

Aachen, den 20. März 2021

Nachhaltige Mobilität an der RWTH

Die RWTH trägt durch Forschungsaktivitäten und der Teilnahme an der Entwicklung von Klimaschutzkonzepten auf europäischer und lokaler Ebene zu der Einhaltung von Klimaschutzziele bei [1]. Dabei spricht sich der Rektor Prof. Rüdiger für das wissenschaftlich fundierte 1,5 °C Ziel in Zusammenhang mit sozial, ökologisch und ökonomisch rechtem Handeln aus. Als Teil der Gesellschaft hinsichtlich der Integration in das Stadtbild, den Arbeitsmarkt und das Bildungsangebot steht die Hochschule allerdings auch in der Verantwortung, diese Klimaschutzambitionen lokal umzusetzen. Einige der hier konkretisierten Ziele wurden bereits 2019 im Zuge der RWTH-Hochschulvollversammlung von über 3.000 Studierenden für den hochschulseitigen Mobilitätsbereich gefordert [2].

Bei der Erarbeitung und Umsetzung von Lösungen soll der Schwerpunkt auf verfügbaren umweltfreundlichen und stadtverträglichen Technologien wie Bussen, Straßen- und Stadtbahnen sowie Fuß- und Radverkehr liegen. Wir begrüßen sehr, dass auch an der RWTH an neuen Mobilitätsformen geforscht wird. Da die Verfügbarkeit und Praxistauglichkeit dieser aber wirtschaftlichen und zeitlichen Unsicherheiten unterliegen, soll die Erprobung dieser Technologien nicht mit der Umsetzung bestehender erprobter Konzepte konkurrieren.

Unsere konkreten Vorschläge

Fußverkehr

Von den meisten Studierenden werden die Wege innerhalb des Campus zu Fuß zurückgelegt. Als Teil des Umweltverbundes sollte auch diese Verkehrsform aktiv gefördert werden. Dafür müssen Fußwege attraktiver gestaltet werden.

- **Konsequente Anwendung der EFA**

Im Allgemeinen sollten die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen angewendet werden [8].

- Fußwege auf dem Gelände der Hochschule sollten mindestens 2,50m breit sein, bei viel begangenen Strecken mehr.

- Trampelpfade bilden sich dort wo Wegebeziehungen gefragt, aber nicht bedacht worden sind. Hier sollte ein Ausbau zu "echten" Fußwegen stattfinden.

- Fußwege sollten beleuchtet und barrierefrei sein

- **Flächen der Hochschule**

Besondere Beachtung sollten Verbindungen zu Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen und Hörsälen finden. Wegeverbindungen, die oben genannten Ansprüchen derzeit nicht gerecht

werden sind zum Beispiel

- Parkplätze der RWTH (Talbot-Parkplatz, Parkplatz Informatik-Zentrum)
- Fußwege rund um die Bibliothek und das Audimax
- Fußwege am Hochschulsportzentrum (z.B. der Trampelpfad zwischen Wendekreis Sporthalle Königshögel und Sammelbau Bauingenieurwesen)

Es ist Aufgabe der Hochschule die Attraktivität existierender Fußwege zu überprüfen und ggf. Maßnahmen zur Umgestaltung zu ergreifen.

- **Städtische Flächen im Hochschulbereich**

Viele der von den Studierenden benutzten Wegeverbindungen befinden sich auf (Verkehrs-)Flächen der Stadt Aachen. Bedeutung und Mängel dieser Wege sind innerhalb der Hochschul-Community jedoch bekannter als in anderen Teilen der Stadtgesellschaft. Hier muss die Hochschule vermehrt Druck ausüben, um eine zeitnahe Umgestaltung zu fördern. Beispiele sind hier

- Fußweg am Sparkassen-Pavillion vor der Mensa Academica
- Verbindung Bushaltestelle Mies-van-der-Rohe-Straße/Sammelbau Bauingenieurwesen (zu schmal angelegt, parallel bildet sich Trampelpfad, parkende Autos versperren den Weg am oberen Ende, schlechter Zustand des vorhandenen Weges)

Radverkehr

Innerstädtische Wege lassen sich bequem, schnell, platzeffizient und kostengünstig mit dem Fahrrad zurücklegen. Aber auch längere Strecken lassen sich mit hochwertigen Fahrrädern und (S-)Pedelecs komfortabel bewältigen. Gerade im Umfeld der Uni, wo viele Studierende und Mitarbeitende Anfahrtswege von unter 5 km haben, stellt das Rad ein Verkehrsmittel mit großen Chancen dar.

Damit der Umstieg gelingt, ist nicht nur eine gute Radinfrastruktur notwendig, die durch Beschluss der Radvorrangrouten und des Radentscheids in den kommenden Jahren in zügigem Tempo geschaffen wird. Auch Arbeitgeber*innen sind gefordert, die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Maßnahmen zum Radverkehr sollten daher an die Ziele des Radentscheids angelehnt werden.

- **Fahrradparken**

Ausreichende Parkmöglichkeiten für das Fahrrad am Zielort sind entscheidend für die Verkehrsmittelwahl. Hier ist nicht nur die Zahl und Lage der Radabstellanlagen notwendig, sondern insbesondere die Qualität der Anlagen. Für hochwertige Fahrräder sind sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten von Bedeutung in unmittelbarer Gebäudenähe.

Zu den Radabstellanlagen werden wir in Kürze ein gesondertes Konzept vorstellen, welches Standards für Aachen definiert, die bei Neubauten, als auch im Bestand umgesetzt werden sollten.

- **Duschen**

Für Pendelnde, die größere Distanzen zurück legen, sind Duschen interessant. Hierzu können auch Umbauten von WCs das nötige Angebot schaffen.

- **Radwegeplanung zum und auf dem Campus**

Auch die Erschließung auf Uni-Gelände für den Radverkehr sollte bei zukünftigen Bauten und Umbauten berücksichtigt werden. Ziel sollen steigungsarme, sichere und möglichst vom Fußverkehr getrennte Wege sein.

So bieten beispielsweise die anstehenden Neubauten auf dem Gelände des

Hochschulsports Anlass, die Wegeführungen grundlegend aufzuwerten. Auch die Wegeplanung auf dem *Campus West* ist unter diesen Gesichtspunkten zu beurteilen; diesbezüglich bekräftigen wir noch einmal unsere Forderung, eine attraktive und steigungsarme Fuß- und Radwegebrücke vor dem Cluster Ringlokschuppen zu ermöglichen. Des Weiteren bedarf das Radwegenetz auf dem *Campus Melaten* eine grundsätzliche Neuplanung. Hier werden viele Relationen nur ungenügend oder nicht abgebildet, die Schutz- und Radstreifen an den teils stark befahrenen Straßen sollten durch baulich getrennte Radwege im Radentscheid-Standard ersetzt werden. Insgesamt sollte sich die RWTH für die sichere Erreichbarkeit durch den Radverkehr aller Uni-Gebäude einsetzen und sich ggf bei Planungen (z.B. Radvorrangrouten) einbringen.

- **Diensträder**

Die Bereitstellung von Diensträdern für Beschäftigte (evtl für ausgewählte Zielgruppen) kann den Umstieg auf hochwertige Fahrräder und E-Bikes erleichtern. Ein exemplarisches Angebot bietet die Uni Hamburg [3].

- **Fahrrad-Leihsystem ("Bike Sharing")**

Die RWTH setzt sich für den flächendeckenden Anschluss der gesamten Hochschule an das Verleihsystem des lokalen Anbieters VeloCity ein.

- **Unterstützung Anschaffung privater Fahrräder**

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen kann eine Unterstützung bei der Anschaffung von privaten Fahrrädern den Radverkehr in Aachen und an der RWTH fördern. Dazu kann neben tarifvertraglichen Elementen auch die Förderung mittels günstiger bzw. kostenloser Finanzierungsmodelle für die Arbeitnehmer*innen in Betracht kommen.

Kfz-Verkehr

Viele Universitätsgebäude liegen in Innenstadtnähe sowie in Wohngebieten. Daher sollte die Verkehrsentwicklung dieser Bereiche seitens Uni und Stadt zusammen gedacht werden. Dies bedeutet einerseits, dass die verkehrlichen Belastungen auf die Stadt möglichst gering gehalten werden sollten. Andererseits bietet diese Lage auch die Chance, Infrastruktur zusammen zu nutzen.

- **Parkraummanagement**

Das Parkplatzangebot am Arbeitsplatz und deren Bewirtschaftung hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg; hierzu verweisen wir auf die Veröffentlichung der Agora Verkehrswende "Parkraummanagement lohnt sich!" [4].

Die Kosten eines RWTH-Parkausweises sind mit 9 € im Monat relativ günstig im Vergleich zum Jobticket [5]. Wir schlagen daher vor, dass mit Erwerb eines RWTH-Parkausweises verpflichtend ein Jobticket erworben werden muss, welches mindestens auf dem Aachener Stadtgebiet gültig ist. Zudem soll der Parkausweis nicht mehr im Preis des Jobtickets enthalten sein.

So wird die Anreise und das Zurücklegen der Wege zwischen Uni-Standorten innerhalb der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert. Gleichzeitig kann durch die größere Absatzmenge der Preis des Jobtickets gesenkt werden. Siehe dazu mehr unter ->ÖPNV.

- **Abstimmung der Parkraumbewirtschaftung mit der Stadt**

Um eine Belastung des öffentlichen Raumes durch parkende Kfz Hochschulangehöriger zu verhindern und eine Wirksamkeit des Parkraummanagements sicher zu stellen, sollte die Parkraumbewirtschaftung im Umfeld der Hochschule mit der Stadt abgestimmt werden.

Als wirksames Mittel dient hier die Einrichtung von Bewohnerparkzonen. Zum Beispiel sollte der starken Belastung des Wohngebietes auf der Hörn so entgegen gewirkt werden; hier

gibt es genügend freie Kapazitäten auf Parkflächen der RWTH, zudem könnte der Abbau des Straßenrandparkens auf der Mies-van-der-Rohe-Straße zur Stabilisierung des Fahrplans der wichtigen Campus-Linien 33/73 beitragen.

Des Weiteren sind effektive Kontrollen zur Eindämmung von falsch parkenden Kfz notwendig, Zuständigkeiten zwischen Uni und Stadt müssen geklärt werden. Dies gilt insbesondere für den Campus Melaten.

- **Anpassung der Stellplatzsatzung**

Die RWTH verfügt über eine Vielzahl an Parkmöglichkeiten, die auch wegen der bestehenden Stellplatzsatzung hergestellt werden mussten. Hierdurch sind an einigen Standorten sichtliche Überkapazitäten entstanden. Seit 27.01.2020 gibt es einen Nachtrag der Stellplatzsatzung [7], die neue Möglichkeiten zur Ablösung von Stellplätzen im Hochschulbereich vorsieht - hiervon sollte in Zukunft Gebrauch gemacht werden. Weiter ist zu prüfen, inwiefern vorhandene Stellplätze - insbesondere außerhalb von Parkhäusern - zugunsten von Grünflächen aufgegeben werden können.

- **Innerstädtisches Parken**

Gerade der Innenstadtbereich ist besonders von Verkehrsproblemen betroffen, gleichzeitig hat er enorme Bedeutung für den Fuß-, Rad- und Busverkehr und ist durch diesen besonders gut erreichbar. Daher sollte der Kfz-Verkehr nicht wie bisher in den Campus Mitte herein geführt werden. Insbesondere der Talbot-Parkplatz sollte aufgegeben werden; die Parkplätze könnten in das nahe gelegene Parkhaus am Bahnhof West verlagert werden.

- **Öffnung der RWTH-Parkhäuser für Externe**

Insbesondere die zentral gelegenen Parkmöglichkeiten der RWTH, wie das Parkhaus in der Nähe des Westbahnhofs, die Tiefgarage unter dem Kármán-Auditorium und weitere Parkplätze in Innenstadtlage sollten für Anwohner*innen und Besucher*innen der Stadt geöffnet werden.

So kann die Uni der Stadt ermöglichen, Parkraum vom Straßenrand in Parkhäuser zu verlegen und so den Platz für die Umsetzung des Radentscheids, Einrichtung von ÖPNV-Flächen sowie Grün- und Aufenthaltsflächen zu nutzen.

Hiervon würde auch die RWTH profitieren. Gerade im Campus Mitte könnte eine Verlagerung von Straßenrand-Parkplätzen in die Kármán-Tiefgarage eine weitere Entwicklung des umliegenden Viertels ermöglichen, zugunsten studentischen Lebens.

Auch Parkhäuser in Randgebieten, wie auf dem Campus Melaten, könnten für Park-and-Ride-Angebote genutzt werden.

- **Campus West**

Es ist im Zuge zukünftiger Planungen auf dem Campus West darauf zu achten, dass sämtlicher Parkraum bewirtschaftet und Falschparken unterbunden wird. Gleichzeitig soll eine optimale Erschließung mit ÖPNV von Beginn an sichergestellt sein, damit jederzeit die Anreise hauptsächlich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln geschieht.

Des Weiteren soll Straßenrandparken in den Nebenstraßen nur in Ausnahmefällen (Behinderung, Anlieferung, Rettungseinsatz, ...) möglich sein. Daher sollen ausschließlich Schwerbehindertenparkplätze und Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden.

- **Entsiegelung von Parkflächen**

Bei Sanierungen, Neu- oder Umbauten von Parkflächen soll die versiegelte Fläche reduziert werden, zum Beispiel durch Rasensteine. Dies ist für die ortsnahe Versickerung von Regenwasser (insbesondere durch zunehmend auftretenden Starkregen relevant) sowie zur Milderung der Aufheizung im Sommer wichtig.

ÖPNV und ÖV

- **Jobticket**

Derzeit ist der Preis des RWTH-Jobtickets auf AVV-Gebiet außerhalb des Aachener Stadtgebiets höher als im regulären AVV-Tarif [6]. Doch gerade Wegstrecken innerhalb dieses Einzugsgebiets sollten auf den ÖPNV verlagert werden; daher sollte der Preis des RWTH-Jobtickets auf AVV-Gebiet an den regulären AVV-Jobticket-Tarif angeglichen werden. Zur Finanzierung siehe oben ->Parkraummanagement.

- **Semesterticket**

Zur Sicherstellung möglichst ressourcen- und flächeneffizienter Mobilität wird das Semesterticket in Zusammenarbeit mit der Studierendenschaft ausgeweitet und gestärkt.

Direkt für Studierende selbst soll dies nach der Integration in die Tarifstruktur von Süd-Limburg die Einbindung in das belgische Tarifsystem beinhalten, sodass Studierende wie an anderen Hochschulen ein gewöhnliches Einzugsgebiet erhalten und z.B. bei der Wohnungssuche nicht durch die Grenzlage künstlich eingeschränkt werden. Die Unterstützung durch die Euregio Maas-Rhein kann hier sinnvoll sein. Langfristig soll so auch der Grenzüberschreitende ÖPNV zu den benachbarten Universitätsstädten Maastricht (bereits heute) und Lüttich ermöglicht werden.

Neben der Erweiterung des Geltungsbereiches des Tickets kann auch eine Fahrradmitnahme (wie an anderen NRW-Hochschulen) die Attraktivität des Umweltverbundes steigern und so auch auf längeren Anfahrten auf ein Auto verzichtet werden. Ebenso kann die Wiedereinführung der Personenmitnahmen auch mit Personen ohne eigenes Ticket den Umweltverbund rein tarifpreislich vorteilhafter machen und so auch auf kurzen Fahrten im Innenstadtbereich für eine Entlastung sorgen.

Die Einbindung von weiteren Mobilitätsdienstleistungen wie einem Fahrrad-Leihsystem (siehe Radverkehr) erleichtert den Zugang zu diesen und kann zu einer Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund hilfreich sein.

- **Umbau Bahnhof Aachen West**

Der Bahnhof Aachen West ist einer der letzten nicht barrierefreien Bahnhöfe in NRW; gleichzeitig ist er optimal gelegen und gut angebunden, um die RWTH zu erreichen.

Die RWTH soll hier entsprechenden Druck ausüben, um Barrierefreiheit, Überdachung des Bahnsteigs und bessere fußläufige Anbindungen an den Campus zu erreichen.

- **Attraktivität der Campus-Linien**

Der öffentliche Nahverkehr zum Campus kommt zu Stoßzeiten an Kapazitätsgrenzen. Hier soll sich die RWTH im Sinne der Studierenden und Beschäftigten für Angebotsausweitungen einsetzen.

- **Weiterführung RegioTram auf den Campus West**

Die RWTH sollte sich für eine Weiterführung der RegioTram auf den Campus West als die Haupteinschließung des Campus einsetzen.

Die bisher im Mobilitätskonzept genannten autonomen Shuttle-Lösungen können nur zu Randzeiten eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Aufgrund der um ein vielfaches niedrigeren Transportkapazität sollten diese nicht generell mit der Erschließung durch eine Stadtbahn konkurrieren.

- **Attraktivität des Öffentlich Verkehrs insgesamt steigern**

Die Erreichbarkeit der RWTH mit dem Öffentlich Verkehr ist insgesamt gut. Die Partneruniversitäten sind mit Fernzügen erreichbar, im Umstieg auf den ÖPNV auf der "letzten Meile" sollte die RWTH für Verbesserungen eintreten. Auch weitere Anreize auf den

Fernverkehrsverbindungen wie günstige Zugtickets sollten hier dem Schienenverkehr eine Vorrang gegenüber dem Luftverkehr einräumen und so die Klimabilanz der RWTH verbessern.

Mobilitätsmanagement

Nicht nur im Sinne der Verkehrswende, sondern auch im Sinne der Angehörigen der RWTH sollte eine zuständige Person für Mobilität benannt werden, die Projekte in diesem Themenbereich koordiniert und für diesbezügliche Anfragen zuständig ist.

[1] Nachrichtenartikel AachenNews.org, <https://aachennews.org/2020/08/26/vor-der-heutigen-sitzung-des-rates-rwth-rektor-soll-sich-einmischen/>

[2] Forderungskatalog RWTH-Studierender, <https://movieaachen.de/rwth-studierende-klimaschutz-forderungskatalog/>

[3] Serviceportal Uni Hamburg zu Dienstfahrrad, <https://www.kus.uni-hamburg.de/themen/gesundheit-familie-soziales-gleichstellung/gesundheit/dienstfahrrad.html>

[4] Leitfaden Agora Verkehrswende, siehe Abb. 9
<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich/>

[5] Internetauftritt Parkraumbewirtschaftung RWTH, <https://www.rwth-aachen.de/cms/root/Die-RWTH/Mobilitaet/~jgyj/Parkraumbewirtschaftung/>

[6] Internetauftritt Jobticket RWTH, <https://www.rwth-aachen.de/cms/root/Die-RWTH/Mobilitaet/~jgxf/Jobticket/>

[7] Stellplatzsatzung der Stadt Aachen, <https://serviceportal.aachen.de/suche/-/vr-bis-detail/dienstleistung/3136/show>

[8] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/46981/>