. Projekte alle Teile einer Transformation des Verkehrssystems!
14. <3/3> Verbesserung bei Bus und Bahn? Jüngstes Beispiel die eklatanten Preiserhöhungen durch die neue "Zusammenarbeit von AVV und VRS. Erhöht werden sollten in gleichem Maße die MIV-Kosten.
15. <26/26> Kapazitäten müssten vergrößert werden. Zur Weihnachtszeit ist es für ältere Bürger wie Rentner sehr belastend in der Innenstadt sich fort zu bewegen.
16. <27/27> Weniger Autos und Busse und dafür längere Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer.
17. <29/29> - autofreier Innenstadtring
18. - kein Parksuchverkehr in der Altstadt -> Parkhäuser schließen
19. <43/43> Gut!
20. <48/48> Warum erst 2030??? Es gibt so vieles seit Jahren zu tun - worauf wartet die Stadt Aachen eigentlich?? Ab sofort ist möglich die Innenstadt für den Individualverkehr mit stinkenden KFZ zu sperren und damit endlich die Luftverschmutzung und Lärmbelastung zu stoppen!!
21. <57/57> Zur Aufwertung der Fußgängerzonen wäre eine intensivere Überwachung des Missbrauchs durch PKW-Fahrten wünschenswert. Insbesondere die Widmung der Straße Rennbahn zur Fußgängerzone war eine Aufwertung. Allerdings hat das Entfernen der Poller am Fischmarkt zur kürzesten Durchquerung der Innenstadt über Rennbahn, Schmiedstraße und Kleinmarschierstraße geführt. Diese wird leider häufig genutzt.
22. <61/61> Verbesserungen für Radverkehr bedingt auch: deutlich mehr sichere Abstellanlagen
23. <66/66> Die Unterbindung des Verkehrs Eisenbrunnen ist ein fake! Der Durchgangsverkehr wurde nicht verhindert, sondern nur auf andere Straßen verlagert. Wer anderes behauptet ist entweder dumm oder ideologisch verbrämt!
24. <69/69> Ich wünsche uns allen eine autofreie Innenstadt. Andere Städte schaffen das doch auch. Mit Hilfe von Kurier-/ Transportdiensten und Gepäcksammelstellen sollte das möglich sein. Die Aachener Geschäftsleute sollten durch Lieferdienste einen Beitrag leisten.
25. <70/70> keine neuen Parkhäuser in der Innenstadt, Parkhaus Büchel schließen!!!
26. <75/75> Die Innenstadt ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar, so sollte es sein, ist aber nicht so!

27. <77/77> Vorrang von Fußgänger und Radverkehr in der Innenstadt., Ergänzung durch ÖPNV. Reduzierung des individuellen PKW-Verkehrs., "Städte für Menschen (Jan Gehl)
28. <78/78> Da fast alle Buslinien, Taxen, Radfahrer, etc. noch immer über den Elisenbrunnen fahren, hat m.E. dieser Bereich nicht gewonnen. Die Peterstraße ist immer noch eine deutliche Trennung der Fußgängerzonen. Die Schließung des Parkhauses am Büchel und eine Untertunnelung des Elisenbrunnens für den Autoverkehr oder eine große Überführung für die Fußgänger halte ich für sinnvoller als die Sperrung. Der Verkehr wird schlicht verlagert. Um vom Bushof zum Theater zu gelangen, fahren die Bürger mit dem PKW enorme Umwege...
29. <80/80> Das halte ich für eine gewagte These: "Die Unterbindung der Pkw-Durchfahrt am Elisenbrunnen hat die Innenstadt von Durchgangsverkehr entlastet." Der Verkehr nutzt jetzt andere Straßen, mehr nicht!
30. <81/81> Schleifenerschließung der Innenstadt
31. <82/82> Eine Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem PKW ist nicht notwendig, vielmehr stellen PKW in den engen Innenstadtstraßen ein erhebliches Verkehrshindernis dar.
32. <1/1> Autoreduzierte Innenstadt. (nur ÖPNV, Anwohner, Lieferverkehr)
33. <3/3> Ich würde auch gern als nicht motorisierter Anwohner eine Parkfläche für 30 €/Jahr nutzen dürfen? Warum bekommen Autohalter diese Sonderrechte?
34. <12/12> Bustrasse Campus-Mitte-Westbahnhof über Intzestraße und Claßenstraße!
35. <23/23> Die Anpassung der Parktarife sollte nicht nach "oben" gehen.
36. Es ist ein Unding, wenn ich von der Theaterstraße zur Peterstraße fahre, da ich dabei die ganze Stadt umfahren muss, da ja der Elisenbrunnen für den Autoverkehr gesperrt ist! So bekommt man den Autoverkehr z.B. auf der Wilhelmstraße nicht reduziert.
37. <28/28> Meines Erachtens kann man die Verbesserung für Fußgänger, Radverkehr und ÖPNV nicht losgelöst von der "Einschränkung" des PKW-Verkehrs sehen.
38. <30/30> Autofreie Innenstadt zwischen Bushof, Großkölnstr., Domviertel, Kleinmarschierstr. und Graben/Peterstr.
39. <36/36> Mehr Schiene im Personen- und Güterverkehr!
40. <37/37> Die meisten Ideen sind gut, sie müssen halt auch umgesetzt werden...
41. <38/38> Müssen Radverkehrsanlagen immer in Hauptverkehrsstraßen liegen, wenn dort zu wenig Platz ist? Kann man nicht u. U. auf Nebenstraßen ausweichen?
42. <45/45> Ausbau der E-Bike-Stationen., Reaktivierung (und Neugestaltung) der alten Fußgänger-Unterführungen in der Innenstadt
43. <48/48> Die Innenstadt muss endlich weitgehend autofrei werden!!! Dadurch gibt es weniger Lärm und Luftverschmutzung und Klimawandel und insgesamt ein entschleunigtes und entspannteres Innenstadt-Leben!!
44. <50/50> Viel mehr Fahrradbügel / -Stellplätze
45. Verbreiterung von Fußwegen z.B. am Kapuzinergraben
46. <55/55> Es sollte auch über bewachte Fahrradparkhäuser wie in den Niederlanden (u.a. Heerlen, Maastricht) nachgedacht werden.
47. Da die Sperrung des Elisenbrunnens für Anwohner innerhalb des Grabenrings eine erhebliche Belastung darstellt, sollte über Möglichkeiten nachgedacht werden, für diese die Durchfahrt zu öffnen.
48. <56/56> Was heißt "Anpassung der Parktarife"? Soll parken teurer oder günstiger werden?
49. <69/69> Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen gefallen mir nicht. Ich würde Alternativen unter Umgehung der Hauptverkehrsstraßen bevorzugen.

50. Weshalb funktioniert das Park and Ride in Aachen nicht? Große Parkplätze oder -häuser außerhalb der Innenstadt mit guter Shuttle-Verbindung müsste doch funktionieren (vielleicht in Verbindung mit Gepäcksammelstellen in der Stadt).
51. <70/70> in Innenstadt nur noch ÖPNV + Anwohner + Fahrräder + E-Lieferverkehr zulassen + kontrollieren
52. Bus netzartig anstatt dezentral alles über Bushof leiten. Eine Fahrt z.B. von Burtscheid nach Brand wird zum Abenteuer!
53. <75/75> es sollte mehr Parkhäuser geben, speziell in der Innenstadt
54. <80/80> Was bewegt Menschen Städte zu besichtigen? Diese Frage muß man sich stellen um Antworten auf die Frage zu erhalten, was wollen wir in den nächsten Jahren an und in Aachen verbessern.
55. Menschen besuchen andere Städte, weil es dort etwas besonders gibt. Alte Häuser, alte Stadtviertel oder auch neue Architektur. Hier sollte man insbesondere bei der Neugestaltung des Büchels nachdenken. Wie sah das Viertel in der Zeit von 1880 bis 1939 aus. Könnte man diesen Charakter wieder zum Leben erwachen lassen. Dresden macht es vor. Und Aachen hätte wieder eine Attraktion mehr. Keiner will eine weitere Glasfassade a la Kaiserplatz Galerie.
56. <81/81> Bustrasse Westbahnhof-Wüllnerstraße-Campus-Mitte für Stadtbahnfahrzeuge vorbereiten

Mobilitätsmanagement

1. wichtig: (EU-) Regional denken! > Pendler
2. wichtig: integrierte, vernetzte Befragungen und Systeme etc. > keine Insellösungen, > große Erhebungen durch kleine Zwischenbefragungen ergänzen
3. <3/3> Das Nummernschild AC wird schon übersetzt mit Auto-City. Warum kann ich in der Großstadt Lille für 80 Cent kilometerweit im ÖP fahren, während in AC schon vor Jahren der 1-Euro-Tarif für die vergleichsweise kleine Innenstadt den Entscheidern zu billig war?
4. <8/8> CarSharing optimieren: Im Innenstadtbereich z.B. Cambio abstellen wo man will, genügend Wagen im Umlauf haben (siehe DriveNow)
5. <16/16> Autoverkehr muss reduziert werden. Emissionen müssen reduziert werden. Und solange keiner nachweist, dass eine Umweltzone dem nicht (!!!) dient, sollte der alberne Widerstand dagegen aufgegeben werden. Meinetwegen flankiert es durch weitere Maßnahmen.
6. <17/17> das einfachste wäre ein günstiges Nahverkehrsnetz aufzubauen um die Menschen von ihren Autos abzulenken
7. <21/21> Ihr Wort in Gottes Ohr!!!
8. <30/30> Von der "Strategie" habe ich noch nie etwas bemerkt.
9. <32/32> Dieser Themenbereich gerät schnell in die Gefahr der Überregulierung durch die Stadt/Verwaltung. Ein bisschen Vertrauen in die Intelligenz der Bürger, bitte.
10. <38/38> Die Ansätze finde ich sehr gut, es muss sich aber auch jemand darum kümmern können!!!
11. <44/44> Gut!
12. <47/47> Es sollte extra Fahrspuren für PKW mit mehr als 2 Personen geben. PKW mit mehr als 3 Insassen sollten Busspuren nutzen dürfen.
13. <59/59> für ein vernünftiges Management muss die Grundlage da sein: attraktiver ÖV, gute (Rad-)Infrastruktur
14. <66/66> Ende der Bevorzugung von MIV (finanziell und Flächenanteil)
15. <71/71> Radikale Verringerung von 1-Personen-Fahrten im PKW-Verkehr
16. <3/3> Ich bin gegen die sogenannten Partnerschaften, weil in AC dabei nur MIV herauskommt.
17. <6/6> - Das Thema "Pedelecs" wird meiner Meinung nach zu einem ganz wesentlichen Baustein der Mobilität werden. Wichtig ist, dass es eine entsprechende Infrastruktur dazu gibt. Das sind nicht nur Ladestationen, sondern vor allem eine Routenplanung, die entsprechende Geschwindigkeiten verträgt.
18. - Stellplatzsatzung: Es ist kontraproduktiv, wenn (wie derzeit) das Vermieten einer Wohnung nur bei Ausweisung eines Stellplatzes möglich ist. Das muss schnellstmöglich geändert werden.
19. - Wichtig ist ein gut ausgebautes und dichtes Netz an Carsharing-Stationen bis in die Außenbezirke. Kontraproduktiv dagegen sind spezielle Sonderrechte für Carsharing-Fahrzeuge, etwa freies Parken oder Benutzung der Busspuren.
20. <16/16> Generell: ich als Innenstadtbewohner fühle mich zunehmend durch Emissionen in meiner Gesundheit gefährdet. Und diese Gesundheit ist wichtiger, als die Mobilität oder gar Bequemlichkeit anderer!!! Also: priorisieren zu Gunsten der direkt Betroffenen.
21. <25/25> Meines Erachtens kann man die Verbesserung für Fußgänger, Radverkehr und ÖPNV nicht losgelöst von der "Einschränkung" des PKW-Verkehrs sehen.

22. <26/26> - statt finanzieller Förderung Verpflichtung von Akteuren
23. - Tariftransparenz beim AVV erhöhen
24. - mehr Ticketautomaten, auch Bahnautomaten in der Innenstadt und umgekehrt
25. <28/28> Besonders wünschenswert erscheint mir der Ansatz, weniger Stellplätze bei Neubauten zu fordern, wenn nachweislich andere Formen der Mobilität genutzt werden.
26. <30/30> Auslagern von mobilitätsintensiven (LKW-Verkehr, Mitarbeitermobilität) Firmen, z.B. Lindt, Zentis, Uniroyal, u.s.w.. Konsumcentren außerhalb der Stadt ansiedeln.
27. <43/43> Es gibt gute CarSharing-Angebote in Aachen aus meiner Sicht kann man das nutzen und ausbauen, indem Parkraum anteilig zur Verfügung gestellt wird. Das kann die Stadt über Satzungen regeln. Dann wird das Angebot sicher noch mehr genutzt und noch attraktiver. Weniger Privatfahrzeuge heißt auch weniger ungenutzt stehende Pkw's.
28. Aktionsplan Mobilitätsmanagement klingt nach viel Theorie, aber wenig Umsetzung.
29. Unter dem Neubaukonzept und der Änderung der Stellplatz-Satzung kann ich mir nichts vorstellen.
30. <53/53> Neubaugebiete dürfen ohne Planung einer kompletten Straßenführung nicht begonnen werden, s. Richtericher Dell.
31. <59/59> auch: Mitnahme von Rad in ÖV verbessern
32. <66/66> Einschränkung des MIV in der Innenstadt und deren Kontrolle (!) muss Teil des Mobilitätskonzeptes sein
33. <70/70> Die Verbindung mit dem eigenen PKW ist wichtig. Insbesondere die Verbindung zu Landgemeinden kann mit den vorgeschlagenen Mitteln nicht erreicht werden. Zur Mobilität gehört auch die Einhaltung von Fahrplänen. Hier muss die Bahn besser werden.

Parken

1. Falschparken muss deutlicher, teurer bestraft werden
2. Parkhäuser mehr für Pedelecs /Fahrräder nutzen, auch gegen Gebühr
3. Gebühren für Parkplätze am Straßenrand müssen deutlich über dem Parkhaustarif liegen
4. Ein Parkticket, das Ortswechsel ermöglicht
5. Nur eine Telefonnummer fürs Handyparken
6. Parkzone K (Nähe Bendplatz), Abgrenzung Parkzone unklar
7. Autofreier Grabenring > v.a. Parkhaus Büchel direkt schließen
8. feste Stellplätze Bewohner > 'intelligenter Parkplatz', Pkw erkennt freie Plätze
9. attraktive Parkhaus Tarife Langzeit, (Übernachtungsgäste)
10. Fläche für Menschen und nicht (mehr so viel) für Maschinen
11. Keine neuen Parkhäuser innerhalb Grabenring
12. keine unbewirtschafteten Parkplätze mehr
13. Parken im Straßenraum muss erheblich teurer sein als im Parkhaus
14. Falschparken teurer machen! (vor allem auf Radwegen)
15. kein motorisierter Individualverkehr im Grabenring
16. P-Tarife mindestens so oft + deutlich erhöhen wie ASEAG/AVV-Tarife
17. Zufahrtsverbote /-einschränkungen für Privat-Pkw
18. Bewohnerparken flächendeckend im Außenring
19. <2/2> Besonders wichtig scheint es mir, mit Hilfe von Förderung andere Verkehrsarten und Carsharing nach voranzubringen.
20. <5/5> Parkende Autos gehören nicht in den öffentlichen Straßenraum
21. <7/7> Ich wünsche mir in der Stadt weniger Autoverkehr und mehr Platz für Nachbarschaften und Kinder. Parkplätze konkurrieren mit anderen Nutzungsarten. Wenn die Stadt den Radverkehr fördern und Quartiere attraktiver gestalten will, geht das nicht, ohne das Autofahren unattraktiver und das Parken teurer/beschwerlicher zu machen. Dieses sollte auch deutlich benannt werden! Vorbild für eine konsequente Radfahr-/Mobilitätspolitik ist z.B. Kopenhagen, daran könnte sich die Stadt orientieren. In diesem Sinne, kann das Ziel, die Parkplatzsituation deutlich zu verbessern, so nicht stehen bleiben. Weitere gute Ziele wären, die Parkraumschlüssel für Quartiere an unteren Grenzen zu orientieren und auch in Quartieren Parkgaragen anzubieten. Warum wird bei neuen Quartiersplanungen nicht einmal konsequent auf Quartiersgaragen oder mindestens Sammelparkplätze gesetzt, um stellplatzfreie Bereiche zu bekommen? Vorbilder in Freiburg (Vauban) oder Köln zeigen, dass diese Wohngebiete enorm attraktiv sind.
22. <10/10> Es sind viel zu wenige Parkplätze für Anwohner da. Ich habe kein Auto. Ich freue mich immer sehr über die Autofahrer, die ihr Auto vor meinem Fenster im absoluten Halteverbot parken. Sie versperrern damit nicht nur mir die Sicht, sondern auch der Feuerwehr im Notfall die einzig mögliche Zufahrt.
23. <13/13> Damit der öffentliche Nahverkehr eine wirkliche Alternative darstellt, muss er wesentlich attraktiver werden. Anstelle immer mehr Freiflächen zu Parkplätzen umzubauen und die Stadt in ein öffentliches Parkhaus zu verwandeln, sollte die Möglichkeit von "Bewohnerparkhäusern" geprüft werden (z.B. Frankenberger Viertel), oder ein Teil der Parkplätze in öffentlichen Parkhäusern können zu realistischen Preisen an Anwohner vermietet werden. Alle Parkhäuser sollten Car-Sharing-Stationen haben.
24. <14/14> Bewohnerparken sehr zügig ausweiten

25. <16/16> Parkhaus Büchel abreißen, die Zufahrtswege dorthin in eine Fußgängerzone umwandeln
26. <17/17> - Bewohnerparken schneller überall einsetzen
27. - Vergünstigtes Parken nur für Elektro- und Carsharing-PKWs
28. - Bessere Anbindung P&R
29. <18/18> Ausweitung des Bewohnerparkens ist Unsinn, ganz wichtig sind die Parkhäuser.
30. <19/19> Den weiteren Ausbau des Anwohnerparkens halte ich für totalen Quatsch. Oder es sollte zumindest den Bewohnerparkausweis gratis für die Anwohner geben.
31. Auch sind die Grenzen der Parkzonen oft ungünstig für die Anwohner, die zum Teil weit laufen müssen, obwohl in einer anderen Parkzone viel näher an ihrer Wohnung freie Parkplätze zu finden wären.
32. <21/21> Parken in Parkhäusern viel zu teuer derzeit, teils zu wenig Parkautomaten
33. <23/23> Wer in AC mit dem Auto arbeitet, muss ständig Sorge vor der Verfolgung durch das Ordnungsamt haben. Es ist unerträglich, das Dienstleister als Kurzparker vom Ordnungsamt behindert werden. Woher sollen denn die Steuern kommen, wenn man in der Stadt sein Geld nicht verdienen kann. Der "Terror" des Ordnungsamts geht zu weit.
34. <25/25> Das Bewohnerparken ist nur Augenwischerei. Es werden Parkausweise ausgegeben, die allerdings nicht helfen, wenn Fremde auf den Parkplätzen stehen. Hier sollte auf jeden Fall die Gebühr für Falschparken in einer Anwohner-Parkzone drastisch erhöht werden.
35. Der P+R-Parkplatz Westfriedhof ist ein sehr guter Standort. Allerdings ist die Werbung für diesen Parkplatz mangelhaft. Gerade die Besucher aus den Niederlanden fahren trotzdem in die Innenstadt. Hier sollte ein günstiges P+R-Ticket angeboten werden. Ebenso muss viel mehr Werbung für diesen Parkplatz betrieben werden.
36. Innenstadtbesucher sollten nicht mit ihrem Auto in die Stadt fahren, sondern die P+R-Parkplätze nutzen. In den Parkhäusern sollten günstige Stellflächen für Personen mit Anwohnerparkausweis geschaffen werden.
37. <26/26> Keine Parkhäuser mehr innerhalb des Grabenrings. Parkhaus Büchel und Adalbertstraße schließen, um Autoverkehr am Bushof zu reduzieren.
38. Bushaltestellen direkt an P+R Plätzen mit durchgängig überdachtem Zugang (Negativbeispiel Bendplatz)
39. <31/31> Das Parken in der Innenstadt ist im Vergleich zu Busticket eher zu günstig, da so auch aus den Stadtteilen kein Anreiz besteht, den Bus statt des PKW zu nutzen. Das Parken am Straßenrand sollte Kurzparkern und Anwohnern vorbehalten bleiben, und innerhalb des Grabenrings würde ich mir keine Privat-PKW wünschen. Die Pflicht zum Bau von Stellplätzen an jedem Neubau sollte auch überdacht werden, wenn weniger Einwohner einen PKW besitzen.
40. <32/32> Parken in Parkhäusern und mehr Anwohnerparken ist gut. Mehr kleine Grünflächen sind sehr wünschenswert (wenn sie gepflegt werden)
41. <35/35> Durch die Ausweitung der Bewohnerzonen auf die Aussenbezirke wird der Parkdruck immer höher...
42. P&R Plätze gab es auch mal...Bendplatz z.B.
43. In Anwohnerbereichen könnten nachts bedeutend mehr Parkplätze NUR für Anwohner frei gegeben werden.
44. <39/39> Anstatt mehr Parkplätze und Parkhäuser braucht es bessere Radwege und ÖPNV-Verbindungen, sodass Autos überflüssig werden

45. <40/40> Förderung des öffentlichen Nahverkehr anstelle des Ausbaus von Parkplätzen in der Innenstadt!
46. Die frei werdenden Räume werden für andere Verkehrsmittel oder eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt. Dieses genannte Ziel sollte oberste Priorität haben, gerade im Innenstadtbereich!
47. <45/45> Ich unterstütze sehr das Ziel, das Parken im öffentlichen Raum zu verringern, um Platz für andere Verkehrsmittel oder eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu schaffen. Ein lohnendes Ziel!
48. <46/46> Erstens wundere ich mich über die Prognose über die Pkw Entwicklung, denn ich glaube nicht das die Anzahl der Autos so stark sinken wird. Das Car Sharing ist eine wichtige Voraussetzung dafür, aber die Menschen sind bequem und wollen Unabhängigkeit. Und zweitens finde ich das Bewohnerparken wie es derzeit besteht nicht nachvollziehbar. ich habe einen Parkausweis der Zone T, wenn ich sonntags abends einen Parkplatz finden möchte ist das Unmöglich in der Zone. Ich muss über einen Kilometer Laufen und es dort parken wo ich es nicht Überwachen kann es kostet mich sehr viel Zeit und viel Schleppelei bis hin zum Einbruch in das Auto. Ich finde Immer einen Parkplatz wenn das Bewohnerparken "Greift" nie wenn das Parken im Parkraum frei ist, außerdem wäre es sehr vorteilhaft wenn ich auch in einer anderen Zone Ost2 oder O parken könnte. Ich bin zwar noch fit und mobil aber meine Großeltern könnten alle so nicht mehr ihre Mobilität bewahren.
49. <47/47> Die Parkgebühren in der Innenstadt sind eindeutig zu hoch. Dies gilt sowohl für die Parkhäuser als auch für die gebührenpflichtigen städtischen Parkplätze!
50. Wenn man schon horrende Parkgebühren verlangt, so sollte man die Parkplätze hinsichtlich ihrer Breite (insbes. Parkhäuser) aber auch z.B. Trierer Straße in AC-Brand den heutigen Pkw-Breiten anpassen. Die Parkplätze Trierer Straße sind Minimum 25 cm zu schmal - dies gilt auch für die Parkhausparkplätze!
51. <48/48> Die Reduktion von Parkbedarf und alternativen wie CarSharing finde ich gut und wäre für mich unbedingt ein Thema was man in Aachen angehen soll.
52. <52/52> warum muss für meine Wohnung bei der Bauplanung ein Parkplatz vorgehalten werden wenn ich kein Auto habe?
53. <55/55> Leerstand der Parkhäuser kostengünstiger gestalten. Mit freundlichen und serviceorientierten personal bestücken. Für Sicherheit und Sauberkeit werben.
54. <66/66> Parkplätze nicht zur einfach wegnehmen, sondern tatsächlich verlagern in Parkhäuser, sonst findet es wenig Akzeptanz. Meine Idealvorstellung sind Parkhäuser in jeder Straße der Innenstadt, die im Zuge von Neubauvorhaben öffentlich finanziert mitgebaut werden.
55. <70/138> Einen Parkplatz auf dem P&R Parkplatz Bahnhof Rothe Erde zu bekommen ist ausgesprochen schwierig, da der Parkplatz grundsätzlich von Anwohnern zugestellt ist. Hier funktioniert das P&R-Konzept leider überhaupt nicht.
56. <79/147> Ich wünsche mir mehr Tiefgaragen (z.B. in der Oppenhoffallee)
57. <93/161> Wo ist denn der "nordwestlichen Innenstadtrand"?
58. <97/165> Gehbehinderte bzw. körperlich beeinträchtigte Menschen benötigen mitunter kurze Wege. Ohne Parkausweis für Schwerbehinderte ist die öffentliche Parkraumbewirtschaftung sehr begrenzt. Das Parken in Parkhäusern ist oft nicht möglich. Auch für die Versorgung von Behinderten ist die Parkzeitbegrenzung oft von Nachteil. Eine Begrenzung von 2 Stunden problematisch.
59. <98/166> Das Park & Ride System ist dringend verbesserungsbedürftig. Auswärtige, die in

- Aachen einkaufen, müssten auf Nachweis ihre ÖPNV-Kosten (zum Teil) erstattet bekommen.
60. <101/169> Durch die hohe Anzahl an Parkhäusern im Innenstadtbereich wird dort viel PKW-Verkehr erzeugt. Anstatt wie in den vergangenen Jahren noch mehr Stellplätze in der Innenstadt einzurichten, sollte ihre Anzahl reduziert und das Parken nach außen verlagert werden. Insbesondere sollten die Parkhäuser innerhalb des Alleenrings geschlossen und das Parken im Straßenraum dort höchstens für Bewohner erlaubt werden.
 61. Das illegale Parken sollte nicht mehr stattfinden.
 62. <102/170> Solange die Buspreise teurer sind als ein Parkticket in der Innenstadt fehlen die finanziellen Anreize zum Umsteigen. Die i.d.R. mehr als doppelt so lange Fahrtzeit mit dem Bus bietet zudem keine zeitliche Alternative.
 63. <103/171> am besten Kfz aus der Stadt verbannen - P&R attraktiver und Parken teurer machen
 64. <105/173> CarSharing noch mehr fördern!
 65. <109/177> Für potentielle Kunden der Geschäfte in der Innenstadt sollten kostenlose oder günstige Parkplätze zur Verfügung stehen. Nur wer gucken kann, kauft auch. Momentan sind fußläufig erreichbar nur wenige kostenlose Parkplätze zu finden. Das verhindert das Spazieren und Schlendern entlang der Läden.
 66. <118/186> Autoverkehr in der Innenstadt einschränken zugunsten von ÖPNV + Fußgänger + Radverkehr nur noch Anwohner + Mautsystem + schadstofffreien Lieferverkehr + ÖPNV
 67. <120/188> Besonders viel Aufmerksamkeit sollte auf die Reduzierung der Parkkosten in den Parkhäusern gelegt werden! Hier sind die Preise mittlerweile unzumutbar. Ich stelle mir max. 50 Cent pro Stunde vor.
 68. <128/196> das Parken in Aachen ist insbes. für Kurzparker zu teuer, es gibt zu wenig Parkraum
 69. <129/197> Um die Innenstadt zu beleben ("offline einkaufen") führt m.E. kein Weg am Individualverkehr vorbei. Die meisten Menschen sind sehr bequem, daher gehört die Nutzung des Autos und das Parken in direkter Nähe zum Geschäft einfach dazu. Positiv sehe ich hier die Absicht, die Parkhäuser "preislich attraktiver" zu gestalten, aber bitte nicht durch Erhöhung der Preise am Parkscheinautomaten, sondern durch Senkung der Preise im Parkhaus. Den Busverkehr könnte man vielleicht attraktiver gestalten, wenn man eine Linie installiert, die die Stadtteile direkt miteinander verbindet, z.B. Haaren-Verlautenheide-Eilendorf-Brand, etc., am besten in beiden Richtungen, damit man nicht erst in die Stadt fahren muss, um vom einen in den anderen Stadtteil zu gelangen.
 70. <132/200> Mir fehlt eine Strategie für alltägliches Park und Ride. Gerade Bürger die außerhalb des Innenstadt Bereichs wohnen, sowie Bürger aus Ortsteilen oder gar der Eifel sollten attraktive Angebote und kostenfreie oder -günstige Park und Ride Parkplätze nutzen können. Dann könnten all die tausende Pendler zur Luftreinhaltung der Innenstadt beitragen.
 71. <133/201> Eine gute Luft- und Lebensqualität erfordert weniger Kfz in der Innenstadt. Weniger Kfz kann es aber nur über eine Verteuerung und einen Abbau von Stellplätzen geben.
 72. Durch eine Stellplatzbegrenzungssatzung muss die Schaffung neuer Parkplätze in der Innenstadt unterbunden werden. Die Ablösebeträge sind für Fahrradstellplätze und den ÖPNV zu verwenden.
 73. Die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum sind deutlich über die Preise in den Parkhäusern zu erhöhen. Auch die Preise in den Parkhäusern werden jährlich erhöht,

- mindestens in dem Maße, wie die Preise im AVV steigen.
74. <4/4> In innenstadtnahen Parkhäusern (z.B. Büchel, Bushof, Blondelstraße, Wirichsbongardstr., Großkölnstr., Annastr.) sollte man die Gebühren nicht attraktiver, sondern wesentlich höher ansetzen als in Parkhäusern am bzw. außerhalb des Alleenrings (Eurogress, Adalbertsteinweg, Hauptbahnhof) um an den besucherstarken Tagen, an denen auswärtige Besucher am liebsten ins Geschäft reinfahren möchten, den üblichen Verkehrsinfarkt in der Innenstadt zu vermeiden! Und das nicht nur bei APAG-Parkhäusern, sondern auch bei privaten Häusern wie im EBV-Karree oder am Alten Posthof.
 75. <5/5> Parken nur auf privaten Flächen oder Parkhäusern
 76. <6/6> Parkscheine unabhängig vom genutzten Parkplatz weiterverwenden, um Anreize für kurze Parkdauern zu schaffen.
 77. <9/9> Die Blechmaschinen sollten möglichst die Straßen frei machen.
 78. <10/10> Könnten nicht mehr Tiefgaragen gebaut werden? Fände ich schöner, als die Innenstädte mit Parkhäusern zuzubauen.
 79. <11/11> Wir brauchen in Aachen eine Stellplatzbegrenzungssatzung, damit es zukünftig nicht noch mehr Parkplätze in der Stadt gibt. Jeder zusätzliche Parkplatz stellt eine Förderung des Autoverkehrs dar und führt zu mehr Verkehr in der Stadt. Die bei privaten und öffentlichen Bauvorhaben erforderlichen Stellplätze nach Landesbauordnung sind zu mindestens 50 % als Fahrradstellplatz nachzuweisen. Öffentlicher Parkraum ist in der gleichen Größenordnung zurückzubauen wie neue Parkplätze durch oben genannte Bauvorhaben entstehen.
 80. <15/15> die Parksituation im Frankenberger Viertel ist eine Katastrophe
 81. <19/19> Parken in soll nicht teurer werden, sondern es wäre sinnvoll Alternativen weiter auszubauen, so dass die Menschen von sich aus ihr Auto stehen lassen und auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen.
 82. <20/20> Es wäre schön wenn es ein wenig mehr Möglichkeiten gäbe um kurz halten zu können um z.B. schnell aus einem Geschäft oder ähnlichen halten zu können (nicht Parken). Bin zurzeit oft in Wuppertal und hier gibt teils diese Möglichkeit. Zudem passiert es oft das man für den Parkscheinautomat kein Kleingeld hat, daher wäre es sehr hilfreich und praktisch mit Karte oder auch scheinen Zahlen zu können.
 83. <21/21> Parkmöglichkeiten müssen wesentlich verbessert werden
 84. <23/23> Parkzonenausweise kosten dem Bürger Geld, das braucht die Stadt, denn sie ist ja pleite. Parkzonen bewirken, das die Autofahrer in die Randzonen flüchten und dort alles voll stellen. Parkzonen gehören abgeschafft und die Feinstaubplakette nicht eingeführt.
 85. <25/25> Zu Punkt 4: Welche Priorität ist denn an erster Stelle?
 86. zu Punkt 6: Sie nennen hier keine Anpassung der Parktarife im öffentlichen Raum.
 87. <26/26> Keine neuen Parkhäuser in der Innenstadt.
 88. Parkhaus Büchel, Adalbertstraße und Stiftstraße schließen, um Autoverkehr am Bushof zu reduzieren. Parkhaus AquisPlaza ist ausreichend.
 89. <28/28> Günstigeres Parken in der Innenstadt zu einem tägl. Maximaltarif von 5 Euro und keine Ausweitung der Bewohnerparkzonen, wie für das Frankenberger Viertel gedacht (Für viele die in der Stadt arbeiten der günstigste Parkplatz)
 90. <33/33> Es wäre vorteilhaft, wenn die Preise für das Parken in Parkhäusern und an Parkuhren etwas humaner gestaffelt wäre. Ich meide die Innenstadt Aachens und fahre nach Außerhalb, wo das Parken günstiger ist.
 91. <36/36> Viel mehr Politessen!!!!!!!

92. <37/37> Mehr Anwohnerparken, ausweiten bis in die Randbezirke.
93. <42/42> Förderung des innerstädtischen Parkraumes, mehr Angebot. Öffnung der Stadt für Individualverkehr und dies auch im Umland kommunizieren. Wer mit dem Auto in die Stadt kommt lässt deutlich mehr Geld im Handel. Was sollen wir mit einem AquisPlaza, wenn die Menschen nicht ausreichend und schnell dort hinkommen, um ihr Geld auszugeben?
94. <46/46> Überarbeitung des Bewohnerparkens Erhöhung des Bußgeldes für Falschparker, da diese von dann tausenden von Politessen nicht zurück gehalten werden können, vor allem an den für Radfahrer gefährlichen Stellen (z. B. am Hansemannplatz)
95. <47/47> Punkt Stellplatzvermittlungsbörse: Was soll dies? Schafft nur Kosten innerhalb der Stadtverwaltung. Ich meine gehört und gelesen zu haben, dass man bei der Stadt Aachen sparen muss oder wird für diese STELLPLATZVERMITTLUNGSBÖRSE ein Investor gesucht, der dann von den Stellplatzsuchenden eine Gebühr verlangt???
96. <48/48> Große Autos zur Kasse bitten. Stadt Aachen kann meiner Meinung dafür eine gerechte höhere Gebühr verlangen. Sparsamere kleinere Familienautos finanziell entlasten. CarSharing-Autos am meisten unterstützen.
97. <49/49> Meines Erachtens kann man die Verbesserung für den Radverkehr nicht losgelöst von der "Einschränkung" des PKW-Verkehrs sehen. Parken sollte empfindlich teurer werden, je näher man in das Zentrum fährt. Nur so wird P+R oder der Umstieg auf das Fahrrad attraktiv.
98. <50/50> Parksuchverkehr aus der Innenstadt verbannen
99. <53/53> Mit „Anpassung der Parktarife“ meinen Sie doch Anhebung - Warum schreiben Sie das nicht!
100. Beim Vorschlag „Parkgebühren nach Fahrzeuggröße“ könnte man meinen, es wäre Karneval!
101. <60/60> Bei der Festsetzung der Parkgebühren sollten die Tarife der ASEAG berücksichtigt werden. Beispiel: Parken auf einem P+R-Parkplatz mit anschließendem Bus-Transfer in die Innenstadt für 2 Erwachsene und 2 Kinder kostet 15,80 €. Dagegen sind Parkgebühren konkurrenzlos billig. Entsprechend werden P+R-Parkplätze heute kaum genutzt.
102. <65/65> Ich wünsche mir Maßnahmen gegen das Abstellen zu großer Fahrzeuge auf Parkplätzen am Straßenrand, da die derzeitige Situation immer wieder zu verengten Gehwegen oder zu Gefährdungen für Fahrradfahrer führt.
103. <66/66> Wo bleibt der Ausbau von Car-Sharing???
104. <81/149> Gleiche Anzahl von privaten Parkmöglichkeiten wie Anzahl der Wohneinheiten bei Neubauten und keine Ablösezahlungen
105. <90/158> Parken im öffentlichen Raum deutlich erhöhen.
106. Falschparker auf Geh- und Radwegen abschleppen.
107. <93/161> Es sollte möglich sein auch mit günstigeren Tagesparktickets als bis jetzt in der Innenstadt parken zu können. Und es sollte möglich sein, länger als nur 2 Std. parken zu können!
108. <95/163> Sofortige Schließung des Parkhauses Büchel.
109. <96/164> Parkgebühren nach Fahrzeuggröße müsste Größere unterstützen und niedrigere Beiträge fordern.
110. <101/169> Schließung der Parkhäuser Büchel, Dom, Rathaus, Seilgraben und evtl. Annastraße, innerhalb des Grabenrings gibt es 5 Parkhäuser, aber nur eine Buslinie.
111. Verwarnung und Entfernung illegal geparkter Fahrzeuge durch das Ordnungsamt., Verzicht auf illegales Parken städtischer Fahrzeuge.

112. <102/170> Ich begrüße die Ausweitung der Bewohnerparkzonen, aber im gleichen Zug müssen auch Parkangebote für Besucher der Bewohner (die länger als 2 Stunden bleiben wollen) und eine bessere Erreichbarkeit für Beschäftigte innerhalb dieser Zonen angeboten werden.
113. <103/171> Kfz-Nutzung muss unattraktiv, Rad- und ÖV-Nutzung dafür aber wesentlich attraktiver möglich sein
114. <105/173> Idee Parkgebühren nach Fzggröße staffeln besonders wichtig
115. <118/186> Gehwegparken ernsthaft einschränken -> sofort abschleppen dasselbe auf Busspuren und in zweiter Reihe (z.B. Wilhelmstraße, Kleinmarschierstraße)
116. <120/188> Es sollte bedacht werden, dass Besucher von Stadtbewohnern, die vielleicht auch einige Tage verweilen, angemessene Parkmöglichkeiten vorfinden ohne viel bezahlen zu müssen.
117. <128/196> ältere Menschen wie ich auch vermeiden die Innenstadt und erledigen lieber Ihre Einkäufe am Stadtrand oder in benachbarten Orten.
118. <130/198> Autos wird es auch noch in 2050 gegeben, ob nun mit Verbrennungsmotor oder Batteriebetrieb. Demnach muss auch ein Oberzentrum lukrative Angebote im petto haben!
119. <132/200> Finde die Projektideen unkonkret und sie lösen nicht das Parkproblem der in der Innenstadt berufstätigen, die von außerhalb pendeln. Es werden keine Alternativen wie Park and Ride kreativ modernisiert und attraktiv gestaltet. Es gibt auch keine Verbesserung der Luftqualität in der Aachener Innenstadt durch diese Ideen, die vor allem die Kasse der Stadt füllen werden, durch noch höhere Parkkosten zum Nachteil aller Aachener.

Radverkehr

1. Endlich als ASEAG-Fahrrad-Monatskarte (z.B. für Regionalzüge), für Pendler aus Randbereichen
2. Seilgraben/Martinstraße: Konflikte FG, Radfahrer, alte Radwege, Parken
3. Führung am Alexianergraben, Kapuzinergaben gefährlich
4. Fahrradmitnahmemöglichkeit in allen Bussen (zumindest außerhalb der Innenstadt)
5. Überwachung RV-Anlagen, Ahndung Missbrauch
6. Weg von Zollernstraße zum Hbf, Fußgänger-Grün nur Sekunden vor dem IV aus der Wilhelmstraße
7. Jülicher Straße als Priorität ‚Infrastruktur‘
8. generell mehr Fahrradbügel, z.B. Elisenbrunnen, Pontstraße Reihstraße
9. Vorrangnetz Innenstadt (grüner Pkt.), Radschnellweg (roter Pkt.)
10. Frankenberger Park
11. Jetzt: Charlottenburger Allee Radweg in schlechtem Zustand
12. Trierer Straße, Busspuren radfrei oder Radweg busfrei, Rücksichtnahme der ASEAG erforderlich
13. Grauenhofer Weg als Alternativ-Route zur Trierer Straße freigeben
14. Parkraumbewirtschaftung
15. Jülicher Straße Sicherheit für Radfahrer (F-Radweg) nicht gegeben (1 überbreite Spur?)
16. grundsätzlich grüne Welle für RF
17. Wurmradweg befestigen
18. Mängelmeldesystem StädteRegion + Aachen
19. Fahrradparkhaus im Zentrum z.B. Untergeschoss im neuen Büchel-Gebäude!
20. linksseitige Radwege vermeiden
21. Sicherheit wichtigstes Thema
22. grüne Welle für RF am Elisenbrunnen
23. Seffenter Weg beide Radwege links; besser Fuß/Radweg fortsetzen
24. Mehr Mut: Verkehrsversuche, zeitweise Sperren von Kfz-Spuren für Radverkehr
25. Organisation eines Leasingangebots für Pedelecs durch die Stadt (Damit das Risiko für Reparaturen & Akku beim Hersteller bleibt.) Fahrradhändler ansprechen, z.B. kaufen + Akku mieten?
26. Heinrichsallee Busse an die Seite – in der Mitte Grün + Fahrrad
27. Förderung Konzepte Rad-Bahn-Rad zur Entlastung Pendlerströme, preiswertere Tickets + Job Monatsticket
28. Fahrradmitnahme günstiger (Bahn)
29. Die U30 Generation sieht nicht den Schwerpunkt im Autofahren (mit eigenem Auto)
30. mehr Rücksicht von Radfahrern auf Fußgänger
31. Wilhelmstraße, Lothringerstraße Querung für RF schlecht, schlechte LSA
32. Joseph-von-Goerres-Str.: Sicherheit für Radfahrer durch zwei Spuren nicht gegeben
33. Besser gesicherte, gekennzeichnete Radwege in einem Kreisverkehr!
34. Radstellplätze in allen P-Häusern einrichten!
35. Kockerellstraße für Radfahrer freigeben

36. Krämerstraße für Radfahrer öffnen
37. Radparken vor den Biomärkten
38. Besser, breitere und rote gekennzeichnete Radwege, wie in den Niederlanden
39. Roermonderstraße: Geschützter Radweg muss eingerichtet werden
40. Leasing ELT Rad System für Lehrer in Schulen anbieten, Gestaltung Berufsverkehr
41. Kennzeichenpflicht für Radfahrer
42. Radroutenvorrangnetz auch im Stadtgebiet und in der Innenstadt
43. Parken auf Radwegen teurer machen, ja kontrollieren!
1. <2/2> Es würde mich freuen, wenn die Konzepte umgesetzt würden.
2. <4/4> Bei dem Ausbau beachten, dass die Anzahl an Lastenfahrrädern, Fahrradanhänger und eines zunehmen wird. Die Fahrräder benötigen mehr Platz und wiegen mehr, was z.B. großen Einfluss auf den Abstellmöglichkeiten und "Barrierefreiheit" der Wege (Treppen) hat.
3. <6/6> Die Strategien auch einmal umsetzen. Für die Maßnahmen auch, wenn es erforderlich ist, den PKW Verkehr einschränken.
4. <7/7> Radfahrer als eine wichtige Komponente eines vernetzten Verkehrssystems. Besonderes Augenmerk auf die Schnittstellen legen. Minimierung der Selbst- und Fremdgefährdung durch umfangreiche Aufklärung/Schulung
5. <10/10> Ziele 2030 sind sehr weit entfernt. Wie wäre es mit einem Überblick, was in den nächsten 5 Jahren umgesetzt wird? Wie wäre es damit die Radwege nicht erst in 15 Jahren in einen guten Zustand zu bringen.
6. <12/12> Priorität hat aus meiner Sicht die Radfahrersicherheit - und eine bessere, sichere Infrastruktur. Neu eingerichtete Radfahrstreifen auf Straßen sind eine Verbesserung, aber sie sind zu eng dimensioniert und konkurrieren zu sehr mit dem Autoverkehr, um sicher sein zu können. Ein wichtiges Ziel wäre daher auch, dem Radverkehr wo möglich vor dem Autoverkehr Vorrang einzuräumen. Und: Vorhandene Radwege kontinuierlich zu evaluieren, aus den Evaluationen für neue Radwege zu lernen und vorhandene Infrastrukturen wo nötig zu verbessern. Die Evaluationen und das, was daraus folgt, sollte transparent gemacht werden, damit ein Vertrauen in die ernsthaften Bemühungen, den Radverkehr zu verbessern, wachsen kann.
7. <13/13> Das Sicherheitsgefühl ist der zentrale Punkt in den Zielen und der Strategie von uns. Nur wenn wir den Wert des Radfahrens, schonend für uns und unsere Umwelt mobil zu sein, mit einem Wohlgefühl während des Radfahrens verbinden, werden wir auch mehr Aachener zum Aufsatteln auf das Fahrrad bewegen können. Mit der Verdopplung des Radverkehrsanteils werden sich viele, bereits aktuell bestehende Probleme in Luft, und zwar in Gute, auflösen.
8. <15/15> Die Verbesserungen der letzten Jahre begrüße ich sehr. Aber es ist noch viel zu tun. Die Ziele klingen alle toll, Fakt sind aber fast unbefahrbare Straßen mit Schlaglöchern oder Kopfsteinpflaster, ungünstige Ampelschaltungen u.v.a.m.
9. <17/17> Es wäre schön, wenn die Möglichkeit bestünde, E-Bikes auf versicherten Parkplätzen abzustellen, um das etwas lästige Mitschleppen des Akkus zu vermeiden, bzw. die Aufenthalte in der Aachener Innenstadt etwas länger werden zu lassen, da die Sorge um einen Verlust der zumeist teuren Räder gemindert werden würde.
10. <18/18> Die Ziel sind wenig engagiert und zeigen, dass eine massive Förderung des Radverkehrs in Aachen politisch nicht gewollt ist. Andere Städte weisen deutlich größere Steigerungsraten in wenigen Jahren auf (<http://www.fahrradstadtwuertzburg.de/?p=399>) und wollen einen höheren Radverkehrsanteil bis 2020 erreichen. Mehr Radfahrer in Aachen würden die Lebensqualität für alle verbessern.

11. <20/20> Bitte orientieren Sie sich bei der Realisierung der o.g. Ziele an den verkehrsplanerischen Konzepten niederländische Städte. Die Ausrede "zu wenig Platz" zieht nicht. Es ist eine Frage der Platzverteilung und der darin verwendeten Prioritäten. Einer der wichtigsten Grundsätze für den guten und sicher funktionierenden niederländischen Radverkehr ist die weitestmögliche Entflechtung von Rad- und Autoverkehr, aber auch die baulich deutliche Trennung von Rad- und Fußverkehr (z.B. durch Bordsteinkanten). Das für mich Erstaunlichste an der Aachener Radverkehrsplanung ist, wie konsequent alle Erkenntnisse aus dem Fahrrad-Musterland Niederlande ignoriert werden, obwohl Aachen nur einen Steinwurf neben den Niederlanden liegt. Wenn Berater von dort zu teuer sind, würde schon helfen, sich dort die Infrastruktur mal bewusst anzuschauen.
12. <24/24> Fahrradwerkstätten z. B. an Schulen einrichten und von Schülern/Lehrern/Eltern kostenlos betreiben lassen. Reparaturen am Rad auch für weitere Personen, die nicht mit/an der Schule arbeiten, ermöglichen. Motto: Hilfe zur Selbsthilfe - jeder repariert sein Rad selbst.
13. <31/31> Es sollte berücksichtigt werden, dass schon heute, zu Stoßzeiten die Radwege zum Teil von Radfahrern überfüllt sind und man als Radfahrer im Stau steht. Aufgrund der verschiedenen Radfahrgeschwindigkeiten kommt es jetzt schon vor, dass man nicht schneller als andere Verkehrsmittel voran kommt. Ich stelle mir vor, dass sich diese Problematik verschärft, wenn vermehrt Pedelecs genutzt werden und die Radnutzerzahlen steigen.
14. <35/35> Mehr Kontrolle des Verkehrs (nicht nur Geschwindigkeit!). Alle (Fußgänger, Fahrrad, Auto, Bus,...) verstoßen zu oft gegen die Verkehrsregeln und sorgen für gefährliche Situationen.
15. <38/38> Das Radeln in Aachen ist gefährlich. Z.B. Oppenhoffallee: rechts aussteigende Autofahrer und ausparkende Autos, links Busse, Lkw und Autos, die den Radweg schneiden...
16. <39/39> dieses ganze Vorhaben ist an Lächerlichkeit nicht mehr zu überbieten, bloß um den Titel fahrradfreundliche Stadt zu bekommen, werden auf Teufel komm 'raus Radwege angelegt, egal ob sinnvoll, egal wie breit, egal ob abgesichert etc. Ich werde niemals mit dem Rad die Innenstadt befahren, ich bin doch nicht lebensmüde.
17. <41/41> Mit den Strategien und Bemühungen ist Aachen auf dem richtigen Weg! Radfahren macht nur dann Sinn (und Spaß), wenn das Radfahren selbstbewusster und selbstverständlicher in der Stadt gelebt wird. Zurzeit fehlt es m. E. noch oft an einem Verständnis der motorisierten Fahrer für die Radfahrer. Letztere bekommen nicht die Priorität und Lobby, fühlen sich daher nicht ausreichend sicher und beachtet. Wenn der Radfahrgedanke selbstverständlich (auch sichtbar!) in der Stadt verankert ist, wird sich das hoffentlich ändern. Dabei könnten helfen: mehr Fahrradampeln mit "Vortrittsrecht" an den ersten Metern vor den Ampeln, wie sie in Aachen inzwischen an einigen Ampeln, z. B. Mozartstraße/Boxgraben, praktiziert wird (hier wäre mehr zu wünschen, s. Vorbild Münster als Fahrradstadt). Auch deutlich ausgewiesene Radwege an so vielen Straßen wie möglich, nicht nur an den Hauptausfallstraßen, wären wichtig! Auch die aufgehobene Einbahnstraßenregelung für Radfahrer macht das Radfahren attraktiver, vor allem, wenn das von den Autofahrern als solches auch wahrgenommen/beachtet wird (hier wären Schilder hilfreich)!
18. <43/43> Es wäre vor allem wichtig sichere Radwege zu schaffen und nicht solche, die wie bspw. am Kapuzinergraben und Bushof immer wieder die Busse kreuzen und so zu brenzligen Situationen führen.
19. <46/46> Zusätzlich zu mehr Abstellmöglichkeiten auch an strategischen Punkten (z.B.

- Bahnhöfe, zentral in der Innenstadt) fest installierte Möglichkeiten sein Rad aufzupumpen.
20. <47/47> Radfahrer geben sich teilweise selbst in Gefahrensituationen durch falsches Fahren. Auto- und Busfahrer sollten rücksichtsvoller fahren
 21. <48/48> Mehr, am besten alle Einbahnstraßen für Radfahrer in beide Richtungen frei gegeben
 22. <49/49> Wann wird etwas gegen die zu hohen Fälle von Fahrraddiebstahl unternommen? Wir sind 5 Personen in unserer Familie, und jedes Jahr werden 1-2 Räder gestohlen. Mit einer Unterstützung durch die Polizei kann man ja nicht rechnen, dort besteht offenbar kein Interesse für eine dauerhafte Lösung. Meine Idee: Für das einzelne Rad oder FahrerIn: Haftpflicht, Steuer, Versicherung
 23. <53/53> Radwege sind durchgedacht und enden nicht im Nichts, oder an für Autofahrer nicht einsehbaren Stellen auf der Straße.
 24. <58/58> Wichtig sind mir auch gute Möglichkeiten, die Innenstadt zu queren, durch Fahrradstraßen abseits der Hauptverkehrsstraßen. Idealerweise ergibt sich daraus ein Netz gut nutzbarer Fahrradwege, die man auch auf einem Fahrradstadtplan sichtbar machen könnte, und in dem man auch die eventuell vermeidbaren Steigungen sichtbar machen könnte. Nun ja, 2030 reicht vielleicht auch die passende App.
 25. <59/59> Kontrollen von PKW, Bus und LKW bei Verstößen gegen die Verkehrsregeln (Missachtung von Radfahrern)
 26. Trennung von Bus- und Radspuren (zu hohe Gefahr für Radfahrer, da sie von Bussen missachtet werden und Einbremsung des Busverkehrs durch vorausfahrende Räder)
 27. <61/61> Wenn Radfahrer sich an die Regeln und Möglichkeiten halten würden, wäre ein gutes Miteinander mit Autofahrern möglich. Da dies nicht geschieht, sehe ich keinen weiteren Handlungsbedarf.
 28. <64/64> Hört sich gut an, ergänzend: Die Mitnahmemöglichkeit im ÖPNV müsste umfassend möglich sein
 29. Zur Attraktivierung des Radfahrens in der zentralen Innenstadt müssten ebenerdige Radwege in das Kopfsteinpflaster integriert werden
 30. <71/71> Radfahrer ohne Licht und das ohne Ende. Da müssen mehr Kontrollen her.
 31. <72/72> Fahrradfahrer sollen von anderen Verkehrsteilnehmern besser respektiert werden. Das Verhalten mancher Busfahrer ist für Fahrradfahrer lebensgefährlich!!
 32. <76/76> Abgetrennte Radfahrstreifen auf der Straße, wie sie in Aachen neu markiert wurden, sind für Erwachsene bei ausreichender Breite in Ordnung. Leider ist dies oft nicht der Fall. Außerdem ist es immer wieder problematisch, wenn man mit Kindern unterwegs ist. Dies war bei den klassischen abgetrennten Radwegen auf dem Bürgersteig deutlich sicherer!
 33. <80/80> Viele Radwege sind in einem schlechten Zustand, enden unvermittelt oder führen auf Fußwege (z.B. Trierer Straße, Heinrichsallee)
 34. An großen Straßen fehlen Radwege (Roermonder Straße, Krefelder Straße)
 35. An vielen Stellen werden Radwege von Autofahrern nicht gesehen (z.B. Vaalser Straße)
 36. Parken und Halten von Autos auf Radwegen und -streifen fast überall
 37. <83/83> Radfahren in Aachen müsste deutlich attraktiver werden, z.B. durch...
 38. - Ausweisung von Fahrradstraßen
 39. - Erweiterung des Platzes für Radfahrer, z.B. durch Sperren von 2. Spur des Autoverkehrs zugunsten von Radfahrern.
 40. - Einführung von flächendeckendem Tempo 30 in der Stadt macht Radfahren und Zu-Fuß-

Gehen attraktiver und sicherer.

41. Eigentlich wäre ein komplettes Umdenken in der Verkehrspolitik nötig - weg von der Vorrangstellung des MIV zugunsten von Radfahrern, Fußgängern, ÖPNV-Nutzern. Die Innenstadt müsste wieder ein Wohlfühlraum für die Menschen werden.
42. <85/85> In der Innenstadt und an allen Bahnhaltedpunkten gibt es bis 2020 ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten, die zumindest an den Bahnhaltedpunkten überdacht sein sollten.
43. <89/89> Ich fahre seit 7 Tagen ein Leih e-Bike. Die Radwege sind stark überarbeitungswürdig. Ich gehöre zur Ü 60 Gruppe. Ich fühle mich auf den Radwegen nicht sicher!
44. <90/90> Ein weiteres Ziel muss sein, neben der Sicherheit auch die Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen. Dazu gehören für mich zwei Dinge: 1. Radfreundliche Bodenbeläge: Viel zu viele Radwege in Aachen sind gepflastert. Was soll das? Es erhöht den Rollwiderstand, verlangsamt die Fahrt und ist unbequem. Glatter Asphalt wäre angebracht.
45. 2. Keine Benutzungspflicht für Trassen, die gemeinsam mit Fußgängern genutzt werden: Alle Strecken, auf denen Radfahrer durch das Verkehrszeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) auf dieselbe Trasse mit Fußgängern gezwungen werden, sind reinste Hindernisrouten. Sie bedeuten für Radfahrer wenig Fahrfluss, dafür einen Vierkampf aus bremsen, klingeln, ausweichen und beschimpft werden! Bei allem Verständnis für das Streben nach Sicherheit: Vielen Radfahrern geht es auch darum, schnell von A nach B zu kommen. Deshalb sollte Radfahrern freigestellt werden, ob sie lieber auf der Straße fahren möchten, was in 99% der Fälle sicher kein Problem sein dürfte.
46. <91/91> Ich komme aus Münster und bin ein gutes Radnetz und die recht große Rücksichtnahme von Autofahrern gewöhnt. Vor allem durch die deutlich größeren Höhenunterschiede zwischen einzelnen Stadtteilen und der guten Bussanbindung ist das Ziel nicht zu erreichen. Außerdem kann man den Autofahrern und den Busfahrern nicht so schnell klar machen wo die Gefahren liegen ich habe schon einen Unfall gehabt und mehrere gefährliche Situationen erlebt. Besonders wichtig erachte ich Fahrradparkstände, da der Diebstahlschutz auch eine sehr wichtige Rolle spielt. Diese sind zumindest an der Uni zum größten Teil ausreichend vorhanden aber noch nicht in der Stadt und z.B. an der Pontstraße. Eine weitere Strategie könnte auch sein, dass Radwege unabhängig von der Straße geplant werden, da ist zwar der Aspekt der sozialen Sicherheit kritischer zu sehen (vor allem spät abends), aber die Attraktivität des Weges selbst wird deutlich erhöht.
47. <92/92> Bei den Zielen und Strategien darf in keinster Weise vergessen werden, dass die Radfahrenden Personen auf die Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften nicht nur hingewiesen sondern ggf. gezwungen werden. Radfahrende Personen haben - meinerseits vielfach beobachtet - keine Hemmungen trotz Verbot Fußgängerzonen fahrradfahrend zu benutzen! Leider wird dies nicht geahndet, insbesondere konnte ich letzter Zeit feststellen, dass Mitarbeiter des Ordnungsamtes weggesehen haben statt ihrer Dienstpflicht gerecht zu werden!!!
48. <95/96> Wichtig ist, das Bewusstsein für gegenseitige Rücksichtnahme und ein respektvolles Miteinander auf den Straßen zu fördern, so dass es selbstverständlich wird. Dazu ist auf jeden Fall eine Aufwertung von Radwegen (optisch durch Verbreiterung, Vorrangverkehre an Ampeln, mehr Grün integrieren, um den Charakter schneller gerader Straßen zu reduzieren...) notwendig. Viel mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger. Verbindung des Stadtteils Brand mit dem Campus und den Stadtteilen Richterich über z. B. gut ausgebaute Radwege bzw. Radschnellwege. Vielleicht ein wenig auf die Erfahrungen des Nachbarlandes NL schauen und die positiven Aspekte integrieren

49. <96/97> Mehr Radwege auf der Straße etablieren. Eventuell Straßen breiter machen. Damit Autos und Fahrräder besser zurechtkommen.
50. <100/101> Weniger Auto statt weniger Autos durch Gewichts- und Breitenbeschränkung der PKWs, die in der Innenstadt fahren oder parken dürfen. Das ist sehr wichtig, damit genügend Platz für alle Verkehrsteilnehmer ist und nicht die schwachen (insbesondere Radfahrer) an den Rand gedrängt werden. Ein Hauptargument gegen die Campus Bahn waren die engen Straßen in Aachen, dasselbe Argument zieht auch gegen SUVs oder andere Überbreite PKWs in der Aachener Innenstadt. Umsetzung: Breite von am Straßenrand parkenden PKWs beschränken, dazu bedarf es keinerlei zusätzlicher Kompetenzen.
51. <102/103> Gerne würde ich das Ziel einbauen, dass der PKW-Verkehr in der Innenstadt abnehmen soll. In Maastricht ist das Parken (zurecht) sehr teuer, je näher man mit dem Auto in die Innenstadt kommt. Das wirkt, um die Leute zur Nutzung von Fahrrad und ÖPNV zu bringen.
52. <103/104> es müssen mehr Fahrradabstellmöglichkeiten her, wo man auch die Ausrüstung: Fahrradhelm, Regenkleidung sicher ablegen kann, so dass ein Aufenthalt in der Stadt auch ohne Radfahrklamotten möglich ist: Schließfächer, Garagen für Fahrräder etc. auch an Mietshäusern Garagen für Fahrräder, gerade Pedelecs sehr schwer und nicht in den Keller transportierbar
53. <104/105> Lade bitte ein paar Stadtplaner aus die NL ein, mach mal ein Ausflug. Lege Voraussetzungen fest für Radwege und Straßen. Entschleunige den Autoverkehr, es sind Geschwindigkeiten in der Aachener Innenstadt möglich mit dem Auto von über 110km/h. Dass sollte nicht mal möglich sein.
54. <106/107> Die Ziele sind nicht ambitioniert genug. Vor allem sollten Fahrradwege und -straßen baulich von Autostraßen und Fußgängern getrennt werden.
55. <114/115> Die Verkehrsführung für Radfahrer muss EINDEUTIG sein. Katastrophales Beispiel: das Auf und Ab auf dem Soerser Weg. Hier sollte man einfach den kompletten ehemaligen Radweg zu Parkplätzen machen.
56. <116/117> Dem Radverkehr sollte auch auf Hauptstraßen Vorrang gewährt werden. Ein Miteinander mit dem Autoverkehr ist anzustreben. Der Radverkehrsanteil sollte sich bis 2020 verdoppeln und 2030 mindestens bei 30% liegen.
57. <117/118> Die Ziele sind sinnvoll. Ob die Strategien ausreichen, wage ich zu bezweifeln. Der heute recht hohe Anteil an Radfahrern liegt doch zum einen an der Tatsache, dass Aachen eine Uni-Stadt ist und zum anderen am mäßig attraktiven Angebot im ÖPNV.
58. Die Leute, die Sie zum Radfahren überzeugen müssen, fahren heute kaum Rad. Sichere und breite Radwege, ohne nahen Kontakt zu Autos, die nicht abrupt enden werden dazu benötigt. Bei den meisten Maßnahmen, die man im Stadtbild findet, sieht man den Versuch, Radfahrern einen Raum zu geben, aber ohne den Autoverkehr zu beeinträchtigen. Das wird nicht funktionieren.
59. <122/123> Fahrradfahren in Aachen ist in der Regel stressig und gefährlich, da der motorisierte Verkehr eindeutig bevorzugt wird. Um Fahrradfahren attraktiv und sicher zu machen, ist es nicht mit gelegentlichen Aktionen und Flickschustereien getan. Vielmehr muss kurzfristig ein signifikanter und nachhaltiger Paradigmenwechsel zu Gunsten des Fahrrad-/Fußgängerverkehrs erfolgen!
60. <124/125> Strategie muss sein, keine Verbrennungsmotoren innerhalb des Alleenrings (mit wenigen Ausnahmen).
61. <127/129> Ich kenne persönlich niemanden, der die Situation der Radfahrer in Aachen als befriedigend oder gar gut empfindet. Ich kenne dagegen eine ganze Reihe von Leuten, die

- von sich sagen, dass sie in Aachen nicht mit dem Rad fahren, da sie es als zu gefährlich empfinden.
62. Die aktuelle Radverkehrsinfrastruktur hat einen sehr starken Flickenteppich-Charakter. Die Innenstadt ist für Radfahrer praktisch undurchlässig, viele Ziele sind unter Einhaltung der Verkehrsregeln gar nicht zu erreichen. Oftmals ist die Haltung gegenüber dem Radverkehr durch Repression geprägt. Polizei und Ordnungsamt sorgen mit hohem Einsatz und personellem Aufwand für radverkehrsfreie Fußgängerzonen. Auf der anderen Seite werden Radfahrer durch den Autoverkehr nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen. Verkehrsregelverstöße gegenüber Radfahrern sind an der Tagesordnung und werden als normal betrachtet.
 63. Es muss ein komplettes Umdenken erfolgen. Es reicht nicht, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur punktuell und schrittweise zu betreiben. Stattdessen muss die Erreichbarkeit und die Möglichkeit, Wege vollständig durchgängig und zügig zurückzulegen, im Vordergrund stehen.
 64. <128/130> Es sollten mehr Möglichkeiten gesucht und genutzt werden, Fahrradachsen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen zu schaffen, die insbesondere im Innenstadtbereich oftmals zu eng sind (Beispiel: Alexianergraben). Kein Ausbau zu Lasten des ÖPNV!
 65. <129/131> Das übelste sind die Radwege, die im "NICHTS" enden - falls sie verstehen was ich meine.
 66. <135/137> finde ich gut!
 67. <139/141> Radwege und Schutzstreifen müssen viel breiter werden. Der Radfahrer hat im Straßenraum fast überall viel zu wenig Platz
 68. <142/144> überdachte Fahrradabstellanlagen (z.B. in Parkhäusern) mit Gepäckaufbewahrung (Helm, Regensachen, ..)
 69. Aufklärung zu Sicherheitsstreifen, Radwegpflicht, etc.
 70. <143/145> Es ist mir nicht klar, was die Unterschiede zum Bestehenden sind! Wenn der Radverkehr tatsächlich zunehmen sollte, reicht das Beschriebene nicht aus. Jan Gehl empfiehlt das schrittweise Hochfahren der Maßnahmen für nachhaltigen Verkehr und das schrittweise Runterfahren der Möglichkeiten des MIV. Genau diese Strategie kann ich nicht erkennen.
 71. <144/146> Das Konzept, den Radverkehr auf die Straße zu verlegen, ist sehr gut: das Fahrrad ist ein Fahrzeug und gehört als solches nicht neben den Fußweg.
 72. Wesentlich für die Radfahrqualität ist das Volumen des Autoverkehrs (fließend wie ruhend). Durch Umwidmung von Flächen muss die strukturelle Benachteiligung des Verkehrsmittels Fahrrad verringert werden (gibt es Zahlen, die die Flächen für Fahren und Abstellen von MIV und Fahrrad gegenüberstellen? - wäre bestimmt sehr aufschlussreich).
 73. <145/147> Mehr eindeutige Radwege und mehr Radwege ohne reparierten bzw. aufgefüllten Asphalt. Helmpflicht einführen! Kann man ja gar nicht sehen wie sie Leute ohne Helm durch die Gegend fahren.
 74. <149/152> Wenn das klappt, wäre das prima.
 75. <150/153> Radwege müssen nicht unbedingt längs der Hauptverkehrsstraßen geführt werden. Dort stinkt es am meisten. Eine ordentliche Verknüpfung von "Schleichwegen" ist vorzuziehen
 76. <151/154> Gut!
 77. <153/156> Das Radwegsystem sollte durch einen Fahrrading in der Innenstadt ergänzt werden.
 78. Die abendliche/ nächtliche Sicherheit insbesondere für Frauen und Mädchen z.B. auf der

- Jülicher Straße muss gewährleistet werden.
79. Die Presse und Polizei müssen den angestrebten Stellenwert des Radverkehrs und die Rechte von Radfahrern deutlich propagieren und konsequent umsetzen.
80. <154/157> Ich finde es angesichts der Rücksichtslosigkeit der Aachener Autofahrer bei weitem zu gefährlich, um mit dem Rad durch die Stadt zu fahren.
81. <165/168> Hört sich nett an, aber Radverkehrsanlagen reichen nicht, wenn sie nicht baulich von der Straße getrennt werden. Auf einer zweispurigen Hauptverkehrsader einen Radweg nur aufzupinseln ist für alle beteiligten gefährlich – für Radfahrer und für Autofahrer.
82. <168/171> Besseres Verständnis und Bewusstsein für den Radverkehr erzeugen ist m.E. ein sehr wichtiger Aspekt. Ich fahre täglich mit dem Rad zur Arbeit und bei schlechtem Wetter mit dem Bus. Mein größtes Problem sind die ignoranten und rücksichtslosen Aachener Autofahrer, weniger die Radinfrastruktur. Ich habe vorher in Köln gelebt, wo der Umgang untereinander deutlich entspannter und weniger aggressiv war. Hier in Aachen scheint das ständige, ungeduldige Hupen "zum guten Ton" zu gehören....
83. <169/172> Vor allem müssen Autofahrer sensibilisiert werden. Häuft habe ich schon absichtliches Abdrängen oder Beschimpfen gesehen, weil der Autofahrer in dieser Situation nicht aufgeklärt war. (z.B. Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung)
84. Auch muss das Zuparken des Fahrradwegs(Schutzstreifens) stärker bestraft werden.
85. <174/177> Um mehr Menschen zum Radfahren zu bringen, ist es notwendig, das Fahrverhalten der Auto Fahrenden entscheidend zu verbessern., gerade an den seitens der Stadt hochgelobten Schutzstreifen wird ein angemessener Seitenabstand beim Überholen nur selten eingehalten.
86. Dem Radverkehr sollte bei allen Planungen vor dem MIV berücksichtigt werden.
87. <179/182> Die Radwege sind in keinen guten Zustand und in der Innenstadt auf den Fahrbahnen gekennzeichneten Radwegen ist es hoch gefährlich zu fahren. Ich würde mein 14 Jähriges Kind dort nicht fahren lassen. Die alte Variante an den Fußwegen war besser!!!!!!!!!!!!
88. <183/186> Da wo bei Straßenum- und Neubauten breite Bürgersteige nicht mehr benötigt werden, sollte man sie zugunsten großzügigerer Radwege verkleinern. Bestes letztes Beispiel hierfür: Maßnahme Schleidener Straße - z.T. viele breite Bürgersteige wurden beibehalten, auf denen nur selten ein Fußgänger zu sehen ist!
89. <189/192> Bei Straßenarbeiten anschließend keine offenen Anschlussfugen auf Fahrradwegen lassen. Sturzgefahr.
90. <190/193> Die regelmäßigen Aktionen zur Verbesserung der Radfahrersicherheit laufen bisher nur darauf hinaus, Radfahrern eine hohe Mitschuld an Unfällen zu geben. Da sollte das Geld besser in eine Verbesserung und Ausweitung des Radwegenetzes investiert werden
91. <193/196> Der Transport von Fahrrädern im und mit dem Nahverkehr muss ermöglicht und attraktiver gemacht werden.
92. <194/199> Der erste Punkt "Radfahrer fühlen sich sicher" ist gleichzeitig meiner Meinung nach der größte Knackpunkt. Bei schmalen Schutz- oder Radfahrstreifen an vierspurigen Straßen die auch noch direkt an parkenden Autos entlang führen ist es wenig verwunderlich dass viele Menschen sich in Aachen gar nicht erst trauen Fahrrad zu fahren - da mögen Statistiken noch so sehr für das Fahren auf der Fahrbahn sprechen. Ohne vernünftig getrennte oder genügend breite Radverkehrsanlagen werden sich ungeübte Radfahrer und unsichere Bevölkerungsgruppen nicht zum Radfahren überzeugen lassen! Den Punkt "Der Radverkehrsanteil hat sich bis 2020 um 50 % auf 17 % gesteigert und bis 2030 auf 22 %

- verdoppelt" halte ich vor diesem Hintergrund für utopisch.
93. <195/200> Strategien konsequenter verfolgen, besser in der Öffentlichkeit kommunizieren (und verdeutlichen, dass eine Verbesserung der Radinfrastruktur den bisherigen Kfz-Vorrang einschränken muss)
 94. <198/203> 'Besseres Miteinander' durch mehr schulische und außerschulische freundliche Aktionen vermehren und sichern.
 95. <199/204> Bitte Ziele mit Terminen verknüpfen: Wie soll das Ziel 2020 aussehen? Welche Ziele und Maßnahmen müssen den Jahren davor erreicht bzw. umgesetzt sein? Was konkret soll Ende 2015, Ende 2016 usw. erreicht sein? Ich sehe die Gefahr, dass das vorgegebene Ziel bis Ende 2020 nicht erreicht sein wird. Ich warte seit 2010 darauf, dass der marode Fahrrad- und Fußgängerweg in Forst endlich saniert wird.
 96. <200/205> Wichtig: Vorrangrouten von den Stadtteilen in die Innenstadt
 97. Die Radwegsituation aus Richtung Brand über die Trierer Straße ist in Forst ungenügend
 98. <213/219> Radfahrersicherheit ist m. E. eine subjektive Angelegenheit. Viele Radfahrer fühlen sich auf Radverkehrsstreifen zwischen parkenden und fahrenden Autos unsicher, auch wenn diese objektiv viel mehr Sicherheit bieten als getrennte Radwege. Es sollte daher Ziel seine eigenen Radrouten, auf denen nur Radfahrer fahren in der Innenstadt auszubauen! Befriedigender Ausbau geht nur auf Kosten des Autobenutzers!
 99. <214/220> auf Dauer eine Art Nummernschild oder andere Erkennungsmöglichkeit für Fahrradverkehrssünder einführen
 100. <217/223> mehr Fahrradrouen abseits von Straßen, Fahrradstraßen anlegen flächendeckend Tempo 30 innerhalb Alleenrings (ist auch besser für Stadtklima als Umweltzone)
 101. <218/224> Radvorrangrouten, Trennung von Auto- und Fahrradtrassen muß stark ausgebaut werden!
 102. <222/228> Busse müssen Fahrräder mitnehmen!
 103. <226/232> "Radfahrer fühlen sich sicher." - Das erfordert an viel befahrenen Straßen (gerade auch von LKW und Bussen) deutlicher und baulich getrennte Radwege, auch wenn das nicht den aktuellen deutschen Vorstellungen entspricht("Radwege auf die Straße"). Die Niederlande zeigen, dass man Radwege sicher und getrennt bauen kann, anders wird sich eine Mehrheit der Bevölkerung auf Hauptstraßen nicht sicher fühlen.
 104. <231/237> Mir fehlt die Kombinationsmöglichkeit von Fahrrad und Bussen. Gerade wenn man in Außengebieten/Ortsteilen (z.B. Kornelimünster oder Oberforstbach) in die Innenstadt pendelt, wäre es eine große Verbesserung, wenn man das Fahrrad bis in die Innenstadt per Bus (z.B. Anhänger)transportieren könnte und in der Innenstadt per Rad unterwegs sein könnte.
 105. <234/240> Zügiges und komfortables Radfahren ist auf vielen Radwegen nicht möglich, da Schlaglöcher oder Baumwurzeln die Wege durchkreuzen. Meiner Meinung nach sollte der Radfahrweg konsequent einen markierten Bereich jeder Fahrbahn ausmachen. So wird auch die Sensibilität der Autofahrer gegenüber Radfahrern erhöht, da diese dann immer im Blickfeld bleiben und nicht immer mal wieder auf den Gehwegen verschwinden. Ich selber fahre beruflich über eintausend Kilometer monatlich mit dem e-bike (45 km/h) und darf streng genommen keinen Radweg benutzen. Leider bin ich jedoch häufig gezwungen, genau dies zu tun, da "Fahrradfahren auf der Straße nichts verloren haben" , man wird häufig absichtlich abgedrängt, es wird aufgefahren und man wird übel beschimpft...teilweise wird es für mich lebensbedrohlich. Ich übertreibe nicht. Es werden zwar e-bikes in üppigen Mengen verkauft, aber die Voraussetzungen bzw. SICHERHEITSBEDINGUNGEN SIND MANGELHAFT!

106. <235/241> Radfahrer sind im Straßenverkehr Teilnehmer zweiter Klasse. Für Auto kann die Fahrbahn nicht gerade und breit genug sein. Hindernisse werden aus dem Weg geräumt. Gleiches sollte auch für den Radweg gelten! Dann wären wir schon einmal ein großen Schritt weiter.
107. <238/244> wo sind die notwendigen fahrradabstellplätze an Bushaltestellen um die bessere Verknüpfung real hinzubekommen? die Fahrräder sollten im Bus mitgenommen werden können z.B. Schanz, Pontstr., Lintertstr etc. Dann könnten auch Wenigfahrer die Räder nutzen (möglicherweise zeitlich beschränkt).
108. <239/245> Die Radverkehrsanlagen müssen ausreichende Breiten und Sicherheitsabstände haben, wenn das Ziel erreicht werden soll. Dies muss auch zulasten des MIV und von Parkplätzen gehen. Dies ist bei jeder Vorlage und bei jeder Entscheidung im Mobilitätsausschuss zu verdeutlichen.
109. <240/246> Seit über 40 Jahren unternehme ich möglichst alle Wege mit dem Rad und es gelingt mir immer noch. Die Radfahrersicherheit hat sich jedoch - vor allem durch die sog. Fahrradschutzstreifen - verschlechtert, was nicht nur am zugenommenen Verkehr liegt - ganz schlimm Wegfall des Radwegs zu Gunsten von Parkplätzen mit uneindeutigem Radschutzstreifen an der Hackländerstraße. Mit meinem Erleben und meiner Erfahrung möchte ich Vorschläge machen, die zur Besserung beitragen können und vielleicht auch gar nicht viel kosten:
 110. - Radfahrersicherheit durch Aktionen verbessern: Vorschläge für solche Aktionen: 1. Breite Erläuterung, dass der Radfahrer auf dem Schutzstreifen - oft und gerne als überfahrbar angepriesen - nicht mit überfahren werden darf! 2. Der Radweg ist keine zulässige Haltezone in zweiter Reihe! 3. Der Radfahrer darf auch von Taxis und Bussen nicht abgedrängt werden, erst recht nicht auf dem Rad(Schutz)streifen - z. B. Viadukt an der Normaluhr 4. Die Ausweitung des Rad(schutz)streifennetzes bedeutet nicht, dass der Radfahrer auf Straßen ohne Radweg nicht fahren darf.
 111. - Besseres Verständnis: ich halte mich an die Verkehrsregeln und fühle mich hilflos, wenn ich immer wieder mit den "Radrowdies" über einen Kamm geschoren werde, nur weil ich Rad fahre. 1. Ich wünsche eine faire Berichterstattung. Der Radler ohne Helm ist nicht selbst schuld, wenn er bedrängt und von seiner Vorfahrt abgeschnitten wird. Ich bitte sehr um Differenzierung zwischen "Autotäter" und "Fahrradopfer". 2. Alle Taxifahrer lernen, dass Radfahrer gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind, die auch schon mal die Linksabbiegerspur nutzen. 3. Alle Busfahrer lernen, dass Fußgänger und Radfahrer ihre Wege queren - z. B. Normaluhr - und dass Radfahrer mit bitte ausreichendem Abstand überholt werden sollten - z. B. Viadukt an der Normaluhr, Wilhelmstraße, Maschierort, Boxgraben, etc.
112. Alles in allem empfinde ich die beliebten sog. Fahrradschutzstreifen nicht als Sicherheit - im Gegenteil - nehmen sie es mir nicht übel - aber "früher war es besser" mit echten Radwegen auch gemeinsam mit dem Fußweg.
113. <2/2> Gut ist, dass es an vielen Ampeln schon den gesonderten Fahrradbereich gibt, leider wird der immer noch von einigen Autofahrern ignoriert. An manchen Kreuzungen ist m.E. eine bessere Radwegführung erforderlich(z.B. Normaluhr.
114. <6/6> Viel mehr Fahrradstraßen (mir ist nur eine bekannt und die ist ein Witz)
115. <7/7> Konsequente Planung und Umsetzung der Wegführung, besonders Beseitigung unklarer Schnittstellen mit Konfliktpotential.
116. <8/8> Velocity müsste beaufsichtigt werden, um zeitnah einen reibungslosen Betrieb zu garantieren.
117. <9/9> Manche kleine Erweiterung an Fahrradwegen kann die Situation für die Fahrradfahrer

- enorm verbessern. Als Beispiel dazu: Man könnte von der Rütcherstr. bei "den Türmen" einen Fahrradweg zur Brücke über den Autobahnzubringer bauen. Dieser wäre nur etwa 30m lang, aber erlaubt es einem die gefährliche Roermonderstr. zu vermeiden und stattdessen die wenig befahrene Rütcherstr. zu nutzen. Vielen Dank!
118. <10/10> Vielleicht zu jedem Projekt ein kurzes Beispiel, um zu erläutern was damit gemeint ist: Mir sagen Rad-Vorrangrouten nicht viel.
 119. Das größte Problem meiner Meinung nach ist fehlende die Rücksichtnahme von Autofahrern auf Radfahrer:
 120. - Wenn ich an einer Kreuzung mit dem Rad geradeaus fahre und neben mir ein Auto rechts abbiegen möchte, halte ich mittlerweile meistens an, obwohl ich Vorfahrt habe, um brenzlige Situationen zu vermeiden.
 121. - Will man sich als Radfahrer auf der linken Spur einordnen, um später links abzubiegen, wird man häufig angehupt.
 122. <13/13> Wir müssen die Finanzierung der Projekte im Blick behalten, damit genug in "der Breite" gemacht werden kann. Gefährlich sind teure Projekte, die Ressourcen aufbrauchen und ggfs. nur geteilten Rückhalt in der Bevölkerung haben. Das Radfahren hat derzeit einen hervorragenden Ruf und das auch zurecht.
 123. Ein Vorschlag von mir wäre in die Fahrbahn eingezeichneten Radstreifen großer Breite mit Hilfe einer dünnen, unterbrochenen Linie. Das ist günstig, kommt dem engen Verkehrsraum entgegen und erhöht die Akzeptanz, den Radfahrer als einen Verkehrsteilnehmer, nicht als Hindernis wahrzunehmen. Hier müsste teilweise die gesetzliche Grundlage noch geschaffen werden. Dazu darf ich die Stadt ermutigen. Falls ich mit meiner Erfahrung (im wahrsten Sinne des Wortes, da ich jährlich mehrere tausend Stadt-Aachen-Kilometer bewältigen) behilflich sein kann, stehe ich gerne zur Verfügung.
 124. <15/15> - Kopfsteinpflaster ist größtenteils unzumutbar zu befahren, die Bendelstr. ist nur ein Beispiel von vielen: Bürgersteige freigeben oder Kopfsteinpflaster zumindest auf einem Streifen ersetzen! Das neue glatte Pflaster vor dem Domschatz ist deutlich besser und erhält die historische Wirkung.
 125. - Bessere Ampelschaltungen oder ein "Radfahrer frei": Oft ist nichts los und man sieht und hört alles, aber sinnvolles Fahren wird durch sinnlose Einschränkungen kriminalisiert.
 126. - Verlängerung der Jakobstr. bis Hotmannspieß ganztägig für Fahrräder freigeben.
 127. <20/20> Die Ampelschaltung in der Peterstraße ist fahrradfeindlich. Ich möchte endlich mal nicht alle 50 m eine rote Ampel haben, sonst kann ich gleich laufen! Außerdem wäre am Elisenbrunnen Platz genug und es bei aufgeschlossener Verkehrsplanung ohne weiteres möglich, einen durch Bordsteine getrennten Radweg abseits der Busstraße zu führen, der nicht an die Fußgängerampeln gebunden ist. Denn Radfahrer durch Fußgängerampeln zu stoppen, zumal in der Dichte wie Kinder Peterstraße, ist prinzipieller Nonsens. Dafür ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den beiden Verkehrsmitteln zu gering, als dass es gerechtfertigt wäre.
 128. ** Planen Sie Radwege, die besser durchdacht sind als Radstreifen: Planen Sie eine Radinfrastruktur, die nicht vom Autoverkehr als Stand- und Parkstreifen missbraucht werden kann. Das macht Radfahren so gefährlich, dass sich zurecht viele als Radler nicht sicher fühlen können im Aachener Verkehr.
 129. <22/22> Die hohe Zahl der Fahrraddiebstähle, sowie Vandalismus an abgestellten Fahrrädern ist besorgniserregend. Was nützen teure Investitionen in teure Fahrradinfrastruktur, wenn man ein normales Fahrrad nicht sicher in der Innenstadt abstellen kann, und das Beschädigen von Fahrrädern ein nicht verfolgtes Kavaliersdelikt ist? Hier muss in Zukunft mehr für die Sicherheit getan werden, um den Anteil des Radverkehrs

zu fördern.

130. <29/29> Die Radwege jeder Ein/Ausfallstraße sollten saniert und durch Unfallverhütungsmaßnahmen für Radfahrer sicher gemacht werden. Nicht erst, wenn mal wieder auf einen Unfall nur reagiert werden kann.
131. <33/33> Kopfsteinpflaster in der Stadt ist so schlecht verlegt (z.B. vom Markt Richtung Jakobsstr.) das man mit dem Reifen in den tiefen Ritzen stecken bleibt oder abrutscht. Kopfsteinpflaster generell unmöglich in der Stadt verlegt, sowohl für Radfahrer als auch für Frauenschuhe mit Absätzen
132. <35/35> Mehr Kontrolle des Verkehrs (nicht nur Geschwindigkeit!). Alle (Fußgänger, Fahrrad, Auto, Bus,...) verstoßen zu oft gegen die Verkehrsregeln und sorgen für gefährliche Situationen.
133. <46/46> Zusätzlich zu mehr Abstellmöglichkeiten auch an strategischen Punkten (z.B. Bahnhöfe, zentral in der Innenstadt) fest installierte Möglichkeiten sein Rad aufzupumpen.
134. Der Abschnitt des Vennbahnwegs zwischen Rothe Erde und Walheim ist eine Katastrophe in Bezug auf den Belag. Schlaglöcher und "Hubbel" quer über den ganzen Weg vermiesen einem das Erlebnis. Aber die Idee ist toll.
135. <47/47> Radfahrer fahren teilweise sehr rücksichtslos in der Stadt. Zu wenig Kontrollen, Fußgänger und auch Autofahrer werden öfters dadurch gefährdet. Rote Ampeln gelten für die meisten Radfahrer nicht.
136. <49/49> Das zunehmend aggressiver werdende Verhalten von Radfahrern gegen Autofahrer sollte bearbeitet werden. Früher gab es Fernsehspots "Hallo Partner- danke schön". Das sollte für alle Verkehrsteilnehmer wiederbelebt werden. Die Kampagne "Critical Mas " halte ich für nicht zielführend, weil zu aggressiv, sollte verboten werden.
137. <54/54> Radschnellweg nach Maastricht umsetzen.
138. Radwege durchgängig teeren und von Erhebungen (z.B. an Grundstückseinfahrten) befreien.
139. Aufstellflächen zum Linksabbiegen sind unnötig, an vielen Kreuzungen ein großer Zeitverlust.
140. <55/55> Vordringlich finde ich, durchgehende Radwegachsen mit Radwegen ohne Schlaglöchern und nicht zugeparkt in der Stadt anzulegen. Heute enden Radwege häufig in einer engen, gefährlichen, stark befahrenen Straße/Gehweg. Das frustriert und verlangsamt die Radfahrer.
141. <58/58> Mit Kindern lassen sich die bisherigen Verleihsysteme nicht nutzen.
142. <71/71> Schrotträder schneller entsorgen. Räder auf Gehwegen, die behindern " anschleppen ". Wird bei Autos ja auch gemacht.
143. <72/72> Eine Radstation am Bushof wäre sehr praktisch! Fahrrad dort abstellen, wenn ich nach Hause fahre und ich kann es tagsüber nutzen, wenn ich in der Stadt unterwegs bin! Wieso nicht die gesperrten und offenen Unterführungen für Radstationen ausbauen und nutzen (Bushof/Ponttor/Audimax)?
144. <75/75> Es sollte mehr Fahrradwege geben, insbesondere am Adalbertsteinweg.
145. Kleinere Straßen sollten zu Fahrradstraßen werden.
146. Fahrradfahrer sollten mehr gefördert werden, da sie umweltfreundlicher und leiser als Autos sind und dabei weniger Schlaglöcher und Staus verursachen und weniger Parkraum belegen. Es gibt keinen Grund, Strecken unter 10 km nicht mit dem Fahrrad zurückzulegen.
147. <76/76> Neben den markierten Radwegen auf der Fahrbahn vermehrt Radwege von der Fahrbahn baulich abtrennen, um Radfahrer und hier vor allem Kinder besser im

- Straßenverkehr zu schützen. Heute ist ein selbständiges Radfahren für Grundschul Kinder in Aachen nicht möglich!
148. <79/79> Anlegen von Fahrradspuren (beginnend an Haupteinfallstrassen
 149. <80/80> Die Verbesserung der Fahrbahnqualität auf der Vennbahntrasse ist dringend erforderlich (Baumwurzeln)
 150. <83/83> Eigentlich müssten eher die MIV-Nutzer trainiert werden, denn sie sind die eigentlichen "Störer".
 151. <85/85> An manchen Straßen das Verkehrszeichen "Vorfahrt achten" durch ein Stopp-Schild austauschen, damit vor allem PKW-Fahrer mehr Zeit haben, die Verkehrslage zu erfassen, d.h. auch mal einen Blick nach rechts, ob vielleicht ein Radfahrer kommt ...
 152. Stopp-Schild an Tankstellenausfahrten.
 153. Ebenerdige Absenkung von Bordsteinen zu Zufahrten von Geschäften. Negativbeispiel: Lidl an der Peliserkerstraße. Deshalb sollten sich auch nur Fachleute mit der Weiterentwicklung des Radverkehrs befassen, die selbst regelmäßig mit dem Rad auf Aachens Straßen unterwegs sind, eben keine Sonntagsfahrer auf dem Vennbahnweg!
 154. <89/89> Velocity ist derzeit wie aufgeschäumte Milch. Viel Luft - nichts drin. Wird unglaublich!
 155. <90/90> Aachen braucht mehr separate Radtrassen - auch, wenn dafür Parkplätze oder Auto-Fahrs Spuren weichen müssen. Radschutzstreifen am Rand der (Auto-)Fahrbahn sind immer nur die zweitbeste Lösung. Radstreifen auf dem Bürgersteig sind ganz schlecht, weil sie von Fußgängern selten als solche beachtet werden.
 156. <91/91> Vielleicht Fahrradstraßen etablieren und noch weitere Einbahnstraßen für Radfahrer öffnen, sodass Parallelstraßen besser genutzt werden können.
 157. <92/92> Die Verstöße durch Lkw-/Pkw-Verkehr mittels Parken auf den Radstreifen, z.B. Wilhelm- sowie Theaterstraße, durch Politessen ahnden zu lassen! Dass der Lieferverkehr in 'Zweiter Reihe' vorübergehend wegen Zustelldienst parkt ist verständlich, allerdings dass dort auch Pkw-Fahrer parken ist nicht akzeptabel. Dort sollte m.E. stärker durch- gegriffen werden!
 158. <93/94> 1. Anlage eines Radweges entlang der Freunder Landstraße in Brand. Hier gibt es dringenden Handlungsbedarf!
 159. 2. Priorisierung des Radverkehrs an der neuen Kreuzung des Vennbahnweges in Höhe des Wertstoffhofes anstatt Vorfahrt für den motorisierten Verkehr zum neuen (überflüssigen!) Gewerbegebiet. Die derzeitige "Lösung" ist äußerst fahrradfeindlich!
 160. <94/95> Entschärfung von kritischen Verkehrspunkten oder unklaren Wegeführungen und Vorfahrtsverhältnissen, was teilweise mit geringem Aufwand und Meldesystem möglich sein musste.
 161. <95/96> zu 4: Neben diesen ist aber ganz wichtig, ein qualitativ hochwertiger, attraktiver!! innerstädtische Ausbau und die Anbindung an geplante Radschnellwege. Das heutige Radverkehrsnetz lädt weder zum Radfahren ein noch ist es sicher.
 162. zu 5: in meinen Augen geht es nicht nur um Wartung und Sanierung, sondern ganz wichtig Aus und Neubau von Radwegen verbessern.
 163. zu 8:Neben Kampagnen für zukünftige Radfahrer, sollte mehr Autofahrer in geeigneten Kampagnen sensibilisiert werden.
 164. <96/97> Der Euregio-Radschnellweg sollte mit dem Vennbahnweg sicher verbunden werden. Thomas Kosel von der Piratenpartei hat hierzu einen guten Vorschlag schon gemacht.

165. <100/101> Verbesserung der Fahrbahndecke auf den Nebenstraßen:
166. Das Kopfsteinpflaster und die Schlaglöcher sind unangenehm und meist gefährlich für Radfahrer.
167. Eine weitere einfache Maßnahme: Mehr Rechte für Radfahrer, z.B. die Möglichkeit
168. Straßen auch auf Fußgängerüberwegen zu queren, falls sie dadurch keine Fußgänger behindern.
169. <102/103> Wahrscheinlich kann man von den niederländischen Nachbarn lernen, nicht nur in Limburg. In NL gibt es i.d.R. gute Fahrradwege mit durchgängiger Ortsbeschilderung für Radfahrer, gute Abstellmöglichkeiten (z.B. Fahrradparkplätze, -häuser, oft bewacht), zudem werden Autofahrer recht hart bestraft, wenn sie Radfahrern die Vorfahrt nehmen und verletzen oder auf den Radwegen parken. Meines Erachtens kann man die Verbesserung für den Radverkehr nicht losgelöst von der "Einschränkung" des PKW-Verkehrs sehen.
170. <104/105> Die Autofahrer fahren gefährlich und sollen ausgebildet und bestraft werden. Abbiegen ohne erst zu schauen, bei ausfahren soweit vorwärts fahren bis über den Radweg, zu weit rechts fahren statt links an die Straßen Mitte fahren um Radfahrer zu blockieren. Es ist eine Unverschämtheit dass es keine Kontrollen gibt auf das Verhalten von Autofahrer zu Radfahrer (und Fußgänger).
171. <105/106> Es fehlt leider eine entscheidende Radroute: Queren der Innenstadt, insbesondere von der Vaalser Straße bis Jülicher Straße bzw. Krefelder Straße. Neben dem starken Busverkehr in diesem Bereich sind vor allem die Ampelschaltungen eine Katastrophe. Diese sind grundsätzlich auf MIV ausgerichtet, so dass Radfahrer spätestens an jeder zweiten Ampel ausgebremst werden. Beispiel: 20 Ampeln auf der Strecke Schanz - Blücherplatz (rund 2.400 m) über Petersstraße. Ich sehe da auch keine bessere (legale) alternative Streckenführung.
172. <106/107> Mit das größte Problem sind nicht aufeinander abgestimmte Ampelschaltungen. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 25km/h muss man an jeder Ampel zum Stillstand kommen, das gilt übrigens ebenso für den Autoverkehr.
173. <107/108> Radfahrersicherheit an der Normaluhr verbessern ist dringend notwendig., von Wilhelmstraße Richtung Burtscheid ist man nur sicher wenn man die erste Ampel bei Rot überquert, da sonst die Linksabbiegenden Autos gefährden
174. <108/109> Zu Velocity: Fast jeder hat ein Rad im Keller stehen. die müssen genutzt werden.
175. Eine Radstation in der Innenstadt (wie in Maastricht) würd ich mir wünschen, z.B. an den Parkhäusern.
176. <114/115> Im Winter könnte man unbeleuchtete Radfahrer "coachen", um die Beleuchtungssituation zu verbessern. Kostet wenig, bringt viel!
177. <117/118> Echte Radwege bauen. Viele Wege sind heute Fußwege mit dem Zusatz "Radfahrer frei". Diese sind oft in schlechtem Zustand oder bestehen nur aus den "Buckelpisten" von Einfahren zu Wohngebäuden. Radschutzstreifen auf Hauptstraßen sind für Rad-Neulinge viel zu stressig.
178. <122/123> Anlage eines Fahrradweges entlang der Freunder Landstraße in Brand (innerorts) mit Anschluss an den Fahrradweg nach Stolberg-Münsterbusch (außerorts), der sich nebenbei gesagt in einem kläglichen Zustand befindet.
179. Das Fahrradfahren auf der Freunder Landstraße ist äußerst gefährlich, da man/frau immer wieder von rücksichtslosen Autofahrern bedrängt, an gehupt und sonst wie belästigt wird. Die ausgeschilderte Ausweichmöglichkeit ("Fahrräder frei") auf den schmalen, holprigen und von Fußgängern benutzten Bürgersteig ist geradezu grotesk. Zudem besteht dort ein

- hohes Gefahrenpotenzial durch viele Grundstückszufahrten.
180. <123/124> breitere Fahrradstreifen auf den Fahrbahnen, Fahrradrouten, die völlig abseits des Autoverkehrs verlaufen
 181. <124/125> Radschnellweg quer durch Aachen (Siegel, Hbf, Dom, TH, Klinikum) breit, autofrei, steigungs- und kurvenarm und mit guter Fahrbahnoberfläche. Der würde genutzt. Die Radverkehrsstreifen sind so lange ein Witz, solange dort nicht absolutes Halteverbot eingeführt wird. Sie werden zum Parken benutzt, zum Halten von LKWs beim Be und Entladen, und gerade vor Ampeln stehen ständig PKWs auf ihnen.
 182. <127/129> Zu den Punkten Kampagnen und Verleihsystem: Im Prinzip sinnvoll, setzen aber die Schaffung einer Radverkehrsinfrastruktur voraus. Stand heute machen weder Kampagnen zur Fahrradnutzung noch ein Verleihsystem für Elektrofahrräder Sinn, da die Situation für Radfahrer zu abschreckend ist.
 183. Das Knotenpunktsystem des Umlands soll auf das Aachener Stadtgebiet und die Innenstadt ausgedehnt werden (mit entsprechend engmaschigeren Knoten). Die Verbindungen zwischen je zwei Knoten müssen zügig, sicher und unter Einhaltung der Verkehrsregeln zu befahren sein.
 184. Radverkehr soll vom Auto- und Busverkehr getrennt werden. Absolutes Negativbeispiel ist die aktuelle Verkehrsführung auf der Petersstraße.
 185. Ich weiß, dass der ADFC anderer Meinung ist, aber ich persönlich halte Schutzstreifen für eine Notlösung. Besser ist eine klare bauliche Trennung. Vorbild können die Niederlande sein.
 186. <129/131> Vorhandene Radstellplätze regelmäßig "entmüllen" derart: wenn ihr Rad in - Zeitraum - sich nicht bewegt hat entfernen wir es" (Zettel)
 187. <133/135> Am wichtigsten finde ich die konsequente Markierung von Radfahrstreifen besonders im zentralen Bereich, z.B. an der Theaterstraße, aber auch vor dem Theater (meine Wunschlösung wäre hier, den Bereich zwischen Theater und Innenstadt verkehrsberuhigten und das Theater aus seiner "Insellage" zu befreien und direkt an die Innenstadt anzubinden).
 188. <136/138> Erweiterung der Radstation vier zu klein dimensioniert. da wurde nicht weit genug gedacht
 189. <137/139> Fußgängerzone Burtscheid für den Radverkehr freigeben.
 190. Mehr Abstellmöglichkeiten für Räder auf dem Markt.
 191. Radverkehrsfreundliche Ampelschaltungen an großen Kreuzungen, z.B. Normaluhr.
 192. PKWs weg vom Friedrich-Wilhelm-Platz (Eliesenbrunnen), Durchsetzung und Kontrolle des Durchfahrverbots
 193. <142/144> Fahrradleihsystem auch mit 'normalen' Fahrrädern
 194. <143/145> Temporeduzierung auf Tempo 30, Kontrolle des Mindestabstands beim Überholen, der permanent in gefährlicher Weise unterschritten wird, Konsequente Bevorteilung des Radverkehrs und ÖPNV gegenüber MIV - nicht in der Rhetorik, sondern durch bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen, andere Städte (München, Hannover, ...) setzen das um, was AC in der Rhetorik verspricht.
 195. <144/146> Statt flächenintensive "hochwertige" Fahrradabstellanlagen (Boxen??) zu installieren, muss die Wertschätzung für Fahrräder sowie das Einschreiten bei mutwilliger Beschädigung gefördert werden: individuelle Fahrradgaragen/Boxen für hochwertige Fahrräder lassen sich nicht in genügender Anzahl im städtischen Raum unterbringen, ohne neue Nachteile zu erzeugen.
 196. Bei der Planung von Fahrradparkhäusern o.ä. muss der Vorteil des schnellen Abstellens

beim Fahrrad erhalten!

197. <148/151> Aus meiner Sicht ist es für's Alltagsradfahren in Aachen sehr wichtig, innerstädtische Verbindungen in einen guten baulichen Zustand zu bringen, fehlende Verbindungen zu ergänzen, Ampelschaltungen fahrradfreundlich zu gestalten. Beispiel für dringenden Sanierungsbedarf: Radweg von der Adenauerallee bis zur Autobahn. Das ist auch ein Beispiel für eine Radverbindung, die für den Stadtverkehr von besonderer Bedeutung ist. Kritische Punkte sind planerisch und baulich zu bewältigen. Bsp: Fast täglich kritische Begegnungen zwischen Radfahrer und Fußgängern an der Bushalte Adenauerallee.
198. 1) Entwickeln von zügig zu befahrenden Verbindungen vom Bereich Adenauerallee ins Frankenberger Viertel und von da aus ins Zentrum. Bisläng muss man sich da echt gut auskennen und einiges als Radfahrer in Kauf nehmen (Adenauerallee, Altstr., Clermontstr., Drimbornstr. mit einer baulich völlig desolaten Stelle zwischen den Kleingärten vor der Drimbornstr. mit kaputtem Asphalt, Bügeln und davor parkenden Autos.
199. 2) Verbindung von der Adeaueralle über Triererstr. Ri. Kaiserplatz. Bis Elsassstr. auf der Busspur ist o.k., ab da ist das nur für Radfahrer zumutbar, die in der Lage sind, im Verkehrsfluss der Autos "mitzuschwimmen" und sich trauen, in der Mitte der Fahrbahn zu fahren. Zum Teil echt gefährliche Stellen an den Kanaldeckeln auf dem A-Weg! Z.B. Fahrradvorrangstrecken über Oranienstr. etc. schaffen!?
200. Auch wenn's baulich vor ein paar Jahren erst erstellt wurde: ein großes Ärgernis und Gefahrenpunkt für Radfahrer ist die Bushaltestelle Rothe Erde stadtauswärts. Wehe es kommt gerade ein Bus oder man will an einem Bus vorbei: da heißt's entweder auf der Fahrbahn Leib und Leben riskieren oder Busfahrgäste zu nerven, was ich als Busfahrgast auch nicht haben möchte.
201. Thema Ampelschaltungen: Sehr Radfahrer-unfreundlich sind die Ampelschaltungen an den beiden Kreuzungen an der Autobahnauffahrt Brand. Was diesen Punkt leichter umgehbar machen würde, wäre eine durchgängig gute Verbindung von Brand Ri. Forst über die Rombachstr. und den Driescher Hof. Bis Driescher Hof ist's OK. Da nur verwinkelte Wegebeziehungen bis man zur Sittarder Str. kommt.
202. Idee: vorhandene Weg nutzen, Radfahrstraßen farbig durchgängig markieren und an kleineren Einmündungen Vorrang für Radfahrer schaffen.
203. Insgesamt: bitte darauf achten, dass der bestehende Radverkehr gestärkt wird und nicht zuviel Aufmerksamkeit auf die öffentlichkeitswirksamen Neubauten wie den Radschnellweg geht. Mir und vielen anderen Alltagsradlern wäre stärker geholfen, wenn es auf den in Teilen bestehenden, z.T. auch guten Radrouten durch Aachen zu kleinen aber entscheidenden Verbesserungen kommen würde.
204. <149/152> Rücksichtnahme der augenscheinlich "Stärkeren (Pkw und vor allem Lkw-Fahrer)" gegenüber den ungeschützteren (z. B. Radfahrern, aber auch Fußgängern) sollte eigentlich selbstverständlich sein. Braucht aber richtig gute Konzepte um Allgemeingut zu werden.
205. <150/153> 3000-4000 Fahrräder für das kleine Aachen wären sinnvoller als 1000 Pedelecs und die fahren auch im Winter und wird warm dabei.
206. <153/156> Die Anschaffung und Wartung von Pedelecs erscheint mir zu teuer. Ich sehe Pedelecs eher als private Anschaffung.
207. Es braucht eine Sensibilisierung der Polizei für die Sicherheitsbelange von Radfahrern.
208. <154/157> Ich wünsche mir Tempo 30 in der gesamten Innenstadt. Dann würden die Autofahrer an den Radfahrern nicht mehr so gnadenlos schnell vorbeizischen.
209. <165/168> Alles prima, aber es geht um den Radverkehr IN der Stadt. Außerhalb ist die

Aufgabe leicht umzusetzen.

210. <167/170> Mehr E-Bike-Stationen!
211. <171/174> Es gibt viel zu wenig sichere und vom Autoverkehr etwas separierte Radwege
212. <173/176> Anstelle von Geldverschwendung mit Kampagnen und Radverleihstationen (nahezu jeder besitzt bereits ein Fahrrad) Radwege Instandhalten und ausbauen.
213. <174/177> Die Stadt müsste dafür sorgen, dass die Radverkehrsanlagen frei von parkenden Autos sind., in dieser Hinsicht versagt sie bisher völlig, man hat gar den Eindruck, ein Ordnungsamt existiere hier nicht., dass auch städtische Fahrzeuge dort geparkt werden, ist dringend abzustellen.
214. Es sollte darauf hingewirkt, dass Mülltonne nicht auf Radwegen abgestellt werden, schon gar nicht an anderen als den Abholungstagen.
215. Bei Baumaßnahmen im Straßenraum sollte der Radverkehr bedacht werden. die entsprechenden Richtlinien sollten in Zukunft eingehalten werden, die gegenwärtigen Zustände sind haarsträubend.
216. An freigegebenen Einbahnstraßen und Fußgängerzonen sollten Rad fahrende auch von den zugehörigen Abbiegeverbote befreit werden.
217. Es sollte Aktionen gegen Falschfahrer auf Radwegen erarbeitet werden.
218. Alle Radwegbenutzungspflichten und Radfahrverbote sollten auf ihre Sinnhaftigkeit überprüft werden.
219. <179/182> Man sollte an den alten Gehwegsunterführungen die Geschlossen wurden (Bushof und Kaiserplatz) diese wieder öffnen und wie in Trier eine bewachte Radstation machen
220. <180/183> Grüne Welle für Radfahrer.
221. Falschparker auf Radwegen abschleppen.
222. Fahrradstraßen
223. <182/185> Soweit möglich getrennte Radwege, Fahrradstr. Wie in Münster
224. <183/186> Siehe oben: Wo es geht, Bürgersteigbreiten zugunsten von Radwegen verringern!
225. <184/187> Die angelegten "Rad-Schutzstreifen" sind an vielen Stellen keine Hilfe für Radfahrer sondern eine Gefahr für Radfahrer und Autofahrer! Sie sind nur hinderlich und irritieren besonders fast alle Autofahrer!
226. <186/189> Durchgängige und allzeitige Kontrolle der Verkehrsteilnehmer und besonders der Radfahrer auf Einhaltung der Bestimmungen der StVO und sofortige und spürbare Sanktionen.
227. <189/192> Die Fahrradewege, wenn möglich, so breit anlegen, dass überholt werden kann.
228. <190/193> Die Projekte sind brauchbar, ihre Zeitvorgaben nicht ambitioniert genug.
229. <193/196> Der Transport von Fahrrädern im und mit dem Nahverkehr, besonders in den Bussen, muss ermöglicht und attraktiver gemacht werden.
230. <195/200> Radnetz durch angepasste LSA-Steuerung optimieren.,
231. mehr Dienstfahrräder bei öffentlichen Einrichtungen (einschl. politischen Gremien)
232. zur Frage 10: ich vermisste die Antwortmöglichkeit "unmittelbar angrenzendes Ausland" o.ä.
233. <197/202> Es werden dringend mehr Fahrradbügel zum Abstellen benötigt. Was bisher von der Stadtverwaltung installiert wurde, reicht bei weitem nicht aus. Außerdem sind viele Radwege in Aachen in miserablen Zustand und werden nicht gepflegt oder gewartet. Radfahrer geraten dadurch in gefährliche Situationen. Das Radfahren sollte insgesamt sehr

- viel sicherer gemacht werden.
234. <198/203> Wer und wieviel Geld steht zur Verfügung zur Überwachung des 'ruhenden Fahrradverkehrs?'
235. <199/204> Wie immer sind die Ideen gut. Bitte auch mitteilen, was die Umsetzung der Projekte kostet und ob das Geld auch zur Verfügung gestellt wird. Meist setzt die Kämmerin andere Prioritäten.
236. <203/208> 1. Die Radwege-Planer sollten Haupt-Fahrradrouten in die Innenstadt aus allen vier Himmelsrichtungen optimieren- mit Berücksichtigung möglichst steigungsarmer Strecken. Auf diesen Einfallstrecken müssen die Radler auch optisch Vorrang vor dem motorisierten Verkehr haben.
237. 2. Um die Radfahrtauglichkeit der Aachener Radwege konsequent zu gewährleisten, müssen die Verantwortlichen die vorhandenen Streckenführungen regelmäßig selbst erradeln. Denn nur so merken sie die vielen Mängel am eigenen Leib und können gezielt Hindernisse beseitigen und Fehlplanungen vermeiden. Zum Beispiel: Viele Radwege enden plötzlich im Nichts oder vor einer hohen Bordsteinkante, wie bei der Einmündung Soerser Weg in die Krefelder Straße.
238. <205/210> Meiner Meinung nach müssten mehr eigene Fahrradwege entstehen.
239. <207/213> Klare Trennung Radfahrer Fußgänger und Autofahrer da sonst durch Radfahrer ein zu hohes Gefährdungspotential vorhanden ist
240. <213/219> Weitere Projektidee zur Förderung des Radverkehrs:
241. Umnutzung einer ganzen PKW-Fahrspur auf Innen- und Außenring zu Gunsten des Radverkehrs. Sicherstellen das der Radverkehr durchgängig diese Fahrspuren ganz und ohne Parker, mal eben abgestellte Fahrzeuge etc. nutzen kann. Ist vielleicht bereits mit einfachen Abtrennungen möglich. Von den Ringen führen radial Velorouten in die Innenstadt und in die Außenbezirke. Ich weiß, bei der Autolobby in Aachen schwer durchsetzbar,.....oder? Auf jeden Fall würde die Luft besser! Vielleicht könnte man an einem Wochenende mal probieren, wie es sein könnte!
242. Ein 2. Projektvorschlag ist, die Routen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen zu fördern und sichtbar zu machen und für deren Benutzung zu werden. Die meisten Ziele sind in Aachen mit dem Fahrrad außerhalb von Hauptverkehrsstraßen zu erreichen.
243. <214/220> Ziele, Strategien und Projekte finde ich gut durchdacht und hoffentlich realisierbar. Vielen Dank und viel Erfolg!
244. <217/223> Vennbahnradweg ist zu schmal für den vielen Verkehr (da sieht man auch, wie gut eine gute Radwegroute angenommen wird!)
245. mehr Kampagnen für Autofahrer (z.B. Regeln zu Mindestabstand und Vorfahrtsregeln beim Abbiegen kennen sehr viele Autofahrer nicht)
246. Querungen in Fußgängerzonen Adalbertstraße + Kapellenstraße für Radler
247. vorgezogene Fahrradaufstellflächen vor Ampeln ausbauen
248. <221/227> Radwege besser pflegen
249. <225/231> Die Fahrradwege die in den Verkehr auf der Straße integriert sind, sollten an vielen Stellen überdacht werden, weil sie brandgefährlich sind. Das liegt an zu schmalen Straßen wie z.B. der Erzbergerallee. Diese können Auto- und Radfahrer gleichzeitig kaum fassen weil sie den Platz nicht hergeben. Auch wenn man dort von einer Seitenstraße auffährt kann man WG schlechter Parkplätze welche die Sicht behindern ganz schnell Radfahrer übersehen. Warum keine Radwege in Fußwege integrieren also zweiteilen?
250. <226/232> Die "neuen" Abstellbügel sind im Vergleich zu den alten "Felgenkillern"(zum Einklemmen der Vorderräder) ein riesiger Fortschritt. Hier ist Aachen wirklich spitze!

251. <231/237> Wichtig finde ich, dass das Geld nicht in Werbung für angebliche Fahrradfreundlichkeit gesteckt wird, sondern in ganz konkrete Projekte zur Verbesserung des Radfahrens.
252. <232/238> "Erziehung" der Radfahrer, nicht auf Gehwegen zu fahren.
253. <234/240> PEDELECS AN Menschen zu verleihen, die keine Erfahrung mit diesen haben, halte ich für alle Parteien gefährlich. Es werden mehr Unfälle passieren. Dies sage ich gerade weil ich selbst über 3600km e-bike gefahren bin.
254. <235/241> Neue Projekte sind immer gut für das Image.
255. Pflege und Erhaltung des Bestehenden würde mehr bringen. Es gibt etliche Fahrradstrecken, die schon vorhanden sind. Sie werden nur nicht genutzt, weil sie in einem desolaten Zustand sind, Thema Nachhaltigkeit!
256. <237/243> Die Bürger haben eher eigene Fahrräder, als dass sie sich welche ausleihen. Für Besucher der Stadt und den gelegentlichen Gebrauch ist aber nichts einzuwenden.
257. Da Aachen keine vollkommen flache Stadt ist, sind Fahrräder mit elektrischer Unterstützung interessant. Das ist jedoch bei jedem verschieden: Manche lehnen das unterstützte Fahren ganz ab, für andere ältere Bürger oder Menschen, die beispielsweise nicht verschwitzt auf der Arbeit ankommen möchten, ist es eine tolle Möglichkeit mehr mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Diese Räder sind nur leider etwas teurer.
258. <238/244> dringender Handlungsbedarf in Bereich Adalbertsteinweg, Heinrichsallee, Peterstr., Roermonderstr., Claßenstr./Süsterfeldstr., Kaiserplatz. Extrem gefährlich für Radfahrer durch extrem beengte Verhältnisse für Radfahrer(keine Radstreifen) Eigentlich müsste der Radverkehr die Busspur benutzen dürfen, um sicher fahren zu können.
259. <239/245> Eine Gesamtkonzeption zu Fahrradabstellanlagen im Straßenraum wurde schon ca. 2008 vom ADFC anhand des Beispiels Frankfurter Viertels gefordert, aber bis heute nicht begonnen. Es muss flächendeckend in allen Stadtbezirken der Bedarf für Fahrradabstellanlagen ermittelt werden und dann zeitnah ausgebaut werden.
260. Richtwert: Die Zahl der Abstellplätze für Fahrzeuge aller Art muss in Aachen verdoppelt werden, indem ca. 5-10% aller Kfz-Stellplätze durch Fahrradabstellanlagen umgewidmet werden.
261. <240/246> Die geplanten Rad-Vorrangrouten sind für mich persönlich nicht interessant, wie ich mich auch selbst meine Räder erwerbe. Alle anderen Vorhaben zur Unterstützung und dem Ausbau des Radverkehrs unterstütze ich nachdrücklich! Bitte sorgen Sie für lustvollen und sicheren Radverkehr - er tut so gut!!

Verkehrsfluss

1. ‚Semesterchaos‘ (Verkehr Studis und Mitarbeiter) Oktober/Februar (WS) → Schadstoffepisoden → umweltorientierte Semesterplanung Hochschulen
2. Parken im Fischgrätenmuster, z.B. nur auf einer Seite (Oppenhoffallee)
3. Verkehrsfluss für ÖV + Rad!!! Verbessern > Umweltpuren, Radwege > OV und Rad stecken im Stau der Pkw
4. Zufahrtsverbot/-beschränkungen für Privat-Pkw
5. Schaffung von Alternativen zum Pkw! Ausbau der SPNV als leistungsfähige schnelle Alternative zum Pkw
6. Einfach mehr abschleppen!
7. <1/1> "Das Baustellenmanagement wird verbessert", gefällt mir gut!
8. <8/8> Die durch Ampelsteuerungen verursachten Rückstaus lassen sich durch noch so optimierte Grüne Wellen nicht beseitigen. Kreisverkehre hingegen verlangsamen den Verkehr, ohne dass der Verkehrsfluss zum Erliegen kommt, sind regelungs- und unterhaltungsfrei. Deshalb sollte bei Neuplanungen der Kreisverkehr immer Vorrang haben, besonders an Stellen, wo der Hauptverkehrsfluss seine Richtung ändert. In anderen Ländern und auch Städten ist das längst Standard.
9. Bei Ampelschaltungen kommt noch hinzu, dass die Phasen für die Fußgänger meistens zu kurz sind.
10. <11/11> Die großen Ziele schön und gut,- aber die Probleme beginnen schon bei einzelnen Ampelschaltungen, die mit einem Klick in der Ampelsteuerung zu beheben wären.
11. <12/12> Ampelschaltung von der Franzstraße bis Hansemannplatz ist für Radfahrer unmöglich: an jeder Ampel wird man ausgebremst, alleine für das kurze Stück am Elisenbrunnen sind das 3 Ampeln! Elisenbrunnen ist für Autos gesperrt, trotzdem fahren immer wieder welche dort,
12. <17/17> Kontrollen halten in 2. Reihe müssen wesentlich mehr erfolgen, Baustellen behindern teilweise zu lange den Verkehr, da sie manchmal zu lange vorhanden sind bzw. teilweise tagelang nicht daran gearbeitet wird, ehe sie endgültig geschlossen werden.
13. viel zu wenig grüne Welle, zu oft muss man zwischen der einen und der anderen Ampel stehen
14. <18/18> Der Hass auf die Stadt wächst, weil das Ordnungsamt zunehmend als "Terror-Regime" auftritt. Die Verkehrsplaner, so scheint es, möchten mit minimalen Mitteln maximal behindern. Um im Interesse ihrer Grünen-Lobby-Arbeit die PKW-Fahrer zur Nutzung des ÖPNV umzuerziehen. Das alltägliche Verkehrschaos ist selbstgemacht durch offenbare Unfähigkeit der planenden und steuernden Handlungsträger der Verwaltung.
15. <20/20> Innerhalb des Alleenrings und in allen Nebenstraßen Tempo 30.
16. Ampeln in der Innenstadt durch Mittelinseln ersetzen.
17. Tunnel an den Kreuzungen Prager Ring/Jülicher Straße und Berliner Ring/Von-Coels-Straße.
18. <24/24> Ich hoffe, dass hierbei auch die Radfahrer im Blick sind, denn diese freuen sich auch über vernünftige Planung.
19. <25/25> Ohne höhere Strafen wird das Parken in 2. Reihe nicht zu unterbinden sein.
20. <26/26> Man sollte vor allem darauf achten, dass sich die Grünphasen des Autoverkehrs nicht ständig mit den Grünphasen der Fußgängerampeln überschneiden. Außerdem bemängele ich persönlich die Ampelphase an der Krefelder Straße/Bastei in die Sandkaulstraße.

21. <29/29> Es sind schlicht zu viele PKW unterwegs. Wer die Zahl insgesamt nicht begrenzt, drückt sich um den einzig nachhaltigen und umfassend lösungsorientierten Ansatz. Schaut mal nach Stockholm!
22. <42/42> Die Ampelschaltungen sind auf den Hauptverkehrsachsen, z.B. Adalbertsteinweg / Trierer Straße in Richtung Brand und v.v., schlichtweg eine Katastrophe! So fährt man an der Ampel Steffensplatz stadtauswärts, so steht man spätestens an der Kreuzung Kongressstraße, derweil die Ampel dort ROT anzeigt, so geht es munter weiter bis in Brand. Kein Wunder, dass der Verkehr sich in Brand Richtung Kornelimünster bzw. Stolberg teilweise bis zur Vennbahntrasse (nicht nur in der Rush-Hour) staut! Seit ROT-GRÜN-Koalition wurde an den Ampelschaltungen 'herumgespielt' und leider hat sich auch nichts nach der Ab- und Auflösung nichts geändert. Merkt man so etwas nicht bei der Stadtverwaltung oder will man dies nicht merken???
23. <43/43> Baustellen sind zu viele da. Die Straßen von ganz Aachen können meiner Meinung nicht weitere Kapazitäten aufbringen. Oder es müssen am Straßenrand Häuser abgerissen werden um breitere Straßen zu ermöglichen. Daher alternativen bieten und den ÖPNV dringend ausbauen. Sodass Busse am flüssigsten im Verkehr fließen können.
24. <46/46> Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu reduzieren klingt als ob es Fußgänger dann nicht mehr über die Straße schaffen, das finde ich nicht gut.
25. <50/50> Wartezeiten überdenken .z.B. mit "learning by doing", danke
26. <52/52> Staugefahr am Dreieck Vaalser Straße und Pariser Ring minimieren.
27. <61/114> zu viele Ampeln, Kreisverkehre einführen, mehr Kontrollen und Verwarngelder
28. Dauerparken für Anwohner in den Parkhäusern zu bezahlbaren Preisen anbieten.
29. <71/124> Was ich vermisse: MIV muss deutlich reduziert werden, dafür z.B. Radverkehr gefördert. Wird ja getan. Aber eine »Grüne Welle« für den Radverkehr kommt auf dieser Seite gar nicht vor!
30. <81/134> Mehr Priorität für Busverkehr, P+R außerhalb der Stadt ausbauen und dafür Parkstreifen in der Innenstadt in Busspuren umwandeln
31. <88/141> Der dritte Strategiepunkt "Halten in der 2. Reihe" ist für mich Hauptverursacher der Staus und Behinderungen in AC. Hier sind hauptsächlich die vielen "Kleinlastwagen" (z.B. der Postersatzdienste) gemeint, deren Zahl immer weiter zunimmt. Wird hier nicht durch Verbote o.ä. eingeschränkt, werden diese Kleinlaster (wie auf den Autobahnen zu sehen) bald die gesamte rechte Fahrspur in der Innenstadt blockieren. Hier muss sich die Stadt etwas einfallen lassen!
32. <90/143> Ich finde es nicht in Ordnung, dass man nicht mal nachts mit grüner Welle fahren kann.
33. <91/144> Verzicht auf Verkehrsbeschränkungen zum Zweck der Auffüllung der Stadtkasse durch Kontrolle und "Strafzettel".
34. <95/148> Das wäre schön...
35. <99/152> die Aussage "Belange von Fußgängern, Radfahrern und Bussen werden angemessen berücksichtigt" ist Strategie, aber niemals Ausgangslage!
36. <109/162> Das sind reine Sonntagsreden! Gut gemeint
37. <110/163> Fußgängerdruckkampeln ohne Wartezeit !!!
38. Reduzieren der Ampeln, zu viele Ampeln führen zu vermehrte Behinderungen (Grüne Welle in beiden Richtungen ist technisch fast überall nicht möglich!)
39. Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt, Rückbau der Theaterstraße
40. mehr Geld in Verkehrsvermeidung und umweltverträglichen Verkehr (ÖPNV, Fahrrad,

- Fußgänger)
41. <118/171> Abgas-Entwicklung: die Stadt trägt selber dazu bei, dass die Abgas-Entwicklung in AC steigt: z.B. falsche Ampelschaltungen, zu viele Verkehrsberuhigung durch stop and go vermehren die Abgase und besonders: Bushaltstellen werden an den unmöglichsten Stellen eingerichtet mit entsprechendem Rückstau der Fahrzeuge.
 42. <122/175> Der Autor des Abschnitts "Ausgangslage" muss dringend auf Doping getestet werden. :-)
 43. <123/176> Eine gute Luft- und Lebensqualität erfordert weniger Kfz, dafür mehr ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr.
 44. Die Grünen Wellen werden vorrangig auf ÖPNV und Fahrradverkehr abgestimmt. Für den Fußverkehr sind kurze Wartezeiten anzustreben.
 45. Durch Pfortnerampeln wird der Kfz-Zufluss in die Stadt reduziert, wodurch Staus in der Stadt abgebaut werden.
 46. Ein Ausbau von Knotenpunkten für den Kfz-Verkehr ist kontraproduktiv, verlagert den Stau nur zur nächsten Kreuzung und erfolgt deshalb nicht.
 47. <125/178> Es sollte darauf hingewirkt werden, dass vom MIV ausgelöste Staus den Radverkehr und den ÖPNV nicht beeinträchtigen. Bei allen Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses ist zu beachten, dass diese eine Zunahme des MIV bedeuten kann, was die Stadt sich bei den derzeitigen Luftwerten nicht leisten kann.
 48. <2/2> Besonders wichtig für die "Grüne Welle" halte ich den Abschnitt Hansemannplatz-Peterstraße, dort fährt man aus der Jülicher Str. kommend zwangsläufig von Rot zu Rot!
 49. <3/3> Busspuren müssen jederzeit freigehalten werden.
 50. <5/5> Bin für konsequenten Vorrang der nicht im MIV sich Bewegenden.
 51. <7/7> In Aachen können wesentlich mehr Kreuzungen zu Kreisverkehrsanlagen ausgebaut werden. Eine große Anzahl von Kreuzungen ist dafür groß genug, der Verkehrsfluss geeignet. Kreisverkehre sorgen für einen gleichmäßigen Verkehrsfluss, vermindern unnötiges Ampel-Stop-and-Go in verkehrsarmen Zeiten, und sorgen für eine gleichmäßige Geschwindigkeit im Stadtverkehr ohne dauerndes Bremsen und zu starkes beschleunigen zur nächsten Ampel.
 52. <8/8> Ich kann mir nicht vorstellen, dass man das Parken in der zweiten Reihe unterbinden kann, insbesondere da der Lieferverkehr immer mehr zunimmt.
 53. Der Parksuchverkehr, der ja ebenfalls eine beträchtliche Beeinträchtigung des Verkehrsflusses darstellt, müsste ebenfalls untersucht werden, um dort Verbesserungsmöglichkeiten zu finden.
 54. <10/10> auf der Oppenhoffallee MUSS man in zweiter Reihe halten, wenn man etwas Schweres ins Haus bringen will
 55. <11/11> Zu „Optimierung der Grünen Welle“: Würde die Ampel auf der Roermonder Straße stadtauswärts an der Einmündung Kavenstraße nur 4 Sekunden schneller auf Grün schalten, ergäbe sich eine Grüne Welle auf der Roermonder Straße stadtauswärts. Seit 1.05.2015 versuche ich über Ihre Ampelhotline FB 61/301 zu einem Ortstermin zu bewegen. Leider völlig vergeblich !
 56. <12/12> Parken auf Radwegen höher bestrafen, grüne Welle für Radfahrer anpassen,
 57. <16/16> Schön wäre es wenn an großen Straßen mit dem erlaubten Tempo so gut es geht eine grünen Welle hat. Zudem verstehe ich die Sperrung des Elisenbrunnens nicht. Da es durch die ganzen Buse und Taxen nicht Fußgänger freundlich ist und durch die Sperrung große Umwege gefahren werden. Dies bedeutet mehr Feinstaub und mehr Verkehr und stau am den Umgehungsstraßen. Daher sollte er entweder für alle geöffnet oder aber

- wirklich Fußgängerfreundlich auch für Buse und Taxis gesperrt werden. Des Weiteren verstehe ich oft nicht warum es nicht mehr den grünen Pfeil öfter gibt. An kleineren nicht stark befahrenen Straßen/Kreuzungen, dadurch lässt dich warte Zeit reduzieren. In Dresden gibt es so ein Schild an jeder 3 Ampel, daher die Frage warum nicht in Aachen?
58. <18/18> Zweite-Reihe-Parken sollte für einige Minuten möglich sein. Be- & Entladen sollte immer möglich sein. Die Verkehrsachsen die 4 Spurig sind sollten morgens 1 & 3 Spurig sein, und nachmittags 3 & 1 Spurig in entgegengesetzter Richtung. Eine Grüne -Welle gibt es in AC nur bei 60 km/h, so schlecht ist die geschaltet. Der Lousberg braucht eine nördliche Umgehung, die Autobahn A 4 dort ist zu weit, zu voll, nicht für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar.
 59. <20/20> Grüne Welle auf Radfahrer anstimmen.
 60. <21/21> In anderen Städten funktioniert eine grüne Welle. Heute muss man mittags von Brand nach Rothe Erde 8-mal anhalten muss (bei knapp 20 Ampeln. Das ist nur umweltschädlich. Man kann auch grüne Wellen bei 40km/h oder mit angezeigten unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen Ampeln bauen.
 61. <25/25> Rückbau der Ampeln in Kreisverkehre wie in den Niederlanden. Besserer Verkehrsfluss, auf Dauer billiger, weniger Unfälle und auch optisch schöner.
 62. <29/29> Verkehr reduzieren, nicht (um)lenken/steuern!!
 63. <32/32> Parken in 2. Reihe muss wesentlich teurer werden.
 64. Kreisverkehre lassen den Verkehr besser fließen.
 65. Manche Ampeln halte ich für überflüssig.
 66. <35/35> Es sollte eine grüne Welle für Radfahrer geben, um das Radfahren attraktiver zu machen. Wenn weniger Autos unterwegs sind, gibt es auch weniger Staus.
 67. <36/36> Aktionsprogramm zur Unterbindung des Haltens in zweiter Reihe sollte auch ein Aktionsprogramm zur Unterbindung des Haltens/Parkens auf Fahrradstreifen und Bürgersteigen beinhalten!
 68. <37/37> Vor allem das Parken / Anhalten in zweiter Reihe ist im Innenstadtbereich zu einem riesen Ärgernis geworden. Die meisten zweispurigen Straßen sind dadurch tagsüber doch einspurig. Kümmert sich bisher überhaupt irgendwer darum?
 69. <41/41> Die Optimierung der "Grünen Wellen" halte ich für gut. Allerdings sollte man dabei nicht nur Autos im Blick haben. Ich kenne in ganz Aachen nicht eine Straße mit "Grüner Welle" für Radfahrer. Wenn ich mit dem Rad die Roermonder Straße stadteinwärts fahre, habe ich an mindestens drei von fünf Ampeln Rot, weil ich mit dem Rad nicht die 50 km/h schaffe, die erforderlich wären, um auf der "Grünen Welle" mitzuschwimmen. Das ist leider überall so.
 70. <42/42> Zu Unterbindung des Haltens in zweiter Reihe: KNALLHARTES DURCHGREIFEN IST ZWINGEND ERFORDERLICH! Nicht nur in der City, auch in Außenbezirken (u.a. in AC-Brand, Trierer Straße)! Parkende und be-/entladende Transport-Kfz nehme ich hier aus, allerdings nicht sonstige Verkehrsteilnehmer da diese u.U. zu bequem - um nicht zu sagen zu faul - sind evtl. 20 oder 50 m zu gehen. Auch gibt es Geschäftsleute, die mit ihrem Pkw auf Bürgersteig und Radfahrweg (Trierer Straße, Brand, vor einem Schuhgeschäft) zum Entladen parken!
 71. <43/43> Würde nochmal appellieren, dass man dem ÖPNV im Straßenverkehr mehr Vorrang gibt.
 72. <46/46> - statt einem 'Aktionsprogramm' hohe Strafen
 73. - statt Ausbau von Knotenpunkten Reduzierung des Verkehrsaufkommens bzw. Umleitung
 74. - mehr Grünphasen zum gleichzeitigen überqueren von Kreuzungen

75. - bitte auf Fußgänger achten: an einigen Ampeln mit grün für Fußgänger und Rechtsabbieger werden Fußgänger ignoriert und gefährdet
76. <50/50> "was wäre wenn" Möglichkeiten berücksichtigen
77. <52/52> Anmerkung: Der Knotenpunkt Vaalser Straße / Pariser Ring kann durch Entfernung der Poller am Kreisverkehr über dem Pariser Ring entlastet werden (Verteilung des Verkehrs auf mehr(ere) Straßen). Eine Versuchsphase von einem (halben) Jahr kann Aufklärung darüber bringen, ob sich diese Maßnahme zur Verbesserung des Verkehrsflusses lohnt.
78. <55/108> Grüne Welle: Soweit ich informiert bin ist eine Grüne Welle auf den Ringen nicht in beide Richtungen möglich, da der Abstand zwischen den Kreuzungen variiert. Ich bin sehr dafür, dass die Ringe jeweils nur in eine Richtung befahren werden, damit eine grüne Welle möglich wird. Die Richtung sollte auf dem Außenring gegenläufig zur Richtung auf dem Innenring sein, dann wäre doch alles prima.
79. Parken: In der Innenstadt ist die Parkplatzsituation extrem angespannt. Aus meiner Sicht ist es nicht sinnvoll, dass Wohnmobile - mit teilweise exorbitanten Ausmaßen - mit einem Anwohnerparkausweis monatelang in der Innenstadt auf derselben Stelle stehen. Teilweise blockieren diese bis zu 3 PKW-Parkplätze. Wohnmobile könnten doch außerhalb der Parkzonen abgestellt werden. Da Wohnmobile offenbar eher gelegentlich bewegt werden, würde ich den Besitzern auch zumuten, im Bedarfsfall einige Schritte zu ihrem Fahrzeug zurück zu legen.
80. <56/109> Die Parkmoral in Aachen ist im Vergleich zu anderen Städten bereits heute sehr gut. Einen besonderen Handlungsbedarf sehe ich nicht.
81. Nach meiner Erfahrung sind Regelverstöße im rollenden Verkehr wesentlich häufiger und tragen zur Störung des Verkehrsflusses bei: Geschwindigkeitsüberschreitungen, Einfahren in bereits verstopfte Kreuzungen, Missachtung der Vorfahrt. Hier soll der Kontrolldruck massiv erhöht werden.
82. Eine Optimierung der grünen Wellen ist sinnvoll, darf aber nicht dadurch erreicht werden, dass die Grünphasen für Fußgänger verkürzt oder gar übersprungen werden.
83. <67/120> Ein Vorschlag für die Überprüfung der vorhandenen Rechnersteuerung von Ampeln: Die Ampeln auf der Trierer Straße hinter der Adenauerallee. Ampel am Meisenweg wird GRÜN. Wenige Meter weiter an der Schönforststraße halten alle nochmal kurz an, um dann wieder anzufahren. Insbesondere für den Busverkehr ein mir unbegreiflicher Zustand. Nicht nur dass der Bus nach dem Halt an der Adenauerallee direkt wieder vor die rote Ampel am Meisenweg fährt. Nein, er fährt bergauf wieder an, um an der Schönforststraße wieder anzuhalt. Er fährt wieder bergauf an, um wenige Meter nach der Kreuzung wieder an der Haltestelle anzuhalt. Insgesamt finde ich den Verkehrsfluss für die Busse dringend verbesserungsbedürftig. Wenn ich den Bus von Rothe Erde aus nutze, kommt es maximal zu acht Halte- und Anfahrmanövern des Busses bis zur Schönforststr. (wo ich aussteige), d.h. an jeder Ampel + den Haltestellen! Manchmal bin ich trotz Steigung mit dem Fahrrad gleichzeitig oder schneller an der Schönforststr.
84. <71/124> »Grüne Welle« für KFZ und Ausbau von Knotenpunkten für KFZ fördert bloß die Nutzung von KFZ. Das Problem wird damit also nicht aus der Welt geschafft – ganz im Gegenteil.
85. <85/138> Grüne Welle für Radfahrer und Fußgänger in der Innenstadt
86. <88/141> Siehe oben: Bitte stärker gegen das Halten in der 2. Reihe vorgehen und dies zukünftig durch mehr Verbote etc. verhindern!!
87. <90/143> nachts auf dem Ring und ungefährlichen Kreuzungen die Ampeln ausschalten. Mehr Grüne Pfeile zum rechtsabbiegen.

88. <91/144> Sofortige Beendigung der Aachener Politik, Straßenverkehr bestmöglich zu blockieren und zu beeinträchtigen, z.B. durch die Schaffung echter sogenannter "Grüner Wellen" und die Abschaffung von künstlich erzeugter Engstellen sowie die strikte Anpassung des Verkehrsraumes auf die tatsächlichen Anforderungen.
89. <93/146> Bisher wird bei Schaltung einer "grünen Welle" immer nur an Autofahrer gedacht. So müssen Radfahrer oft an jeder Ampel warten. Hier sollten die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. - Gerade in der Innenstadt ist das Parken in zweiter Reihe oft für Anwohner die einzige Möglichkeit zum Be- und Entladen.
90. <96/149> Ausweitung des Aktionsprogramms zur Unterbindung von zweite Reihe parken unbedingt auch auf Radwege/Radstreifen sowie Gehwege!
91. <99/152> Grüne Welle für Radverkehr und Fußgänger! Auch für ÖV, Kfz raus aus der Innenstadt
92. <100/153> Um Halten in zweiter Reihe zu vermeiden mehr Anfahrtsregelungen.
93. <102/155> Mehr grüne Welle für Radfahrer.
94. <106/159> Katastrophaler zustand während der Rushhour an Hansemannplatz/Peterstr./ Gasborn!!!
95. <109/162> Meine Vorschläge: 1. Ringstraßen (Alleenring, Außenring) haben Vorrrecht vor kreuzenden oder einmündenden Straßen, in einer der beiden Fahrrichtungen herrscht immer Grüne Welle. Es darf nicht vorkommen, dass in beiden Fahrrichtungen der Verkehr vor der Ampel steht.
96. 2. Fußgängerampeln zwischendurch sind in den Verkehrstakt einzubinden. Negatives Beispiel: Die 2 Fußgängerampeln Heinrichsallee, die weder mit dem Kaiserplatz noch mit dem Hansemannplatz koordiniert sind. Da kommt schon der Verdacht auf, dass man bewusst den Verkehr stocken lässt, um in Nähe der Messstation eine hohe Umweltbelastung zu erzeugen!
97. 3. "Schleichwege" öffnen. Um z.B. von der Normaluhr nach Rothe Erde zu kommen, fährt man schneller über den Kaiserplatz (!!!) als über die Oppenhoffallee. Im heutigen AC fährt man im Schnitt 30% weitere Strecken (= Umwege = Umweltbelastung) als vor 30 Jahren.
98. <110/163> Halten in zweiter Reihe: sofort abschleppen!!!
99. <118/171> Diese Stadt setzt zu sehr auf Radfahrer, die hier wohl eine Lobby haben!
100. <119/172> Mehr Vorrang des ÖPVN an Ampelanlagen.
101. Mehr Sicherheit und mehr Zeit für Fußgänger an Ampelanlagen.
102. <122/175> Es gibt diverse Publikationen, die von einer weiteren Zunahme des Individualverkehrs ausgehen. Daher ist die Annahme von weniger Staus im Jahre 2050 sehr unwahrscheinlich. Die Devise muss sein, Wartezeiten zu reduzieren. Z.B. könnte man konsequent den Linksabbieger eliminieren. Dadurch ergeben sich bessere Taktzyklen bei den Ampelanlagen.
103. <123/176> Grüne Wellen für ÖPNV und Fahrradverkehr, nicht für MIV.
104. <124/177> Wie wollen Sie Verkehrsspitzen entzerren? Was soll der "Ausbau" von Verkehrsknotenpunkten? Ich bitte um Entschuldigung aber nach den Erfahrungen vieler Jahre in Aachen verspreche ich mir von einer Verbesserung des Baustellenmanagements so gut wie gar nichts.

Verkehrssicherheit

1. Besser gesichtete, gekennzeichnete Radwege in einem Kreisverkehr!
2. Gefährdung der Fußgänger durch rücksichtslose Radfahrer
3. Gefährdung der Radfahrer durch rücksichtslose Autofahrer
4. Jedes Jahr werden viele Radfahrer von Autos überfahren, aber Fußgänger von Radfahrern?
5. Strafen für Gefährdung von Radfahrern durch Autofahrer
6. zugeparkte Radwege vermeiden! Durch Strafgebühren
7. Sicherheit erhöhen, um Barrieren v.a. zur Radnutzung abzubauen
8. kombinierte Rad-Fußwege abschaffen
9. Pressenachrichten über Unfälle mit Radfahrern nicht so verfassen als hätte der Radler sich die Verletzungen selbst zugezogen
10. Gefährdung von Radfahrern durch zu nah überholende Autofahrer – auch an Fahrradspuren
11. Konsequentes Durchgreifen wenn Radfahrer Rotlicht überfahren! Verkehrsregeln gelten für Alle Teilnehmer
12. Bewirtschaftungspläne Stadtbetrieb öffentlich machen
13. <3/3> Warum keine großflächige Tempo-30-Zone? Warum wird das verbotene Durchfahren des Eisenbrunnens durch MIV-Teilnehmer nicht konsequent geahndet?
14. <8/8> nicht nur "unangepasste Geschwindigkeit" ist ein Grund: Viel zu viele Menschen telefonieren im Auto/auf dem Rad. Viele Radfahrer fallen ohne Beleuchtung auf! DAS muss mehr kontrolliert und geahndet werden und direkt zur Kasse gebeten werden. Zack: 20€
15. <13/13> Innerhalb des Alleenrings und in allen Nebenstraßen Tempo 30!
16. <18/18> Radfahrer ohne Licht, Autos, die rasen. Aber auf die Bußgelder hat die Stadt keinen Einfluss, es wird sich also wenig ändern.
17. <23/23> Ihre Ziele zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zielen auf Fußgänger und Radfahrer. Diese Gruppe sollte sich bewusster im Straßenverkehr verhalten. Nicht immer ist der Autofahrer schuld, wenn sich ein Radfahrer oder Fußgänger verhält, als wenn ihm die Straße allein gehört. Auch diese Gruppe hat sich entsprechend zu verhalten.
18. <26/26> Es muss in den Schulen anfangen und dann über die Fahrschule (habe ich ganz viel dazu gelernt) bis in weiterführende Sicherheitstrainings (vielleicht auch über die Firmen wie in manchen mit Firmenwagen angeboten wird). Ich empfinde die Autofahrer (oder Falschparker) aber auch Fußgänger und einige Radfahrer als rücksichtslos und egoistisch. Fußgänger und Autofahrer sollten darauf achten das Fahrräder in einer Einbahnstraße auch in beide Richtungen fahren dürfen. Ich muss ständig darauf aufpassen das mir keiner vors Rad läuft und mich keiner umfährt. Ich hatte schon einen Unfall und sehe genug potentielle Gefahrensituationen aus denen ich versuche zu lernen.
19. <28/28> ständige Kontrolle an bekannten unsicheren stellen und wo zu schnell gefahren wird mit sofortigen Konsequenzen
20. - Aufklärung, Schulung und Information zu Verkehrssicherheit für AUTOFAHRER, nicht nur für deren Opfer
21. <29/29> „Das Unfallgeschehen wird kontinuierlich und systematisch analysiert und Gegenmaßnahmen ergriffen“. Dies passiert merkwürdigerweise nicht bei Fahrradunfällen. Auf der Schanz passieren so viele Unfälle wegen rücksichtslosem Abbiegen von Autofahrern, Gegenmaßnahmen aber keine. In die NL gibt es alle 2 Wochen Besprechungen von Stadtplaner mit der Polizei welche Unfälle passiert sind und danach

- Pläne ausarbeitet, diese in der Zukunft zu verhindern.
22. <32/32> Wir wissen alle, das PKW mit Kennzeichen aus BM oder HS z.B., immer mit Vorsicht zu berücksichtigen sind. Bus- und Taxifahrer scheinen zu glauben sie haben Sonderrechte.
 23. Das ist mehr als gefährlich weil ungleich und uneindeutig im "gleichberechtigten" Straßenverkehr. Vor allem Frauen halte ich für oftmals überfordert. Besonders morgens ist es im Straßenverkehr auffallend gefährlicher. Sobald es regnet können die Aachener plötzlich nicht mehr Autofahren. Bei Schnee sind die meisten überfordert. Tempo 30 ist da nicht hilfreich, und nur eine Grüne-Partei Lobby Debatte.
 24. <44/44> Im Sinne Jan Gehls: konsequente Bevorrechtigung des Rundverkehrs, Fußverkehrs und des ÖPNV. konsequente Zurückdrängung des MIV. Sperrung der Kompletten Innenstadt von MIV. konsequente Verfolgung von Verletzungen simpler Gesetze, die permanent gebrochen werden. Der Alltag auf den Straßen von AC zeigt deutlich, dass nachhaltiger Verkehr die kritischen Massen noch lange nicht erreicht hat. diese Woche erlebt: ein Autofahrer ruft mir zu: Radfahrer sollte man verbrennen" (bin auf dem Radweg gefahren). Einen solchen Hass kenne ich aus wirklich keiner anderen Stadt in D.
 25. <47/47> Gut!
 26. <54/54> Das Radwegekonzept auf Hauptverkehrsstraßen mit den gestrichelten Linien ist zu unsicher für Radfahrer. Wo möglich, sollte man Radfahrstreifen auf die Bürgersteige verlegen und dort abtrennen(farblich kennzeichnen)Die in der Innenstadt oft kaum genutzten Bürgersteige sind dazu breit genug.
 27. <60/60> Herabsetzen der Geschwindigkeit und wirksame Kontrollen an sinnvollen Stellen - wichtig sind Anwohnermeinungen.
 28. <62/62> Sanktionierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen deutlich erhöhen
 29. <70/70> allgemein Vorrang für ÖV + Fahrrad + Fußgänger in der gesamten Stadt
 30. mehr Geschwindigkeitskontrollen (auch in Tempo-30-Zonen, unangekündigt!)
 31. <80/80> Zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbegrenzungen halte ich für eine gute und moderne Art, die Verkehrssicherheit den Gegebenheiten anzupassen. Viele Menschen fahren zu schnell, weil sie nicht einsehen, z.B. um 2 Uhr morgens mit 30 an einer Schule "vorbeizockeln" zu müssen. Für eine zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung bringen sicherlich mehr Menschen Verständnis auf als für eine starre Regelung. Vor allem der Rückbau (Verschmälerung, Bremsrampen, etc.) führt nur zur Verkehrshemmung, dadurch werden die Menschen eher aggressiv und fahren anschließend schneller...
 32. <83/83> Sämtliche Bemühungen, die ich in Bezug auf sicheren Fahrradverkehr in Aachen bemerken konnte, sind unglaublich dilettantisch. Die sogenannten "Schutzstreifen" sind ganz offensichtlich lediglich ein Schutz für diejenigen, die sie angelegt haben. Alle Schutzstreifen, die ich bisher sehen konnte, sind derart angelegt, dass der reguläre Pkw-Verkehr (und vor allem Omnibusse) bei Gegenverkehr es gar nicht vermeiden kann, diese Schutzstreifen zu überfahren. Da die meisten motorisierten Verkehrsteilnehmer anstreben, schneller als ein Radfahrer voranzukommen, führt das genau zu den Problemen, die der Schutzstreifen seinem Namen entsprechen eigentlich vermeiden sollte.
 33. Ich für meinen Teil lasse das Fahrrad im Keller, so lange ich keine sicheren Radwege vorfinde, wie es sie beispielsweise in der Vergangenheit gab, nämlich getrennt vom motorisierten Verkehr.
 34. <84/84> "Auch ungeübtere Verkehrsteilnehmer fühlen sich im Straßenraum sicher." -> Radverkehrsanlagen müssen in ausreichender Breite, auch zu Lasten des MIV und von Parkplätzen gebaut werden.

35. Flächendeckend Tempo 30 einführen, auch auf vielen Hauptverkehrsstraßen.
36. Unangekündigte Kontrolle von Geschwindigkeitsüberschreitungen stark ausbauen.
37. <5/5> Die Verkehrssicherheit kann von heute auf morgen massiv verbessert werden, wenn man flächendeckend eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Aachen ausweist. Hiervon sollen nur die klassifizierten Straßen ausgenommen werden. Die oben beschriebenen Projektideen sind blinder Aktionismus und gehen den Kern des Problems nicht an!
38. zu 4+5: es gibt in Aachen genug Gesprächsrunden bzw. Kampagnen (VEP, AG Radverkehr, Fahrrad in Aachen,...), der Kontrolldruck von Polizei und Ordnungsamt muss erhöht werden um Raser, Falschparke,... unter Druck zu setzen
39. zu 6: Konzepte sind was für die Schublade, die Fakten sind klar als Tempo 30 sofort
40. zu 7: Schulkinder verursachen zumeist keine Unfälle, sondern die Eltern, welche die Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und die Raser vor den Schulen
41. Die Straßenraumplanung soll zukünftig konsequent dem Leitgedanken „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“. Dies ist gültige Rechtslage gemäß der VwV-StVO. Bei zahlreichen Planungen der Stadt Aachen in den letzten Jahren wird dies von Politik und Verwaltung ignoriert.
42. <7/7> Anmerkung zum "Programm zur schulischen Verkehrssicherheitsarbeit": Prinzipiell eine gute Sache, die auch von Seiten der Polizei sehr engagiert angegangen wird. Kritisch sehe ich, dass dort ein sehr defensives Verhalten als erwünscht dargestellt wird. So wird bereits von Kindesalter an "gelernt", dass Fußgänger und Radfahrer sich dem Autoverkehr anzupassen haben, während Regelübertretungen bei Autofahrern ganz normal sind.
43. Zwar ist Verkehrserziehung in Schulen und Kindergärten zu begrüßen, wichtiger jedoch ist die Erziehung der Autofahrer. Es muss eindeutig und mit Sanktionen klar gemacht werden, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen, Missachtung der Vorfahrt, Nicht-Beachten von Zebrastreifen, verbotenes Halten, Überfahren roter Ampeln, Einfahren in verstopfte Kreuzungen etc. eben *keine* Kavaliersdelikte sind.
44. <8/8> Tempo 30 in der gesamten Innenstadt
45. <10/10> Schülern sollte man auf dem Weg zur Schule auch Disziplin vermitteln. Sie gehen teilweise einfach über Fahrbahnen, schauen auf ihre Handy's ohne auf den Verkehr zu achten und bummeln teilweise beim Überqueren der Fahrbahn, dadurch dass sie telefonieren.
46. <20/20> Projektidee: Zone 30 in der gesamten Innenstadt. Kinderfreundliche Radwege ausbauen, keine Radstreifen auf der Fahrbahn.
47. <23/23> Man sollte auch Erwachsene Verkehrsteilnehmer - nicht nur an Schulen - sensibilisieren.
48. <26/26> Für Fahrräder eine Fahrradstraße einrichten
49. <28/28> was sind denn Dialogdisplays?
50. <30/30> Normaluhrkreuzung für Radfahrer sicherer machen
51. <32/32> Die Argumentation der Polizei noch mehr Terror mit Radarfallen führe zum Ziel, ist nur abzulehnen. Die Grüne-Welle haben wir in Aachen ab ca. 60 km/h, in der Innenstadt!?? Der tatsächliche Geschwindigkeitsdurchschnitt liegt bei ca. 30 km/h.
52. <34/34> Was sind Dialogdisplays??? (Bisschen mehr Erkennbarkeit zwischen Strategie und Projekten wäre nett - das gilt für die gesamte Umfrage.)
53. <39/39> Mehr Geschwindigkeitskontrollen, es muss vielerorts stationär kontrolliert werden und nicht nur hin und wieder vereinzelt. Es muss klar transportiert werden, dass das Nichteinhalten von Verkehrsregeln geahndet wird.

54. <40/40> Fahrradstreifen geben Fahrradfahrern ein höheres Sicherheitsempfinden, weil sie Autofahrer darauf aufmerksam machen, dass da noch andere Verkehrsteilnehmer unterwegs sind. An einigen Stellen ist die Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich aber problematisch - Beispiel Theaterstraße an der Kreuzung mit der Wilhelmstr.: Unmittelbar vor der Kreuzung wird der Radverkehr über den Bürgersteig geleitet. Geradeausfahrende Radfahrer kreuzen dann parallel zu den Fußgängern den Rechtsabbiegeverkehr. Das Problem besteht aber darin, dass die Autofahrer gar nicht mit Radfahrern rechnen und bis zum Fußgängerüberweg vorfahren - Radfahrer müssen sie dann in Schlingelinien umfahren. Meines Erachtens wäre es für die Sicherheit der Radfahrer besser, sie vor der Kreuzung auf die Geradeaus-Fahrspur zu leiten, sodass sie mit den Autos zusammen die Kreuzung überqueren können.
55. <44/44> Kampagnen kann man sich sparen. Taten und bauliche Veränderungen bewegen mehr. Konsequente Verfolgung von Gesetzesbrüchen im Straßenraum mit Fokus auf den MIV.
56. <46/46> Die Straßen sind viel zu eng für dicke SUVs. Aachen sollte die Breite der am Straßenrand parkenden Autos beschränken, das geht ohne Gesetzesänderung. Langfristiges Ziel sollten kleinere Autos im Stadtverkehr sein. Es dürfen dort keine rücksichtslosen "Panzer" fahren, die in jeder Situation stärker als der andere Verkehrsteilnehmer ist.
57. <50/50> innerstädtisch komplett max. 30 km/h zulassen., mehr Verkehrskontrollen der Polizei
58. <54/54> Das Radwegekonzept auf Hauptverkehrsstraßen mit den gestrichelten Linien ist zu unsicher für Radfahrer. Wo möglich, sollte man Radfahrstreifen auf die Bürgersteige verlegen und dort abtrennen(farblich kennzeichnen)Viele der in der Innenstadt oft kaum genutzten Bürgersteige sind dazu breit genug.
59. <57/57> Das ist alles enorm schwammig gehalten.
60. <60/60> '8' steht wem zur Verfügung?
61. <61/61> Es gibt zu wenige Kinderfreundliche Radwege (die jetzigen Radstreifen sind für Kinder nicht ausreichend und gefährlich)
62. <62/62> Verkehrssicherheit für Radverkehr kann sich nur verbessern wenn die Infrastruktur verbessert wird, dann sind auch die Kampagnen verständlicher
63. <64/64> Die kombinierten Fahrrad-und Straßenwege stellen eine zu große Gefahr für Fahrradfahrer da. Abgetrennte Fahrradwege wären eine bessere Lösung.
64. <65/65> Die in einigen Einbahnstraßen für Radfahrer zulässige Befahrung in Gegenrichtung ist sehr gefährlich. Vorschlag: deutlich auf der Fahrbahn abgetrennte markierte Radwegestreifen, an die sich Radfahrer und Autofahrer halten müssen.
65. <70/70> flächendeckend Tempo 30 in Innenstadt + anderen Kernzonen (Burtscheid, Brand etc.)
66. Vorrang für Fahrräder und Fußgänger z.B. über Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Zonen
67. <78/78> Stärkere Kontrolle von Radfahrern, die auf Gehwegen fahren.
68. Mehr Sicherheit für Fußgänger an Ampelanlagen vor abbiegenden PKWs
69. <79/79> Sichtbehinderungen (z. Bsp. Decaux Werbetafeln) in Kreuzungsbereichen müssen verschwinden, Hinweise auf Radfahrer an einigen Kreuzungen können die Aufmerksamkeit erhöhen. Fußgängerüberwege sind besser zu kennzeichnen und auszuleuchten. Die Straßenbeleuchtung ist nicht hell genug. Höhere Lumenwerte sind notwendig, insbesondere gilt dies bei Kreuzungen

70. <83/83> Hier fällt mir wieder einmal auf, dass die Auswahl zwischen den 3 Möglichkeiten "gefällt mir gut, ... nicht und egal" unzureichend ist. Warum gibt es keine Auswahlmöglichkeit "was ist das?". Hier konkret "Dialogdisplays" - Ich bin Informatiker, weiß also was ein Dialogdisplay ist, aber in welchem Kontext wird es hier diskutiert?
71. <85/85> Viel zu schmale Schutzstreifen für den Radverkehr, besonders neben Parkstreifen, stellen eine erhebliche Gefahr dar und haben in der Vergangenheit schon für viele Unfälle gesorgt., trotzdem bleibt die Stadt hier tatenlos und räumt auch bei Neuvorhaben dem Parken Priorität gegenüber der Verkehrssicherheit ein., dies muss sich ändern.
72. Weiterhin verleiten Schutzstreifen einen großen Teil der Auto Fahrenden dazu, beim Überholen auf angemessene Seitenabstände zu verzichten.
73. Es sollte darauf hingewirkt werden, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden., insbesondere sollte gegen das Falschfahren auf Radwegen und das Fahren bei rot, besonders mit dem Auto, vorgegangen werden.

Wirtschaftsverkehr

1. Wo bleibt ein Aachener Güterbahnhof?
2. Erhaltung der Anbindung vorhandener Güterverkehr an Grenzgebiete
3. Claix 2.0 > man war der Zeit voraus!
4. Wiedereinrichtung einer Umlademöglichkeit Schienengüterverkehr > Straßengüterverkehr
5. <5/5> Mir kann niemand etwas liefern, weil keine Parken kann. Es fehlt an Ladezonen auf der O-Allee
6. <8/8> Den Umweltaspekt finde ich hier am Wichtigsten.
7. <10/10> Mit welchem Recht haben Wirtschaftsbetriebe wie Taxen und die ASEAG eigene Spuren und Ampelschaltungen? Die FahrerInnen von Bussen und Taxen verhalten sich im Straßenverkehr sozial inkompetent. Taxen parken in der oberen Pontstr. auf 200 Meter Länge, das Ordnungsamt protegiert das. Taxen MÜSSEN ab 2020 alle elektrisch fahren, Busse aber auch.
8. <13/13> Wie ich leider seit langer Zeit feststelle, fährt inzwischen der Lieferverkehr durch reine Wohnstraßen, in dem absolut kein Wirtschaftsverkehr erforderlich ist. Die kleineren Straßen sind weniger befahren als die Hauptstraßen.
9. <22/22> 1. Der Lieferverkehr hat die Anlieferzeiten strikte einzuhalten, andernfalls gibt es passende Strafen!
10. 2. Lkw-Durchgangsverkehr - sog. 'MAUTSCHEUE LKW-UNTERNEHMER' - sollte innerhalb des Alleinringes generell verboten sein. So wird auch die Umweltbelastung reduziert.
11. 3. Lkw-Durchgangsverkehr nach Stolberg, Breiniger Berg (SCHWERMETALL), der dort auftrags eines Aachener Spediteurs lädt sollte nicht via AC-Brand & -Kornelimünster dorthin fahren. Dies Lkw's kommen in aller Regel nicht aus dem Ind.Gebiet AC-HÜLS, wo der auftraggebende Spediteur / Transportunternehmer sitzt sondern von der Autobahn. Diese sollten via AC-V'Heide nach Stolberg fahren!
12. <23/23> Lieferfahrzeuge in Aachen Innenstadt sind Hindernisse. Lösungen sollten hier erarbeitet werden.
13. <28/28> Sie stellen fest "Gütertransport findet vornehmlich auf der Straße statt, da Umschlageneinrichtungen auf die Schiene in Aachen nahezu vollständig abgebaut wurden." und bringen dazu keine neues Ziel!? Wie peinlich ist das denn? Sind Sie überhaupt kompetent? Wer bestimmt Ihr Handeln?
14. <33/33> „City-Logistik“ muss mehr beworben und optimiert werden
15. <35/35> Das letztgenannte Ziel muss zur Reduzierung von Stickoxiden viel strenger gefasst werden.
16. Die Lieferfahrzeuge müssen mindestens die Anforderungen für eine Umweltzone erfüllen.
17. Die Umweltzone ist inklusive Haaren auszuweisen.
18. <38/38> Der Internethandel und damit das Halten von Kleinlastern in der "2. Reihe" werden weiter wachsen. Die Stadt muss hier etwas unternehmen, sonst blockieren diese Fahrzeuge bald nahezu alle rechten Fahrspuren. Auf schmalen Hauptverkehrsachsen wie z.B. Wilhelm- und Theaterstraße, die vierspurigen Verkehr nötig haben, sollte das Lieferungsanhaltens (wenigstens zu Berufsverkehrszeiten) gänzlich verboten werden.
19. <42/42> Eine Datenplattform Wirtschaftsverkehr scheint mir am wichtigsten..
20. <47/47> zur Zielerreichung wäre eine blaue UZ-Plakette hilfreich - die muss politisch angestrebt werden
21. <54/54> keine Diesel-Lieferwagen in der Innenstadt

22. Bündelung von Lieferverkehr über Terminal und E-Fahrzeuge
23. <62/62> Eine Kommune will in den Wirtschaftskreislauf eingreifen, setzen Sie lieber Rahmenbedingungen! Z.B. Reduktion von Abgasen durch eine Umweltzone. Nur noch Euro5 Fahrzeuge dürfen im gesamten Stadtgebiet zum Einsatz kommen. Ach ja, dann müssen leider auch die ASEAG Busse draußen bleiben.
24. <6/6> - Mehr Kontrolle der bisherigen Lieferzonen! Es gibt sie bereits aber sind oft zugeparkt. Fällt mir u.a. auf der Roermonderstraße und der Bismarckstraße auf.
25. <10/10> Wer einen gigantomantischen Konsumtempel in der Innenstadt zulässt, ist für die Städte- & Verkehrsplanung ganz sicher falsch. Es wird nicht besser mit dem was wir haben. Alle schädlichen Konzepte müssen weichen, das bedeutet z.B. Tivoli und Aquis-Plaza auf dem Gelände Camp Hitfeld neu bauen.
26. <17/17> Lieferfahrzeuge sollten dort halten, wo Platz ist und sie niemanden stören. Mit Sackkarren kann man Waren auch problemlos 100 m zu Fuß schieben.
27. <22/22> Diese Punkte verursachen nur Kosten bei der STADT AACHEN - der Bürger zahlt's ja, ggf. früher oder später mehr! Hier sind m.E. IHK, Einzelhandel, Speditionen und insbesondere Transportunternehmer gefordert. Die in der Innenstadt ansässigen Geschäftsleute (incl. Konzerne) müssen angehalten werden, dass die Güter auf direktem Wege über Aachener Speditionen hier eintreffen und nicht über - speziell nationalen - Verkehr die über Verteilzentren in Köln arbeiten. Nur so kann man den Lieferverkehr für die Innenstadt bündeln und nicht anders! Ich war selbst 50 Jahre in der Spedition, ich denke zu wissen wovon ich hier schreibe! Hier sind allerdings auch Disponenten gefordert - diese müssen die innerstädtischen Verkehrswege und -probleme kennen!
28. <23/23> Gute Ideen
29. <28/28> Sicherung sämtlicher Schieneninfrastruktur - kein weiterer Abbau von Bahnflächen - Aufbau einer Stadtgüterbahn ...
30. <35/35> Ein Lkw-Führungskonzept muss die unterschiedlichen Nationalitäten und entsprechenden Sprachkenntnisse der Fahrer berücksichtigen.
31. <38/38> Siehe oben: Lieferzonen einrichten und das Halten von LKW und Kleinlastern in der 2. Reihe verbieten bzw. einschränken.
32. <47/47> Lkw-Führungskonzepte sind bisher immer gescheitert - Restriktionen erhöhen
33. Förderung emissionsarmer Fahrzeuge muss Priorität haben
34. <54/54> Innenstadt sperren für Diesel-Fahrzeuge
35. Baumaschinen und -fahrzeuge ausschließliche mit Filtern oder elektrisch
36. Sondererlaubnisse für Parken in Innenstadt restriktiver handhaben
37. <58/58> Dieselfahrzeuge erzeugen zu hohe Stickoxyde, daher auf umweltfreundlichere Antriebe (Elektro- und Erdgasfahrzeuge) bei stadteigenen Fahrzeugen sowie Handwerkerfahrzeugen und Nahlieferfahrzeugen umstellen
38. <61/61> Zu Lieferzonen: Es gibt bereits heute jede Menge Lieferzonen, die jedoch nicht genutzt werden. Auf der Jülicher Straße parken die LKW regelmäßig auf der Fahrbahn, um Geschäfte zu beliefern, obwohl große Teile des Seitenstreifens für die Anlieferung vorgesehen und auch frei sind. Gut fände ich auch Lieferzonen auf dem Adalbertsteinweg. Diese werden sich aufgrund von Platzmangel aber wohl nicht einrichten lassen, ohne eine Fahrspur zu "vernichten"...
39. <63/63> Insbesondere die Umwandlung von Parkplätzen im Straßenraum in Lieferzonen und deren konsequente Freihaltung vom Parkverkehr ist wichtig.

Monitoring

1. <28/28> Gut!
2. <30/30> Das Projekt Dear Hunter, das gerade am Westbahnhof stattfand war mal eine ausgefallene, neue Idee, um die Stadtplanung voranzubringen. Schließlich sind es die Bürger, die mitentscheiden sollen, wie ihre Stadt aussieht und nicht nur die Industrie oder andere mit wirtschaftlichen Interessen.
3. <45/45> Es müssen auch z.B. Umweltbelange berücksichtigt werden (Luft!), Verbände wie ADFC und VCD einbeziehen
4. <3/3> Eine autofixierte Gesellschaft nach Mobilität zu fragen kann nur ein autofixiertes Ergebnis bringen, so lange die Stadt fast kostenlos vollgestunken werden kann. Am drolligsten die öffentlichen Verlautbarungen, in denen immer nur der so schmutzige Busverkehr, sogar Baustellenverkehr genannt werden, nie der MIV.
5. <6/6> Bürger besser über Beteiligungsmöglichkeiten informieren z.B.:
6. - projektbezogen: Ankündigung in Bus und Bahn bei Verkehrsentwicklungsplanung
7. - online und social media
8. - verschiedene Radiosender, um viele Zielgruppen zu erreichen
9. <20/20> Projektbefragungen nicht nur online, super Sonntag bzw. Super Mittwoch mit Umfragen einbeziehen. online Betreuung der Aachner Bürger zu jung.
10. PC-arbeiten nicht gefördert. Umfragen gehen und Meinungen gehen uns alle an, danke
11. <23/23> Monitoringsystem für Radverkehr scheint mir doch übertrieben zu sein!
12. <29/29> Monitoring und Erhebungen haben bzw. machen ist wichtig und gut aber es müssen auch entsprechende Auswertungen mit Folgen daraus resultieren, sonst macht es keinen Sinn. Die nötigen Kapazitäten müssen von vorn herein vorhanden sein!
13. <41/41> Wer soll das bezahlen und wer bewertet das ohne ideologische Verblendung?
14. <44/44> Vielleicht könnte man viele der angedachten Projekte kostenneutral durch studentische Arbeiten realisieren. Projektarbeiten werden in der Regel von kleinen Gruppen durchgeführt. Man könnte FH und TH miteinbinden.