

| | | |
|--|---------------------------------|------------------------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: FB 61/0298/WP18 |
| Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur | | Status: öffentlich |
| Beteiligte Dienststelle/n: FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt | | Datum: 17.01.2022 |
| | | Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300 |
| Haaren clever mobil | | |
| Ziele: Klimarelevanz positiv | | |
| Beratungsfolge: | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit |
| 19.01.2022 | Bezirksvertretung Aachen-Haaren | Anhörung/Empfehlung |
| 20.01.2022 | Mobilitätsausschuss | Anhörung/Empfehlung |
| 26.01.2022 | Rat der Stadt Aachen | Entscheidung |

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren unterstützt die geplanten Maßnahmen der Projektskizze Haaren clever mobil. Sie empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die Verwaltung damit zu beauftragen, die Projektskizze als Förderantrag einzureichen.

Der Mobilitätsausschuss unterstützt die geplanten Maßnahmen der Projektskizze Haaren clever mobil. Sie empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, die Verwaltung damit zu beauftragen, die Projektskizze als Förderantrag einzureichen.

Der Rat der Stadt Aachen begrüßt die Einreichung der Projektskizze Haaren clever mobil als Förderantrag und stimmt der haushaltsneutralen Bereitstellung der Eigenmittel wie dargestellt zu.

Finanzielle Auswirkungen

Siehe Anlage.

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

| | | | |
|--------------|----------------|----------------|------------------------|
| <i>keine</i> | <i>positiv</i> | <i>negativ</i> | <i>nicht eindeutig</i> |
| | X | | |

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

| | | | |
|---------------|---------------|-------------|--------------------------|
| <i>gering</i> | <i>mittel</i> | <i>groß</i> | <i>nicht ermittelbar</i> |
| | | | X |

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

| | | | |
|--------------|----------------|----------------|------------------------|
| <i>keine</i> | <i>positiv</i> | <i>negativ</i> | <i>nicht eindeutig</i> |
| X | | | |

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

| | | |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels) |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels) |

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

| | | |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels) |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels) |

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

| | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | vollständig |
| <input type="checkbox"/> | überwiegend (50% - 99%) |
| <input type="checkbox"/> | teilweise (1% - 49 %) |
| <input checked="" type="checkbox"/> | nicht |
| <input type="checkbox"/> | nicht bekannt |

Hinweis: Zu dieser Projektskizze gibt es bisher keine CO₂-Abschätzung. Eine Abschätzung der aus Verhaltensänderungen sich ergebenden Effekte auf Verkehrsmittelwahl und Fahrleistungen wird im Laufe des Projektes vorgenommen.

Erläuterungen:

Siehe Anlage.

Anlage/n:

- Finanzielle Auswirkungen
- Erläuterungen
- Projektskizze „Haaren clever mobil“ (Stand 22.12.2021)

Finanzielle Auswirkungen

| | | | |
|--|----|------|--|
| | JA | NEIN | |
| | X | | |

Die Maßnahmen der Projektskizze umfassen insgesamt 9.89.653 Euro für die Jahre 2023 - 2025. Hiervon entfallen 7.622.185 Euro auf die Stadt Aachen, 2.041.913 Euro auf die ASEAG und 15.555 Euro auf das ISB der RWTH Aachen.

| | Gesamt | Stadt AC | ASEAG | ISB |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| Ausgaben * | 9.819.653 € | 7.622.185 € | 2.041.913 € | 155.555 € |
| Förderung 80% (ISB 100 %) | 7.855.722 € | 6.097.748 € | 1.633.530 € | 155.555 € |
| Eigenanteil | 1.963.931 € | 1.524.437 € | 408.383 € | - € |

Für das ISB als Forschungsinstitut werden 100 % Fördermittel benötigt. Stadt und ASEAG gehen von einer Förderquote von 80 % aus und müssen demnach 1.524.437 Euro bzw. 408.383 Euro als Eigenmittel aufbringen.

Die Aufteilung der Mittel für die Stadt Aachen auf die Projektjahre ist in der folgenden Tabelle dargestellt

| Kosten | Stadt | | | Summe |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | |
| Investiv | 468.500 | 636.530 | 507.500 | 1.612.530 |
| konsumtiv | 1.966.367 | 1.987.279 | 2.056.009 | 6.009.655 |
| Summe | 2.434.867 | 2.623.809 | 2.563.509 | 7.622.185 |
| Förderung (80 %) | | | | |
| Investiv | 374.800 | 509.224 | 406.000 | 1.290.024 |
| konsumtiv | 1.573.094 | 1.589.823 | 1.644.807 | 4.807.724 |
| Summe | 1.947.894 | 2.099.047 | 2.050.807 | 6.097.748 |
| Eigenanteil (20 %) | | | | |
| Investiv | 93.700 | 127.306 | 101.500 | 322.506 |
| konsumtiv | 393.273 | 397.456 | 411.202 | 1.201.931 |
| Summe | 486.973 | 524.762 | 512.702 | 1.524.437 |

732.745 Euro der für das Projekt benötigten Eigenmittel stehen auf im Zuge des IKS im eingerichteten Haushaltsansätzen bereit.

| Übersicht | gesamt | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Eigenmittel gedeckt durch HH-Ansätze im FB 61 | 732.745 € | 256.721 € | 231.639 € | 244.385 € |
| Gesamtumfang relevanter HH-Ansätze im FB61 | 8.187.000 € | 2.649.000 € | 2.769.000 € | 2.769.000 € |
| Betriebsleistung ÖPNV (neuer Ansatz erforderlich) | 766.886 € | 230.252 € | 268.317 € | 268.317 € |
| Eigenmittelbedarf Fahrzeugbeschaffung (E18) | 24.806 € | - € | 24.806 € | - € |
| Summe | 1.524.437 € | 486.973 € | 524.762 € | 512.702 € |

Die drei Maßnahmen im Projekt zur Ausweitung des ÖPNV-Angebotes sind Teil der umfangreichen ÖPNV-Ausbau-Liste, für die der Mobilitätsausschuss der Verwaltung im Dezember 2021 im Sinne des beschlossenen IKS den Auftrag erteilt hat, die Umsetzung der gelisteten Maßnahmen einzuleiten, vorbehaltlich der abschließenden Festlegung des zu beschließenden Nahverkehrsplans und einer sichergestellten Finanzierung einschließlich der noch mit einzubeziehenden infrastrukturellen Erfordernisse. Der Förderantrag ermöglicht es, die für den gewünschten ÖPNV-Ausbau in Haaren erforderlichen Kosten in den Jahren 2023 – 2025 auf 20 % bzw. 766.886 Euro zu reduzieren.

Insoweit keine andere Finanzierungsquelle (insbesondere weitergehende Förderungen oder Generierung zusätzlicher Erträge) gefunden werden kann, werden die notwendigen Mittel zur Deckung der Eigenmittel durch die

Kürzung bereits (im Haushaltsplan 2022) bestehender Haushaltsansätze aus den Produktbereichen des Fachbereich 61, vorrangig aus Mitteln im Rahmen des IKSKs, zur Verfügung gestellt, sodass das Projekt insgesamt haushaltsneutral umgesetzt werden kann.

Die Eigenmittel für die Beschaffung der 3 e-Fahrzeuge für den Bauhof Haaren in Höhe von 24tsd. Euro sind im Rahmen der Ansätze für Ersatzbeschaffungen im E18 ebenfalls aus bestehenden Mitteln des FB 61 oder aus bezirklichen Mitteln des Bezirks Haaren haushaltsneutral bereitzustellen.

Der Eigenmittelanteil der Kosten der ASEAG umfasst 408.383 Euro. Der Großteil umfasst mit 1.430.000 Euro Mobilitätsmanagement-Maßnahmen der ASEAG. Von den Eigenmitteln entfallen 95.203 Euro auf die Abschreibung der Fahrzeuge für die zusätzliche ÖPNV-Leistung. Letztere sind bisher nicht im Wirtschaftsplan der ASEAG abgebildet, wohingegen die anderen Eigenmittel in Höhe von 313.180 Euro durch bestehende Ansätze im Wirtschaftsplan abgedeckt sind. In Abstimmung zwischen FB 61 mit der ASEAG wurde sichergestellt, dass hierfür keine weiteren Zuschuss- oder Ausgleichszahlungen der Stadt Aachen erforderlich sind.

| TP 2: Ausbau des ÖPNV | | | 2023 | 2024 | 2025 | SUMME |
|--|--|--|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| 2.1 Ortsbus | | | 39.286 € | 38.286 € | 35.286 € | 112.858 € |
| 2.2 NetLiner | | | 164.757 € | 144.857 € | 114.857 € | 424.471 € |
| 2.3 Expresslinie | | | 19.583 € | 29.000 € | 26.000 € | 74.583 € |
| 5.5 MM-Maßnahmen der ASEAG | | | 745.000 € | 380.000 € | 305.000 € | 1.430.000 € |
| Gesamtkosten | | | 968.626 € | 592.143 € | 481.143 € | 2.041.913 € |
| | | | | | | |
| Fördermittel (80 %) | | | 774.901 € | 473.715 € | 384.915 € | 1.633.530 € |
| Eigenanteil (20 %) | | | 193.725 € | 118.429 € | 96.229 € | 408.383 € |
| | | | | | | |
| davon Fahrzeugabschreibung | | | | | | |
| 2.1 Ortsbus | | | 34.286 € | 34.286 € | 34.286 € | 102.858 € |
| 2.2 NetLiner | | | 102.857 € | 102.857 € | 102.857 € | 308.571 € |
| 2.3 Expresslinie | | | 14.583 € | 25.000 € | 25.000 € | 64.583 € |
| Gesamtkosten | | | 151.726 € | 162.143 € | 162.143 € | 476.013 € |
| | | | | | | |
| Fördermittel (80 %) | | | 121.381 € | 129.715 € | 129.715 € | 380.810 € |
| Eigenanteil (20 %) | | | 30.345 € | 32.429 € | 32.429 € | 95.203 € |
| | | | | | | |
| bereits im Wirtschaftsplan enthaltene Eigenmittel | | | 163.380 € | 86.000 € | 63.800 € | 313.180 € |

Im Zuge der Einplanung des o.a. zusätzlichen Mittelbedarfs für den ÖPNV-Ausbau in Aachen im ersten Halbjahr 2022 ist auch die Klärung der Einplanung der Fahrzeugabschreibungskosten nachzuholen. Falls es hierzu keine Verständigung über eine für den Haushalt der Stadt Aachen neutrale Aufnahme in den Wirtschaftsplan der ASEAG (ohne zusätzliche Zuschuss- oder Ausgleichszahlungen der Stadt) gibt, werden auch diese Eigenmittel durch haushaltsneutrale Verschiebungen im FB 61 gedeckt.

Die Sicherstellung der Bereitstellung der für das Projekt benötigten Eigenmittel wird hiermit durch den Rat der Stadt Aachen zugesagt.

Anlass

Das Land NRW hat im Dezember 2020 zum Wettbewerb „Mobil.NRW - Mobilität in lebenswerten Städten“ aufgerufen. Der Aufruf hatte folgende Ziele und Rahmenbedingungen:

- Transformation und Stärkung städtischer Mobilitätssysteme in zentralen Innenstadtbereichen, Nebenzentren und Wohnquartieren
- Umsetzung innovativer Konzepte zur Verbesserung des urbanen Mobilitätssystems
- Schaffung von Alternativen zum MIV und Reduktion des spezifischen Flächenbedarfs des MIV durch intelligente, ganzheitliche Konzepte

Einzelprojekte werden mit 80 % bis zu einer max. Höhe von je 20 Millionen Euro gefördert. Die Gesamtfördersumme liegt bei 100 Mio. Euro.

Zuwendungsfähige Maßnahmen in dem Aufruf sind:

- Mobilstationen
- Maßnahmen zur Digitalisierung (Vernetzung von Verkehrsmitteln)
- Nahmobilitätsinfrastruktur
- Quartiersgaragen
- Projektbezogene Investitions-(Infrastruktur), Leasing-(Fahrzeuge) und Betriebskosten (Defizitfinanzierung) sowie sonstige Sachkosten für ÖPNV und ÖPNV-Ergänzungsleistungen
- Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung und Evaluierung

Es handelt sich insbesondere durch die Fördermöglichkeit von Betriebskosten (Defizitfinanzierung) um einen neuartigen Ansatz, der Möglichkeiten für die Stadt Aachen eröffnet, die sonst nicht bestanden. Während der Ausbau des Radnetzes v.a. Investitionsmittel braucht, ist der Ausbau des ÖPNV auf Betriebskosten angewiesen. Der ÖPNV wird dabei heute von Verwaltung, ASEAG und AVV als Mobilitätsverbund verstanden, zu dem über Mobilstationen insbesondere auch CarSharing und Fahrradverleih dazugehören.

Der Aufruf passt daher exzellent zum Konzept der Mobilitätswende, wie er mit dem IKSK beschlossen wurde.

Ablauf

Im April 2021 hat die Verwaltung zusammen mit ASEAG, ISB, cambio, Velocity, APAG, STAWAG eine erste Projektskizze erstellt und eingereicht, die alle im Aufruf genannten Themenfelder abdeckt. Hierzu gab es im März 2021 einen Beschluss des MoA, dass sich die Verwaltung an dem Projektaufruf beteiligen sollte.

Bei der Planung der Skizze hatte sich die Verwaltung dafür entschieden, dass das bis 2025 laufende ISEK in Haaren eine sehr chancenreiche Grundlage liefert, im Wettbewerb einen „push and pull“ Ansatz vorlegen zu können. Aus den Maßnahmen des ISEK in Verbindung mit dem Unfallschwerpunkt Alt-Haarener-Straße ergibt sich die Notwendigkeit, für mehr Sicherheit und Lebensqualität in Haaren

Parkplätze am Straßenrand zu entfernen. In „Haaren clever mobil“ wurden daher Maßnahmen gebündelt, die dazu beitragen können, den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern und die Notwendigkeit von Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung zu reduzieren.

Im Juni 2021 hat das Verkehrsministerium bekanntgegeben, dass Aachen gemeinsam mit weiteren 9 Städten in der ersten Auswahlrunde von der Jury als förderfähig ausgewählt wurde.

<https://www.land.nrw/pressemitteilung/100-millionen-euro-fuer-bessere-mobilitaet-lebenswerten-staedten-fachjury-waehlt>

Im Juli 2021 wurde der Mobilitätsausschuss über die zweite Wettbewerbsstufe informiert.

Im Oktober fand in Haaren ein Mobilitätsworkshop von Verwaltung und Bezirksvertreter*innen statt. Dort wurde zum Sachstand des Projektes Haaren clever mobil berichtet.

Im Oktober/November erfolgte die Vergabe für die Unterstützung der Verwaltung für den Förderantrag. Die Fa. Rupprecht Consult aus Köln hat den Auftrag erhalten.

Bis zum 31.12.2021 musste eine überarbeitete Projektskizze eingereicht werden, was am 22.12.2021 erfolgt ist. Anfang Februar 2022 ist eine erneute Jurysitzung terminiert.

Anschl. sollen die verbleibenden Projekte bzw. Projektbestandteile bis zum 31.3.2022 als Förderantrag eingereicht werden. Die Bewilligung der Anträge ist für das 2. Quartal 2022 in Aussicht gestellt.

Kurzfassung der Projektskizze

Mit dem Modellvorhaben „Haaren clever mobil“ bewirbt sich die Stadt Aachen darum, in einem Stadtrandgebiet (Stadtbezirk Haaren) mit einer Pkw-Besitzquote im Landesdurchschnitt zu demonstrieren, dass es durch einen erheblichem Ausbau des Umweltverbundes und einen umfassenden Mobilitätsmanagement-Ansatz gelingen kann, die Mobilitätswende beispielhaft für Aachen und für NRW erfolgreich umzusetzen.

Die folgende Abbildung stellt den Zusammenhang der sieben Teilpakete dar. Zugleich ist zur Verständlichkeit der Vollständigkeit des Vorgehens in Haaren dargestellt, welche parallelen Prozesse maßgeblich für einen Projekterfolg von Haaren clever mobil sprechen.

Haaren clever mobil

1: Mobilitätswende im Dialog

2:
Ausbau
des ÖPNV

3:
Premiumfußwege
Haaren

4:
Neuordnung
Parken

5:
Mobilstationen
und Mobilitäts-
management

6:
e-Fahrzeuge
Betriebshof

7: Akzeptanz und Verhaltensänderungen

Wesentliche parallele Projekte:

Umsetzung ISEK
bis 2025

Ausbau
Radverkehrsnetz

Kampagne
Mobilitätswende

Parkraumkonzept
Haaren

Ausbau
Ladeinfrastruktur

Das Projekt ergänzt das laufende „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) Haaren und nutzt aktuelle Bauvorhaben im Stadtzentrum als Anker für reale Entwicklungen und Quartiersparken. Der Ausbau des Radnetzes in Haaren ist bereits in anderen Projekten angestoßen, hat eine Wegnahme von Straßenrandparkplätzen zur Folge und wirkt damit positiv unterstützend auf die Projektziele. Ein Parkraumgutachten wird vorlaufend erstellt und der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist eine eigenständige Aufgabe, bei der Aachen systematisch voranschreitet. Aachen startet 2022 mit einer gesamtstädtischen Kampagne zur Mobilitätswende.

Im Projekt selber soll die für Aachen anstehende Dachkampagne für eine Mobilitätswende für den Stadtteil adaptiert werden, damit sie die Herzen der Menschen erreicht und sie für Verhaltensänderungen gewinnt (TP 1). Dabei werden für Haaren Methoden des Akteurs- und Bürger*innendialoges eingesetzt. Es soll ein positives Zukunftsbild entstehen, dem sich eine gesellschaftliche Mehrheit anschließen kann. Die Umsetzung der einzelnen Bausteine des Projektes soll mit abgestimmter Produktkommunikation begleitet werden. Mit Projektstart soll ein extern begleitetes Mobilitätskonzept für den Stadtteil Haaren im Diskurs erstellt werden und herausarbeiten, welche bisher nicht eingeplanten Maßnahmen noch sinnvolle Ergänzungen der Mobilitätswende für Haaren wären. Damit würde eine Perspektive über das Projektende hinaus eröffnet.

Schwerpunkt der Umsetzungen ist ein deutlicher Ausbau des ÖPNV (Expresslinie, On-Demand-Verkehre, Ortsbus) (TP 2). Es soll ein Angebotsniveau erreicht werden, das die vermeintliche „Notwendigkeit“ einen Pkw zu besitzen und dann häufig zu nutzen in weiten Bevölkerungsschichten in Frage stellt. Der Ausbau der Ortsbus- und On-Demand-Verkehrs wird in direktem Dialog mit der Bevölkerung entwickelt und optimiert, damit er bestmöglich angenommen wird.

Das für Aachen bereits entwickelte Konzept der „Premiumfußwege“ mit der Idee, Stadtkern und Grünbereiche auf komfortablen, sicheren und barrierefreien Wegen miteinander zu verbinden, soll für Haaren erstmals in Aachen auf einen Stadtteil ausgeweitet werden. Die Elemente des Gestaltungskonzeptes sollen zum einen auf einer inneren Haaren-Route umgesetzt werden, die insbesondere eingeschränkt mobilen Bevölkerungsgruppen die tägliche Bewegung erleichtern soll. Vier sternförmige We-

ge ins Grüne sollen im Alltag die attraktive kurze Bewegungsförderung unterstützen. Mit einem mobilen Parklet und saisonalen Aktionen soll für das alltägliche Gehen und eine autofreie Naherholung geworben werden (TP3).

Der Entfall von Straßenrandparken in Haaren aufgrund paralleler Projekte soll in Teilen kompensiert werden durch alternative Parkmöglichkeiten, durch Nutzbarmachung bestehender Parkieranlagen bzw. die Schaffung öffentlicher Besucher-Parkstände im Zuge von Neubauvorhaben (TP4). Drei konkrete Optionen für Quartiersparken werden derzeit in Haaren geklärt, die gestalterisch und planungsrechtlich noch nicht abgeschlossen werden konnten. Die Aussicht auf eine Förderung der Umsetzung der sich bis 2023 bietenden Optionen mit dem Förderhöchstbetrag von 4.000 Euro je Pkw-Stellplatz ist für die Akzeptanz der Veränderungen in Haaren sehr wichtig.

Der einfache Zugang zu Alternativen zum Pkw soll in enger Verbindung mit dem ÖPNV durch den Ausbau von CarSharing und Pedelec-Verleihstationen an Mobilstationen und digital vernetzt erfolgen (TP5). Im Antrag soll den Betreibern ein deutlicher Ausbau durch die Übernahme von Defizitkosten in der Anlaufphase ermöglicht werden. Die ASEAG entwickelt ihre App movA weiter, die den e-Tarif im ÖPNV und intermodale Angebote anbieterübergreifend vernetzen kann. Als Zielgruppe der Entwicklungen sollen dabei zunächst die Beschäftigten in Haaren über ihre Betriebe erreicht werden. Das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Aachen will in Haaren clever mobil u.a. die Instrumente „Betriebsnetzwerk“, „Potenzialanalyse“ und „Bereitstellung von Testmöglichkeiten“ gemeinsam mit der ASEAG einsetzen und beantragt hierzu erforderliche Sachmittel.

Für die Klimaneutralität im Verkehrsbereich ist die „Antriebswende“ von zentraler Bedeutung. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Aachen wird in parallelen Projekten mit Bundesmitteln forciert und aufgrund fehlender Landesförderung aus dem Projektantrag herausgelassen. Mit der Einbeziehung der Beschaffung von drei Elektrofahrzeugen für den Bauhof des Bezirksamtes soll signalisiert werden, dass Mobilitätswende und Antriebswende in Aachen zusammen geplant und kommuniziert werden (TP 6).

Die Akzeptanz für die Veränderungen in Haaren und Verhaltensänderungen werden von der RWTH Aachen wissenschaftlich in einem Vorher-Nachher-Vergleich in Form einer Haushaltsbefragung erfasst (TP 7). Es wird ein neuer „Erreichbarkeitsindikator“ für Haaren (Reisezeiten mit versch. Verkehrsmitteln, ÖPNV-Anbindung des Stadtteils, Erschließungsgrad Car- und Bike-Sharing, Stellplatzanzahl und -tarife, Aufenthaltsqualität) entwickelt, der die Veränderungen der Erreichbarkeit des Stadtteils plakativ, mehrdimensional greifbar machen soll.

Finanzielle Auswirkungen

Der Förderantrag soll für die Jahre 2023 – 2025 gestellt werden. Durch Eigenmittel bei Stadt und ASEAG in Höhe von 1,9 Mio. Euro - die haushaltsneutral sicher zu stellen sind - könnten Maßnahmen im Sinne der im IKSK gewünschten Mobilitätswende für Aachen in Höhe von rd. 9,8 Mio. Euro umgesetzt werden.

Damit die Stadt Aachen einen Förderantrag einreichen kann, ist vor der Jurysitzung im Februar 2022 ein Beschluss des Rates der Stadt Aachen über die Projektskizze und die Bereitstellung der Eigenmittel erforderlich.

Sollte es zu keinem Ratsbeschluss über die Finanzierung im Januar 2022 kommen, so verliert Aachen nach den Förderbedingungen die Möglichkeit, einen Förderantrag zu stellen.

Haaren clever mobil



Projektskizze der Stadt Aachen für den Landeswettbewerb

„Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“

in Kooperation mit der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG)

www.aachen.de/clevermobil



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Einführung | 4 |
| 2 | Die Mobilitätswende: In Aachen stadtweit auf den Weg gebracht | 4 |
| 3 | Das Plangebiet: Stadtbezirk Aachen Haaren..... | 5 |
| 3.1 | Raumstruktur | 5 |
| 3.2 | Verkehrliche Anbindung..... | 7 |
| 3.3 | Modal Split..... | 10 |
| 4 | Integriertes Stadtentwicklungskonzept Haaren 2025..... | 11 |
| 5 | Das Modellvorhaben in Aachen-Haaren: Haaren clever mobil | 13 |
| 5.1 | Teilprojekt 1: „Mobilitätswende im Dialog“..... | 15 |
| 5.2 | Teilprojekt 2 „Ausbau des ÖPNV“ | 16 |
| 5.3 | Teilprojekt 3 „Premiumfußwege“ | 22 |
| 5.4 | Teilprojekt 4 „Neuordnung Parken“ | 23 |
| 5.5 | Teilprojekt 5 „Mobilstationen und Mobilitätsmanagement“ | 26 |
| 5.6 | Teilprojekt 6 „e-Fahrzeuge Bauhof“ | 32 |
| 5.7 | Teilprojekt 7 „Akzeptanz und Verhaltensänderung“ | 33 |
| 6 | Erklärung über die gesicherte Gesamtfinanzierung..... | 34 |
| 7 | Anlagen..... | 36 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Bausteine des VEP Aachen [Darstellung: Stadt Aachen] | 5 |
| Abbildung 2: Stadtbezirk Haaren mit seinen Ortsteilen [Darstellung: Stadt Aachen] | 6 |
| Abbildung 3: Welsche Mühle [Foto: Stadt Aachen] | 6 |
| Abbildung 4: Blick vom Haarener Kreuz über Haaren [Foto: https://www.fotocommunity.de/photo/haarener-kreuz-peter3101/39370589] | 6 |
| Abbildung 5: Ausschnitt Hauptverkehrsstraßennetz nach RIN [Darstellung: FH Aachen] | 7 |
| Abbildung 6: Pkw-Dichte in Aachen [Darstellung: Stadt Aachen] | 7 |
| Abbildung 7: Liniennetz im Untersuchungsgebiet [ASEAG] | 8 |
| Abbildung 8: Einzugsbereiche der Haltestellen ($r = 400$ m) [Darstellung: Stadt Aachen] | 9 |
| Abbildung 9: Radverkehrsprojekte in Haaren [Darstellung: Stadt Aachen] | 10 |
| Abbildung 10: Modal-Split in Aachen [Darstellung: Stadt Aachen] | 10 |
| Abbildung 11: ISEK-Projekte im Haarener Zentrum [Darstellung: Stadt Aachen] | 11 |
| Abbildung 12: Übersicht der Projekte des ISEK Haaren [Darstellung: Stadt Aachen] | 12 |
| Abbildung 13: Projektstruktur Haaren clever mobil und Parallelprojekte [Darstellung: Stadt Aachen] | 13 |
| Abbildung 14: Verständnis der Mobilitätswende in Aachen [Darstellung: Stadt Aachen] | 15 |
| Abbildung 15: Ringlinie Haaren [Darstellung: ASEAG] | 17 |
| Abbildung 16: Alternative Ortsbusvariante „Ring+“ [Darstellung: ASEAG] | 18 |
| Abbildung 17: Bedienungsgebiet NetLiner [Darstellung: ASEAG] | 19 |
| Abbildung 18: Neue Expresslinie Verlautenheide – Haaren – Aachen Zentrum – Vaals [Darstellung: ASEAG] ... | 21 |
| Abbildung 19: 5 Premiumwege für Haaren [Darstellung: Planungsbüro Paul Dunkel] | 22 |
| Abbildung 20: Planung ruhender Verkehr in Haaren [Darstellung: Stadt Aachen] | 24 |
| Abbildung 21: Skizze Quartiersgarage „Stadhäuser am Park“ [Stadt Aachen] | 25 |
| Abbildung 22: Werbung cambio-Station Germanusstraße [cambio] | 26 |
| Abbildung 23: Abbildung: Eröffnung Velocity-Station Haaren Markt [Foto aus https://www.alles-in-haaren.de/auf-rad-und-los] | 27 |
| Abbildung 24: Eröffnung der Lastenradstation am Bezirksamt Haaren [Foto: Bezirksamt Haaren] | 27 |
| Abbildung 25: Bestand und Planung Mobilstationen [Darstellung: Stadt Aachen] | 28 |
| Abbildung 26: mova-Werbung [Darstellung: ASEAG] | 28 |
| Abbildung 27: Nissan env200 [https://vethautomotive.com] | 32 |
| Abbildung 28: STAMA Maestro MT15 [https://de.gmr.dk/stama/maestro] | 32 |

1 Einführung

Die Stadt Aachen meint es ernst mit der Verkehrswende; unter anderem aus Gründen der Lebensqualität, des gesellschaftlichen Zusammenhalts, der öffentlichen Gesundheit, des langfristigen wirtschaftlichen Erfolgs, der Verkehrssicherheit und des Klimaschutzes. Letzterer Aspekt manifestiert sich zum Beispiel in der Entscheidung, dass sich Aachen im Rahmen der EU-Mission "100 climate-neutral and smart cities by 2030" auf die Ausschreibung des NetZeroCities Projekts bewirbt, offiziell eine von 30 Städten aus ganz Europa zu werden, die bis zum Jahr 2030 klimaneutral ist¹. Dies erfordert Anpassungen in jedem Bereich – insbesondere im Bereich der Mobilität – und an jedem Ort: auch im Stadtteil Haaren, in dem Aachen schnell innovative, ambitioniert und nachhaltige Mobilitätslösungen umsetzen möchte. Die vielen verschiedenen und sich gegenseitig verstärkenden Maßnahmen wurden unter dem Slogan „Haaren clever mobil“ zu einem Gesamtpaket geschnürt. Zu dessen Umsetzung bewirbt sich Aachen um Förderung im Rahmen des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW“.

Das vorliegende Dokument erläutert den Kontext und die einzelnen Elemente von Haaren clever mobil. In Kapitel 2 wird der gesamtstädtische Hintergrund dargestellt. Kapitel 3 fokussiert den Blick auf den Stadtteil Haaren und stellt ihn in seiner Raumstruktur, seiner verkehrlichen Anbindung sowie dem dort herrschenden Modal Split vor. Das vierte Kapitel informiert über das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Haaren 2025 als wesentliche Planungsgrundlage, mit der Haaren clever mobil strategisch verknüpft ist. Das Kapitel 5 präsentiert Haaren clever mobil im eigentlichen Sinne und stellt somit das Herzstück des Dokumentes dar. Nach einem kurzen Überblick werden in sieben einzelnen Unterkapiteln die sieben Teilprojekte im Detail vorgestellt. Jedes davon informiert sowohl über die geplanten Maßnahmen als auch über deren voraussichtlichen Kosten. Kapitel 6 erläutert den Stand der politischen Unterstützung für Haaren clever mobil sowie dessen Gesamtfinanzierung. Das letzte Kapitel enthält unterschiedliche Anlagen.

2 Die Mobilitätswende: In Aachen stadtweit auf den Weg gebracht

Mit 250.000 Einwohner*innen, 60.000 Studierenden und 180.000 Arbeitsplätzen bildet die Stadt Aachen einen attraktiven Lebens-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort im **Dreiländereck** D, NL und B. 90.000 Einpendler und 90.000 Binnenpendler prägen mit dem Schülerverkehr zusammen **sehr ausgeprägte Verkehrsspitzen**. Aachen ist Teil der **StädteRegion Aachen** (540.000 Einwohner*innen) und ist als **europäische Wissenschaftsstadt** aufgestellt.

Aachen bekennt sich ausdrücklich zur **Mobilitätswende** und entwickelt sich zu einer gut erreichbaren Stadt der kurzen Wege mit **emissionsfreiem und stadtverträglichem Verkehr**. Schon heute hat Aachen mit 30% einen für Großstädte beispielhaft hohen Fußverkehrsanteil, den es ausbauen will. Insbesondere im Bereich mittlerer Wegstrecken von 2 bis 15 km liegt in Aachen aber noch ein erhebliches Potenzial für den Umweltverbund, der aktuell bei 54% liegt (Mobilität in Deutschland, 2017).

2014 wurde als erster zentraler Baustein der laufenden **Verkehrsentwicklungsplanung** der Stadt Aachen nach einer umfangreichen Akteursbeteiligung die „**Vision Mobilität 2050**“ als „realistisches Wunschbild“ politisch beschlossen. Als integriertes Gesamtverkehrskonzept für eine **klimaneutrale, unfallfreie und stadtverträgliche Mobilität** werden alle Verkehrsarten sowie das Mobilitätsverhalten der Menschen im Kontext der räumlichen Entwicklung betrachtet.

¹ https://ec.europa.eu/info/news/commission-invites-cities-express-their-interest-become-part-european-mission-100-climate-neutral-and-smart-cities-2030-2021-nov-25_en

Bausteine des VEP Aachen



Abbildung 1: Bausteine des VEP Aachen [Darstellung: Stadt Aachen]

2019 und 2020 wurden die Strukturen, Ziele und Indikatoren der „**Mobilitätsstrategie 2030**“ beschlossen. Neben 15 Indikatoren, zu denen Zielaussagen formuliert werden (geringe, mittlere, starke Verbesserung), gibt es weitere zehn Indikatoren, bei denen die Entwicklung beobachtet werden soll. Beispiele für Zielindikatoren sind:

- **Modal-Split-Anteil** des Umweltverbundes (Ausgangswert 54%, für 2030 wurde eine Erhöhung auf 64% als „starke Verbesserung“ festgelegt)
- **Barrierefreie Haltestellen** (Ausgangswert 10%; starke Ambition: 100%)
- **Pünktlichkeit des Busverkehrs** (Ausgangswert 88%, starke Ambition: 95%)
- **Preisindex ÖPNV-/Parkticket** (Ausgangswert 1,17, starke Ambition: 0,5 und weniger)

Zur Mobilitätsstrategie 2030 gehören des Weiteren die in Ausarbeitung befindlichen 10 Teilstrategien zu den Themenfeldern Bus und Bahn, Radverkehr, Fußverkehr, Elektromobilität, Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement, Autoverkehr und Straßenraumentwurf.

Ein weiterer zentraler Treiber der Mobilitätswende ist das 26.08.2020 beschlossene „**Integrierte Klimaschutzkonzept**“ (IKSK). Dazu wurden „klimaorientierte Mobilitätsstrategien“ mit sehr ambitionierten Maßnahmenpaketen formuliert. Das mittlere Szenario „Mobilitätswende“ zielt auf eine **Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030** im Vergleich zu 1990. Dies soll erreicht werden durch einen **massiven Ausbau des ÖPNV** inkl. des Leitprojektes **RegioTram**, der Umsetzung des im Nov. 2019 vom Rat der Stadt Aachen angenommenen **Radentscheid Aachen** mit hohen Qualitätszielen, der Stärkung des Fußverkehrs mit dem Produkt „**Premiumfußwege**“, einem starken Ausbau der **Elektromobilität**, sowie mit einem massiven Ausbau von **Mobilstationen, Mobilitätsmanagement, Quartiersparkhäusern und P+R**. In der öffentlichen Kommunikation wird für die „Mobilitätswende“ mit dem Slogan „**Aachen clever mobil**“ eingesetzt; er repräsentiert die Kombination aus vernetzten Mobilitätsangeboten und **stadtverträglichem Mobilitätsverhalten**.

3 Das Plangebiet: Stadtbezirk Aachen Haaren

3.1 Raumstruktur

Der Stadtbezirk Haaren liegt im Nordosten der Stadt Aachen, rd. 3,5 km von der Innenstadt (Aachen Bushof) entfernt. Das Gebiet ist rd. 8,8 km² groß und ist Wohnort für **12.600 Menschen**. Die Einwohnerdichte in Haaren beträgt rund 1.420 EW/km².

17% der Haarener sind jünger als 18 Jahre (AC 14,7%) und 19% sind 65 Jahre oder älter (AC 17%). Das Durchschnittsalter der Einwohner beträgt **41,7 Jahre** (AC 40,6 Jahre).

Der Stadtbezirk gliedert sich in die drei **Ortsteile Haaren, Verlautenheide und Hüls**. Er hat eine Bezirksvertretung und ein Bezirksamt mit eigenständigen Bürgerserviceleistungen.

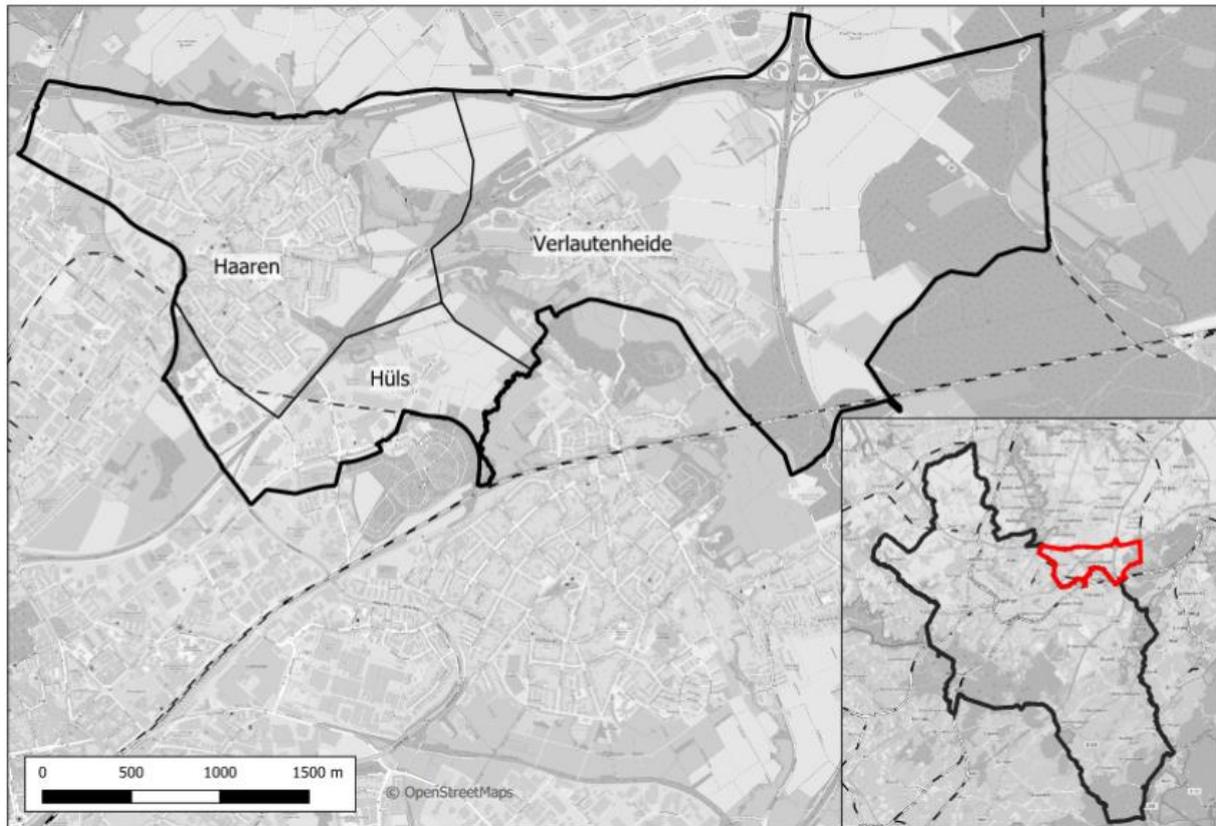


Abbildung 2: Stadtbezirk Haaren mit seinen Ortsteilen [Darstellung: Stadt Aachen]

Wichtige Quell- und Zielpunkte im Gebiet befinden sich vor allem im **Ortskern Haaren** (u.a. Markt, Einzelhandel, Post, Kirche, Bezirksamt). Zentraler Kern ist das Stadtteilzentrum in Haaren um den Marktplatz („Haaren Markt“). Auch die Grundschule sowie ein Seniorenheim sind zentral verortet; drei Kindergärten sind über den Ortsteil verteilt. Zentrale Kultur- und Begegnungsstätten sind die **Haarbachtalhalle** und die **Welsche Mühle**. Erholungsflächen und Grün gibt es u.a. an der Wurm, am Friedhof (Atzenbenden), an der Welschen Mühle und am Haarberg.



Abbildung 3: Welsche Mühle [Foto: Stadt Aachen]

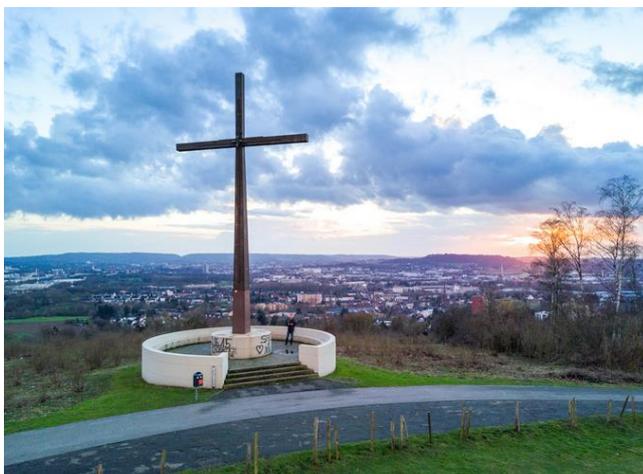


Abbildung 4: Blick vom Haarer Kreuz über Haaren
[Foto: <https://www.fotocommunity.de/photo/haarerer-kreuz-pe-ter3101/39370589>]

Der Ortsteil **Verlautenheide** (ca. 3.500 Einwohner*innen) hat ebenfalls eine Grundschule, zwei Kindergärten, eine Kirche aber nur wenige Geschäfte.

Der Ortsteil **Hüls** ist vom gleichnamigen Gewerbegebiet mit zahlreichen Arbeitsplätzen geprägt. Hier befindet sich auch der große Friedhof Aachen-Hüls, die größte **Fernbushaltestelle** Aachens mit zahlreichen Abfahrten ins Ausland, ein Berufskolleg (Schulzentrum) sowie der **Betriebshof** und die **Verwaltung des kommunalen Verkehrsunternehmens ASEAG**.

3.2 Verkehrliche Anbindung

Straßennetz und Kfz-Verkehr

Der Stadtbezirk Haaren ist im Norden von der Autobahn 4, im Osten im Wesentlichen von der Autobahn 44 eingegrenzt. Beide wirken prägend auf Haaren. Die BAB 544 endet in Aachen und trennt die Ortsteile voneinander.

Vom 2017 neu definierten **Hauptverkehrsstraßennetz für Aachen** ist Haaren v.a. über die Radialstraße aus dem Aachener Stadtzentrum **Jülicher Straße** verbunden, die in Haaren in die **Alt-Haarener Straße** übergeht. Am Markt in Haaren spaltet sich diese Achse auf in Richtung Würselen (Alt-Haarener-Straße) bzw. in Richtung Verlautenheide (Haarener Gracht). Der Stadtteil Hüls wird von der Ringstraße **Berliner Ring** aus erschlossen.

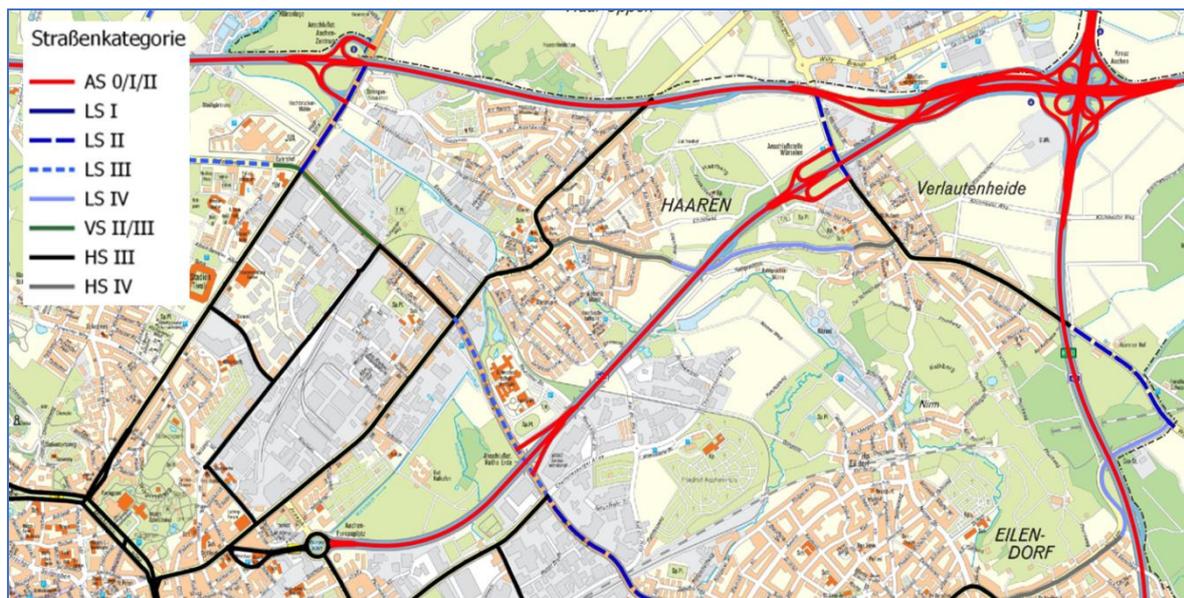


Abbildung 5: Ausschnitt Hauptverkehrsstraßennetz nach RIN [Darstellung: FH Aachen]

Haaren und Verlautenheide sind stark vom Kfz-Durchgangsverkehr belastet. Entsprechend hoch sind die Luftschadstoff- sowie Lärmemissionen. In der Alt-Haarener Straße werden auf Höhe Germanusstraße ca. **15.000 Kfz werktäglich** gezählt.

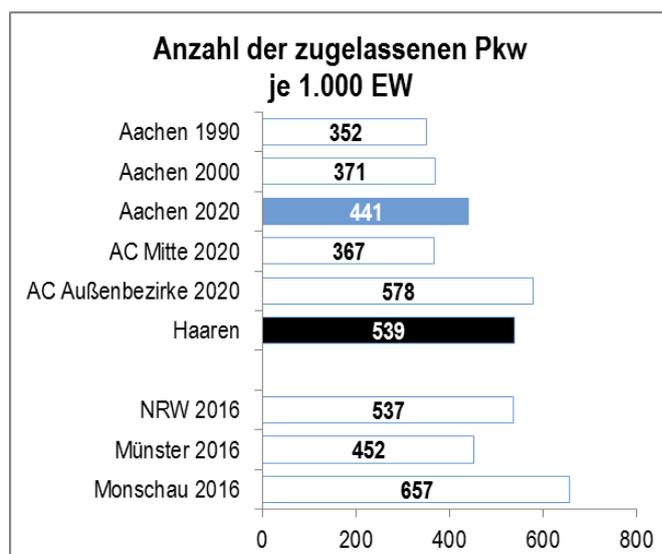


Abbildung 6: Pkw-Dichte in Aachen [Darstellung: Stadt Aachen]

Die Pkw-Dichte liegt mit **539 Pkw/1.000 Einwohner*innen** (2020) etwa im Landesdurchschnitt für NRW (556, 2018) und etwas unter dem Durchschnitt der Außenbezirke von Aachen. Im Vergleich zum Bezirk Aachen Mitte (367) und der Gesamtstadt (**441 Pkw/1.000 Einwohner*innen**) liegt er deutlich höher.

Im Zentrum von Haaren stehen aktuell Projekte an, die aus städtebaulichen Aspekten und zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort im Radverkehr eine **erhebliche Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Raum** zur Folge haben (s. Hierzu Kap. 4 ISEK und Kap. 5.5 Quartiersparken).

ÖPNV

Haaren ist über die **Hauptachse Jülicher Straße/Alt-Haarener Straße** gut an das Liniennetz des ÖPNV angebunden. Über die Linien 1, 11, 21, 31 und 41 auf der Hauptachse ist bereits eine regelmäßige Verbindung in einem zeitweise noch weiter verdichteten **15-Minuten-Takt in das Aachener Zentrum** gegeben.



Abbildung 7: Liniennetz im Untersuchungsgebiet [ASEAG]

Über die zentrale Haltestelle „**Haaren Markt**“ besteht die Verbindung zu den Verkehrsknotenpunkten „Aachen Bushof“, „Aachen Hauptbahnhof“ und „Aachen Westbahnhof“ mit der Möglichkeit auf andere Linien bzw. auf regionale und überregionale Verbindungen des Schienenverkehrs umzusteigen bzw. direkt zum Uniklinikum Aachen oder nach Burtscheid, Würselen oder Stolberg zu fahren.

In **Verlautenheide** werden die zentralen Haltestellen „**Verlautenheide Endstraße**“ und „**Verlautenheide Quinx**“ in einem **30-Minuten-Takt** durch die Linien 1 und 41 bedient, sodass ebenfalls über Haaren eine regelmäßige Verbindung in die Aachener Innenstadt besteht. Über die Linie 7 besteht von Verlautenheide aus zudem eine gute Verbindung im 60-Minuten-Takt über die Stadtteile Eilendorf (Bf.), Bahnhof Rothe Erde in die Innenstadt und weiter nach Laurensberg und Richterich.

Das **Gewerbegebiet Hils** ist über die Linien 23 und 47 in einem **15-Minuten-Takt** an das Aachener Zentrum angebunden. Eine direkte ÖPNV-Verbindung von Haaren oder Verlautenheide zum benachbarten Gewerbegebiet besteht bislang nicht.

Im Nahverkehrsplan der Stadt Aachen sind Standards für die **Erschließungsqualität** im Linienverkehr definiert. Der Mindeststandard ist demnach eingehalten, wenn die Luftlinienentfernung zu einer Bushaltestelle **maximal 400 m** beträgt. Eine GIS-Analyse für Haaren zeigt, dass im Untersuchungsgebiet **977 Einwohner*innen** (7,7% der Bevölkerung) **nur unzureichend im ÖPNV angebunden sind**. Die Karte zeigt die unzureichenden Abdeckungen in den Siedlungsgebieten östlich der Hauptachse Alt-Haarener-Straße nahe der Autobahn sowie zwischen der Alt-Haarener Straße und der Krefelder Straße.



Abbildung 8: Einzugsbereiche der Haltestellen ($r = 400$ m) [Darstellung: Stadt Aachen]

Radverkehr

Im Frühjahr 2021 wurden für die **Alt-Haarener Straße** im Stadtzentrum als Reaktion auf wiederholte Unfälle zwischen Pkw und Radfahrer*innen komplett rot markierte **Schutzstreifen** beschlossen. In diesem sehr engen Straßenquerschnitt mit Busverkehr sind keine baulich getrennten Radverkehrsanlagen möglich. Die Planung sieht die Wegnahme von 30 Pkw-Parkplätzen am bergabseitigen Straßenrand zugunsten der Verkehrssicherheit vor. Die Umsetzung ist für das 1. Quartal 2022 geplant.

Im Radverkehr gibt es derzeit in Aachen sehr viel Dynamik. Aus dem Radentscheid heraus wird 2022 ein **Radhauptnetz** definiert mit verschiedenen Verbindungskategorien. Parallel zu Haaren clever mobil soll in den Jahren 2023 bis 2025 die **Radvorrangroute Verlautenheide/Haaren** als eigenes Förderprojekt in der Förderschiene „Klimaschutz durch Radverkehr“ umgesetzt werden, um eine sichere und komfortable Verbindung aus Verlautenheide über Nebenstraßen in die Aachener Innenstadt zu schaffen. Zugleich sollen über die Straße „Wurbenden“ die Radvorrangroute und der bereits weitgehend fertiggestellte Bahntrassenradweg Aachen Jülich verbunden werden.



Abbildung 9: Radverkehrsprojekte in Haaren [Darstellung: Stadt Aachen]

Bei der Umsetzung der **Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen** könnte dies den Entfall von rd. weiteren 100 Straßenrandparkplätzen im unmittelbaren Umfeld von Haaren Mitte zur Folge haben.

Zur Verbesserung des **Fahrradparkens** laufen in Haaren derzeit die Vorbereitungen, **an 44 Standorten Fahrradbügel** aufzustellen. In Haaren sind 104 Fahrradbügel an 39 Standorten und in Verlautenheide 22 Bügel an 5 Standorten konkret geplant. Die Umsetzung ist für 2022 – vorlaufend zu Haaren clever mobil – geplant.

3.3 Modal Split

Aus der letzten großen Mobilitätsbefragung in Aachen (Mobilität in Deutschland 2017) sind repräsentative Verhaltensdaten für das Jahr 2017 vorhanden. Dabei wurden die Fallzahlen so gewählt, dass zuverlässige Aussagen für den Bezirk Aachen Mitte und die Summe aller anderen Stadtteile Aachens möglich sind. In der StädteRegion Aachen wurden für drei Teilgebiete ausreichende Fallzahlen finanziert. Danach liegt der Pkw-Anteil in den Stadtteilen Aachens bei 54% und der **Anteil des Umweltverbundes bei 46%**. Dieser Wert wird auch für Haaren angenommen. Insbesondere der Radverkehrsanteil liegt mit 7% weit unter dem Wert im Bezirk Aachen Mitte mit 14%.

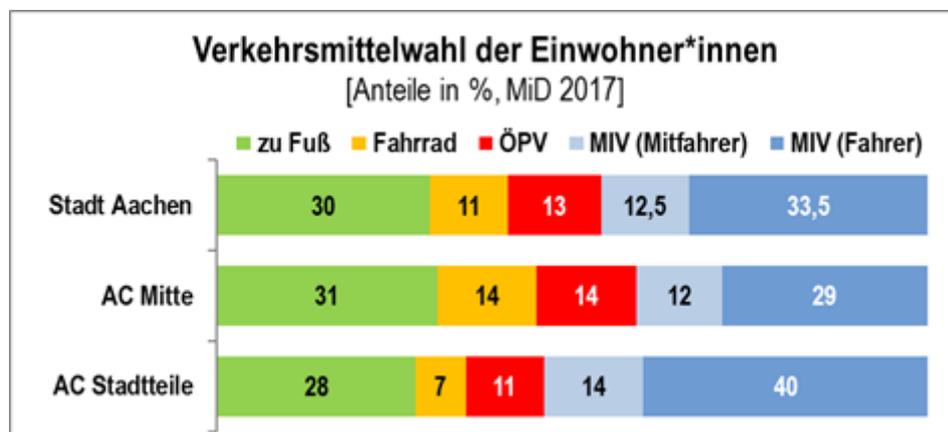


Abbildung 10: Modal-Split in Aachen [Darstellung: Stadt Aachen]

Parallel zu Haaren clever mobil wird sich die Stadt Aachen 2023 erneut an der Studie „Mobilität in Deutschland“ beteiligen.

4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Haaren 2025

Aufbauend auf der Rahmenplanung für die Haarener Ortsmitte (2008) wurde 2015 das **Förderprojekt „Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Haaren“** vom Land Nordrhein-Westfalen mit zuwendungsfähigen Gesamtausgaben in Höhe von **5,65 Mio. €** bewilligt. Es enthält sechs Handlungsfelder:

- Handlungsfeld I **Stadtgestalt und Städtebau**: Kirchemfeld St. Germanus, Alt-Haarener Straße sowie verschiedene Platzsituationen
- Handlungsfeld II **Wohnen und Wohnumfeld**: Entwicklung „Klinkenberg-Areal“ (Innenhof-Situation) und das Wohngebiet „Stadhäuser am Park“
- Handlungsfeld III Einzelhandel, Gastronomie Dienstleistung und Gewerbe
- Handlungsfeld IV **Verkehr und Mobilität**: Alt-Haarener Straße, Ortseingang Jülicher Straße
- Handlungsfeld V **Freiraum, Umwelt und Klima**: Park am alten Friedhof, Wurm- und Haarbach-Auen
- Handlungsfeld V **Zusammenleben im Stadtteil**: Verfügungsfond, Stadtteilaktivitäten



Abbildung 11: ISEK-Projekte im Haarener Zentrum [Darstellung: Stadt Aachen]

Geprägt ist das ISEK durch die **Aufwertung von Plätzen und Straßen** im Ortsteil Haaren mit Schwerpunkt Zentrum. Aber auch die Schaffung **neuer Fußverbindungen** entlang der Wurm und die **Aufwertung von Grünbereichen** sollen einen Beitrag leisten, dass man in Haaren gerne und komfortabel zu Fuß geht und damit das Stadtteilzentrum stärkt. Die Umsetzung des ISEK ist 2015 gestartet und soll bis 2025 abgeschlossen sein. Der Zeitplan zur Umsetzung der Projekte des ISEK und weiterer wesentlicher Projekte für Haaren ist als **Anlage 1** beigefügt.

Das ISEK Haaren und Haaren clever mobil würden sich **sehr gut ergänzen**. Aus dieser Synergie würden **große Impulse für einen Stadtteil** mit hoher Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität sowie mit einem hohen Anteil aktiver Mobilitätsformen erwachsen., der zudem Vorbild- und Anschauungscharakter für andere Stadtteile in Aachen und darüber hinaus hätte.

Zurzeit werden außerdem mehrere **Bebauungsplan-Vorhaben im Ortskern Haaren** vorangetrieben, die positiv auf die Stadtentwicklung wirken werden. Je nach Vorhaben werden von Seiten der Verwaltung die Möglichkeiten zur Integration von öffentlich nutzbaren Parkplätzen auf Privatgelände im Sinne eines Quartiersparkens eingebracht.

- Stadthäuser am Park
- Ehemaliges Brauereiareal
- Kirchplatz St. Germanus
- Ortseingang Jülicher Straße
- Platz an der Friedensstraße



Abbildung 12: Übersicht der Projekte des ISEK Haaren [Darstellung: Stadt Aachen]

5 Das Modellvorhaben in Aachen-Haaren: Haaren clever mobil

Überblick und Kurzfassung

Mit dem Modellvorhaben **Haaren clever mobil** will die Stadt Aachen in einem Stadtrandgebiet mit einer Pkw-Besitzquote im Landesdurchschnitt demonstrieren, dass es durch einen erheblichen Ausbau des Umweltverbundes, der Fuß- und Radwegeinfrastruktur und einen **umfassenden Mobilitätsmanagement-Ansatz** gelingen kann, die **Mobilitätswende beispielhaft für Aachen und für NRW** erfolgreich umzusetzen.

Haaren clever mobil besteht aus sieben Teilpaketen, deren Zusammenhang in der folgenden Abbildung dargestellt ist. Zudem zeigt sie zur besseren Verständlichkeit und Vollständigkeit welche parallelen Prozesse (gestrichelte Kästen), die separat finanziert werden, maßgeblich für einen Projekterfolg von Haaren clever mobil sprechen.

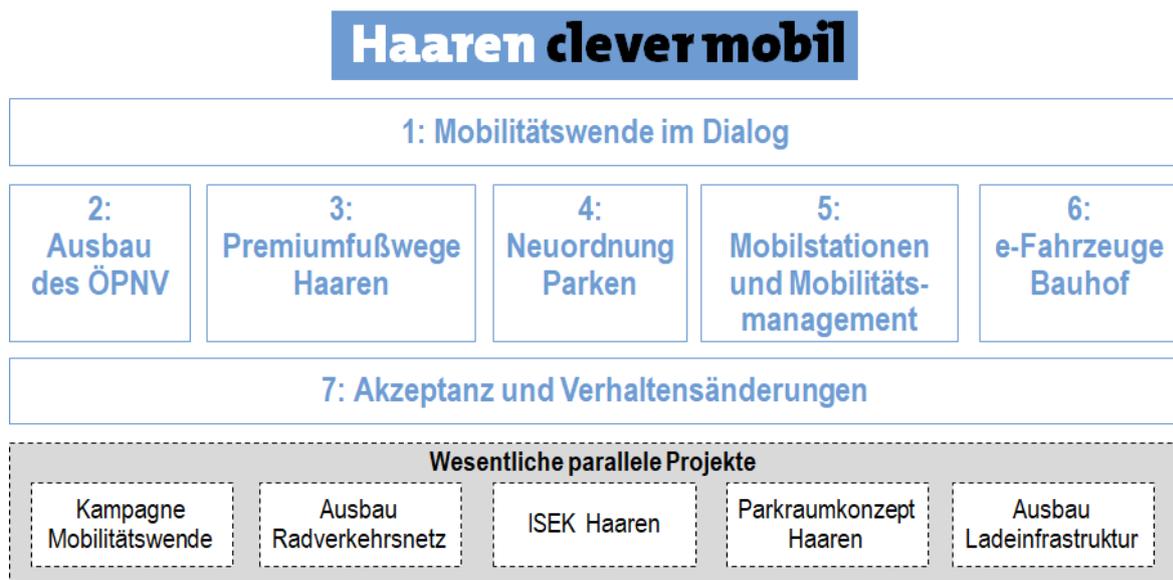


Abbildung 13: Projektstruktur Haaren clever mobil und Parallelprojekte [Darstellung: Stadt Aachen]

Eine Verortung der Maßnahmen der Teilpakete (TP) 2-6 ist in einem Übersichtsplan als **Anlage 2** beigefügt. Im Folgenden werden alle sieben Teilpakete einzeln kurz erläutert und in den anschließenden Unterkapiteln (5.1 bis 5.7) im Detail beschrieben:

TP1: Im Projekt Haaren clever mobil selbst soll die Aachen-weite **Dachkampagne für eine Mobilitätswende** für den Stadtteil adaptiert werden, damit er **die Haarener*innen mit ihren spezifischen Bedürfnissen und Interessen erreicht** und sie für Verhaltensänderungen gewinnt. TP 1 ist somit ein horizontales Arbeitspaket, das alle anderen TPs begleitet und unterstützt. Dabei werden für Haaren Methoden des **Akteurs- und Bürger*innendialogs** eingesetzt. Ein positives „Narrativ“ für die Mobilitätswende soll erzeugt werden, dem sich eine breite gesellschaftliche Mehrheit anschließen kann. Die Umsetzung der einzelnen Bausteine des Projektes soll mit abgestimmter **Produktkommunikation** begleitet werden. Mit Projektstart soll ein extern begleitetes **Stadtteil-Mobilitätskonzept** für den Stadtteil Haaren im Diskurs erstellt werden und herausarbeiten, welche **bisher nicht eingeplanten Maßnahmen** noch sinnvolle Ergänzungen der Mobilitätswende für Haaren wären. Damit würde eine Perspektive über das Projektende hinaus eröffnet.

TP2: Schwerpunkt der Umsetzungen ist ein massiver **Ausbau des ÖPNV** (Expresslinie, On-Demand-Verkehre, Ortsbus). Es soll ein Angebotsniveau erreicht werden, das die vermeintliche „Notwendigkeit“ einen Pkw zu besitzen und dann häufig zu nutzen in weiten Bevölkerungsschichten in Frage stellt. Der Ausbau der Ortsbus- und On-Demand-Verkehrs wird in **direktem Dialog** (Schnittstelle mit TP1) mit der Bevölkerung entwickelt und optimiert, damit er bestmöglich angenommen wird.

TP3: Das für Aachen bereits entwickelte Konzept der „**Premiumfußwege**“ mit der Idee, Stadtkern, Siedlungsgebiete und Grünbereiche auf komfortablen, sicheren und barrierefreien Wegen miteinander zu verbinden, soll für Haaren erstmals in Aachen auf einen Stadtteil ausgeweitet werden. Die Elemente des Gestaltungskonzeptes sollen zum einen auf einer **inneren Haaren-Route** umgesetzt werden, die insbesondere eingeschränkt mobilen Bevölkerungsgruppen die tägliche Bewegung erleichtern soll. Vier **sternförmige Wege, die Haaren durchziehen** sollen das zu Fuß Gehen sowohl für Alltagsbesorgungen als auch für bewegungsfördernde Spaziergänge ins umliegende Grün attraktiv machen. Zudem soll mit einem **mobilen Parklet** und **saisonalen Aktionen** für das alltägliche Gehen und eine **autofreie Naherholung** geworben werden.

TP4: Der Entfall von Straßenrandparken aufgrund paralleler Projekte soll in Teilen kompensiert werden durch die bessere **Nutzbarmachung bestehender Parkieranlagen** bzw. durch die **Schaffung öffentlicher Besucher-Parkstände** im Zuge von Neubauvorhaben. Drei konkrete Optionen für Quartiersparken werden derzeit in Haaren geklärt, die gestalterisch und planungsrechtlich noch nicht abgeschlossen werden konnten. Die Aussicht auf eine Förderung der Umsetzung der sich bis 2023 bietenden Optionen mit dem Förderhöchstbetrag von 4.000 Euro je Pkw-Stellplatz ist für die Akzeptanz der Veränderungen in Haaren sehr wichtig.

TP5: Der einfache Zugang zu Pkw-Alternativen soll in enger Verbindung mit dem ÖPNV durch den Ausbau von CarSharing- und Pedelec-Verleihstationen an prominent platzierten **Mobilstationen** und digital vernetzt erfolgen. Über das Projekt Haaren clever mobil soll den Betreibern ein deutlicher Ausbau durch die Übernahme von Defizitkosten in der Anlaufphase ermöglicht werden. Zudem entwickelt die ASEAG ihre App movA weiter, die den e-Tarif im ÖPNV und intermodale Angebote anbieterübergreifend integriert und damit besonders komfortabel macht. Als Zielgruppe der Entwicklungen sollen dabei zunächst die Beschäftigten in Haaren über ihre Betriebe erreicht werden. Das **betriebliche Mobilitätsmanagement** der Stadtverwaltung Aachen will in Haaren clever mobil u.a. die Instrumente „Betriebsnetzwerk“, „Potenzialanalyse“ und „Bereitstellung von Testmöglichkeiten“ gemeinsam mit der ASEAG einsetzen und beantragt hierzu erforderliche Sachmittel.

TP6: Auch wenn die „Antriebswende“ bei Weitem nicht der einzige Hebel für ein klimaneutrales Mobilitätssystem sein darf, so ist sie dennoch von zentraler Bedeutung. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Aachen wird daher in parallelen Projekten mit Bundesmitteln forciert, aufgrund fehlender Landesförderung aber aus dem Projektantrag herausgelassen. Mit der Einbeziehung der Beschaffung von **drei Elektrofahrzeugen** für den Bauhof des Bezirksamtes soll jedoch öffentlich sichtbar signalisiert werden, dass **Mobilitätswende und Antriebswende** in Aachen zusammen geplant und kommuniziert werden.

TP7: Die **Akzeptanz für die Veränderungen in Haaren und Verhaltensänderungen** werden von der RWTH Aachen wissenschaftlich in einem Vorher-Nachher-Vergleich in Form einer Haushaltsbefragung erfasst. Es wird ein neuer „Erreichbarkeitsindikator“ für Haaren (Reisezeiten mit versch. Verkehrsmitteln, ÖPNV-Anbindung des Stadtteils, Erschließungsgrad Car- und Bike-Sharing, Stellplatzanzahl und -tarife, Aufenthaltsqualität) entwickelt, der die Veränderungen der Erreichbarkeit des Stadtteils plakativ und mehrdimensional greifbar machen soll. Die Ergebnisse von TP7 liefern zudem die Basis für eine empirische Wirkungsanalyse.

Das Projekt ergänzt das laufende „**Integrierte Stadtentwicklungskonzept**“ (ISEK) Haaren und nutzt aktuelle Bauvorhaben im Stadtzentrum als Anker für reale Entwicklungen und Quartiersparken. Der **Ausbau des Radnetzes** in Haaren ist bereits in anderen Projekten angestoßen, hat eine Wegnahme von Straßenrandparkplätzen zur Folge und wirkt damit positiv unterstützend auf die Projektziele. Ein **Parkraumgutachten** wird vorlaufend erstellt und der **Ausbau der Ladeinfrastruktur** ist eine eigenständige Aufgabe, bei der Aachen systematisch voranschreitet. Aachen startet 2022 mit einer gesamtstädtischen **Kampagne zur Mobilitätswende**.

5.1 Teilprojekt 1: „Mobilitätswende im Dialog“

Als Beitrag Aachens zum Klimaschutz wurde 2020 das „Integrierte Klimaschutzkonzept“ (IKSK) beschlossen. Darin ist ein breit angelegtes Maßnahmenpaket als Szenario „Mobilitätswende“ beschrieben.

Die folgende Abbildung zeigt die zentralen Bausteine der Mobilitätswende: Ausbau des Umweltverbundes, Veränderung des Mobilitätsverhaltens, stadt- und umweltverträglicher Autoverkehr.

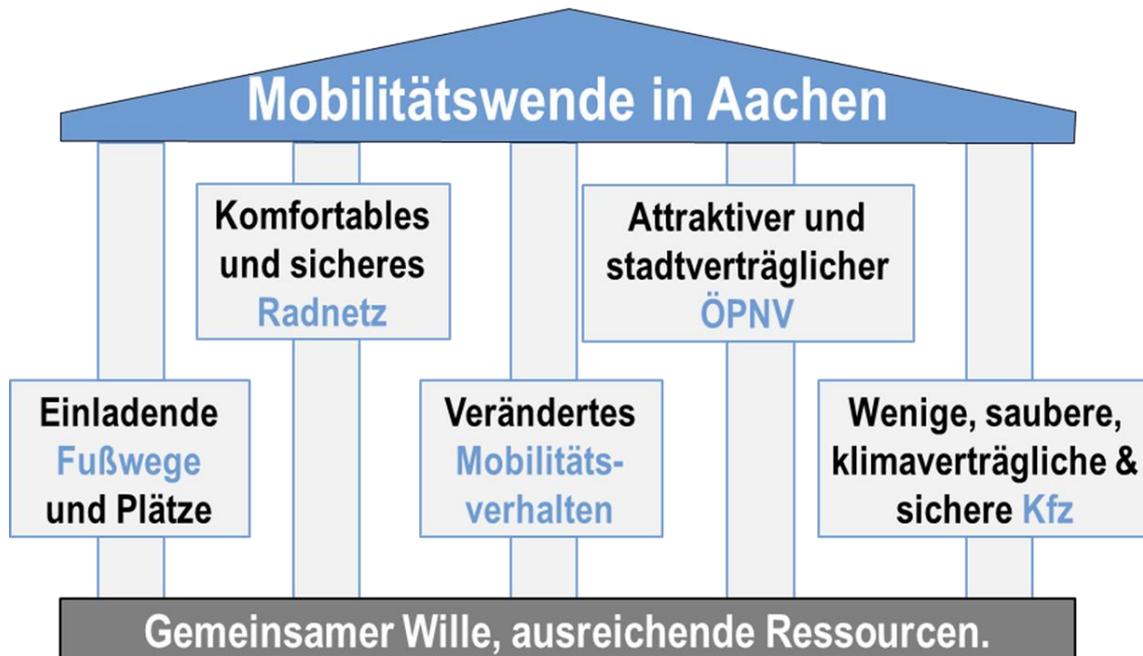


Abbildung 14: Verständnis der Mobilitätswende in Aachen [Darstellung: Stadt Aachen]

Um für diesen Transformationsprozess eine gesellschaftliche Mehrheit zu gewinnen, ist es geplant die Mobilitätsveränderungen in Haaren in einen begleitenden Kommunikations- und Dialogprozess einzubinden. Dabei werden die Chancen und Mängel des Verkehrssystems in Haaren analysiert und aufbereitet. Neben den Bürger*innen werden Akteure aus **Verwaltung, Mobilität, Politik und lokalem Handel** sowie **zivilgesellschaftliche Akteure** in ein breites Bündnis zur Umsetzung von und Mitwirkung an Haaren clever mobil eingebunden.

Aufbauend auf der Erhebung quantitativer Aspekte des Nutzer*innenbedarfes (z.B. Zahlungs- und Laufbereitschaften für versch. Mobilitätsangebote) im Rahmen der Vorher-Haushaltsbefragung (TP 7 „Akzeptanz und Verhaltensänderung“), werden in einem strukturierten Kommunikations- und Beteiligungsprozess explizite Zielgruppenbelange zum Mobilitätsverhalten und zu neuen Mobilitätsangebote herausgearbeitet.

Neben einer begleitenden Informationskampagne als Adaption der in 2022 startenden gesamtstädtischen „Mobilitätswende“-Kampagne werden weitere Mittel eingesetzt. Dazu gehören das ebenfalls in 2022 startende gesamtstädtische „Dialogportal“, das als Teil des „Radentscheides Aachen“ beschlossen wurde und eine Anfang 2022 zu beauftragende Incentive App. Das Dialogportal bietet die Möglichkeit über ein strukturiertes Meldesystem auf individuelle Belange der Bürger*innen einzugehen. Dazu gehören die Meldung und Bearbeitung von Mängeln und Gefahrenstellen, Bedarfs- und Standortabfragen (z.B. zu Radstationen) sowie die Bereitstellung von Informationen über geplante Infrastrukturmaßnahmen.

Für den Beteiligungsprozess zu den Mobilitätsprojekten in Haaren werden verschiedene Beteiligungsformate eingesetzt, die durch ein externes Büro im Auftrag umgesetzt werden sollen.

Dabei liegen die Schwerpunkte auf den Methoden:

- **Aufsuchende Beteiligung:** Bestehende Akteursgruppen werden in ihren Strukturen aufgesucht, um von ihnen strukturierte Meinungen zu bestimmten Themen einzuholen

- Vor-Ort-Begehungen: Zu einzelnen Fragestellungen werden in den Ortsteilen Begehungen organisiert, bei denen Raum für Anregungen aus der Bürgerschaft gegeben wird
- Infostände: An geeigneten öffentlichen Orten wird über die Veränderungen aktiv informiert.
- Fokusgruppen: Insbesondere zur Begleitung der neuen Mobilitätsangebote.

Darüber hinaus werden mindestens 30 semi-strukturierte Interviews mit Vertretern verschiedener Bevölkerungsgruppen durchgeführt (z.B. Kinder, Senioren, Frauen, Migranten, Behinderte). Dadurch soll sichergestellt werden, dass bestimmte Phänomene nicht nur beobachtet, sondern auch entsprechende kausale Mechanismen auch verstanden werden. Dies ist von entscheidender Bedeutung um einerseits, die Kompatibilität der neuen Angebote mit den Alltagsroutinen, -sorgen und -komplexitäten sicherzustellen. Andererseits lässt sich nur basierend auf einem Verständnis solcher Faktoren eine valide Aussage über die Übertragbarkeit auf andere Stadtteile und Städte machen.

Schwerpunkte der Beteiligung sollen die Anpassung von Straßenquerschnitten, die Rahmenbedingungen zum Parken, die Ausgestaltung des Ortsbussystems, die Nutzungsbedingungen der Mobilitätsangebote und Anreizmaßnahmen für den Umstieg vom eigenen Pkw auf den Umweltverbund sein.

Themen, die nicht unmittelbar in Haaren clever mobil oder parallelen Projekten umgesetzt werden können, sollen als Ansatzpunkte für zukünftige Maßnahmen beraten werden.

Konkret werden folgende Maßnahmen zur Förderung beantragt:

| Maßnahme | Partner | Summe | Fördergegenstand |
|---------------------------------------|---------|-----------|------------------|
| 1.1 Mobilitätswende-Kampagne | Stadt | 300.000 € | FöRi-MM 2.1 |
| 1.2 Stadtteilverkehrskonzept + Dialog | Stadt | 100.000 € | FöRi-MM 2.4 |
| TP1: Mobilitätswende im Dialog | | 400.000 € | |

5.2 Teilprojekt 2 „Ausbau des ÖPNV“

Das ÖPNV-Angebot soll im Rahmen des Projektes deutlich verbessert werden und die Mobilität ohne Auto sicher und komfortabel machen. Konkret ist eine **neue Expressbuslinie** (Verlautenheide - Vaals) sowie eine kleinräumige Erschließung mittels eines **Ortsbusses mit einem festen Linienweg und Fahrplan** sowie zusätzlich **einer flexiblen On-Demand-Bedienung** geplant.

Die Planung und Umsetzung sollen im **Dialog mit den Bürger*innen** (s. TP 1 und TP 7) erfolgen. Das begleitende **Monitoring** unterstützt die zielkonforme Ausgestaltung und Optimierung des ÖPNV-Angebotes. Mit diesem Teilprojekt wird somit ein Vorzeigemodell geschaffen, das später auf weitere Stadtteile/Gebiete übertragen werden kann.

Warum braucht Haaren einen innovativen Ortsbus?

Haaren Zentrum ist über die Hauptachse Jülicher Straße/Alt-Haarener-Straße an die Aachener Innenstadt heute gut erschlossen. Einige Gebiete jenseits des Haarener Zentrums sind jedoch nur unzureichend angebunden und auch ÖPNV-Fahrtbeziehungen innerhalb Haarens sind nicht attraktiv genug, um als Alternative zur Pkw-Nutzung dienen zu können.

Um diese Mängel zu beheben, soll ein innovatives, bedarfsorientiertes Kleinbussystem mit Elektrofahrzeugen geschaffen werden, das die Vorteile flexibler Routen und Fahrpläne mit der Möglichkeit, regelmäßige Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zuverlässig bedienen zu können, vereint. Die Planung sieht vor, in **Haaren Ortsmitte eine feste Ortsbuslinie** einzurichten, flankiert durch eine **On-Demand-Bedienung (NetLiner) in Verlautenheide und im Gewerbegebiet Hüls** sowie in den Neben- und Schwachverkehrszeiten im gesamten Stadtteil.

Konzept im Dialog

Im Rahmen des Projektes ist eine umfangreiche und laufend **begleitende Bürger*innenbeteiligung** (s. TP1) vorgesehen. Das nachstehende ÖPNV-Bedienungskonzept ist als Vorschlag zu betrachten und soll im Vorfeld

und während des Projektes im Dialog mit Haarener Bürger*innen diskutiert und abgestimmt werden. Besonderer Fokus liegt auf die Einbindung von heutigen Nichtnutzer*innen des ÖPNV. Vor allem für das bedarfsorientierte NetLiner-Konzept ist die Bürger*innenbeteiligung von zentraler Bedeutung. Die im Projekt geplante Haushaltsbefragung dient als Grundlage für die Abschätzung von Fahrgastpotenzialen, als Erklärung der neuen Mobilitätsangebote und auch der Wirkungsanalyse.

Mithilfe der Beteiligten können mögliche Kombinationen aus festen Fahrten und On-Demand-Bedienung entwickelt werden. Beispielsweise können hier nach Bedarf auch feste Fahrten von/nach Verlautenheide und Hüls als Zubringer nach Haaren getestet und anschließend evaluiert werden. Weitere Ergebnisse des Bürger*innendiologs könnten im Sinne eines Co-Kreationsprozesses Anpassungen der Bedienzeiten, Einrichtung weiterer Haltestellen oder eine Ausdehnung des Bediengebietes sein.

Modul Ortsbus

Der Ortsbus fährt Haltestellen nach Fahrplan und auf einem festgelegten Linienweg ab. Aufgrund der flächigen Siedlungsstruktur Haarens, bietet sich für Haaren ein Ortsbuskonzept in Form einer ringförmigen Linienführung an. Dadurch können die bisher nicht angebotenen peripher gelegenen Siedlungsbereiche untereinander sowie mit den Verknüpfungshaltestellen zur starken Achse in der Ortsmitte (Haltestelle „Haaren Markt“) verbunden werden. Die Linienführung des Ortsbusses könnte wie folgt aussehen:

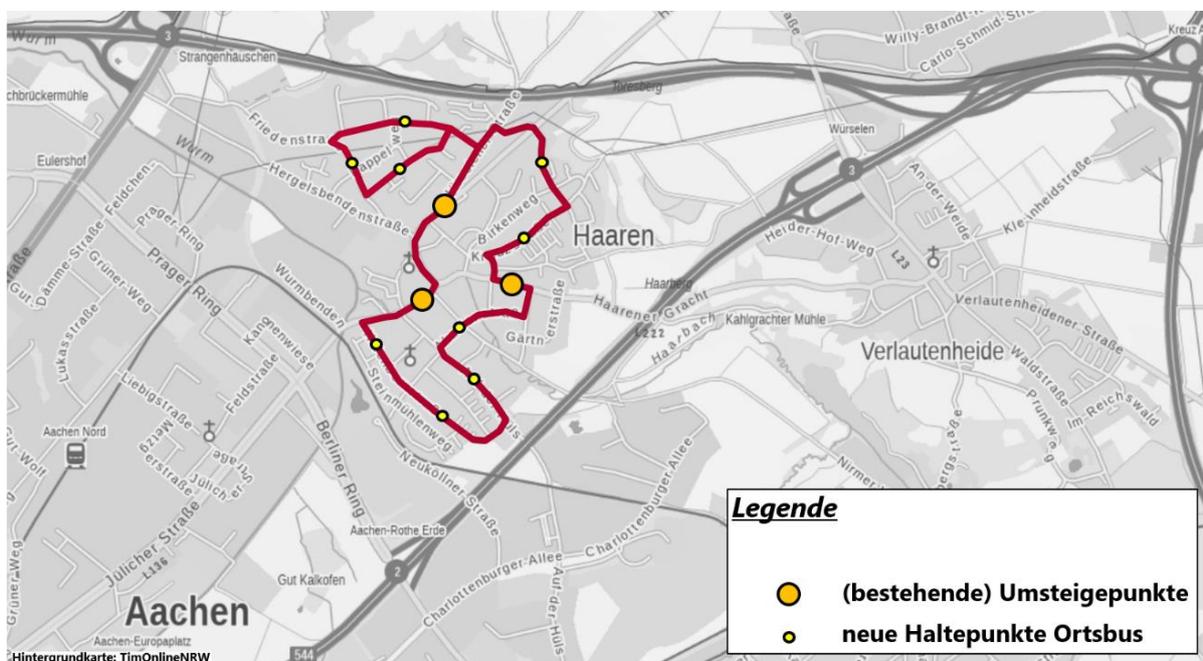


Abbildung 15: Ringlinie Haaren [Darstellung: ASEAG]

Eine weitere mögliche Variante ergibt sich durch die Einbindung von Verlautenheide und dem Gewerbegebiet Hüls über eine zweite Ortsbuslinie:

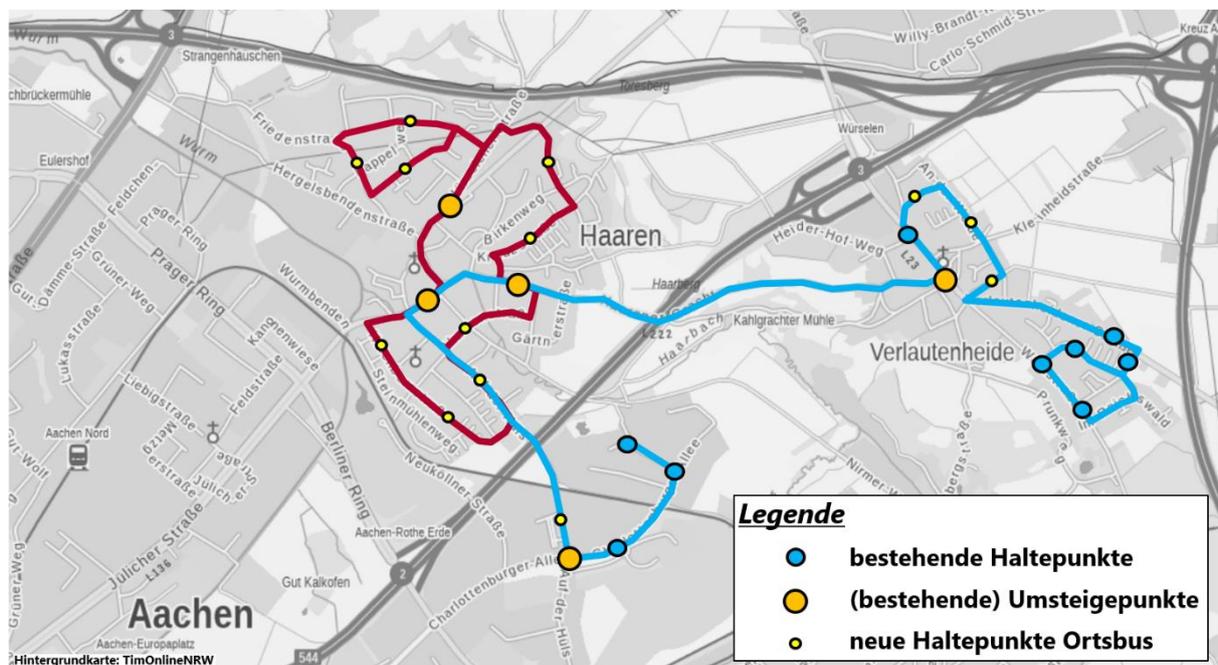


Abbildung 16: Alternative Ortsbusvariante „Ring+“ [Darstellung: ASEAG]

Beide Varianten sind als Vorschläge zu verstehen, die im Rahmen des kalkulierten Fahrzeugbedarfs flexibel auf die Ergebnisse, Wünsche und Anregungen der Kundenfeedbackrunden angepasst werden können (Linienführung, Haltestellen etc.). Der genaue Linienweg und die Bedienzeiten soll mit den beteiligten Bürger*innen während des Projektes festgelegt werden.

Modul NetLiner

Aufgrund der Siedlungsstruktur ist eine Verknüpfung der Ortsteile durch ein On-Demand-System sinnvoll. Der **NetLiner** der ASEAG ist ein **flexibles und innovatives On-Demand-System**. Er bietet eine **bedarfsorientierte Flächenbedienung** in einem räumlich und zeitlich definierten Bediengebiet ohne **Fahrplan- und Linienbindung**.

Der NetLiner ist in die **multimodale Plattform movA eingebunden, der die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten ermöglicht**. Der Fahrgast kann den NetLiner online über die movA-Buchungsplattform oder auch telefonisch zur gewünschten Zeit und Haltestelle bestellen. Das Routingsystem bündelt Fahrtenwünsche und schließt Parallelfahrten zum Linienverkehr aus. Das System dient als **Zubringer zu höher frequentierten ÖPNV-Achsen**. Eine **Anschlussicherung** wird gewährleistet.

Um ein attraktives Angebot mit kurzen umsteigefreien Verbindungen anbieten zu können wird empfohlen, **den gesamten Untersuchungsraum zu einem NetLiner-Gebiet** zusammen zu fassen.

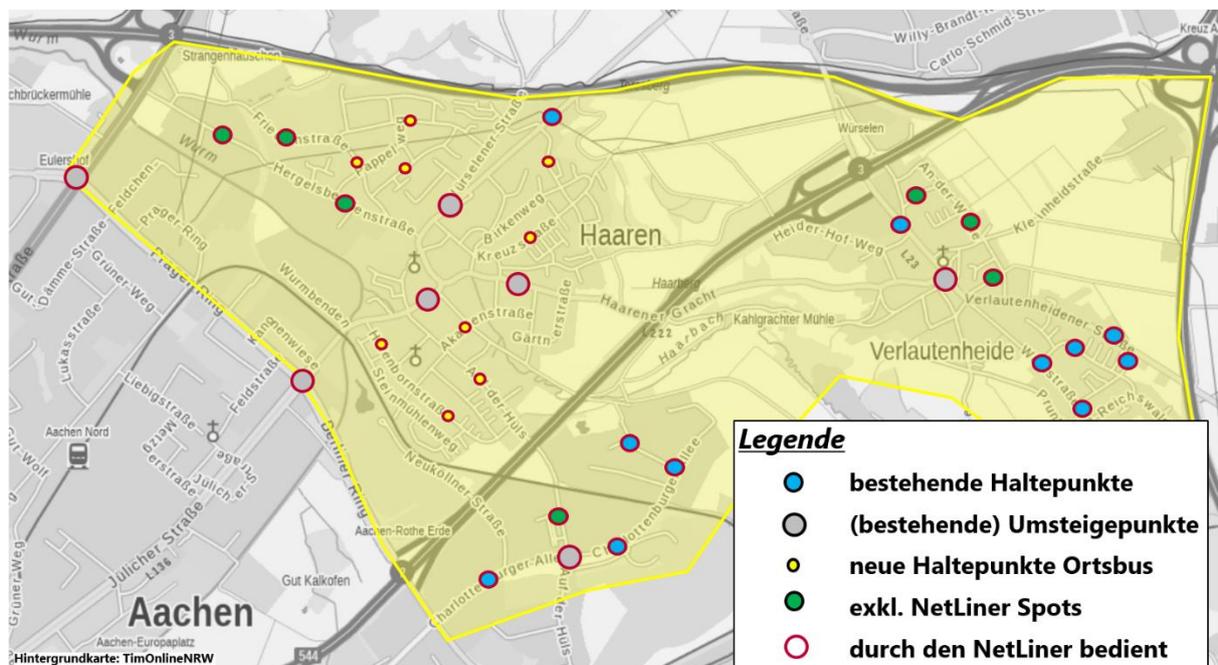


Abbildung 17: Bedienungsgebiet NetLiner [Darstellung: ASEAG]

Der NetLiner fährt alle Bushaltestellen im Gebiet flexibel an. Wichtige Haltestellen wie „Eulershof“, „Prager Ring“, „Haaren Markt“, „Haaren Denkmal“ und „Verlautenheide Endstraße“ dienen als Umsteigepunkte auf die Radialachsen in Richtung Aachen Zentrum aber auch auf Tangentiallinien. Abseits des bestehenden ÖPNV-Netzes können neue Haltepunkte definiert werden, sogenannte „Spots“, die nur vom NetLiner bedient werden.

Perspektivisch ist eine Ausweitung des Bedienungsgebietes über die Bezirksgrenzen hinaus in Richtung Gewerbegebiet Aachener Kreuz und/oder Eilendorf Bf. denkbar.

Im Rahmen des Projektes werden alle Verbindungen innerhalb des Gebietes analysiert und das System für Haaren optimiert. Sämtliche Erfahrungen aus NetLiner-Projekten in Monschau, Aachener Süden, Laurensberg und Roetgen gehen in die Planung im Stadtbezirk Haaren ein.

Das Konzept: Kombination aus Ortsbus und NetLiner

Obwohl ein paralleler Betrieb von Ortsbus und NetLiner sich nicht grundsätzlich ausschließen, **bietet es sich betrieblich an, die beiden Systeme zeitlich abzugrenzen**. So können **Parallelfahrten** des NetLiners mit bestehendem Linienverkehr **reduziert** werden. NetLiner und Ortsbus sollen als elektrisch betriebene Kleinbusse (Typ Sprinter) mit einer Kapazität von etwa 20 Fahrgastplätzen und einer barrierefreien Multifunktionsfläche zum Einsatz kommen.

Der **Betrieb** des NetLiners soll **werktags von 6 bis 22 Uhr, samstags und sonntags von 8 bis 22 Uhr**, erfolgen. In der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags würde eine feste Ortsbuslinie die innerörtliche Erschließung im Haaren Zentrum übernehmen, während in den Nebenverkehrszeiten der NetLiner im Gesamtgebiet angeboten wird. Am Wochenende erfolgt die Bedienung mittels NetLiner für das gesamte Gebiet. Anpassungen können sich im Rahmen des Bürger*innendialogs ergeben.

In den Schwachlastzeiten sowie am Wochenende sollen kleinere und wirtschaftlich rentablere Fahrzeuge eingesetzt werden. **In Kooperation mit der Taxizentrale übernehmen Taxen die Funktion des NetLiners**. Dadurch werden Kosten für Fahrzeuge und deren Betrieb eingespart und ressourcenschonend gearbeitet.

Bedienungskonzept werktags

| Uhrzeit | Bedienform | Fahrzeuge im Einsatz | Bedienstunden |
|---------|------------|----------------------|---------------|
| 6-9 | Ortsbus | 2 | 3 |
| 9-15 | NetLiner | 3 | 6 |
| 15-18 | Ortsbus | 2 | 3 |
| 18-22 | NetLiner | 3 | 4 |

Bedienungskonzept samstags

| Uhrzeit | Bedienform | Fahrzeuge im Einsatz | Bedienstunden |
|---------|-------------------------------------|----------------------|---------------|
| 8-18 | On-Demand-Bedienung Gesamtgebiet | 3 | 10 |
| 18-22 | On-Demand-Bedienung Gesamtgebiet | 2 (Taxi) | 4 |

Bedienungskonzept sonntags

| Uhrzeit | Bedienform | Fahrzeuge im Einsatz | Bedienstunden |
|---------|--|----------------------|---------------|
| 8-22 | On-Demand-Bedienung Gesamtgebiet Taxi | 2 (Taxi) | 14 |

Durch einen verbesserten innerörtlichen ÖPNV mit vielfältigen Verbindungsmöglichkeiten für die Wohnstandorte Haaren bzw. Verlautenheide sowie eine direkte Verbindung in das angrenzende Gewerbegebiet gewinnt der ÖPNV deutlich an Attraktivität dazu. Ziel ist es, mehr Fahrten im ÖPNV zu Lasten des MIV zu generieren. Verlagerungseffekte werden im Rahmen des Wirkungsmonitorings untersucht. Die ASEAG wird Betriebs- und Nutzungsdaten von NetLiner und Ortsbus erheben, die als Basis für die Evaluation dienen.

Die beantragten Kosten betragen insgesamt rd. 3.192.000 € über die gesamte Projektlaufzeit. Sie setzen sich aus Betriebskosten der elektrischen NetLiner- und Ortsbusfahrzeuge pro Stunde, für Taxibereitstellung pro Stunde sowie den Abschreibungskosten der benötigten Elektrofahrzeuge zusammen. Hinzu kommen Kosten für eine Anpassung der movA-App sowie der Dispositionsoftware "Cover" auf ein neues Bediengebiet und damit verbundene Lizenzen. Da die eingesetzten Fahrer*innen über ein Smartphone verfügen müssen, um Buchungen im Fahrzeug einsehen und bearbeiten zu können, sind die Kosten dafür ebenfalls einkalkuliert. Außerdem sind Kosten für ein produktspezifisches Marketing und die Auswertung und Bereitstellung von Betriebs- und Nutzungsdaten Teil der beantragten Förderung.

Modul Expresslinie Verlautenheide – Haaren Zentrum – Vaals

In Aachen sollen zukünftig Expresslinien auf radial auf die Stadtmitte zulaufenden Haupteinfallachsen entstehen. Diese sind durch deutlich reduzierte Halte gekennzeichnet und sollen so in Kombination mit vereinzelter Infrastruktur anpassungen erheblich schnellere ÖPNV-Beförderungszeiten gewährleisten. Es werden nur wichtige Haltestellen und Hauptumsteigepunkte bedient. Die Reisezeit wird kaum länger als die Fahrt mit dem eigenen PKW sein.

Als Teil dieses Konzepts soll eine **neue Schnellbuslinie zwischen Verlautenheide, Aachen Zentrum und Vaals** entstehen, auf der über die gesamte Strecke fahrplanmäßige Reisezeitvorteile zwischen 25% und 30% gegenüber heute zu erwarten sind. Die neue Linie soll von Verlautenheide über Haaren entlang der Haupteinfallachse Jülicher Straße in das Aachener Zentrum und im Westen bis nach Vaals durchgebunden werden.

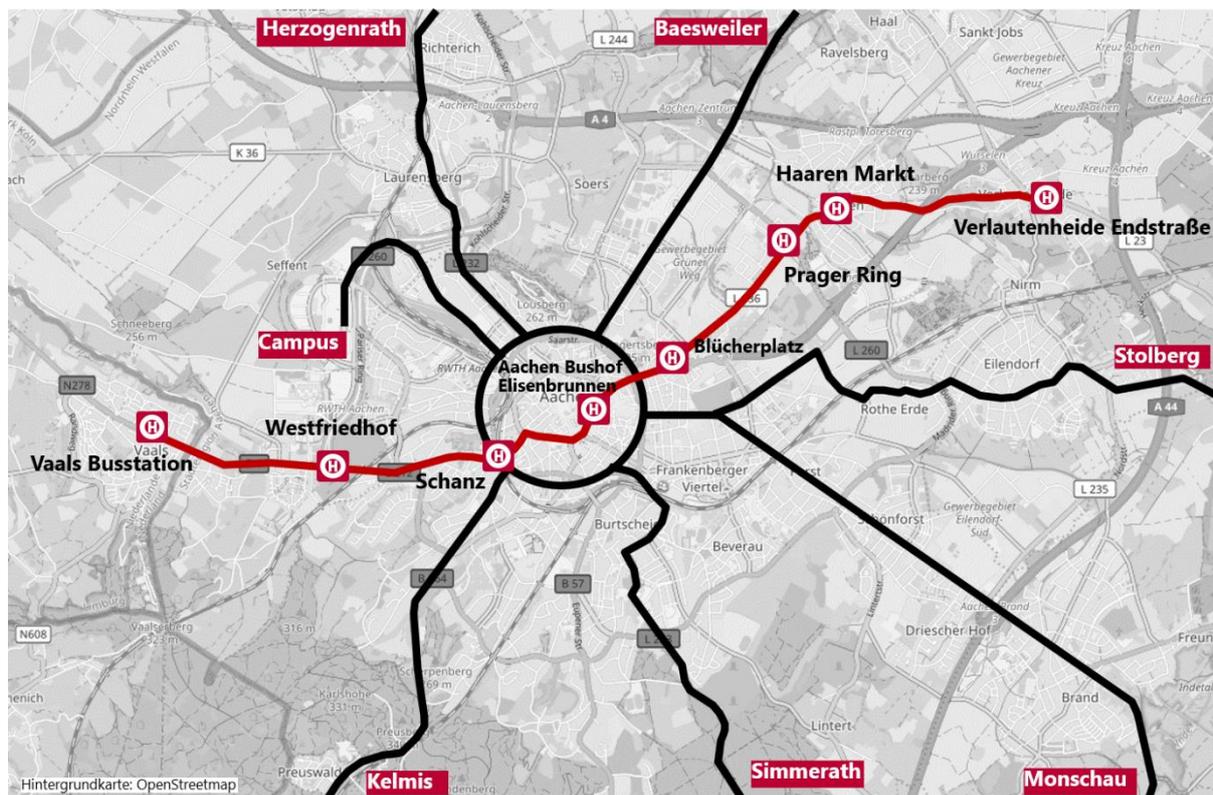


Abbildung 18: Neue Expresslinie Verlautenheide – Haaren – Aachen Zentrum – Vaals [Darstellung: ASEAG]

Bedient werden lediglich jeweils die Hauptverknüpfungspunkte in allen tangierten Stadtteilen sowie die zentralen Verknüpfungspunkte „Aachen Bushof“ und „Elisenbrunnen“. Durch Einbezug der Haltestelle „**Bahnhof Schanz**“ wird die Verknüpfung mit dem übergeordneten Schienennetz und damit einhergehend die Umsteigemöglichkeiten auf regionale Zugverbindungen gewährleistet. Geplant ist ein 60-Min Takt montags - freitags.

Sowohl **innerhalb des Untersuchungsgebietes** zwischen Haaren und Verlautenheide als auch **aus dem Untersuchungsgebiet heraus** Richtung Aachen Zentrum entsteht eine zusätzliche schnelle Verbindung. Das ist besonders für Pendler*innen attraktiv. Der Ortsbus- bzw. NetLiner System dient als Zubringer mit Verknüpfung am „Haaren Markt“ bzw. an „Verlautenheide Endstraße“.

Wirtschaftlich ergeben sich **jährliche Kosten in Höhe von rd. 482.000 €** für den Einsatz eines Diesel-Gelenkbusses. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fahrzeugbeschaffung: ca. 25.000 € pro Jahr
- Betrieb: ca. 457.000 € pro Jahr

In der Position des „Betriebs“ sind alle Kosten für Fahrpersonal, laufende Kosten infolge Reparaturen und Kraftstoff sowie Wartung berücksichtigt. Hinzu kommen Kosten für Marketing und Produktkommunikation.

| Maßnahme | Partner | Summe | Fördergegenstand |
|-------------------------|---------|------------------|------------------|
| Betrieb | Stadt | 596.376 € | |
| Fahrzeug (Abschreibung) | ASEAG | 102.858 € | |
| Marketing | ASEAG | 10.000 € | |
| 2.1 Ortsbus | | 709.234 € | |
| Softwareentwicklung | ASEAG | 30.000 € | |
| Cover/Smartphone/Lizenz | ASEAG | 19.900 € | |
| Betrieb | Stadt | 2.058.060 € | |
| Fahrzeug (Abschreibung) | ASEAG | 308.571 € | |
| Marketing | ASEAG | 60.000 € | |
| Datenbereitstellung | ASEAG | 6.000 € | |

| Maßnahme | Partner | Summe | Fördergegenstand |
|------------------------------|---------|--------------------|------------------|
| 2.2 NetLiner | | 2.482.531 € | |
| Betrieb | Stadt | 1.179.994 € | |
| Fahrzeug | ASEAG | 64.583 € | |
| Marketing | ASEAG | 10.000 € | |
| 2.3 Expresslinie | | 1.254.578 € | |
| TP 2: Ausbau des ÖPNV | | 4.446.343 € | §14 ÖPNVG NRW |

5.3 Teilprojekt 3 „Premiumfußwege“

Im Zuge des Innenstadtkonzeptes 2022 für Aachen wurde 2014 das Konzept der „Premiumfußwege“ für Aachen verabschiedet. Dessen Ziel ist es, wichtige Nahverkehrsquellen und Ziele miteinander sowie mit umliegenden Grünbereichen auf komfortablen, sicheren und barrierefreien Wegen zu verbinden. Seitdem wurden einzelne Premiumwege umgesetzt. Kernelemente sind Barrierefreiheit, verbesserte Sichtbeziehungen an Knoten (z.B. Gehwegvorziehungen), speziell gestaltete Bänke, Baumfelder, Bodenpiktogramme und Wegweiser.

Im Wurmatal und für Haaren wurde in den letzten Jahren ein Wander-Knotensystem entwickelt und aufgebaut. Auf diesem ausgeschilderten Netz sollen im Projekt 6 Routen gemäß dem Premiumwegekonzept aufgewertet werden. Dies wäre in Aachen eine Premiere für einen Stadtteil.

Die Elemente des Gestaltungskonzeptes sollen zum einen auf einer **inneren Haaren-Route** umgesetzt werden, die insbesondere eingeschränkt mobilen Bevölkerungsgruppen die tägliche Bewegung erleichtern soll. Bestandteil dieses Weges sollen auch öffentliche, barrierefreie Toiletten werden.

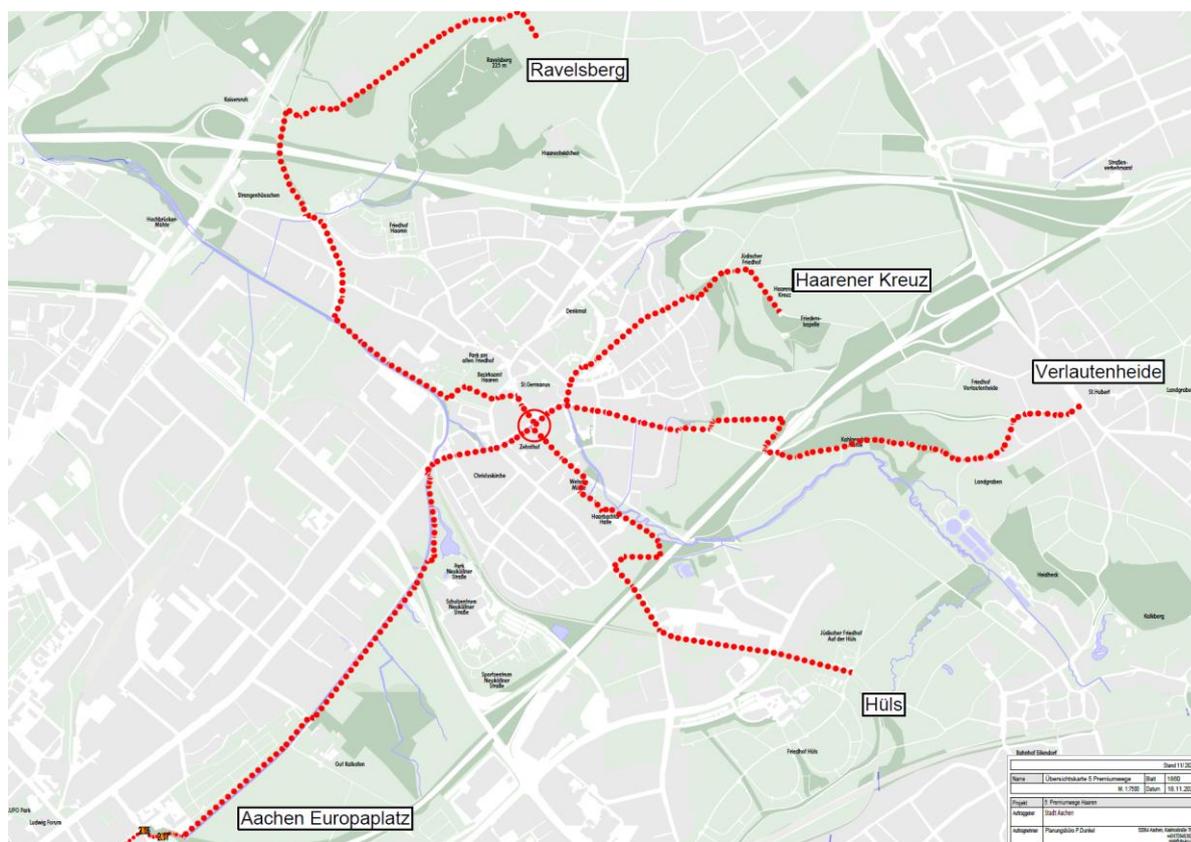


Abbildung 19: 5 Premiumwege für Haaren [Darstellung: Planungsbüro Paul Dunkel]

Fünf sternförmige Wege ins Grüne sollen zudem im Alltag die **Bewegungsförderung** unterstützen. Die Wege führen vom Marktplatz in Haaren

- zum Europaplatz, wo entlang der Wurm ein separater Weg für Fuß- und Radverkehr besteht, der als Radvorrangroute und Premiumweg genutzt werden soll. Am Europaplatz erfolgt die Verbindung zum innerstädtischen Premiumwegnetz;
- zum Haarberg, als bekanntestem und mit dem Haarener Kreuz von weit sichtbarem Aussichtspunkt von Haaren. Hier sind bereits viele Bänke zum Verweilen vorhanden; punktuelle Aufwertungen sind erforderlich;
- zum Ravelsberg; eine Route, die bisher angedacht, aber noch nicht umgesetzt wurde im Wander-Knotensystem;
- als Verbindungsweg zwischen Verlautenheide und Haaren;
- als Fußweg zwischen Haaren Markt zum Friedhof Hüls.

Die Ausführungsplanung, Ausschreibung und Umsetzungsbegleitung müssen als externer Auftrag vergeben werden.

Das Teilprojekt 3 soll ein **eigenes Kommunikationspaket** erhalten. Hierzu dient zum einen ein **mobiles Parklet**, das an geeigneten Stellen in Haaren als positives Symbol und Informationsmedium für die Maßnahmen von Haaren clever mobil genutzt werden soll. Des Weiteren sollen **Plakate, Flyer und saisonale Aktionen** (z.B. Wandertage) für das alltägliche Gehen und eine autofreie Naherholung in Haaren werben und Informationen über die Wegeführungen verbreiten.

| Maßnahme | Partner | Summe | |
|--|---------|------------------|--------------------------|
| 3.1 Anpassungen Gehwege | Stadt | 390.000 € | FöRi-Nah 2.2 / 2.1 - 529 |
| 3.2 Bänke, Schilder, Infotafeln, Bäume | Stadt | 80.000 € | FöRi-Nah 2.2 / 2.1 - 529 |
| 3.3 Flyer, Aktionstage | Stadt | 20.000 € | FöRi-Nah 2.2 / 2.1 - 529 |
| 3.4 mobiles Parklet | Stadt | 40.000 € | FöRi-Nah 2.2 / 2.1 - 529 |
| 3.5 Ausführungsplanung, Bauleitung | Stadt | 70.000 € | FöRi-Nah 2.2 / 2.1 - 529 |
| TP 3: Premiumfußwege | | 600.000 € | FöRi-Nah 2.2 / 2.1 - 529 |

5.4 Teilprojekt 4 „Neuordnung Parken“

Haarens Zentrum steht vor großen Veränderungen beim Parken im öffentlichen Raum. Siehe hierzu auch als Anlage 3 den Übersichtsplan „Planung ruhender Verkehr“.

- Durch die Markierung **rot eingefärbter Schutzstreifen** auf der Alt-Haarener-Straße zwischen Wurmenden und Germanusstraße im Sommer 2021 sind 13 Parkstände am Straßenrand ersatzlos entfallen.
- Der Unfallschwerpunkt **Alt-Haarener Straße** im Gefälleabschnitt Richtung Haaren Markt soll durch eine **Reduktion von Straßenrandparken von heute 44 um 30 auf 14 Parkplätze** verringert werden. Die Umsetzung steht für das 1. Halbjahr 2022 an.
- Im ISEK Haaren hat die Umgestaltung des Kirchemumfeldes **St. Germanus** den Entfall aller **31 Parkplätze** zur Folge. Dadurch soll rund um die Kirche ein öffentlicher Raum entstehen, der zu einem erleb- baren „Kirchplatz“ neu gestaltet wird. Die Umsetzung steht für 2022/ 2023 an.
- Im Zuge der Umsetzung der **Radvorrangroute Haaren** ab 2022 könnte es zu Beschlüssen über **Fahrradstraßen nach Aachener Gestaltungsstandard** kommen, die den Entfall von weiteren rd. **100 Parkmöglichkeiten** am Straßenrand zur Folge hätten.

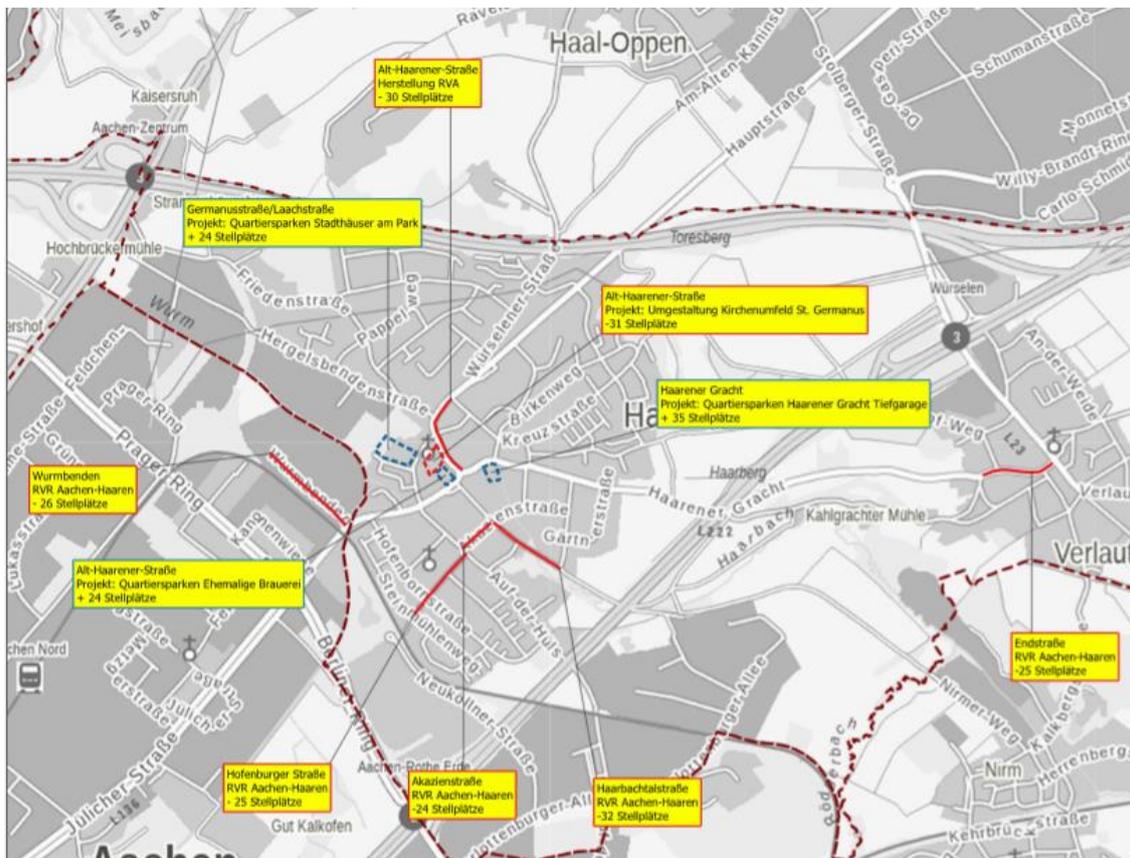


Abbildung 20: Planung ruhender Verkehr in Haaren [Darstellung: Stadt Aachen]

Eine vollständige Kompensation dieser heutigen Parkmöglichkeiten wird im Stadtzentrum Haaren nicht möglich sein und soll - auch durch alternative Mobilitätsangebote im Projekt Haaren clever mobil - vermieden werden.

Im Stadtkern Haaren wurden zuletzt 2017 554 Parkstände im öffentlichen Straßenraum gezählt, davon waren 473 kostenfrei. Rd. 80 Stellplätze sind mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet. Seit 2019 liegt der Betrag bei 50 Ct je 30 Minuten.

2022 wird – unabhängig von diesem Förderantrag – im Auftrag der Stadt Aachen ein neues **Parkraumkonzept für Haarens Mitte** erstellt, das die aktuellen Entwicklungen aufgreift und Lösungen aufzeigt und aushandeln soll. Dabei wird sowohl die Schaffung möglicher Alternativen als auch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung zentraler Gegenstand sein.

Derzeit stehen insbesondere drei Optionen an, mit denen eine anteilige, aber bewusst nicht komplette, Kompensation des entfallenden Parkraumes realisiert werden könnte.

- a) Es gibt eine kaum genutzte, **private Tiefgarage in der Haarener Gracht** mit 97 Stellplätzen. Der Zugang erfolgt über ein (Haus-)Schlüsselsystem. Der Besitzer der Anlage wäre bereit, **35 dieser Stellplätze** für rd. 42 € im Monat zu vermieten. Da es sich um baurechtlich nachgewiesene Stellplätze für das Objekt handelt, die den Mietern jederzeit zur Verfügung stehen müssen dürfen diese nach erster Einschätzung aber nicht öffentlich zur Verfügung gestellt werden. Dass eine bestehende Tiefgarage im Haarener Zentrum aufgrund baurechtlicher Vorgaben nicht öffentlich genutzt werden kann, ist sowohl in der aktuellen Haarener Situation als auch für die Mobilitätswende insgesamt sehr kontraproduktiv. Hier wären geeignete Öffnungsklauseln seitens des Landes sehr hilfreich auch für vergleichbare Situationen in anderen Städten. Im für 2022 anstehenden Parkraumgutachten wird geklärt, ob und wie diese Stellplätze der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. Ein benötigtes digitales Zugangs- und Abrechnungssystem, wird mit 100.000 Euro geschätzt; eine Detailklärung dazu ist erst zielführend, wenn die grundsätzliche Machbarkeit und die Betreiberfrage geklärt werden konnte.

- b) Im Zuge der Entwicklung der „**Stadhäuser am Park**“ nördlich der Germanuskirche steht als Variante der Bau einer „**Quartiersgarage**“ mit **24 Stellplätzen** zur Diskussion. Für diese Quartiersgarage kann die Topographie so genutzt werden, dass keine separaten und umfangreichen Rampen erforderlich werden. Sie könnte einen Teil der wegfallenden Parkplätze südlich der Kirche ersetzen, die u.a. für die Kirchenbesucher benötigt werden. In den beiden Plangebieten „Stadhäuser“ und „ehemalige Brauerei“ wird das Ziel verfolgt, Wegeverbindungen herzustellen, so dass auch die Quartiersgarage von vier Seiten zugänglich sein wird. Um eine derartige Lösung zu unterstützen, werden 4.000 Euro je öffentlich nutzbarem Quartiersparkplatz in den Antrag aufgenommen.

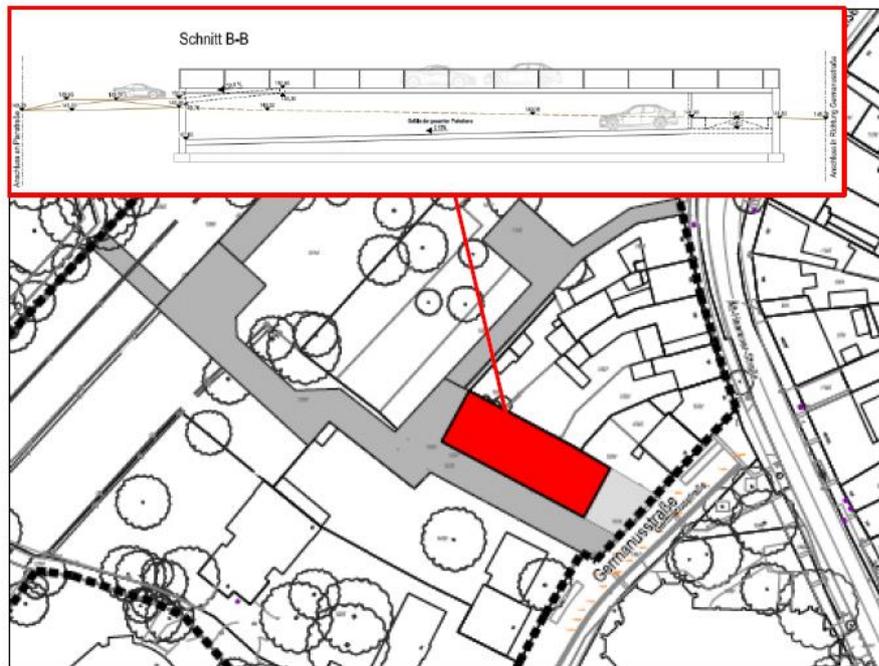


Abbildung 21: Skizze Quartiersgarage „Stadhäuser am Park“ [Stadt Aachen]

Zu dieser Option konnte – auch aufgrund der Unsicherheit weiterer Entwicklungen - bisher keine politische Einigkeit erzielt werden.

- c) Das sogenannte „Ehemalige Brauereiareal“ (oder auch „Klinkenberg-Areal“) verfügt heute über ca. 35 ebenerdige Stellplätze, die intensiv genutzt und Teil von Stellplatznachweisen sind. Das gesamte Areal soll zur Germanuskirche hin als privates Bauprojekt bebaut werden. Die Aufwertung ist Teil des ISEK Haaren. Es werden aktuell Lösungen diskutiert, wie die bisherigen Stellplätze, die neuen notwendigen Stellplätze und öffentlich nutzbare zusätzliche Stellplätze (im Sinne eines Quartiersparkens) in einer Garage kombiniert werden können. Diese Planung wird in 2022 abgeschlossen. Um eine derartige Lösung zu unterstützen, werden 24 Plätze mit 4.000 Euro in den Antrag aufgenommen.

Für die Begleitung der Umsetzung der Quartiersparkhäuser (rechtliche Fragen, technische Lösungen) werden Mittel für einen externen Fachgutachter benötigt.

| Maßnahme | Partner | Summe | Fördergegenstand |
|--|---------|------------------|-----------------------|
| 4.1 fachliche Begleitung Quartiersgarage(n) | Stadt | 30.000 € | FöRi Quartiersgaragen |
| 4.2 Zugangs- und Abrechnungssystem für Fremdnutzer in Bestandsgarage für 35 Plätze | Stadt | 100.000 € | FöRi Quartiersgaragen |
| 4.3 Förderung Quartiersgarage Brauerei-Areal (24 Plätze) | Stadt | 96.000 € | FöRi Quartiersgaragen |
| 4.4 Förderung Quartiersgarage Stadhäuser am Park (24 Plätze) | Stadt | 96.000 € | FöRi Quartiersgaragen |
| TP 4: Quartiersgaragen | | 322.000 € | |

5.5 Teilprojekt 5 „Mobilstationen und Mobilitätsmanagement“

Über dieses Teilprojekt soll die **Vernetzung der Verkehrsmittel in Haaren** verbessert werden.

- Physisch nutzbar und als **mobil.nrw**-Orte sichtbar in Form von **Mobilstationen**.
- Organisatorisch vernetzt über die **ASEAG-App movA** und das **betriebliche Mobilitätsmanagement** der Stadt Aachen.

Modul Mobilstationen

Mobilstationen sind Orte, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gut sichtbar und gut erreichbar gebündelt sind. Der ÖPNV, CarSharing, Leihräder (konventionell und elektrisch unterstützt sowie Lastenräder) und e-Roller stellen dabei zentrale Mobilitätsangebote des vernetzten Mobilitätsverbundes in Aachen dar.

Nicht alle Angebote können dabei an allen Stellen vorgehalten werden. Als maximale Ausbaustufe wird für Haaren die Kombination aus Bushaltestelle, Carsharing-Station und Pedelec-Verleihstation auch in Ergänzung mit weiteren Angeboten betrachtet.

Das Rückgrat des Mobilitätsverbundes ist der öffentliche Verkehr. In Haaren gibt es 22 Bushaltestellen und 2 weitere mit Wirkungsbereich nach Haaren hinein. Die bedeutsamste mit über 1.400 Einsteigern am Tag ist Haaren Markt, gefolgt vom Prager Ring (im Wirkungsbereich Haaren), Haaren Denkmal und Verlautenheide Endstraße. Durch das neue On-Demand- und Ortsbussystem wird das Netz um weitere Haltestellen ergänzt werden.

Seit 1990 gibt es in Aachen Carsharing durch den heutigen Betreiber cambio. Insgesamt umfasst das Netz rd. 60 Stationen in Aachen. In der StädteRegion Aachen gibt es mittlerweile bereits insgesamt 81 Stationen.

In Haaren wurde 2015 die erste und bislang einzige Station am Bezirksamt Haaren in der Germanusstraße eingerichtet. Die 2 Fahrzeuge der Station (davon 1 elektrisch) werden mittlerweile gut genutzt und die Nutzungsentgelte decken die Kosten der Station. Die langjährigen Erfahrungen zeigen, dass neue Carsharing-Stationen über einen längeren Zeitraum nicht kostendeckend betrieben werden können. Um das Wachstum in Haaren zu beschleunigen, wurde in Abstimmung mit dem heutigen Betreiber cambio der Aufbau von **drei zusätzlichen Carsharing-Stationen** in den Projektantrag genommen. Dabei soll das Anfangsdefizit von der öffentlichen Hand getragen werden. Konkret sind dafür Stationen im Umfeld der Haltestellen Haaren Markt, Bogenstraße und Verlautenheide Endstraße vorgesehen.



cambio-CarSharing-Station in Haaren am
Gemeindezentrum Regenbogen, Germanusstraße

Telefon 0241-409 11 90
www.cambio-CarSharing.de/aachen



Als dritter Baustein des Mobilitätsverbundes soll das seit 2014 in Aachen wachsende **Pedelec-Verleihsystem von Velocity Aachen** für Haaren stark verdichtet werden. Mit finanzieller Unterstützung des Stadtbezirks Haaren ist eine erste Velocity-Station am Bezirksamt entstanden. 2020 wurden zwei privat gesponsorte Stationen am **Markt** und in Verlautenheide an der Haltestelle **Endstraße** aufgebaut. Das Pedelec-Verleihsystem Velocity ist stationsgebunden, aber die einzelnen Räder haben – anders als beim Carsharing – keine festen „Heimatstationen“.

Abbildung 22: Werbung cambio-Station Germanusstraße [cambio]



Abbildung 23: Abbildung: Eröffnung Velocity-Station Haaren Markt
[Foto aus <https://www.alles-in-haaren.de/aufs-rad-und-los>]

Im Rahmen von Haaren clever mobil sind **11 zusätzliche Pedelec-Verleihstationen** für Haaren geplant. Dazu werden Finanzmittel für die Beschaffung und den Bau der Stationen inkl. Fahrräder sowie für nicht aus Tarifeinnahmen gedeckte Betriebskosten benötigt.

Erstmalig soll für Aachen in Haaren ein **Über-Nacht-Tarif für stationsgebundene Leihpedelecs** entwickelt, umgesetzt und praktisch erprobt werden. Dieser soll es den Nutzern erlauben, das Pedelec ab einer bestimmten Uhrzeit von einer Station mit nach Hause zu nehmen und es morgens regulär wieder an einer Bikesharing-Station

zurückzugeben. Der Tarif soll in Schwachlastzeiten helfen, die Feinerschließung des Stadtteils zu verbessern, die Auslastung der Pedelecs zu erhöhen und neue Pendlergruppen für diese Mobilitätsform erschließen. Der Tarif soll über die Buchungsplattform „movA“ (siehe unten) umgesetzt werden.



Abbildung 24: Eröffnung der Lastenradstation am Bezirksamt Haaren
[Foto: Bezirksamt Haaren]

Neben normalen Leih-Pedelecs befindet sich in Aachen seit einigen Jahren der **Verleih von Lastenpedelecs** im Aufbau. Aachen ist Teil des bundesweiten Netzwerks "TINK" zum Erfahrungsaustausch. Für die Aachener Rädern wurde eine gemeinsame Buchungsplattform entwickelt; eine bundesweite Vernetzung wird über TINK angestrebt. Mit Unterstützung durch das Bezirksamt Haaren wurde im Herbst 2021 am Bezirksamt Haaren das **erste Leih-Lastenpedelec** mit einer Sicherheitsbox in Betrieb genommen. [Foto: Bezirksamt Haaren]. Weitere fünf Lastenradstationen (Rad + Box mit Stromanschluss) sind im Projekt eingeplant.

Die folgende Übersichtskarte zeigt den Bestand und die neu geplanten Standorte der Bausteine Carsharing, Pedelec-Verleih und Lastenpedelecs. Als **Anlage 4** sind Lagepläne für alle **Mobilstationen** beigefügt.

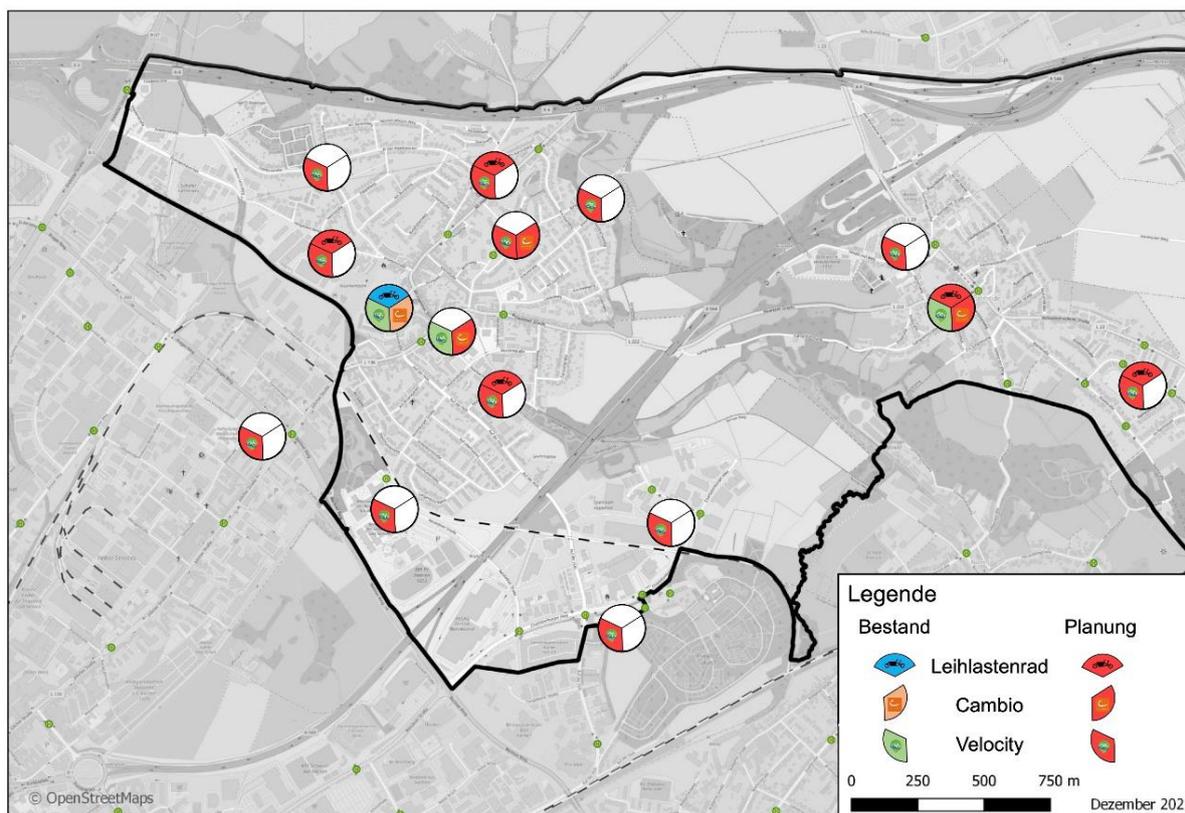


Abbildung 25: Bestand und Planung Mobilstationen [Darstellung: Stadt Aachen]

Zur Anschaffung von Lastenpedelecs hat die Stadt Aachen ab dem Jahr 2022 ein kommunales Lastenradförderprogramm aufgelegt. Lastenpedelecs, die in der Laufzeit von Haaren clever mobil in Haaren gefördert werden, sollen Teil des Projektes werden.

Ein besonderes Hemmnis zum Kauf von Lastenrädern und von Pedelecs stellen fehlende sichere Abstellmöglichkeiten dar. Zur Schaffung von gesicherten Fahrradabstellgaragen bietet der öffentliche Straßenraum an den Stellen, wo der Bedarf besonders hoch ist, absehbar nur einen sehr geringen Spielraum. Es soll daher als Teil des Projektes ein "Förderprogramm Fahrradparken" für Haaren aufgelegt werden, mit dem der Bau von gesicherten Fahrradabstellplätzen auf Privatgrund finanziell unterstützt wird. Für die Höhe der Förderquoten und den maximalen Zuschuss je Stellplatz nach Stellplatzart wird sich das Programm an den entsprechenden Landesförderrichtlinien orientieren.

Modul Vernetzung über Mobilitätsplattform movA

„movA“ heißt die **Mobilitäts-App** der ASEAG. Sie bündelt und vernetzt Mobilitätsangebote in Aachen und der Region auf einer digitalen Plattform. Neben der rein informativen Suche nach Angeboten, bietet movA eine integrierte Buchung und Abrechnung aller Mobilitätsangebote. Alle Angebote an den Mobilstationen werden in der App gebündelt und machen diese für die Nutzer*innen einfach und flexibel nutzbar. Darüber hinaus können spezielle Tarife, Kombitarife sowie Mobilitätsbudgets bis hin zu möglichen Flatrates eingebunden werden.



Abbildung 26: mova-Werbung [Darstellung: ASEAG]

Zu den Mobilitätsangeboten in movA gehören alle ÖPNV-Angebote einschließlich des On-Demand-Systems, Bike-sharing, Carsharing, E-Tretroller und Taxi. Die App bietet den Nutzer*innen über diese breite Angebotspalette die Möglichkeit, sich über intermodale Reiseketten zu informieren und diese dann auch zu intermodal zu buchen und zu bezahlen.

Zukünftig ist die Buchung eines Tickets über movA für die Nutzung von **P+R Parkplätzen** geplant, die technische Umsetzung ist jedoch nicht Bestandteil dieses Projektes. Durch die Eingabe des Autokennzeichens erfolgt an bestimmten APAG-Parkhäusern die Öffnung der Parkhausschranke per Kennzeichenerkennung. Ein Ticket für den ÖPNV wird direkt aufs Handy geladen. Abgerechnet wird alles beim Verlassen des Parkhauses. Diese Funktion soll im Rahmen des Projektes auch auf Quartiersgaragen übertragen werden. Vorstellbar ist hier, Bewohner*innen des umliegenden Quartiers über movA einen speziellen Zugang zu der Quartiersgarage zu ermöglichen und Nutzer*innen der Quartiersgarage spezielle Nutzungstarife für alle Mobilitätsangebote der movA App zur Verfügung zu stellen.

Im Projekt soll die App um **Tracking-Möglichkeiten und Gamification-Ansätze** weiterentwickelt werden.

Gamification-Elemente haben als Ziel, die Motivation der Benutzenden zu steigern, mit den Anwendungen zu agieren oder erwünschte Verhaltensweisen anhand spielerischer Wettbewerbe anzunehmen. Im Bereich der Mobilität dient ein spielerischer Ansatz zur gewünschten Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.

2022 wird die Stadt Aachen eine separate Incentivierungs-App im Rahmen des Fördervorhabens #Aachen-MooVe! umsetzen. Ab 2023 ist geplant, ein derartiges Bonusprogramm anhand von Spielen und Challenges direkt in der Mobilitäts-App movA einzubauen. Nutzer*innen erhalten die Möglichkeit in movA, ihre Strecken und Verkehrsmittel automatisch aufzeichnen zu lassen („tracken“) und im Rahmen von Aktionen Punkte in Wettbewerben zu sammeln. Diese Weiterentwicklung von movA ist Bestandteil dieses Projektvorhabens.

Auch soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass gezielt autofahrende Menschen über die App zu speziellen Bonusaktionen angesprochen werden. Als spielerischer Ansatz ist geplant, in der Stadt und Städteregion Aachen an bestimmten Mobilitätspunkten QR-Codes verteilt zu scannen. Jede vervollständigte Point-Sammlung bietet eine Chance auf einen Wochengewinn. Die Gamification-Methode soll auch zur Förderung der Akzeptanz von Elektromobilität und von Fahrgemeinschaften genutzt werden.

Um zu wissen, welche Wege mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt worden sind und wo ein Modal shift stattfindet, wird eine passende Tracking-Technologie benötigt, welche in die multimodale Mobilitäts-App movA integriert wird. Die App soll eine Datenerfassung des Mobilitätsverhaltens außerhalb der Buchungen bewerten können. Die Erfassung von Bewegungsdaten über die Sensorik eines Endgeräts muss dabei batterieschonend erfolgen und die Verarbeitung der Daten zur Analyse der genutzten Mittel soll über WLAN geschehen, um den Verbrauch mobiler Daten gering zu halten. Um das Tracking erfolgreich ausführen zu können, muss die DSGVO beachtet und Zustimmungen der Nutzer eingeholt werden. Folgende Merkmale sollen getrackt werden:

- Start/Endzeit eines Tracks
- Verlauf der Koordinaten eines Tracks
- Genutztes Verkehrsmittel
- Länge der zurückgelegten Strecke.

Dafür wird in movA eine Funktionserweiterung entwickelt. Die movA-App soll dazu eine Funktionserweiterung erhalten, die es ermöglicht, die benötigten Smartphonedaten zu erfassen und auszuwerten. Von November 2021 bis Februar 2022 wird ein Proof-of-Concept mit der Technologie der Firma Motiontag durchgeführt. Motiontag ermöglicht den Zugriff auf die Sensorik des Smartphones und ist so in der Lage, unterschiedliche Verkehrsmittel zu unterscheiden. Dadurch ist es möglich, multimodale Reiseketten zu identifizieren. Des Weiteren können ungefähre Orte identifiziert werden, die nach dem Ausstieg aus dem letzten Verkehrsmittel aufgesucht werden, ohne dabei eindeutige Rückschlüsse auf den Nutzer zuzulassen. So ist es z. B. möglich, Bedarfe für einen Ausbau der Fuß-, Rad- oder ÖPNV-Infrastruktur zu erkennen. Zusätzlich kann die Funktion genutzt werden, um oben beschriebene Incentivierungssysteme zu betreiben. Aufbauend auf dem Proof-of-Concept sollen die Tracking-Funktionen im Rahmen dieses Projektes fest integriert werden. Für den Betrieb der Motiontag-Funktionen (umfasst insb. laufende technische Optimierungen, Nutzerverwaltung und Kosten für Nutzungslizenz und Servernutzung) wird daher eine Förderung beantragt. Im Rahmen des Projektes soll daher die im Testbetrieb validierte

Technologie in den Regelbetrieb überführt und ein Konzept für ein Incentivierungsprogramm erprobt werden. Durch „Challenges“ werden Nutzer*innen spielerisch zu umweltfreundlicher Mobilität und gesundheitsfördernden Maßnahmen motiviert. Durch Incentivierung besteht die Möglichkeit, Bonuspunkte in Gutscheine einzutauschen.

Der Gamification-Ansatz wird im vorliegenden Forschungsprojekt sowohl für alle movA-Nutzenden als auch speziell auf Unternehmen ausgerichtet. Damit entstehen zwei unterschiedliche Entwicklungsansätze: Für einen geschlossenen Nutzerkreis, Mitarbeitende aus Unternehmen, sowie für einen offenen Nutzerkreis, welcher Haarens Bürger*innen einschließt. Für die unterschiedlichen Anwenderkreise werden jeweils unterschiedliche Spiele entwickelt. Für die Betriebe können etwa Wettbewerbe unter den Mitarbeiter*innen gestaltet werden: Je häufiger ein öffentliches Verkehrsmittel genutzt wird, desto höher ist die Chance auf einen Gewinn. Für einen offenen Nutzerkreis eignen sich beispielsweise Spiele, bei denen Punkte gesammelt werden müssen, um an Gewinnspielen teilzunehmen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement wird eingesetzt, um den Verkehr, der von Betrieben verursacht wird, stadtverträglicher und effizienter zu organisieren. Es dient in erster Linie als praxisorientiertes Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der betriebsbezogenen Verkehrsbedarfe.

Seit vielen Jahren gibt es in Aachen in Kooperation von Stadtverwaltung, StädteRegion Aachen und IHK Aachen Impuls- bzw. „Erstberatungen“ zu betrieblicher Mobilität und Veranstaltungen für Betriebe. Im Rahmen des NRW-Wettbewerbes „Emissionsfreie Innenstadt“ wird in Aachen von 2019 bis 2022 der Ausbau zu einem „Programmbüro“ gefördert; dessen Fortführung ab 2022 über den städtischen Haushalt konnte mittlerweile sichergestellt werden und weitere Kooperationen werden ausgebaut.

Die Kernbausteine des Ansatzes sind

- eine Wohnstandortanalyse und ein Potenzialabschätzungstool
- ein Firmennetzwerk von Vorreitern
- die Dachmarke „Aachen clever mobil für Betriebe“
- ein umfangreiches Testprogramm von e-Fahrzeugen und Mobilitätsguthaben
- betriebspezifische Mobilitätskonzepte
- ein Monitoringkonzept mit einem Wettbewerb und die Erreichung von Zielen betrieblicher Mobilitätskonzepte

Die IHK Aachen bietet ein spezielles Fortbildungsprogramm für Mobilitätskoordinatoren in Betrieben an.

Ab 2023 fehlt eine Finanzierung zur Umsetzung von Testflotten. Für den Bedarf der Betriebe in Haaren wird hierzu ein Ansatz zur Förderung angemeldet.

Es fehlt auch die Finanzierung eines für das Gewerbegebiet Hüls sehr sinnvollen betriebsübergreifenden Mobilitätskonzeptes. Dieses soll insbesondere die Optionen für den Ausbau des ÖPNV, Verbesserungen beim Fahrradparken im Gebiet, Umstellung der Flotten auf Elektromobilität, Änderung der Fuhrparkstrategien, Parkraumbewirtschaftung im Gebiet und Mobilitätsguthaben zwischen Betrieben und Mobilitätsakteuren ausloten und die Umsetzung begleiten. Ein Teil der Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist die Anfertigung eines Gutachtens zu den Möglichkeiten der Entwicklung und Gestaltung neuer Tarife.

Die Stadtverwaltung Aachen ist vor einigen Jahren Pilotanwender der ASEAG App movA geworden; seitdem ist die App für betriebliche Belange immer weiterentwickelt worden. Mit movA können z.B. **Buchungen der Dienstflotte** organisiert werden, um dienstliche Fahrten einfach und effizient zu gestalten. Neben der rein informativen Suche nach Angeboten, können Mitarbeiter eine integrierte Buchung aller Mobilitätsangebote vornehmen. Die Mobilitäts-App movA kann **individuell auf das jeweilige Unternehmen** zugeschnitten werden („white-labelling“). Im Rahmen des Projektes ist geplant, mehreren Unternehmen movA für ihr betriebliches Mobilitätsmanagement zur Verfügung zu stellen und einzurichten.

2021 wurden Mitarbeitern interessierter Betriebe ein **Mobilitätsbudget** in der Höhe von 100 € aus dem Haushalt der Stadt Aachen zum Test der in movA integrierten Mobilitätsangebote bereitgestellt. Das Schnupperguthaben soll Betriebe dazu bewegen, ihren Mitarbeitenden zukünftig diese zeitgemäße Art der Mobilitätsunterstützung

zukommen zu lassen. Als Anreiz soll den Mitarbeitenden ein Mobilitätsbudget zur Verfügung gestellt werden. Die Verknüpfung des Mobilitätsbudgets für Multimobilität mit einem Jobticket soll entwickelt werden. Dafür ist eine Anbindung an die Zentrale Vertriebsplattform speziell für den geschlossenen Nutzerkreis erforderlich. Die Umsetzung soll im Rahmen dieses Projektes realisiert werden. Hierzu sind noch Software-Erweiterungen erforderlich, für die die ASEAG eine Förderung beantragt. Unter anderem soll die Trennung zwischen privaten und beruflichen Wegen einfach möglich sein.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der movA-App sollen **neue innovative Tarifoptionen** entstehen. Eine wesentliche Maßnahme ist die Umsetzung eines Mobilitätsbudgets, bei denen bedarfs- bzw. kundenorientierte elektronische Tarife oder zugeschnittene additive Tarife möglich werden. In der konkreten Anwendungspraxis stellen Betriebe Mitarbeitenden ein Mobilitätsbudget zur Verfügung, dessen Wert individuell festgesetzt werden kann. Die Mitarbeitenden können frei entscheiden, welches der in der movA-App angebotenen Verkehrsmittel sie nutzen wollen und buchen und bezahlen diese direkt über die App mithilfe ihres voreingestellten Guthabens. Alternativ kann eine digitale Kreditkarte erstellt werden, die der Arbeitgebende aufladen kann.

Das Mobilitätsbudget für Mitarbeiter kann monatlich, quartalweise oder sogar jährlich erworben werden; derzeit ist der Erwerb über Gutscheine möglich, welche die Betriebe zahlen. Für die Betriebe in Haaren soll ein Mobilitätsbudget, wie oben beschrieben, konzipiert werden. Die ASEAG wird die Nutzungsdaten des betrieblichen Mobilitätsmanagements erheben und zur Evaluation des Projektes bereitstellen.

Pedelec-nach-Hause-Tarif: Für die letzte Meile soll ein gemeinsamer Tarif für den ÖPNV und Velocity entwickelt werden, der den Nutzer*innen ermöglicht, das E-Bike zu einem günstigen Tarif über Nacht mit nach Hause nehmen zu können. Der Kombitarif ÖPNV/E-Bike soll in movA integriert werden.

| Maßnahmen | Partner | Summe | Fördergegenstand |
|--|---------|--------------------|------------------|
| Einführungsbeteiligung Carsharing | Stadt | 151.125 € | FöRi-MM 2.3 |
| Beschilderung, Kennzeichnung inkl. Tiefbau | Stadt | 75.000 € | FöRi-MM 2.3 |
| 3 Radservicestationen | Stadt | 7.500 € | FöRi-MM 2.3 |
| 6 DFI-Anlagen | Stadt | 90.000 € | FöRi-MM 2.3 |
| 5.1 Mobilstationen | | 323.625 € | |
| Bau 11 Pedelec-Verleihstationen | Stadt | 550.000 € | FöRi-MM 2.3 |
| Betrieb Pedelec-Stationen | Stadt | 378.000 € | FöRi-MM 2.3 |
| 8 Lastenradstationen | Stadt | 80.000 € | FöRi-MM 2.3 |
| 5.2 Pedelec-Verleihstationen | | 1.008.000 € | |
| Förderung Lastenpedelecs | Stadt | 300.000 € | FöRi-MM 2.4 |
| Förderung Fahrradabstellanlagen | Stadt | 300.000 € | FöRi-MM 2.4 |
| 5.3 Fahrrad-Förderprogramme | | 600.000 € | |
| Mobilitätskonzept Hüls | Stadt | 60.000 € | FöRi-MM 2.4 |
| Testflotte | Stadt | 300.000 € | FöRi-MM 2.4 |
| 5.4 Betriebliches Mobilitätsmanagem. | | 360.000 € | |
| Pedelec-nach-Hause-Tarif | ASEAG | 15.000 € | FöRi-MM 2.2 |
| Gutachten Tarifentwicklung | ASEAG | 150.000 € | FöRi-MM 2.2 |
| Betriebliches Mobilitätsmanagement | ASEAG | 300.000 € | FöRi-MM 2.2 |
| Entwicklung, Programmierung, Einbindung in movA und Betrieb Gamification | ASEAG | 405.000 € | FöRi-MM 2.2 |
| Tracking (Betrieb) | ASEAG | 360.000 € | FöRi-MM 2.2 |
| Anbindung an die Zentrale Vertriebsplattform | ASEAG | 200.000 € | FöRi-MM 2.2 |
| 5.5 App movA | | 1.430.000 € | FöRi-MM 2.2 |
| TP 5: Mobilstationen und Mobilitätsmanagement | | 3.721.625 € | |

5.6 Teilprojekt 6 „e-Fahrzeuge Bauhof“

Der Bauhof im Stadtteil Aachen-Haaren verfügt über insgesamt sechs Fahrzeuge (davon ein Bagger), von denen zwei eine LKW-Zulassung haben. Das Ziel ist, eine innovative, saubere Fahrzeugflotte für den Haarener Bauhof zu implementieren. Damit könnten die Fahrten des Bauhofs im Bezirk emissionsfrei zurückgelegt werden.

Zugleich sollen die Fahrzeuge mit einer vollflächigen Beschriftung („Haaren fährt elektrisch“) Aufmerksamkeit für saubere, alternative Antriebe erzeugen und eine Vorbildfunktion erfüllen. Auch können die Aufgaben, z.B. im Rahmen der Grünflächenpflege, Winterdienst, Spielplatz- und Gebäudeunterhaltung, deutlich leiser erledigt werden und sind damit ein weiterer Vorteil auch für die Anwohner*innen in Aachen-Haaren.



Abbildung 27: Nissan env200 [<https://vethautomotive.com>]

Zwei Nissan eNV200 mit Kipper-bzw. Pritschenaufbau. Mit diesen Modellen hat der Aachener Stadtbetrieb bereits sehr gute Erfahrungen sammeln können. Die Fahrzeuge würden einen heute dieselbetriebenen Mercedes Sprinter ersetzen.

Weiterhin wird ein STAMA Maestro MT15 zur Förderung angemeldet. Dieses leise und emissionsfreie Kommunalfahrzeug eignet sich ideal für die vielen Aufgaben rund um Grünflächen und in Wohngebieten.

Um die Fahrzeuge vor Ort mit „grünem“ Strom laden zu können, wird passende Ladeinfrastruktur mit intelligentem Lastmanagement benötigt.



Abbildung 28: STAMA Maestro MT15 [<https://de.gmr.dk/stama/maestro/>]

| Maßnahme | Partner | Summe | Fördergegenstand |
|--|---------|------------------|------------------|
| 2 Fahrzeuge Nissan ENV200 | Stadt | 80.000 € | progres.nrw-EMob |
| 1 Fahrzeug Stama Maestro MT15 | Stadt | 44.030 € | progres.nrw-EMob |
| Gestaltung und Folierung der Fahrzeuge | Stadt | 5.000 € | progres.nrw-EMob |
| Ladeinfrastruktur | Stadt | 10.000 € | progres.nrw-EMob |
| TP 6: e-Fahrzeuge Bauhof | | 139.030 € | progres.nrw-EMob |

5.7 Teilprojekt 7 „Akzeptanz und Verhaltensänderung“

Die Ergebnisse von Haaren clever mobil werden als Teil der geplanten Landesevaluation nach gleichen Maßstäben für vergleichende Aussagen auf Landesebene dokumentiert und analysiert. Es steht aus bisherigen Projekten und aus den bekannten Projektansätzen zu erwarten, dass es sich dabei im Wesentlichen um eine umfangreiche Erfassung von Nutzungsdaten neuer Mobilitätsangebote handelt, die gut vergleichbar ermittelt werden können.

In den einzelnen Teilprojekten von Haaren clever mobil ist für die Projektevaluation ein maßnahmenbezogenes Monitoring zur Angebotsbeschreibung und zur Nutzung integriert. Über die jeweiligen „Kommunikationskanäle“ der verschiedenen Betreiber (ASEAG, CarSharing-Betreiber, Velocity) werden die Nutzer*innen zu erforderlichen Daten eingebunden bzw. befragt. Nutzungsdaten werden in der Verantwortung der Betreiber der Mobilitätsdienstleistungen in Abstimmung mit der Stadt Aachen erhoben und für das Projektmonitoring dem Land NRW bereitgestellt. Alle Anforderungen der DSGVO werden dabei uneingeschränkt berücksichtigt.

Aufgrund der stadtteilweiten Ausrichtung des Projektes Haaren clever mobil ist eine Betrachtung der Rahmenbedingungen und Ausgangslage sowie der Effekte auf Stadtteilebene erforderlich, um die Angebote zielgerichtet umzusetzen und die erzielten Wirkungen gut einschätzen und bewerten zu können. Daher müssen neben den Nutzer*innen auch die Nichtnutzer*innen der neuen Angebote erfasst werden. Dabei sollen auch die gesamthafte Mobilitätswende-Kommunikation und die Partizipationsmöglichkeiten für die Veränderungsprozesse (s. TP 1) im Stadtteil beleuchtet werden.

Die Stadt Aachen wird gemeinsam mit dem Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen eine schriftliche Vorher-Nachher-Haushaltsbefragung mithilfe einer Vollstichprobe umsetzen sowie quantitative Erreichbarkeitsanalysen umsetzen.

Dabei dient die Haushaltsbefragung der Abfrage von **Einstellungen, Präferenzen, Mobilitätsverhalten, Fahrzeugbesitz und Meinungen zum Status Quo** und zu den im Projekt geplanten Maßnahmen.

Die Erreichbarkeitsanalysen ermöglichen objektive Aussagen über die Verbesserung der Verkehrsanbindung der Haarener Bürger*innen.

Für die Haushaltsbefragung sollen in der **zweiten Welle** („Nachher“ Befragung) möglichst viele Personen der ersten Welle („Vorher“ Befragung) für die Teilnahme motiviert werden. Dies soll u.a. mit der Verlosung von Mobilitätsguthaben erfolgen. Das Anschreiben aller Haarener*innen soll neben der Haushaltsbefragung auch der Information der Bürger*innen über die neu geplanten und umgesetzten Maßnahmen dienen.

Die Haushalte werden per Post über die Haushaltsbefragung informiert und haben die Möglichkeit, den beantworteten Fragebogen sowohl in Papierform als auch in digitaler Form online einzureichen. Auf diese Weise können alle Bevölkerungsgruppen erreicht werden.

Dabei wird das ISB der RWTH Aachen für die Erstellung und Auswertung, die Stadt Aachen den Druck und die Verbreitung der Fragebögen verantwortlich sein. Die Digitalisierung der eingereichten Papierfragebögen wird mit der Unterstützung von studentischen Hilfskräften durchgeführt.

In den Fragebögen sollen unter anderem folgende Aspekte erfasst werden:

- Akzeptanz zum Rückbau des Straßenrandparkens im Stadtzentrum Haaren
- Einstellung zu Klimaschutz/ Mobilitätswende/ Umweltverbund
- Kenntnis der (neuen) Mobilitätsangebote
- Bewertung der (neuen) Mobilitätsangebote
- Bewertung der Partizipationsmöglichkeiten für die verkehrlichen Veränderungen im Stadtteil
- Nutzung der Mobilitätsangebote
- Besitz und Nutzung eigener Fahrzeuge

Zur Einordnung der Ergebnisse werden u.a. Fragen zur **Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln** oder dem **Fahrzeugbesitz** nach dem Design der Mobilität in Deutschland-Studie (MiD) angelegt. So kann ein direkter

Vergleich der Daten aus Haaren zum Aachener Durchschnitt oder anderen Kommunen in Deutschland hergestellt werden.

Darüber hinaus sind in der Vorher-Erhebung für Teilstichproben erweiterte Themenbereiche vorgesehen, die wichtige Grundlagen zur Ausgestaltung der Angebote liefern und sich insbesondere mit den folgenden Aspekten befassen sollen:

- Lauf- und Nutzungsbereitschaft von Radabstellanlagen
- Laufbereitschaft zu Mobilstationen
- Nutzungspräferenzen und Zahlungsbereitschaften von On-Demand-Verkehren

Diese Themenbereiche sollen mithilfe von Stated-Preference-Befragungen abgefragt werden, um Präferenzen und Bereitschaften der Bürger*innen für die im Projekt geplanten Maßnahmen zu analysieren. Auf diese Weise können die Daten zum Beispiel als Entscheidungshilfe für die Standortwahl entsprechender Maßnahmen fungieren.

Im Zuge der Nachher-Erhebung sollen zudem die Themen **Akzeptanz und Zufriedenheit mit einzelnen umgesetzten Maßnahmen** in Teilstichproben genauer abgefragt werden, um ein detaillierteres Bild zur Meinung der Nutzenden und Nichtnutzenden zu erhalten.

Neben der Haushaltsbefragung sind **Erreichbarkeitsanalysen** geplant, die die Situation vor und nach Umsetzung der Maßnahmen in quantifizierter Form beschreiben. Sogenannte Erreichbarkeitsindikatoren messen den Nutzen der Haushalte und der Unternehmen im Untersuchungsgebiet aus der Existenz bestimmter Verkehrsinfrastrukturen bzw. Mobilitätsangebote.

Abschließend sollen auf Grundlage der Vorher-Nachher-Veränderungen **übertragbare, stadtteilweite Aussagen zu verkehrlichen Effekten und Potenzialen** abgeschätzt werden, die den Transformationsprozess im Stadtteil selbst unterstützen sollen und Anhaltspunkte liefern, welche Maßnahmen sich für eine Übertragbarkeit des Ansatzes besonders gut eignen. Darüber hinaus sollen Aussagen darüber getroffen werden, ob die Maßnahmen alle Bevölkerungsgruppen erreicht haben, warum bestimmte Maßnahmen Teile der Bevölkerung gegebenenfalls nicht überzeugt haben und welche Faktoren bzgl. neuer Verkehrsangebote bei Nichtnutzenden eine Rolle spielen.

| Maßnahme | Partner | Summe | Fördergegenstand |
|---|---------|------------------|------------------|
| Druck und Versand HH-Befragung | Stadt | 35.100 € | FöRi-MM 2.1 |
| Quantifizierung Erreichbarkeitsveränderungen | ISB | 25.555 € | FöRi-MM 2.1 |
| Datengrundlagen, Bereitschaften und Einstellungen | ISB | 65.000 € | FöRi-MM 2.1 |
| Evaluation der Nutzung, Akzeptanz und Zufriedenheit | ISB | 65.000 € | FöRi-MM 2.1 |
| TP 7: Akzeptanz und Verhaltensänderung | | 190.655 € | FöRi-MM 2.1 |

6 Erklärung über die gesicherte Gesamtfinanzierung

Am 15. April 2021 hat die Bezirksvertretung Haaren die Projektskizze Haaren clever mobil zustimmend zur Kenntnis genommen und die Verwaltung aufgefordert, einen Förderantrag zu stellen.

Am 9. Dezember 2021 hat der Mobilitätsausschuss beschlossen, dass die Verwaltung eine dezidierte Liste mit Ausbaumaßnahmen für den ÖPNV in der Stadt Aachen in den Haushalt ab 2023 einplanen soll. Grundlage dafür ist das Maßnahmenpaket zur Mobilitätswende aus dem integrierten Klimaschutzkonzept. Die Maßnahmen zum ÖPNV-Ausbau aus TP2 dieses Antrags sind darin ab 2023 enthalten.

In der gleichen Sitzung wurde die erstmalige Übernahme eines jährlichen Betriebskostenzuschusses für das Pe-delec-Verleihsystem Velocity beschlossen.

Hinzu kommt, dass die Vergabe des externen Projektbüros erst Ende November 2021 abgeschlossen und die Unterstützung durch das Büro operativ erst im Dezember 2021 starten konnte. Die Projektskizze konnte fristgerecht zum 31.12.2021 erheblich weiterentwickelt und fertiggestellt werden.

Vor diesem Hintergrund kann diese Projektskizze erst im Januar 2022 den zuständigen Gremien Bezirksvertretung (19. Januar 2022) und Mobilitätsausschuss (20. Januar 2022), sowie dem Rat der Stadt Aachen (26. Januar 2022) zum Beschluss vorgelegt werden. Die entsprechenden Beschlüsse werden vor der Jurysitzung am 9./10. Februar nachgereicht.

Für die angepasste Kostenplanung der zweiten Projektskizze steht die haushalterische Abbildung der Eigenmittel in bereits vorhandene Ansätze und ergänzend erforderliche Haushaltsansätze ab 2023 im ersten Quartal 2022 aus. Die notwendige Erklärung zur Bereitstellung der Eigenmittel der Stadt Aachen wird mit Abgabe des Förderantrags zum 31.03.2022 vorgelegt.

7 Anlagen

Anlage 1 – Zeitplan der Projekte in Haaren

Anlage 2 – Übersichtsplan Teilprojekte

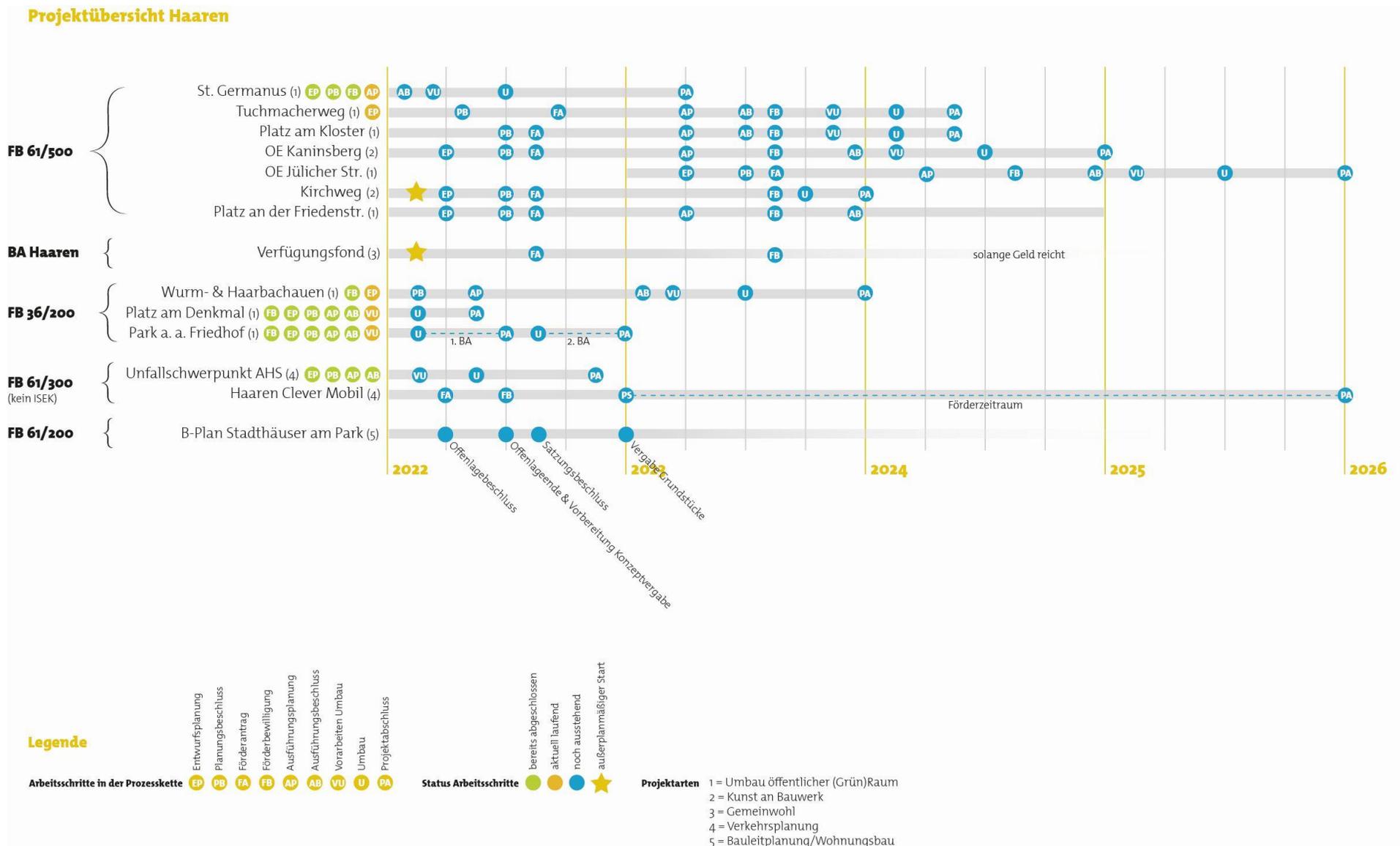
Anlage 3 – Ruhender Verkehr Haaren

Anlage 4 – Lagepläne Mobilstationen

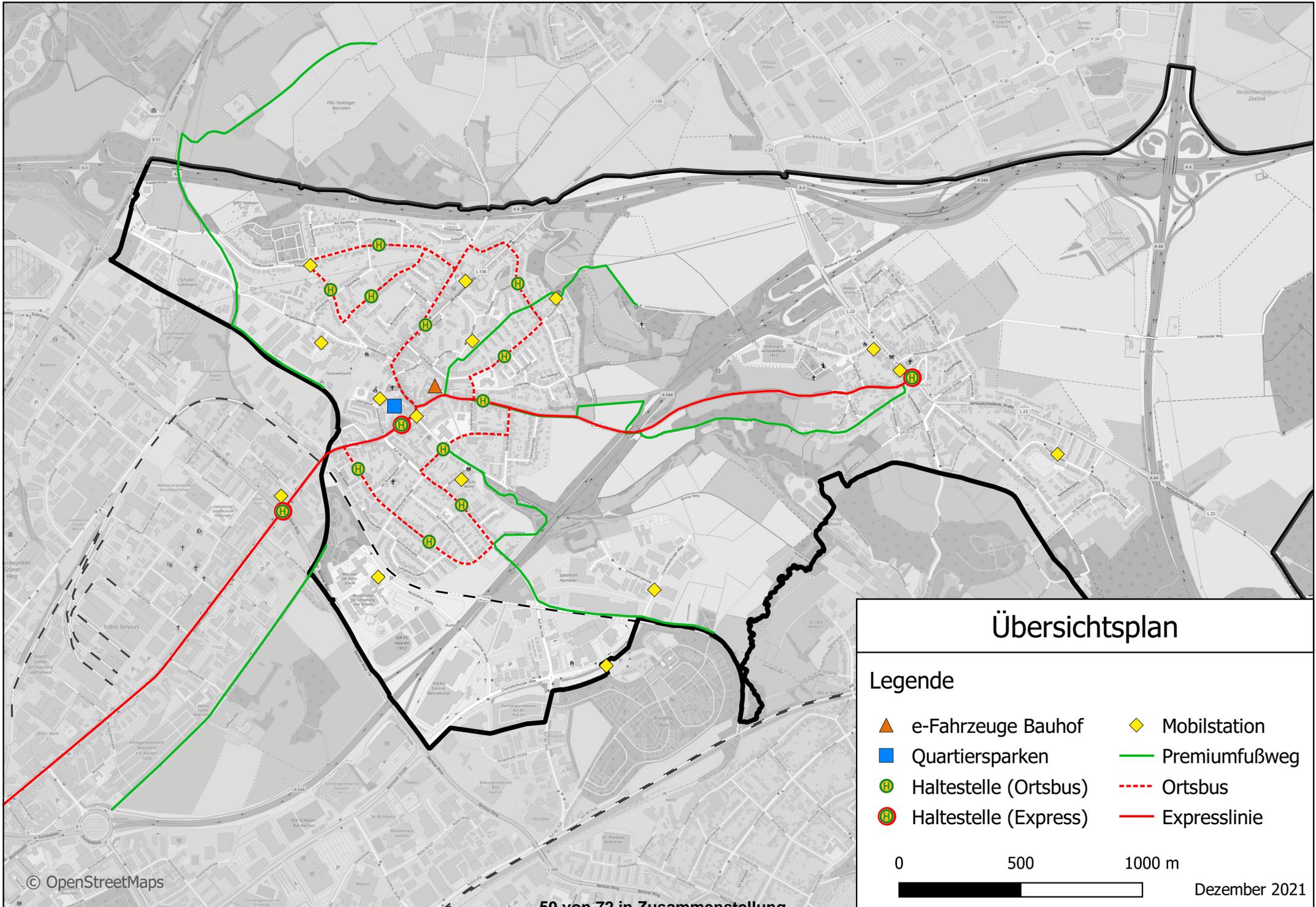
Anlage 5 – Finanzierungsplan Haaren clever mobil

Anlage 6 – Zeitplan Haaren clever mobil

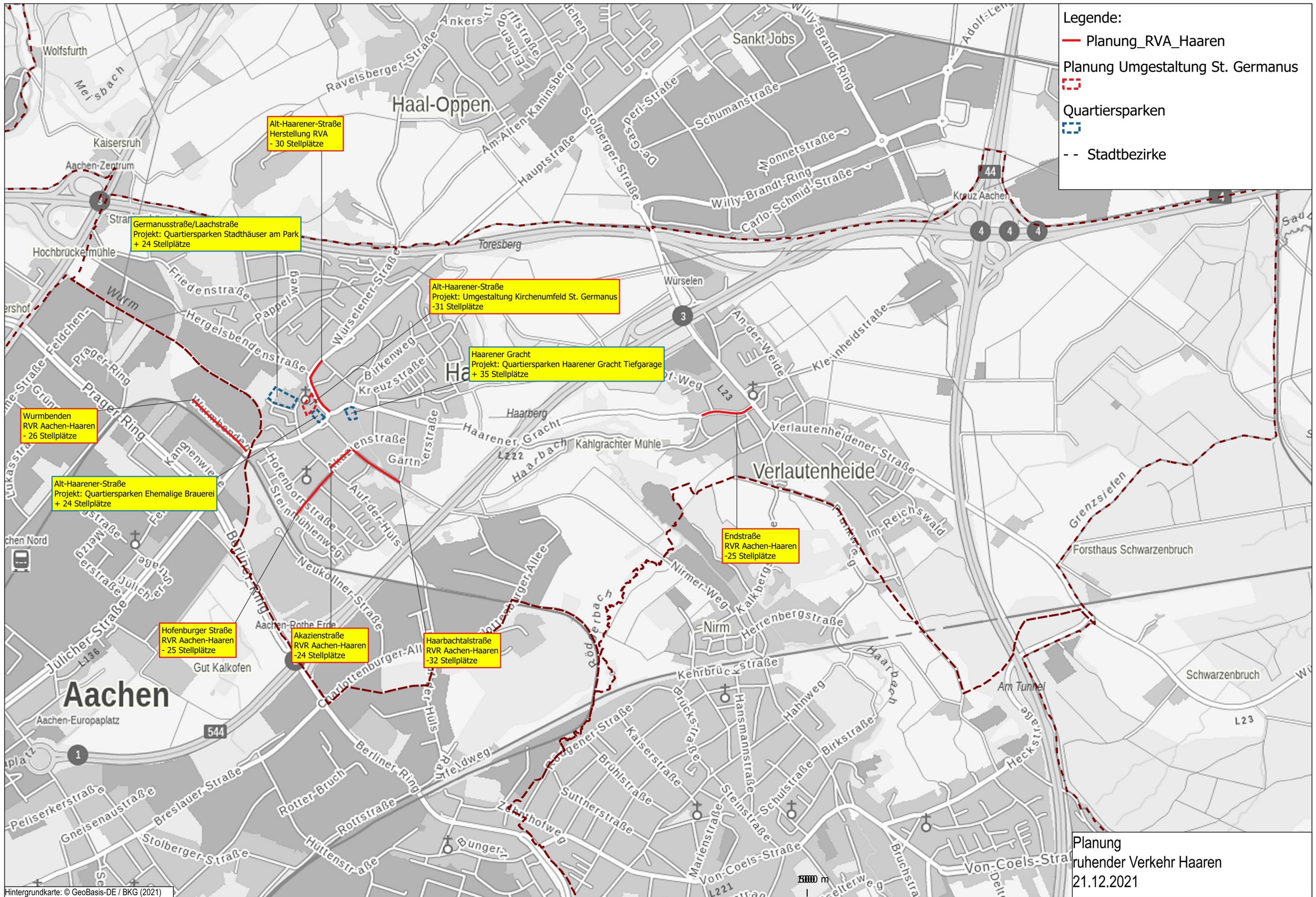
Anlage 1 – Zeitplan der Projekte in Haaren



Anlage 2 – Übersichtsplan Teilprojekte



Anlage 3 – Ruhender Verkehr Haaren

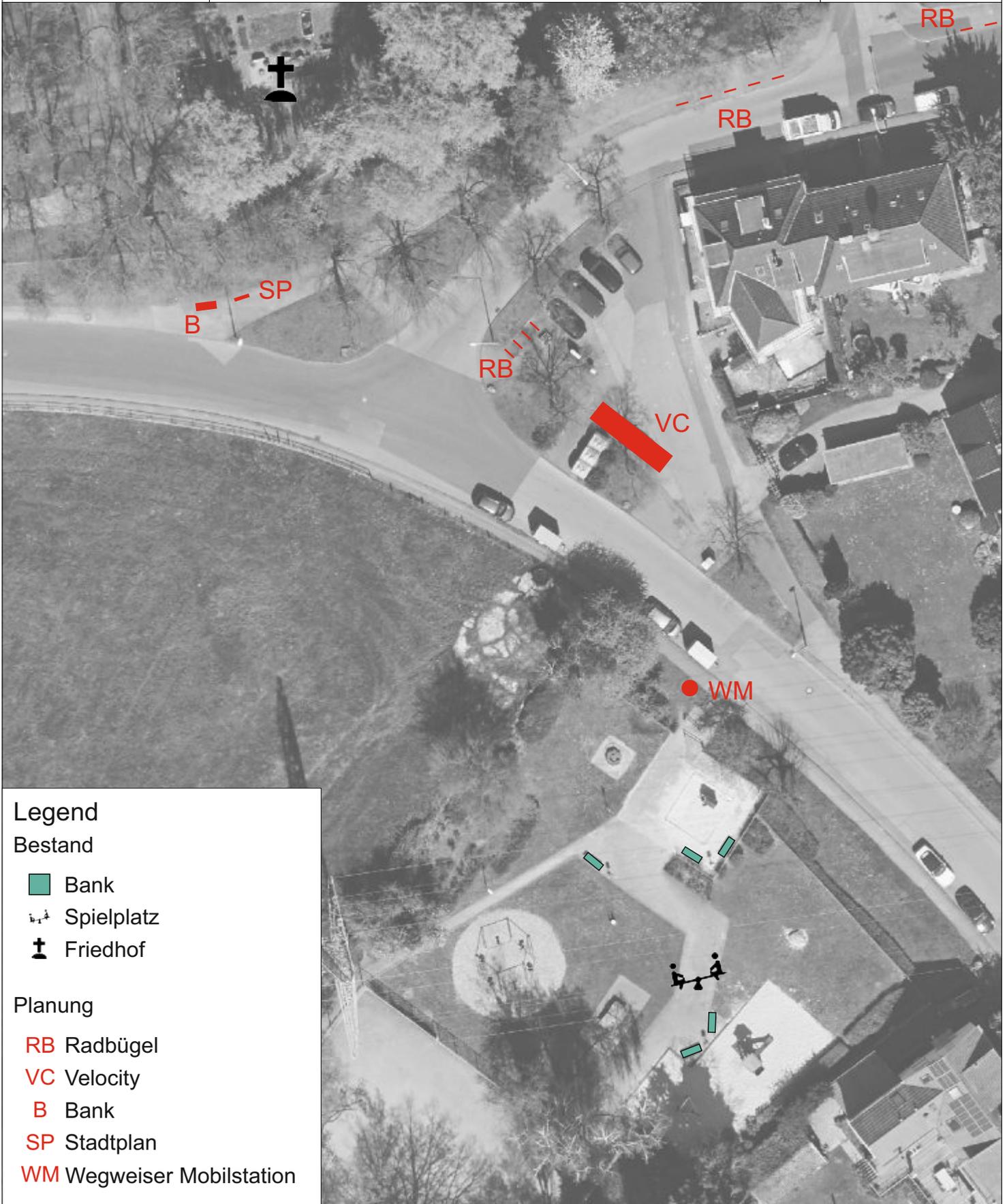


Anlage 4 – Lagepläne Mobilstationen



0 8 16 m
1: 500

Erstellt: 09.11.2021



Legend

Bestand

-  Bank
-  Spielplatz
-  Friedhof

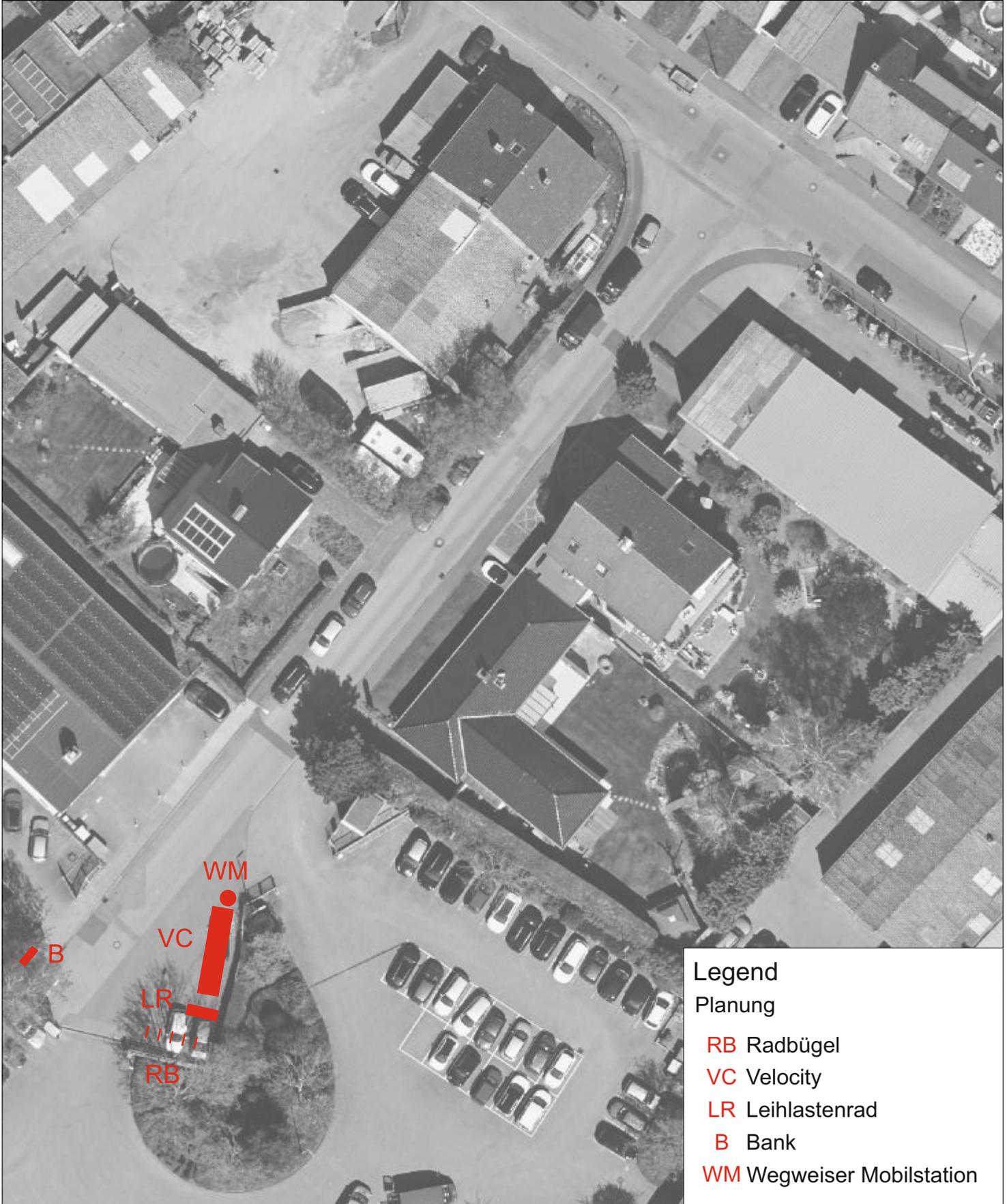
Planung

- RB** Radbügel
- VC** Velocity
- B** Bank
- SP** Stadtplan
- WM** Wegweiser Mobilstation



0 8 16 m
1: 500

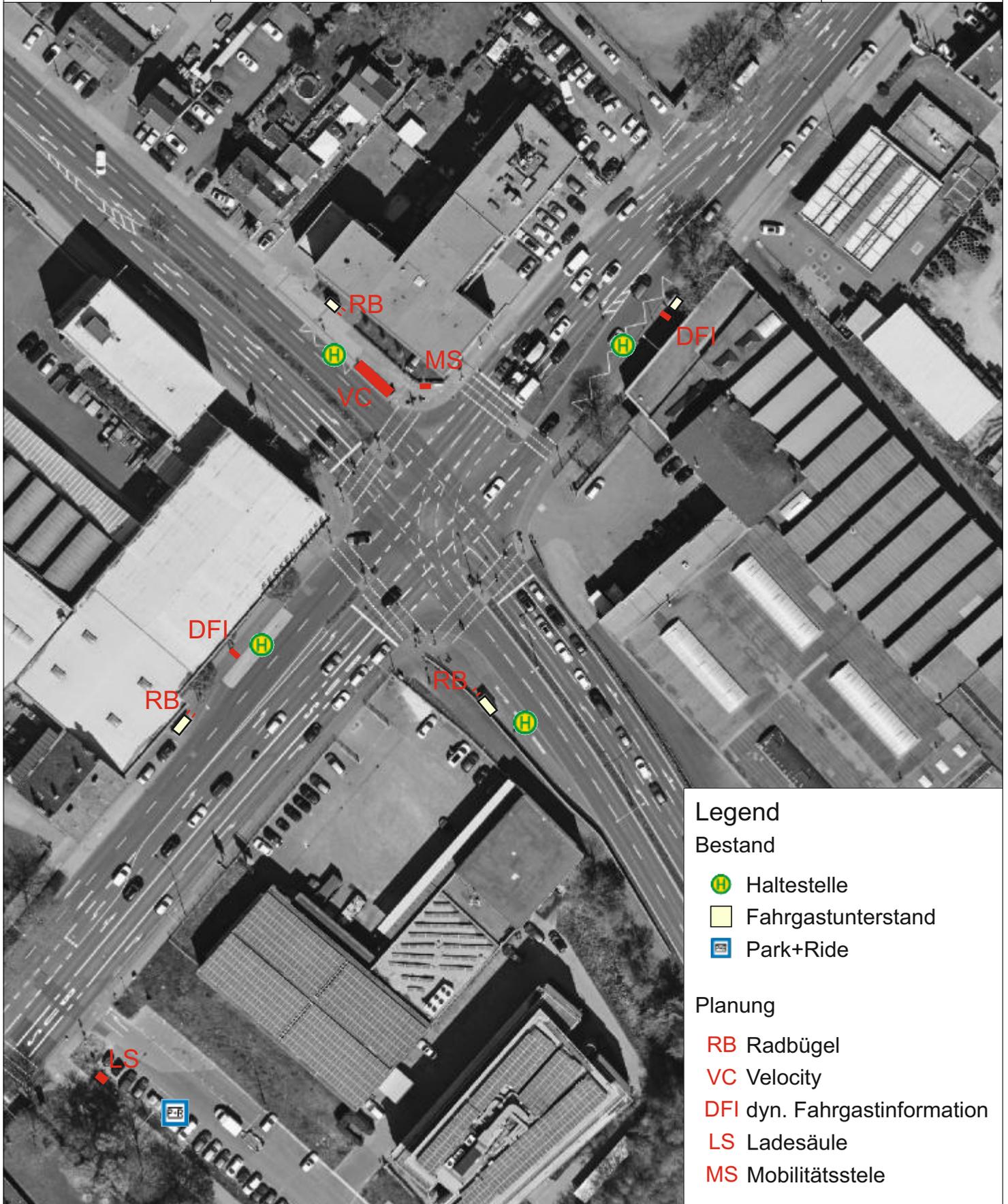
Erstellt: 02.12.2021



Legend

Planung

- RB** Radbügel
- VC** Velocity
- LR** Leihlastenrad
- B** Bank
- WM** Wegweiser Mobilstation



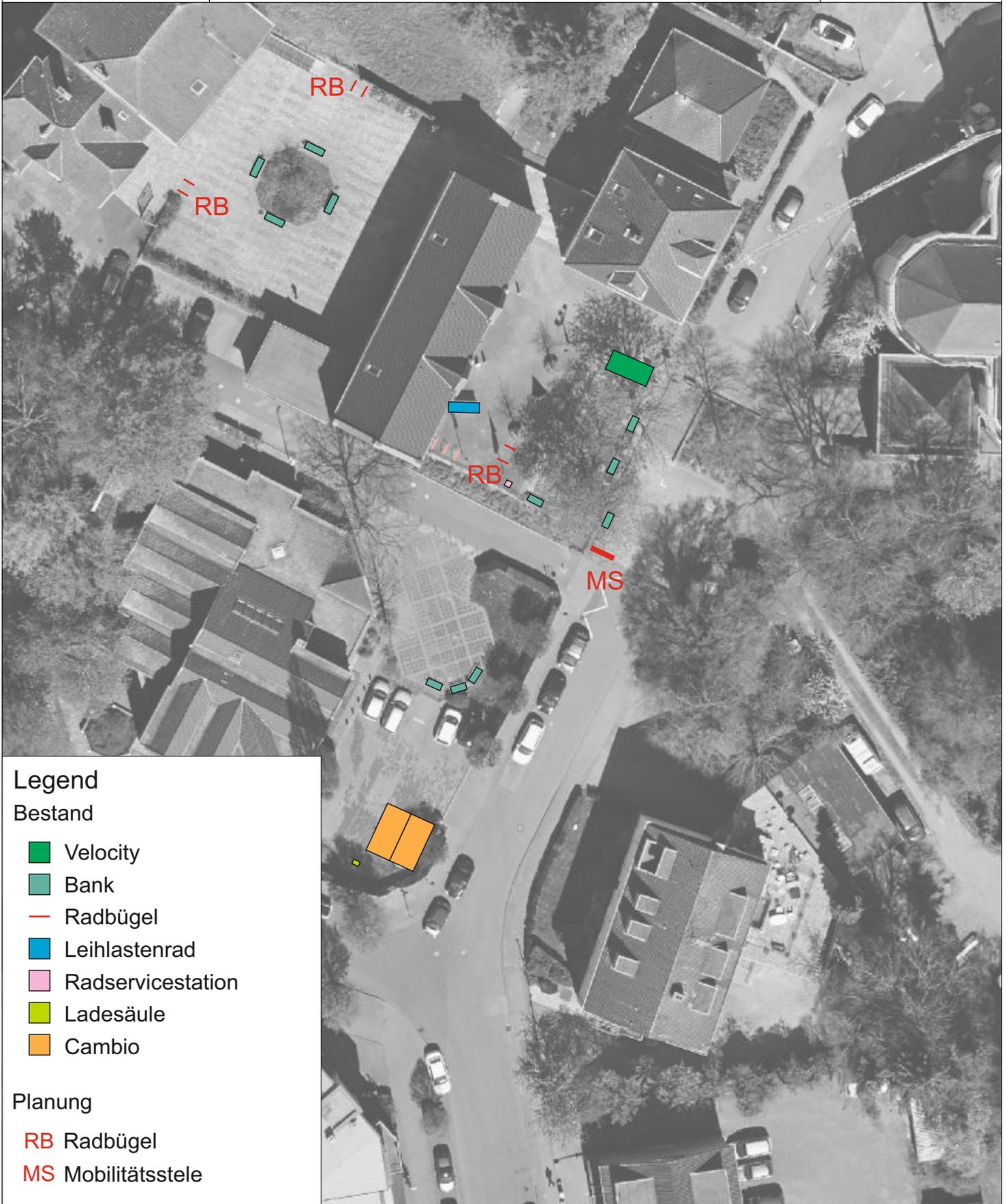
Legend

Bestand

-  Haltestelle
-  Fahrgastunterstand
-  Park+Ride

Planung

- RB** Radbügel
- VC** Velocity
- DFI** dyn. Fahrgastinformation
- LS** Ladesäule
- MS** Mobilitätsstele



Legend

Bestand

-  Velocity
-  Bank
-  Radbügel
-  Leihlastenrad
-  Radservicestation
-  Ladesäule
-  Cambio

Planung

- RB** Radbügel
- MS** Mobilitätsstele



STADT AACHEN

Auszug aus dem Geodatenbestand

5 - Haaren Markt



0 15.5 31 m
1: 1000

Erstellt: 09.11.2021





0 8 16 m
1: 500

Erstellt: 15.11.2021



Legend

Planung

- RB** Radbügel
- VC** Velocity
- LR** Leihlastenrad
- WM** Wegweiser Mobilstation



0 8 16 m
1: 500

Erstellt: 14.12.2021



Legend

Bestand

 Haltestelle

Planung

RB Radbügel

VC Velocity

LR Leihlastenrad

C Cambio

WM Wegweiser Mobilstation



0 8 16 m
1: 500

Erstellt: 09.11.2021



Legend

Bestand

 Bank

Planung

RB Radbügel

VC Velocity

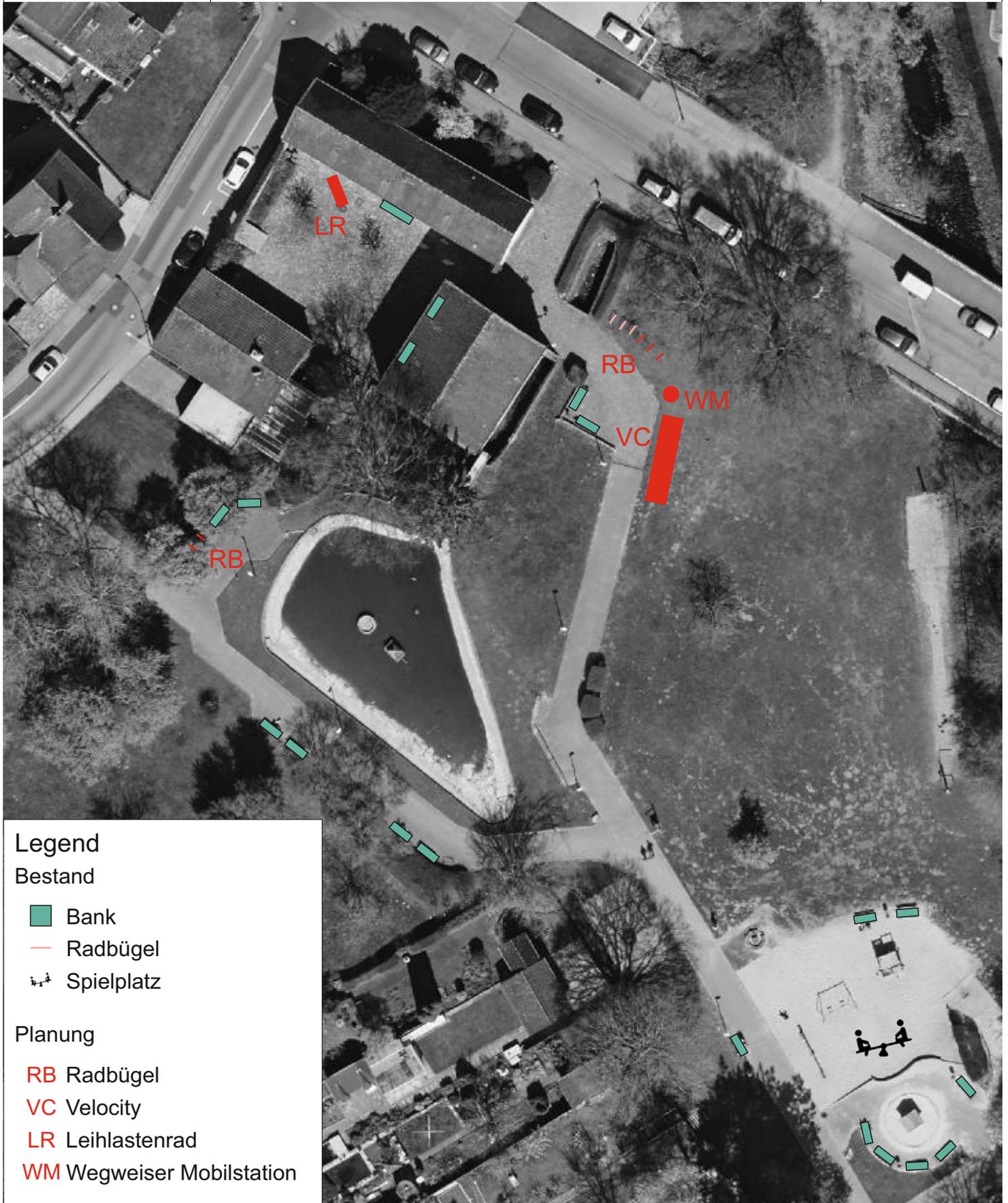
SP Stadtplan

WM Wegweiser Mobilstation



0 8 16 m
1: 500

Erstellt: 14.12.2021



Legend

Bestand

-  Bank
-  Radbügel
-  Spielplatz

Planung

- RB** Radbügel
- VC** Velocity
- LR** Leihlastenrad
- WM** Wegweiser Mobilstation



0 8 16 m
1: 500

Erstellt: 01.12.2021



Legend

Bestand

-  Bank
-  Haltestelle
-  Fernbushaltestelle

Planung

-  RB Radbügel
-  VC Velocity
-  B Bank
-  WM Wegweiser Mobilstation



Legend

Bestand

 Haltestelle

Planung

RB Radbügel

VC Velocity

WM Wegweiser Mobilstation



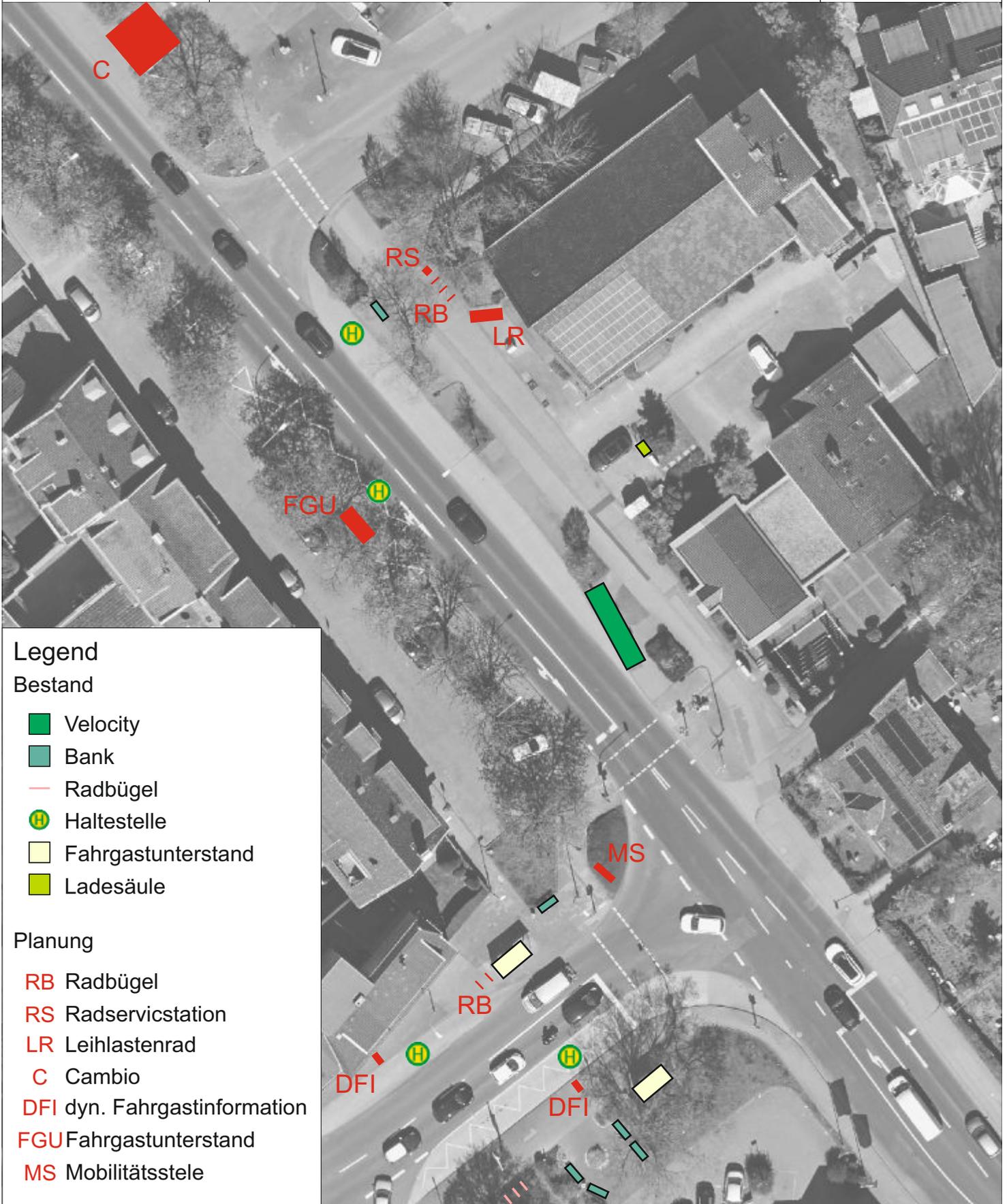
Legend

Bestand

-  Bank
-  Haltestelle

Planung

-  RB Radbügel
-  VC Velocity
-  WM Wegweiser Mobilstation



Legend

Bestand

-  Velocity
-  Bank
-  Radbügel
-  Haltestelle
-  Fahrgastunterstand
-  Ladesäule

Planung

- RB** Radbügel
- RS** Radservicestation
- LR** Leihlastenrad
- C** Cambio
- DFI** dyn. Fahrgastinformation
- FGU** Fahrgastunterstand
- MS** Mobilitätsstele



Legend

Bestand

-  Bank
-  Haltestelle
-  Spielplatz

Planung

- RB** Radbügel
- VC** Velocity
- LR** Leihlastenrad
- WM** Wegweiser Mobilstation



Anlage 5 – Finanzierungsplan Haaren clever mobil

| Maßnahme | Teilmaßnahme | Partner | k/i | Ausgabeart | 2023 [EUR] | 2024 [EUR] | 2025 [EUR] | SUMME [EUR] | | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|---------|-----|---------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|-------------|
| TP1: Mobilitätswende im Dialog | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Mobilitätswende-Kampagne | Stadt | k | Sachausgaben | 100,000 € | 100,000 € | 100,000 € | 300,000 € | | | |
| 1.2 | Stadtteilverkehrskonzept + Dialog | Stadt | k | Dienstleistung | 50,000 € | 40,000 € | 10,000 € | 100,000 € | | | |
| | Summe TP 1: | | | | 150,000 € | 140,000 € | 110,000 € | 400,000 € | | | |
| TP 2: Ausbau des ÖPNV | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Ortsbus | Stadt | k | Betrieb | 198,792 € | 198,792 € | 198,792 € | 596,376 € | | | |
| | Fahrzeug (Abschreibung) | | | ASEAG | k | Beschaffung | 34,286 € | 34,286 € | 34,286 € | 102,858 € | |
| | Marketing | | | ASEAG | k | Sachausgaben | 5,000 € | 4,000 € | 1,000 € | 10,000 € | |
| | Teilsumme: | | | | | | 238,078 € | 237,078 € | 234,078 € | 709,234 € | |
| 2.2 | NetLiner | Stadt | k | Softwareentwicklung | ASEAG | k | Dienstleistung | 10,000 € | 20,000 € | 30,000 € | |
| | Cover/Smartphone/Lizenz | | | ASEAG | k | Sachausgaben | 19,900 € | | | 19,900 € | |
| | Betrieb | | | ASEAG | k | Sachausgaben | 686,020 € | 686,020 € | 686,020 € | 2,058,060 € | |
| | Fahrzeug (Abschreibung) | | | ASEAG | k | Beschaffung | 102,857 € | 102,857 € | 102,857 € | 308,571 € | |
| | Marketing | | | ASEAG | k | Sachausgaben | 30,000 € | 20,000 € | 10,000 € | 60,000 € | |
| | Datenbereitstellung | | | ASEAG | k | Dienstleistung | 2,000 € | 2,000 € | 2,000 € | 6,000 € | |
| | Teilsumme: | | | | | | 850,777 € | 830,877 € | 800,877 € | 2,482,531 € | |
| 2.3 | Expresslinie | Stadt | k | Betrieb | ASEAG | k | Sachausgaben | 266,450 € | 456,772 € | 456,772 € | 1,179,994 € |
| | Fahrzeug | | | ASEAG | k | Beschaffung | 14,583 € | 25,000 € | 25,000 € | 64,583 € | |
| | Marketing | | | ASEAG | k | Sachausgaben | 5,000 € | 4,000 € | 1,000 € | 10,000 € | |
| | Teilsumme: | | | | | | 286,034 € | 485,772 € | 482,772 € | 1,254,578 € | |
| | Summe TP 2: | | | | | | | 4,446,343 € | | | |
| TP 3: Premiumfußwege | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Anpassungen Gehwege | Stadt | i | Baukosten | 40,000 € | 150,000 € | 200,000 € | 390,000 € | | | |
| 3.2 | Bänke, Schilder, Infotafeln, Bäume | Stadt | i | Festwerte | | 40,000 € | 40,000 € | 80,000 € | | | |

| Maßnahme | Teilmaßnahme | Partner | k/i | Ausgabeart | 2023 | 2024 | 2025 | SUMME |
|---|--|---------|-----|--------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| | | | | | [EUR] | [EUR] | [EUR] | [EUR] |
| 3.3 Flyer, Aktionstage | | Stadt | k | Sachausgaben | 5,000 € | 5,000 € | 10,000 € | 20,000 € |
| 3.4 mobiles Parklet | | Stadt | i | Festwerte | 30,000 € | 5,000 € | 5,000 € | 40,000 € |
| 3.5 Ausführungsplanung, Bauleitung | | Stadt | i | Planung | 50,000 € | 10,000 € | 10,000 € | 70,000 € |
| | Summe TP 3: | | | | 125,000 € | 210,000 € | 265,000 € | 600,000 € |
| TP 4: Quartiersgaragen | | | | | | | | |
| 4.1 fachliche Begleitung Quartiersgarage(n) | | Stadt | k | Dienstleistung | 30,000 € | | | 30,000 € |
| | | Stadt | k | Sachausgaben | 100,000 € | | | 100,000 € |
| 4.2 Zugangs- und Abrechnungssystem für Fremdnutzer in Bestandgarage | | | | | | | | |
| 4.3 Förderung Quartiersgarage Brauerei-Areal | 24 Plätze, je 4.000 Euro Fördersatz | Stadt | k | Sachausgaben | | | 96,000 € | 96,000 € |
| 4.4 Förderung Quartiersgarage Stadthäuser am Park | 24 Plätze, je 4.000 Euro Fördersatz | Stadt | i | Baukosten | 96,000 € | | | 96,000 € |
| | Summe TP 4: | | | | 226,000 € | - € | 96,000 € | 322,000 € |
| TP 5: Mobilstationen und Mobilitätsmanagement | | | | | | | | |
| 5.1 Mobilstationen | Einführungsbeteiligung Carsharing | Stadt | k | Dienstleistung | 56,880 € | 49,695 € | 44,550 € | 151,125 € |
| | Beschilderung, Kennzeichnung inkl. Tiefbau | Stadt | i | Beschaffung | 22,500 € | 30,000 € | 22,500 € | 75,000 € |
| | 3 Radservicestationen | Stadt | i | Beschaffung | | 7,500 € | | 7,500 € |
| | 6 DFI-Anlagen | Stadt | i | Beschaffung | 30,000 € | 30,000 € | 30,000 € | 90,000 € |
| | Teilsumme: | | | | 109,380 € | 117,195 € | 97,050 € | 323,625 € |
| 5.2 Pedelec-Verleihstationen | Bau 11 Pedelec-Verleihstationen | Stadt | i | Beschaffung | 150,000 € | 200,000 € | 200,000 € | 550,000 € |
| | Betrieb Pedelec-Stationen | Stadt | k | Dienstleistung | 126,000 € | 126,000 € | 126,000 € | 378,000 € |
| | 8 Lastenradstationen | Stadt | i | Beschaffung | 40,000 € | 40,000 € | | 80,000 € |
| | Teilsumme: | | | | 316,000 € | 366,000 € | 326,000 € | 1,008,000 € |
| 5.3 Fahrrad-Förderprogramme | Förderung Lastenpedelecs | Stadt | k | Zuschuss an Dritte | 100,000 € | 100,000 € | 100,000 € | 300,000 € |
| | Förderung Fahrradabstellanlagen | Stadt | k | Zuschuss an Dritte | 100,000 € | 100,000 € | 100,000 € | 300,000 € |
| | Teilsumme: | | | | 200,000 € | 200,000 € | 200,000 € | 600,000 € |
| 5.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement | Mobilitätskonzept Hüls | Stadt | k | Dienstleistung | 30,000 € | 20,000 € | 10,000 € | 60,000 € |

| Maßnahme | Teilmaßnahme | Partner | k/i | Ausgabeart | 2023 | 2024 | 2025 | SUMME |
|--|---|---------|-----|----------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|
| | | | | | [EUR] | [EUR] | [EUR] | [EUR] |
| 5.5 App movA | Testflotte | Stadt | k | Sachausgaben | 100,000 € | 100,000 € | 100,000 € | 300,000 € |
| | Teilsumme: | | | | 130,000 € | 120,000 € | 110,000 € | 360,000 € |
| | Pedelec-nach-Hause-Tarif | ASEAG | k | Dienstleistung | 15,000 € | | | 15,000 € |
| | Gutachten Tarifentwicklung | ASEAG | k | Dienstleistung | 150,000 € | | | 150,000 € |
| | Betriebliches Mobilitätsmanagement Entwicklung, Programmierung, Einbindung in movA und Betrieb Gamification | ASEAG | k | Sachausgaben | 100,000 € | 100,000 € | 100,000 € | 300,000 € |
| | Tracking (Betrieb) | ASEAG | k | Sachausgaben | 160,000 € | 160,000 € | 85,000 € | 405,000 € |
| | Anbindung an die Zentrale Vertriebsplattform | ASEAG | k | Sachausgaben | 120,000 € | 120,000 € | 120,000 € | 360,000 € |
| | Teilsumme: | | | | 745,000 € | 380,000 € | 305,000 € | 1,430,000 € |
| Summe TP 5: | | | | | | | 3,721,625 € | |
| TP 6: e-Fahrzeuge Bauhof | | | | | | | | |
| 2 Fahrzeuge Nissan ENV200 | Ausführung Kipper | Stadt | i | Beschaffung | | 80,000 € | | 80,000 € |
| 1 Fahrzeug Stama Maestro MT15 | | Stadt | i | Beschaffung | | 44,030 € | | 44,030 € |
| Gestaltung und Folierung der Fahrzeuge | | Stadt | k | Sachausgaben | | 5,000 € | | 5,000 € |
| Ladeinfrastruktur | | Stadt | i | Sachausgaben | 10,000 € | | | 10,000 € |
| Summe TP 6: | | | | | 10,000 € | 129,030 € | - € | 139,030 € |
| TP 7: Akzeptanz und Verhaltensänderung | | | | | | | | |
| Druck und Versand HH-Befragung | 6.500 Haushalte | Stadt | k | Sachausgaben | 17,225 € | | 17,875 € | 35,100 € |
| Quantifizierung Erreichbarkeitsveränderungen Datengrundlagen, Bereitschaften und Einstellun- gen | | ISB | k | Dienstleistung | 15,000 € | | 10,555 € | 25,555 € |
| Evaluation der Nutzung, Akzeptanz und Zufriedenheit | | ISB | k | Dienstleistung | 65,000 € | | | 65,000 € |
| | | ISB | k | Dienstleistung | | | 65,000 | 65,000 € |
| Summe TP 7: | | | | | 97,225 € | - € | 93,430 € | 190,655 € |
| Gesamtsumme: | | | | | | | | 9,819,653 € |

Anlage 6 – Zeitplan Haaren clever mobil

| Zeitplan | 2023 | | | | 2024 | | | | 2025 | | | |
|--|--------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|-------------|---------------|------------|------|-----------|---------------|------------|------|
| | 1 Q. | 2 Q. | 3 Q. | 4 Q. | 1 Q. | 2 Q. | 3 Q. | 4 Q. | 1 Q. | 2 Q. | 3 Q. | 4 Q. |
| TP 1: Beteiligung und Kommunikation | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Mobilitätswende-Kampagne | Konzeption | | Produktion | | Kampagne | | | | | | | |
| 1.2 Stadtteilverkehrskonzept + Dialog | Vergabe | Dialogblock 1 | | | | Dialogblock 1 | | | | Dialogblock 1 | | |
| TP 2: Ausbau des ÖPNV | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Ortsbus | Start Probetrieb | | | | | | | | | | | |
| 2.2 NeLiner | Start Probetrieb | | | | | | | | | | | |
| 2.3 Expresslinie | | | Start | | | | | | | | | |
| TP 3: Attraktivierung Fuß- und Radverkehr | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Anpassungen Gehwege | | | | | | | Umsetzung | | | | | |
| 3.2 Bänke, Schilder, Infotafeln, Bäume | | | | | | | Umsetzung | | | | | |
| 3.3 Flyer, Aktionstage | | | | | Abstimmung | | Umsetzung | | | | | |
| 3.4 mobiles Parklet | | | Vergabe | | Einsatzzeit | | | | | | | |
| 3.5 Ausführungsplanung, Bauleitung | Vergabe | | Ausführungsplanung | | | | Bauleitung | | | | | |
| TP 4: Quartiersgaragen | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 fachliche Begleitung Quartiersgarage(n) | Vergabe | | fachliche Begleitung | | | | | | | | | |
| 4.2 Zugangs- und Abrechnungssystem für Fremdnutzer in Bestandsgarage | Vergabe | | Aufbau | | Betrieb | | | | | | | |
| 4.3 Förderung Quartiersgarage Brauerei-Areal | | | | | | | | | Umsetzung | | | |
| 4.4 Förderung Quartiersgarage Stadthäuser am Park | Umsetzung | | | | | | | | | | | |
| TP 5: Mobilstationen und Mobilitätsmanagement | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 Mobilstationen | Ausführungsplanung | | | Sukzessiver Aufbau | | | | | | | | |
| 5.2 Pedelec-Verleihstationen | | | Stationsbau | | | | Betrieb | | | | | |
| 5.3 Fahrrad-Förderprogramme | | Antrags- und Bewilligungsphase | | | | | | | | | | |
| 5.4 Betriebliches Mobilitätsmanagem. | Mobilitätskonzept | | | Ausschreibung | | Testflotte | | | | | | |
| 5.5 App movA | Entwicklung | | | Betriebsstart | | | | | | | | |
| TP 6: Umweltfreundliche Fahrzeuge | | | | | | | | | | | | |
| 2 Fahrzeuge Nissan ENV200 | | | | | | Kauf | | | | | | |
| 1 Fahrzeug Stama Maestro MT 15 | | | | | | Kauf | | | | | | |
| Gestaltung und Folierung der Fahrzeuge | | | | | | Folierung | | | | | | |
| Ladeinfrastruktur | | | Aufbau | | | | | | | | | |
| TP 7: Wirkungsanalysen und Verstetigung | | | | | | | | | | | | |
| Druck und Versand HH-Befragung | vorher | | | | | | | | | | nachher | |
| Quantifizierung Erreichbarkeitsveränderungen | Konzept | Auswertung | | | | | | | | | Auswertung | |
| Datengrundlagen, Bereitschaften und Einstellungen | Konzept | Auswertung | | | | | | | | | Auswertung | |
| Evaluation der Nutzung, Akzeptanz und Zufriedenheit | Konzept | Auswertung | | | | | | | | | Auswertung | |