

Uni.Urban.Mobil.  
Eigeninitiative von Aachener Studierenden (in Gründung)  
Jasper Nalbach  
jasper.nalbach@rwth-aachen.de

Aachen, 22.10.2019

und

VCD Aachen-Düren  
An der Schanz 1  
52064 Aachen  
www.vcd-aachen.de  
[vcdaachen@vcd-aachen.de](mailto:vcdaachen@vcd-aachen.de)

## Stellungnahme zum Campus West

Die Entwicklung der Campusbereiche Melaten und Aachen-West ist für die Stadt Aachen von herausragender Bedeutung. Die negativen Auswirkungen der zusätzlichen Verkehre müssen jedoch so gering wie möglich gehalten werden.

Seit den ersten Planungen haben sich die Erfordernis und die gesellschaftliche Einstellung zu einer Verkehrswende grundlegend verändert, nicht zuletzt zeigt sich dies durch den großen Erfolg des Radentscheids. Die Erfahrungen mit dem Campus Melaten zeigen, dass dort die Möglichkeiten für einen großen Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel nicht ausreichend genutzt wurden. Im Radverkehr fehlt z.B bis heute eine hochwertige regionale Anbindung. Die Radverkehrsanlagen weisen selbst im Campusgelände selbst immer noch Lücken auf und/oder werden von vielen nicht als sicher empfunden (z.B. Schutzstreifen am Campus-Boulevard statt Radwegen).

Für den Campus West muss deshalb von vornherein die Chance für ein Mobilitätskonzept genutzt werden, bei dem die umweltfreundlichen Verkehrsmittel die Hauptrolle spielen. Der Kfz-Verkehr, wenn auch in Zukunft mit elektrischem Antrieb, soll in erster Linie auf die Belieferung sowie die Mobilität von Menschen mit Handicap beschränkt werden. Bereits in der Bauleitplanung muss die Verkehrswende konkret verankert werden.

Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass der neu geplante Campus Modellcharakter haben sollte - wie auch an verschiedenen Stellen seitens der Verantwortlichen kommuniziert wird. Allerdings entsprechen diese Versprechungen nicht den Planungen, darüber können auch die in Aussicht gestellten „innovativen Verkehrssysteme“ nicht hinwegtäuschen, die im Campusgelände erprobt werden sollen. Denn es ist - wie für einen Uni-Campus selbstverständlich - mit hohen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zu rechnen, die umfassende und leistungsfähige Lösungen brauchen.

Dazu sollen folgende Grundsätze in der Planung beachtet werden:

**Das Campus-Band stellt eine hochwertige, auf den Fuß- und Radverkehr ausgerichtete und um den ÖPNV ergänzte Verbindung aller Campus-Teile dar.**

- Vorrang bei allen Abwägungen haben Fuß-, Rad- und ÖPN-Verkehr
- Regionale Durchbindungen für ÖPNV und Radverkehr berücksichtigen
- Verkehrsarme Struktur

Desweiteren sollen im Zuge der Planungen die Folgen für die umliegenden Bereiche sowie deren verkehrliche Anbindung berücksichtigt werden.

## 1 Verkehrsführung auf dem Campus West und dem Campus-Band

### 1.1 Radverkehr

#### 1. **Baulich getrennte Radwege nach Radentscheid-Standard auf dem gesamten Campus-Band**

Die aktuelle Planung der Vorlage FB 61/1300/WP17 sieht eine „Protected Bike Lane“ auf der Fahrbahn im Cluster-Bereich vor. Hierbei wird eine Breite von 2,35m angegeben, hier ist jedoch nicht den Sicherheitstrennstreifen berücksichtigt, die effektive Fahrradwegbreite dürfte also deutlich geringer ausfallen. Des weiteren wird der Radweg von Bushaltestellen und Haltebuchten unterbrochen und dort vom Kfz-Verkehr überfahren. **Somit entspricht dieser Radweg nicht den vom Radentscheid geforderten Standards, der eine Mindestbreite von 2,30 m plus Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m sowie eine vollständige bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr vorsieht.**

Ab dem Ringlokschuppen, auf der Nordbrücke und auf der Mathieustraße sind Radfahrstreifen von 1,85 m Breite geplant. Diese lehnen wir ab, da auch diese von vielen Bürger\*innen als unsicher empfunden werden.

- a. Stattdessen halten wir eine Führung des Radverkehrs **auf allen Teilen des Campus-Bandes (Cluster, Ringlokschuppen, Nordbrücke, Mathieustraße)** nach folgenden Radentscheid-kompatiblen Anforderungen für erforderlich:
  - i. Der Radweg ist als beidseitiger Einrichtungsradweg baulich getrennt vom Fuß- und Kfz-Verkehr unterbrechungsfrei im Seitenraum und nicht auf der Fahrbahn zu führen. Insbesondere darf die bauliche Trennung des Radweges nicht von Haltebuchten und Bushaltestellen unterbrochen werden.
  - ii. Die vom Radentscheid geforderten Mindestmaße 2,30 m Breite für Einrichtungsradwege zuzüglich Sicherheitsstreifen (0,75 m) zur Fahrbahn sind einzuhalten.
  - iii. Der Radweg ist möglichst geradlinig zu führen.
  - iv. Mögliche Querungen des Fußverkehrs der Radwege an Bushaltestellen lassen sich mit Verschwenkungen des Radwegs oder Signalisierung entschärfen.

## **2. Sichere Einmündungen auf das Campus-Band**

- a. An allen Einmündungen auf das Campus-Band sind die Radwege nach Radentscheid-Standard niveaugleich zu führen und der Autoverkehr ggf durch Schwellen zu beruhigen. Von einer Verschwenkung des Radweges ist hier abzusehen, stattdessen soll der Radweg gerade geführt werden und Autos in einem rechten Winkel über den Radweg geführt werden. Dies folgt dem Prinzip "schwächere Verkehrsteilnehmer vor stärkeren".

## **1.2 Kfz-Verkehr**

Der Campus West wird nach aktueller Planung drei mehr oder weniger parallele Verkehrsachsen erhalten: die Süsterfeldstraße, das Campus-Band und den bahnparallelen Weg. Alle drei sollen dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen. Durch diese dichte Erschließung erhält der Kfz-Verkehr damit schon allein von der Verkehrsführung her wesentliche Reisezeitvorteile gegenüber ÖPNV und Radverkehr. Die viel beschworene Verkehrswende kann so nicht erfolgreich sein.

### **1. Kfz-Verkehr auf dem Campus-Band im Cluster-Bereich**

Das Campus-Band dient nach derzeitiger Planung als Durchfahrtsstraße zwischen Innenstadt und Melaten. Dies schränkt die Aufenthaltsqualität auf dem Campus ein. Der Templergraben wird von vielen Student\*innen durch das dortige Kfz-Aufkommen als unangenehm empfunden - hier soll nicht der gleiche Fehler gemacht werden.

- a. Daher halten wir eine Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausschließlich über den bahnparallelen Weg und die Süsterfeldstraße für sinnvoll. Das zentrale Campus-Band soll im Cluster-Bereich dagegen eine hochwertige Achse für Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und ÖPNV werden.
- b. Die Anbindung der Parkhäuser bleibt durch den bahnparallelen Weg gegeben.
- c. Eine Belieferung der bahnseitigen Cluster ist über den bahnparallelen Weg möglich. Ist die Belieferung der Cluster auf der anderen Seite über die Süsterfeldstraße möglich, so soll das Campus-Band auch komplett für den Lieferverkehr gesperrt werden.
- d. Hiermit ließen sich die Konflikte mit abbiegenden Kfz und Radwegen lösen, sowie eine eigene ÖPNV-Trasse auf dem Campus-Band (siehe unten) realisieren.

### **2. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen**

- a. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Verlauf der durchgehenden Verbindung (z.B. Kreisverkehr an der Einmündung Campus-Band/bahnparalleler Weg) sollen geprüft werden.

## **1.3 ÖPNV**

Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein studentischer Mobilität. Schon heute kommt es zu Stoßzeiten zu massiven Engpässen auf den Campus-Linien. Daher soll dem ÖPNV gleich zu Beginn Vorrang eingeräumt werden.

### **1. Eigene ÖPNV-Trasse auf dem Campus-Band**

Den aktuellen Planungen ist zu entnehmen, dass Überlegungen bestehen, die eigenständige ÖPNV-Trasse im Campus-Band aufzugeben.

- a. Dies lehnen wir ab, weil der ÖPNV durch den Kfz-Verkehr behindert wird.
- b. Der Verzicht auf eine eigene ÖPNV-Trasse auf einer Länge von ca. 1,2 km hätte nach jetzigem Kenntnisstand zur Folge, dass eine spätere Straßenbahnstrecke hier nicht förderfähig ist. Bei Kosten von z.B. 8 Mio. €/km und einer Förderquote von mindestens 80 % müsste die Stadt Aachen einen zusätzlichen Eigenanteil von 6 Mio. €/km tragen. Das wäre eine schwere Hypothek für ein städtisches Schienenprojekt.
- c. In den Unterlagen im Internet werden für das Campus-Band „begrünte Aktionsfelder“ (z.B. Lounge mit Wasserbecken, Wassermodule) vorgestellt. Diese dürfen nicht innerhalb der ÖPNV-Trasse platziert werden. Das gleiche gilt für Bäume. Es ist schwer zu vermitteln, wenn diese in einigen Jahren wieder einer Schienentrasse weichen sollen und sie nicht direkt an geeigneteren Stellen vorgesehen wurden.

## **2. Exklusive Nutzung des Campus-Bands durch ÖPNV im Bereich der Cluster**

- a. Falls die Belieferung der Cluster über den bahnparallelen Weg und die Süsterfeldstraße möglich ist, soll die Fahrbahn des Campus-Bands im Cluster-Bereich ausschließlich durch den ÖPNV genutzt werden.
- b. Sollte es zu einer Anbindung durch eine Stadtbahn kommen, so wünschen wir uns ein begrüntes Gleisbett auf der oben genannten Fläche.

## 1.4 Gesamtbreite des Campus-Bandes

### **1. Festlegung der Breite des Campus-Bandes**

In der Vorlage FB 61/1300/WP17 wird ausgeführt, dass u.a. nach interfraktionellen Gesprächen die Breite des Campus-Bands 26 m betragen muss. Der Beschluss soll diese Breite abschließend festlegen. Damit werden mögliche Querschnitte mit eigener ÖPNV-Trasse und Radverkehrsanlagen, die den Forderungen des Radentscheids entsprechen, ausgeschlossen. Die Öffentlichkeit erfährt nicht, warum die Breite des Campus-Bands nicht mehr verändert werden darf. Die Argumentation ist daher für uns nicht nachvollziehbar.

- a. Eine Festlegung darf erst erfolgen, wenn alle Aspekte des Verkehrssystems zufriedenstellend gelöst sind.
- b. Die oben genannten Mehrkosten bei Einführung einer Stadtbahn sollten bei der Abwägung der Flächeneinteilung einfließen.

## 1.5 Fuß- & Radfahrbrücke

### **1. Bedeutung der Fuß- und Radfahrbrücke**

Die Brücke soll bereits mit dem Baubeginn des Campus West entstehen und nicht optional erst später ergänzt werden. Nur so kann bereits von Beginn an ein neues Mobilitätsverhalten plausibel gefördert werden.

- a. Fuß- und Radverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil studentischer Mobilität. Damit die beiden Campi auch bei Student\*innen eine gedankliche Einheit bilden, ist eine attraktive Verbindung über diese zusätzliche Verbindung unabdingbar.
- b. In der Vorlage FB 61/1300/WP17 wird die Aussage getroffen, das Verbindungspotential der Brücke beschränke sich auf die unmittelbar

angrenzenden Bereiche. Unter Punkt 3.1 stellen wir dar, dass im Hinblick auf Entfernung und Steigung die Radverbindung zwischen Campus Innenstadt und Campus Melaten Nord über diese Brücke die attraktivste ist. Über die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Bereiche hinaus übernimmt die Brücke für den Radverkehr daher auch eine wichtige Funktion für die regionale Anbindung.

- c. Unweit der geplanten Brücke befinden sich die Wohnanlagen des Studierendenwerks KaWo 1,2 und 3 mit insgesamt über 1.000 Plätzen für Student\*innen. Die infrastrukturelle Anbindung würde durch die Brücke wesentlich verbessert.

## **2. Kosten**

- a. Die in der Vorlage genannten hohen Kosten von 8 Mio. € für die Fuß- und Radfahrbrücke sind für uns nicht nachvollziehbar. Zum Vergleich: die Unterlagen zum Masterplan weisen für die geplante Nordbrücke nur 5,6 Mio. € (zzgl. Kosten für die Anbindungsrampen) aus.
- b. Die Brücke ist nach Masterplan in einem Bereich platziert, wo die Gleisanlagen etwa 45 m breit sind und zu hohen Baukosten für die Brücke führen. Etwa 150 m nördlich dagegen ist das Gleisfeld nur noch etwa 30 m breit, so dass die Brücke verkürzt werden kann. Hierdurch werden die Baukosten erheblich reduziert.

## **3. Rampe statt Spindel**

Die Spindel zum Erreichen der Brücke verlängert die Radverbindung unnötigerweise.

- a. Sie soll durch eine direkte Rampe östlich der Brücke vom Campus-Band aus ersetzt werden. Die Brücke lässt sich weiter verkürzen, wenn die Rampe nicht östlich, sondern westlich des Campus-Bands angeordnet wird.

# **2 Bahnhof West / Knotenpunkt Republikplatz**

## **1. Kreuzung am Bahnhof West für den Fuß- und Radverkehr verbessern**

Der Kreuzungsbereich am Bahnhof West, bestehend aus Geschwister-Scholl-Straße, Seffenter Weg, Republikplatz, Intzestraße und dem zukünftigen Campus-Band ist unklar geregelt. Dies stellt aber einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt zwischen Campus Mitte, Hörn, Melaten und West dar; unter anderem soll hier zukünftig eine Radvorrangroute entlang führen. Daher ist eine möglichst konfliktfreie Führung der Verkehre angesichts des hohen studentischen Verkehrs in diesem Bereich notwendig.

- a. Die Geschwister-Scholl-Straße soll verschwenkt werden, sodass Radfahrende geradeaus weiter auf das Campus-Band fahren können, ohne erst auf den Seffenter Weg einbiegen zu müssen, nur um kurz danach wieder abzubiegen.
- b. Der Übergang der Strecke Republikplatz/Intzestraße über die Claßenstraße ist fahrradfreundlich zu gestalten. Der Republikplatz soll für den Radverkehr besser an die Kreuzung angebunden werden. Hierzu müssen unter Umständen dort Parkplätze wegfallen.
- c. Alle Fußgänger-Wegebeziehungen sind in deutlicher Bauweise auszuführen, d.h. mindestens mit 3 m Breite zzgl. etwaiger Sicherheitszuschläge und zwar
  - i. TEMP zu CARL über Geschwister-Scholl-Straße
  - ii. TEMP zu CARL über Claßenstraße
  - iii. TEMP Richtung Audimax/Mensa über Intzestraße

- d. An der Kreuzung sollte eine Ampelanlage in Erwägung gezogen werden. Wird dort eine Ampelanlage errichtet, ist diese mit bedarfsgerechter Vorrangschaltung für den ÖPNV auszustatten, ansonsten ist sie für die vorrangige Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs auszulegen.

## **2. Nutzung des bahnparallelen Wegs im Bereich des Bahnhof West für den Radverkehr**

- a. Um die Anbindung des Campus West möglichst steigungsarm zu gestalten, soll der bahnparallele Weg ab dem Stellwerk bis zum Beginn des Campus-Bands auf der Brücke der DB-Gleise für den Radverkehr geöffnet werden. So lässt sich ein "Tal" zwischen diesen Punkten verhindern. Zudem wird so auch die Kreuzung am Westbahnhof entlastet.

## **3. Errichtung der Mobilitätsstation Aachen West (Verlagerung von Mies-van-der-Rohe-Straße)**

- a. Die Mobilitätsstation Aachen West wird von der Mies-van-der-Rohe-Straße an den namensgebenden Ort am Westbahnhof verlagert. Dafür wird der Republikplatz an der Südostseite (Häuser 1 bis 5) umgebaut und dort
  - i. eine größere Busstation errichtet,
  - ii. eine Carsharing Station (Cambio) errichtet,
  - iii. eine Bikesharing-Station (Velocity) errichtet,
  - iv. eine hochwertige Fahrradabstellanlage, vgl. Radhaus in Offenburg
  - v. und eine Fläche zum Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen errichtet.

# **3 Radvorrangrouten / Regionale Durchbindung des Radverkehrs**

Aufgrund der geographischen Gegebenheiten halten wir die Anbindung des Campus Melaten durch zwei Radvorrangrouten wie folgt für sinnvoll.

## **3.1 RVR Campus Mitte - West - Melaten Nord**

### **1. Steigungsarme Führung im Bereich Campus West**

- a. Die Verbindung zwischen Campus West und Campus Melaten über die geplante Nordbrücke ist für Radfahrende unattraktiv, weil sie mit einem längeren Umweg verbunden ist.
- b. Die Verbindung zwischen Campus Innenstadt und Campus Melaten über die geplante Radvorrangroute (u.a. über Kopernikusstraße) oder den Seffenter Weg ist mit starken Steigungen bzw. längeren Steigungsstrecken verbunden. Über die Radvorrangroute ist die Entfernung am längsten.
- c. Eine attraktive Lösung ist die Führung über die geplante Fuß- und Radfahrbrücke, die östlich des Toledorings an den Seffenter Weg angeschlossen wird und damit die Kuppe im Seffenter Weg südlich des Toledorings umgeht. Insgesamt lässt sich eine steigungsarme und kurze Trasse erreichen. Eine stärkere Steigung ergibt sich lediglich auf der Rampe zur Brücke.

Ein Vergleich für die einzelnen Varianten zwischen dem Campus Innenstadt (Templergraben/Schinkelstraße) und dem Campus Melaten Nord (Matthieustraße/Campusboulevard) ergibt die nachfolgend dargestellten Ergebnisse. Für den Vergleich sind wir davon ausgegangen, dass für die Fuß-/Radfahrbrücke eine direkte Rampe statt der geplanten Spindel (siehe 1.5 Punkt 3) angelegt wird.

Variante	Länge (km)	Höhenmeter Steigung (m)	
		in Fahrtrichtung Campus West	In Fahrtrichtung Innenstadt
über Seffenter Weg	2,6	47	21
über Nordbrücke	3,1	34	9
über Campusband und Fuß/Radfahrbrücke	2,6	37	12
über Radvorrangroute und Forckenbeckstraße	3,9	57	31

## 2. Steigungsarme Führung im Bereich Bahnhof West

- a. Zur steigungsarmen Gestaltung dieser Radverbindung würde auch die oben genannte Öffnung des bahnparallelen Weges im Bereich des Bahnhof West beitragen.

## 3.2 RVR Campus Mitte - Hörn - Melaten Süd

### 1. Baulich getrennte Radwege in der Unterführung unter dem Bahnhof West

Es ist zu prüfen, inwiefern hier die Flächen für den fließenden Radverkehr geschaffen werden können.

- a. Hierzu könnten die dortigen Fahrradbügel aufgegeben werden und durch möglichst hochwertige Abstellanlagen auf dem Republikplatz ersetzt werden. Hierzu siehe auch Punkt 2 Absatz 3. Zudem könnten als Ersatz hochwertige Stellplätze am geplanten Zugangstunnel zum Bahnhof West geschaffen werden.

### 2. Baulich getrennte Radwege auf dem Seffenter Weg zwischen Bahnhof West und Haltestelle Mies-van-der-Rohe Straße

Dieser Straßenabschnitt stellt eine wichtige Radverbindung des Campus Hörn und Campus Mitte dar. Allerdings sind hier nur Fahrradschutzstreifen vorhanden, obwohl der Platz für breitere Radwege gegeben wäre. Dieser Abschnitt ist zudem Teil einer geplanten RVR, auch in dieser Hinsicht ist der derzeitige Zustand unzureichend.

- a. Es ist zu prüfen, ob der gewonnene Platz für Radentscheid-konforme baulich getrennte Radwege genutzt werden kann.
- b. Einseitig befinden sich hier Parkplätze, die nicht von Anwohner\*innen genutzt werden, sondern eine kostenlose Parkmöglichkeit auch für RWTH-Angehörige darstellen, zu der jedoch eine Alternative besteht (z.B. das RWTH-Parkhaus).

Daher sollen diese Parkplätze zugunsten einer besseren Radinfrastruktur aufgegeben werden.

- c. Des Weiteren befindet sich auf der den Schienen zugewandte Straßenseite noch freie Fläche auf den angrenzenden Grundstücken. Es ist zu prüfen, ob diese mitgenutzt werden kann, um Flächenkonflikte im Straßenraum zu lösen.
- d. Beispielsweise könnte ein baulich getrennter Radweg bergab auf der Fahrbahn eingerichtet werden. Bergauf kann entweder die Parkfläche oder der jetzige Gehweg genutzt werden, der auf die jetzigen Grundstücksflächen verlegt wird.

### **3. Steigungsarme Führung der Radvorrangroute auf der Mies-van-der-Rohe-Straße, Verbesserung Busverkehr durch Wegfall nicht nötiger Parkplätze**

Trotz der bisher geplanten Radvorrangroute auf der Kopernikusstraße bleibt die Mies-van-der-Rohe-Straße eine wichtige Verbindung für den Radverkehr als direktere, deutlich steigungsärmere Wegführung zum Campus Melaten. Auch der Hochschulsport mit dem Sportzentrum Königshügel, dem Allwetterplatz und RWTH GYM, das Bauingenieurgebäude und alle angeschlossenen Institute sowie die südlichen Gebäude des Informatikzentrums und den dort untergebrachten, weiteren Anlagen des Hochschulsports profitieren von einer Linienführung über die Mies-van-der-Rohe-Straße. Die Institute und Einrichtungen in der Kopernikusstraße sind ohnehin durch die verkehrsarme Stichstraße gut erschlossen, eine gesonderte Radvorrangroute ist hierfür nicht notwendig.

- a. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses, insbesondere der Busse, werden alle Parkplätze zwischen Hainbuchenstraße und Halifaxstraße aufgegeben. Zum Parken wird die Fahrbahn auf der nördlichen Seite und dem Parkstreifen auf der südlichen Seite ohnehin überwiegend nur von Hochschulangehörigen genutzt, während die eigens dafür angelegten Parkflächen östlich der Informatik und am westlichen Ende der Kopernikusstraße kaum genutzt werden. Anwohner der Mies-van-der-Rohe-Straße sind hiervon nicht betroffen, da die Häuser dort über eigene Abstellanlagen verfügen.
- b. Der Straßenquerschnitt kann so nun baulich getrennte Radverkehrsanlagen aufnehmen, sodass der Radverkehr den Busverkehr nicht ausbremst und sicher geführt wird.

### **4. Stärkung des Fußverkehrs auf Kopernikusstraße und Mies-van-der-Rohe-Straße**

- a. Die Kopernikusstraße zwischen Ahornstraße und Höhe Hainbuchenstraße wird in einen Premiumfußweg umgewandelt, der den Fußverkehr zwischen den Instituten und Einrichtungen gut aufnehmen kann.
- b. Dazu werden ebenfalls die Gehwege auf der Mies-van-der-Rohe-Straße beidseitig durchgängig mit mindestens 2,50 m Breite geführt, sodass auch eine gute Fußverbindung zwischen Bauingenieurgebäude (und Westbahnhof) bis zur Mensa Ahornstraße und zum Informatikzentrum entsteht.

## **4 Parken auf dem Campus West**

### **1. Minimierung des Parkraums und Parkraumbewirtschaftung**

Im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan werden 6-geschossige Parkhäuser erwähnt, jedoch keinerlei Aussagen zur Anzahl der vorgesehenen Stellplätze gemacht.



- a. Die Verkehrswende kann nur funktionieren, wenn die Anzahl der Stellplätze auf ein Minimum reduziert und kein kostenfreies Parken angeboten wird. Dies soll auch bereits in der Anfangsphase der Bebauung gelten.
- b. Es ist zu verhindern, dass übergangsweise unbebaute Freiflächen als große kostenlose Parkflächen z.B. für Hochschulangehörige genutzt werden dürfen.
- c. Alle Optionen der Auto-Stellplatzreduzierung, wie sie die Aachener Stellplatzsatzung seit dem 14.12.2018 vorsieht (siehe <sup>1</sup>) müssen voll ausgeschöpft werden.

## **2. Fahrradparken**

- a. Hochwertige Fahrradabstellanlagen (Diebstahlschutz, Befahrbarkeit, Witterungsschutz) sind in ausreichender Menge in allen bestehenden und neuen Parkhäusern einzubauen, sowie an den zentralen Bushaltestellen.
- b. Normale Fahrradstellplätze sind nach Vorgabe der Aachener Stellplatzsatzung vom 14.12.2018 zu errichten (siehe <sup>2</sup>).  
Diese sind vorzugsweise immer direkt am Gebäudeeingang selbst zu errichten. Bei eingeschränkten Platzverhältnissen sollte dennoch mindestens 20 Stellplätze für Besucherverkehr unmittelbar am Haupteingang errichtet werden, die weiteren notwendigen Stellplätze, insbesondere für den Mitarbeiter-Verkehr können dann über einen geeigneten Nebeneingang realisiert werden.  
Wir verweisen hierbei ausdrücklich auf die vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club empfohlenen Abstellanlagen (siehe <sup>3</sup>).  
Ein einfacher Witterungsschutz (Überdachung) und eine Beleuchtung (auch indirekt über Boden-Leuchten o.Ä.) sollten in Betracht gezogen werden.

## **3. Einrichtung von Velocity-Stationen**

- a. Bei der Bebauungsplanung sollen mögliche Orte für zukünftige Velocity-Stationen berücksichtigt werden, sodass die Abdeckung des gesamten Campus gewährleistet werden kann.

## **4. Parkraumbewirtschaftung in Hörn und Melaten**

- a. Um das Ausweichen auf kostenlose Parkplätze auf der Hörn zu verhindern, soll auch hier der Parkraum bewirtschaftet werden.

# 5 Schienenanschluss für Güterverkehr und Sondertransporte

Die Planung betrachtet für die Abwicklung von Güterverkehr und Sondertransporten bisher nur die Anbindung über die Straße. Der Campus West liegt direkt neben der Bahnstrecke Aachen – Düsseldorf. Daher soll die Möglichkeit nicht verbaut werden, einen Gleisanschluss für Güterverkehr und Sondertransporte einzurichten.

---

<sup>1</sup> <https://serviceportal.aachen.de/suche/-/egov-bis-search/service/3136>

<sup>2</sup> [https://serviceportal.aachen.de/suche?p\\_p\\_id=1\\_WAR\\_bisportlet&p\\_p\\_lifecycle=2&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_p\\_resource\\_id=download&p\\_p\\_cacheability=cacheLevelPage&p\\_p\\_col\\_id=column-1&p\\_p\\_col\\_count=1&\\_1\\_WAR\\_bisportlet\\_id=881220&\\_1\\_WAR\\_bisportlet\\_id=3136&\\_1\\_WAR\\_bisportlet\\_fileName=Stellplatzsatzung.pdf&\\_1\\_WAR\\_bisportlet\\_jsfBridgeViewId=%2Fviews%2FserviceView.xhtml](https://serviceportal.aachen.de/suche?p_p_id=1_WAR_bisportlet&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_resource_id=download&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=1&_1_WAR_bisportlet_id=881220&_1_WAR_bisportlet_id=3136&_1_WAR_bisportlet_fileName=Stellplatzsatzung.pdf&_1_WAR_bisportlet_jsfBridgeViewId=%2Fviews%2FserviceView.xhtml)

<sup>3</sup> <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle>