

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0397/WP18 Status: öffentlich Datum: 03.05.2022 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300									
"Nutzung digitaler Daten für die Mobilitätsplanung in Aachen. Status quo und Perspektiven" Vorstellung des Förderprojektes "Ac-DatEP"										
Ziele:										
Beratungsfolge:										
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 781 367 824">Datum</th> <th data-bbox="368 781 973 824">Gremium</th> <th data-bbox="975 781 1414 824">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 826 367 857">12.05.2022</td> <td data-bbox="368 826 973 857">Ausschuss für Wissenschaft und Digitalisierung</td> <td data-bbox="975 826 1414 857">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 860 367 878">19.05.2022</td> <td data-bbox="368 860 973 878">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="975 860 1414 878">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	12.05.2022	Ausschuss für Wissenschaft und Digitalisierung	Kenntnisnahme	19.05.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
12.05.2022	Ausschuss für Wissenschaft und Digitalisierung	Kenntnisnahme								
19.05.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme								

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Wissenschaft und Digitalisierung nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

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>

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 unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49%)
- nicht
- nicht bekannt

Erläuterungen:

Zukünftige, nachhaltige Mobilität fußt auf nutzerfreundlichen und effizient verknüpften, intelligenten Mobilitätskonzepten, die auf fundierter Analyse und Planung beruhen. Eine solche Planung benötigt aktuelle, zeitlich und räumlich hoch aufgelöste Mobilitätsdaten sowie weitere Daten, um konzeptionelle organisatorische bis hin zu städtebaulichen und infrastrukturellen Maßnahmen sinnvoll ableiten und überwachen zu können. Verkehrsdaten werden meist nur für spezielle Fragestellungen erhoben und häufig nur in geringem Umfang über kurze Zeiträume erfasst (z.B. Pendlerstatistiken) oder so stark aggregiert, dass sie für andere Anwendungsfälle nicht mehr verwendet werden können (z.B. Floating Car Daten oder Mobilfunkdaten).

So stehen nur sehr begrenzte Analysen zur Verfügung, die nur einen kleinen Einblick in die Wirklichkeit der Verkehrs- und Umweltsituation in den Städten geben. Ein Ableiten fundierter, auf realen Daten abgestützter Mobilitätskonzepte und deren Monitoring ist damit kaum möglich. Des Weiteren sind die in kommunalen OpenData Portalen vorhandenen Daten oft nur eingeschränkt zugänglich und nutzbar, sowohl innerhalb der kommunalen Verwaltung als auch für Externe. Sie können somit nicht für andere innovative Konzepte und Geschäftsmodelle wie datenbasierte Dienstleistungen genutzt werden.

Die Stadt Aachen beteiligt sich aktuell gemeinsam mit der FH Aachen, Rupprecht Consulting sowie den Aachener Start-Ups cityscaper und 4traffic am Förderprojekt „Ac-DatEP“- Aachener Datenpool für technische Entwicklung und Planung auf Basis von zeitlich und örtlich hochaufgelösten Messdaten. Im Rahmen der Innovationsinitiative mFUND wird dieses Projekt mit insgesamt rund 1,2 Millionen Euro durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

Das Ziel des Projektes ist hierbei die großräumige Echtzeit-Messung von Mobilitätsdaten und Umweltparametern an einer Vielzahl an Messpunkten in der Stadt Aachen über einen Zeitraum von zwei Jahren. Dazu wird zunächst das Messkonzept entworfen und die Messpunkte installiert. Mit der Messung werden etwa 2 Mrd. Datensätze generiert. Diese und weitere vorhandene Daten werden im OpenData Pool eingebunden, verknüpft und visualisiert. Konkrete Anwendungsfälle und weitere Nutzungsmöglichkeiten werden mit wesentlichen Akteuren im Rahmen von Innovationsworkshops erarbeitet und anschließend durchgeführt. Abschließend wird die Vorgehensweise und Datenverarbeitung detailliert dokumentiert und eine Handlungsgrundlage abgeleitet. Konkrete Umsetzungsschritte im Projekt sind dabei:

1. Großräumige Echtzeit-Messung von Mobilitätsdaten und Umweltparametern
2. Datenverknüpfung, Veröffentlichung in OpenData Pool sowie Visualisierung
3. Identifikation innovativer Anwendungen mit dem Fokus auf Rad- und Fußverkehr im Rahmen von Innovationsworkshops
4. Entwurf eines Leitfadens und einer Roadmap für die Übertragung der entwickelten Methoden der datenbasierten Planung

In den Ausschusssitzungen werden die aktuellen Aktivitäten detailliert präsentiert.