

Mobilitäts- bericht 2025

der Stadt Aachen



Vorwort



Liebe Aachener*innen,

Mobilität bewegt unsere Stadt – im wörtlichen wie im übertragenen Sinn. Sie prägt unseren Alltag, verbindet Menschen, schafft Teilhabe und ist wichtig für unsere Lebensqualität und die wirtschaftliche Stärke der Stadt. Mit dem ersten Mobilitätsbericht wurde im vergangenen Jahr ein umfassender Blick auf alle Verkehrsmittel ermöglicht und gezeigt, wie vielfältig Aachen unterwegs ist.

Der Mobilitätsbericht 2025 richtet den Fokus auf die gemeinsamen Ziele sowie die dazugehörigen Projekte und Maßnahmen der Stadtverwaltung. Die 2020 einstimmig beschlossenen Ziele bilden das Fundament unserer Mobilitätsstrategie und dienen als Kompass für eine nachhaltige, sichere und zukunftsfähige Stadtentwicklung:

- *Hohe Verkehrssicherheit* – denn jeder Unfall ist einer zu viel.
- *Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität* – um die Lebensqualität in allen Stadtteilen zu sichern.
- *Stadt der kurzen Wege* – mit einer guten Versorgung im direkten Wohnumfeld
- *Gute Erreichbarkeit* – für alle Bürger*innen, Besucher*innen und Unternehmen.
- *Zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote* – digital, vernetzt und einfach nutzbar.
- *Effiziente und bezahlbare Mobilität* – sowohl für die Stadt als auch für ihre Bürger*innen.

Darüber hinaus ist der Erhalt der Infrastruktur – als Grundlage für eine funktionierende, sichere Mobilität ein wichtiges Ziel. Diese Ziele sind nicht abstrakt, sondern in jedem unserer Projekte verankert – vom Ausbau des Rad- und Fußverkehrs

über die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs hin zu innovativen Sharing-Angeboten und der Gestaltung eines stadtverträglichen Kfz-Verkehrs. Dafür sichern wir vorhandene Qualitäten und greifen neue Impulse auf. Mit unserem Mobilitätsmanagement für verschiedenste Zielgruppen, mit Veranstaltungen, unternehmerischen Kooperationen und vielfältigen Dialog- und Beteiligungsformaten stellen wir sicher, dass die Öffentlichkeit informiert ist und aktiv bei der Gestaltung einer ganzheitlichen und ausgewogenen Mobilität mitreden kann. Digitale Informations- und Buchungsangebote helfen dabei ebenso wie technische Neuerungen in der Steuerung des Verkehrs.

Nicht immer lassen sich dabei alle Nutzerinteressen von Zufußgehenden, Radfahrenden, ÖPNV Nutzenden, Autofahrenden, Gewerbetreibenden und Anwohnenden bei der Gestaltung des öffentlichen Raums gleichermaßen berücksichtigen. Umso wichtiger sehen wir es als Stadtverwaltung Aachen an, einen konstruktiven Austausch zwischen Verwaltung und den betroffenen Interessensgruppen zu schaffen, um Kompromisse zu erarbeiten und damit das Gesamtinteresse einer sicheren und nachhaltigen Mobilität zu verwirklichen.

Der Mobilitätsbericht 2025 zeigt wo wir stehen, welche Fortschritte gemacht sind und welche Schritte als Nächstes folgen. Er macht deutlich, dass Mobilität eine Gemeinschaftsaufgabe ist – und dass der Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur nur gemeinsam gelingen kann. In diesem Sinne arbeitet die Stadtverwaltung gemeinsam mit Politik, Wirtschaft und Bürgerschaft kontinuierlich daran, die Mobilität für alle zu verbessern.

Wir laden Sie ein, diesen Weg mitzugehen – für ein bewegtes, lebenswertes und zukunftsorientiertes Aachen.

Mit herzlichen Grüßen

Dr. Michael Ziemons
Oberbürgermeister der Stadt Aachen

Frauke Burgdorff
Beigeordnete für Stadtentwicklung,
Bau und Mobilität der Stadt Aachen

Kurzfassung

„Der schnelle Überblick“

Mit dem Mobilitätsbericht 2025 legt die Stadt Aachen bereits den zweiten Bericht vor, der einen umfassenden Überblick über die vielfältigen Aktivitäten, Projekte und Entwicklungen im Bereich Mobilität und Verkehr bietet. Der Bericht zeigt, wie sich Mobilität in Aachen weiterentwickelt, welche Maßnahmen umgesetzt wurden und welche Themen aktuell im Fokus stehen. Er richtet sich an alle, die sich schnell und kompakt über den Stand der Mobilitätswende informieren möchten.

Das Schwerpunktthema des diesjährigen Berichts lautet „Das Ziel fest im Blick“. Gemeint ist damit die konsequente Ausrichtung aller Maßnahmen an den langfristigen Zielen der Stadt. Diese Ziele sind u. a. in der Verkehrsentwicklungsplanung verankert und werden durch die Vision Mobilität 2050 sowie die Mobilitätsstrategie 2030 konkretisiert. Sie geben die Richtung vor für eine klimafreundliche, sichere, barrierefreie Mobilität in Aachen.

Der Mobilitätsbericht greift diesen strategischen Rahmen auf und ordnet die einzelnen Themenfelder darin ein. Er macht sichtbar, wie unterschiedliche Maßnahmen und Projekte – von Infrastruktur über Mobilitätsangebote bis hin zu Stadtentwicklung – auf gemeinsame Ziele einzahlen und sich zu einem ausgewogenen Gesamtbild zusammenfügen.

Im Jahr 2025 wurde dieser Anspruch in zahlreichen konkreten Projekten und Maßnahmen umgesetzt. Der Bericht zeigt, wie Straßenräume neu gestaltet, sichere Querungen geschaffen und Fuß- und Radverkehr gezielt gestärkt wurden. Maßnahmen im ruhenden Verkehr, Fortschritte im Öffentlichen Personennahverkehr sowie neue Mobilitätsangebote ergänzen diesen Ansatz. Auch bei größeren Stadtentwicklungs- und Infrastrukturprojekten wurde Mobilität von Beginn an mitgedacht. So wird deutlich, wie strategische Ziele Schritt für Schritt in konkrete Verbesserungen im Alltag übersetzt wurden.

Der Mobilitätsbericht 2025 hält damit das Ziel fest im Blick: eine zukunftsfähige Mobilität für Aachen, die Klimaschutz, Erreichbarkeit und Lebensqualität miteinander verbindet.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Kurzfassung „Der schnelle Überblick“	4
Verkehrsentwicklungsplanung	6
Studie Mobilität in Deutschland 2023	8
NEMORA	9
Fußverkehr	10
Radverkehr	12
Radentscheid	14
ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	16
Autoverkehr	20
Verkehrssicherheit	24
Wirtschaftsverkehr	26
Mobilitätsmanagement	28
Digitalisierung	32
Baustellen	34
Bürger*innenrat zum Thema „Ausgewogene Mobilität“	36
Mobilitäts- und verkehrsbezogene Infrastrukturmaßnahmen 2025	38
Großprojekte	56
Ausblick	58

Verkehrs- entwicklungs- planung



Die 2014 politisch beschlossene „Vision Mobilität 2050“ ist das Leitbild für die zukünftige Mobilität in Aachen (© Stadt Aachen)

Was ist der VEP und warum gibt es ihn?

Aachen soll eine lebenswerte und wirtschaftsstarke Stadt der kurzen Wege sein, in der Mobilität effizient, komfortabel, unfallfrei und klimaneutral funktioniert. Alle Verkehrsträger – Fuß- und Radverkehr, Bus & Bahn, Autoverkehr, Wirtschaftsverkehr und Sharing-Angebote – sollen ausgewogen berücksichtigt werden. Vielfältige Mobilitätsangebote sollen für alle gut erreichbar und einfach miteinander kombinierbar sein.

Um dieses Zielbild zu erreichen, gibt es den Verkehrsentwicklungsplan (VEP, engl. Sustainable Urban Mobility Plan). Es handelt sich dabei um einen langfristigen Planungsrahmen, der festlegt, wie sich die Mobilität in Aachen perspektivisch entwickeln soll – über alle Verkehrsträger hinweg. Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse, rechtliche Rahmenbedingungen, politische Prioritäten und Technologien verändern sich immer mal wieder; die Verkehrsentwicklungsplanung hat dies im Blick.

Der VEP Aachen ist seit 2011 als kontinuierlicher Prozess organisiert, um Entwicklungen zu beobachten und Vorschläge zu machen, wie darauf angemessen reagiert werden sollte. Der VEP für Aachen koordiniert die Mobilitätsbelange mit anderen Planwerken (z. B. Luftreinhalteplan, Masterplan, Klimaschutzkonzept) und Prozessen (z. B. Innenstadtmorgen, östliche Innenstadt).

→ EXKURS

Lagebericht Mobilität

Im Lagebericht wird die Entwicklung der Indikatoren der Mobilitätsstrategie 2030 dargestellt. Er soll vermitteln, wie sich die Mobilität in Aachen verändert hat. Er soll auch Orientierung geben, in welchen Bereichen mehr Anstrengungen erforderlich sind, um die gesetzten Ziele zu erreichen.



Module der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Aachen (© Stadt Aachen)

Wie ist der VEP organisiert?

Der VEP-Prozess ist partizipativ: Verwaltung, Politik, Mobilitätsakteure, Verbände und Bürger*innen werden über verschiedene Formate eingebunden. Die Verwaltung koordiniert die Anliegen und arbeitet Vorschläge aus. Die so erarbeiteten Dokumente werden anschließend vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beraten, bei Bedarf leicht verändert und beschlossen. Zum VEP Aachen gehören verschiedene Elemente:

- die „Vision Mobilität 2050“, ein Leitbild für die Mobilität im Jahr 2050
- die „Mobilitätsstrategie 2030“, welche die Arbeitsweise zur Erstellung des VEP festlegt und übergreifende Ziele enthält
- Fach- und Teilkonzepte, die ein Thema strukturiert nach Handlungsfeldern behandeln. Bisherige Aktivitäten und zukünftig zentrale Aufgaben werden benannt. Die Sicherung der Umsetzung erfolgt über Kernprojekte in Handlungsprogrammen
- Lageberichte, die beschreiben, wie sich die Mobilität in Aachen verändert hat und
- die Webseite www.aachen.de/vep, die über den aktuellen Stand des VEP informiert

Die Dokumente werden nach und nach erarbeitet und bei Bedarf aktualisiert. Die Konzepte dienen als Grundlage für Entscheidungen zu Maßnahmen, Investitionen und städtischen Planungen im Verkehrsbereich. Es wird u. a. beschrieben, wie das Radwegenetz verbessert werden kann, wie der ÖPNV attraktiver wird oder wie Autoverkehr effizienter gestaltet wird. Das Teilkonzept „Verkehrssicherheit“ legt fest, wie Unfälle reduziert und Sicherheit erhöht werden soll.

Wie messen wir, ob die Ziele erreicht werden?

Der VEP Aachen verfolgt sechs Oberziele:

- Hohe Verkehrssicherheit
- Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität
- Stadt der kurzen Wege
- Gute Erreichbarkeit
- Zuverlässige und komfortable Mobilität
- Effiziente und bezahlbare Mobilität.

Hierzu wurden insgesamt 25 messbare Indikatoren festgelegt, deren Entwicklung im Lagebericht Mobilität dargestellt wird. Darin enthalten sind unter anderem Unfallzahlen, Fahrzeiten im Kfz-Verkehr oder auch Pünktlichkeit und Fahrzeugauslastungen im Busverkehr. Der nächste Lagebericht erscheint im Frühjahr 2026 und ist auf www.aachen.de/vep einsehbar.



Unter dem Leitmotiv „Das Ziel fest im Blick“ richtet sich der Blick im weiteren Verlauf dieses Berichts auf die einzelnen Themenfelder der Mobilität. Die folgenden Kapitel ordnen die jeweiligen Maßnahmen und Entwicklungen in die langfristigen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung ein und zeigen, wie aktuelle Projekte zur schrittweisen Umsetzung dieser Zielentwicklung beitragen. →

Mobilität in Deutschland

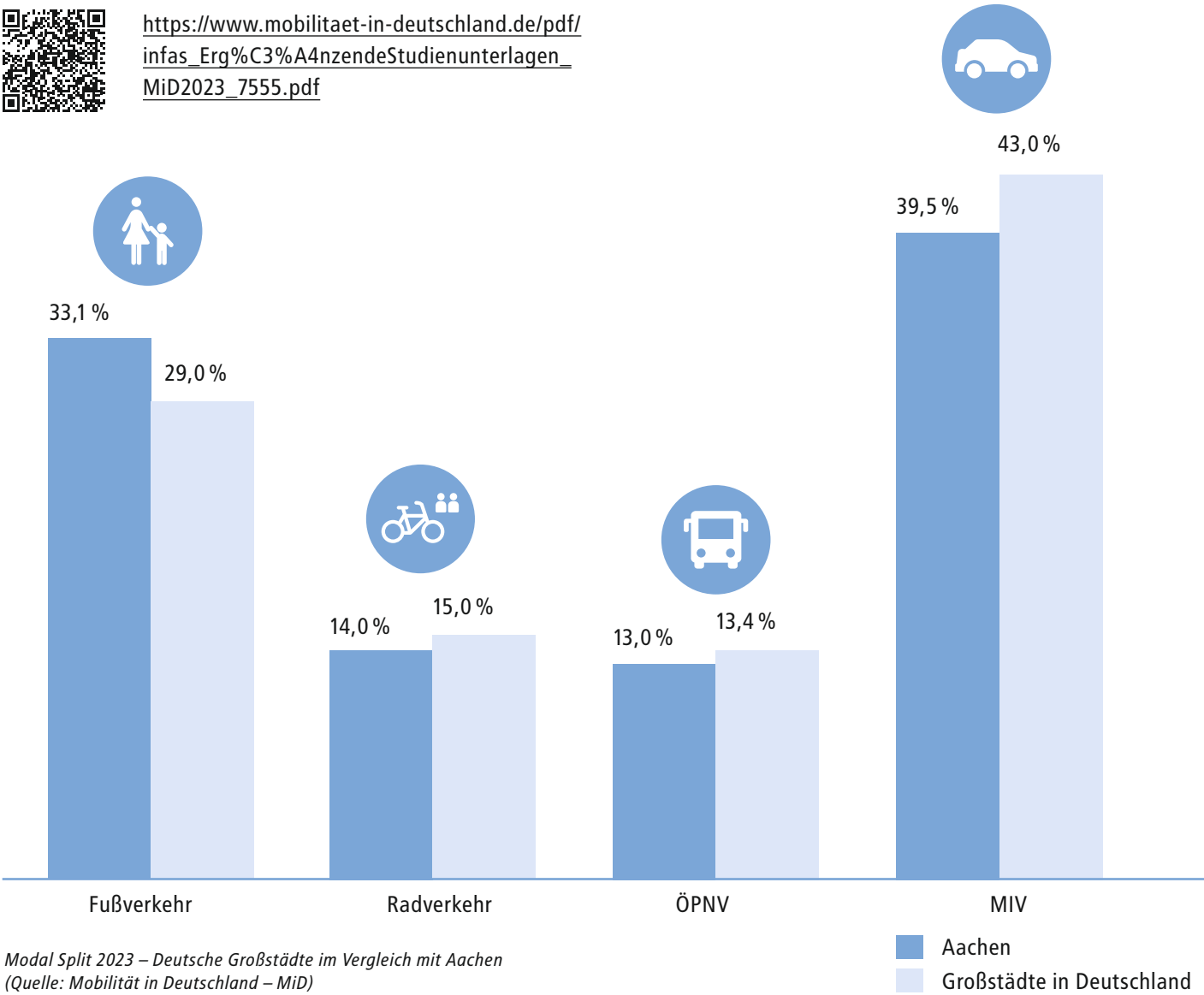
Studie 2023

Die Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ basiert auf einer bundesweiten Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Sie wurde in den Jahren 2002, 2008, 2017 und 2023 durchgeführt.

Die Auswahl der Haushalte erfolgte nach einem Zufallsverfahren auf Basis der Einwohnermelderegister. Die Haushalte wurden sukzessive zwischen April 2023 und März 2024 um Teilnahme gebeten. Die Stadt Aachen und die StädteRegion Aachen haben sich 2017 und 2023 an der Studie beteiligt, um repräsentative und vergleichbare Daten für das Mobilitätsverhalten zu haben.

In Aachen haben sich 1.930 Haushalte mit 3.436 Personen an der Studie beteiligt. Von diesen Personen wurden insgesamt 9.534 Wege an einem vorgegebenen Stichtag dokumentiert, mit Angaben zu Uhrzeit, Start- und Zielpunkt, Zweck, Verkehrsmittel, Personenzahl, Länge und Dauer des Weges. Zusätzlich wurden Daten zu den 1.995 Autos dieser Haushalte erfasst.

Kernergebnis ist die Erkenntnis, in welchem Umfang sich die Menschen mit dem Auto und mit dem Umweltverbund fortbewegen. In der Abbildung ist zu erkennen, wo Aachen im Vergleich mit anderen Großstädten liegt.



NEMORA

Netzwerkwerk Mobilitätswende Region Aachen

Die Stadt Aachen setzt sich für ein gemeinsames Vorgehen aller Kommunen der StädteRegion Aachen zusammen mit der StädteRegion, dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und der ASEAG für einen regionalen Ausbau des Umweltverbundes ein.

2022 wurde – ergänzend zu den bereits bestehenden Strukturen zur Planung der Regiotram – das „Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen“ gegründet. In ihm werden Fragestellungen zu regional bedeutsamen ÖPNV-Verbindungen, regional bedeutsamen Radrouten, Mobilstationen (im Sinne der Landesinitiative „mobil.nrw“) und neuen Möglichkeiten zur Finanzierung der Mobilitätswende bearbeitet. Inhaltsgleiche Beschlüsse werden für alle Gemeinde- bzw. Stadträten vorbereitet und abgestimmt.

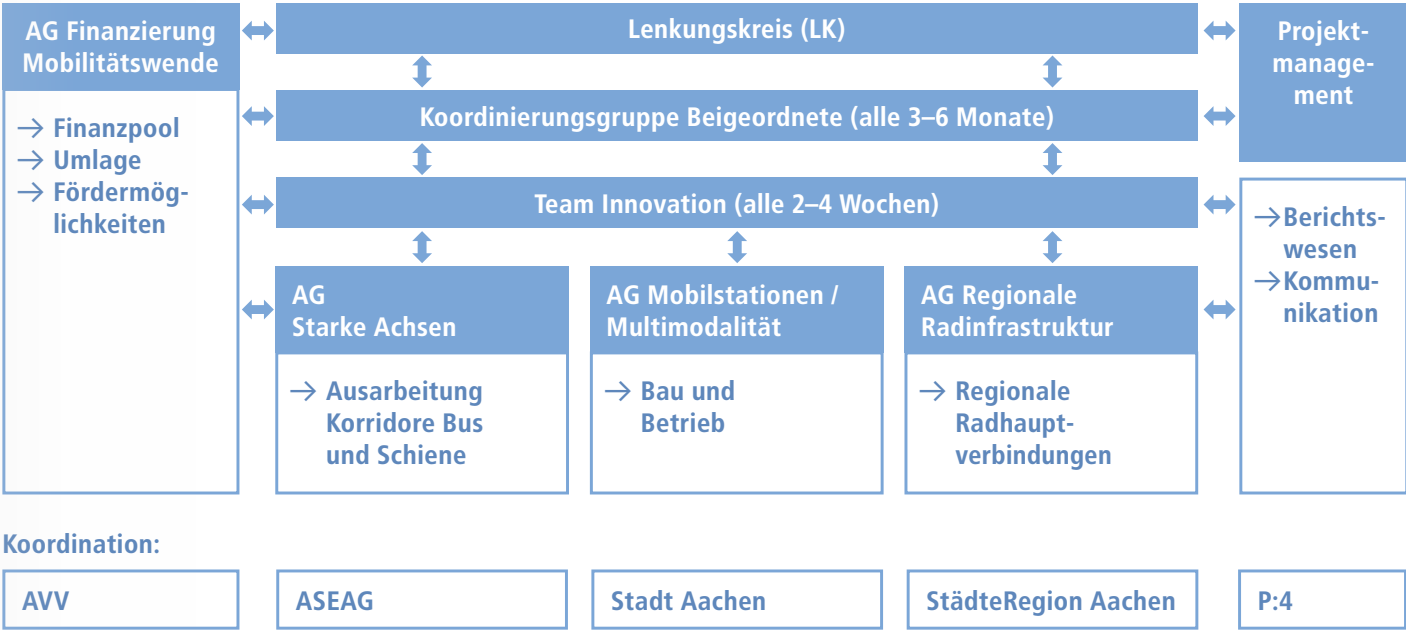
In Ergänzung zu diesen Arbeitsstrukturen wird jährlich eine „regionale Mobilitätskonferenz“ durchgeführt; 2025 wurde diese von der Stadt Aachen in Aachen ausgerichtet.

Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat 2025 die Verwaltung beauftragt, sieben Mobilstationen im mobil.nrw-Design aufzubauen. Zudem hat er dem Vorschlag zugestimmt, dass in das Netz der „starken Achsen“ im ÖPNV 17 Korridore aufgenommen werden sollen und für drei Korridore eine detaillierte Untersuchung („Infrastrukturgutachten“) beauftragt werden soll.

Jedes Jahr wird in einem NEMORA-Jahresbericht der Fortschritt des letzten Jahres dargestellt und in den Zusammenhang mit dem Arbeitsauftrag des Netzwerks gesetzt.



Weiter Informationen sind zu finden unter <https://www.aachen.de/nemora>



Struktur des NEMORA-Prozesses



Zu Fuß gehen ist die Basis urbaner Mobilität – sicher, barrierefrei und alltagsnah.

Fakten MID 2023

33 %
der Wege gehen die Aachener*innen zu Fuß

Fakten

785 m
Premiumfußweg sind im Jahr 2025 dazugekommen

Infrastruktur	Steckbrief
Eginhardstraße	→ S. 39
Erzbergerallee / Im Grüntal	→ S. 40
E-Tretroller Parkplätze	→ S. 55
Europaplatz	→ S. 41
Försterstraße	→ S. 42
Hochstraße / Rollefstraße	→ S. 43
Lothringerstraße & „Lothringerplatz“	→ S. 44
Nirmerstraße	→ S. 46
Nizzaallee	→ S. 47
Schildstraße	→ S. 49
Scheibenstraße	→ S. 48
Umfeld St. Germanus	→ S. 51



Mit Hilfe des „Tiefsehrohres“ können Erwachsene die Perspektive von Kindern im Straßenraum einnehmen (© Stadt Aachen)

Einordnung in die Verkehrs-entwicklungsplanung

Ein großer Anteil der Alltagswege in Aachen wird zu Fuß zurückgelegt, insbesondere für kurze Strecken im Quartier und in der Innenstadt. Damit ist der Fußverkehr ein wesentlicher Bestandteil einer stadtverträglichen und effizienten Mobilität. Wenn der Fußverkehr gut organisiert ist, verbessern sich unmittelbar Lebensqualität und Teilhabe – er ist das Rückgrat der Stadt der kurzen Wege. In der Vision Mobilität 2050 wurde das Ziel formuliert, dass Menschen in Aachen vieles zu Fuß erledigen können und sich gerne, sicher und barrierefrei im öffentlichen Raum bewegen. Straßenräume sollen dabei attraktiv gestaltet sein, Orientierung bieten und zum Aufenthalt einladen.

Die Förderung des Fußverkehrs hat in Aachen eine lange Tradition. Ein eigenständiges Fußverkehrskonzept, welches aktuell erarbeitet und 2026 zum Beschluss vorgelegt werden wird, soll den strategischen Rahmen für Netze, Standards und Maßnahmen bilden – sowohl in der Innenstadt als auch in den Stadtteilen.

Der Fußverkehr trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit, zur Reduzierung von Emissionen und zur Stärkung lebendiger Quartiere bei. Seine konsequente Berücksichtigung ist daher ein zentraler Baustein der integrierten Mobilitätsentwicklung in Aachen.



Stadtteilplatz Lothringer Straße nach Umgestaltung (© Stadt Aachen)

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Aachen beteiligte sich im November 2025 erneut an der deutschlandweiten Bewegungsaktion „Stadt-Land-zu Fuß“. Dabei sammelten die 96 Teilnehmenden für Aachen Kilometer, die sie zu Fuß zurückgelegt haben. Sie legten zusammen in drei Wochen 4.842,80 Kilometer zurück. Im Durchschnitt ging also jede Person 50,4 Kilometer zu Fuß.

Im Rahmen des Fahrrad- und Mobilitätstags am 10. Mai hatten Interessierte die Möglichkeit, die Perspektive mobilitäts- und sehbehinderter Menschen einzunehmen. Mit Blindenbrillen & Langstöcken oder Rollstühlen konnten sie einen Parcours mit unterschiedlichen Hindernissen durchlaufen und erfahren, mit welchen Herausforderungen diese Personen im Alltag konfrontiert sind.

Veränderungen im Angebot

Im Jahr 2025 hat die Stadt Aachen 24 neue Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen und sechs bestehende Sitzmöglichkeiten runderneuert. Mehr als zwölf Ampelschaltungen wurden zugunsten des Fußverkehrs im Jahr 2025 verändert. Der Premiumfußweg entlang der Lothringerstraße zwischen Oppenhoffallee und Wilhelmstraße wurde umgesetzt. Das Anheben der Fahrbahn an den Einmündungen der Alfonsstraße, Herzogstraße und Friedrichstraße auf Gehwegniveau ermöglicht es, dass der Fußverkehr Vorrang beim Überqueren hat. Der neu gestaltete Stadtteilplatz an der Lothringerstraße bietet als kleiner Park auch neue Sitzmöglichkeiten.

Die Stadt hat den Gehweg entlang der Försterstraße zum Premiumfußweg umgestaltet. Sie hat die Barrierefreiheit hergestellt, unter anderem durch den Einbau von Leitelementen, und sie hat zwei neue Sitzmöglichkeiten geschaffen. Zudem ermöglicht das Verlegen der Parkplätze an den Fahrbahnrand, dass Zufußgehende nun die gesamte Gehwegbreite ungehindert nutzen können. Im Rahmen des Förderprojekts „Soziale Stadt Aachen Nord“ wurde die Scheibenstraße neu gestaltet, um sowohl die Aufenthaltsqualität zu steigern als auch die Nahmobilität zu fördern. Unter den erhaltenen Amberbäumen laden nun neun Bänke zum Verweilen ein. Ein neuer, barrierefreier Bodenbelag und eine Querungshilfe mit Doppelbord verbessern die Zugänglichkeit für alle.

Die Stadt Aachen hat die Geh- und Radwege am Europaplatz erneuert. Durch die Anhebung der Fahrbahn an zwei Knotenpunkten sowie der Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen) wurden die Querungen für Zufußgehende erleichtert und der Fußverkehr erhält nun Vorrang. Radverkehr und Fußverkehr werden nun getrennt durch einen Grünstreifen oder Kugelplatten geführt. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) in Haaren geht in die finale Umsetzung und schafft in Haaren eine hohe Aufenthaltsqualität: Der Platz um die Kirche St. Germanus konnte eingeweiht werden; die Grünflächen im Park entlang der Wurm wurden neu gestaltet. Dabei wurden zwei neue Fußgängerbrücken über die Wurm geschaffen.



Der Radverkehr verbindet Klimaschutz, Flächeneffizienz und individuelle Mobilität.

Fakten MID 2023

14 %

ihrer Wege legen die Aachener*innen mit dem Fahrrad zurück

Fakten

26 Euro

wurden pro Einwohner*in in den Radverkehr investiert

7. von 25

wurde Aachen im ADFC-Fahrradklima-Test und erhält den Sonderpreis „Miteinander im Verkehr“

Infrastruktur

Steckbrief

Europaplatz	→ S. 41
Försterstraße	→ S. 42
Lothringerstraße	→ S. 44
Ludwigsallee	→ S. 45
Schildstraße	→ S. 49
Scheibenstraße	→ S. 48

Einordnung in die Verkehrsentwicklungsplanung

Der Radverkehr ist ein zentraler Baustein der Aachener Mobilitätswende und gewinnt seit Jahren an Bedeutung. Er eignet sich besonders für Alltagswege innerhalb der Stadt und in die Region und verbindet individuelle Flexibilität mit geringen Umweltwirkungen.

In der Vision Mobilität 2050 ist verankert, dass Radfahren in Aachen möglichst sicher und komfortabel möglich sein soll. Ziel ist es, dass viele Menschen gerne und regelmäßig das Fahrrad nutzen. Dafür sind durchgängige Netze, sichere Führungen, gute Abstellmöglichkeiten und ergänzende Angebote erforderlich.

Mit der Strategie Radverkehr (2022) und dem 2023 beschlossenen Radhauptnetz verfügt Aachen über eine klare konzeptionelle Grundlage. Zudem setzt die Stadt die Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid Aachen“ um. Diese Beschlüsse definieren verbindliche Leitlinien für Infrastruktur, Standards, Pflege, Kommunikation und Beteiligung.

Der Radverkehr wird im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung kontinuierlich weiterentwickelt – sowohl im Stadtgebiet als auch durch regionale Verbindungen. Er leistet damit einen wesentlichen Beitrag zu einer sicheren, klimafreundlichen und leistungsfähigen Mobilität.



Abknickende Vorfahrt auf der umgestalteten Fahrradstraße an der Kreuzung Bismarckstraße, Schlossstraße, Rehmannstraße (© Stadt Aachen)

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Im Rahmen der Kampagne FahrRad in Aachen wurde die Fahrradsommer-Route „Naturdenkmäler erradeln“ beschildert, beworben und es wurden mehrere geführte Touren durchgeführt.

Der seit 2008 jährlich stattfindende, bei der Bevölkerung beliebte Aachener Fahrradtag hat sich zu einem Fahrrad- und Mobilitätstag weiterentwickelt. An diesem Aktionstag wurde die breite Vielfalt zukunftsfähiger Mobilitätsangebote in Aachen vorgestellt und erlebbar gemacht.

Bei der jährlich stattfindenden Aktion Stadtradeln/ Schulradeln haben im Zeitraum vom 1. bis 21. Juni rund 3.300 Menschen teilgenommen. Das sind bereits zwei Jahre in Folge mit mehr als 3.200 Teilnehmenden. Die Stadt Aachen hat den Platz 309 bei 3.019 teilnehmenden Kommunen belegt.

Im Bereich der Verkehrssicherheit bietet „FahrRad in Aachen“ Fahrradtrainings für Kinder, Jugendliche und Erwachsene an. Insgesamt bot die Stadt 29 Fahrradkurse für Erwachsene und 25 Kurse für Kinder an. Zusätzlich gab es für Grundschulen 37 Termine „Fahrradtraining mit Verkehrsunterricht“ im Floriansdorf sowie 82 Termine (Fahrradtouren, Fahrradtraining, Mit dem Rad zur Schule) an den Schulen. Außerdem nahmen drei Grundschulen an dem Mobilitätsprojekt „sicher zur Schule & sicher zurück“ und 12 weiterführenden Schulen an der FahrRad-Schulchallenge teil.

Aachens erste Fahrradzone in der Lothringer Straße – die Teil der Radvorrangrouten (RVR) Brand und Eilendorf ist – wurde im Mai 2025 gemeinsam mit dem Radentscheid eröffnet.



Fahrrad- und Mobilitätstag am Elisenbrunnen (© Stadt Aachen)

Veränderungen im Angebot

Im Jahr 2025 wurden 247 Fahrradbügel errichtet, davon 222 außerhalb des Alleenrings.

Die Feststellung des Linienverlaufs des Radschnellwegs Euregio (RS4) zwischen Aachen und Herzogenrath durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen steht kurz bevor. Damit wird der Grundstein für die weitere Detailplanung der Streckenabschnitte gelegt.

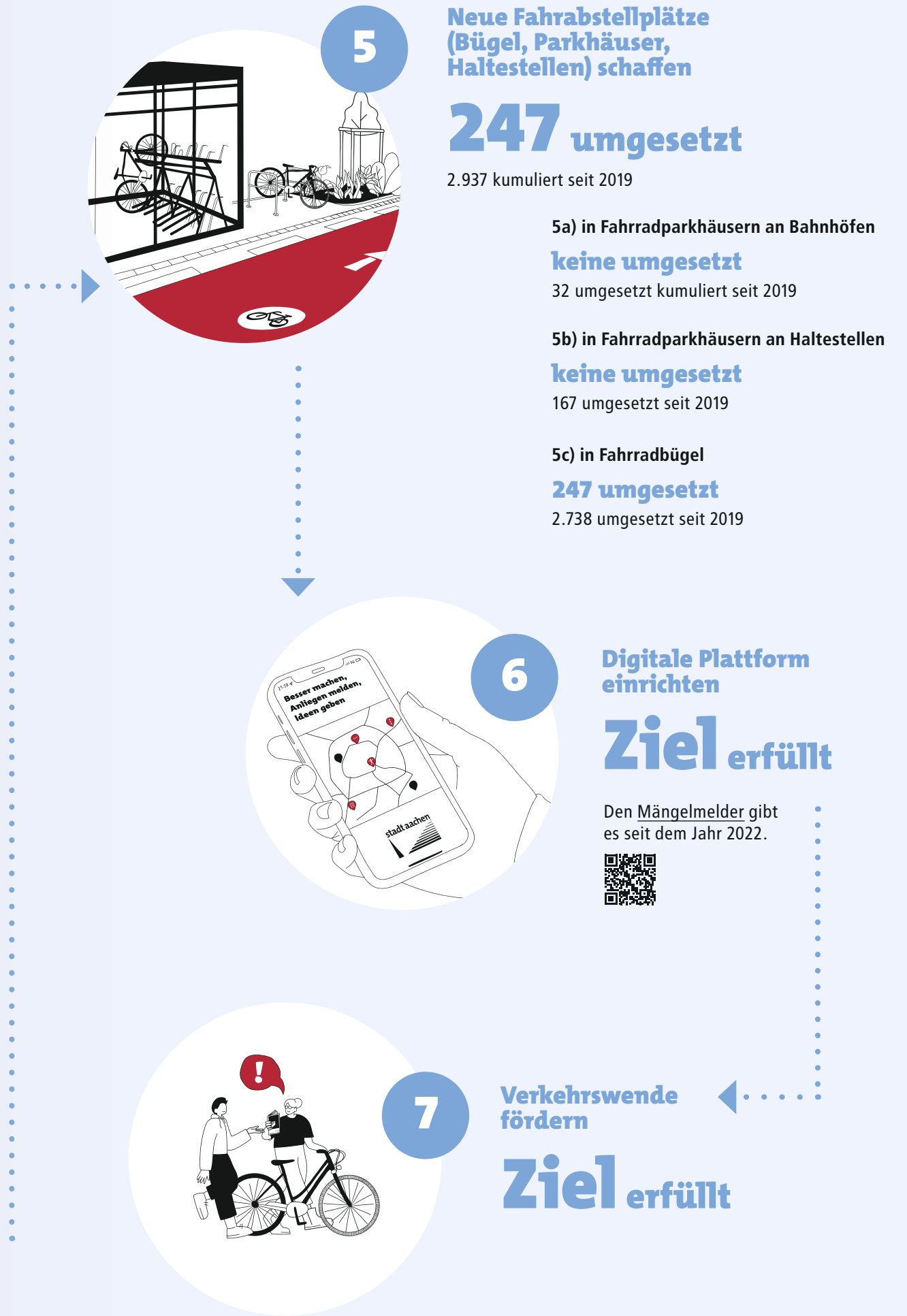
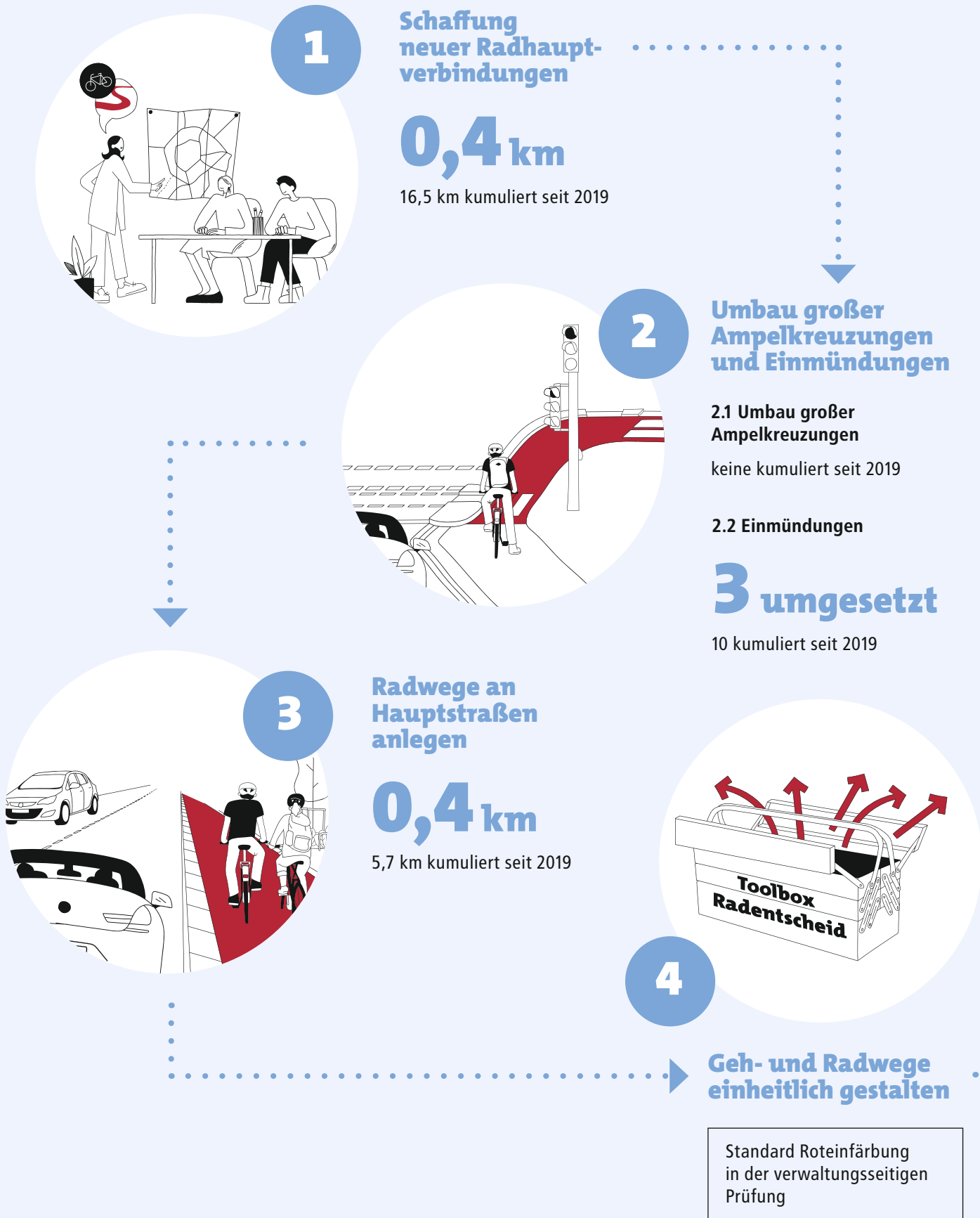
Die Stadt Aachen ist Mitglied im Rheinischen Radverkehrsrevier und somit Teil des grenzübergreifenden Alltagsradverkehrsnetzes, das die größeren Städte und Gemeinden, Mittelzentren und Ballungsräume im Rheinischen Revier durch Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen miteinander verbindet. Im Jahr 2025 wurde durch den Abschluss der Machbarkeitsstudien für die Radschnellverbindungen Aachen – Baesweiler und Aachen – Düren – Frechen der Grundstein für wichtige, zukünftige Radverkehrsverbindungen gelegt.

Mehr als 15 Ampelschaltungen wurden zugunsten des Radverkehrs im Jahr 2025 verändert. Seit April 2025 wird die Bismarckstraße als Teil der Radvorrangrouten Eilendorf und Brand grundhaft zur Fahrradstraße mit Premiumfußweg umgestaltet. Die Arbeiten erfolgen in zwei Bauabschnitten mit jeweils drei Unterabschnitten bis voraussichtlich Mitte 2027. Im Dezember 2025 konnten die ersten beiden Unterabschnitte zwischen Rehmannstraße und Goffartstraße fertiggestellt werden.

Radentscheid

Überblick Zielerfüllung

Der Radentscheid wurde im Jahr 2019 vom Rat der Stadt Aachen angenommen. Hinter den quantitativen Zielen des Radentscheides steht das übergeordnete Ziel, mehr Menschen für das Radfahren im Alltag zu begeistern und die Voraussetzungen für sicheres und komfortables Radfahren in Aachen zu schaffen. Damit leistet der Radentscheid einen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz in der Stadt. Sieben Ziele sollen erfüllt werden:





Ein zuverlässiger ÖPNV ist das Rückgrat einer leistungsfähigen und gerechten Mobilität.

Fakten MID 2023

13 %

ihrer Wege legen die Aachener*innen mit dem öffentlichen Verkehr zurück

54 %

der Aachener*innen nutzen mindestens einmal im Monat den ÖPNV, darunter 19 % (fast) täglich

Infrastruktur

Steckbrief

Eginhardstraße / Bushaltestellen Passstraße

→ S. 39

Signaltechnische Anpassungen an Ampeln

→ S. 52

Einordnung in die Verkehrs-entwicklungsplanung

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein zentrales Element des Aachener Mobilitätsverbundes. Er ermöglicht eine flächen-deckende, sozial gerechte und umweltfreundliche Mobilität für alle.

Die Vision Mobilität 2050 formuliert den Anspruch, dass Busse und Bahnen zuverlässig, pünktlich und auf den Haupt-achsen schnell unterwegs sind. Ein an die Nachfrage angepass-tes, bezahlbares und barrierefreies Angebot soll alle Stadtteile und das Umland erschließen. Transparente Information bei Abweichungen ist dafür ein zentrales Qualitätsmerkmal.

Mit dem 2025 beschlossenen Nahverkehrsplan liegt ein verbindlicher Rahmen für Angebotsentwicklung, Qualität und Barrierefreiheit vor. Parallel wird mit der Regiotram ein langfristiges Infrastrukturprojekt als leistungsfähige regionale Verbindung vorangetrieben.

Damit bleibt der ÖPNV ein zentrales Handlungsfeld, um die Ziele einer nachhaltigen und leistungsfähigen Mobilität in Aachen zu erreichen.



An immer mehr Ampeln wird eine Busbeschleunigung eingerichtet. (© Stadt Aachen)

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

In der Stadt Aachen gibt es seit dem Jahr 2021 einen Fahr-gastbeirat, der sich um Belange der Fahrgäste kümmert. Das Gremium hat eine beratende Funktion und die 15 Mitglieder arbeiten ehrenamtlich. Er tagte im Jahr 2025 viermal und präsentierte im Mobilitätsausschuss im Dezember 2025 seinen jährlichen Bericht. Themen waren u. a. der Winterdienst an Haltestellen, Baustelleninformationen für Fahrgäste sowie Verbesserungen der Haltestellenbeschilderungen.

Gut 300 Grundschulkinder der vierten Klassen haben vor den Sommerferien das Entdecker-Freiticket erhalten. Es ermöglichte ihnen, den zukünftigen Weg zur weiterführenden Schule mit dem Bus auszuprobieren und so sicherer bei der Nutzung des ÖPNV auf dem künftigen Schulweg zu werden.

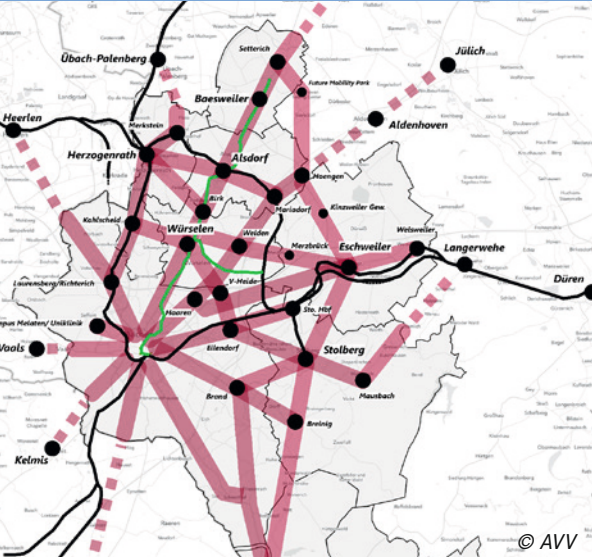
Anlässlich des Beginns der Vorplanung für die Regiotram in Aachen fand am Dezember ein Infomarkt zur Regiotram im alten Straßenbahndepot in Aachen statt. Interessierte konnten sich umfassend über das geplante Mobilitätsvorhaben infor-mieren, Fragen stellen und eigene Anregungen einbringen.

→ EXKURS

„Starke Achsen“ für den ÖPNV in der Region Aachen

Die Arbeitsgruppe „Starke Achsen“ des Netzwerks Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) erarbeitet Konzepte im ÖPNV. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe ist es, den ÖPNV auf den wichtigsten Verkehrsachsen zu stärken und zu beschleunigen. Hierfür wurde ein Hauptkorridornetz aufgestellt und politisch beschlossen. (siehe Abbildung)

Im Jahr 2025 wurden ausgewählte ÖPNV-Korridore in Aachen und der StädteRegion gutachterlich unter-sucht, auf denen Busse heute besonders häufig durch Staus, Kreuzungen oder Mischverkehr aufgehalten werden. Hier sollen Defizite identifiziert und konkrete Maßnahmen für einen schnelleren, zuverlässigeren und leistungsfähigeren ÖPNV ausgearbeitet werden.



Fakten

993

Haltestellenkanten im Stadtgebiet:
323 mit Hochbord, 163 vollständig
barrierefrei (Stand: November 2025)

16 Minuten

schneller als Bus ist die Regiotram:
Die geplante Fahrzeit zwischen Aachen
(Hauptbahnhof) und Baesweiler
(in der Schaf) beträgt 44 Minuten

Veränderungen im Angebot

Die geplante Taktverdichtung auf dem Alleenring (Linien 3A/B, 13A/B) konnte aufgrund der andauernden personellen Knappheit bei der ASEAG auch im Jahr 2025 nicht umgesetzt werden. Es gab im Oktober 2025 kleinere Angebotsanpassungen, u. a.:

- Taktverdichtung an Samstagen auf der Süsterfeldstraße und Roermonder Straße.
- Zusätzliche Fahrt auf Hauptachsen zwischen letzter Nachtbusfahrt und der ersten Frühfahrt an Wochenenden.
- Das NetLiner-Gebiet im Aachener Süden wurde bis in den Stadtteil Hahn ausgeweitet. Die Beschleunigung des Linienverkehrs ist eine Daueraufgabe, die im Rahmen einer Vielzahl an kleineren und größeren Projekten verfolgt wird.

An fünf Ampeln wurde im Jahr 2025 eine Busbeschleunigung vorgenommen. Somit sind nun an 91 Lichtsignalanlagen (LSA) im Stadtgebiet Busse schneller unterwegs, weil sie an den Ampeln eine freie (Durch-)Fahrt anmelden können. Zwölf Fußgänger-LSA wurden mit einem Anmeldesignal für Busse ausgestattet. Die Ampel zeigt für den Bus so lange grün, bis er an der Ampel vorbeigefahren ist. Erst dann bekommen die Fußgänger grün.



Einer von aktuell 33 Elektrobussen bei der ASEAG (© Nicolas Herhadi-Kusumo)

→ EXKURS

Beginn Vorplanung Regiotram

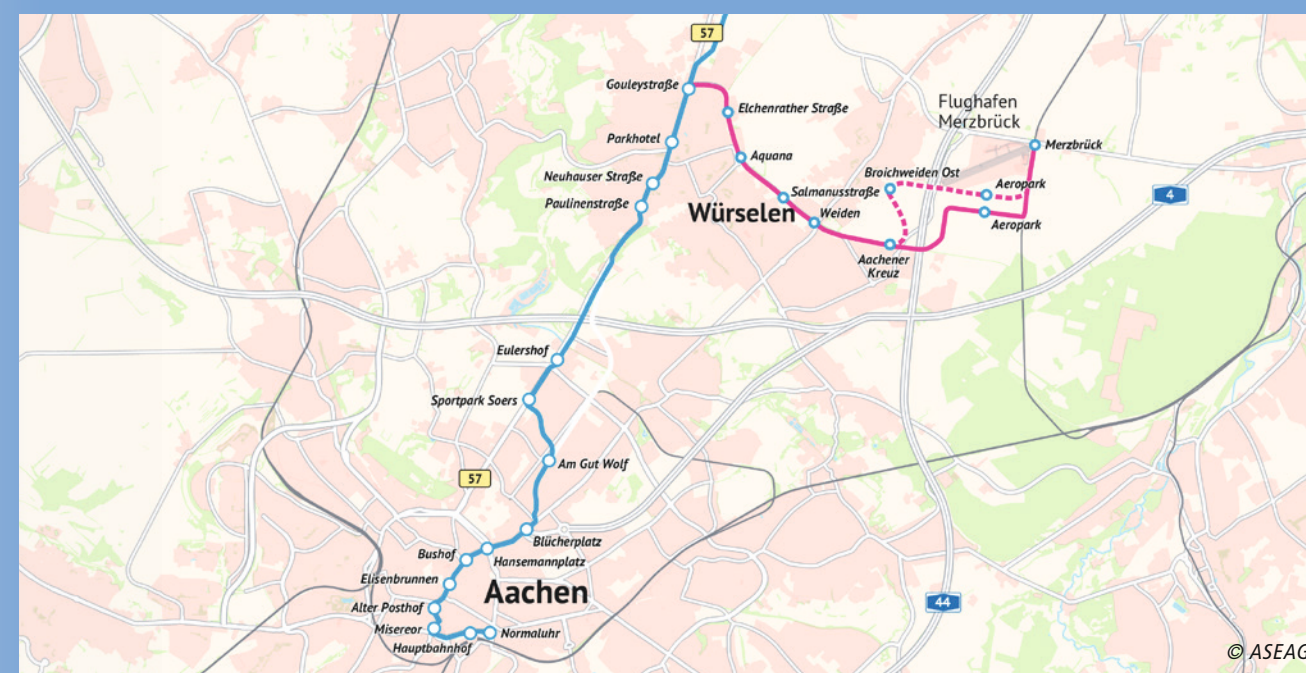
Nachdem die an der Regiotram beteiligten Gebietskörperschaften (Aachen, Würselen, Alsdorf, Baesweiler sowie die Städteregion Aachen) im Herbst 2023, nach Vorliegen einer Machbarkeitsstudie, politische Grundsatzbeschlüsse für die Fortführung der Projekts Regiotram gefasst haben, wurde im Juli 2025 sowohl durch den Rat der Stadt als auch durch den Städteregionsrat ein Beschluss zur Gründung einer eigenständigen Infrastruktureinheit gefasst. Sie wird sich vollständig in öffentlicher Hand befinden, die Eigentümer der Gesellschaft sind ausschließlich die kommunalen Gebietskörperschaften Aachen, Würselen, Alsdorf, Baesweiler sowie die Städteregion Aachen. Die neue Gesellschaft hat die Aufgabe, die Planung und spätere Umsetzung der Regiotram organisatorisch zu bündeln. Sie soll insbesondere

- die weiteren Planungsphasen steuern,
- Gutachten und Fachplanungen beauftragen,
- die Finanzierung koordinieren,
- Fördermittel beantragen,
- Verträge vorbereiten und
- später den Bau der Strecke organisieren und überwachen.

Seit Mitte 2025 läuft die Vorplanung der Regiotram auf Basis der Machbarkeitsstudie. Hierbei werden Projektparameter definiert, die als Basis für die weitere Planung und Realisierung der Straßenbahnverbindung dienen:

- Festlegung der Trassenführung: Die Trasse führt entlang der politisch beschlossenen Linienführung von Normaluhr über Hauptbahnhof, Misereor, Alter Posthof, Elisenbrunnen und Bushof, weiter über Hansemannplatz bis zum Blücherplatz. Hier verlässt die Regiotram den Straßenraum und soll über den alten Nordbahnhof entlang der alten Bahntrasse den Grünen Weg kreuzen und auf Höhe des Finanzamtes auf die Krefelder Straße führen, ehe sie entlang der Straße das Aachener Stadtgebiet verlässt und über Würselen und Alsdorf nach Baesweiler führt.
- Haltestellenanlagen und Ingenieurbauwerke: Die Lage der Haltestellenanlagen wird festgelegt und die Planung der erforderlichen Ingenieurbauwerke entlang der Trasse wird vorgenommen.
- Fahrzeugparameter der Straßenbahnfahrzeuge: Festlegung der Fahrzeuglänge, zulässiger Geschwindigkeit, Kapazität und einzusetzende Technologie für einen abschnittsweise oberleitungsreifen Betrieb.

Aufbauend auf diesen Parametern werden in folgenden Planungsschritten grundlegende Querschnitte erarbeitet, die den planerischen Rahmen abbilden und später zu Lageplanvarianten weiterentwickelt werden. Ziel des abgestuften Prozesses, in dessen Rahmen die Varianten auch planerisch bewertet werden, ist es, unterschiedliche Belange abzuwägen und auf dieser Grundlage eine tragfähige Vorzugsvariante zu entwickeln.



Autoverkehr

inklusive Elektromobilität



Das Auto bleibt wichtig – seine Rolle verändert sich hin zu einem stadtverträglichen Mobilitätsmix.

Fakten MID 2023

40 %

der Wege legen die Aachener*innen mit dem Auto zurück

55 %

der Aachener*innen nutzen mindestens einmal pro Woche das Auto

36 %

der Aachener Haushalte sind ohne eigenen PKW

Infrastruktur

Steckbrief

Bewohnerparken (neue Zonengrenzen Innenstadt)	→ S. 54
Eginhardstraße	→ S. 39
Europaplatz	→ S. 41
Försterstraße	→ S. 42
Lothringerstraße	→ S. 44
Schildstraße	→ S. 49



Sanierte Fahrbahnoberflächen am Europaplatz (© Stadt Aachen)

Einordnung in die Verkehrsentwicklungsplanung

Das Auto ist für viele Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel, etwa aufgrund beruflicher Anforderungen, körperlicher Einschränkungen oder spezieller Transportbedarfe. Es trägt zur Erreichbarkeit der Stadt sowie zur Funktionsfähigkeit von Wirtschaft und Dienstleistungen bei.

Gleichzeitig haben sich die Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung deutlich verändert. In der Vision Mobilität 2050 wird das Auto als Teil eines ausgewogenen Mobilitätsmixes verstanden. Ziel ist es, den Autoverkehr stadtverträglich zu gestalten und gleichzeitig attraktive Alternativen im Umweltverbund zu stärken.

Ein wichtiger Baustein ist die 2025 beschlossene Strategie Elektromobilität. Sie bildet die Grundlage für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur und für die schrittweise Umstellung des verbleibenden Autoverkehrs auf klimafreundlichere Antriebe.

Ein eigenständiges Konzept Autoverkehr befindet sich derzeit in Erarbeitung und soll 2026 beschlussreif vorgelegt werden. Es wird die zukünftige Rolle des Autoverkehrs beschreiben und Leitlinien für den Umgang mit Flächen, Erreichbarkeit, Parken und Verkehrssteuerung formulieren.



Beschilderung einer Bewohnerparkzone mit Parkscheinregelung (© Stadt Aachen)

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Am 8. September wurde die neue Haarbachtalbrücke über die BAB 544 eröffnet. Am Sonntag davor, 07.09.25, fand der sogenannte „open bridge day“ statt, an dem die Stadtgesellschaft die neue Brücke zu Fuß / mit dem Rad erkunden konnte. Vor Ort informierte die Stadt Aachen über weitere Mobilitätsaktionen.

Im Juni und Juli 2025 fand die Bürger*inneninformation zur geplanten Bewohnerparkzone ERZ statt.

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2025 wurde an einem Infostand über die Neuaufteilung der Bewohnerparkzonen und der Gebührenverordnung für Bewohnerparkausweise informiert

Insgesamt fanden im Jahr 2025 acht Informationsveranstaltungen zu Straßenplanungen für Bürger*innen statt.

→ EXKURS

Instandhaltung von Straßen

Der Aachener Stadtbetrieb hält die Straßen kontinuierlich instand und erneuert sie bedarfsgerecht. Regelmäßige Kontrollen, Reinigungen und zeitnahe Reparaturen sorgen dafür, dass Fahrbahnschäden frühzeitig behoben und die Verkehrssicherheit erhalten bleiben. Sanierungen werden vorausschauend geplant und nach Möglichkeit mit anderen Maßnahmen gebündelt. So wird die Funktionsfähigkeit der Straßen langfristig gesichert.

→ EXKURS

Neue Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise

Die neue Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise ist am 1. Mai 2025 in Kraft getreten. Das Ziel ist eine gerechte Bepreisung für die Nutzung des öffentlichen Raums. Die Kosten orientieren sich am wirtschaftlichen Wert der Flächen im öffentlichen Raum und an den Herstellungs- und Unterhaltungskosten für Parkplätze. Die fällige Gebühr wird nach der Fläche berechnet, die ein Kraftfahrzeug im Straßenraum belegt, also nach Länge und Breite. Für jeden belegten Quadratmeter wird eine Gebühr von 30 Euro pro Jahr fällig. Hinzu kommt eine Bearbeitungsgebühr in Höhe von 15 Euro. Der neue Ausweis kann jetzt für drei, sechs oder zwölf Monate beantragt werden.

Mit der neuen Rechtsgrundlage für das Bewohnerparken wird auch der Kreis der Personen vergrößert, die einen Bewohnerparkausweis in Aachen erhalten können. Alle, die in einer Bewohnerparkzone in Aachen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz gemeldet sind und dort auch wohnen, können für ein Kfz, das ihnen gehört oder das sie nachweislich dauerhaft nutzen, einen Bewohnerparkausweis beantragen.

Fakten

116.157

zugelassene PKW – 8 % Steigerung
in den letzten 10 Jahren

4

Stunden Höchstparkdauer in der
Innenstadt statt vorher 1 Stunde

859

Ladepunkte im Stadtgebiet
(Stand 30.09.2025)

9.375

elektrische Fahrzeuge in Aachen
– rund 14,6 % mehr als Ende 2024.

11

elektrische Fahrzeuge teilen sich
in Aachen einen Ladepunkt

Veränderungen im Angebot

Verkehrstechnik

- Zählstellen: Es wurden elf neue Dauerzählstellen für den Kfz-Verkehr installiert, die den Verkehr auf den Hauptzufahrtsstraßen zum Alleenring sowie auf dem Alleenring kontinuierlich erfassen. Insgesamt gibt es nun 38 Dauerzählstellen im Stadtgebiet
- Lichtsignalanlagen (bzw. Ampeln): Die letzten zwölf 10-Volt-Anlagen mit Glühlampen wurden auf LED umgerüstet.
- Parkleitsystem: Die ersten drei Schilder des Parkleitsystems wurden auf neue LED-Technik umgerüstet. Im kommenden Jahr ist eine umfassende Erneuerung geplant.

Parken

Innerhalb des Alleenrings wurden die ehemaligen neun Bewohnerparkzonen zu sechs Zonen zusammengelegt. Die neuen Zonen sind größer und die Flexibilität für die Bewohner*innen beim Parken ist gestiegen. Insgesamt gibt es nun 25 Bewohnerparkzonen in der Stadt Aachen, 24 davon in der Innenstadt bis zum Außenring.

Die Einrichtung der Bewohnerparkzone BU 5 wurde im Mai 2025 durch den Mobilitätsausschuss beschlossen.

Elektromobilität

Im Jahr 2025 konnten 160 weitere Ladepunkte in Aachen in Betrieb genommen werden (Stand 30. September 2025). Somit gibt es nun insgesamt 988 Ladepunkte in Aachen. Aachen weist im Vergleich zu anderen Kommunen eine überdurchschnittlich hohe Versorgungsquote an öffentlicher Ladeinfrastruktur auf. Elf Fahrzeuge teilen sich in Aachen einen Ladepunkt.

Die Strategie Elektromobilität wurde am 16. Januar 2025 im Mobilitätsausschuss verabschiedet. Sie ist die Basis für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur. Aufgrund einer eigens in Auftrag gegebenen Bedarfsabschätzung und dem Aufbau-Ziel der Bundesregierung liegt der Ladepunktebedarf im Stadtgebiet Aachen zwischen 2.200 und 2.400 öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis ins Jahr 2030.

Das Förderprogramm „Aachen fährt elektrisch“ wurde zur Unterstützung des Ausbauziels am 26. Juni 2025 ebenfalls im Mobilitätsausschuss verabschiedet. (Details siehe Exkurs Förderprogramm „Aachen fährt elektrisch“)



Eines der 92 städtischen E-Fahrzeuge für Dienstgänge (© Stadt Aachen / Conor Crowe)

→ EXKURS

Park and Ride in Aachen

In Aachen gibt es im Jahr 2025 fünf Standorte, an denen das P+R-Angebot „5 für 5“ genutzt werden kann. Für fünf Euro können bis zu fünf Personen von einem der P+R-Standorte mit dem Bus in die Innenstadt und zurück fahren. Insgesamt stehen gut 1.600 P+R-Parkplätze (in Mischnutzung) an den P+R Anlagen (Westfriedhof, Tivoli, Waldfriedhof, Jülicher Str./Berliner Ring, Hangeweier) zur Verfügung. An den Vorweihnachtswochenenden wurde ein zusätzlicher, temporärer P+R-Ausweichstandort im Parkhaus Uniklinikum angeboten. Mit dem Park+Train-Angebot der Firma Arriva konnten außerdem bis zu fünf Personen den Weihnachtsmarkt per Bahn besuchen und ihr Auto sicher in Heerlen parken.

→ EXKURS

Exkurs: Förderprogramm „Aachen fährt elektrisch“

Ziele der Förderung

- Förderung des Aufbaus von Ladesäulen auf privaten Flächen von Unternehmen, wenn diese öffentlich zugänglich sind
- Förderung von Aachener Unternehmen, die an Ihren Unternehmensstandorten Ladesäulen aufbauen, um Ihren Fuhrpark auf E-Autos umzustellen (Ladeinfrastruktur für Flotten)

Fördergegenstand und Fördermittelhöhe

Gefördert wird der Aufbau von Ladeinfrastruktur auf privaten Stellplätzen. Die maximale Förderung variiert abhängig von der Art der Ladeinfrastruktur sowie deren Leistung pro Ladepunkt. Im Rahmen des Förderprogramms ist geplant, bis 2030 pro Jahr insgesamt EUR 990.000 zum weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur bereitzustellen.

Die genauen Bedingungen zur Förderung sowie zur Antragsstellung finden Sie in der entsprechenden Förderrichtlinie (www.aachen.de/elektromobilitaet).



Sichere Mobilität ist Voraussetzung für Teilhabe und Verkehrswende.

Fakten

11

Motive umfasst die Kampagne „Achtsam Unterwegs“



Mit diesem Motiv wirbt die Kampagne „Achtsam unterwegs“ für ein sicheres Miteinander auf Aachens Straßen (© Stadt Aachen)

Einordnung in die Verkehrsentwicklungsplanung

Verkehrssicherheit ist eine grundlegende Voraussetzung für Mobilität und ein zentrales Ziel der Aachener Verkehrsplanung. Sie betrifft alle Verkehrsteilnehmenden und beeinflusst sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum.

In der Vision Mobilität 2050 ist der Anspruch – den auch das Land NRW in seiner Vision Zero verfolgt – verankert, dass Mobilität in Aachen unfallfrei und ohne Verletzungen funktioniert und Straßenräume für Menschen jeden Alters sicher nutzbar sind. Verkehrssicherheit ist dabei als Querschnittsaufgabe in Planung, Betrieb und Kommunikation integriert.

Im Jahr 2025 wurde das Konzept Verkehrssicherheit als Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung auf den Weg gebracht. Es definiert Leitsätze, Handlungsfelder und Kernprojekte zur weiteren Senkung der Unfallzahlen und zur Stärkung eines rücksichtsvollen Miteinanders. Der politische Beschluss ist für 2026 vorgesehen.

Die Verkehrssicherheitsarbeit erfolgt interdisziplinär, unter anderem in enger Zusammenarbeit mit Polizei und Unfallkommission. Erkenntnisse aus Unfallanalysen fließen kontinuierlich in Infrastruktur, Standards und Maßnahmen ein.

Aktionsplan Verkehrssicherheit

Der Aktionsplan Verkehrssicherheit bildet das Rahmenkonzept für die Verkehrssicherheitsarbeit in Aachen. Er zielt darauf ab, die objektive Verkehrssicherheit und auch das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern. Die zugehörige Kampagne „Achtsam unterwegs“ hat das Ziel, das Miteinander der Menschen auf den Straßen zu verbessern. Um dies mit Blick auf die verschiedenen Verkehrsarten im Straßenraum zu fördern, ist die Verkehrssicherheit als zentraler Aspekt in der Verkehrsplanung verankert.



ADFC-Bundesvorsitzender Frank Masurat, FB-Leiter Uwe Müller, Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (© ADFC / Dirk Deckbar)

Kampagne „Achtsam unterwegs“

Die inzwischen elf Motive der Kampagne „Achtsam unterwegs“ sind zeitlos und wurden auch 2025 auf verschiedenen Trägermedien (print, digital, audio, video, give-aways etc.) eingesetzt, um alle Verkehrsteilnehmenden über Rechte und Pflichten im Straßenverkehr zu informieren und für ein rücksichtsvolles Miteinander zu sensibilisieren. Dieses Engagement der Stadt Aachen fällt auf: Der Stadt Aachen wurde im Rahmen des ADFC-Fahrrad-Klimatest 2024 durch den Bundesverkehrsminister in Berlin der Sonderpreis zum „Miteinander im Straßenverkehr“ überreicht.

→ EXKURS

Verkehrssicherheitsarbeit

Die polizeiliche Unfallstatistik erscheint alljährlich im März. Sie enthält rückblickend Analysen und Informationen zum Unfallgeschehen in den Kommunen. In der Zwischenzeit arbeitet die Stadt Aachen zusammen mit der Polizei in der Unfallkommission mit verschiedenen Abteilungen interdisziplinär intensiv an der Beseitigung von Unfallursachen, indem Verkehrsinfrastruktur mit dem Ziel der Optimierung verändert wird.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Im Jahr 2025 wurden vor allem die Grundlagen zur dauerhaften Einrichtung von Schulstraßen gelegt. In der Europäischen Mobilitätswoche wurden im September 2024 an vier Aachener Grundschulen zeitlich begrenzt erste Erfahrungen in Bezug auf rechtliche, organisatorische und infrastrukturelle Anforderungen an Schulstraßen gesammelt. Diese Testphase lief so erfolgreich, dass die Verwaltung mit politischer Unterstützung nun im Jahr 2025 ein Konzept zur Einrichtung von Schulstraßen auf den Weg gebracht hat. Dieses wird die grundlegenden Rahmenbedingungen für Schulstraßen in Aachen definieren – jedoch nicht von einer individuellen Betrachtung jedes einzelnen Schulstandortes entbinden können.

Der etablierte und beliebte „Aachener FahrRadTag“ wurde 2025 als „Fahrrad- und Mobilitätstag“ im Mai auf dem Elisenbrunnen durchgeführt. Mit dem erweiterten Format macht die Stadt Aachen deutlich: Für ein sicheres Miteinander im Verkehr müssen alle angesprochen und sensibilisiert werden – egal, ob zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto, dem Bus oder anders unterwegs.

Unfallkommission

Die Unfallkommission der Stadt Aachen hat 2025 fünfmal getagt und basierend auf den Unfallzahlen und -berichten der Polizei über Maßnahmen zur zukünftigen Vermeidung von Unfällen beraten und diese auf den Weg gebracht.

Sichere Infrastruktur

Auch an Planungsstandards für Aachen wurde weitergearbeitet. Ziel ist es, die unterschiedlichen Belange aller am Verkehr Teilnehmenden zu berücksichtigen, so dass alle verkehrssicher mobil sind. Da der öffentliche Raum und die finanziellen, wie personellen Mittel begrenzt sind, sind die Belange auch unter dem Aspekt einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität gegeneinander abzuwägen. Beispielhaft ist die Markierung von Querungsangeboten für den Fußverkehr zu nennen. Nach Vorbild von Köln und Berlin wurden auch in Aachen erstmalig und mit geringem Aufwand mit Markierungen und Sperrpfosten sichere Querungsangebote für zu Fuß Gehende geschaffen. Es wurden Sichtbeziehungen zwischen Fahrbahnverkehr und querungswilligem Fußverkehr verbessert und Stellen ausgewiesen, an denen Gehenden das Überqueren der Fahrbahn empfohlen wird. Die Möglichkeit einer baulichen und eventuell optimierten Ausgestaltung zu einem späteren Zeitpunkt bleibt weiterhin erhalten.

Wirtschafts- verkehr

Liefern & Laden



Wirtschaftsverkehr sichert Versorgung – er muss effizient und konfliktarm organisiert werden.

Fakten

24

Lastenräder sind für Amazon, Deutsche Post DHL und UPS im Stadtgebiet unterwegs

59 %

durchschnittliche Auslastung der Ladezone Pontstraße 68–72 über sechs Monate im Jahr 2025

15.500

Parkvorgänge an Ladezone Jülicher Straße 27–35 innerhalb von sechs Monaten im Jahr 2025

Infrastruktur

Steckbrief

Lothringerstraße

→ S. 44



Digitalisierte Ladezone Pontstraße 68–72 (© Stadt Aachen)

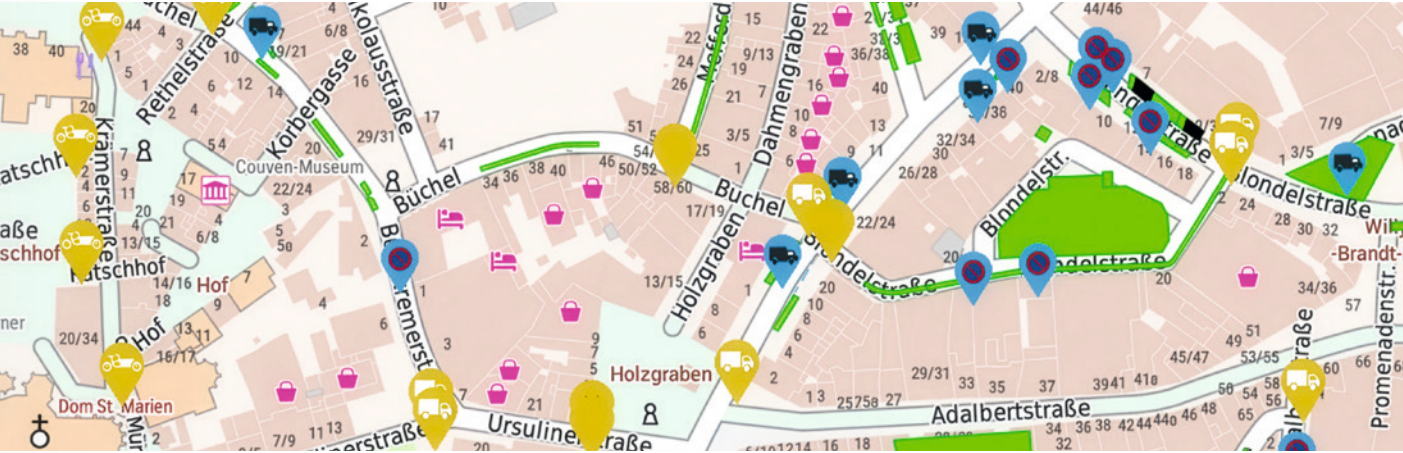
Einordnung in die Verkehrs- entwicklungsplanung

Der Wirtschaftsverkehr stellt die Versorgung der Stadt und die Funktionsfähigkeit von Dienstleistungen und Gewerbe sicher. Er umfasst Liefer-, Service- und Güterverkehre und ist insbesondere in der Innenstadt und in Gewerbegebieten von hoher Bedeutung.

Veränderte Konsumgewohnheiten, der wachsende Onlinehandel sowie demografische Entwicklungen haben den Wirtschaftsverkehr in den vergangenen Jahren weiter verstärkt. Gleichzeitig überschneiden sich Lieferverkehre häufig räumlich und zeitlich mit dem Personenverkehr.

Die Verkehrsentwicklungsplanung verfolgt das Ziel, Wirtschaftsverkehre effizient, verlässlich und möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Ein Gutachten zum gewerblichen Güterverkehr wurde 2025 erarbeitet und liefert erstmals eine fundierte Datengrundlage.

Auf dieser Basis soll ein eigenständiges Konzept Wirtschaftsverkehr im Rahmen des VEP entwickelt werden. Es wird Leitlinien und Maßnahmen definieren und den Wirtschaftsverkehr systematisch in die integrierte Mobilitätsentwicklung der Stadt einbinden.



Übersichtskarte Ladezonen und Stellflächen für den Wirtschaftsverkehr (© Stadt Aachen)

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Die Stadt Aachen nahm im Jahr 2025 am monatlichen Großstädteustausch zum Wirtschaftsverkehr auf Bundesebene teil. Dabei wurden Erfahrungen zu aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen im urbanen Lieferverkehr mit anderen Städten ausgetauscht.

Zur besseren Einschätzung der Anforderungen verschiedener Akteure begleitete ein Mitarbeiter des Fachbereichs Mobilität und Verkehr eine Pflegediensttour im Innenstadtbereich. Ziel war es, die Herausforderungen der Pflegedienste im Arbeitsalltag kennenzulernen und den Bedarf an Ladezonen sowie eingeschränkten Halteverboten besser bewerten zu können.

Im Rahmen eines Seminars des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) stellte die Stadt Aachen ihre Erfahrungen zum Thema Ladebereiche und Paketstationen vor.

Darüber hinaus betreute und analysierte die Stadt Aachen die drei digitalisierten Ladezonen in der Innenstadt. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung des Ladezonenmanagements ein.

Zudem unterstützte die Stadt Aachen Kurier-, Express- und Paketdienstleister bei der Suche nach geeigneten Flächen für Paketumschlag, Mikrodepots und Paketstationen.

Veränderungen im Angebot

Im Jahr 2025 wurde an der Einrichtung von 20 weiteren Ladezonen und vier weiteren Ladebereichen gearbeitet. Ladebereiche unterscheiden sich von Ladezonen dadurch, dass sie ausschließlich zum Liefern und Laden genutzt werden. Das Be- und Entladen muss ohne Verzögerung stattfinden. Soziale Dienste und Handwerker dürfen ihre Fahrzeuge in Ladebereichen nicht parken, was in Ladezonen jedoch erlaubt ist.

Die Zugänge zu den Fußgängerzonen wurden für den Lieferverkehr mit LKW und Lastenfahrrädern digitalisiert und vorgestellt. Im Auftrag der Stadt Aachen wurde ein Gutachten zum gewerblichen Güterverkehr erstellt. Ziel war es, eine datenbasierte Entscheidungsunterstützung für die Stadt Aachen zur nachhaltigen Entwicklung des gewerblichen Verkehrs zu schaffen. Untersucht wurde hierbei das gesamte Stadtgebiet mit einem Fokus auf den Innenstadtbereich innerhalb des Alleenrings sowie angrenzende Gewerbegebiete.

Die Untersuchung liefert eine fundierte Datenbasis, um die nachhaltige Verkehrsplanung im gesamten Stadtgebiet sowie in den Gewerbegebieten und der Innenstadt strategisch zu unterstützen. Die Ergebnisse der Untersuchung belegen die Dominanz des Personenverkehrs, heben jedoch hervor, dass der Wirtschaftsverkehr – je nach Standort – einen Anteil von sechs bis zwölf Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen erreicht. Kritisch ist hierbei die Überschneidung mit den morgendlichen Verkehrsspitzen des Individualverkehrs. Neben der Identifikation von Hotspots und der Analyse grenzüberschreitender Ströme wurden Entwicklungsszenarien bis 2030 sowie eine ökologische Bilanzierung der Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) und Stickoxiden (NO_x) erstellt.

Damit liefert das Gutachten der Stadt Aachen die strategische Basis für einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr. Im Geodaten- und Opendata-Portal der Stadt Aachen sind die Ladezonen, Ladebereiche und Zugänge zu den Fußgängerzonen kartografisch abrufbar.

Mobilitätsmanagement



Mobilitätsmanagement macht Angebote nutzbar und verbindet Infrastruktur mit Alltag.



CEO Konferenz 2025 (© IHK Aachen)



Das Bike-Sharing wurde neu vergeben. Es heißt zukünftig "Euregiobike". (© Stadt Aachen)



Hier geht es zum Neubürger*innenheft

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

36

Unternehmen mit über 35.000 Mitarbeitenden nehmen am Programm clever mobil teil

2.476

Nutzer*innen sind für Fahrgemeinschaften registriert (Stand Dezember 2025)

Mobilitätsmanagement/ Stellplatzsatzung

10

beratene Bauvorhaben und Mobilitätskonzepte in 2025

29

bearbeitete Bauanträge in 2025

Infrastruktur

Steckbrief

E-Tretroller-Abstellzonen

→ S. 55

Einordnung in die Verkehrsentwicklungsplanung

Das Mobilitätsmanagement ergänzt die klassische Verkehrsplanung um eine nutzer*innenorientierte Perspektive. Es setzt dort an, wo Information, Beratung, Organisation und Anreize die Verkehrsmittelwahl beeinflussen und bestehende Angebote besser nutzbar machen.

Die Vision Mobilität 2050 beschreibt Mobilität in Aachen als effizient, bezahlbar, vernetzt und barrierearm. Unterschiedliche Mobilitätsangebote sollen bekannt, kombinierbar und für verschiedene Lebenslagen geeignet sein. Die Stadt übernimmt dabei eine koordinierende Rolle.

Im Jahr 2025 wurde die Sharing-Leitlinie beschlossen, die die Zielsetzungen und Qualitätsanforderungen für Sharing-Angebote festlegt. Parallel dazu wurde ein Konzept Mobilitätsmanagement erarbeitet, das die strategische Ausrichtung und Instrumente beschreibt. Der politische Beschluss ist für 2026 vorgesehen.

Mobilitätsmanagement stärkt insbesondere das Zusammenspiel von Infrastruktur, Angeboten und Alltagsnutzung und ist damit ein zentraler Bestandteil einer integrierten Mobilitätsentwicklung.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements fand in diesem Jahr zum ersten mal die CEO-Konferenz gemeinsam mit der Regionalen Mobilitätskonferenz in Aachen statt. Über 100 Teilnehmende aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft haben über das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement als Beitrag im Netzwerk der Mobilitätswende in der Region Aachen diskutiert.

Während der „RWTH Welcome Weeks“ (April, Oktober und November 2025) für internationale Studierende in Aachen wurden insgesamt neun Events zusammen mit der Verkehrswacht zu verschiedenen Themen wie Verkehrsregeln in Deutschland, Radfahren lernen, Radtour über Verkehrsregeln, Fahrradinfrastruktur und Mobilitätsangebote in Aachen inkl. Bike-Sharing, Bike-Station und Lastenradverleih durchgeführt.

In diesem Jahr fand erstmalig der Fahrrad- und Mobilitätstag statt, der aus dem langjährigen Fahrradtag hervorgegangen ist. Dadurch konnte das Angebot um viele Themen ergänzt werden. Unter anderem wurde eine Barrierefrei-Führung durchgeführt. Das Motto der Europäischen Mobilitätswoche war in diesem Jahr „Mobilität für alle“. Während der Woche wurden Lesungen, Radtouren und verschiedene Challenges angeboten. Besonders hervorzuheben war in diesem Jahr die Kooperation mit der Stadtbibliothek, bei der viele Menschen erreicht werden konnten. Die Kooperation soll fortgeführt werden.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Für sieben Schulen wurden Parcourselemente sowie Schulfahrräder zur Verfügung gestellt. An 20 Kitas wurde das Laufradtraining begonnen.

Veränderungen im Angebot

Ein neues Bike-Sharing-Angebot wurde beauftragt. Der Anbieter beginnt den Betrieb des neuen Pedelec-Verleihsystems namens Euregiobike in Aachen im Jahr 2026. Das Neubürger*innenheft wurde neu aufgelegt und mit attraktiven Schnupperangeboten für neue Einwohnende versehen.

Es wurde eine neue Obergrenze für E-Tretroller eingeführt (neu: 2.250 – vormals: 2.000). Ein wichtiges Steuerungstool ist die digitale Curbside-Management-Software von Nivel, mit der die Stadt Aachen überprüft, ob die Flottenobergrenze eingehalten werden und ob sich die Anbieter um das ordnungsgemäße Abstellen in den dafür vorgesehenen Abstellflächen kümmern.

Im Jahr 2025 wurde das Lastenradverleihsystem um fünf Lastenräder an neuen Standorten erweitert. Insgesamt stehen nun 22 Räder an 21 Stationen zur Verfügung. Ende 2025 waren 2.876 Nutzende im System registriert. Das ist ein Plus von 956 Nutzenden im Vergleich zu 2024. Die Zahl aller Fahrten hat sich mit 10.260 Fahrten gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt.

An der Haarener Gracht und der Lochnerstraße wurden im Oktober 2025 zwei neue Carsharing-Stationen eingerichtet. Damit gibt es insgesamt 68 Stationen im Aachener Stadtgebiet.

Im Rahmen der Kampagne aachenbewegt wurde 2025 die Mobilitäts-Challenge ausgelobt, die als Teil der Phase 2 den Zugang zu den vielfältigen Mobilitätsangeboten in Stadt und Kreis bündelt und spielerisch erlebbar macht. In Kooperation mit der Initiative „Aachen was geht?!“ wurde außerdem ein Workshop im ehemaligen Lust for Life angeboten, in dem die Inhalte für die Phase 3 der Kampagne erarbeitet wurden. Junge Menschen erlernten dabei Techniken der Medienarbeit, indem sie Menschen aus Aachen nach ihrer persönlichen Mobilitätswende befragten. Die Ergebnisse werden in Video, Bildern und Textbeiträgen im Frühjahr 2026 veröffentlicht.



Carsharing in Aachen (© Conor Crowe)

Förderantrag für sieben Mobilstationen

Mobilstationen stellen Verknüpfungspunkte von verschiedenen Mobilitätsangeboten dar. Im Fokus steht die Möglichkeit, flexibel verschiedene Mobilitätsangebote nutzen zu können. Hierdurch wird die Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsangebote unterstützt. Durch ein gemeinsames Vorgehen der Kommunen in der Städteregion soll ein enges Netz an Mobilstationen entstehen. Das NRW-weit genutzte Design von „mobil.nrw“ erhöht die Sichtbarkeit der Mobilitätsangebote für Bürger*innen und Besucher*innen der Stadt Aachen zusätzlich.

Im Sommer 2025 hat die Stadt Aachen einen Förderantrag bei go.Rheinland für die Umsetzung und Ausweisung der ersten sieben Mobilstationen gestellt. Dieser umfasst folgende Standorte:

- Aachen Hauptbahnhof
- Aachen Schanz
- Aachen Rothe Erde
- Driescher Gässchen
- Elisenbrunnen
- Burtscheid und
- Audimax

Förderprojekt Carsharing

Im Jahr 2025 wurde der Förderantrag beim Land NRW zur Einrichtung von fünf bürgernahen, stationsbasierten Carsharing-Stationen in den Wohnquartieren Walheim, Verlautenheide und Preuswald bewilligt. Ziel des Vorhabens ist es, die Verkehrsmittelwahl zu verändern und positive Umweltwirkungen im Verkehrsbereich zu erzielen. Die neuen Carsharing-Stationen sollen zudem dazu beitragen, die Mobilitätsarmut in diesen peripheren Stadtteilen zu verringern.

→ EXKURS

Stellplatzsatzung

Nach einer Evaluierung der Stellplatzsatzung von 2018 wurde diese neu ausgearbeitet, beraten und am 23. Juni 2025 durch den Rat der Stadt Aachen beschlossen. Die wichtigsten Neuerungen in Kürze:

PKW-Stellplätze können künftig in den Zonen mit sehr guter oder guter Lagegunst und entsprechen der ÖPNV-Anbindung (Zonen 1 und 2) pauschal um bis zu 50 % reduziert werden. Durch Mobilitätsmanagement-Maßnahmen aus einem vordefinierten Maßnahmenkatalog (Anlage 4 der Satzung) kann die Zahl der herzustellenden PKW-Stellplätze um 20 % und die Zahl der Fahrradabstellplätze um 10 % verringert werden. Durch Mobilitätskonzepte können sogar bis zu 40 % der herzustellenden Stellplätze und Abstellplätze ausgesetzt werden. So können im Maximalfall sogar autofreie Bauvorhaben realisiert werden.

Die neue Satzung soll evaluiert werden, so dass die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen und der Satzung selbst kontinuierlich überprüft wird.

Im Jahr 2025 wurden zahlreiche Bauwillige zur Anwendung der neuen Satzung beraten und unterstützende Unterlagen zur Stellplatzsatzung entwickelt.

Mobile Fahrradbügel

Es wurden 90 mobile Fahrradbügel angeschafft, die die Stadt für Veranstaltungen kostenlos zum Verleih zur Verfügung stellt. Diese wurden im Jahr 2025 bei elf Veranstaltungen genutzt.

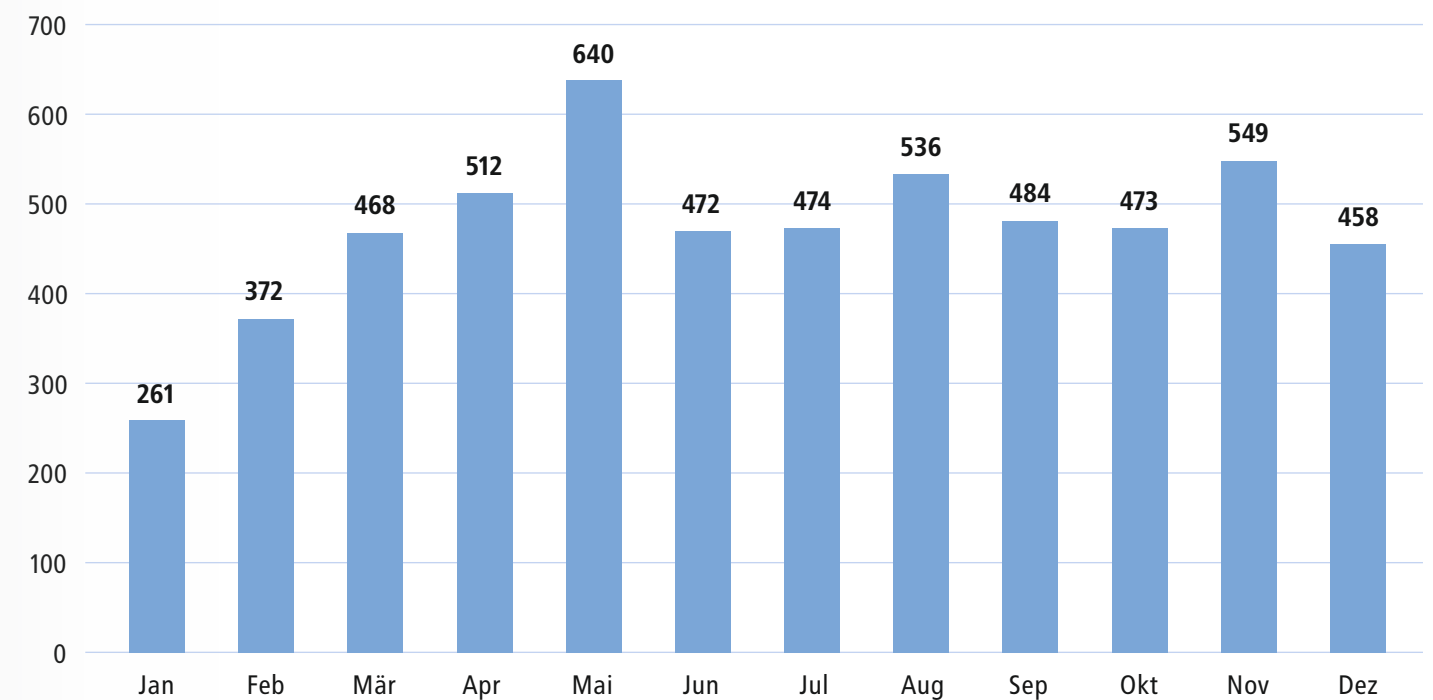
Bike-Stationen

Inzwischen betreibt die APAG acht Bike-Stationen in Aachen (Adalbertsteinweg, Bahnhof Schanz, Brabantstraße, Büchel, Galeria Kaufhof/City, Jakobstraße, Rathaus, Uniklinik St. Franziskus). Im Jahr 2025 wurden dort in Summe rund 5.700 Parkvorgänge registriert. Dies entspricht einem Plus von 62 % gegenüber dem Vorjahr. Die meisten Parkvorgänge wurden im Mai 2025 gezählt. Es waren 640. Insbesondere der Standorte Galeria Kaufhof/City, die Anlage mit den meisten Stellplätzen, erfreut sich einer großen Beliebtheit, besonders bei Kurzzeitparkenden. Der Standort Brabantstraße als eine der kleinsten Anlagen mit acht Stellplätzen ist bei Nutzenden

beliebt, die ihre Räder längere Zeit dort parken. Ein Parkvorgang kann zudem auch über mehrere Tage andauern, wird jedoch als ein Parkvorgang in den Daten aufgezeigt.

Interreg Projekt „TRANSIT“

Im Rahmen des Interreg Projektes „TRANSIT“ haben sich zwölf Projektpartner zusammengeschlossen, um das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement in die Euregio Maas-Rhein auszuweiten und (Mobilitäts-) Barrieren abzubauen und damit die klimafreundliche Nutzung des Umweltverbundes bei grenzüberschreitenden Verbindungen zu erhöhen.



Parkvorgänge Bike-Stationen 2025 (Quelle: Daten der APAG zu den Parkvorgängen in den Bike-Stationen)

Digitalisierung

Im Bereich Mobilität und Verkehr



Digitale Lösungen unterstützen Planung, Betrieb und Transparenz der Mobilität.



Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen
verkehr.aachen.de (© Stadt Aachen)

Einordnung in die Verkehrs-entwicklungsplanung

Die Digitalisierung schafft eine unabdingbare Basis für die Verkehrsentwicklung. Sie beeinflusst Planung, Betrieb und Nutzung von Mobilitätsangeboten und ermöglicht mit einer besseren Datengrundlage räumlich neue Formen der Information und Steuerung.

Im Sinne der Vision Mobilität 2050 nutzt Aachen digitale Technologien dort, wo sie einen konkreten Mehrwert bieten. Echtzeitinformationen, offene Daten und vernetzte Systeme können insbesondere die Zuverlässigkeit des ÖPNV erhöhen und die Nutzung vorhandener Infrastruktur verbessern.

Die Stadt Aachen stellt über Open-Data-Portale und Dashboards zunehmend Mobilitäts- und Verkehrsdaten bereit und beteiligt sich an Forschungs- und Pilotprojekten. Ein VEP-Konzept zur systematischen Koordinierung der digitalen Aktivitäten befindet sich in Planung.

Aktivitäten, zentrale Veranstaltungen, Aktionen

Im Jahr 2025 intensivierte die Stadt ihren Austausch zu digitalen Mobilitätsthemen und suchte aktiv den Dialog mit anderen Kommunen, Forschungseinrichtungen und Innovationslaboren. Die Gespräche lieferten wertvolle Einblicke in Digitalisierungsstrategien, innovative Mobilitätslösungen und organisatorische Erfahrungen.

Zudem war die Stadt 2025 auf verschiedenen Fachkongressen und Tagungen vertreten, um Trends zu verfolgen, Netzwerke auszubauen und eigene Projekte vorzustellen. Dazu zählten u. a. der Smart City Summit Niederrhein, das Netzwerktreffen Digitalisierung Rheinisches Revier, der mPACT-Fachaustausch zu KI in der Mobilitätsforschung, die Smart Country Convention sowie die mFUND-Jahreskonferenz. Die Formate trugen dazu bei, aktuelle Entwicklungen aufzugreifen, Kooperationen zu vertiefen und eigene Digitalisierungsinitiativen voranzubringen.



Digitaler Fachzwilling Mobilität (© Stadt Aachen)

Veränderungen im Angebot

75 Behindertenparkplätze wurden mit intelligenter Sensorik ausgestattet. Diese Sensoren erfassen die aktuelle Belegung in Echtzeit und ermöglichen so einen transparenten Überblick über verfügbare Stellflächen. Die Informationen werden unmittelbar im Mobilitätsdashboard sowie im Stadtnavi veröffentlicht, sodass berechnete Personen freie Parkplätze schneller finden können und unnötige Suchverkehre reduziert werden. Dadurch wird nicht nur die Mobilität für Menschen mit Behinderungen erleichtert, sondern auch die Effizienz im städtischen Verkehr insgesamt gesteigert.

Ein neuer Baustein ist der digitale Fachzwilling Mobilität, der seit Ende 2025 öffentlich zur Verfügung steht. Dieser Fachzwilling enthält unter anderem ein detailliertes 3D-Stadtmodell, Verkehrszählraten, die aktuelle Echtzeitverkehrslage sowie Informationen zu laufenden und geplanten Baumaßnahmen. Parallel dazu werden weitere interne Fachzwillinge entwickelt, die beispielsweise eine effizientere Planung von Baumaßnahmen ermöglichen.

Ende 2025 hat die Stadt Aachen ihr Mobilitätsdashboard umfassend überarbeitet und präsentiert es in neuem Design mit modernster Technologie. Die Neuerungen ermöglichen eine schnellere Einbindung und anschaulichere Darstellung von Verkehrsdaten, sodass Informationen zu Parkhausauslastung, Elektroladesäulen, Baustellen, Fahrplänen und der aktuellen Verkehrslage noch leichter zugänglich sind. Die neue Optik und die erweiterten Funktionen machen das Dashboard zu einem leistungsfähigeren Werkzeug für interne Analysen und die öffentliche Darstellung. Darüber hinaus legt die Überarbeitung den Grundstein für die schrittweise Integration neuer Datenquellen und die Veröffentlichung weiterer Mobilitätsdaten im Open-Data-Portal, beginnend mit den Radzählstellen. Das aktualisierte Dashboard stärkt die digitale Mobilitätssteuerung und die Transparenz in Aachen:

<https://verkehr.aachen.de/>

→ EXKURS Förder- und Forschungsprojekte

Kom.IT (abgeschlossen in 2025)
In diesem Projekt lag der Schwerpunkt auf der Bündelung kommunaler Infrastruktur- und Asset-Daten – z. B. zu Leitungsnetzen, Straßen oder städtischem Inventar – in einer gemeinsamen urbanen Datenplattform. Durch die zentrale Bereitstellung aktueller und verlässlicher Informationen entstand erstmals ein integrierter Datenraum, der Abstimmungsprozesse verbessert und Planungs- sowie Bauvorhaben deutlich beschleunigt. Auf Basis der urbanen Datenplattform wurde die Grundlage für die Erstellung von digitalen Fachzwillingen gelegt, mit denen Visualisierungen und Analysen von Daten umgesetzt werden können.

BUS2DATA (abgeschlossen in 2025)
Gemeinsam mit der ASEAG und der MAT.TRAFFIC GmbH arbeitete die Stadt an der Weiterentwicklung der digitalen Busbevorzugung. Im Zentrum stand die Nutzung von V2X-Kommunikation („Vehicle-to-Infrastructure“), also dem direkten Austausch von Informationen zwischen Bus und Verkehrsinfrastruktur. Diese neue Technologie ermöglicht eine direkte Informationsweitergabe der Lichtsignalanlagen an den ÖPNV.

KOMPAKT – Koordiniertes Management von Parkflächen in Städten (laufend)
Das Projekt KOMPAKT zielt auf ein abgestimmtes Smart Parking Konzept unter Einbezug aller Flächen für den ruhenden Verkehr (privat, halböffentlich, öffentlich; PKW, Rad). Mit innovativen Daten zu Parkraumangebot und -nutzung werden koordinierte, digitale Maßnahmen zur effizienten Nutzung von Parkraum und urbaner Fläche (z. B. flexible Bepreisung, temporäre Nutzungsberechtigungen) entwickelt und erprobt.

SchwarmMessRad (gestartet in 2025)
In diesem Projekt geht es um die Nutzung eines Schwarms von Lastenfahrrädern zur Messung von Feinstaub-, Ozonbelastungen und Oberflächentemperaturen von Asphalt, um räumlich und zeitlich hochaufgelöste Daten über die Luftqualität und Wärmeinseln zu gewinnen. Im Teilprojekt der Stadt Aachen werden „Messträger für die Datenerhebung“ (=vorhandene Lastenräder der Verleihflotte) bereitgestellt und der Verleih dieser Lastenräder koordiniert.



Das Baustellenmanagement und die Koordination aller Baumaßnahmen im Stadtgebiet gehören zu den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Aachen. Ausgenommen sind die Straßenbauarbeiten des Aachener Stadtbetriebs E/18. Dieser Bereich plant und koordiniert die Straßenunterhaltung und Straßensanierungen selbst. Außerdem unterstützt E/18 die zuständigen Geschäftsbereiche bei Grünschnittarbeiten. Die Abstimmung zwischen dem Baustellenmanagement der Straßenverkehrsbehörde und den eigenen Maßnahmen des E/18 erfolgt unter anderem in regelmäßigen Infrastrukturstimmungen. Alle genehmigten Maßnahmen sind tagesaktuell unter [bsis.aachen.de](https://www.bsis.aachen.de) einsehbar.

Grundsätzlich wird bei der Koordination zwischen geplanten Baumaßnahmen und Notmaßnahmen unterschieden.

1. Geplante Baumaßnahmen

Geplante Baumaßnahmen können frühzeitig vorbereitet und abgestimmt werden. Bei der Planung sind zahlreiche Belange zu berücksichtigen, unter anderem:

- Sicherstellung der rettungstechnischen Erschließung
- Schutz von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
- Barrierefreiheit
- Aufrechterhaltung des Linienverkehrs und der Abfallwirtschaft
- Schaltung und Anpassung von Lichtsignalanlagen
- Erreichbarkeit von Anwohnenden und Gewerbetreibenden

Mehrmals jährlich finden Koordinationsgespräche mit allen beteiligten Auftraggeber*innen statt, um Maßnahmen zeitlich aufeinander abzustimmen und möglichst zu bündeln. Ziel ist es, die Belastung für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

Ein Beispiel für eine gut vorbereitete Maßnahme ist die Fernwärmeverlegung in der Pontstraße zwischen Pontdriesch und Ponttor. Die Planung der Verkehrsführung begann bereits ein Jahr vor Baubeginn. Dadurch konnte eine einheitliche Verkehrsführung entwickelt werden, die während aller Bauabschnitte Bestand hat. Diese Vorgehensweise hat sich bewährt, da sie die Eingewöhnungszeit für Verkehrsteilnehmende verkürzt und häufige Änderungen vermeidet. Obwohl sich der Bauabschnitt mehrfach geändert hat, wird die Verkehrsführung seit über einem halben Jahr gut angenommen.

2. Maßnahmen anderer Straßenbaulastträger

Auch andere Straßenbaulastträger arbeiten im städtischen Straßennetz. Das gilt vor allem bei Maßnahmen an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen und an Autobahnen. Andere Straßenbaulastträger sind zum Beispiel die Städteregion, der Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Autobahn GmbH. Diese Arbeiten liegen in der Verantwortung der jeweiligen Baulastträger und werden von diesen eigenständig durchgeführt.

Da sich ein Teil dieser Maßnahmen im Aachener Stadtgebiet befindet, wird die Straßenverkehrsbehörde dennoch regelmäßig beteiligt. Vor Beginn der Arbeiten finden Abstimmungen zur geplanten Verkehrsführung statt. Die Verantwortung für die Verkehrssicherung liegt jedoch vollständig beim jeweiligen Baulastträger oder der von ihm beauftragten Firma.

Ein prägendes Beispiel war der Abriss und Neubau der Haarbachtalbrücke der A 544. Grundsätzlich wirken sich Arbeiten am Autobahnnetz nicht direkt auf das innerstädtische Verkehrsgeschehen aus. In diesem Fall führte die vollständige Unterbrechung der Autobahn jedoch dazu, dass der Umleitungsverkehr durch das Stadtgebiet geführt werden musste. Um diese zusätzlichen Verkehrsströme bewältigen zu können, begannen die Abstimmungen mit der Autobahn GmbH bereits rund ein Jahr vor dem Abriss der Brücke. Das Ziel war, geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um die Auswirkungen der Netzunterbrechung im Aachener Stadtgebiet bestmöglich abzufedern.

3. Notmaßnahmen

Notmaßnahmen können nicht geplant werden und treten meist plötzlich auf, etwa durch Schäden im Versorgungsnetz (Strom, Wasser, Gas, Fernwärme, Kanal, Telefonie/Internet) oder aufgrund akuter Gefahrenlagen. Besonders in der kalten Jahreszeit kommt es häufiger zu Schäden unter der Straßenoberfläche. Dauer und Umfang solcher Maßnahmen sind zu Beginn oft unklar, weshalb geplante Maßnahmen regelmäßig und zeitlich angepasst werden müssen.



Baustelleninformationssystem der Stadt Aachen
[bsis.aachen.de](https://www.bsis.aachen.de) (© Stadt Aachen)

4. Entwicklung der Baumaßnahmen

Die Zahl der Baumaßnahmen steigt seit Jahren deutlich an. Der starke Anstieg ist insbesondere auf das sanierungsbedürftige Versorgungsnetz zurückzuführen. Auch die geplanten Maßnahmen nehmen zu, vor allem aufgrund des Ausbaus der Fernwärme sowie des Glasfasernetzes. In den kommenden Jahren sollen etwa 30.000 neue Glasfaser-Hausanschlüsse entstehen. Dies erfordert umfangreiche Arbeiten im öffentlichen Straßenraum.



Erklärvideo der Regionetz zu Baustellen in Aachen
<https://www.youtube.com/watch?v=kEBRsC9R5Qg&t=1s> (© Stadt Aachen)

5. Veranstaltungen aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht

Neben der Baustellenkoordination gehört auch die Betreuung von Veranstaltungen zu den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde. Bereits viele Monate vor einer Großveranstaltung wird die Behörde in die Planung einbezogen.

Ein bedeutendes Beispiel ist das jährlich stattfindende Reitturnier CHIO in der Soers, das rund zehn Tage dauert. Für diese Veranstaltung wurde ein umfassendes Verkehrslenkungskonzept entwickelt. Dazu gehören unter anderem:

- ein Anwohnerschutzkonzept durch Sperrungen umliegender Straßen,
- die Bereitstellung ausreichender Parkflächen,
- speziell programmierte Ampelschaltungen zur Priorisierung der An- und Abreisewege bis zu den Autobahnauffahrten.

Da der CHIO eine internationale Veranstaltung ist, besteht ein erhöhtes Bedürfnis nach einer schnellen Anbindung an die Autobahnen. Bei unerwarteten Ereignissen, wie plötzlich einsetzendem Unwetter, sind Mitarbeitende der Straßenverkehrsbehörde vor Ort, um unmittelbar reagieren und die Verkehrslenkung anpassen zu können.

Seit 2023 gibt es mit dem ständigen Aachener Bürger*innenrat ein Instrument, um Bürger*innen aktiv in politische Entscheidungsprozesse einzubeziehen und die partizipative Stadtgesellschaft zu stärken.

Zum dritten Aachener Bürger*innenrat kamen im Sommer 2025 56 zufällig ausgewählte Personen zusammen, um sich mit der Frage zu befassen: „Ausgewogene Mobilität in Aachen: Wie gelingt es, bei verkehrspolitischen Entscheidungen alle Bedarfe der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen zu betrachten? Welche konkreten Maßnahmen sind zielführend, um ein ausgewogenes Miteinander herzustellen?“. In Zusammenarbeit mit Expert*innen formulierte der Bürger*innenrat konsensorientiert neun konkrete Empfehlungen und legte diese der Politik anschließend in einem Gutachten zur Entscheidung vor.

Der Rat der Stadt Aachen hat im Dezember 2025 das Gutachten beraten und die Verwaltung beauftragt, die neun Empfehlungen zu prüfen und anschließend zum Beschluss vorzulegen.



© Zebalog GmbH

ÖPNV Haltestellen

1

„Wir empfehlen die Verbesserung der ÖPNV-Haltestellen [...]“

Fahrradampeln

2

„Wir empfehlen Fahrradampeln flächendeckend einzuführen und vor den Autoverkehr zu schalten, um die Sicherheit der Fahrradfahrenden zu erhöhen.“

Verkehrsmaskottchen

3

„Wir empfehlen die Einführung von Karl dem Kleinen als DAS Verkehrsmaskottchen für eine verbesserte und freundliche Kommunikation in Kampagnen für mehr Verkehrssicherheit und Rücksichtnahme.“

Neustrukturierung Parkraum

4

„Neustrukturierung des Parkraums in der Stadt durch optimale Nutzung des Vorhandenen und ggf. Neuschaffung von Angeboten für alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer.“

Attraktiver ÖPNV

5

„Wir empfehlen die nachhaltige Attraktivität sowie Effizienz des ÖPNV durch dezentrale Knotenpunkte bei verbesserter Anbindung von Park+Ride Stationen an wichtigen Verkehrspunkten.“



Das Gutachten ist einsehbar unter <https://buergerinnenrat.aachen.de/>

Tempo 30

6

„Wo getrennte Auto- und Fahrradwege nicht möglich sind, empfehlen wir die Verkehrsgeschwindigkeiten auf Tempo 30 zu reduzieren und bei Bergabfahrten die Fahrradwege asymmetrisch zu gestalten.“

App

7

„Wir empfehlen der Stadt Aachen die Anschaffung / Einrichtung einer interaktiven, intuitiv bedienbaren, barrierefreien, mehrsprachigen Mobilitätsapp in Echtzeit.“

Digitaler Zwilling

8

„Die Stadt Aachen soll den Ausbau und die Nutzung des digitalen Zwillings massiv vorantreiben, um Baustellen frühzeitig zu koordinieren. Ergänzt durch ein Präventionskonzept für Untergrund-Infrastruktur werden Doppelarbeiten und Verzögerungen vermieden. Durch eine Roadmap soll der Fortschritt öffentlich transparent den Bürger*innen zugänglich gemacht werden.“

Kostenloser ÖPNV

9

„Wir fordern die teilweise Einführung eines kostenlosen ÖPNV für Transferleistungsempfänger, Behinderte, Kinder und Azubis.“

Mobilitäts- und verkehrsbezogene Infrastrukturmaßnahmen 2025

Im Jahr 2025 wurden zahlreiche mobilitäts- und verkehrsbezogene infrastrukturelle Maßnahmen realisiert. Diese reichen von kleineren Eingriffen über die Anpassung einzelner Fahrspuren bis hin zur Umgestaltung ganzer Straßenzüge und einer veränderten Aufteilung des Straßenraums. Ziel ist immer die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation für einzelne oder mehrere Verkehrsmittel. Die folgenden Maßnahmen stellen eine Auswahl einzelner Vorhaben im Jahr 2025 dar und veranschaulichen zudem, wie unterschiedlich stark die Maßnahmen auf die einzelnen Verkehrsmittel und -themen wirken.

Für alle Projekte gilt, dass von Beginn an darauf geachtet wurde, die Bedürfnisse aller am Verkehr Teilnehmenden in den Blick zu nehmen. So wurden auch taktile Leitelemente, abgesenkte Bordsteine, niveaugleiche Einmündungen, Behindertenparkplätze und weitere barrierefreie Gestaltungselemente integriert, um den öffentlichen Raum für alle zugänglich zu machen. Darüber hinaus wurde bei jeder Maßnahme geprüft, inwieweit Flächen entsiegelt und begrünt sowie zusätzliche Bäume gepflanzt werden können, um die Lebensqualität im Stadtgebiet zu erhöhen und das Stadtklima zu verbessern. Weitere Elemente wie Beleuchtung, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Sitzmöglichkeiten oder auch die Auswahl der verschiedenen Materialien im Stadtraum sind Elemente der Planung und werden bei jedem Projekt berücksichtigt und geprüft. Alle Projekte zielen darauf ab, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Sie stehen nicht nur für eine zukunftsorientierte Infrastruktur, sondern auch für einen inklusiven und grünen urbanen Raum, der den Anforderungen einer modernen Stadtgesellschaft gerecht wird.

-  **Fußverkehr**
-  **Radverkehr**
-  **ÖPNV**
-  **Autoverkehr**
-  **Elektromobilität**
-  **Verkehrssicherheit**
-  **Wirtschaftsverkehr**
-  **Geteilte Mobilität**
-  **Barrierefreiheit**
-  **Beschädigte Infrastruktur**

Eginhardstraße

Ausbau zum verkehrsberuhigten Bereich



Anlass und Ziel

Nach der grundhaften Erneuerung der Abwasserleitungen durch die Regionetz musste der Straßenraum vollständig wiederhergestellt werden. Ziel war es, bestehende funktionale Defizite zu beheben, die Gestaltungsqualität zu verbessern und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche wie Parken, Spielen und Erschließung trotz begrenzter Straßenbreite verträglich zu ordnen.

Bestand

Der Straßenraum lag in einer Tempo-30-Zone mit abschnittsweiser Einbahnstraßenregelung und war sehr schmal. Die vorhandenen Breiten entsprachen nicht den geltenden Richtlinien für barrierefreie Gehwege, Fahrbahnrandparken und den Begegnungsverkehr von Lkw, Müll- und Rettungsfahrzeugen. Häufig kam es zu Nutzungskonflikten durch parkende Fahrzeuge.

Ergebnis

Der Straßenraum wurde niveaugleich als verkehrsberuhigter Bereich umgestaltet. Einmündungen wurden mit durchgehendem Gehwegniveau ausgebildet und erleichtern die Querung. Vier neu angelegte Baumfelder verbessern die Aufenthaltsqualität und tragen zur klimatischen Aufwertung des Straßenraums bei.

Besonderheiten

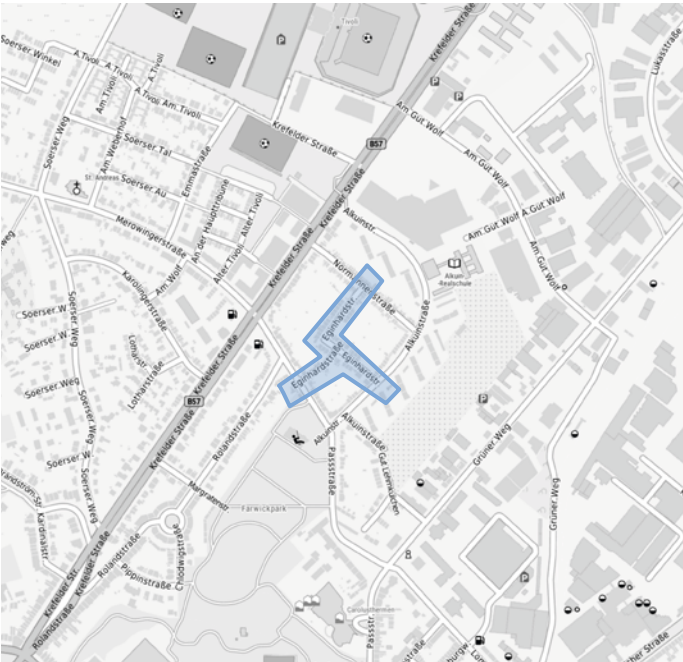
In unmittelbarer Nähe zur Eginhardstraße wurde zudem die Bushaltestelle Passstraße niveaugleich ausgebaut.

Maßnahmendauer

Mai bis September 2025

Gesamtkosten

rund 1.000.000 €



vorher (© Stadt Aachen)



nachher (© Stadt Aachen)

Erzberger Allee / Im Grüntal

Fußgängerüberweg

Anlass und Ziel

Im Bereich der Erzbergerallee bestand seit Jahren besonderer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Schüler*innen. Ziel der Maßnahme war es, die Querung an der Verbindung „Im Grüntal“ sicherer und besser erkennbar zu gestalten und damit den Schulweg zur Gemeinschaftsgrundschule Am Höfling zu verbessern.

Bestand

Die Erzbergerallee ist an dieser Stelle eine Sammelstraße mit je einem Fahrstreifen pro Richtung und Tempo 50. Trotz ihrer Bedeutung als Schul- und Fußwegverbindung war die Querung für Zufußgehende nicht eindeutig gesichert. Die vorhandene Gestaltung bot nur eingeschränkte Sicherheit.

Ergebnis

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde ein beleuchteter Fußgängerüberweg angelegt. Dieser erhöht die Sichtbarkeit der Querungsstelle, verbessert die Erkennbarkeit für den Kfz-Verkehr und ermöglicht insbesondere Schüler*innen ein sicheres Überqueren der Erzbergerallee

Besonderheiten

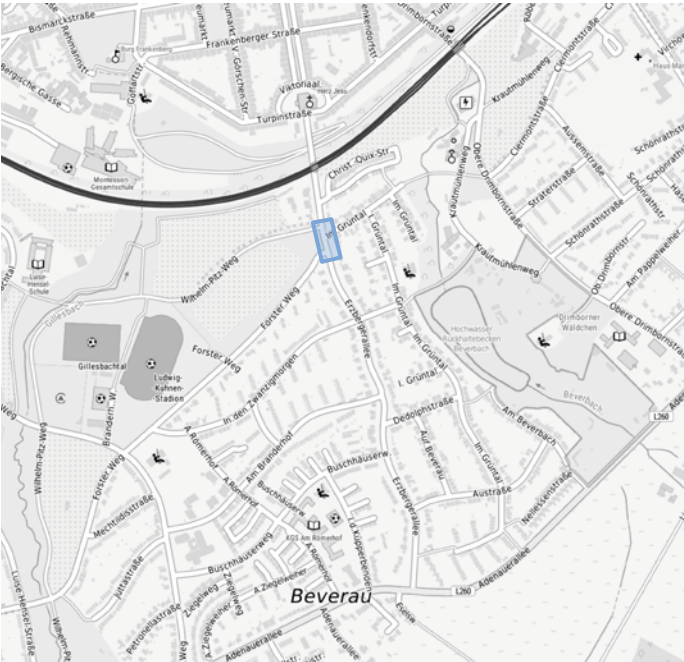
Erneuerung und Ausstattung der Gehwegflächen mit taktilem Leitsystem im Einmündungsbereich.

Maßnahmendauer

Juli bis August 2025

Gesamtkosten

rund 65.000€



Europaplatz

Erneuerung Geh- und Radwege

Anlass und Ziel

Am Europaplatz bestand Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Ziel der Maßnahme war es, Unfallrisiken zu reduzieren, die Führung von Fuß- und Radverkehr klarer zu gestalten und die Verkehrsanlagen zukunftsfähig zu erneuern. Gleichzeitig sollten notwendige Arbeiten an den Versorgungsleitungen gebündelt umgesetzt werden.

Bestand

Durch Baumfällungen, die aus Gründen der Verkehrssicherung im Laufe der Zeit erforderlich waren, hatte der Platz seinen ‚grünen Rahmen‘ verloren. Auch die Oberflächen der bestehenden Anlagen des Fuß- und Radverkehrs waren in einem schlechten Zustand. Die Quersituation für Zufußgehende und Radfahrende war zudem an den zu-/abführenden Armen der kreisförmigen Fahrbahn nicht eindeutig erkennbar.

Ergebnis

Die Geh- und Radwege wurden vollständig erneuert und klar voneinander getrennt geführt. Angelegte Grünstreifen und Kugelplatten strukturieren den Raum neu. Durch die Anhebung der Fahrbahn an zwei Knotenpunkten und Fußgängerüberwegen (sog. Zebrastreifen) wurden sichere und bevorrechtigte Querungen geschaffen. Die Radwege sind nun durch roten Asphalt deutlich hervorgehoben.

Besonderheiten

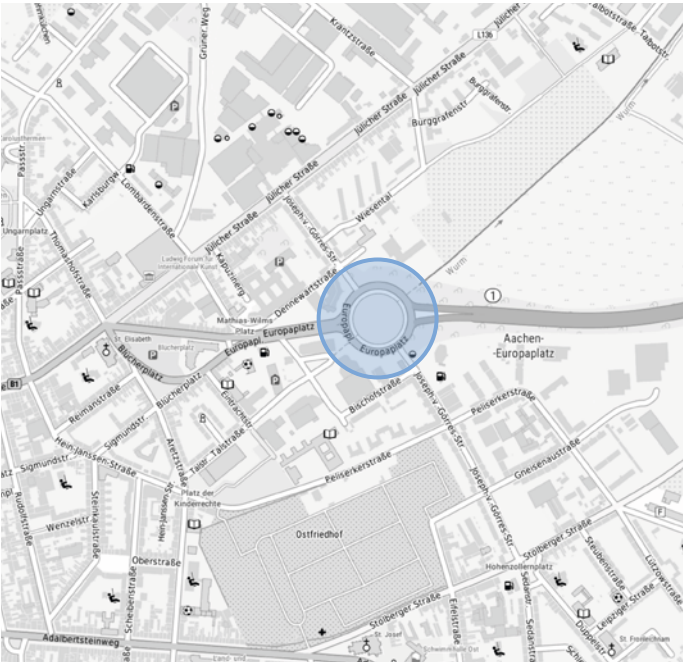
Trennung von Geh- und Radweg durch Grünstreifen oder Kugelplatten.

Maßnahmendauer

Februar bis Juli 2025

Gesamtkosten

rund 1.200.000€



Försterstraße

Umgestaltung Straßenraum



Anlass und Ziel

Im Anschluss an notwendige Arbeiten an den Versorgungsleitungen durch die Regionetz sollte ein Teilstück des Premiumfußwegs Wurmthal (Nr. 10) hergestellt werden. Ziel war es, die Försterstraße als wichtige Verbindung im Fußwegenetz aufzuwerten, Barrierefreiheit herzustellen und die Aufenthaltsqualität sowie die Nutzbarkeit für den Fußverkehr deutlich zu verbessern.

Bestand

Die Försterstraße war als Querverbindung zum Wanderweg am Lousberg Teil des Premiumwegekonzepts, wies jedoch Defizite auf. Der Straßenraum bestand aus Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen ohne Bäume. Durch aufgesetztes Parken auf den Gehwegen verblieben teils weniger als ein Meter Restbreite für das Passieren von Zufußgehenden.

Ergebnis

Der Straßenraum wurde neu geordnet und barrierefrei gestaltet, unter anderem durch taktile Leitelemente. Fünf neue Baumbeete verbessern das Stadtklima, zwei Sitzgelegenheiten erhöhen die Aufenthaltsqualität. Durch das Verlegen des Parkens an den Fahrbahnrand steht nun die volle Gehwegbreite zur Verfügung. Zusätzlich wurden 16 Fahrradbügel installiert.

Maßnahmendauer

Oktober 2024 bis April 2025

Gesamtkosten

rund 900.000 €



Hochstraße / Rollefstraße

Gehwegüberfahrt an T-Kreuzung



Anlass und Ziel

Die T-Kreuzung Hochstraße / Rollefstraße wurde im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität als Gefahrenstelle identifiziert. Aufgrund vieler querender Schul- und Kindergartenkinder sowie der Nähe zum Marienheim bestand besonderer Handlungsbedarf. Ziel war es, die Verkehrssicherheit für Zufußgehende deutlich zu erhöhen.

Bestand

Im Kreuzungsbereich kam es wiederholt zu gefährlichen Situationen zwischen Kraftfahrzeugen und Schul- und Kindergartenkindern. Zu schnell fahrende oder unaufmerksame PKW sowie eine unklare Gestaltung der Einmündung führten zu Unsicherheiten und erhöhtem Unfallrisiko für den Fußverkehr.

Ergebnis

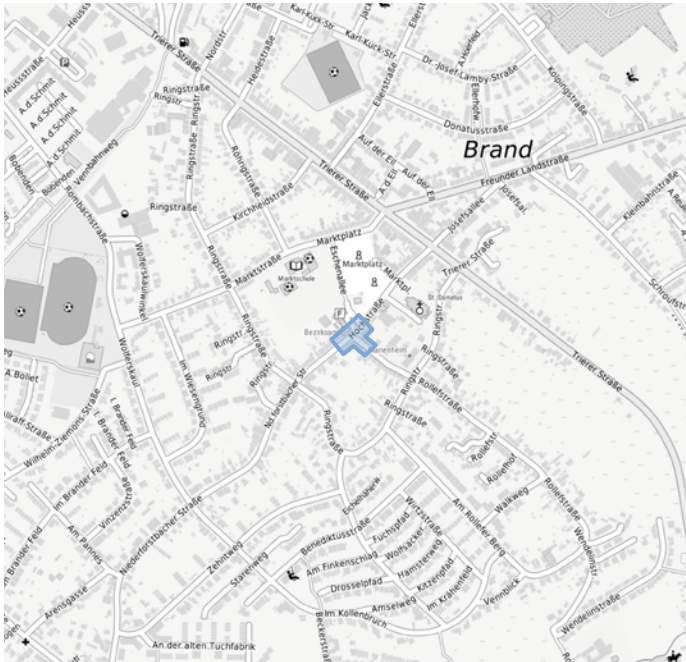
Die Einmündung der Rollefstraße wurde baulich durch Pflasterflächen abgesetzt und in der Vorfahrt untergeordnet. Dadurch wird der Kfz-Verkehr deutlich gebremst, die Querung für Zufußgehende sicherer gestaltet und die Aufmerksamkeit der Fahrenden im sensiblen Kreuzungsbereich erhöht.

Maßnahmendauer

August bis September 2025

Gesamtkosten

rund 75.000 €



Lothringerstraße

Platzgestaltung & Fahrradzone



Anlass und Ziel

Ziel der Maßnahme war die Neugestaltung des Stadtteilplatzes an der Lothringerstraße sowie die Vervollständigung einer Rad-Vorrang-Route und eines Premiumfußwegs, wodurch die Aufenthaltsqualität erhöht, der Fuß- und Radverkehr gestärkt und der Straßenraum entsprechend seiner Bedeutung im Stadtteil neu geordnet werden sollte.

Bestand

Zwischen Oppenhoffallee und Wilhelmstraße galt Tempo 50. Der Radverkehr wurde überwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn sowie abschnittsweise gemeinsam mit dem Fußverkehr auf dem Gehweg geführt. Die Gestaltung und Aufteilung des Straßenraums entsprach insgesamt nicht den aktuellen Richtlinien für eine sichere und komfortable Führung von Fuß- und Radverkehr. Der Stadtteilplatz bot wenig Aufenthaltsqualität.

Ergebnis

Der Premiumfußweg entlang der Lothringerstraße wurde umgesetzt. Die neu gestaltete Straße und die Umfahrung des Stadtteilplatzes wurden als Fahrradzone ausgewiesen. An mehreren Einmündungen wurde die Fahrbahn auf Gehwegniveau angehoben. Ein neuer Stadtteilplatz mit Sitzangeboten sowie insgesamt 16 neu gepflanzte Bäume erhöhen die Aufenthaltsqualität deutlich.

Besonderheiten

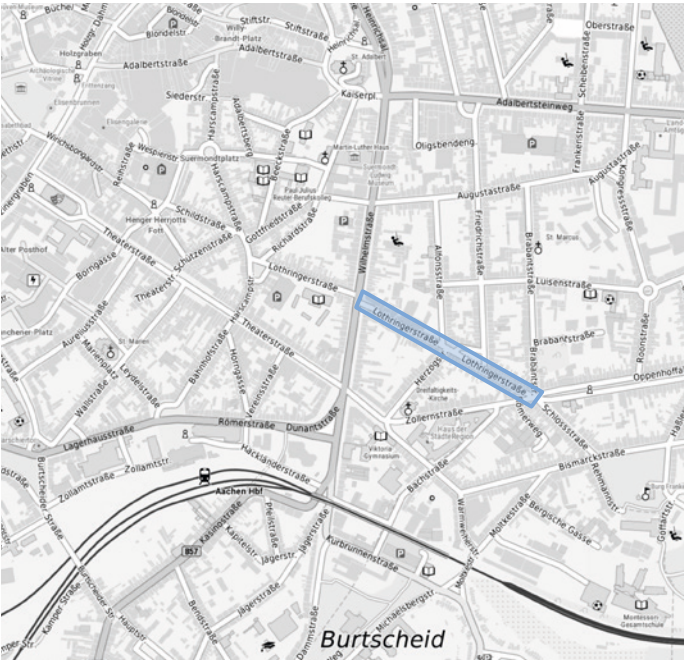
Die Fahrbahn wurde noch nicht rot eingefärbt.

Maßnahmendauer

April 2024 bis April 2025

Gesamtkosten

rund 1.900.000 €



Ludwigsallee

Neue Leitelemente



Anlass und Ziel

Nach einer Regionetz-Baumaßnahme wurde die Ludwigsallee 2018 grundlegend erneuert und zunächst provisorisch markiert. Ziel der Maßnahme war es, die stark verblasste Freigabemarkierung zu erneuern, die Verkehrssicherheit dauerhaft zu gewährleisten und den Lückenschluss der Verkehrsführung zwischen den bereits erneuerten Abschnitten der Ludwigsallee und dem Pontwall herzustellen.

Bestand

Im Abschnitt zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße bestand lediglich eine provisorische Freigabemarkierung aus weißer Farbe. Diese war im Laufe der Zeit stark verblasst und nur noch eingeschränkt erkennbar. Dadurch war die sichere Führung des Verkehrs nicht mehr dauerhaft gewährleistet.

Ergebnis

Die Fahrbahnmarkierung wurde vollständig erneuert und dauerhaft ausgeführt. Damit ist die sichere Verkehrsführung wieder klar erkennbar. Gleichzeitig wurde der Markierungslückenschluss zwischen den erneuerten Abschnitten der Ludwigsallee und dem Pontwall in Richtung Turmstraße hergestellt.

Maßnahmendauer

August bis September 2025

Gesamtkosten

rund 43.000 €



Nirmer Straße

Barrierefreie Absenkungen



Anlass und Ziel

Ziel der Maßnahme war es, die Querungsbereiche auf der Nirmerstraße barrierefrei auszubauen und damit die sichere Nutzung des Straßenraums für Zufußgehende, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, Senior*innen sowie Kinder zu verbessern.

Bestand

An vier Kreuzungsbereichen der Nirmerstraße fehlten bislang Absenkungen vollständig. Die Bordsteine stellten insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinderwagen und Rollstuhlnutzende eine erhebliche Barriere dar und erschwerten sichere und komfortable Querungen.

Ergebnis

Vier Kreuzungsbereiche auf der Nirmerstraße wurden barrierefrei umgebaut. Durch die Herstellung von Bordsteinabsenkungen und angepassten Übergängen sind die Querungen nun für alle Nutzer*innen besser zugänglich und sicher nutzbar.

Maßnahmendauer

April bis Juni 2025

Gesamtkosten

94.000 €



Nizzaallee

Umgestaltung Querungsstelle



Anlass und Ziel

Die Querungsstelle an der Nizzaallee stellt eine wichtige Verbindung zum Wanderweg am Lousberg und damit zum Netz der Premiumfußwege dar. Ziel der Maßnahme war es, diese Anbindung sicherer und barrierefrei zu gestalten sowie die Sichtbeziehungen für Zufußgehende zu verbessern.

Bestand

Entlang der Nizzaallee war beidseitiges Parken auf der Fahrbahn zugelassen. Zwischen parkenden Fahrzeugen bestanden eingeschränkte Sichtverhältnisse auf den fließenden Verkehr, was die Querung unsicher machte.

Ergebnis

Die Querungsstelle wurde barrierefrei umgestaltet und der Gehweg vorgezogen. Dadurch verbessern sich die Sichtbeziehungen deutlich und die Querung ist für alle Zufußgehenden sicherer nutzbar. Gleichzeitig wurde die Fahrbahn auf 170 m Länge saniert und die Anbindung des Premiumfußwegs am Lousberg funktional aufgewertet.

Maßnahmendauer

September bis Oktober 2025

Gesamtkosten

283.000 €



Scheibenstraße

Umgestaltung Straßenraum



Anlass und Ziel

Im Rahmen des Förderprojekts „Soziale Stadt Aachen Nord“ wurde die Scheibenstraße umgestaltet. Ziel der Maßnahme war es, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu erhöhen, die Nahmobilität (wichtige Verbindung zum Stadtteilzentrum am Depot Talstraße sowie zu den bereits umgestalteten Rehm-Plätzen) zu stärken und den Bereich barrierefrei sowie dauerhaft nutzbar zu gestalten.

Bestand

Zu klein dimensionierte Baumscheiben führten zu Wurzelschäden an den angrenzenden Pflasterflächen. Es kam zu Anhebungen, Verschiebungen im Pflasterverbund und vereinzelt zu Pflastersteinbrüchen. Im mittleren Straßenraum waren zudem zahlreiche Klinkerpflaster locker oder bereits durch Asphaltflicken ersetzt.

Ergebnis

Der Straßenraum wurde barrierefrei erneuert und mit neun neuen Sitzbänken aufgewertet. Ein neuer Bodenbelag sowie eine Querungshilfe mit Doppelbord verbessern die Zugänglichkeit. Großzügige Baumbeete sichern den Baumbestand nachhaltig. Zusätzlich wurden 13 Fahrradbügel installiert.

Besonderheiten

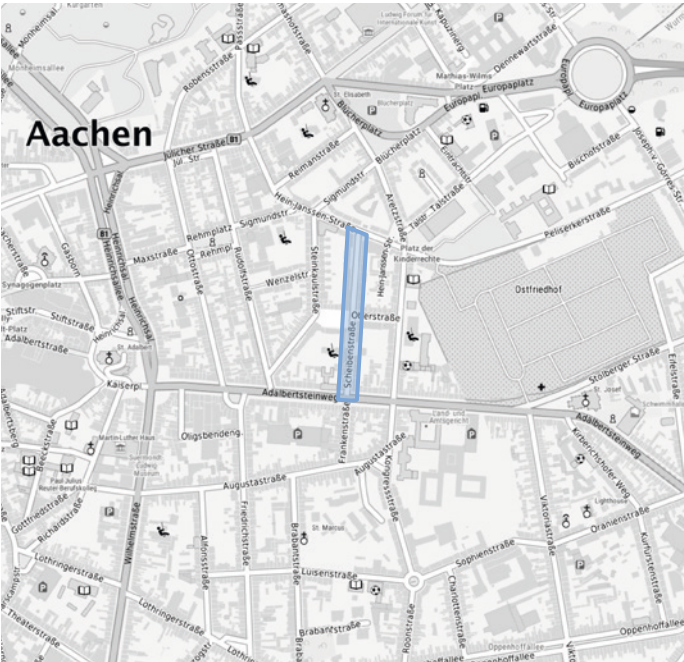
Die Amberbäume konnten erhalten werden. Unter ihnen bieten nun neun Bänke Sitzmöglichkeiten. Die Uterpflanzung der Bäume steht noch aus.

Maßnahmendauer

März bis Juli 2025

Gesamtkosten

486.000€



Schildstraße

RVR Brand/Eilendorf



Anlass und Ziel

Im Anschluss an notwendige Arbeiten an den Versorgungsleitungen durch die Regionetz sollte mit der Neuherstellung der Fahrbahnoberfläche für ein optimales Passieren aller Verkehrsteilnehmenden auf der Straße insbesondere auch ein Teilstück des Premiumfußwegs Frankenberger Park (Nr. 3) sowie der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf hergestellt werden. Ziel der Maßnahme war es, die Schildstraße zugunsten des Rad- und Fußverkehrs neu zu ordnen und den Straßenraum funktionell sowie gestalterisch aufzuwerten.

Bestand

Die Schildstraße ist als Einbahnstraße stadteinwärts für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Im oberen Abschnitt wurde einseitig geparkt. Die Gehwege waren beidseitig sehr schmal, im unteren Bereich auf der Südseite teils nur 1,10 m breit und entsprachen nicht den heutigen Anforderungen an den Fußverkehr.

Ergebnis

Die Fahrbahn wurde klar von den Gehwegen getrennt. Der nördliche Gehweg wurde als Premiumfußweg mit mindestens 2,20 m Breite und taktilem Leitsystem ausgebaut, der südliche Gehweg auf mindestens 1,30 m verbreitert. Es entstanden Baumscheiben, eine Lieferzone sowie ein Platz mit Baumbeet und Rundbank. Die Rad-Vorrang-Route ist optisch hervorgehoben.

Besonderheiten

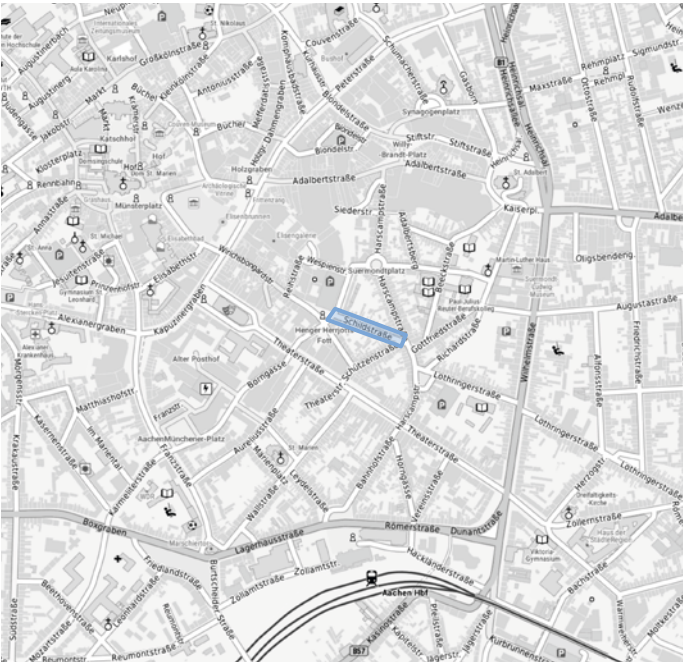
Der später zu realisierende weitere Verflechtungsbereich (Harscampstraße / Gottfriedstraße) wird sich in seiner Gestaltung sehr gut an die Platzfläche anschließen.

Maßnahmendauer

Oktober bis Dezember 2025

Gesamtkosten

600.000€



Schönauer Friede

Berliner Kissen



Anlass und Ziel

Bürger*innen stellten im Mai 2023 den Antrag, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im verkehrsberuhigten Bereich Schönauer Friede zu überprüfen. Geschwindigkeitsmessungen ergaben, dass von Seiten der Verwaltung eine Überprüfung auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich war.

Bestand

Die Straße Schönauer Friede ist ein verkehrsberuhigter Bereich, in dem die gängigen infrastrukturellen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt sind. Trotz der Anlage von Fahrbahnversätzen und Fahrbahneinengungen wurden nicht unerhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt.

Ergebnis

Zur Sicherstellung der Verkehrsberuhigung wurde ein sogenanntes Berliner Kissen aus Kunststoffelementen als dauerhafte Maßnahme installiert.

Besonderheiten

Pilotprojekt durch erstmalige Umsetzung eines Berliner Kissens im Stadtgebiet

Maßnahmendauer

Dezember 2024 bis Mai 2025

Gesamtkosten

rund 5.000 €



Umfeld St. Germanus

Umgestaltung Kirchenumfeld



Anlass und Ziel

Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Haaren wurde das Kirchenumfeld gestalterisch und funktional zu einem neuen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität umgebaut. Dadurch fungiert der Kirchplatz St. Germanus nun auch als wichtiges Bindeglied zwischen dem Haarener Markt, dem Bezirksamt sowie dem Park am alten Friedhof.

Bestand

Vor der Umgestaltung war das Umfeld der Kirche St. Germanus überwiegend durch Verkehrsflächen und funktionale Nutzungen geprägt. Der öffentliche Raum war gestalterisch wenig gefasst und bot nur eingeschränkte Aufenthaltsqualität.

Ergebnis

Der Auto- und Lieferverkehr ist zugunsten von Zufußgehenden und Radfahrenden und für den ruhigen Aufenthalt auf das notwendige Minimum beschränkt worden. Das Kirchenumfeld St. Germanus erstrahlt durch eine vollständige Neuinszenierung. So ist in Haarens Mitte eine Platzfläche entstanden, die mit einer hochwertigen Gestaltung eine gänzlich neue Aufenthaltsqualität schafft.

Besonderheiten

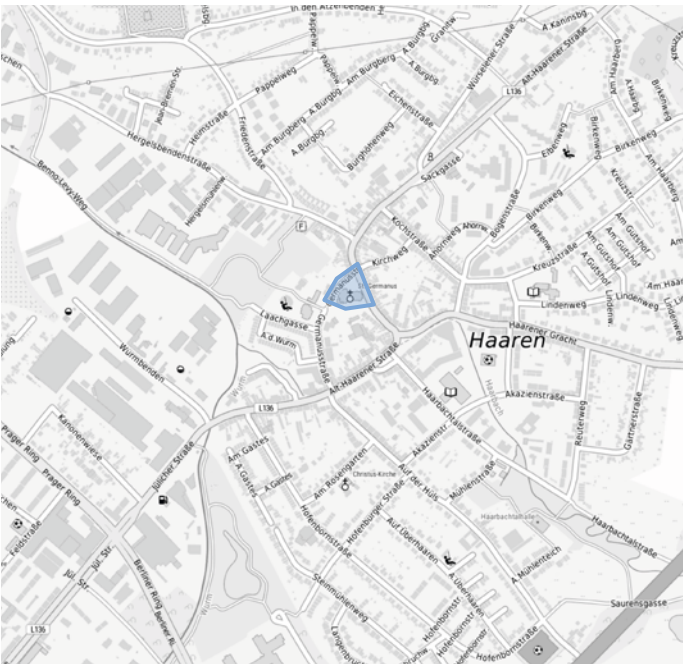
Für das Umgebungspflaster außerhalb des Intarsien-Bereiches ist Klinker als traditionelles, regional typisches Material verwendet worden, das im Fischgrätverband verlegt wurde.

Maßnahmendauer

August 2023 bis März 2025

Gesamtkosten

rund 4.100.000 €



Signaltechnische Anpassungen im ÖPNV

Was bedeutet eigentlich das A an der Ampel?



Anlass und Ziel

Zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Reisezeit des Busverkehrs sollten zusätzliche Haltezeiten an Lichtsignalanlagen reduziert werden. Ziel war es, Zielkonflikte zwischen der Beschleunigung des ÖPNV und sogenannten Fußgänger-Sofort-Grün-Anlagen aufzulösen und dem Bus an geeigneten Stellen eine besser abgestimmte Durchfahrt zu ermöglichen.

Bestand

Im Stadtgebiet Aachen gibt es rund 30 Lichtsignalanlagen, die bei einer Fußgängeranforderung unmittelbar auf Grün schalten. Dies kann zu zusätzlichen Halten von Bussen führen. Fünf dieser Anlagen waren bereits mit einer Busbeschleunigung ausgestattet, der überwiegende Teil jedoch noch nicht angepasst.

Ergebnis

Busse können sich nun über das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) an ausgewählten Lichtsignalanlagen anmelden. Bei gleichzeitiger Fußgängeranforderung wird die Freigabe kurz verzögert, bis der Bus die Kreuzung passiert hat. So lassen sich pro Busdurchfahrt Zeitgewinne von bis zu 30 Sekunden erzielen, wodurch der Verkehrsfluss verbessert wird.

Besonderheiten

Ein „A“-Signal an der Ampel zeigt dem Fahrpersonal, dass der Bus erkannt wurde und ohne Halt weiterfahren kann.

Maßnahmendauer

zwölf Anlagen im Jahr 2025

Gesamtkosten

rund 120.000 €



© Stadt Aachen

Signaltechnische Anpassungen im ÖPNV

Koordinierung statt Einzelbeeinflussung



Anlass und Ziel

An stark frequentierten Knotenpunkten ohne Bussonderfahrstreifen ist eine gut abgestimmte Signalsteuerung entscheidend für einen flüssigen Busverkehr. Ziel war es, durch eine verbesserte Koordinierung der Lichtsignalanlagen (LSA) Reisezeiten zu stabilisieren und Zielkonflikte zwischen verschiedenen Buslinien und Verkehrsströmen zu vermeiden, ohne die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte insgesamt zu beeinträchtigen.

Bestand

An mehreren großen Knotenpunkten im Stadtgebiet, etwa an der Roermonder Straße/Kühlwetterstraße, am Hansemanplatz, an der Theaterstraße/Bahnhofstraße, an der Normaluhr und am Jakobsplatz, kam es regelmäßig zu Zeitverlusten, wenn Busse aus der Koordinierung fielen. An Knoten mit Haltestellen direkt an der LSA führten klassische Beeinflussungen teilweise zu spürbaren Einschränkungen des Verkehrsablaufs.

Ergebnis

Durch gezielte Anpassungen der Signalschaltungen konnte die Koordinierung verbessert und zusätzliche Haltezeiten für Busse reduziert werden. Der Einsatz des sogenannten Türkriteriums ermöglicht eine kurze, situationsabhängige Beeinflussung auch an großen Knotenpunkten. So lassen sich Fahrzeitgewinne erzielen, ohne die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens wesentlich zu beeinträchtigen.

Besonderheiten

Weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge sowie das zügige Verlassen des Haltestellenbereichs entlasten das Fahrpersonal spürbar.

Gesamtkosten

rund 20.000 €



© Stadt Aachen

Bewohnerparken

Anpassung der Zonengrenzen in der Innenstadt



Anlass und Ziel

Das Bewohnerparken hat sich historisch aus der Innenstadt heraus entwickelt. Die verschiedenen Zonen innerhalb des Alleenrings waren kleinteilig zugeschnitten und boten den Bewohnenden wenig Suchalternativen. Mit einer neuen Anordnung konnten größere Zonen und funktionalere, besser zusammenhängende Bewohnerparkbereiche innerhalb des Alleenrings geschaffen werden.

Bestand

Innerhalb des Alleenrings bestanden neun kleinräumige Bewohnerparkzonen (A, B, D, F, G+L, H, P, R und S). Die begrenzten Geltungsbereiche erschwerten die Parkplatzsuche für Berechtigte und führten zu einer hohen Nutzungsrestriktion.

Ergebnis

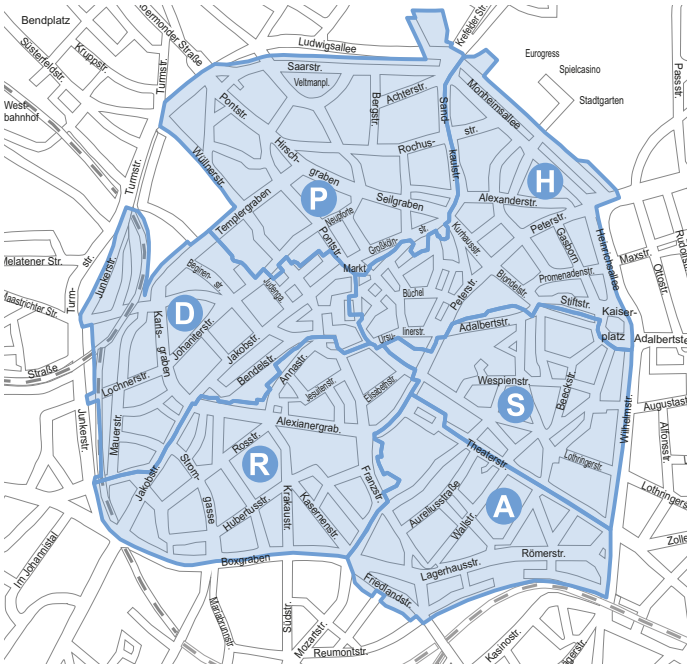
Die neun bestehenden Bewohnerparkzonen wurden zu sechs größeren Zonen (A, D, H, P, R und S) zusammengefasst. Dadurch stehen den Bewohnenden größere Suchräume zur Verfügung, was die Parkplatzsuche erleichtert. Die Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Alleenrings bleibt weiterhin bestehen.

Maßnahmendauer

Mai 2025

Gesamtkosten

rund 40.000 €



Beginn einer Bewohnerparkzone (© Stadt Aachen)

E-Tretroller Abstellplätze

Ausbau von E-Tretroller-Abstellflächen



Anlass und Ziel

Ordnungswidrig abgestellte E-Tretroller führten wiederholt zu Behinderungen und Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum. Ziel war es, durch markierte Abstellflächen ein geordnetes, stationäres Abstellen im gesamten Stadtgebiet Aachen vorzugeben. In der aktuellen Ausbauphase sollen insbesondere an neuralgischen Punkten 28 zusätzliche Abstellflächen eingerichtet werden.

Bestand

E-Tretroller wurden bislang häufig ungeordnet im öffentlichen Raum abgestellt. Besonders in der Innenstadt kam es zu Beeinträchtigungen für Fußgänger*innen, mobilitätseingeschränkte Personen und andere Verkehrsteilnehmende. Es fehlten klar definierte und ausreichend sichtbare Abstellmöglichkeiten an stark frequentierten Standorten.

Ergebnis

Durch die Einrichtung markierter Abstellflächen entstehen gezielte Angebote zum Abstellen von E-Tretrollern, insbesondere im Innenstadtgebiet. Sammelstellen bündeln die Fahrzeuge, verbessern die Ordnung im Straßenraum und erhöhen gleichzeitig die Attraktivität alternativer Mobilitätsangebote. Im Jahr 2025 wurden 14 neue Abstellzonen eingerichtet.

Besonderheiten

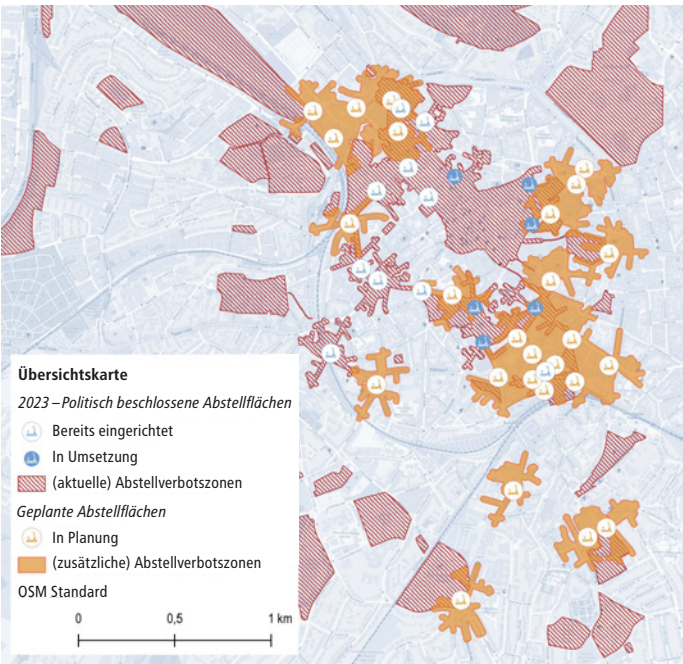
Visualisierung der E-Tretroller Parkplätze durch Symbolsteine oder Piktogramme

Maßnahmendauer

Januar bis April 2025 und September bis Dezember 2025

Gesamtkosten

31.000 €



nachher (© Stadt Aachen)

Was macht ein Großprojekt aus?

Neben den zuvor beschriebenen Projekten, die sich in der Regel auf einen Straßenabschnitt erstrecken, gibt es derzeit auf dem Aachener Stadtgebiet Projekte, deren Realisierung aufgrund Ihrer Größe und damit verbundenen Komplexität über das Jahr 2025 hinaus dauern. Oft handelt es sich bei diesen Projekten nicht nur um reine Mobilitätsprojekte, sondern auch um Stadtentwicklungsprojekte. Sie werden resilient geplant, gebaut und transformieren die Energie- und Wärmeversorgung, die Stadtgestalt sowie Mobilität und Verkehr. Für die Realisierung solcher Großprojekte sind neben der Stadt oftmals auch andere Akteure verantwortlich.



Campus West

Mit dem sogenannten „Campus West“ entsteht ein zweiter Campus der RWTH Aachen. Es handelt sich um eines der größten Stadtentwicklungsprojekte der Stadt Aachen. Neben Forschungsgebäuden wird das Gebiet durch das Anlegen neuer Straßen und weiterer Verkehrs- sowie Mobilitätsinfrastruktur erschlossen. Der Campus West trägt dazu bei, die Forschungskompetenz der RWTH sichtbarer zu machen. Das Projekt schafft einen Verbund aus Wissenschaft und Wirtschaft. Die Forschungsbereiche werden durch Cluster repräsentiert. Etappenweise entstehen auf einer Fläche von 473.000 Quadratmeter elf Forschungscluster.

In einer ersten Ausbaustufe entstand der Campus Melaten der RWTH Aachen.

Kommunale Wärmeplanung – Herausforderungen beim Ausbau



Städte mit mehr als 100.000 Einwohner*innen sind seit dem 01.01.2024 verpflichtet bis Mitte 2026 eine kommunale Wärmeplanung vorzulegen. Grundlegende Aufgabe dieser Planung ist die Entwicklung einer Strategie für eine bezahlbare, sichere und klimaneutrale Wärmeversorgung des Aachener Stadtgebietes bis 2045. Die kommunale Wärmeplanung wurde im Laufe des Jahres 2024 erarbeitet und im Anschluss Politik und Öffentlichkeit vorgestellt. Der Rat der Stadt Aachen hat den Wärmeplan im Juli 2025 beschlossen.

Schon jetzt ist klar, dass die Versorgung von Haushalten mit Fernwärme eine bedeutende Rolle in der zukünftigen Energieversorgung spielen wird.

Um für Gebäudeeigentümer*innen und die Kommune weitere Klarheit zu schaffen, hat die STAWAG im Jahr 2022 das Fernwärmeausbaugbiet definiert, der Ausbauplan ist auch entsprechend in den Wärmplan der Stadt eingeflossen. Er umfasst vor allem städtische Bereiche mit hoher Wärmedichte in räumlicher Nähe zum bestehenden Fernwärmenetz.

Die STAWAG plant dieses Gebiet bis zum Jahr 2045 vollständig, soweit technisch und wirtschaftlich möglich, mit ihrem Fernwärmenetz zu erschließen. Eine große Herausforderung ist die bautechnische Umsetzung der notwendigen Maßnahmen unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange. Daher werden die erforderlichen Maßnahmen zwischen STAWAG, Regionetz und Stadt Aachen eng abgestimmt und verabredet, wann und wo der Ausbau stattfinden wird und welche weiteren Erneuerungen der Leitungsinfrastruktur und der Mobilitätsinfrastruktur mit dem Ausbau kombiniert werden.



Theaterplatz



Der Theaterplatz wird zur Bühne für alle. Platz und Umfeld werden umfassend erneuert – mit einem klaren Ziel: mehr Qualität, mehr Zukunft. Das bringt das Projekt:

- Mehr Aufenthaltsqualität durch neue Platzgestaltung
- Beitrag zur Verkehrswende
- Anpassung an den Klimawandel
- Raum für Kultur, Handel und Gastronomie
- Eine attraktive Adresse für das Theater Aachen

Gleichzeitig wird die Infrastruktur unter der Erde mit Strom- und Gasleitungen, Abwasserkanälen und Fernwärmetrassen geprüft und erneuert.

Seit 2025 laufen die Leitungsbauarbeiten. Die Bauzeit beträgt noch rund drei Jahre – anschließend können sich die Bürger*innen auf einen neu gestalteten Theaterplatz freuen.

Altstadtquartier Büchel



Mit der Umgestaltung des Altstadtquartiers Büchel entsteht ein neues innerstädtisches Quartier an zentraler Stelle der Aachener Innenstadt. Der bis 2021 durch das ehemalige Parkhaus geprägte Bereich wird neu geordnet und zu einem lebendigen Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt. Geplant sind die Herstellung einer öffentlichen Grünfläche mit neuen Wegeverbindungen, Möglichkeiten für Aufenthalt, Spiel und Bewegung, eine arrondierende Bebauung und neue Nutzungen. Das Angebot für den Fuß- und Radverkehr wird ausgeweitet und durch verschiedene Mobilitätsangebote gestärkt.



Sportpark Soers



Zwischen der Krefelder Straße als nördlicher Eingangsachse zur Innenstadt und dem Landschaftsraum der Soers bildet der Sportpark Soers einen identitätsprägenden Ort mit großer sportgeschichtlicher Bedeutung. Der Standort wird schrittweise zu einem modernen, multifunktionalen Sport- und Veranstaltungsareal weiterentwickelt. Neben der Qualifizierung der Sportanlagen werden Erschließung, Wegebeziehungen und Mobilitätsangebote neu geordnet. Ziel ist es, den Sportpark besser an den Umweltverbund anzubinden und den Verkehr bei Großveranstaltungen leistungsfähig und verträglich abzuwickeln.



Haus der Neugier



Mit dem Haus der Neugier entsteht im ehemaligen Lust for Life-Gebäude am Büchel ein zentraler Ort für Bildung, Kultur und Begegnung; ein neuer Ort für alle Aachener*innen. Die Stadtbibliothek, die Volkshochschule und weitere Angebote werden hier gebündelt. Das Projekt stärkt die Innenstadt als Aufenthalts- und Wissensort und ist eng mit der Umgestaltung des Büchels verknüpft. Gute Erreichbarkeit, Barrierefreiheit und nachhaltige Mobilität sind zentrale Bausteine des Konzepts.

Fußverkehr



- Premiumfußwege planen und ausbauen (z. B. Maxstraße, Krakaustraße, Lochnerstraße und Bastei)
- Kleinmaßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umsetzen
- VEP-Konzept zum Fußverkehr entwickeln und zum Beschluss vorlegen.

Autoverkehr (inkl. Elektromobilität)



- Sanierung des Parkhauses Mostardstraße abschließen
- Straßenräume sanieren und neu bauen (z. B. Kurfürstenstraße, Kaubendenstraße, Napoleonsberg)
- VEP-Konzept zum Autoverkehr entwickeln und zum Beschluss vorlegen
- Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw errichten (z. B. im Stadtbezirk Laurensberg)
- Neuplanung des P&R-Netzes und der dazugehörigen Infrastruktur

Wirtschaftsverkehr (Lieferrn & Laden)



- Liefer- und Ladezonen einrichten
- Umschlagplätze für Speditionen am Stadtrand schaffen
- Flächen für Lieferverkehr schaffen
- mehr Paketboxen und Paketstationen schaffen und bekannt machen
- Parkausweise für die Wirtschaft prüfen

Mobilitätsmanagement



- Mobilitätsmanagement für verschiedene Zielgruppen und Veranstaltungen weiter ausbauen (z. B. Schulen, Menschen in Umbruchsituationen, betriebliches Mobilitätsmanagement, Verleih mobiler Fahrradbügel, Reit-WM 2026)
- Öffentlichkeitsarbeit zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen kontinuierlich fortführen
- VEP-Konzept zum Mobilitätsmanagement entwickeln und zum Beschluss vorlegen
- Carsharing für die Gesamtstadt neu ausschreiben
- Abstellzonen für E-Tretroller kontinuierlich planen und ausbauen
- Bike-Sharing für die Gesamtstadt neu vergeben
- Leihlastenrad-Angebot im Stadtgebiet auf rund 25 Räder ausbauen

Radverkehr



- Weitere Abschnitte der Bismarckstraße fertigstellen
- Maßnahmenplan Radverkehr ausarbeiten
- Rad-Vorrang-Routen (RVR) und die Radverkehrsinfrastruktur weiter planen und ausbauen (z. B. RVR Haaren, RVR Vaals, RVR Brand / Eilendorf)

Verkehrssicherheit



- Aktionsplan Verkehrssicherheit weiter umsetzen
- Planungen zur Einrichtung der ersten Schulstraßen in Aachen fortführen
- Mobilitätsprojekte an Schulen kontinuierlich weiterführen

ÖPNV



- Barrierefreie Bushaltestellen planen und ausbauen
- Busflotte der ASEAG durch die Beschaffung von Elektrobussen erneuern
- Öffentlichen Dienstleistungsauftrag für Busverkehrsleistungen ab Dezember 2027 vorbereiten
- Regiotram planen und die Trassen- und Haltestellenplanung vertiefen

Digitalisierung



- Laufende Forschungsprojekte weiterführen
- Mobilitäts- und Verkehrsthemen kontinuierlich weiter digitalisieren (z. B. Mobilitätsdashboard weiterentwickeln, Liefer- und Ladezonen sowie Reisebushaltestellen detektieren, urbane Fachwillinge nutzen)
- Neue Projekte akquirieren und starten (z. B. dynamisches Verkehrsmanagement rund um den Sportpark Soers)

2026

Herausgeberin

Stadt Aachen
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Mobilität und Verkehr
Lagerhausstr. 20
52064 Aachen
mobilitaet.verkehr@mail.aachen.de
aachen.de/mobilitaetsbericht

Redaktion

Daniela Rüdel

Layout und Satz

yella park, www.yellapark.de

Druck

Frank Druck + Medien GmbH & Co. KG

Abbildungen

- Seite 14–15: © Carabin Praß GmbH
- Seite 17: Regiotram: © AVV
Starke Achsen: © ASEAG
- Seite 18: © Nicolas Herhadi-Kusumo
- Seite 23: © Stadt Aachen / Conor Crowe
- Seite 25: © ADFC / Dirk Deckbar
- Seite 28: © IHK Aachen
- Seite 30: © Conor Crowe
- Seite 36: © Zebralog GmbH
- Seite 39–55: Kartenmaterial: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2025)
- Seite 56: Campus West: © RKW + Architektur
- Seite 57: Sportpark Soers: © david@engel.ac

Alle übrigen Abbildungen: © Stadt Aachen

Die in diesem Mobilitätsbericht dargestellten Maßnahmen und Projekte sind Ergebnis des kontinuierlichen Engagements vieler Beteiligten. Ein besonderer Dank gilt den Mitarbeitenden der Stadt Aachen sowie den politischen Gremien, die Planung, Umsetzung und Weiterentwicklung der Mobilität ermöglichen und begleiten. Ebenso danken wir den engagierten Akteur*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und der Stadtgesellschaft, die diese Entwicklungen aktiv unterstützen.



© Stadt Aachen

Mobilitätsbericht 2025

der Stadt Aachen

Stadt Aachen

Der Oberbürgermeister
Fachbereich Mobilität und Verkehr
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen
Tel.: 0241 432-0
mobiltaet.verkehr@mail.aachen.de
aachen.de/mobiltaetsbericht

www.aachen.de